



# VILLE DE BOIS-COLOMBES

Z.A.C. DES BRUYÈRES

## DOSSIER DE CRÉATION



AMÉNAGEUR :  
**S.N.C. des Bruyères**



GÉRANT :



20, PLACE DE CATALOGNE TÉLÉPHONE : 01 40 48 57 00  
75014 PARIS - FRANCE TÉLÉCOPIE : 01 40 48 56 99



URBANISTE:

RECHERCHE DÉVELOPPEMENT ENVIRONNEMENT  
Ingénierie d'urbanisme et d'aménagement  
30, boulevard Bellerive - 92500 Rueil-Malmaison  
Téléphone : 01 47 08 63 52 - Télécopie : 01 47 08 63 15



# VILLE DE BOIS-COLOMBES

Z.A.C. DES BRUYÈRES

## DOSSIER DE CRÉATION

AMÉNAGEUR :  
**S.N.C. des Bruyères**



GÉRANT :

**Sefri**  
**Cime**

20, PLACE DE CATALOGNE TÉLÉPHONE : 01 40 48 57 00  
75014 PARIS - FRANCE TÉLÉCOPIE : 01 40 48 56 99



URBANISTE:

RECHERCHE DÉVELOPPEMENT ENVIRONNEMENT

Ingénierie d'urbanisme et d'aménagement

30, boulevard Bellerive - 92500 Rueil-Malmaison

Téléphone : 01 47 08 63 52 - Télécopie : 01 47 08 63 15





PRÉAMBULE.....	I
DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL.....	II
PLAN DE SITUATION .....	III
PÉRIMÈTRE DE LA ZAC.....	IV
RAPPORT DE PRÉSENTATION.....	V
ÉTUDE D'IMPACT .....	VI
MODE DE RÉALISATION DE LA ZAC.....	VII
RÉGIME DE LA ZAC AU REGARD DE LA T.L.E. ....	VIII
DOCUMENT D'URBANISME APPLICABLE DANS LA ZAC .....	IX
PROGRAMME GLOBAL DES CONSTRUCTIONS DE LA ZAC.....	X



# VILLE DE BOIS-COLOMBES

Z.A.C. DES BRUYÈRES

## DOSSIER DE CRÉATION

AMÉNAGEUR :  
**S.N.C. des Bruyères**



GÉRANT :  
**Sefri**  
**Cime**

20, PLACE DE CATALOGNE TÉLÉPHONE : 01 40 48 57 00  
75014 PARIS - FRANCE TÉLÉCOPIE : 01 40 48 56 99



URBANISTE  
RECHERCHE DÉVELOPPEMENT ENVIRONNEMENT  
Ingénierie d'urbanisme et d'aménagement  
30, boulevard Bellerive - 92500 Rueil-Malmaison  
Téléphone : 01 47 08 63 52 - Télécopie : 01 47 08 63 15



I

## PRÉAMBULE

## PRÉAMBULE

La commune de Bois-Colombes a engagé dès 1990 une réflexion sur le secteur des Bruyères. Le périmètre d'étude créé par délibération du Conseil Municipal du 25 Septembre 1990 porte sur la zone industrielle et la gare de marchandises de Bécon-les-Bruyères

À l'intérieur de ce périmètre d'étude, certaines entreprises quittent le site pour laisser leurs emprises inoccupées. Cette désaffectation progressive conduit le Conseil Municipal à délibérer sur la création d'une future opération d'aménagement associant programmes de logements, d'activités et d'équipements afin de restructurer ce quartier en difficulté économique.

La délibération du Conseil Municipal du 10 Octobre 1991 approuve donc le périmètre d'étude de la Gare de Bécon-les-Bruyères représentant une superficie totale de 114000m<sup>2</sup>.

L'annonce du déménagement de la société Hispano-Suiza, activité la plus importante sur le site en termes d'emplois, d'emprise foncière et de taxe professionnelle (plus de 11,8 MF de Francs en 1997), remet en question le périmètre d'études jusqu'alors approuvé.

Le Conseil Municipal décide d'approuver le 14 Mai 1997 la modification du périmètre d'études créé le 25 Septembre 1990 en y intégrant les emprises industrielles de la société Hispano-Suiza.

Le 30 juin 1998, le Conseil Municipal adopte un nouveau périmètre d'étude du quartier des Bruyères dans les objectifs qu'il s'était fixé et en accord avec le Schéma Directeur d'Ile de France, les points suivants ont été approuvés :

- la redéfinition du périmètre d'étude de réaménagement portée à 25 hectares
- la détermination des modalités de la concertation en vue de la mise en œuvre d'une procédure de ZAC.

Les objectifs sont les suivants :

- recomposition du secteur avec dominante d'activités économiques modernes et non nuisantes (animation, accueil, équipements)
- maintien d'une morphologie urbaine Bois-Colombienne
- réalisation d'équipements publics adaptés, privilégiant les espaces verts
- mise en relation du quartier avec les autres quartiers de Bois-Colombes et de la périphérie ainsi que les équipements publics et les infrastructures SNCF actuelles et futures

La concertation en vue de la mise en œuvre d'une procédure de ZAC a eu lieu au moyen d'une exposition dans le hall de l'Hôtel de Ville, des débats en réunion publique de quartier ainsi que la publication du projet dans le journal de Bois-Colombes.

Par délibération en date du 16 mars 1999, le Conseil Municipal a approuvé le bilan de la concertation.



# VILLE DE BOIS-COLOMBES

Z.A.C. DES BRUYÈRES

## DOSSIER DE CRÉATION

AMÉNAGEUR :  
**S.N.C. des Bruyères**



GÉRANT :  
**Sefri**  
**Cime**

20, PLACE DE CATALOGNE TÉLÉPHONE : 01 40 48 57 00  
75014 PARIS - FRANCE TÉLÉCOPIE : 01 40 48 56 99



URBANISTE  
RECHERCHE DÉVELOPPEMENT ENVIRONNEMENT  
Ingénierie d'urbanisme et d'aménagement  
30, boulevard Bellerive - 92500 Rueil-Malmaison  
Téléphone : 01 47 08 63 52 - Télécopie : 01 47 08 63 15



II

## DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL

# DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

VILLE  
DE BOIS-COLOMBES

REPUBLIQUE FRANÇAISE  
Liberté - Égalité - Fraternité



CONSEIL MUNICIPAL DE BOIS - COLOMBES

## Extrait du Registre des Délibérations

### SEANCE PUBLIQUE DU 30 JUIN 1998

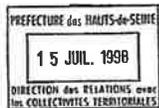
Le Conseil Municipal s'est réuni en séance publique, à la Mairie, le 30 juin 1998, à 20 heures, sous la présidence de Monsieur Jean-Pierre LE LAUSQUE, Premier Maire Adjoint, suite aux convocations adressées les 9 et 23 juin 1998.

**Étaient présents** : M. REVILLON, Maire ; MM. LE LAUSQUE, JAUMON, VINCENT (jusqu'à 21 H.), BEDOISEAU, Mme PATROIS, MM. JOUANOT, VIELHESCAZE, Maires Adjointes ; M. DINANIAN, Mme GERARD, MM. MEUNIER, MOLIN, MEILLAUD, BIGOT, JACOB, Mme BRIGAND, MM. METZ, SOUVIGNHEC, FOSSET, BASTOLET, MARCEAU, LOUIS, Mlle FESTE, Mme QUENET, MM. GODANO, Du TERRAIL, RAGOT, Mme LEPRINCE, MM. FICHET, VOISIN, Conseillers Municipaux.

**Absents excusés** : M. VINCENT, Maire Adjoint (à partir de 21 H.), M. ALLANIC, Mme ASTIER, M. BLINIERE, Mmes PICANDET, ROUSSEL, Conseillers Municipaux.

**Procurations** : M. VINCENT a donné procuration à M. LE LAUSQUE (à partir de 21 H.), M. ALLANIC à M. JAUMON, Mme ASTIER à M. JOUANOT, M. BLINIERE à M. GODANO, Mme PICANDET à Mme LEPRINCE, Mme ROUSSEL à M. FICHET.

M. Pierre JACOB est désigné comme Secrétaire.



REAMENAGEMENT DU SITE INDUSTRIEL DU  
QUARTIER DES BRUYERES

REDEFINITION DU PERIMETRE D'ETUDE  
DEFINITION DES OBJECTIFS

ET DES MODALITES DE LA CONCERTATION EN VUE DE LA  
CREATION D'UNE ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ

-ooOoo-

Le Quartier des Bruyères constitue le principal site industriel de la Ville. Comme la plupart des communes de la première couronne, Bois-Colombes doit faire face à la mutation de son tissu économique.

En effet, les activités lourdes de la « première périphérie » de la région parisienne sont devenues obsolètes : leur environnement immédiat s'est densifié en matière d'habitat et leur desserte est souvent problématique du fait d'une trame viaire de moins en moins adaptée.

L'entreprise Hispano-Suiza, principale utilisatrice de ce secteur, cesse progressivement ses activités. Il convient donc de reconvertir ce quartier à partir d'un « projet équilibré » permettant, d'une part, la modernisation du tissu économique de la cité et la pérennité de la taxe professionnelle et, d'autre part, la création d'un nouveau lieu résidentiel comprenant les équipements et les services de proximité nécessaires à son fonctionnement.

Le Conseil Municipal a été saisi de ce projet de restructuration urbaine, notamment, lors des séances du 25 septembre 1990, du 10 octobre 1991 et du 14 mai 1997. Il convient, aujourd'hui, compte tenu des objectifs exposés plus haut, de redéfinir le périmètre d'étude, de déterminer les modalités de la concertation en vue de la mise en œuvre d'une procédure de Z.A.C. permettant à la commune de maîtriser l'aménagement harmonieux de ce nouveau quartier à dominante économique.

En outre, la ville a fait réaliser un dossier de référence qui ouvre un certain nombre de perspectives qu'il convient de porter à la connaissance du public.

Il faut aussi tenir compte du fait que le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France détermine certains équilibres par secteur géographique avec, notamment, l'obligation de réaliser des programmes de logements dans un but d'harmonie urbaine liée à la mixité des fonctions (activités, commerces, habitat, équipements publics). Il préconise, en outre, une diversification adaptée des types de logements sur le plan du financement.

Ce document expose la faiblesse en terme d'espaces de respiration d'un secteur recouvrant plusieurs communes : Asnières, Courbevoie, la Garenne-Colombes, Bois-Colombes, et la nécessité de prendre en compte la notion de parc et de jardin urbain dans les documents d'urbanisme.

Le périmètre d'étude envisagé concerne environ 25 hectares.

Les principaux objectifs qui doivent guider la réflexion sont les suivants :

- reconstitution du secteur avec dominante d'activités économiques modernes et non nuisantes dans le cadre d'un projet de ville comprenant toutes les composantes d'animation, d'accueil et d'équipement,

- maintien d'une morphologie urbaine bois-colombienne par la mise en œuvre d'une structure de ville traditionnelle privilégiant l'échelle humaine tant sur le plan des densités que des hauteurs,

- réalisation d'équipements publics adaptés en privilégiant les espaces verts tant en termes de parc urbain que de trame verte et de liaison douce,

- mise en relation avec :

- les autres quartiers de Bois-Colombes et plus particulièrement son Centre Ville,
- les équipements publics,
- les infrastructures S.N.C.F. actuelles et futures,

- ouverture du quartier sur sa périphérie,

Enfin, la concertation se fera à partir d'une exposition publique, d'une réunion publique et d'une large information dans le bulletin municipal.

-ooOoo-

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L 111-10, R 111-26-1 et L300-2,

Vu la délibération du Conseil Municipal en date du 25 septembre 1990 décidant la constitution d'un périmètre d'étude sur le quartier de la zone industrielle et de la gare de marchandises de BECON-LES-BRUYERES.

Vu la délibération du Conseil Municipal en date du 10 octobre 1991 décrétant la mise en place du processus de concertation et d'information du public et l'instauration du sursis à statuer à l'intérieur du périmètre,

Vu le Plan d'Occupation des Sols de la Ville de BOIS-COLOMBES approuvé le 10 octobre 1991 et mis en révision le 26 mai 1996,

Vu la modification dudit périmètre d'étude approuvée par le Conseil Municipal en sa séance du 14 mai 1997,

Considérant l'exposé ci-avant présenté,

Il est proposé au Conseil Municipal :

- d'adopter le périmètre d'étude tel que défini au plan annexé et délimité par la rue Faidherbe, la rue des Minimes et les voies S.N.C.F. en limite de Courbevoie au Sud/Ouest, la rue de Bois-Colombes en bordure d'Asnières jusqu'au n°10 inclus, la voie S.N.C.F. (Paris à Saint-Germain) incluse, la rue Faidherbe du n°7 exclus jusqu'au

n°36 au Sud/Est, une perpendiculaire au droit du n°36 inclus jusqu'à la rue du Capitaine Guynemer, l'allée des Dames (à l'exception des numéros 2 à 20), la rue Pasteur et la rue Pierre-Joigneaux au Nord Est et enfin, la rue du Moulin Bailly au Nord/Ouest en bordure de la Garenne-Colombes.

- d'approuver les objectifs d'aménagement présentés,
- de préciser que cette délibération fera l'objet d'une mention en caractères apparents dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans tout le département,
- de décider que la concertation aura lieu selon les modalités suivantes :
  - organisation d'une exposition,
  - présence d'un élu et/ou d'un technicien du service de l'Urbanisme pour répondre aux questions du public, à des dates qu'il conviendra de définir en temps opportun,
  - mise à disposition d'un cahier sur lequel les visiteurs consigneront leurs observations ou suggestions,
  - organisation d'une réunion publique,
  - un article dans le bulletin municipal d'information présentera le projet et rendra compte de la concertation,

de préciser que l'information du public sur les dates et lieux de l'exposition et de la réunion publique se fera par voie de presse et par voie d'affiche.

- de signaler enfin que le bilan de la concertation fera l'objet d'une délibération du Conseil Municipal.

LE CONSEIL MUNICIPAL

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : Adopte le périmètre d'étude tel que défini au plan annexé et délimité par la rue Faidherbe, la rue des Minimes et les voies S.N.C.F. en limite de Courbevoie au Sud/Ouest, la rue de Bois-Colombes en bordure d'Asnières jusqu'au n°10 inclus, la voie S.N.C.F. (Paris à Saint-Germain) incluse, la rue Faidherbe du n°7 exclus jusqu'au n°36 au Sud/Est, une perpendiculaire au droit du n°36 inclus jusqu'à la rue du Capitaine Guynemer, l'allée des Dames (à l'exception des numéros 2 à 20), la rue Pasteur et la rue Pierre-Joigneaux au Nord Est et enfin, la rue du Moulin Bailly au Nord/Ouest en bordure de la Garenne-Colombes.

**ARTICLE 2** : Approuve les objectifs d'aménagement présentés.

**ARTICLE 3** : Précise que cette délibération fera l'objet d'une mention en caractères apparents dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans tout le département.

**ARTICLE 4** : Décide que la concertation aura lieu selon les modalités suivantes :

- organisation d'une exposition,
- présence d'un élu et/ou d'un technicien du service de l'Urbanisme pour répondre aux questions du public, à des dates qu'il conviendra de définir en temps opportun,
- mise à disposition d'un cahier sur lequel les visiteurs consigneront leurs observations ou suggestions,
- organisation d'une réunion publique,
- un article dans le bulletin municipal d'information présentera le projet et rendra compte de la concertation,

**ARTICLE 5** : Précise que l'information du public sur les dates et lieux de l'exposition et de la réunion publique se fera par voie de presse et par voie d'affiche.

**ARTICLE 6** : Signale enfin que le bilan de la concertation fera l'objet d'une délibération du Conseil Municipal.

Votes pour : 24

Votes contre : 3

Abstentions : 8

Fait en séance le jour mois et an susdits  
Le Registre dûment signé  
Pour extrait conforme  
Le Maire,



Yves REVILLON.



# VILLE DE BOIS-COLOMBES

Z.A.C. DES BRUYÈRES

## DOSSIER DE CRÉATION

AMÉNAGEUR :  
**S.N.C. des Bruyères**



GÉRANT :  
**Sefri**  
**Cime**

20, PLACE DE CATALOGNE TÉLÉPHONE : 01 40 48 57 00  
75014 PARIS - FRANCE TÉLÉCOPIE : 01 40 48 56 99



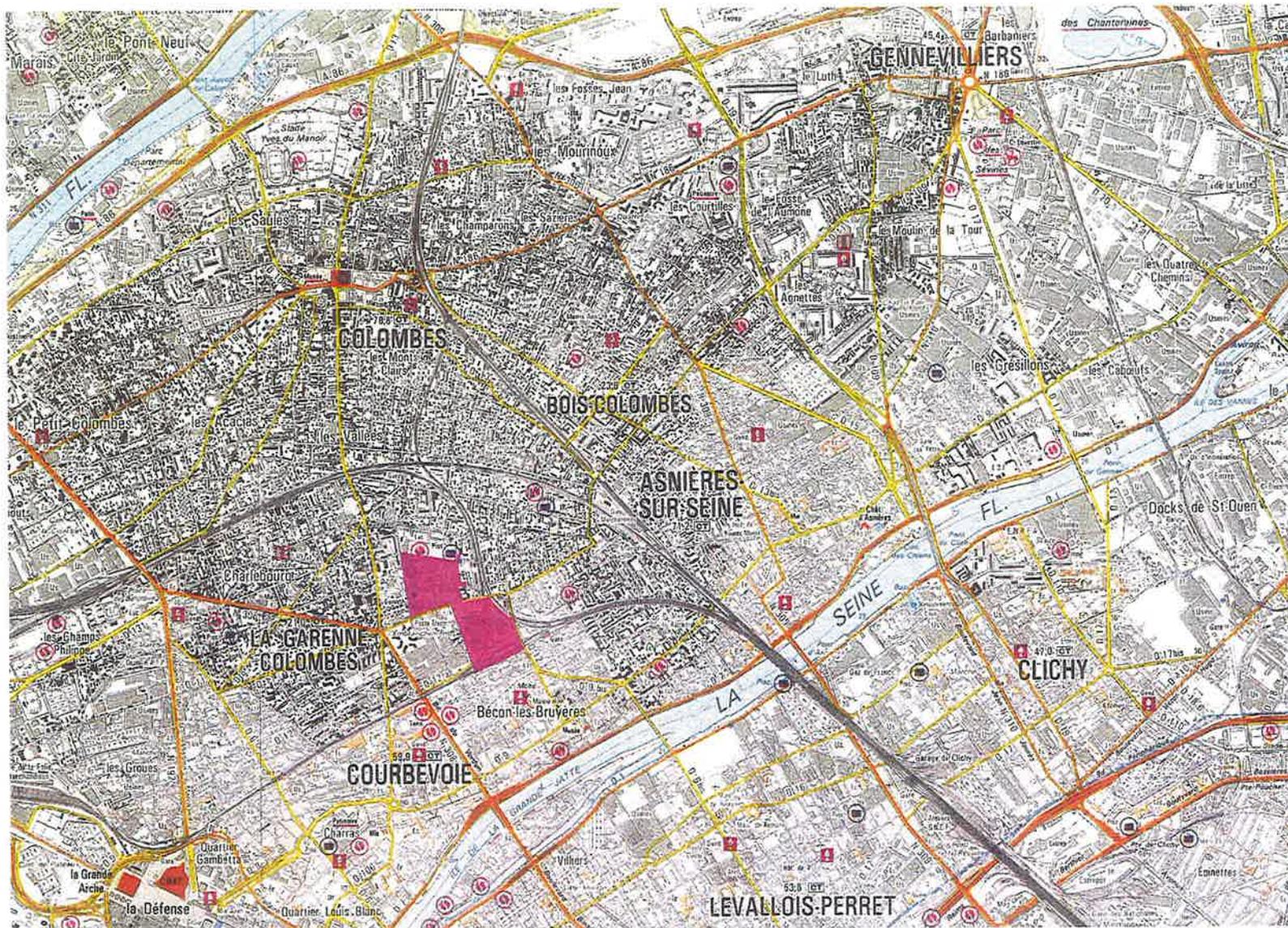
URBANISTE  
RECHERCHE DÉVELOPPEMENT ENVIRONNEMENT  
Ingénierie d'urbanisme et d'aménagement  
30, boulevard Bellerive - 92500 Rueil-Malmaison  
Téléphone : 01 47 08 63 52 - Télécopie : 01 47 08 63 15



III

### PLAN DE SITUATION

# PLAN DE SITUATION



 *Emprise de la ZAC*



# VILLE DE BOIS-COLOMBES

Z.A.C. DES BRUYÈRES

## DOSSIER DE CRÉATION

AMÉNAGEUR :  
**S.N.C. des Bruyères**



GÉRANT :  
**Sefri**  
**Cime**

20, PLACE DE CATALOGNE TÉLÉPHONE : 01 40 48 57 00  
75014 PARIS - FRANCE TÉLÉCOPIE : 01 40 48 56 99



URBANISTE  
RECHERCHE DÉVELOPPEMENT ENVIRONNEMENT  
Ingénierie d'urbanisme et d'aménagement  
30, boulevard Bellerive - 92500 Rueil-Malmaison  
Téléphone : 01 47 08 63 52 - Télécopie : 01 47 08 63 15



IV

**PÉRIMÈTRE DE LA Z.A.C.**





# VILLE DE BOIS-COLOMBES

Z.A.C. DES BRUYÈRES

## DOSSIER DE CRÉATION

AMÉNAGEUR :  
**S.N.C. des Bruyères**



GÉRANT :  
**Sefri**  
**Cime**

20, PLACE DE CATALOGNE TÉLÉPHONE : 01 40 48 57 00  
75014 PARIS - FRANCE TÉLÉCOPIE : 01 40 48 56 99



URBANISTE  
RECHERCHE DÉVELOPPEMENT ENVIRONNEMENT  
Ingénierie d'urbanisme et d'aménagement  
30, boulevard Bellerive - 92500 Rueil-Malmaison  
Téléphone : 01 47 08 63 52 - Télécopie : 01 47 08 63 15



**RAPPORT DE PRÉSENTATION**

V

# *RAPPORT DE PRÉSENTATION*

## **SOMMAIRE**

<b>I - Situation de l'opération</b> .....	2
<b>II - Etat du site et de son environnement</b> .....	2
<b>III - Objet et justification de l'opération</b> .....	3
III.1 - Justification de l'opération .....	3
III.2 - Objet de l'opération .....	3
<b>IV - Raisons pour lesquelles, au regard des dispositions d'urbanisme et d'insertion dans l'environnement naturel ou urbain, le projet a été retenu</b> .....	4
IV.1 - Projet urbain - Programme des constructions .....	4
IV.2 - Contexte Administratif .....	4
IV.3 - Insertion dans l'environnement .....	6
<b>V - Mode de Réalisation de l'opération</b> .....	7

## I - Situation de l'opération

Le site retenu pour l'opération d'aménagement, objet de la présente étude, s'inscrit dans un espace en limite des communes de La Garenne-Colombes, Asnières-sur-Seine et Courbevoie.

Le site, d'une superficie d'environ 20 ha, comprend les îlots ou parties d'îlots situés au Sud de la cité scolaire Albert Camus et d'une ligne tracée dans le prolongement de la rue Pasteur (à l'Est) en direction de la rue N. Pons (située sur le territoire de La Garenne-Colombes). Une partie de l'îlot occupé par la cité scolaire et situé au croisement de la rue Pasteur et de l'allée des Dames est également comprise dans le périmètre de la Z.A.C.

Il s'inscrit dans l'espace délimité par cet axe avec la rue du Moulin Bailly et l'allée des Dames jusqu'à la rue Faidherbe, à l'exclusion d'un ensemble de parcelles en bordure de l'allée des Dames ainsi qu'une partie Est de l'îlot situé entre les rues du Capitaine Guynemer et Faidherbe.

Il comprend également les terrains situés au Sud de la rue Faidherbe entre la rue des Minimés et une partie des voies S.N.C.F. de la ligne Paris Gare Saint-Lazare/Mantes prolongée par la rue de Bois-Colombes jusqu'à

la limite communale avec Courbevoie (laquelle se confond avec les voies ferrées de la ligne Paris Gare Saint-Lazare/Versailles).

Le plan périmétral figure au dossier de création. La description du site est détaillée dans l'étude d'impact.

## II - Etat du site et de son environnement

Le site des Bruyères intègre le seul secteur d'activités de la commune.

Il est séparé de la ville par une boucle de voies ferrées au Nord, à l'Est et au Sud et s'ouvre à l'Ouest sur les communes de La Garenne-Colombes et de Courbevoie. Il entretient des relations économiques et physiques avec ces villes ainsi qu'avec Asnières à l'Est bien davantage qu'avec le "centre ville" commercial de Bois-Colombes.

Trois gares participent à l'environnement du site, au Nord, la gare des Vallées, à cheval sur La Garenne-Colombes et Bois-Colombes, au Sud/Est, la gare de marchandises, plus loin sur Courbevoie, la gare voyageurs de Bécon les Bruyères (voir carte figurant dans le chapitre "Les dessertes" de la partie 1 de l'étude d'impact).

Sur les 40 ha de ce secteur, 20 ha environ concerne le périmètre de la ZAC des Bruyères qui comprend essentiellement les friches laissées par Hispano-Suiza mais également quelques autres activités qui représentent 250 emplois environ et une quarantaine de logements occupés pour moitié environ par des propriétaires et pour moitié par des locataires. Des relogements seront proposés, tant pour les activités que pour les habitants.

Le site est très pauvre sur le plan végétal. Il est imperméabilisé sur la quasi totalité de la surface. Il ne contient aucune particularité en terme de géologie, d'hydrologie et de climatologie.

Par rapport à leur affectation industrielle, les sols sont pollués par endroit et devront faire l'objet de travaux de dépollution avant reconstruction.

Aucun risque archéologique apparent n'est apparu au cours de l'étude. Ce site industriel a fait l'objet d'une exploitation d'extraction de sables et de graviers avant sa destination industrielle.

Au Nord, la limite de la ZAC s'appuie sur le lycée Albert Camus, et au Nord/Est, sur un tissu à dominante pavillonnaire mité par des immeubles collectifs.

Le quartier est peu équipé et, du fait de sa configuration, entretient des relations surtout avec les villes voisines, au nord avec le tissu commercial et le marché forain de La Garenne-Colombes, à l'Est, avec Asnières.

L'analyse détaillée de l'environnement figure dans l'étude d'impact.

### **III - Objet et justification de l'opération**

#### *III.1 Justification de l'opération*

Le quartier des Bruyères constitue le principal site industriel de la ville de Bois-Colombes. Comme la plupart des communes de la première couronne, Bois-Colombes doit faire face à la mutation de son tissu économique.

En effet, les activités lourdes de la « première périphérie » de la région parisienne sont devenues obsolètes : leur environnement immédiat s'est densifié en matière d'habitat et leur desserte est souvent problématique du fait d'une trame viaire de moins en moins adaptée.

L'entreprise Hispano-Suiza, principale utilisatrice de ce secteur, a cessé progressivement ses activités. Il convient donc de reconvertir

ce quartier à partir d'un « projet équilibré » permettant, d'une part, la modernisation du tissu économique de la cité et la pérennité de la taxe professionnelle et, d'autre part, la création d'un nouveau lieu résidentiel comprenant les équipements et les services de proximité nécessaires à son fonctionnement.

Le Conseil Municipal a été saisi de ce projet de restructuration urbaine :

Par délibération en date du 25 septembre 1990, il décidait la constitution d'un périmètre d'étude sur le quartier de la zone industrielle et de la gare de marchandises de Bécon-Les-Bruyères.

- Par délibération en date du 10 Octobre 1991, il décidait la mise en place du processus de concertation, d'information au public et l'instauration du sursis à statuer à l'intérieur du périmètre.
- Par délibération en date du 14 Mai 1997, il modifiait le périmètre d'étude approuvé le 25 Septembre 1990.
- Par délibération du 30 Juin 1998, il modifiait le périmètre d'étude approuvé le 14 Mai 1997 (le portant à 25 ha environ), et, déterminait les modalités de la concertation en vue de la mise en oeuvre de la procédure de Z.A.C.

Cette concertation a eu lieu au moyen d'une exposition dans le hall de l'Hôtel de Ville, des débats en réunion publique de quartier ainsi que la publication du projet dans le journal de Bois-Colombes.

Par délibération en date du 16 Mars 1999, le Conseil Municipal a approuvé le bilan de la concertation.

#### *III.2 – Objet de l'opération*

L'opération d'aménagement a pour objet la recomposition du secteur avec une dominante d'activités économiques modernes et non nuisantes comprenant toutes les composantes d'animation, d'accueil et d'équipement.

Elle privilégie les espaces verts à la fois, à l'échelle communale en termes de trame verte et de liaisons douces, et à l'échelle de la Boucle Nord de la Seine par l'intégration d'un parc urbain de 2 hectares.

Elle maintient une morphologie urbaine bois-colombienne basée sur une échelle modérée tant sur le plan des densités que des hauteurs, en harmonie avec les autres quartiers de Bois-Colombes et plus particulièrement son Centre Ville.

#### IV - Raisons pour lesquelles, au regard des dispositions d'urbanisme et d'insertion dans l'environnement naturel ou urbain, le projet a été retenu

##### IV.1 - Projet urbain - Programme des constructions

Les principes retenus pour le projet urbain sont développés dans l'étude d'impact figurant, comme le présent rapport, dans le dossier de création.

Les principes du projet d'aménagement sont les suivants :

- ✓ Désenclaver le quartier.
- ✓ Elaborer un programme équilibré.
- ✓ Favoriser un réseau viaire rationnel intégrant les transports en commun.
- ✓ Implanter une trame verte de qualité.
- ✓ Assurer la mixité des fonctions et redynamiser l'emploi.

Sur la base de ces principes, trois variantes du projet ont été élaborées.

Le choix du parti d'aménagement s'est porté sur la variante qui offre une trame viaire fluide liant le parc, la place, la rue Faidherbe et le mail des entreprises. Cette relation entre les diffé-

rents espaces publics est bien lisible et contribue à l'implantation des commerces et activités tertiaires sur la rue Faidherbe et autour de la place centrale.

Le traitement du parc confère une intégration plus naturelle au projet et permet une organisation optimale des îlots de logements autour du parc.

Le détail du projet et de ses orientations ainsi qu'une esquisse du plan de masse, sont fournies dans le chapitre 2.4 de l'étude d'impact intitulé « le projet ».

Le programme des constructions de l'opération prévoit la réalisation de 165 000 m<sup>2</sup> SHON environ.

Type d'occupation	Surface (m <sup>2</sup> SHON)
Logements .....	50 000
Bureaux .....	65 000
Activités .....	35 000
Commerces .....	7 500
Hôtel / Services .....	7 500
<b>TOTAUX .....</b>	<b>165 000</b>

Rappel : 10 000 m<sup>2</sup> de SHON supplémentaires affectés pour le relogement des occupants du site :

- environ 2500 m<sup>2</sup> SHON pour les logements,
- environ 7500 m<sup>2</sup> pour les activités et les bureaux

Il est également prévu la réalisation d'un programme d'équipements publics comprenant :

- Une école de 8 classes.
- Un parc urbain de 2 ha.
- Un parking souterrain ouvert au public de 300 places.

##### IV.2 - Contexte Administratif

#### Le Schéma Directeur de la Région Ile de France

Le Schéma Directeur de la Région Ile de France approuvé le 26 Avril 1994 assigne, pour les « espaces urbanisés » dans lequel se trouve le site de l'opération, les objectifs suivants :

1. Créer des conditions d'évolution de ce tissu de façon à permettre la recherche d'un meilleur confort, le remplacement du patrimoine vétuste ou obsolète et l'accueil d'une partie de la population et des emplois nouveaux.
2. Tirer parti de cet objectif ambitieux de construction pour élaborer et mettre en oeuvre un projet urbain de reconquête des secteurs dégradés ou en voie de dégradation et d'amélioration des autres secteurs.

3. Assurer un meilleur équilibre entre les habitants et les emplois, particulièrement dans les zones où le déséquilibre est le plus marqué.
4. Assurer en tous lieux une qualité de vie aussi bonne que possible ; laisser ou rétablir toute leur place aux commerces et aux activités économiques de proximité ; favoriser l'amélioration des services collectifs, sociaux, culturels, éducatifs et de transport.
5. Veiller au maintien ou au développement d'une offre de logements diversifiée et notamment éviter tout phénomène d'exclusion dans le cadre de la réhabilitation du tissu urbain.

Le projet d'aménagement répond en tout point aux objectifs énoncés par le S.D.R.I.F. car :

- Il prévoit la requalification du site industriel et sa recomposition.
- Il participe à la création d'emplois en intégrant dans sa programmation une grande part d'activités.
- Son programme de logements est diversifié pour répondre aux besoins actuels.
- Les équipements publics contribueront à l'amélioration du cadre de vie du quartier.

Un extrait du plan de destination général des sols du S.D.R.I.F. figure dans l'étude d'impact.

#### **Le Plan d'Occupation des Sols**

Depuis le 21 Février 1983, Bois-Colombes est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.), approuvé par arrêté préfectoral.

Le P.O.S. est mis en révision depuis une délibération du Conseil Municipal en date du 26 Mars 1996.

Ses objectifs sont :

- La protection de la zone pavillonnaire, « qui constitue le charme et l'identité de la commune ».
- Le maintien des activités existantes non nuisantes, et leur intégration dans le tissu d'habitat.
- Le renforcement de la structure du centre ville « pour maintenir un équilibre indispensable entre les quartiers résidentiels et la zone la plus dense où doivent se développer commerces et activités diversifiées ».
- Le développement et l'offre de nouveaux logements.

L'opération est concernée par deux de ces objectifs avec lesquels elle est compatible : l'opération prévoit un programme d'activités non nuisantes qui permettra de reloger les activités existantes qui le souhaitent ; l'opération prévoit un programme de logements important.

Toutefois, les dispositions réglementaires prévues (développées au chapitre 1.4 « Le contexte réglementaire » de l'étude d'impact) ne correspondent pas à la vocation future du site. Un Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) sera élaboré, ses dispositions se substitueront à celles du POS.

Le POS en cours de révision prendra en compte la présente opération d'aménagement.

L'opération est localisée :

- en zone UC (habitations collectives et espaces verts)
- en zone UDa (habitations basses et petits collectifs)
- en zone UF (activités industrielles)
- en zone UM (zone ferroviaire)

#### **Loi d'Orientation pour la Ville**

La Loi d'Orientation pour la Ville du 13 Juillet 1991 préconise la mixité de l'habitat et l'équilibre logements/ bureaux. Le programme de la Z.A.C. correspond à ces objectifs, puisqu'il

prévoit la réalisation de près de 600 logements dont environ 100 logements sociaux et la réalisation d'un important programme de bureaux et activités destiné à améliorer le taux d'emplois sur la commune qui figure parmi les plus bas du Département (Source INSEE 1990).

#### *IV.3 - Insertion dans l'environnement*

Le projet a été élaboré de façon à ce que le nouveau quartier s'intègre à son environnement, dans les conditions suivantes :

- **UNE REORGANISATION DE LA TRAME VIAIRE**

Les principaux axes seront affirmés :

- La rue Faidherbe élargie et mise en double sens.
- La rue des Minimes prolongée vers le Nord.
- La rue du Moulin Bailly mise en double sens.

Ces actions auront pour effet de désenclaver le site en améliorant les échanges entre les quartiers de La Garenne-Colombes, Bois-Colombes, Asnières et Courbevoie.

- **UNE ORGANISATION DU SITE COHERENTE**

La proximité des emprises S.N.C.F. et de la zone industrielle de Courbevoie suggèreraient l'implantation des activités en bordure pour

organiser la transition avec le futur quartier résidentiel.

D'autre part, la proximité des équipements scolaires au Nord du site (lycée, collège, maternelle et crèche) et son environnement pavillonnaire orientait l'implantation des bâtiments résidentiels sur ce secteur.

- **UNE VOLUMETRIE ADAPTEE**

La volumétrie des bâtiments s'accorde à son environnement :

Les immeubles d'habitation situés sur la partie Ouest des îlots du parc ont une hauteur de R+5+Attique pour répondre au gabarit des immeubles collectifs implantés sur la commune de La Garenne-Colombes.

Seul un ou deux points focaux sur le parc adopteront une hauteur supérieure à R+5+Attique.

Les immeubles d'habitation implantés en bordure de parc ne dépasseront pas le R+3+Attique pour s'harmoniser avec le cadre verdoyant.

Les immeubles d'habitation implantés entre la voie nouvelle et le quartier pavillonnaire « Allée des Dames » ne dépasseront pas R+2+Attique pour assurer la transition avec le tissu existant de Bois-Colombes.

- **UNE MEILLEURE INSERTION PAYSAGERE**

Le cheminement piétonnier au coeur des îlots implantés en bordure de parc aménage des perspectives et ouvre les résidences sur les voies à priorité piétonne de type « villa ».

Ces « villas » bordées par des jardins privatifs seront représentatives du caractère résidentiel et de la continuité paysagère de Bois-Colombes.

Le projet intègre la réalisation d'espaces verts comme l'un des enjeux majeurs de l'opération puisqu'il comprend également :

→ Un parc de 2 ha à l'échelle de la Boucle Nord de la Seine. Il accueillera la population du quartier et des communes environnantes qui ne bénéficie pas de parc urbain actuellement.

→ Des arbres d'alignement rue Faidherbe, rue des Minimes, rue du Moulin Bailly, le long du parc, sur le mail des entreprises, ...

→ Un mail à l'échelle du quartier des entreprises. Il accueille la population d'actifs sur le site pendant les heures de pause.

## **V- Mode de Réalisation de l'opération**

L'opération sera confiée par voie de convention à un aménageur privé, qui assumera la responsabilité financière de l'opération.

Cet aménageur aura en charge l'acquisition des terrains, leur aménagement et équipement, la commercialisation des programmes de logements, bureaux, activités, hôtels, commerces et services, la réalisation puis la rétrocession à la commune des équipements publics d'infrastructures, la rétrocession des terrains nécessaires aux équipements publics de superstructures.

Le parc fera l'objet d'un financement spécifique avec le concours de différentes collectivités publiques concernées, sa maîtrise d'ouvrage sera assurée par la commune.



# VILLE DE BOIS-COLOMBES

Z.A.C. DES BRUYÈRES

## DOSSIER DE CRÉATION

AMÉNAGEUR :  
**S.N.C. des Bruyères**



GÉRANT :  
**Sefri**  
**Cime**

20, PLACE DE CATALOGNE TÉLÉPHONE : 01 40 48 57 00  
75014 PARIS - FRANCE TÉLÉCOPIE : 01 40 48 56 99



URBANISTE  
RECHERCHE DÉVELOPPEMENT ENVIRONNEMENT  
Ingénierie d'urbanisme et d'aménagement  
30, boulevard Bellerive - 92500 Rueil-Malmaison  
Téléphone : 01 47 08 63 52 - Télécopie : 01 47 08 63 15



VI

ÉTUDE D'IMPACT

1	LES TEXTES APPLICABLES A L'ETUDE D'IMPACT DU DOSSIER DE CREATION	2
2	HISTORIQUE DE L'OPERATION ET DELIMITATION DES PERIMETRES D'ETUDE SUCCESSIFS	3
3	LISTE DES PARTICIPANTS A L'ÉLABORATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT	6
<b>Partie 1</b>		
<b>analyse de l'état initial du site et de son environnement</b>		
<i>1-1 La Ville</i>		
□	Situation	8
□	Historique du développement et identité de la commune	9
□	Les accès	14
□	Les dessertes	16
□	Le plan de circulation, le stationnement	20
□	Les données démographiques	23
□	Les données sur les actifs et les emplois	24
□	Les activités	26
□	Le logement et ses évolutions	27
□	Les équipements publics	30
□	Le Cadastre Vert Départemental des Haut-de-Seine	32
<i>1-2 Le quartier des Bruyères</i>		
□	Situation et environnement urbain	35
□	Le bâti, nature	36
□	Occupation du sol à proximité du périmètre d'étude	38
□	Les relations intercommunales	43
□	Les voiries, circulation et stationnement	44
□	Le commerce et les activités	46
□	Les équipements publics	48
<i>1-3 Le site du projet</i>		
□	Délimitation du périmètre de ZAC	50
□	Géologie, hydrogéologie, climatologie	51
□	Etat du foncier et occupation du sol	57
□	Les emplois et les activités	64
□	Le bâti	65
□	La desserte du site (voiries et réseaux)	68
□	Pollution du sol	77
□	Archéologie	81
□	Environnement sonore	81
□	Environnement végétal	81
<i>1-4 Le contexte réglementaire</i>		
□	Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France	83
□	Le Plan d'Occupation des Sols	87
□	Le Programme Local de l'Habitat	89
□	Les Servitudes d'Utilité Publique	90
□	Le Plan des Déplacements Urbains	92
<i>1-5 La synthèse des contraintes et des atouts</i>		
□	Les contraintes réglementaires	94
□	Les contraintes économiques	94
□	Les contraintes socio-économiques	95
□	Les contraintes physiques	95
□	Les atouts	96
<b>Partie 2</b>		
<b>Raisons du choix du projet</b>		
2-1	Les objectifs de l'opération	99
2-2	Les principes	100
2-3	Les variantes	102
2-4	Le projet	103
□	Le parti d'aménagement retenu	103
□	L'esquisse de plan de masse	105
□	Le traitement des espaces majeurs	106
□	Les circulations et stationnements	111
□	Le programme prévisionnel	112
□	Le schéma organique	113
<b>Partie 3</b>		
<b>Analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement</b>		
3-1	Effets du projet sur le contexte communal	
□	Effets sur la population	115
□	Effets sur les emplois	116
□	Effets sur les finances communales	117
□	Effets sur les équipements publics	120
□	Effets sur la circulation automobile	121
□	Effets sur le stationnement	127
<i>3-2 Effets sur le site et son environnement</i>		
□	Modification du paysage urbain	129
□	Effets sur les caractéristiques techniques	132
□	Effets sur l'environnement sonore	141
□	Effets sur l'eau, l'air et la santé	142
□	Effets sur le patrimoine archéologique	144
□	Effets sur la sécurité	148
□	Effets temporaires pendant la période de chantier	149
<b>Partie 4</b>		
<b>Mesures prises pour réduire ou compenser les effets négatifs du projet sur l'environnement</b>		
	<i>Préambule</i>	151
4-1	Insérer l'opération dans un cadre global	152
4-2	Mesures en matière d'espaces verts	154
4-3	Mesures en matière de relogement	159
4-4	Répondre aux besoins en équipements de la population	160
4-5	Respecter les servitudes et tenir compte des nuisances de l'environnement	162
4-6	Mesures pendant la réalisation du chantier	167
<b>Partie 5</b>		
<b>Méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement</b>		
5-1	Contexte économique et démographique	172
5-2	Evolution de la structure urbaine	173
5-3	Circulation et stationnement	174
5-4	Évaluation des effets sur les finances communales	176
5-5	Equipements publics	179
5-6	Voiries et réseaux divers	180
5-7	Pollution des sols	183
<b>Partie 6</b>		
<b>Résumé non technique de l'étude d'impact</b>		
		185

## 1 LES TEXTES APPLICABLES A L'ETUDE D'IMPACT DU DOSSIER DE CREATION

La présente étude d'impact concerne la Z.A.C. du Quartier des Bruyères à BOIS-COLOMBES. Elle a été réalisée conformément au décret n°77-1141 du 12 Octobre 1977, modifié par décret n°93-245 en date du 25 Février 1993 et commenté par la circulaire du 27 Septembre 1993, pris pour l'application de la loi n°76-629 du 10 Juillet 1976, relative à la protection de la nature et notamment à son article 2 :

“ Le contenu de l'étude d'impact doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement ”

Selon le décret du 25 février 1993, l'étude d'impact a trois objectifs essentiels :

- **aider le maître d'ouvrage** à concevoir le meilleur projet possible pour l'environnement (dans ses dimensions physique, humaine, économique ...), avec éventuellement des propositions d'améliorations voire de solutions alternatives ;
- **informer le public** et lui donner les moyens de prendre des décisions en citoyen averti et responsable ;
- **éclairer les décideurs** (commissaires-enquêteurs, services administratifs de contrôle, préfet...) sur la nature et le contenu des décisions à prendre.

L'étude d'impact se compose des volets suivants :

1. Une analyse de l'état initial du site et de son environnement.
2. Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet a été retenu.
3. Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement.
4. Les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes.
5. Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement.
6. Un résumé non technique de l'étude d'impact.

Au terme de l'article 19 de la loi sur l'air n°96-1236 du 30 Décembre 1996, l'étude d'impact doit également prendre en compte les effets, s'il y a lieu, de l'opération sur la pollution de l'air et la santé.

## 2 HISTORIQUE DE L'OPERATION ET DELIMITATION DES PERIMETRES D'ETUDE SUCCESSIFS

Dès 1990, la commune de Bois-Colombes engageait une réflexion sur une restructuration du secteur de Bécon-les-Bruyères englobant les terrains S.N.C.F. et ceux de la zone industrielle, délimité par la rue de Bois-Colombes, l'avenue Chevreul, la rue des Minimes, la limite communale avec Courbevoie côté voies de chemin de fer, à l'exclusion des terrains occupés par la société HISPANO-SUIZA. A cet effet, le Conseil Municipal, par délibération en date du 25 Septembre 1990, décidait de créer un périmètre d'étude sur le secteur défini ci-avant.

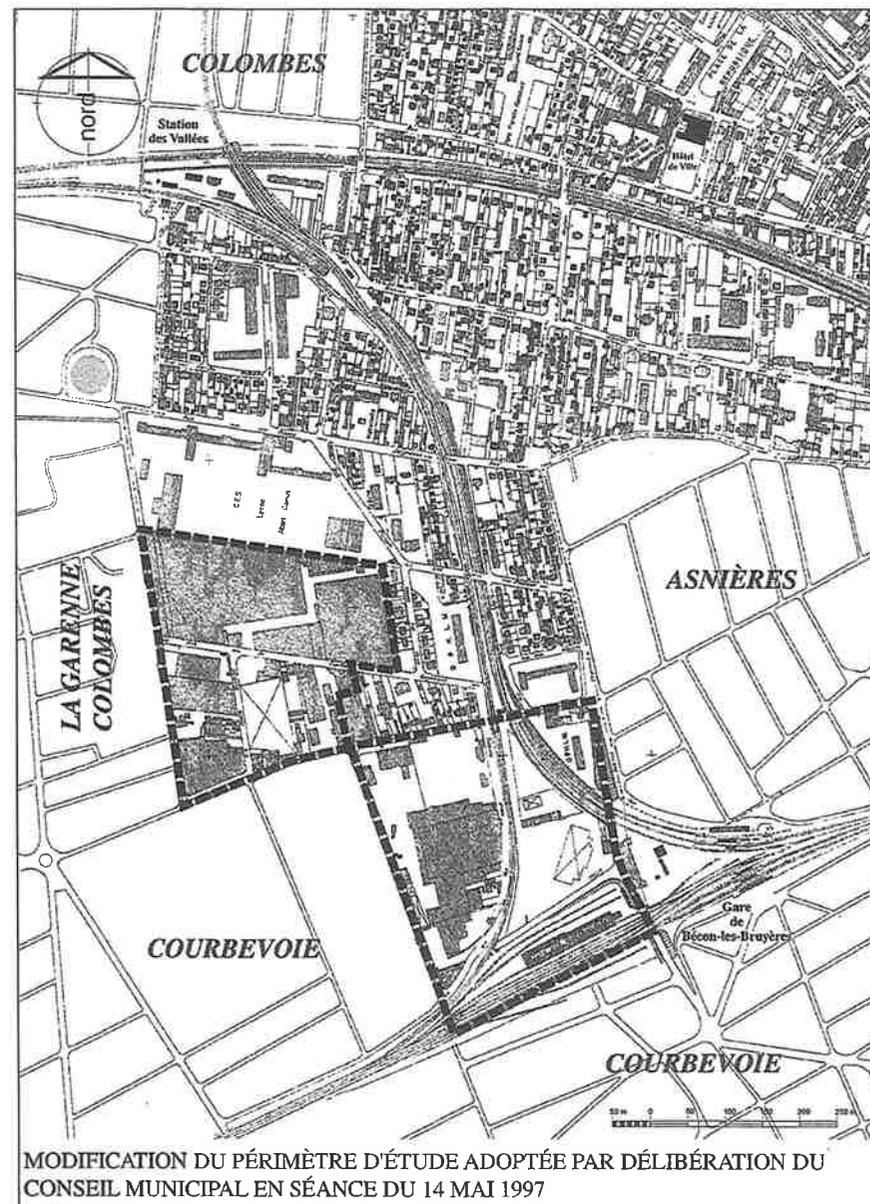
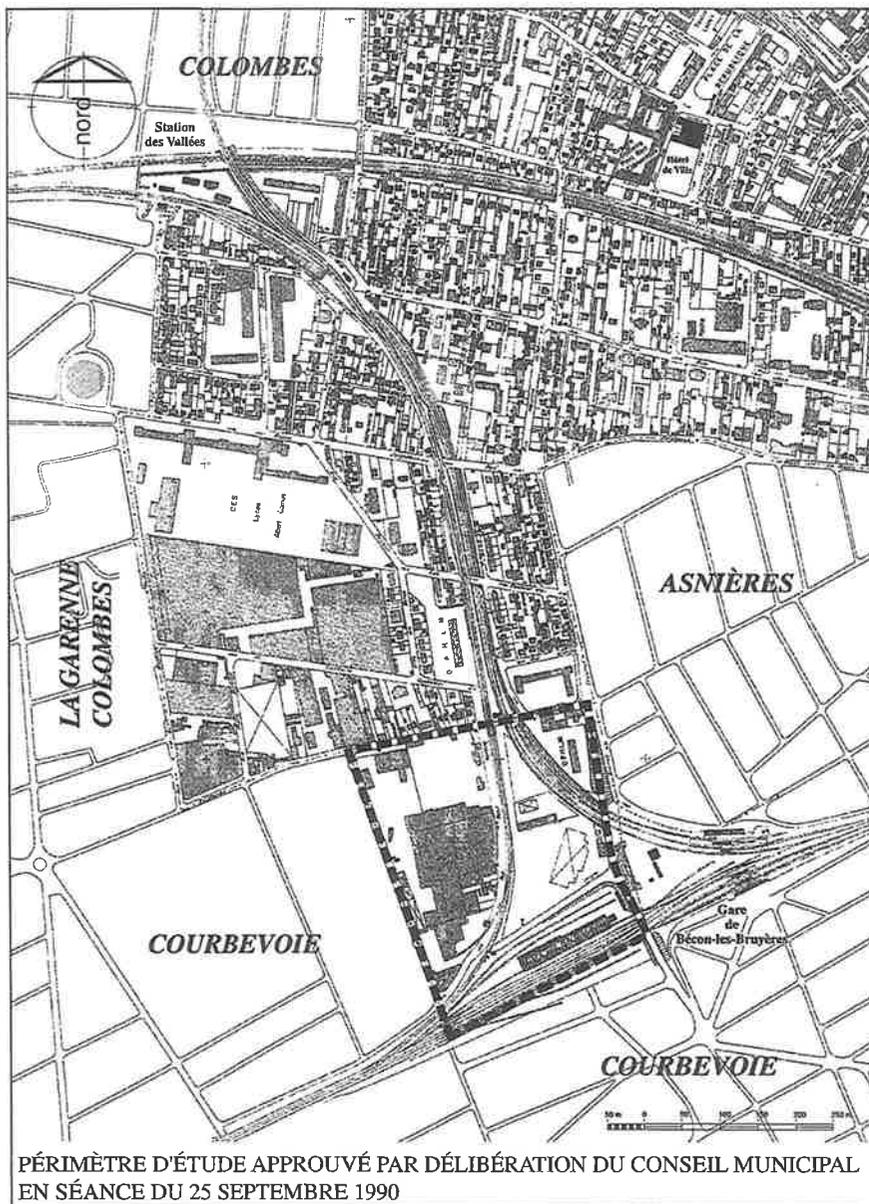
Envisageant la création future d'une opération d'aménagement associant des programmes immobiliers de logements et d'activités ainsi que des équipements publics, le Conseil Municipal approuve, par délibération du 10 Octobre 1991, la délimitation d'un périmètre d'aménagement représentant une superficie totale d'environ 114 000 m<sup>2</sup>. A cette époque, certaines entreprises, en proie à des difficultés économiques importantes, manifestent leur intention de quitter le site.

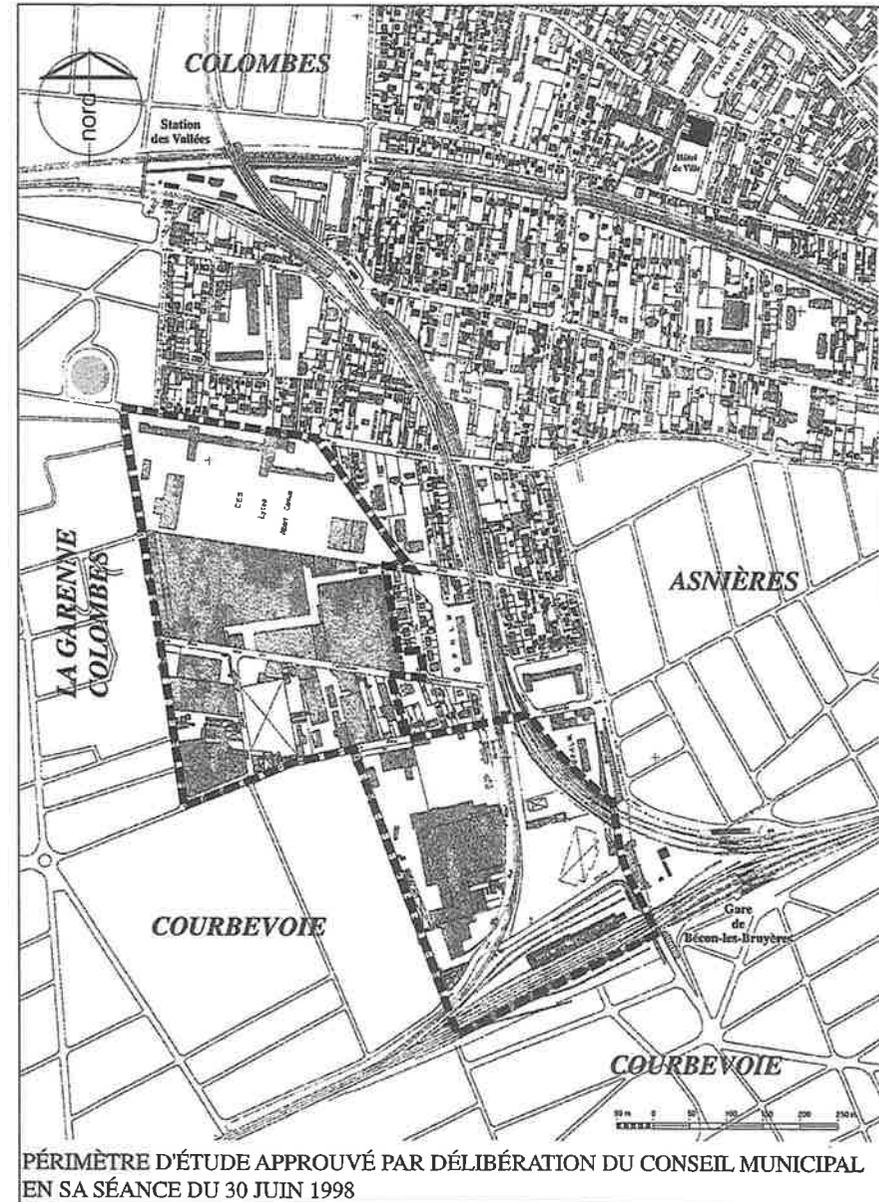
Par la suite, les orientations stratégiques de la SNECMA amènent le groupe à décider du futur déménagement des installations de la société HISPANO-SUIZA. Affirmant son souci de relancer le développement écono-

mique de ce quartier et d'assurer la pérennité de la taxe professionnelle, le Conseil Municipal décide, après délibération le 14 Mai 1997, de modifier le périmètre d'étude créé le 25 Septembre 1990 en y incorporant les emprises industrielles occupées par cette société.

Prenant en compte les objectifs qu'il s'était fixé auparavant pour ce secteur et les prescriptions du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France approuvé le 26 Avril 1994 concernant l'obligation de réaliser des programmes de logements dans un but d'harmonie urbaine liée à la mixité des fonctions (activités, commerces, habitat, équipements publics), le Conseil Municipal, par voie de délibération le 30 Juin 1998 :

- redéfinissait le périmètre d'étude, le portant à 25 hectares environ,
- déterminait les modalités de la concertation en vue de la mise en œuvre d'une procédure de Z.A.C. de sorte que la commune puisse maîtriser l'aménagement de ce nouveau quartier à dominante économique.





### 3 LISTE DES PARTICIPANTS À L'ÉLABORATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT

*La présente étude d'impact a été réalisée dans le cadre des objectifs et orientations fixés par la commune et sous son contrôle par :*

RECHERCHE DEVELOPPEMENT ENVIRONNEMENT  
30 Boulevard Bellerive 92500 RUEIL MALMAISON

*Pour le compte de :*  
S.N.C Des Bruyères

*représentée par :*  
SEFRI-CIME  
Société d'Etudes Financières et de Réalisations Immobilières  
Consortium Immobilier Européen  
20 Place de Catalogne 75014 PARIS

*Avec la participation de :*

ACTIS  
Ferme de Courtaboeuf  
19 avenue des Indes - 91969 LES ULIS Cedex

BATT  
12 avenue du Quebec  
ZA de Courtaboeuf - 91965 COURTABOEUF  
Cedex

CLO  
6 rue Marie Stuart - 75002 PARIS

GESTER  
24 rue Lavoisier - 92000 NANTERRE

Jean-Yves MARTIN  
1 rue Eugène Eichenberger - 92800 PUTEAUX

PHILIPPE LAURENT  
CONSULTANTS  
29 rue du Colisée - 75008 PARIS

Pour l'étude de la circulation et du stationnement

Pour l'étude technique de la voirie et des réseaux divers et leurs mesures compensatoires

Pour le traitement des données de l'étude d'impact sur informatique

Pour la géologie, l'hydrogéologie et les résultats en matière d'étude de pollution

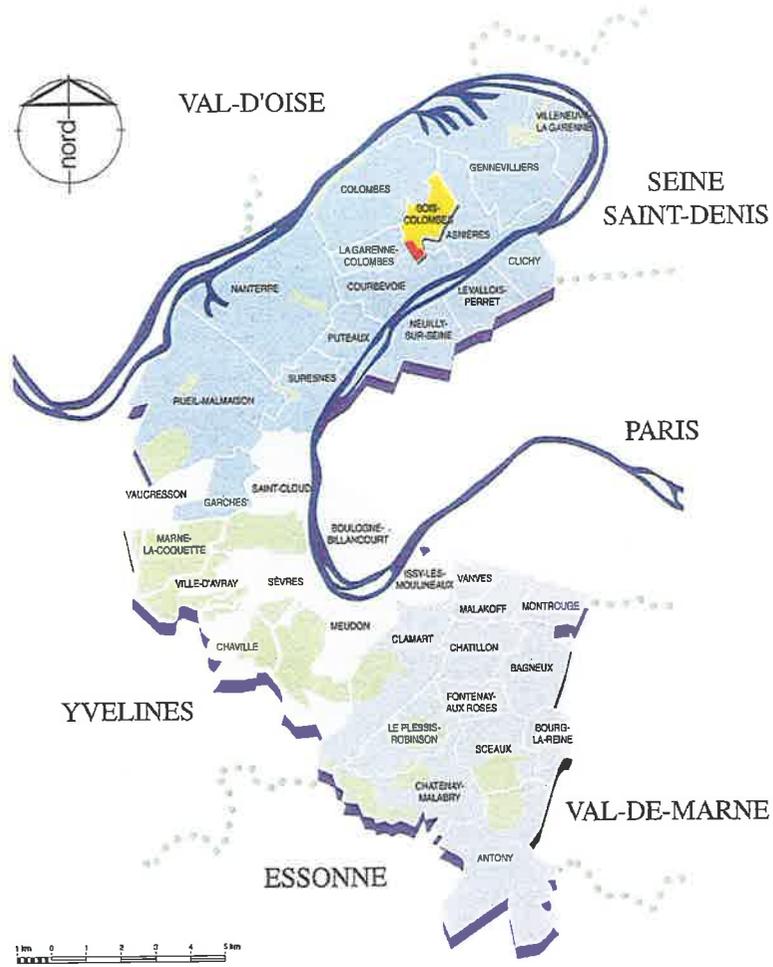
Pour le suivi réglementaire et administratif

Pour l'impact sur les finances de la commune

# Partie 1

## analyse de l'état initial du site et de son environnement

# 1-1 LA VILLE

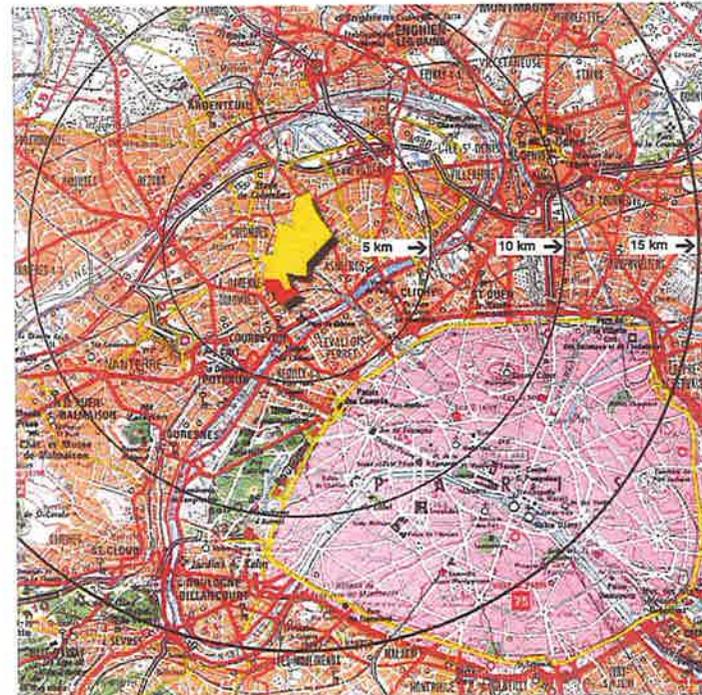


## ■ Situation

La commune de Bois-Colombes se trouve dans la banlieue Nord-Ouest de Paris, au Nord du département des Hauts-de-Seine, au cœur de la presqu'île de Gennevilliers, à 6 km de la gare de Paris St-Lazare, et à 2 km du quartier des affaires de La Défense.

Bois-Colombes fait partie des 7 communes qui constituent la seconde boucle de la Seine : Asnières-sur-Seine, Colombes, Courbevoie, Gennevilliers, La Garenne-Colombes et Villeneuve-La-Garenne.

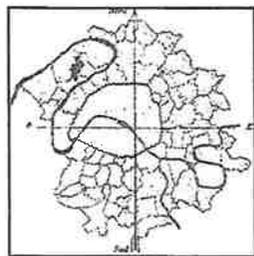
La ville a une superficie de 192 hectares (moyenne départementale, 488 ha, régionale, 940 ha).



En 1990, Bois-Colombes comptait 24 430 habitants (7,4 % de l'ensemble des 7 villes, et 1,8% de la population du département des Hauts-de-Seine).

La morphologie urbaine de Bois-Colombes est le reflet de son évolution historique : un habitat pavillonnaire prédominant intègre quelques petits collectifs et s'organise de part et d'autre des trois voies de chemin de fer qui fracturent la ville. Au Sud, en limite de Courbevoie et d'Asnières et de La Garenne-Colombes le quartier des Bruyères abrite la seule zone d'activités de la Ville.





Bois-Colombes en 1900

L'ouverture d'une gare à Bois-Colombes (1857) avait fortement dynamisé l'évolution du petit hameau. D'élégantes demeures sont bâties de part et d'autre de la ligne Paris-Argenteuil, et côtoient des grands " abris de jardins ", faits de bric et de broc. On voit apparaître des petits édifices de deux à trois étages, et surtout, les premiers commerces viennent s'installer non loin de la nouvelle gare, rue des Bourguignons.

Rapidement le hameau s'est transformé en ville : en 1851, il comptait 17 habitants, en 1865, ils sont 583, pour atteindre lors du recensement de 1886, 5308 habitants.

Aux lendemains de la guerre de 1870, des spéculateurs prennent possession des Bois de Colombes. Leur tâche a été facilitée, dès le début du siècle, par les différentes campagnes de défrichement du Bois de Colombes qui ont accompagné l'éclatement de la Ville de Paris. Ils construisent de manière intensive sur des parcelles agricoles redécoupées au gré des acquéreurs, sans se préoccuper des accès et des dessertes.

Ces habitants, qui sont de plus en plus nombreux, commencent à manifester quelques désirs d'indépendance, voyant avec un mécontentement grandissant leurs impôts - leur participation représente à elle seule 40% de la recette locale (Colombes, La Garenne-Colombes et Bois-Colombes) - servir plus à l'amélioration du confort du bourg de Colombes qu'à des aménagements nécessaires du hameau de Bois-Colombes.

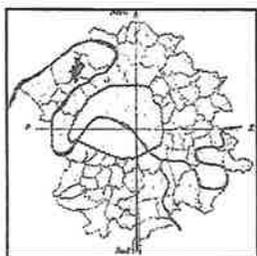


Une tendance séparatiste dure va s'organiser autour de ces revendications, et aboutira à la promulgation de la loi du 17 mars 1896 créant la commune de Bois-Colombes.

Le village de Bois-Colombes comporte dès ce moment une organisation économique et sociale indépendante de celle de Colombes : station de chemin de fer, groupe scolaire (l'école Paul Bert a été construite en 1888), marché, bureau des postes, gendarmerie, église. L'année de sa création, la nouvelle commune acquerra l'emplacement de l'ancienne Redoute de Gennevilliers pour y établir un cimetière.

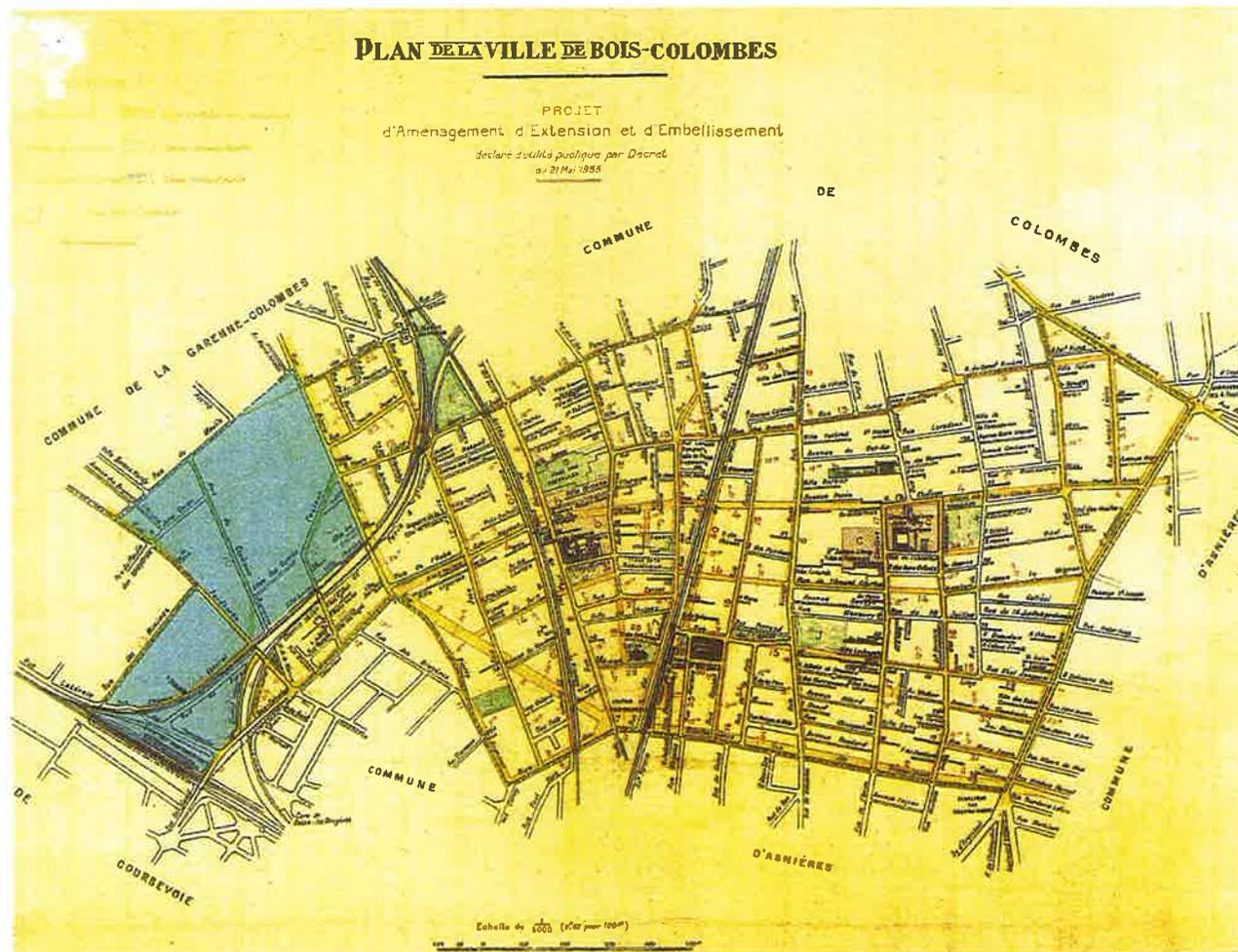
Dès cette époque, les principaux éléments de l'armature urbaine sont en place et marquent définitivement l'organisation de la ville :

- deux axes structurants, à l'Est la rue des Bourguignons, au Nord l'avenue d'Argenteuil, vont connaître la plus dense et la plus forte spéculation,
- trois lignes de chemin de fer découpent la ville et seront de véritables obstacles au développement des quartiers, de leurs structures et de leurs spécificités :
  - le Sud de la ville restera un secteur industriel, engoncé entre les lignes St Lazare-Versailles et la Voie Stratégique, sans possibilité de s'élargir, et par là de faire face à des restructurations que le modernisme aurait exigé ;



Bois-Colombes en 1922

Bois-Colombes en 1933

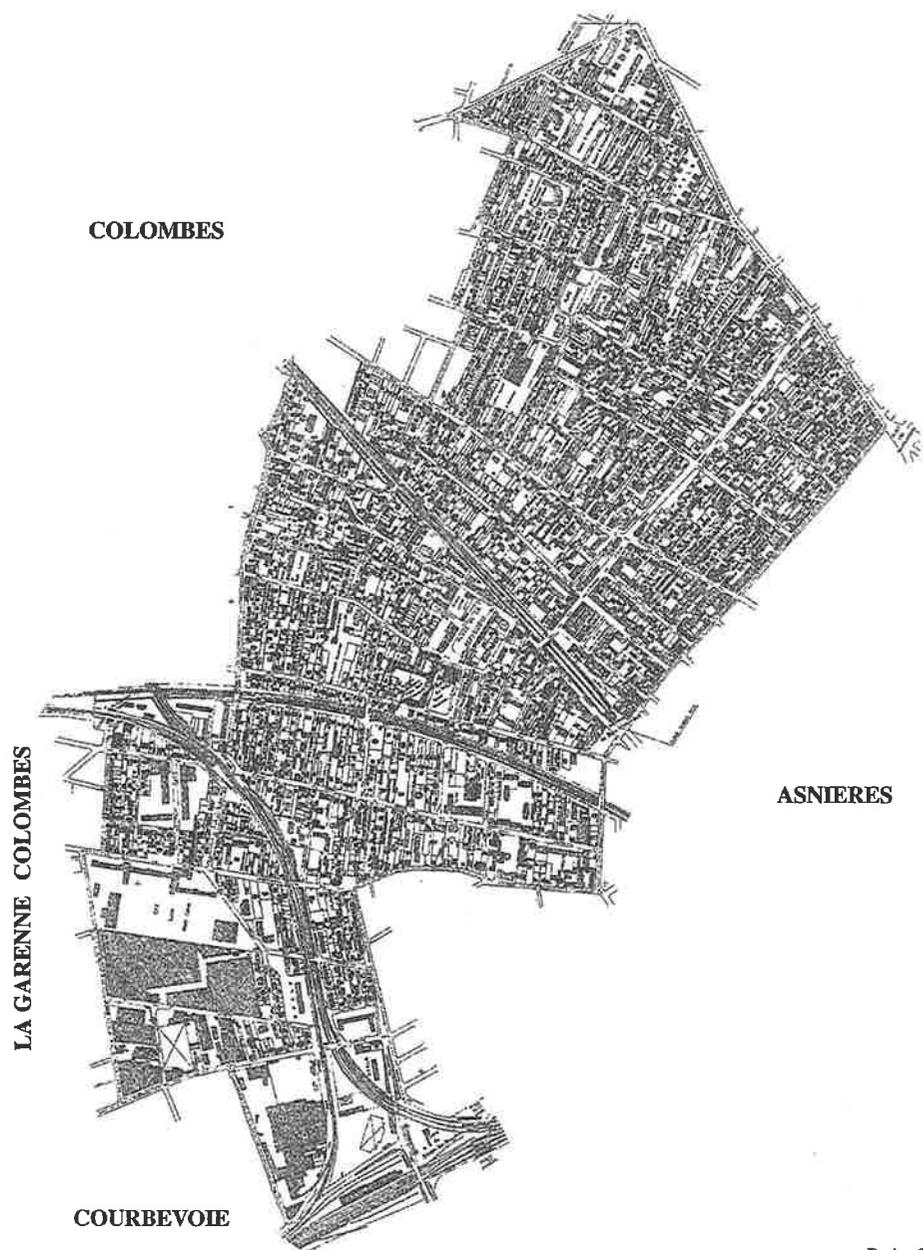


- au Nord de la voie Paris-Argenteuil, le caractère résidentiel de l'agglomération sera là aussi des mieux protégé.

- la concentration autour du secteur de la gare du pôle commerçant de Bois-Colombes ; la même situation se répète autour de la gare des Vallées, mais profite à la ville de La Garenne-Colombes. C'est aussi autour de ces gares que se concentreront de petits immeubles de rapport (plus particulièrement à partir de 1900), alors que l'habitat individuel, dans un premier temps, s'étend du centre vers la ligne stratégique.

Jusqu'au début de la guerre, et plus particulièrement jusqu'à l'installation dans le quartier des Bruyères des usines Hispano Suiza (1914) sur des terrains d'exploitation de carrières de sable, le développement de l'industrie et du commerce de la ville est des plus restreints (on compte en 1904, trois établissements typographiques, une parfumerie et une fabrique de tondeuses), le territoire étant occupé par de petits horticulteurs. Néanmoins, l'accroissement de la population exigea l'ouverture d'un second groupe scolaire, le lycée Jules Ferry (1904).

L'avènement de l'automobile et surtout le développement de l'industrie de guerre donnèrent à Bois-Colombes un important dynamisme économique, qui connaîtra une grande activité après le conflit, la ville ayant beaucoup souffert des bombardements : la rue Philippe de Metz fut, par exemple, entièrement construite en 1927.



En 1927, la ligne St Lazare-Saint Germain-en-Laye (par Bécon-les-Bruyères) est électrifiée. Cette modification du réseau a nécessité l'abaissement de la ligne, en particulier au droit des rues Faidherbe, Pierre Joigneaux et Henry Litolff, entraînant la disparition des passages à niveaux. Il faudra attendre 1935 pour voir la suppression de deux passages situés sur la rue des Bourguignons.

La ville souffrira longtemps de ces contraintes structurelles, et ce n'est que le 21 Novembre 1929 que le Conseil Municipal votera un plan d'embellissement et d'extension de Bois-Colombes, qui sera déclaré d'utilité publique par décret du 21 Mars 1933. Ce plan prévoyait l'élargissement de la plupart des rues, l'agrandissement des espaces libres, et divisait la commune en zones (habitat collectif, résidentiel, sites industriels) pour lesquelles il réglemente l'occupation du sol et les règles de construction (reculs, hauteurs, densité...). C'est à cette époque qu'ont été construites la nouvelle mairie (1936) et l'actuelle gare (1937), station de "Bois-Colombes".

En 1944, Bois-Colombes est déclarée ville sinistrée à la suite des nombreux bombardements dont elle a été victime.

*Bois-Colombes*

## ■ Les accès

L'histoire de Bois-Colombes a eu une incidence directe sur ses voies d'accès. Les voies routières ceinturent la ville et l'on constate qu'il n'existe aucun axe structurant la traversant si ce n'est des voies d'usage qui, selon l'évolution des quartiers, sont devenues des axes de desserte (rue Paul Déroulède) ou au contraire, abandonnées par le trafic, ont été préservées pour des raisons de servitudes (Villa Chanoine, Avenue Barthélemy).

Le réseau ferroviaire a été réalisé dans un souci de rationalité et d'exploitation de ce mode de transport, à une époque où les espaces boisés étaient " libres " de toute protection et laissaient toute latitude pour la création d'infrastructures. Traditionnellement, l'urbanisation s'insère autour d'axes routiers qu'ils soient commerçants ou résidentiels.

A Bois-Colombes, les rues se sont " frayées " un chemin pour desservir les constructions. Cette organisation désordonnée de la structure viaire a toutefois hiérarchisé des espaces soit parce qu'ils étaient accessibles, soit parce qu'ils avaient un intérêt foncier à préserver.

Le Nord du département des Hauts-de-Seine est à la confluence de réseaux routiers à grand trafic qui desservent l'Ouest parisien et les pôles économiques et de fret du Nord de la capitale.

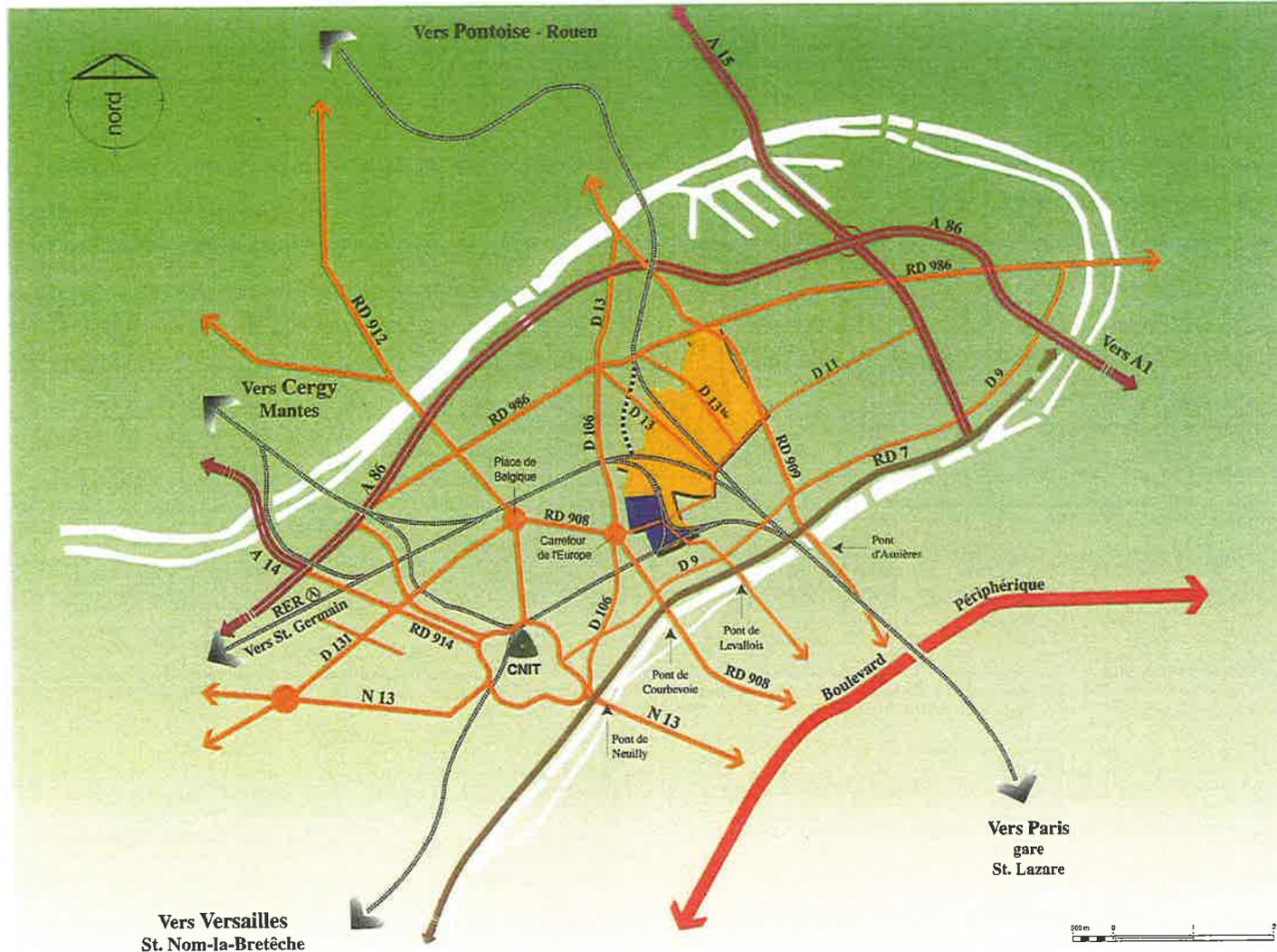
On distingue ainsi les dessertes trans-régionales et départementales des dessertes locales. La ville de Bois-Colombes est située au cœur de la presqu'île de Gennevilliers, dans la boucle Nord-Ouest de la Seine.

Trois autoroutes, ou voies à très grande circulation, situées à moins de 4 kilomètres de la ville, la relient aux grands pôles parisiens et aux grands réseaux de transports routiers et aéroportuaires :

- au Nord, l'autoroute A 86 et les liaisons vers les autoroutes A 14 et A 15,
- au Sud, la RD 7 (Voie Rive Gauche de la Seine),
- plus au Sud, le Boulevard Périphérique.

Trois axes routiers majeurs, à près de 1 kilomètre, raccrochent la ville aux départements des Yvelines, du Val d'Oise, et à Paris :

- à l'Ouest, en provenance de Bezons et Sartrouville, la R.D. 912, jusqu'à la place de Belgique, et la R.D. 908 du carrefour de l'Europe à Neuilly-sur-Seine ;
- à l'Ouest toujours, la combinaison des départementales D. 106 et D. 9 qui relient vers le Nord la ville à l'entrée de l'autoroute A 1, et vers le Sud qui conduisent à La Défense et à la N 13 ;



- au Nord, la R.D. 909 qui relie les ponts d'Argenteuil, de Levallois et d'Asnières.

Enfin, trois routes départementales desservent Bois-Colombes à partir de Colombes, et de Courbevoie :

- du Nord-Ouest au Sud-Est, les R.D. 13 et 13bis qui, de Colombes- Gare ou de Colombes- R.D. 986, rejoignent la R.D. 909 et le pont d'Asnières ;
- d'Ouest en Est, la R.D. 11, raccordant Courbevoie à Gennevilliers-Gare.

Dès lors que l'on quitte ces voies principales à fort trafic (desserte ou traversée), le réseau routier de la ville est constitué de petites rues au linéaire court et au gabarit étroit. Aucune ligne droite, partant du Sud de la commune, ne permet de relier le centre administratif. Il faut, pour ce faire, sortir de la ville en empruntant la R.D. 11, pénétrer dans Asnières pour arriver à la gare de Bois-Colombes.

Cette difficulté d'accès est essentiellement due à la traversée Est-Ouest de Bois-Colombes par trois lignes de chemin de fer, et un morcellement du foncier qui a privilégié l'habitat pavillonnaire.

## ■ Les dessertes (les transports en commun)

A ce jour, deux types de transports collectifs desservent Bois-Colombes, le premier administré par la S.N.C.F., le second par la R.A.T.P.

### Le réseau SNCF

Quatre lignes S.N.C.F. traversent Bois-Colombes :

- Paris St Lazare / Argenteuil,
- Paris St Lazare / Cergy-Mantes,
- Paris St Lazare / Nanterre-Université,
- Paris St Lazare / Versailles-Rive Droite-St Quentin-en-Yvelines,

Trois gares sont implantées sur la commune dont deux sont réservées aux voyageurs :

- En limite Est, à proximité d'Asnières, sur la ligne Paris-Argenteuil, la station « Bois-Colombes » irradie le centre-ville. Elle se trouve à 8 minutes de la gare d'Argenteuil et à 9 minutes de celle de Saint-Lazare. Un train omnibus circule environ toutes les 15 minutes en moyenne, du lundi au vendredi.

- A l'Ouest à proximité de Colombes, sur la ligne Paris-Nanterre, dans un quartier à vocation résidentielle, la station « Les Vallées » est située à 500 m environ du quartier des Bruyères et à la même distance de la mairie. Elle se trouve à 5 minutes de la gare de Nanterre-Université et à 11 minutes celle de Saint-Lazare. Un train omnibus circule environ toutes les 10 à 15 minutes en moyenne, du lundi au vendredi, à destination de Nanterre-Université.

- La troisième gare, sur le territoire communal, est une gare de marchandises, actuellement utilisée par les services Fret et Garage de la S.N.C.F., direction de Paris-Saint Lazare.

Il faut aussi prendre en compte la gare voyageurs de « Bécon-les-Bruyères », sur la ligne Paris-Versailles (il faut compter environ 5 minutes pour accéder à La Défense avec un train tous les ¼ d'heure et, une ½ heure pour Versailles avec un train tous les ¼ d'heure également, grâce à la correspondance en gare de Saint-Cloud), située sur la commune de Courbevoie, à moins de 300 m à vol d'oiseau du quartier des Bruyères (Sud).

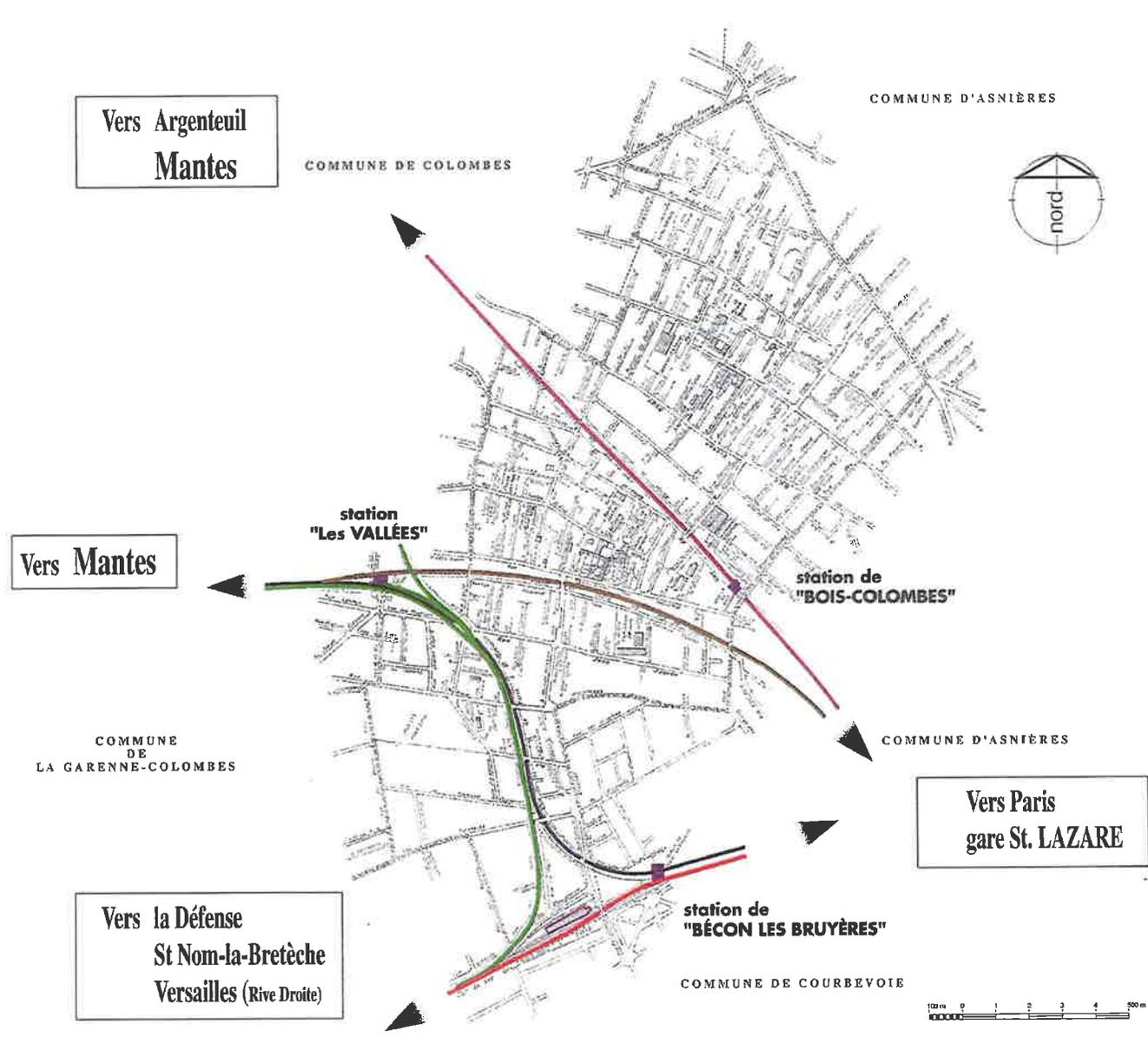
Cette gare est accessible depuis le cœur du site de la future opération par un cheminement

piéton d'environ 400m à travers la commune d'Asnières (*avenue de Chevreuil, rue du Tintoret...*)

S'il est vrai que le Réseau Express Régional (R.E.R.) ne traverse pas Bois-Colombes, son accès par la ligne S.N.C.F. Paris / Saint-Germain via Nanterre-Université permet la connexion au réseau R.A.T.P. (ligne A du R.E.R.).

A l'exception des voies du Sud (Paris - La Défense - Versailles), l'ensemble des voies voyageurs traversent la ville en tranchées, que seuls trois ponts franchissent. La ligne « fret », ancienne voie stratégique, est au niveau du sol, son franchissement est assuré par plusieurs passages à niveaux, qui, parce que la voie est peu utilisée, permettent une circulation relativement fluide.

C'est, évidemment, autour des deux gares que s'est constitué un tissu commercial vivant, véritablement dynamique près de la station centrale de « Bois-Colombes ». Ce dynamisme est néanmoins inférieur à celui que l'on trouve aux alentours de la gare de Bécon-les-Bruyères.



**Le réseau RATP**

Au total, sept lignes d'autobus et une ligne « service urbain » desservent Bois-Colombes. Assurant les liaisons Sud-Ouest et Nord-Est, deux lignes principales irriguent le Sud-Est de la commune :

- La ligne n° 178, « *La Grande Arche-La Défense / Saint-Denis-gare* », emprunte successivement sur le territoire de Bois-Colombes la rue Raoul Nordling, l'avenue Faidherbe, la rue des Bourguignons, l'avenue d'Argenteuil puis la rue Robert Dupont sur le territoire d'Asnières pour poursuivre son trajet en direction de la gare de Saint Denis. Au retour, cette ligne emprunte de nouveau l'avenue d'Argenteuil puis l'avenue Charles de Gaulle, la rue d'Estienne d'Orves, la rue du Général Leclerc pour retrouver la rue des Bourguignons et son trajet aller pour la mener en direction de La Garenne-Colombes via la rue Faidherbe.
- La ligne n° 167, « *Nanterre Ville / Pont de Levallois* » emprunte les rues Victor Hugo, d'Estienne d'Orves, du Général Leclerc, A. Moreau, R. Heynen, M. Pelletier, l'avenue Chevreul, la rue de Bois-Colombes

en direction de Levallois. Au retour, cette ligne suit son tracé en sens inverse jusqu'à la rue du général Leclerc, puis emprunte la rue des Bourguignons, les rues Charles Chefson et Hoche en direction de Colombes.

La fréquence de passage, sur ces deux lignes, est de l'ordre d'un bus toutes les 8 minutes environ aux heures de pointe du matin et du soir, et d'un bus toutes les 12 minutes en dehors.

Trois lignes desservent le Nord de Bois-Colombes par l'avenue de l'Agent Sarre (RN 186), s'arrêtant notamment à la gare de Colombes :

- la ligne n° 166 : « *Colombes - Audra / Porte de Clignancourt* »,
- la ligne n° 304 : « *Nanterre - Place de la Boule / Asnières-Gennevilliers - G. Péri* »,
- la ligne n° 378 : « *La Défense / Mairie de Villeneuve-la-Garenne* ».

Deux lignes empruntent l'avenue d'Argenteuil (R.D. 909), entre « les Quatre Routes » et le carrefour des Bourguignons :

- la ligne n° 165 : « *Asnières - R. Lavergne / Porte de Champerret* »,
- la ligne n° 140 : « *Gare d'Argenteuil / Asnières-Gennevilliers - G. Péri* ».

Enfin assurant la liaison en boucle Asnières-Courbevoie-Bois-Colombes, le service urbain circulaire « *Désirée Ouest* » dessert l'Est de la commune.

Le tracé de ces différentes lignes laisse apparaître des liaisons Nord / Sud à peine suffisantes en raison d'une concentration de ces lignes sur l'Est de la ville, et d'une qualité de desserte entravée de difficultés liées à la circulation (trafic important, gabarit des voies trop faible).

Par contre, la liaison Est / Ouest mériterait d'être améliorée et de même on constate que le quartier des Vallées n'est pas relié au centre-ville et qu'en conséquence les deux gares « *Les Vallées* » et « *Bois-Colombes* » n'ont pas de liaison entre elles.



plan de desserte RATP →

### ■ Le plan de circulation, le stationnement

Le réseau de circulation est structuré à partir des trois axes de transit en limite communale : la rue des Bourguignons (R.D. 11), et les avenues d'Argenteuil (R.D. 909) et de l'Agent Sarre (R.D. 986).

Seules les RD 11 et R.D. 909 assurent la desserte du Centre Ville en alimentant un système de voies secondaires perpendiculaires.

Si la circulation est abondante sur ces voies de transit (axes : Gennevilliers, Nanterre, Asnières, Courbevoie, La Défense), les voies secondaires absorbent relativement bien la circulation malgré un sous calibrage qui n'a que très peu évolué depuis un siècle ; ces voies desservent un habitat pavillonnaire résidentiel, implanté au fur et à mesure des divisions de terrain.

Un système de voies parallèles à ces grands axes permet des traversées de la ville d'Est en Ouest, sans jamais franchir les voies de chemin de fer.

Ces franchissements s'effectuent par l'intermédiaire de plusieurs ponts dont un principal, celui de la gare de Bois-Colombes.

Le plan de circulation de la ville tente d'adapter les contraintes de circulation à ce système viaire archaïque ; ainsi il est très difficile de rejoindre le centre administratif et commercial depuis le quartier des Bruyères sans quitter le territoire communal (l'itinéraire actuellement recommandé dévie les véhicules vers Asnières).

Il faut souligner que cette difficulté de circuler est aggravée par un stationnement unilatéral dû à un sous dimensionnement de la plus grande partie des rues qui constituent le véritable maillage interquartiers.

Les dysfonctionnements des réseaux viaires et le déséquilibre des axes routiers importants (en périphérie de la ville) constituent un handicap pour la fluidité de la circulation. Les R.D. 909 et 986 ainsi que la R.D. 11 sont saturées aux heures d'affluence et la complexité du réseau de rues secondaires et tertiaires ne permet d'absorber qu'une partie du flux.

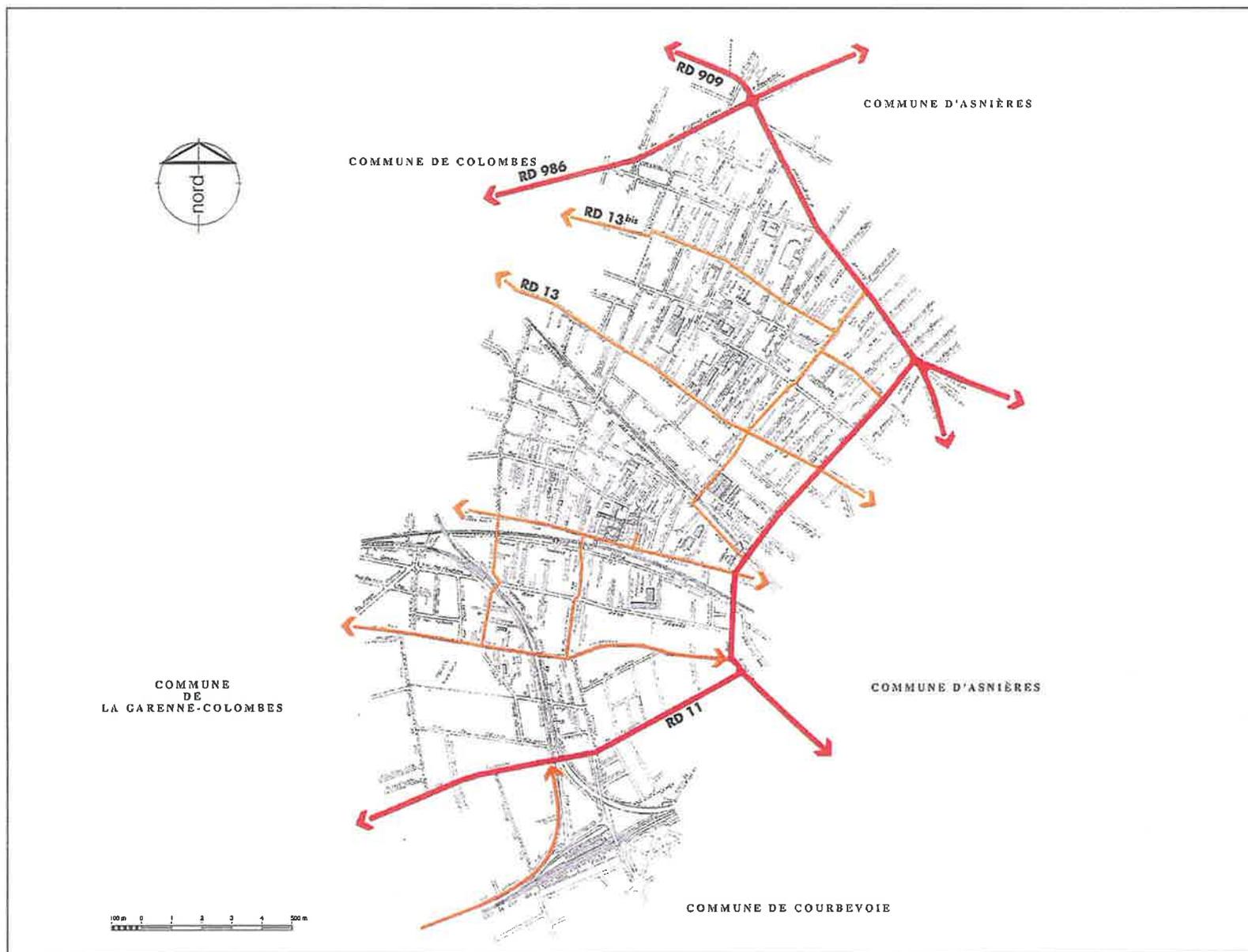
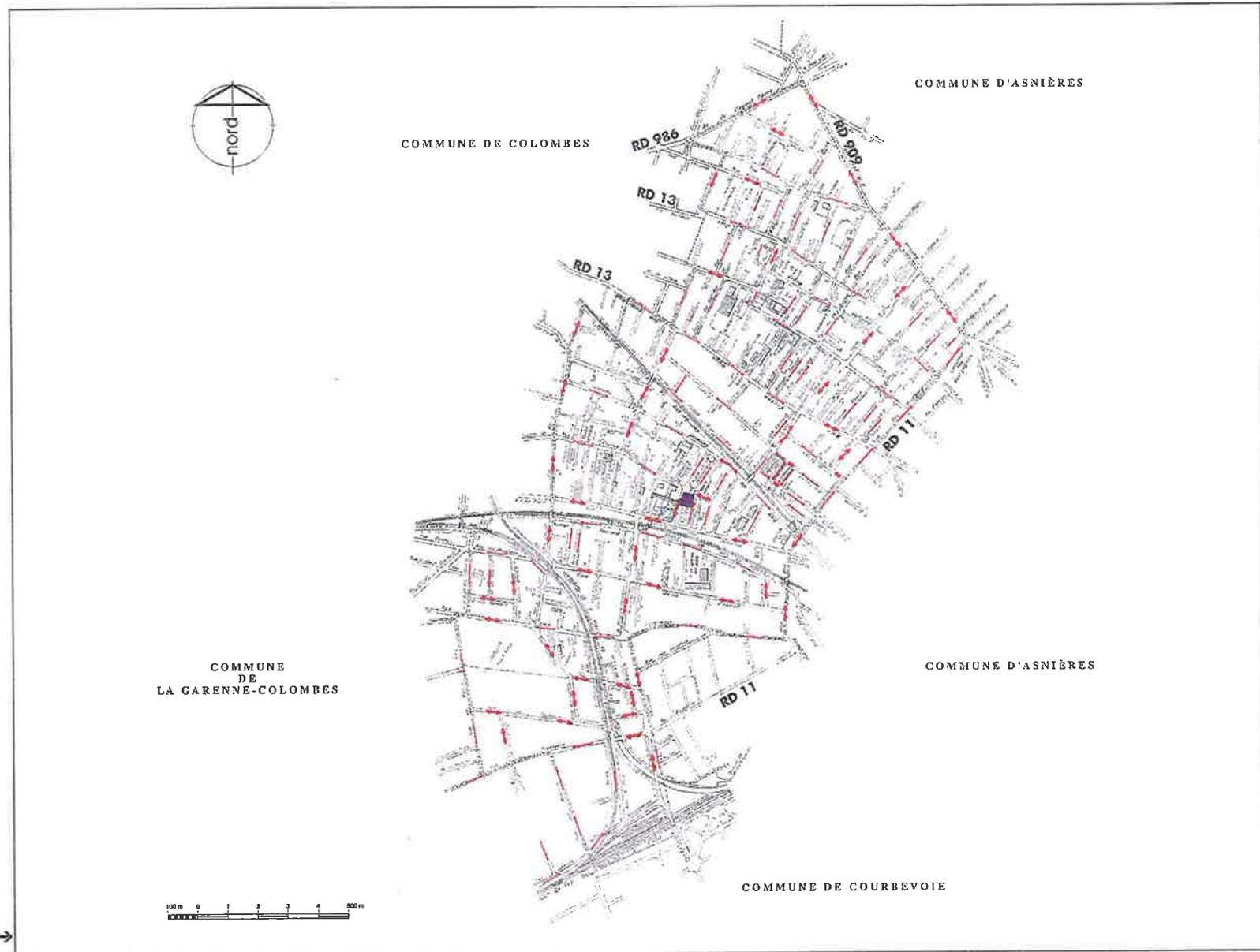


schéma des circulations de transit →



## ■ Les données démographiques

En 1896 la population de Bois Colombes comptait 10 134 habitants et en 1990 elle comptait 24 430 habitants (Source INSEE).

La population de la ville a plus que doublé entre 1896 et 1936 où elle comptait 26 562 habitants. Elle a connu en 1968 sa population maximum (29 014 habitants). Entre 1969 et 1982, elle a chuté à 23 803 habitants. Entre 1982 et 1990, la tendance démographique de la commune s'inverse puisque le nombre d'habitants croît de 627 personnes, soit un taux de croissance annuel moyen d'environ 0,3%.

On retrouve dans ces dates, les différents moments de l'histoire de la ville :

- 1896 : Naissance de la Commune,  
1914/1931 : Croissance économique forte, en même temps qu'une expansion du mode pavillonnaire en région parisienne,  
1936/1946 : Seconde guerre mondiale  
1946/1962 : Reprise de la croissance ; à l'après guerre se conjuguent un taux de natalité fort et une attraction importante de la région parisienne,  
1962/1982 : Diminution régulière de la population (natalité plus faible, un flux migratoire négatif. Cette chute de la population n'a pas été spécifique à Bois-Colombes, on la retrouve sur tout le département des Hauts-de-Seine.

En 1990, la répartition par âge de la population à Bois Colombes laisse apparaître une structure globalement plus âgée qu'à l'échelle départementale :

Tranche d'âge	Part relative par rapport à la population totale de la commune (en %)	Part relative à l'échelle départementale (en %)
0-19 ans	22	23,6
20-39 ans	32,1	33,5
40-59 ans	24	25
60 ans et plus	21,9	18

Source : RGP 1990 - INSEE

Cependant, depuis 1975, le nombre des personnes âgées de 60 ans et plus diminue (5 865 en 1975, 5 465 en 1982 et 5 352 en 1990) et celui des moins de 19 ans, après avoir beaucoup baissé entre 1975 et 1982 (passant de 5 740 à 5 060), est en légère progression depuis (5 385 en 1990).

Ainsi, même si, comme le montre le tableau précédent, la population de Bois-Colombes se révèle en proportion plus « vieille » qu'au niveau du département en 1990, celle-ci s'inscrit, surtout depuis 1982, dans une tendance démographique de rajeunissement qui différencie Bois-Colombes des autres communes des Hauts-de-Seine pour lesquelles on observe plutôt le phénomène inverse de vieillissement.

En résumé, en s'appuyant sur les sources INSEE et le Programme Local de l'Habitat réalisé sur le territoire de la Commune trois éléments paraissent importants :

- la population de Bois-Colombes a progressé entre 1982 et 1990 sous l'influence directe

d'un solde naturel positif (le nombre des naissances étant supérieur à celui des décès), le solde migratoire (écart entre les arrivées et les départs) bien que diminuant fortement par rapport à la période intercensitaire précédente reste négatif ;

- le phénomène de « desserrement », c'est à dire la diminution du nombre de personnes par foyer liée notamment à la baisse du nombre d'enfants par famille, de la progression des divorces et des séparations ..., se vérifie à Bois-Colombes, comme à l'échelle départementale ou nationale. Ainsi, en dépit d'une diminution globale des ménages observée entre 1975 et 1982, la part des ménages d'une personne ne cesse d'augmenter (29,7% du nombre des ménages en 1975, 34% en 1982). Il progresse ensuite pour s'établir à 36,5% en 1990 ;
- la tendance au rajeunissement de la population observée entre 1982 et 1990.

Ces trois facteurs engendrent des besoins accrus de résidences principales que la commune devra prendre en compte pour conserver sa population.

## ■ Les données sur les actifs et les emplois

### Population active

L'évolution de la population active à Bois-Colombes, et par conséquent du taux d'activité, est étroitement liée à l'évolution démographique de la commune analysée précédemment dans la présente étude.

En 1990, le taux d'activité, exprimant le rapport entre la population active et la population totale, est équivalent à 49,8%, en deçà du taux départemental (50,9%).

Ce taux est en très légère baisse depuis 1975 (51%), en dépit d'une hausse du nombre d'actifs enregistrée entre 1982 et 1990 (11 881 actifs en 1982, 12 173 en 1990). Ceci est la conséquence directe de la croissance démographique de la commune depuis 1982 à laquelle se conjuguent également deux éléments importants :

- une baisse du nombre d'actifs âgés de plus de 60 ans (1 115 personnes en 1975, 707 en 1982 et 470 en 1990),
- une baisse du nombre d'hommes actifs (de 7 670 personnes en 1975 à 6 383 en 1982 et 6 281 en 1990). Ainsi, même la hausse du taux d'activité féminin (passant de 41,9% en

1975 à 45% en 1990) ne suffit pas à compenser la décroissance du taux d'activité masculin observée entre 1975 et 1990 (de 61,2% à 55,5%).

Concernant le nombre de chômeurs, celui-ci atteint 889 personnes en 1990 (source INSEE), soit un taux de chômage de 7,3% par rapport à la population active (contre 7,9% pour le département et 10,9% à l'échelle nationale).

Ce taux cache un certain nombre d'inégalités à Bois-Colombes, comme aux niveaux national et départemental : il concerne proportionnellement plus les femmes actives que les hommes (8,4% contre 6,3%), de même, il atteint 12,5% des actifs de moins de 25 ans.

Il semble d'après les données dont dispose l'ANPE de Bois-Colombes, et qui sont fournies dans les documents du P.L.H. mis en œuvre par la commune en Octobre 1995, que le nombre de chômeurs ait fortement progressé entre 1990 et 1995, touchant 1 257 personnes à la fin premier trimestre 1995. Le nombre de chômeurs excédant même celui des chômeuses (667 contre 590).

Selon l'INSEE, 90,9% de la population active (hors chômage) exerçaient en 1990 une activité

salariée, soit 10 250 personnes, et 9,1% une activité non salariée (1 034 personnes).

La population active (hors chômage) est composée :

- par une plus faible proportion d'ouvriers et d'employés par rapport à l'échelle départementale (respectivement 11,3% et 20% contre 12,8% et 18,6%),
- d'une part comparable de cadres et d'ingénieurs (17,3% contre 17,4%),
- d'une catégorie de professions intermédiaires (instituteurs, techniciens, ...) bien représentée (18,1%).

### Emplois et taux d'emploi

Le nombre d'emplois existant sur le territoire de la commune de Bois-Colombes était de 7 333 en 1990, soit un taux d'emploi (exprimant le rapport entre le nombre d'emplois et la population active) de 0,60.

Par comparaison avec le département qui connaît un taux d'emploi de 1,11 à la même époque, Bois-Colombes affiche donc un déficit d'emplois par rapport au nombre d'actifs assez important et qui semble s'expliquer en partie par la proximité de pôles d'emplois importants tels que La Défense.

Le taux d'emploi communal est en outre en diminution depuis 1982 (0,66), sous l'effet conjugué de l'augmentation de la population active (rappel : 11 881 en 1982 et 12 173 en 1990) et de la baisse du nombre d'emplois (7 939 en 1982 et 7 333 en 1990, la commune a donc perdu 606 emplois en 8 ans).

En 1990, l'analyse des taux d'emploi par secteur d'activité montre qu'il existe une inadéquation entre le nombre d'emplois et la population active résidant dans la commune de Bois-Colombes pour certains de ces secteurs.

	Secteur d'activité			Industrie
	BTP	Services marchands	Services non marchands	
Nombre d'emplois	288	1 493	2 776	2 776
Population active	672	2 613	6 616	2 272
Taux d'emploi	0,43	0,57	0,42	1,22

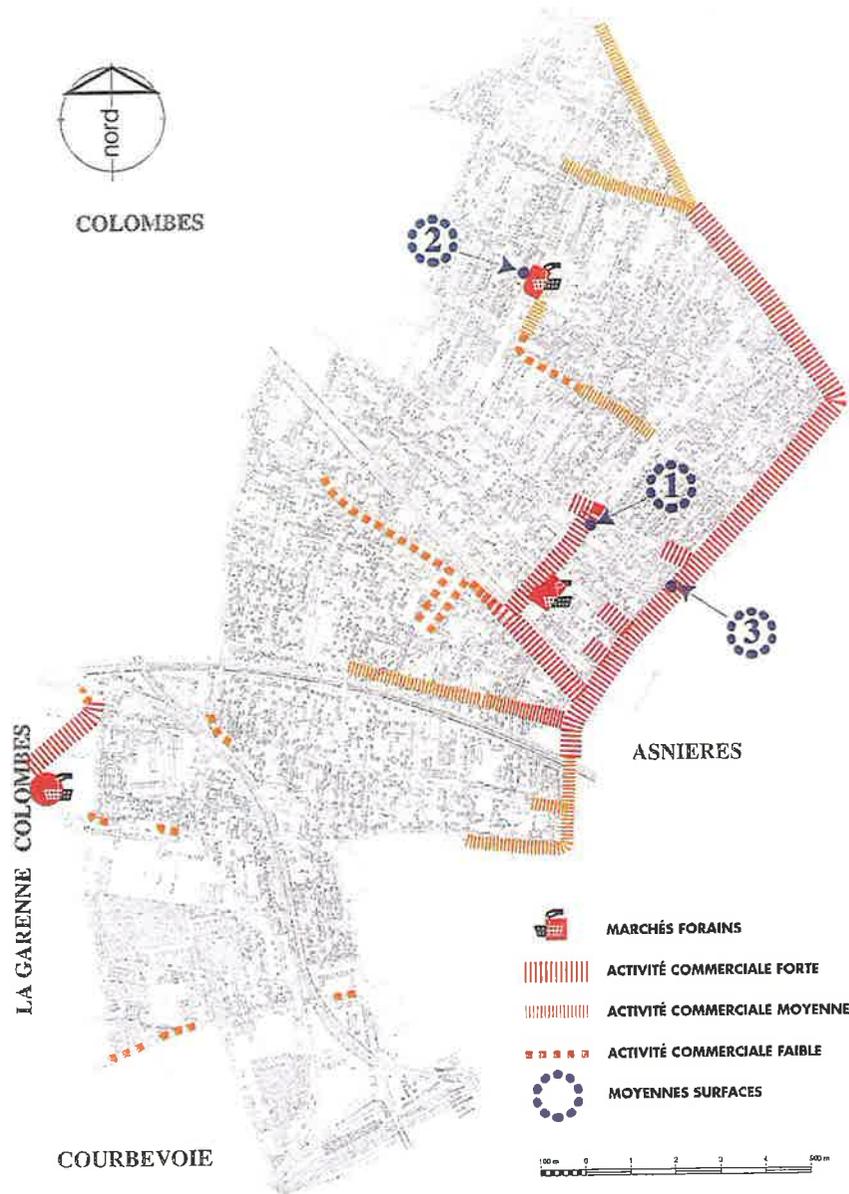
Les taux d'emplois se révèlent donc très déficitaires dans les secteurs du BTP, des services marchands et non marchands, ce qui n'est pas le cas du secteur industriel.

L'étude des taux d'emplois en fonction des catégories socioprofessionnelles apporte également des enseignements importants sur l'emploi bois-colombien.

	Catégories socioprofessionnelles				
	Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	Cadres, professions intellectuelles supérieures	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers
Taux d'emploi	0,8	0,4	0,6	0,5	1,1

On remarque ainsi un déficit d'emplois particulièrement important pour les cadres, les employés et les professions intermédiaires, moins prononcé pour les artisans. La catégorie des ouvriers a, à l'inverse, un taux d'emploi favorable.

Enfin, d'après le recensement INSEE de 1990, la mobilité domicile-travail est très importante puisque 79,8% des actifs ayant un emploi et habitant à Bois-Colombes travaillent à l'extérieur de la commune, ce qui représente 8 988 personnes. Parmi elles, une large majorité (83,5%) travaille à Paris et dans les communes proches du département des Hauts-de-Seine.



## ■ Les activités

Historiquement, les activités de la commune de Bois-Colombes étaient tournées vers l'horticulture et vers l'exploitation de la production de plantes tubéreuses et exotiques grâce à des parfumeries renommées.

Le XX<sup>ème</sup> siècle a permis le développement industriel de cette cité d'une part par l'exploitation de la ligne ferroviaire électrifiée en 1927 (Paris Saint-Lazare / Saint-Germain-en-Laye par Bécon-Les-Bruyères) et d'autre part par le fonctionnement de l'usine de moteurs d'avion Hispano-Suiza.

Depuis plusieurs années, ces activités périssent pour laisser place, sur près de 20 hectares, à des friches industrielles, ou à des activités obsolètes.

Les activités commerciales se sont développées principalement autour de la gare de Bois-Colombes, de la rue des Bourguignons et de l'avenue d'Argenteuil. Cette implantation en périphérie du territoire communal vient effacer les limites de la ville.

Trois fois par semaine, un marché couvert, attenant aux halles, renforce les commerces du secteur.

La place Jean Mermoz, quant à elle, accueille deux fois par semaine un petit marché de plein air.

Par ailleurs, trois moyennes surfaces commerciales sont à disposition des habitants :  
① « S.I.T.I.S » - 50, rue Estienne d'Orves -,  
② « Monoprix » - 10, place Jean Mermoz -, et  
③ « E.D. » - 71, rue des Bourguignons.

Dans le quartier Sud, on ne rencontre que peu de commerces.

Les pôles commerciaux ou d'activités de Bois-Colombes sont très fragiles et manquent d'attractivité. Aussi les bois-colombiens préfèrent les hypermarchés situés sur d'autres communes (Leclerc, Carrefour à Gennevilliers, Auchan à Puteaux, Leclerc à Colombes). Quant aux activités, qu'elles soient du secteur secondaire ou tertiaire, leur implantation est faible.

## ■ Le logement et ses évolutions

### Le parc total de logements à Bois-Colombes

En 1990, le parc total de logements sur le territoire de la commune de Bois-Colombes était de 12 129 unités et se composait de la façon suivante :

- ✓ 10 960 résidences principales, soit 90,4% du parc total,
- ✓ 407 résidences secondaires et logements occasionnels, soit 3,3% du parc total,
- ✓ 762 logements vacants, soit 6,3% du parc total.

Une majorité du parc total de logements existants (64,8%) a été construite avant 1948. Seulement 8,4% de ce parc sont postérieurs à l'année 1974.

Par ailleurs, le rythme de construction de logements est en nette diminution depuis la période inter censitaire 1968-1975 durant laquelle environ 160 logements étaient bâtis par an en moyenne, contre seulement 45 logements par an entre 1982 et 1990 (Source INSEE).

Des statistiques sur les logements commencés émanant de la commune de Bois-Colombes et extraites du bilan du P.L.H. pour l'année 1997 montre que le rythme de construction des logements s'est légèrement redressé entre 1990 et 1995 pour atteindre un rythme annuel moyen d'environ 56 logements.

Néanmoins, la construction de logement n'entraîne pas nécessairement l'augmentation du parc total de logements, car il faut prendre en compte, en parallèle, les phénomènes de « consommation » de ce parc, c'est à dire les démolitions, les abandons ou les réaffectations de logements.

Ainsi, entre 1975 et 1982, alors que 440 logements avaient été construits 672 logements ont été démolis, abandonnés ou affectés à un autre usage, le parc total a donc été amputé de 232 logements.

Entre 1982 et 1990, 360 logements ont été construits et 119 logements ont été « consommés », le parc s'est donc accru de 241 unités.

Depuis 1990, l'appréciation de l'évolution de ce parc est rendue plus difficile par l'absence d'informations relatives aux phénomènes de consommation (en dehors des démolitions qui sont évaluées, selon la commune, à 74 logements entre 1990 et 1997).

Concernant la taille moyenne des logements à Bois-Colombes, elle est sensiblement identique à celle du département : respectivement 3,02 et 2,98.

Les logements de deux et trois pièces dominent le parc total des logements à Bois-Colombes puisque :

- ✓ la proportion des deux pièces est de 27,9%,
- ✓ celle des trois pièces est de 29,2%.

### Le parc des résidences principales

En considérant cette fois, les 10 960 résidences principales dénombrées à Bois-Colombes et une population des ménages évaluée à 24 256 habitants (la différence entre la population totale et la population des ménages exprime la population hors ménages, équivalente dans le cas présent à 174 personnes), on estime alors un ratio de 2,21 personnes par logement pour le département des Hauts-de-Seine et d'après les statistiques du recensement général de la population de 1990, il s'agit de 590 946 résidences principales et d'une population des ménages de 1 362 425 personnes, soit un ratio de 2,31).

La part des maisons individuelles au sein du parc de résidences principales de Bois-Colombes est de 23% ce qui bien que supérieure par rapport au niveau départemental (13,3%) est néanmoins largement en deçà des 53,1% observés au niveau national.

A l'inverse, les logements en immeuble collectif à Bois-Colombes représentent 74,8% des résidences principales contre 83,3% pour le département et 41,2% au niveau national.

Le solde est répertorié dans une troisième catégorie regroupant à la fois les fermes, les chambres d'hôtels, les constructions provisoires, les logements-foyer pour personnes âgées, les pièces indépendantes louées ... selon la nomenclature de l'INSEE.

Celle-ci représente 2,2% des résidences principales à Bois-Colombes, 3,4% pour le département et 5,7% à l'échelon national.

En 1990, les résidences principales sont occupées par :

- ✓ 44,8% de ménages-proprétaires (soit 4 907),
- ✓ 49,9% de ménages-locataires (soit 5 475),
- ✓ 5,3% des ménages logés gratuitement (soit 578).

Le pourcentage des ménages propriétaires de leur résidence principale s'avère plus important à Bois-Colombes que sur l'ensemble du département des Hauts-de-Seine (44,8% contre 35,4%) mais reste néanmoins inférieur à la moyenne nationale (54,4%).

A Bois-Colombes, la taille des résidences principales est différente selon leur période de construction. Ainsi, comme le montre le tableau suivant, plus les logements sont anciens plus leur taille est importante en général. Néanmoins, cette « règle » ne se vérifie plus après 1982 puisque la taille moyenne redevient nettement plus importante.

Source :  
Fiche de recensement 1990

	Epoque d'achèvement de la construction de la maison ou de l'immeuble			
	de 1949 à 1967	de 1968 à 1974	de 1975 à 1981	de 1982 à 1990
Nombre moyen de pièces par résidences principales	2,99	2,66	2,51	3,22

### Les logements vacants

A Bois-Colombes, le taux de logements vacants augmente de façon importante entre 1975 et 1982 passant de 6,7% à 8,9% du parc total de logements et diminue ensuite pour atteindre un taux de 6,3% en 1990 (soit 762 logements), inférieur à la moyenne nationale de l'époque (7,2%). L'existence d'un parc de logements vacants est indispensable pour assurer une fluidité du marché et permettre aux habitants d'une ville de changer d'habitation en fonction de leurs besoins (naissance d'un bébé, départ des enfants...)

D'après les informations de l'INSEE reprises dans le diagnostic du P.L.H., 15,4% de ces logements vacants étaient des logements individuels.

Par ailleurs, 81,4% des logements vacants ont été construits avant 1948 (58,2% au niveau départemental).

Le phénomène de vacance touche également de façon plus importante les logements de petite taille. En effet, en 1990, les deux tiers des logements vacants sont des studios ou des deux pièces, toutefois la part des studios dans l'ensemble des logements vacants est moins importante à Bois-Colombes qu'à l'échelle départementale (28,1% contre 32,9%).

### Le parc de logements sociaux

Le nombre de logements locatifs appartenant aux organismes à loyer modéré (O.P.H.L.M. et

S.A. d'H.L.M.), ainsi que les logements gérés par ce type d'organisme pour le compte de l'Etat ou des collectivités locales s'élevait, au 1er Janvier 1994 à 1 363 d'après les différents offices H.L.M..

A cette date, ces logements sociaux sont surtout présents au Nord de la commune, au delà de la ligne S.N.C.F. Paris-Argenteuil, puisqu'on y recense 64,3% du parc de cette catégorie de logements.

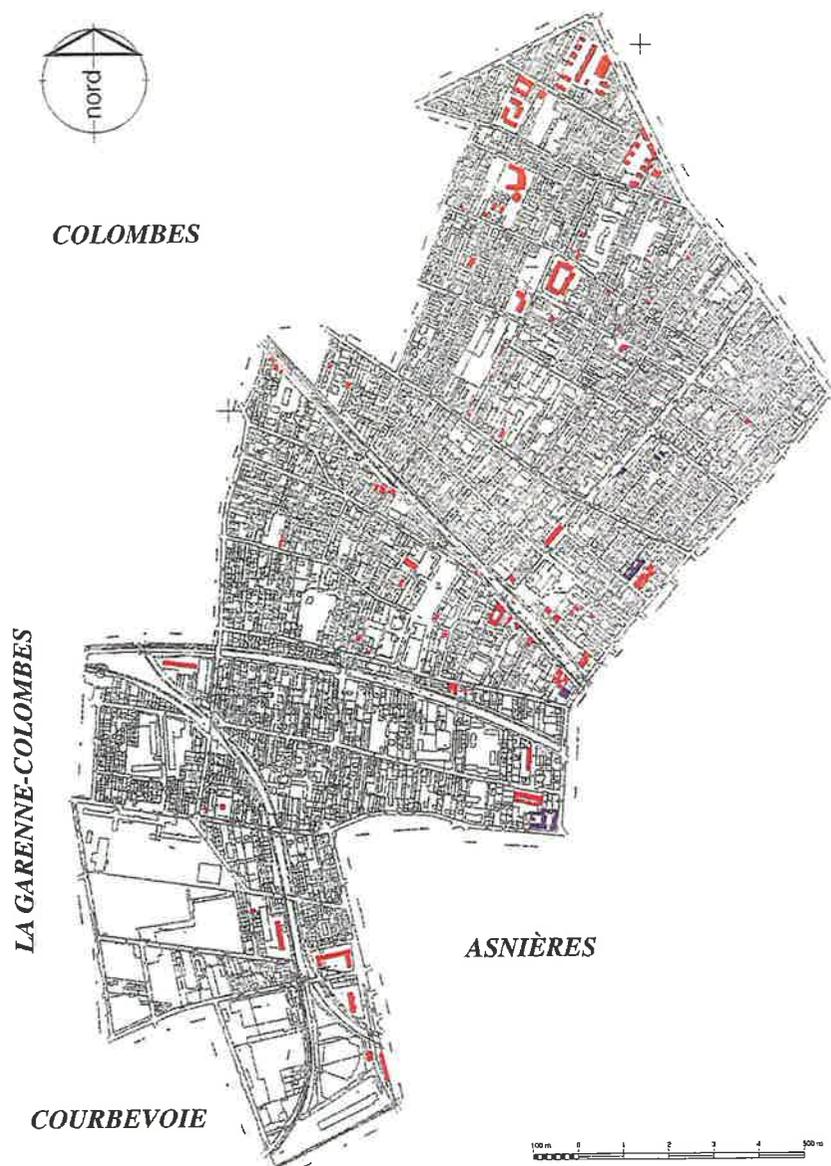
Depuis, et par l'intermédiaire de la mise en place d'un Programme Local de l'habitat (P.L.H.) par la commune de Bois-Colombes, le parc de logements sociaux s'est développé.

Le parc de logements sociaux à Bois-Colombes recensé au titre de la loi du 25 Janvier 1995 pour être pris en compte dans le P.L.H. s'élevait à 1 548 logements soit environ 14% du parc des résidences principales.

Ces chiffres ont été révisés par l'application des dispositions de la loi n°96-241 du 26 Mars 1996 modifiant les catégories de logements comptabilisés au titre du patrimoine social (cf. § « Le Programme Local de l'Habitat » de la présente étude).

En conséquence, l'état initial inscrit au P.L.H., au 1er janvier 1995, était modifié et indiquait :

- nombre de logements sociaux : 1 855
- nombre de résidences principales : 10 732
- pourcentage de logements sociaux par rapport aux résidences principales : 17,28%
- pourcentage de bénéficiaires d'aides personnelles : 13,63%



■ Parc de logements sociaux recensés au titre de la loi du 25 janvier 1995 pris en compte dans le P.L.H. approuvé le 12 décembre 1995.

■ Apport de logements sociaux en 1996 et en 1997 au titre du P.L.H.

Le bilan annuel de 1997 du P.L.H., établi conformément aux dispositions de l'article R 302-13 du Code de la Construction et de l'Habitation, dresse notamment la liste des logements qui sont venus s'ajouter à ce parc :

✓ Apport 1996 : **311 logements**, dont :

- 34 logements P.L.A. réalisés dans le cadre de la Z.A.C. du Lieu Originel,
- 250 logements rachetés par le bailleur social Logirep dans le cadre d'une opération d'acquisition-amélioration (rue des Bourguignons – rue Philippe de Metz).

✓ Apport 1997 : 52 logements, dont :

- 23 logements P.L.A. et 2 logements P.L.A.T.S. construits dans le cadre de la Z.A.C du Lieu Originel (29, rue des Bourguignons),
- 15 logements acquis en Février 1997 par la commune en vue d'une rétrocession ultérieure à un organisme de logements sociaux dans le cadre d'une opération d'acquisition-amélioration.

◀ Localisation des logements sociaux

nature	adresse	taille de la structure	nature	adresse	taille de la structure
<b>Equipements administratifs :</b>			<b>Collèges - Lycées :</b>		
01 - Hôtel de Ville	rue C. Duflos		24 - Cité A. Camus	131, rue P. Joigneaux	
02 - Mairie annexe	rue Abbé J. Glatz		* Collèges		33 classes
03 - Ateliers municipaux	rue V. Hugo		* Lycées		32 classes
04 - Hôtel des postes	rue du Général Leclerc		25 - LEP Marceau Delorme	7, rue M. Delorme	15 classes
05 - Agence postale	rue A. Guyot		<b>Enseignement privé :</b>		
06 - Poste de police	rue A. Guyot		26 - Institut secondaire	4, rue Marie Laure	7 classes
07 - Recette perception municipale	rue C. Duflos		<b>Equipements sportifs :</b>		
08 - Sécurité sociale	parc F. Roosevelt		27 - Sports et loisirs	136, rue de l'Abbé J. Glatz	
09 - Sécurité sociale annexe	rue A. Guyot		28 - Centre sportif A. Smirlian	7, rue Hoche	
<b>Equipements préscolaires :</b>			29 - Tennis Club	rue C. Chefson	
10 - Crèche départementale	16, rue Manoury	45 places	30 - Stade J. Larribot	rue C. Duflos	
11 - Crèche départementale	50, rue Pasteur	55 places	31 - Jeux de boules, tennis	rue P. Deroulède	
12 - Crèche départementale	35, rue Gramme	70 places	32 - Piscine, Centre sportif J. Jaurès	Avenue de Vaudreuil	
13 - Crèche départementale familiale	94, rue P. Deroulède	63 places	33 - Complexe Albert Camus	rue Pasteur	
14 - Crèches parentales "La Gaminerie"	6, villa du Bois	12 places	Education Nationale		
15 - Haltes-garderie	17, rue Mertens	22 places	34 - Terrain Le Mignon	15, rue Le Mignon	
16 - Maison Enfance et santé	86/90, rue V. Hugo	35 places	<b>Equipements culturels et de loisirs :</b>		
17 - Ateliers du poisson rouge	65, rue A. Lépine	25 places	35 - Centre culturel	67, rue P. Deroulède	
<b>Equipements scolaires (année scolaire 1997-1998) :</b>			36 - Ateliers culturels :	75, rue A. Guyot	
<b>Ecoles maternelles :</b>			Espace Schieffers		
18 - P. Bert	25, rue C. Duflos	13 classes	37 - Espace Jeunesse	villa du Bois	
19 - P. Joigneaux	170, rue P. Joigneaux	7 classes	38 - Espace Associations	rue Estienne d'Orves	
20 - J. Ferry	61, rue C. Chefson	9 classes	39 - Centre Larribot	72, rue C. Duflos	
21 - Gramme	29, rue Gramme	5 classes	40 - Centre Charles Duflos	15, rue C. Duflos	
<b>Ecoles primaires :</b>			41 - Centre Abbé Glatz	136, rue de l'Abbé Glatz	
22 - P. Bert A	62, rue P. Deroulède	15 classes + 1	42 - Centre Charlemagne	9, rue F. Braquet	
22 - P. Bert B	6, rue A. Moreau	17 classes	42 - Bibliothèque -	9, rue F. Braquet	
20 - J. Ferry	67, rue C. Chefson	16 classes + 1	Médiathèque Charlemagne		
23 - Saint-Exupéry	89, rue A. Guyot	6 classes + 1	43 - Bibliothèque J. Brel	Place J. Mermoz	

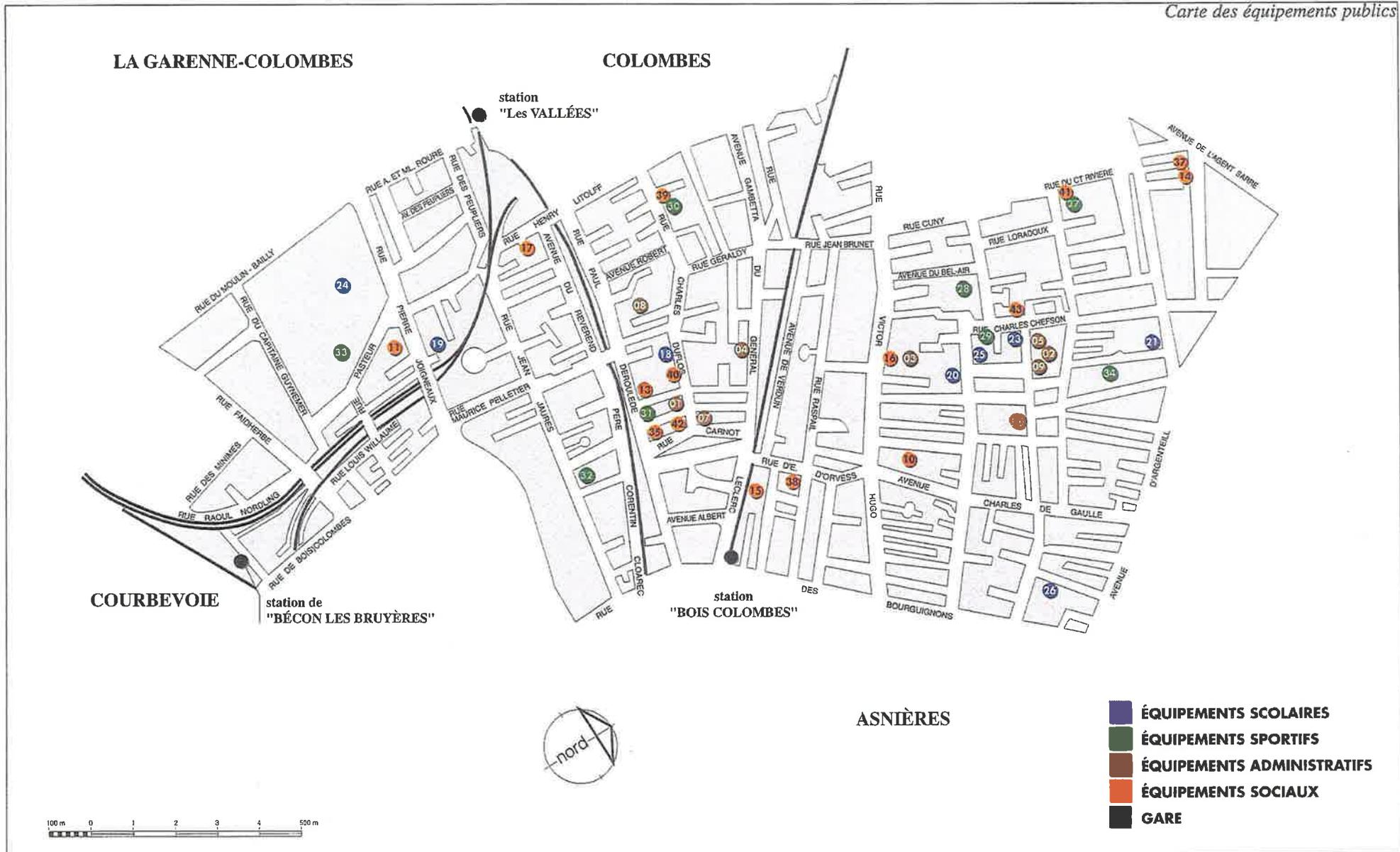
## ■ Les équipements publics

Bois-Colombes est une ville résidentielle bien dotée en équipements publics.

L'ensemble de ces équipements publics satisfait aux besoins des Bois-Colombiens dans la mesure où le rythme des constructions est très faible depuis plusieurs années, et que peu de besoins sont générés.

La carte présentée ci-après permet de les localiser et le tableau suivant de les recenser.

Carte des équipements publics



## ■ Le Cadastre Vert départemental des Hauts-de-Seine

Les études conduites par les services du Conseil Général des Hauts-de-Seine ont permis d'établir le dossier du Cadastre Vert lequel comprend une série de statistiques et de cartes thématiques réalisées à partir du cadastre foncier qui sert de toile de fond.

Ces éléments constituent une synthèse de données diverses de type administratif, urbanistique et technique ainsi que des informations fournies par photo-interprétation qui ont été complétées par des relevés de terrain.

L'objectif de ce dossier est triple :

- inventorer, décrire et quantifier le patrimoine vert des trente-six communes du département ;
- faire apparaître ses potentialités d'extension ;
- révéler l'armature végétale existante pour développer un réseau de liaisons vertes.

Traduisant l'état du patrimoine vert en Juillet 1994 à l'échelle du département, le Cadastre Vert peut être mis à jour à la faveur de nouvelles campagnes aériennes.

L'analyse statistique réalisée par le Cadastre Vert départemental permet de fournir un certain nombre d'indicateurs intéressants concernant le patrimoine vert de la commune de Bois-Colombes :

1. Les « masses vertes » définissent l'ensemble des composantes chlorophylliennes du domaine public ou du domaine privé (arbres, parcs ou jardins, vert diffus, etc). En sont exclues, par définition, toutes les surfaces minérales (allée, bâtiments, parking, etc) ou aquatiques (plans d'eau, bassins, etc).

Concernant les masses vertes sur Bois-Colombes, il faut noter que leur **surface totale est de 49 hectares, soit un taux de végétation communal** (exprimant le rapport entre la surface totale des masses vertes et la surface totale de la commune) **de 25,4%**.

En rapportant la surface des masses vertes au nombre d'habitants de la commune, on obtient un ratio de **20 m<sup>2</sup> de surface verte par habitant**.

De cette approche quantitative, peuvent être déduits des enseignements sur **la qualité du patrimoine vert** de la commune grâce à l'examen de deux indicateurs :

- **la part du patrimoine arboré** dans les éléments verts (égale à 31% pour Bois-Colombes), puisqu'un m<sup>2</sup> de surface développée de feuillage améliore la qualité de l'air de façon plus efficace (par dégagement d'oxygène) qu'un m<sup>2</sup> de pelouse ;
- **la part des éléments à fort potentiel écologique** (boisements, friches massifs bocagers, végétation des zones humides) dans les éléments verts. A Bois-Colombes, cette part ne représente que 5% et est constituée uniquement de friches.

Par ailleurs, on recense sur le territoire de Bois-Colombes un important patrimoine d'arbres pouvant être considérés comme « remarquable » (26 au total), dont cinq chênes pédonculés situés dans le square F. Roosevelt.

2. Les « espaces verts » regroupe les ensembles fonciers aux limites bien définies sans déduction des surfaces minérales (bâtiments, allées, parcs de stationnement, pièces d'eau, etc). S'y ajoutent les nombreuses surfaces de vert diffus, regroupant les îlots ou délaissés divers non rattachés aux voies et les jardins privés. La notion d'espaces verts, définie dans le

Cadastre Vert du département, intègre des catégories rarement prises en compte dans d'autres dossiers, comme les cimetières, les terrains de sport et les espaces verts des établissements sociaux, culturels ou éducatifs.

**La surface totale d'espaces verts** sur la commune est de 50,5 hectares environ.

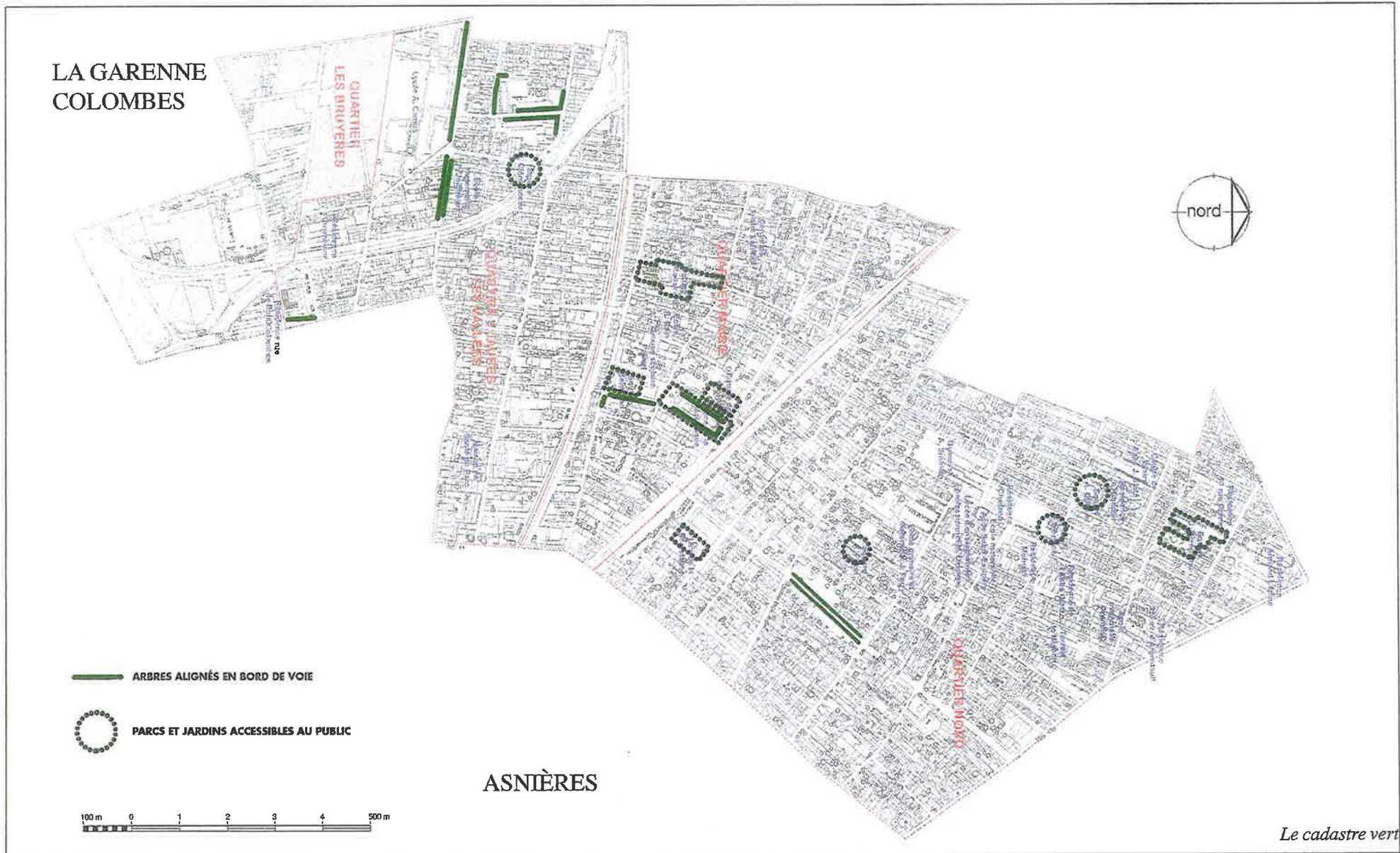
**Le taux d'espaces verts communal**, exprimant le rapport entre la surface totale d'espaces verts et la surface de la commune est de 26,2%.

**Enfin, la surface d'espaces verts par habitant** est de 20,6 m<sup>2</sup>.

Types d'espaces verts répertoriés à Bois-Colombes	Surface totale (en m <sup>2</sup> ) de chaque type d'espaces verts
Parcs ou jardins	28 609
Sports	6 473
Espaces verts des établissements sociaux, culturels ou éducatifs	23 754
Friches	2 900
Diffus	443 353
<b>Superficie totale des espaces verts</b>	<b>505 089</b>

**3. Les alignements d'arbres** représentent, sur le territoire de la commune de Bois-Colombes, une longueur totale de 1866 m.

Les espaces verts accessibles au public qui regroupent, d'après le cadastre vert des Hauts-de-Seine, l'ensemble des parcs et jardins publics - les forêts domaniales - les autres zones boisées ouvertes au public et les berges de seine, représentent seulement 6% de l'ensemble des espaces verts soit 1,43 m<sup>2</sup> par habitant



## 1-2 LE QUARTIER DES BRUYÈRES



### ■ Situation et environnement urbain

Le quartier des Bruyères se situe à l'extrémité Sud de la commune de Bois-Colombes, à la limite des communes de La Garenne-Colombes, Courbevoie et Asnières.

Le Quartier des Bruyères, enfermé par des infrastructures ferrées dans un tissu fabriqué par le fonctionnalisme industriel, n'a jamais su avoir de dimension urbaine.

Son urbanisme, loin de lui donner une véritable identité, a exclu du reste de la ville ce Quartier qui a été le berceau de l'industrialisation de la commune et le plus gros producteur de richesses.

Par ailleurs, sa structure urbaine ne s'apparente pas à celles rencontrées dans les communes voisines, que ce soit à La Garenne-Colombes, Courbevoie ou Asnières.

L'organisation urbaine de La Garenne-Colombes est construite sur une trame viaire orthogonale où la hiérarchie de l'espace public est enrichie par une succession de rues et de places qui donnent à chacun des îlots une unité, renforcée par une densité régulière (petits immeubles de 4 à 6 niveaux).

On retrouve la même logique urbaine sur la commune d'Asnières qui, sans avoir la même orthogonalité viaire, équilibre cette dimension urbaine par une densité plus accentuée.

L'occupation du sol de Courbevoie se rapproche plus de celle du Quartier des Bruyères (sites industriels vétustes) mais elle a pu préserver un découpage urbain mieux proportionné.

## ■ Le bâti, nature

La carte du M.O.S. (Mode d'Occupation du Sol) établie par l'I.A.U.R.I.F. en 1982 laissait apparaître une occupation du bâti très importante, de l'ordre de 75% pour BOIS-COLOMBES ; les espaces non bâtis se répartissant comme suit :

Espaces verts (ouverts ou non au public)	3,50 ha	
Espaces agricoles	0,62 ha	
		<b>4,12 ha</b>
cimetière (hors commune)	-----	-----
Sports	3,09 ha	
Equipements collectifs	10,43 ha	
Emprises publiques	15,31 ha	
Grandes voies, parking	1,62 ha	
		<b>30,45 ha</b>

Les emprises d'activités (industrielles et tertiaires) occupaient alors **19,4 hectares**. Le reste du territoire correspondait à des zones d'habitat (individuel et collectif).

Entre 1982 et 1995 (dernier recensement fait dans le cadre du P.L.H.) l'occupation urbaine a peu évolué. La seule mutation importante résulte de la mise en place de la Z.A.C. du Lieu Originel, à l'Est de la ville, et demain de la restructuration du Quartier des Bruyères.

**Le quartier des Bruyères** couvre environ **40 hectares** (soit 20% du territoire communal environ), dont près de vingt-cinq sont pris en compte dans le périmètre d'étude que le Conseil Municipal a défini lors d'une délibération en date du 30 Juin 1998.

Ce secteur industriel vétuste, au cœur d'un quartier d'habitat, se décompose en trois parties, du Nord au Sud :

- un tissu mixte pavillonnaire et de petits collectifs depuis la gare des Vallées et se développant en forme de « croissant » à l'Est,

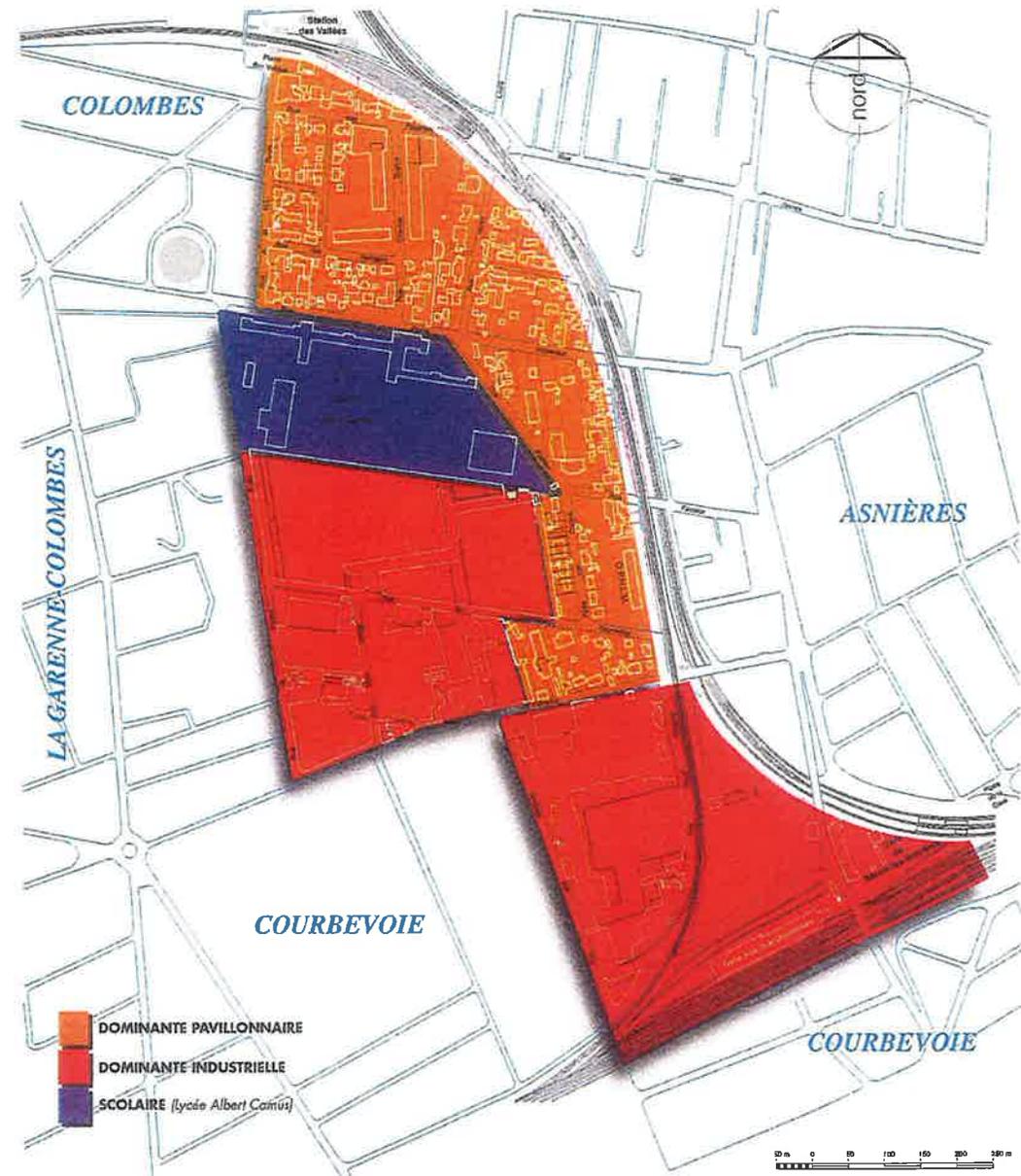
le long de la voie ferrée jusqu'à la rue Faidherbe ;

- au Sud-Ouest et au Sud un tissu industriel obsolète et en partie en friche ;
- un grand lycée au centre du quartier, interdisant toute relation fonctionnelle entre le Nord et le Sud du quartier.

La répartition entre les espaces bâtis et les espaces non bâtis au sein du quartier des Bruyères est la suivante :

Occupation	Superficie (en hectares)	Part relative du quartier des Bruyères par rapport à la commune pour ce type d'occupation
Espaces verts (square Clémenceau)	0,7	20%
Espaces agricoles	--	--
Cimetière (hors commune)	--	--
Sports (stade Albert Camus)	1,8	57%
Equipements collectifs (lycée Albert Camus, et crèche)	2,0	20%
Emprises publiques	4,0	25%
Grandes voies, parkings	--	--
<b>Activités</b>	<b>18,0</b>	<b>92%</b>
<b>Habitat</b>	<b>14,0</b>	<b>9%</b>

Si le tissu urbain de l'ensemble de la ville est globalement en bon état, celui du quartier des Bruyères manque d'entretien, même si de beaux pavillons donnent à quelques rues ou « avenues » un certain style XIXème.



la nature du bâti →



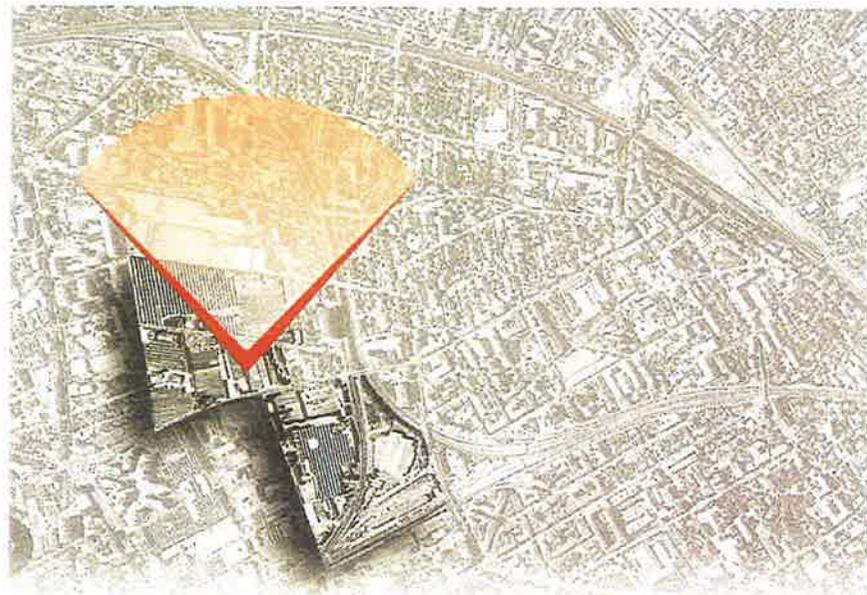
## ■ Occupation du sol à proximité du périmètre d'étude

L'analyse de l'environnement immédiat du site suivant le périmètre qui a été défini au sein du Quartier des Bruyères laisse apparaître les éléments suivants :

- ✓ Au Nord, au delà de la Cité scolaire Albert Camus, se trouve une zone à dominante pavillonnaire jusqu'aux voies S.N.C.F. et en bordure de laquelle est située la gare « Les Vallées ». Quelques immeubles collectifs émergent de cette zone ainsi que l'école maternelle Pierre Joigneaux. Une partie de cette zone se trouve sur le territoire de La Garenne-Colombes, on y recense notamment un marché couvert le long de la rue Pierre Joigneaux.
- ✓ A l'Ouest, en bordure de la rue du Moulin Bailly et sur le territoire de La Garenne-Colombes, est situé un îlot sur lequel on recense, successivement du Nord au Sud :
  - un secteur d'immeubles collectifs de niveau R+6 ;
  - un secteur occupé par des équipements scolaires et sportifs, à savoir : une école primaire, une école maternelle et un collège doté d'équipements sportifs ;
  - une petite zone pavillonnaire ;
  - quelques bâtiments, le long de la rue Faidherbe, occupés principalement par des entreprises.

- ✓ Au Sud-Ouest, sur le territoire de Courbevoie et dans une poche limitée d'une part, par les rues des Minimes et Faidherbe et, d'autre part, par le boulevard de Verdun et les voies ferrées au Sud, se trouve un secteur à vocation de bureaux et de locaux d'activité avec des bâtiments relativement récents « Energy Park » au niveau du carrefour de l'Europe et d'autres locaux récents, réhabilités ou plus anciens sur le reste de ce secteur.
- ✓ Au Sud, le réseau de voies S.N.C.F. constitue une véritable barrière par rapport au tissu urbain des quartiers de Courbevoie situés de l'autre côté et constitué d'immeubles collectifs récents. Aucun franchissement à partir du site n'est possible en direction de ce secteur.
- ✓ A l'Est, des quartiers d'habitat avec lesquels le site se trouve en contact plus ou moins directement. Certains d'entre eux, composés essentiellement d'immeubles collectifs sont situés au Sud-Est au delà des voies ferrées : c'est le cas pour des bâtiments situés sur Courbevoie, Asnières et Bois-Colombes (immeubles H.L.M.).

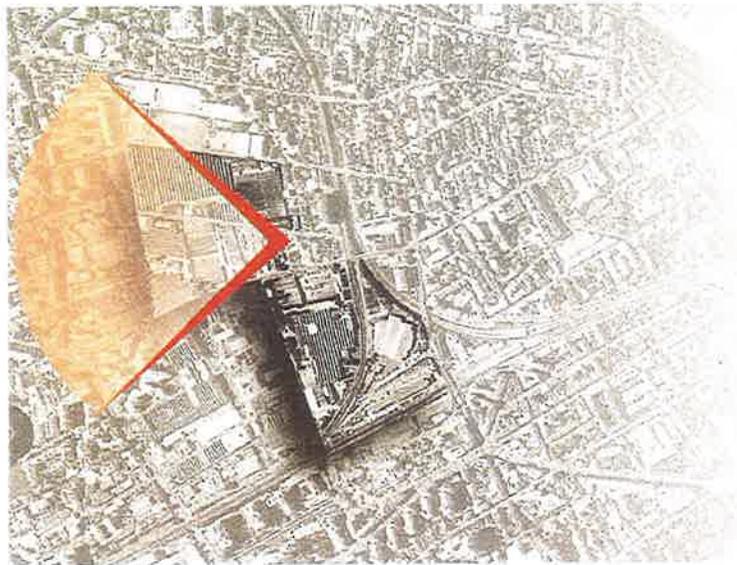
D'autres, sur Bois-Colombes, forment des petits îlots mixtes (pavillons, immeubles collectifs, activités) au Nord de la rue Faidherbe avant les voies ferrées.

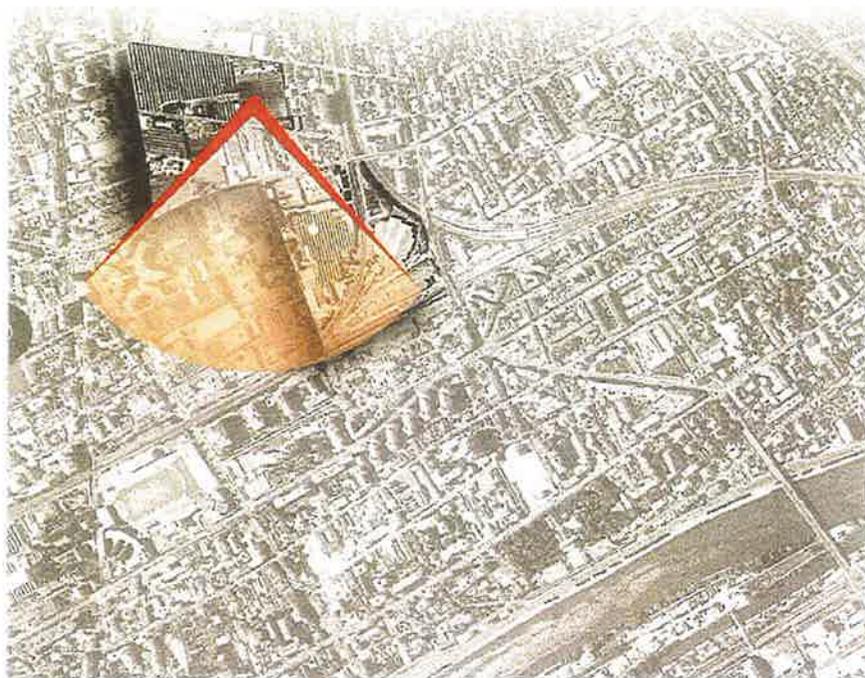


Zone Nord



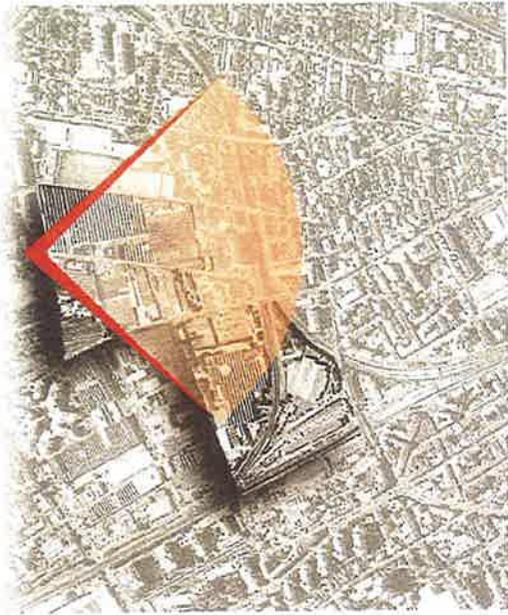
Zone Ouest



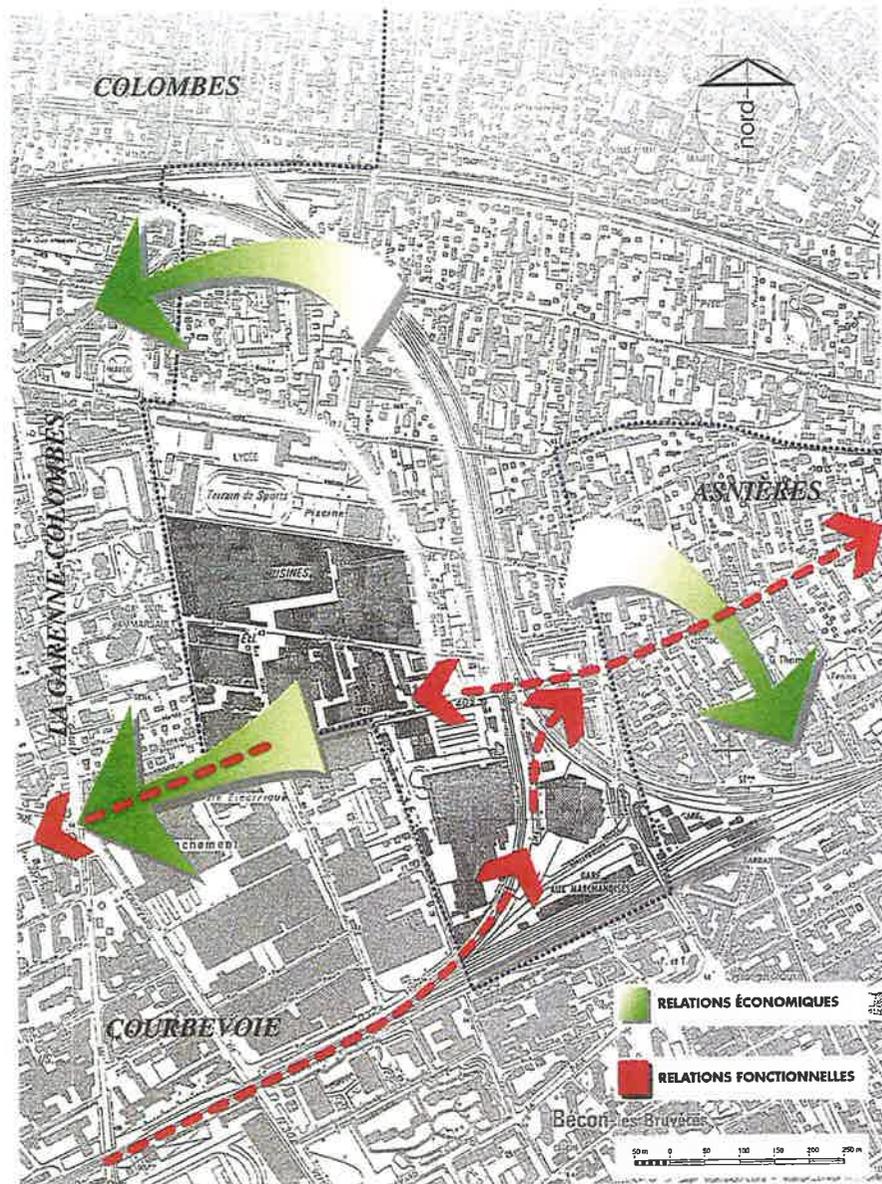


Zones Sud





Zone Est



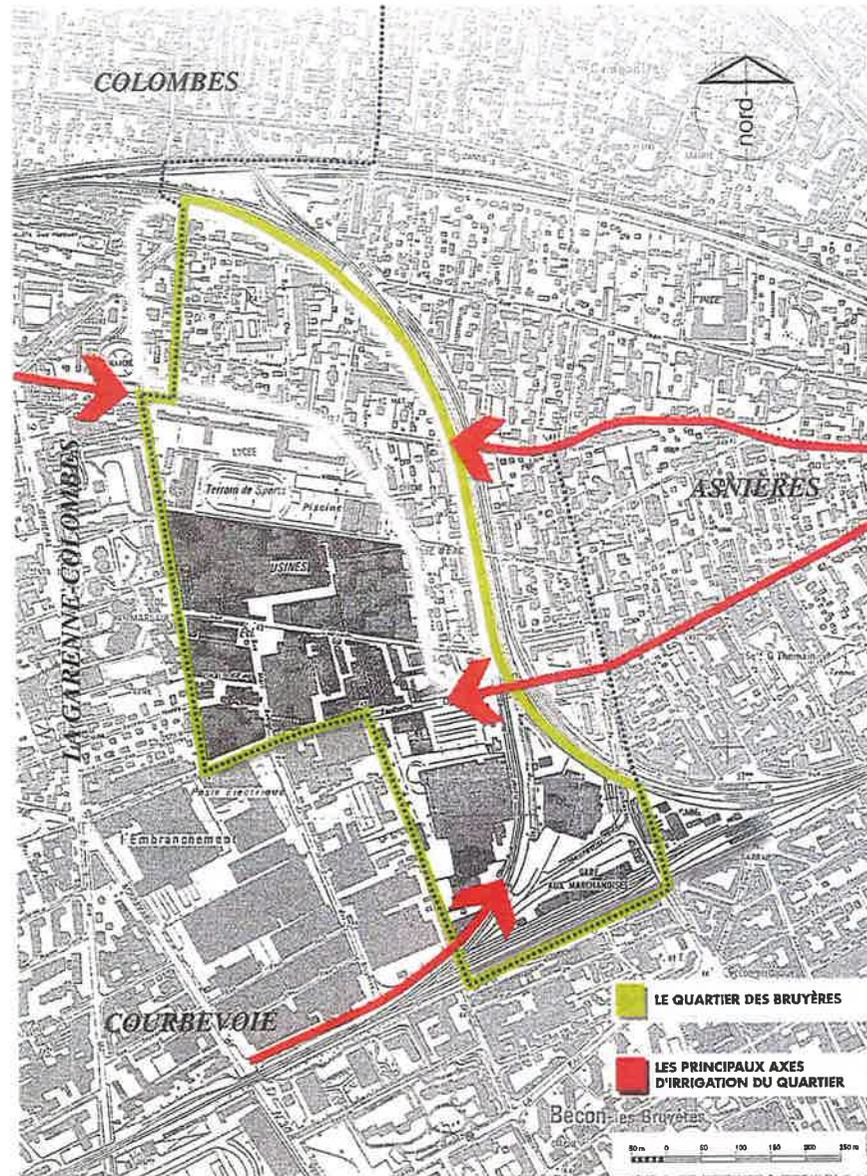
## ■ Les relations intercommunales

Le quartier des Bruyères entretient plus de relations avec les communes voisines qu'avec la ville de BOIS-COLOMBES :

- ✓ Avec La Garenne-Colombes d'abord, où la relation est essentiellement marchande : la gare des Vallées est sur le territoire du Quartier, mais elle est englobée dans un tissu commercial dense et dynamique qui se trouve, lui, sur la commune de La Garenne. En outre, si deux marchés se tiennent sur la commune, ils sont trop éloignés, ou plus simplement trop difficiles d'accès, pour compter le secteur dans leur zone de chalandise. Aussi, la population du Quartier préfère se rendre au marché couvert de La Garenne-Colombes, place du 8 Mai 1945 ;
- ✓ Avec Asnières ensuite, où la relation est fonctionnelle : le plan de circulation de la ville de BOIS-COLOMBES est ainsi fait qu'il faut, lorsque l'on vient du quartier des Bruyères, passer par la ville d'Asnières pour se rendre en centre ville ;

- ✓ Avec la ville de Courbevoie enfin, où la relation est à la fois marchande et fonctionnelle : marchande sur le secteur de la gare de Bécon-les-Bruyères, fonctionnelle pour ce qui est des accès au Quartier (carrefour de l'Europe, boulevard de Verdun) ;

Tel qu'il est aujourd'hui le Quartier des Bruyères dépend commercialement des secteurs qui l'entourent, et sert fonctionnellement de passage obligé pour un trafic Est-Ouest (Asnières-La Défense).



Les principaux axes  
d'irrigation du quartier ►

## ■ Les voiries et la circulation

Le quartier est irrigué principalement par trois axes importants :

- ✓ la rue Pierre Joigneaux, du centre de La Garenne-Colombes à la rue des Bourguignons,
- ✓ la R.D. 11 (rue Faidherbe), entre Asnières et le carrefour de l'Europe (axe Nanterre-A 86/Paris),
- ✓ et la rue Latérale-Raoul Nordling depuis le boulevard de Verdun (accès vers Paris) jusqu'à la rue Faidherbe.

Il est limité, à l'Ouest, par les rues A et M.-L. Roure, du Moulin Bailly, des Minimes qui permettent une liaison Nord-Sud, de la gare des Vallées à la rue Latérale.

En dehors de la rue A. et M.-L. Roure, l'ensemble des rues citées ci-avant intéresse directement le secteur défini par le périmètre d'étude approuvé le 30 Juin 1998, soit en le bordant soit en le traversant.

Les autres rues ne permettent pas aujourd'hui une bonne desserte interne du secteur, de ce fait elles ne peuvent être le support d'un aménagement cohérent.



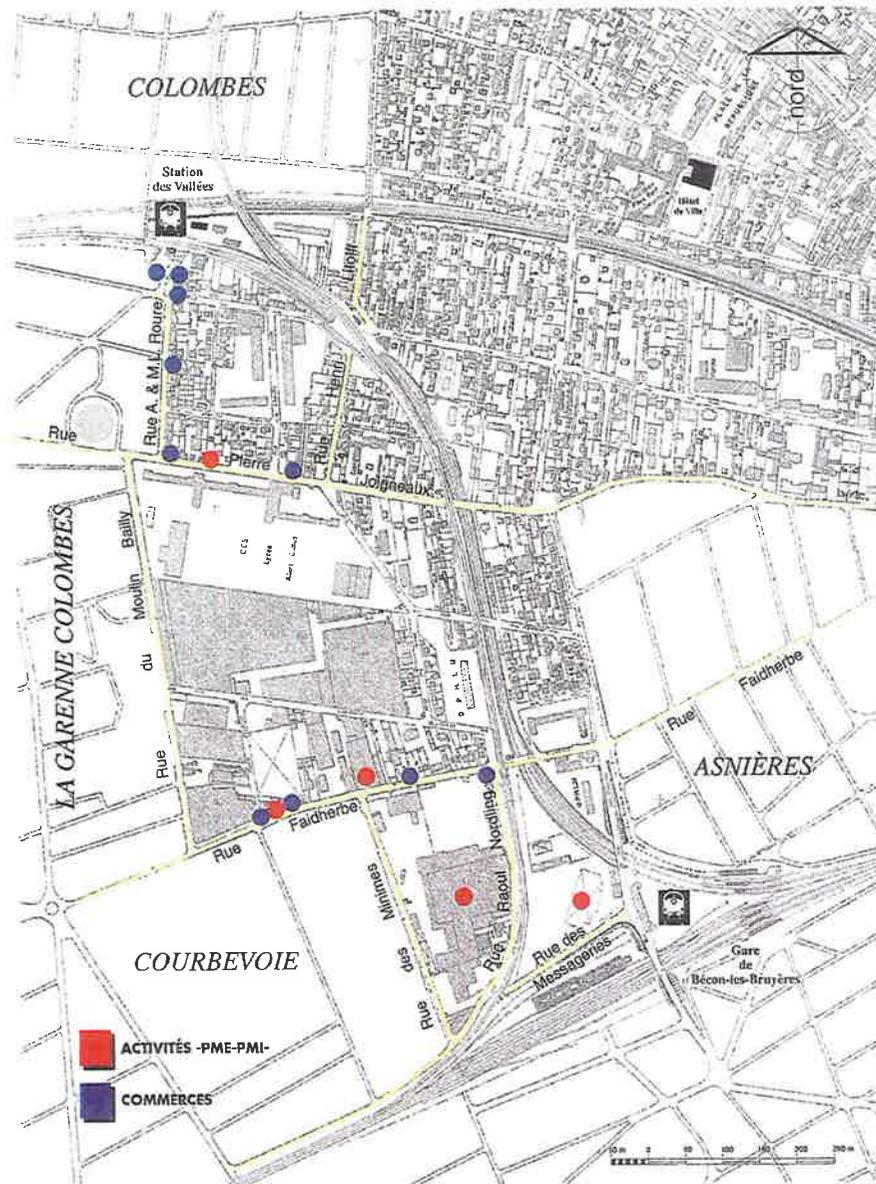
*Places de stationnement rue Faidherbe*



*Stationnement anarchique rue des Minimes*



*Parking à l'angle de la rue du Capitaine Guynemer  
et la rue Marc Birkigt*

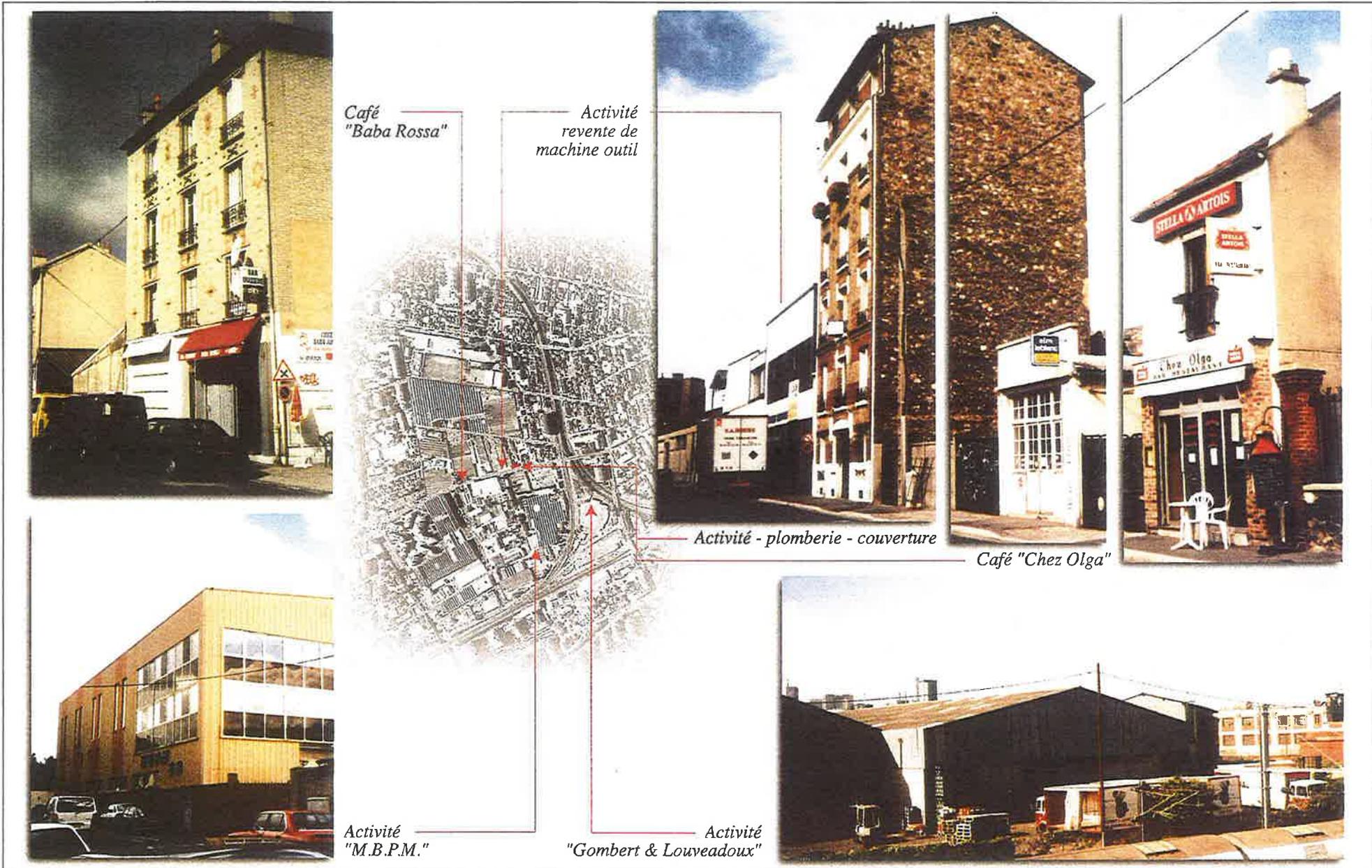


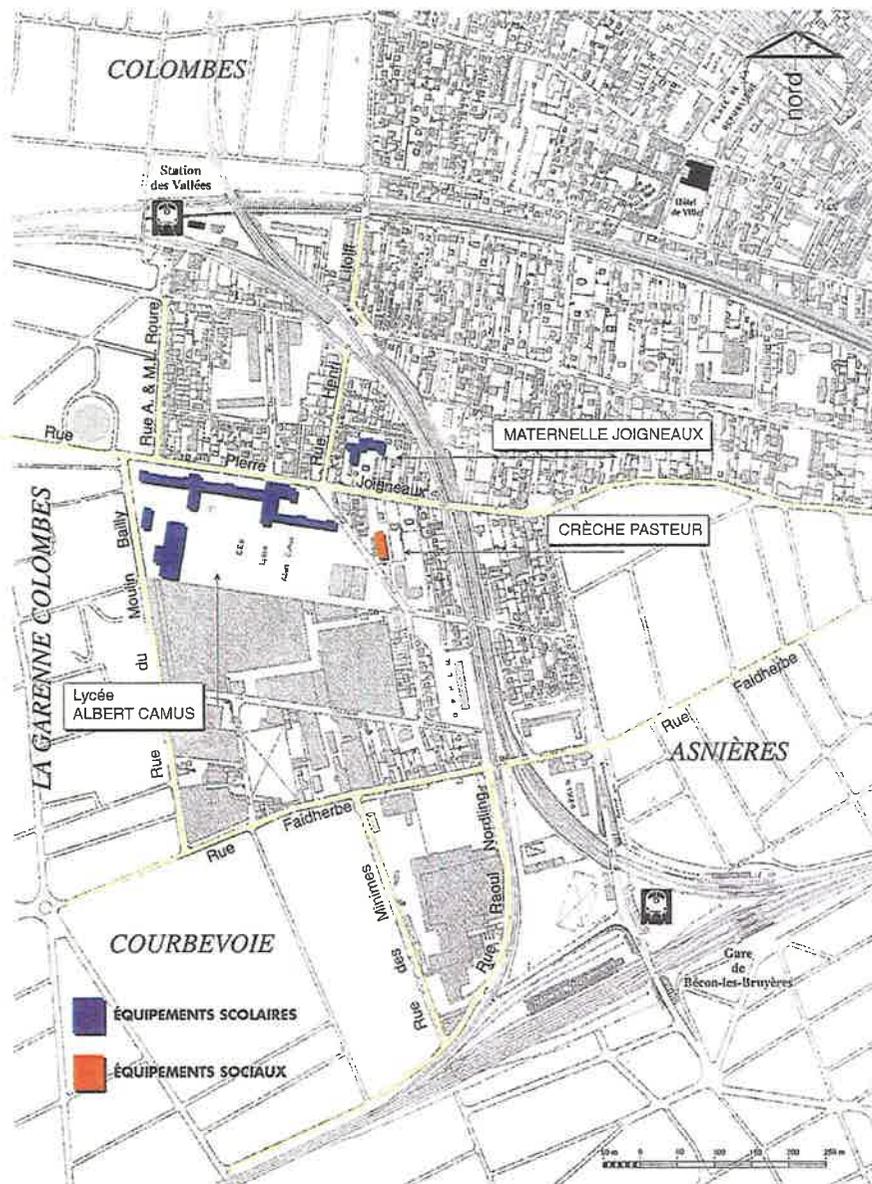
## ■ Le commerce et les activités

Mis à part le secteur de la gare des Vallées qui anime un petit commerce de quartier très dynamique, appartenant plus à La Garenne-Colombes qu'à Bois-Colombes, le quartier des Bruyères ne connaît pas de véritable activité commerciale. Les rares commerces et artisans du quartier se rencontrent dans le secteur (ou ses abords) défini par le périmètre d'étude approuvé le 30 Juin 1998, notamment :

- ✓ rue Faidherbe
  - deux cafés, « Baba Rossa » et « Chez Olga »,
  - deux café-restaurants, « Le Faidherbe » et « Aux Sports »,
  - une épicerie,
  - un artisan menuisier,
  - un revendeur de machine outil.
- ✓ rue Pierre Joigneaux
  - deux cafés, au numéros 126 et 154
  - un magasin d'encadrement (n° 146)
  - une petite entreprise, SOPRA (n° 26).
- ✓ rue des Minimes
  - M.B.P.M.
- ✓ rue des Messageries
  - Gombert & Louvradox

L'activité principale est liée à la SNECMA, son départ laisse une immense friche industrielle.





## ■ Les équipements publics

Ils sont regroupés au Nord du secteur industriel. Le lycée Albert Camus, construit après la guerre, est une immense barre de près de 300 mètres de long qui interdit toute relation naturelle avec le reste de la commune.

On trouvera, par ailleurs, une crèche et une école maternelle qui, aujourd'hui, répondent aux besoins du quartier mais qui pourraient être, dans le cadre d'une restructuration urbaine, complétées par d'autres structures.

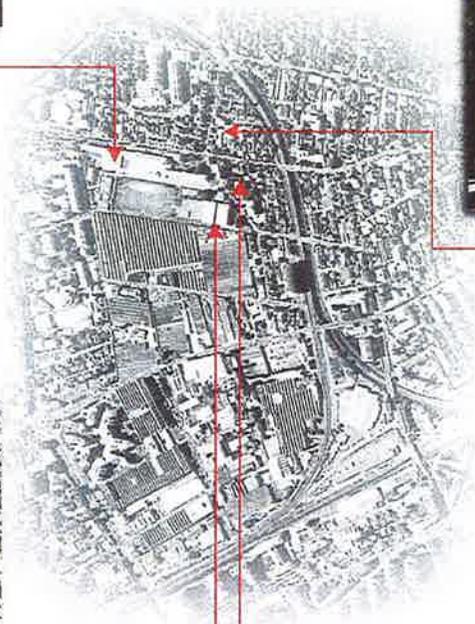
Les équipements publics du quartier des Bruyères figurent sur le plan illustrant les équipements publics de la Ville de Bois-Colombes au chapitre 1-1 de la présente étude d'impact.



Lycée Albert Camus



École maternelle Pierre-Joigneaux

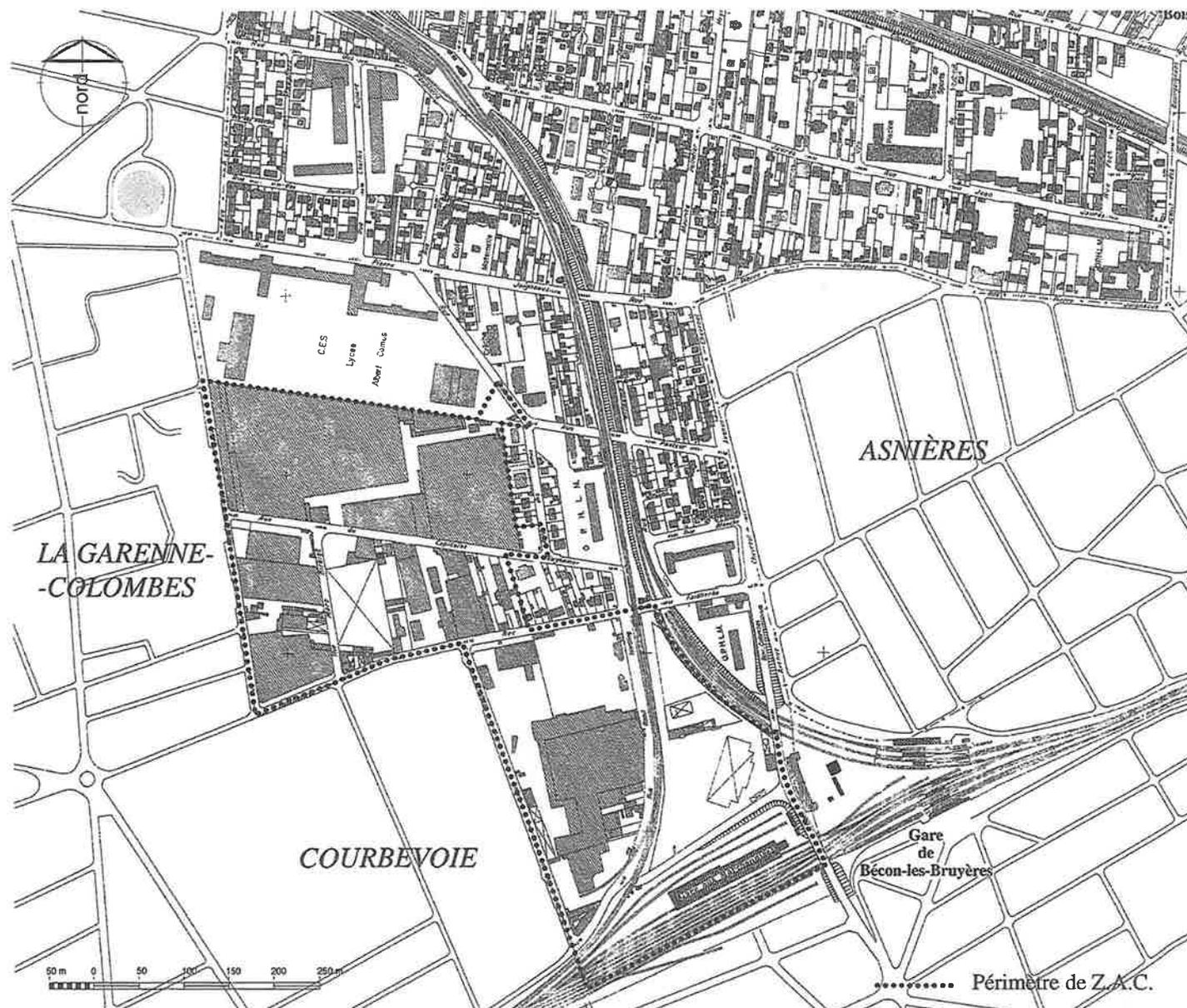


Gymnase



Crèche Pasteur

## 1-3 LE SITE DU PROJET



### ■ Délimitation du périmètre de Z.A.C.

Le site retenu pour l'opération d'aménagement, objet de la présente étude, s'inscrit dans un espace en limite des communes de La Garenne-Colombes, Asnières sur Seine et Courbevoie.

Le site, d'une superficie d'environ 20 hectares, comprend les îlots ou parties d'îlots situés au Sud de la cité scolaire Albert Camus et d'un axe imaginaire tracé dans le prolongement de la rue Pasteur (à l'Est) en direction de la rue N. Pons (située sur le territoire de La Garenne-Colombes). Une partie de l'îlot occupé par la cité scolaire et situé au croisement de la rue Pasteur et de l'allée des Dames est néanmoins comprise dans le périmètre de la ZAC.

Il s'inscrit dans l'espace délimité par cet axe avec la rue du Moulin Bailly et l'allée des Dames jusqu'à la rue Faidherbe, à l'exclusion d'un ensemble de parcelles en bordure de l'allée des Dames ainsi qu'une partie Est de l'îlot situé entre les rues du Capitaine Guynemer et Faidherbe.

Il comprend également les terrains situés au Sud de la rue Faidherbe entre la rue des Minimes et une partie des voies S.N.C.F. de la ligne Paris Gare Saint-Lazare / Mantes prolongée par la rue Bois-Colombes jusqu'à la limite communale avec Courbevoie (laquelle se confond avec les voies ferrées de la ligne Paris Gare Saint-Lazare / Versailles).

## ■ Géologie, hydrogéologie, climatologie

Les informations concernant la géologie et l'hydrogéologie figurant dans ce chapitre ont été utilisées par la société GESTER pour la mise au point du rapport de synthèse sur le diagnostic environnemental pour le site des usines HISPANO-SUIZA.

Ce rapport a été remis à la société HISPANO-SUIZA le 7 Janvier 1999. Ces informations sont issues des sources suivantes :

- carte géologique (échelle 1/25 000°)
- atlas des nappes aquifères de la région parisienne (éch. 1/200 000°)
- banque de données du sous-sol (BRGM)
- études hydrogéologiques de la région parisienne
- contacts avec l'Agence de l'Eau Seine Normandie

### Géologie

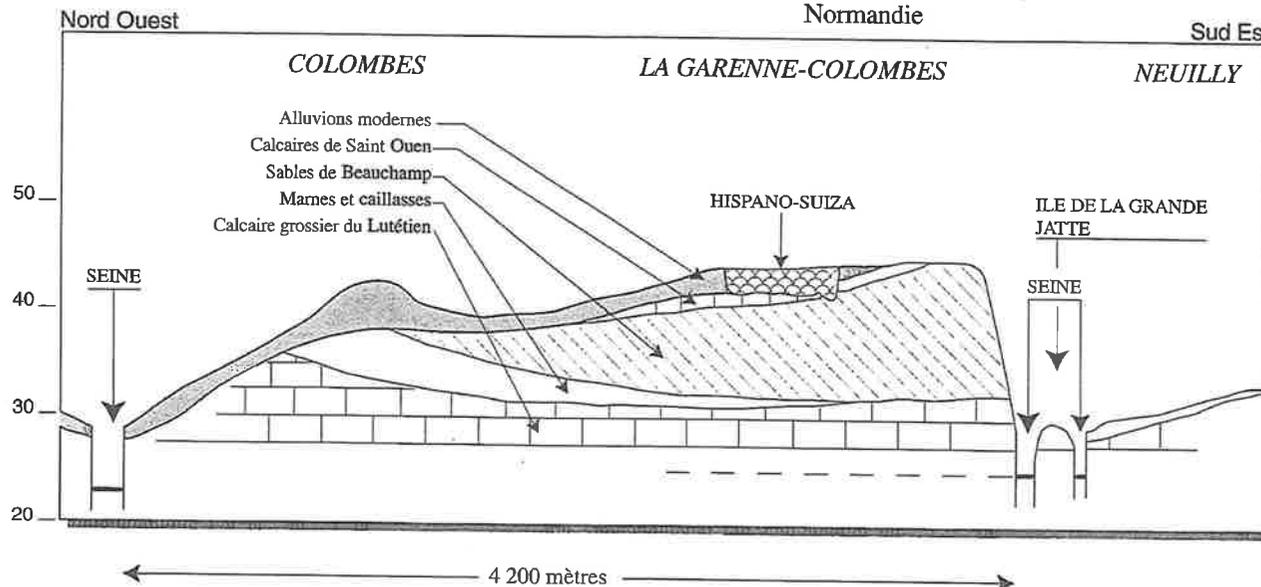
D'après une coupe du sol (échelle 1/50 000°) réalisée à partir de la carte géologique de la région parisienne, les différentes formations rencontrées localement dans ce secteur et de façon successive (de haut en bas) sont :

- les alluvions modernes
- le calcaire de Saint Ouen
- les sables de Beauchamp
- les marnes et caillasses
- la calcaire grossier du Lutétien

Au niveau du site délimité par l'implantation des usines Hispano-Suiza, l'horizon d'alluvions est remplacé par des remblais, probablement en raison de son exploitation passée sous forme de Sablières.

Par ailleurs, d'après les données recueillies grâce aux nombreux forages réalisés sur le site lors des cinq campagnes d'investigations qui se sont déroulées depuis Mars/Avril 1996, l'horizon des calcaires de Saint-Ouen n'est pas repéré au niveau des forages et le marno-calcaire est rencontré sous les sables de Beauchamp entre 8 et 12 m de profondeur selon les zones.

◀ la Coupe du sol au 1/50 000<sup>ème</sup>





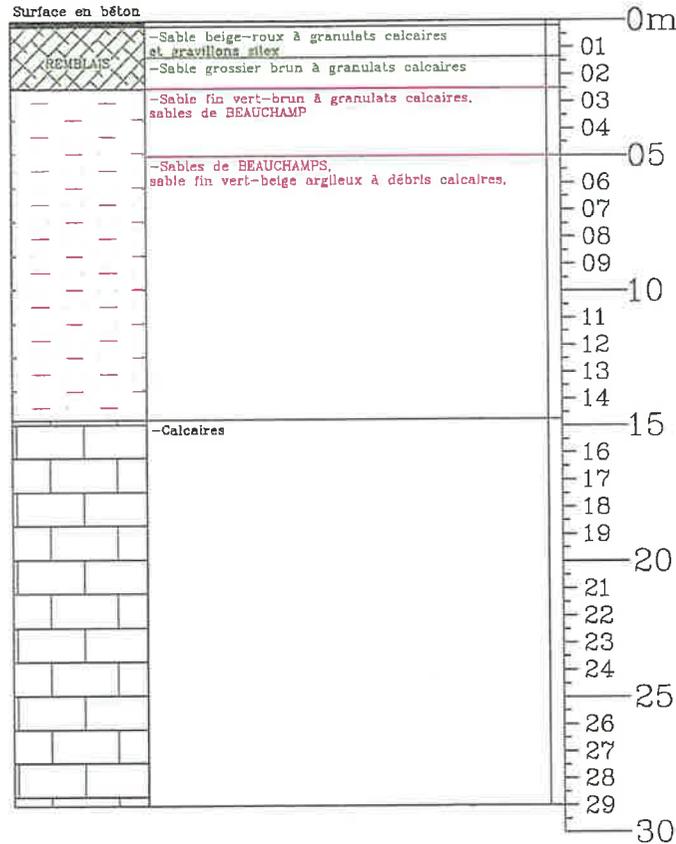


**ETAT EXISTANT**

**COUPE GEOLOGIQUE  
DU PIEZOMETRE C'**

**LEGENDE :**

-  Voirie existante
-  Locaux HISPANO-SUIZA
-  Piezometre C'



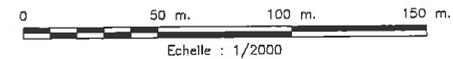
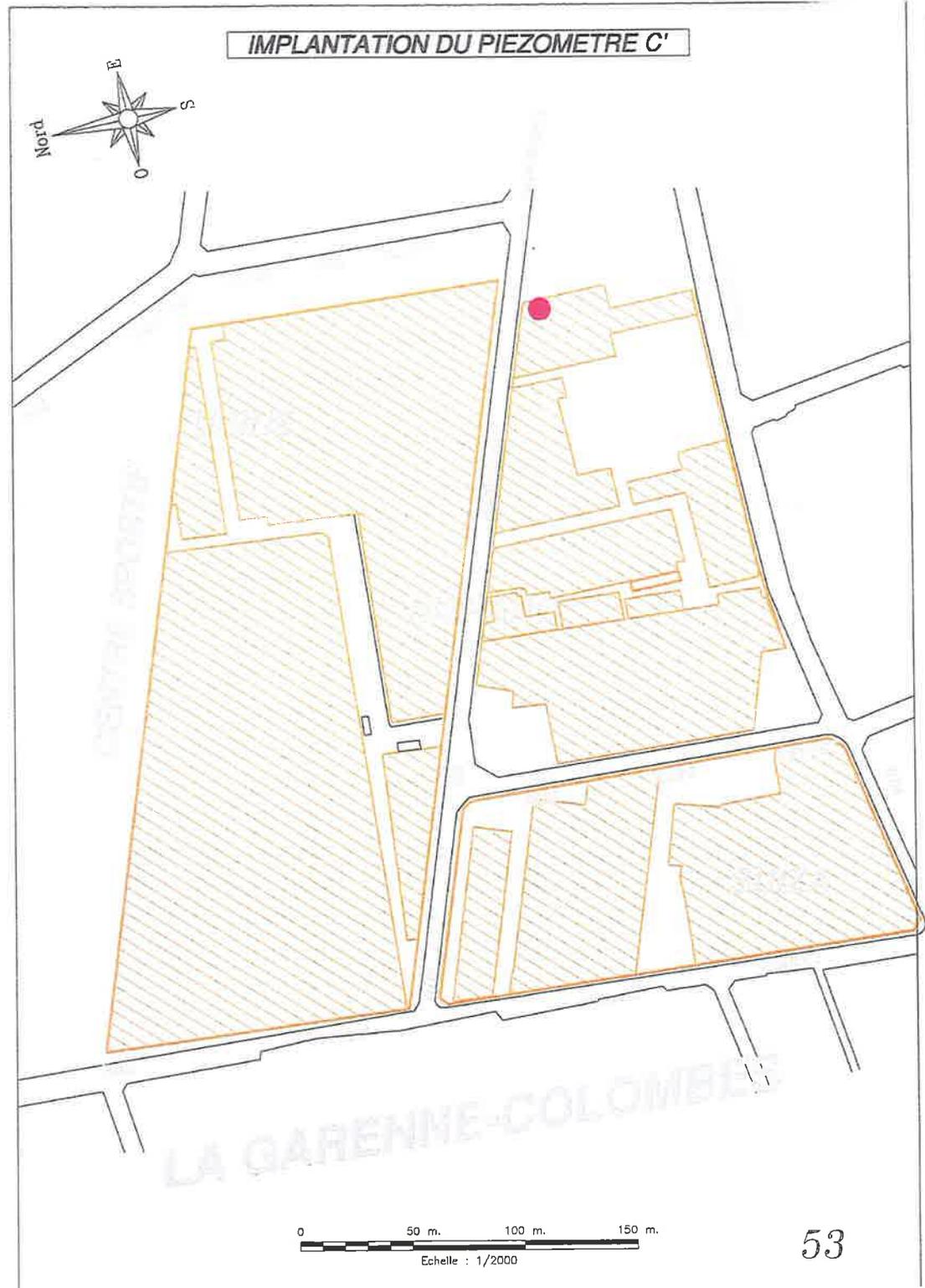
**NOTA :**

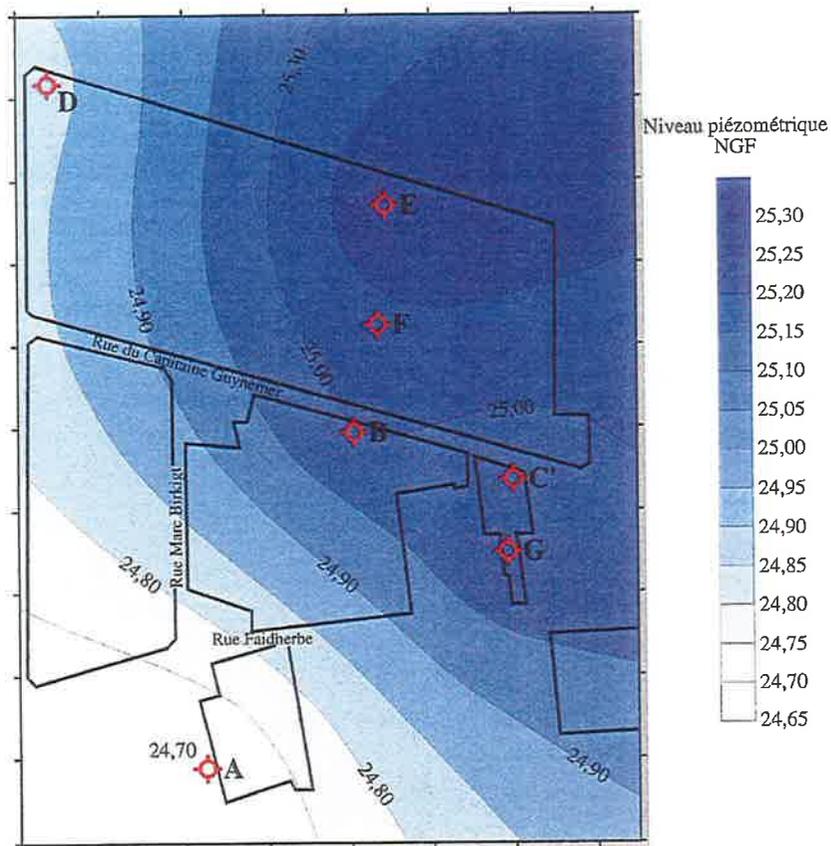
Ce document, issu de digitalisations de plans d'échelle inférieures au 1/2000, est donné à titre indicatif et non contractuel, les données exprimées dans un système local

**BATT** 5716 110  
12, Av. du Québec - Z.A. de Courtoisbois  
S.P. 413 - 91985 COURTOISBOIS CEDEX  
Tél.: 01 69 07 34 33  
Fax.: 01 69 07 36 99

BOIS COLOMBES  
Date : 23/02/1999  
N° : 1196DS13 0  
Echelle : diverses

**IMPLANTATION DU PIEZOMETRE C'**





Carte piézométrique au 16 02 1998

### Hydrogéologie

Afin de déterminer le contexte hydrogéologique dans lequel s'inscrit le site des usines HISPANO-SUIZA, sept piézomètres ont été effectués. Leurs implantations sont indiquées sur la carte jointe.

Le site se trouve dans l'un des méandres de la Seine, dans une zone fortement pourvue d'industries ayant beaucoup exploité la nappe, affectant, par conséquent, la cartographie de la surface piézométrique. Les prélèvements ont néanmoins été réduits au fur et à mesure du désengagement progressif des industries.

La nappe est exploitée par la Société HISPANO-SUIZA à partir d'un forage situé au Nord/Est du site. Un second forage était utilisé jusqu'en 1991, date à laquelle le pompage a cessé en raison, d'une part, de la diminution de la production entraînant des

besoins moindres en eau industrielle, et d'autre part, de la détérioration de la qualité de l'eau de ce forage (nitrates).

Les hauteurs des berges en Seine amont (Sud du site) et Seine aval (Nord du site), soit 29,0 NGF à l'île de la Jatte et 28,0 NGF à Gennevilliers, laissait présager un écoulement de la nappe vers le Nord – Nord/Est dans la direction de la pente générale du terrain.

En réalité, la campagne d'investigation d'Octobre 1996 a montré un écoulement vers le Sud. Suite à la réalisation de PZ G en Avril 1998 et à un relevé général des niveaux statistiques effectué par GESTER en Juillet 1998 (ainsi qu'un nivellement général effectué également par GESTER), ce sens d'écoulement de la nappe a été confirmé.

Un relevé global des sept forages a été effectué en Décembre 1998. Les données fournies sont les suivantes :

Piézomètre	Cote NGF tête piézomètre*	Profondeur du piézomètre	Niveau statistique de l'eau/tête piézomètre 16 Décembre 1998	Niveau statistique de l'eau NGF 16 Décembre 1998
PZA	44,61	27	19,92	24,69
PZB	44,50	28	19,50	25,00
PZC	43,83	28	18,87	24,96
PZD	44,13	28	19,30	24,83
PZE	44,42	29	19,33	25,09
PZF	44,51	30	19,18	25,33
PZG	44,57	29	19,57	25,00

\* Les cotes NGF des piézomètres A et E sont extraites du rapport GEOSTOCK (première campagne). Elles ont été mesurées les 23 et 24 Avril 1996. Les cotes des PZG et PZF ont été mesurées ensuite séparément lors des campagnes de forage.

**Les objectifs de qualité en matière d'hydrologie**

L'inventaire de l'usage des eaux souterraines ne fait pas apparaître de forages dans une bande de 1 km de large coupant le méandre de la Seine du Nord au Sud. Les champs captants indiqués par l'atlas des nappes aquifères sont essentiellement concentrés dans la boucle de la Seine à l'Est.

A la date de communication du rapport, la société GESTER n'a pas été informée de l'existence d'éventuels puits à usage industriel en aval immédiat de la nappe phréatique. Par ailleurs, le puits en activité sur le site des usines HISPANO-SUIZA est un récepteur potentiel d'éventuelles contaminations.

La Seine constitue donc la cible potentiellement la plus vulnérable vis à vis des écoulements de la nappe au droit du site.

La délégation Ile de France de l'Agence de l'Eau Seine Normandie a communiqué les objectifs de qualité de la Seine dans la Seine dans la zone située en aval hydraulique du site. La Seine se trouve en classe 2 avec les objectifs définis dans le tableau suivant :

Paramètres	Objectifs classe 2 passable
Température	22 à 25°C
PH	6,5 à 8,5
O <sub>2</sub> dissous	3 à 5 mg/l
% saturation en O	50 à 70%
Substances extractibles au chloroforme	0,5 à 1 mg/l
DBO <sub>5</sub>	5 à 10 mg O <sub>2</sub>
DCO	25 à 40 mg O <sub>2</sub> /l
NH <sub>4</sub>	0,5 à 2 mg/l
MeS	< 30 mg/l

Il n'est pas un mystère que ces objectifs ne sont pas atteints en permanence.

Par ailleurs, l'Agence fournit également les concentrations maximales en nitrates dans les eaux de surface. La campagne réalisée en 1992 révèle une teneur comprise entre 5 et 25 mg/l dans la zone d'étude.

### Climatologie

Les caractéristiques climatiques sont tirées de l'exploitation des données relevées à la station météo de Paris-Montsouris durant la période 1951-1980.

Soumise à un climat tempéré océanique avec des influences continentales, l'agglomération parisienne jouit d'un microclimat engendré et entretenu par l'urbanisation. Plusieurs éléments sont à prendre en compte :

- des températures à Paris supérieures de 2 à 3°C en moyenne aux températures en banlieue ;
- un régime des vents (vitesse, direction) au niveau du sol affecté par les effets de « couloir » ou de « masque » créés par les rues et les immeubles ;
- des phénomènes d'inversion de température au niveau du sol : l'air froid stagne, freinant la dispersion des fumées et pollutions dont l'accumulation suscite l'apparition d'un voile brumeux au dessus de l'agglomération et favorise localement la formation de brouillard (14 jours/an en moyenne, d'octobre à février surtout).

### Les précipitations

Les précipitations sont assez bien réparties tout au long de l'année (l'intensité des orages estivaux contrebalançant une durée de précipitations deux fois moindre qu'en hiver) et atteignent 630mm/an.

La température moyenne maximale relevée à Paris-Montsouris est d'environ 19,2°C en juillet et la température moyenne minimale de 3,9°C en Janvier. Le gel (de Novembre à Mars principalement) concerne plus d'un mois par an.

		Année
<b>Nombre moyen de jours dans l'année</b>	<b>Température moyenne (°C)</b>	11,5
	<b>Pluie (mm)</b>	630
	<b>Pluie &gt; 10mm</b>	15,4
	<b>Gelée</b>	32,3
	<b>Neige</b>	15,3
	<b>Orage</b>	18,1
	<b>Brouillard</b>	13,9

### Les vents

Les vents dominants (humides et frais) sont principalement orientés de l'Ouest – Sud/Ouest vers l'Est – Nord/Est avec une forte composante des vents provenant du Nord- Nord/Est (froid et sec). Localement, la vallée de la Seine, qui canalise vents, modifie leur direction et contribue à les accélérer.

### ■ Etat du foncier et occupation du sol

La superficie totale de la Z.A.C. (voirie comprise) est d'environ 20 hectares.

La surface totale (hors voirie) des parcelles situées à l'intérieur du périmètre de l'opération est de 177 710 m<sup>2</sup>. On dénombre à l'intérieur de ce périmètre un total de 67 parcelles. Le parcellaire est composé pour l'essentiel de grandes unités foncières aux lignes régulières. La taille importante de ces parcelles est une caractéristique de :

- ✓ l'implantation des usines Hispano-Suiza au début du siècle ;
- ✓ l'utilisation par le réseau ferré de grands terrains au Sud ;

Seulement quelques petites parcelles, situées en position stratégique en bordure des voies et pour la plupart vouées à l'habitation et aux commerces, ponctuent la structure foncière du site. Parmi celles-ci, certaines sont toujours occupées. Il s'agit des parcelles situées aux :

- n°4 et 6 de la rue Marc Birkigt,
- n°19, 36 à 44 et 70 à 74 de la rue Faidherbe.

L'amplitude de la superficie des parcelles est par conséquent très importante. Celle-ci s'établit de 5 m<sup>2</sup> (pour la parcelle cadastrée V45) à 45921 m<sup>2</sup> (pour la parcelle cadastrée T42).

L'analyse du tableau suivant montre que la grande majorité de la surface totale de la Z.A.C. (hors voirie) est maîtrisée actuellement par deux grands propriétaires :

- ✓ AXA, à travers également la société Colisée Portefeuille et la SCI Eurovilla, qui détient 117 948 m<sup>2</sup> (soit environ 66,4% de la surface totale hors voirie),
- ✓ et la S.N.C.F., qui est propriétaire de 44 259 m<sup>2</sup> (soit environ 24,9% de la surface totale hors voirie).

Tableau sur l'état foncier du site →

Parcelles Section U	Adresse	Superficie en m2	Occupation actuelle	Propriétaire
2	20, rue du Moulin Bailly	9 803	Locaux industriels HISPANO-SUIZA	Filiale AXA
4	11 bis, rue Marc Birkigt	154		
7	11, rue Marc Birkigt	267		
8	9, rue Marc Birkigt	229		
15	1, rue Marc Birkigt	6 517		
16	5, rue Marc Birkigt	108		
23	57, rue du Capitaine Guynemer	8 039		
25	55, rue du Capitaine Guynemer	457		
26	53, rue du Capitaine Guynemer	803		
42	25, rue du Capitaine Guynemer	400		
79	58, rue Faidherbe	4 396		
85	33, rue du Capitaine Guynemer	3 450		
62	27 bis, rue du Capitaine Guynemer	440		
81	31, rue du Capitaine Guynemer	200	Maison abandonnée	
41	27, rue du Capitaine Guynemer	454	Locaux industriels HISPANO-SUIZA	Filiale AXA
64	38, rue Faidherbe	443	Entrepôt	Filiale AXA
17	4, rue Marc Birkigt	194	Immeuble d'habitation (R+5) rénové avec activité à rez-de-chaussée (Bar "Rendez-vous des sportifs")	Public-ville
18	74, rue Faidherbe	140	Immeuble d'habitation (R+2) avec activité à rez-de-chaussée (Restaurant "Les Bruyères")	Privé
20	70, rue Faidherbe	118	Immeuble R+5 avec 5 appartements et 2 locaux : un bar "Baba Rossa" et un local inoccupé	

Parcelles Section U	Adresse	Superficie en m2	Occupation actuelle	Propriétaire
19	72, rue Faidherbe	194	Locaux d'activité (menuiserie)	Privé
21	6, rue Marc Birkigt	247		
84	52, rue Faidherbe	1 239	Locaux industriels	Privé
86	29, rue du Capitaine Guynemer	210	Locaux d'activité	Privé
82	rue du Capitaine Guynemer	234	Locaux industriels	Privé
83	48, rue Faidherbe	1 698		
87	46, rue Faidherbe	216		
44	36, rue Faidherbe	469	1 maison et 1 appartement 1 bar-restaurant et 1 artisan plombier	Privé
88	44, rue Faidherbe	118	Immeuble d'habitation R+5	Privé
89	42, rue Faidherbe	376	Maison individuelle et locaux divers	
<b>TOTAL</b>	<b>Section U</b>	<b>41 613</b>		

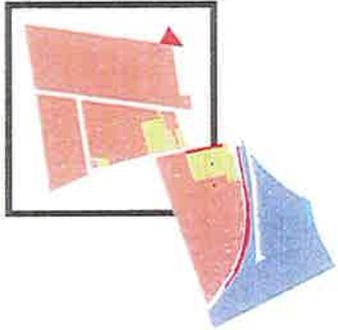
Parcelles Section V	Adresse	Superficie en m <sup>2</sup>	Occupation actuelle	Propriétaire
1	3, rue des Minimés	443	Société MBPM, et quelques locaux d'activités inoccupés	AXA
3	rue des Minimés	58		
41	4, rue des Minimés	5 094		
7	20, rue Raoul Nordling	637		
9	18, rue Raoul Nordling	151		
10	rue Raoul Nordling	216		Filiale AXA
15	10, rue des Minimés	16 524		
17	rue des Minimés	7 057		
28	18, rue Raoul Nordling	641		
32	14, rue Raoul Nordling	3 036		
35	24, rue Raoul Nordling	140		
36	10, rue des Minimés	228		
37	10, rue des Minimés	359		
43	24, rue Raoul Nordling	88		
44	22, rue Raoul Nordling	504		
34	19, rue Faidherbe	292	Immeuble d'habitation (R+2) avec activité à rez-de-chaussée	Privé
39	21, rue Faidherbe	6 226	Terrain libre	Privé
40	21, rue Faidherbe	497	Délaissé pour élargissement rue Faidherbe	Public-Etat
45	rue Raoul Nordling	5	Voirie	Public-ville
<b>TOTAL</b>	<b>Section V</b>	<b>42 196</b>		

Parcelles Section T	Adresse	Superficie en m <sup>2</sup>	Occupation actuelle	Propriétaire
42	rue du Capitaine Guynemer	45 921	Locaux industriels HISPANO-SUIZA	Filiale AXA
46	18, rue du Capitaine Guynemer	686		
61 (partiel)	127, rue Pierre-Joigneaux	1019	Cité scolaire Albert Camus	Public-Etat
<b>TOTAL</b>	<b>Section T</b>	<b>47 626</b>		

Parcelles Section X	Adresse	Superficie en m <sup>2</sup>	Occupation actuelle	Propriétaire
11	5, rue du Parc	1 481	Terrain nu	SNCF
16	33, rue du Parc	12	Terrain nu	
17	34, rue du Parc	101	Terrain nu	
12	15, rue du Parc	2 510	Locaux de la société Gombert et Louvradox	
28	rue du Parc	4 662		
30	31, rue du Parc	6 404		
32	14, rue de Bois-Colombes	2 225	Voirie (rue des Messageries)	SNCF
34	16, rue de Bois-Colombes	25 654	Gare de marchandises	
33	rue Raoul Nordling	1 340	Voies ferrées	Public-département
14	10, rue de Bois-Colombes	213	Immeuble collectif R+1+C (5 logements)	Société HLM
27	rue du Parc	117		
29	12, rue de Bois-Colombes	744		
31	rue du Parc	136		
18	38, rue du Parc	676	Délaissé récupération pour dommages de guerre	Société HLM
<b>TOTAL</b>	<b>Section X</b>	<b>46 275</b>		

<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>177 710</b>	
----------------------	----------------	--

ETAT FONCIER



**AXA et ses filiales**

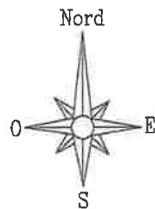
**S.N.C.F. et Sociétés d'H.L.M.**

**AUTRES PROPRIETAIRES**

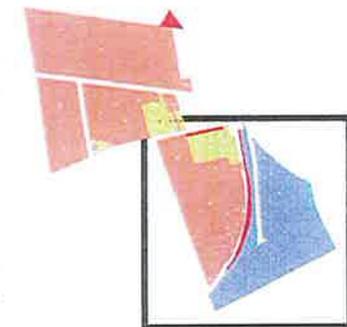
Privés

Public - ville

Public - état



ETAT FONCIER



**AXA et ses filiales**

**S.N.C.F. et Sociétés d'H.L.M.**

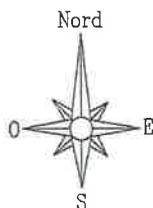
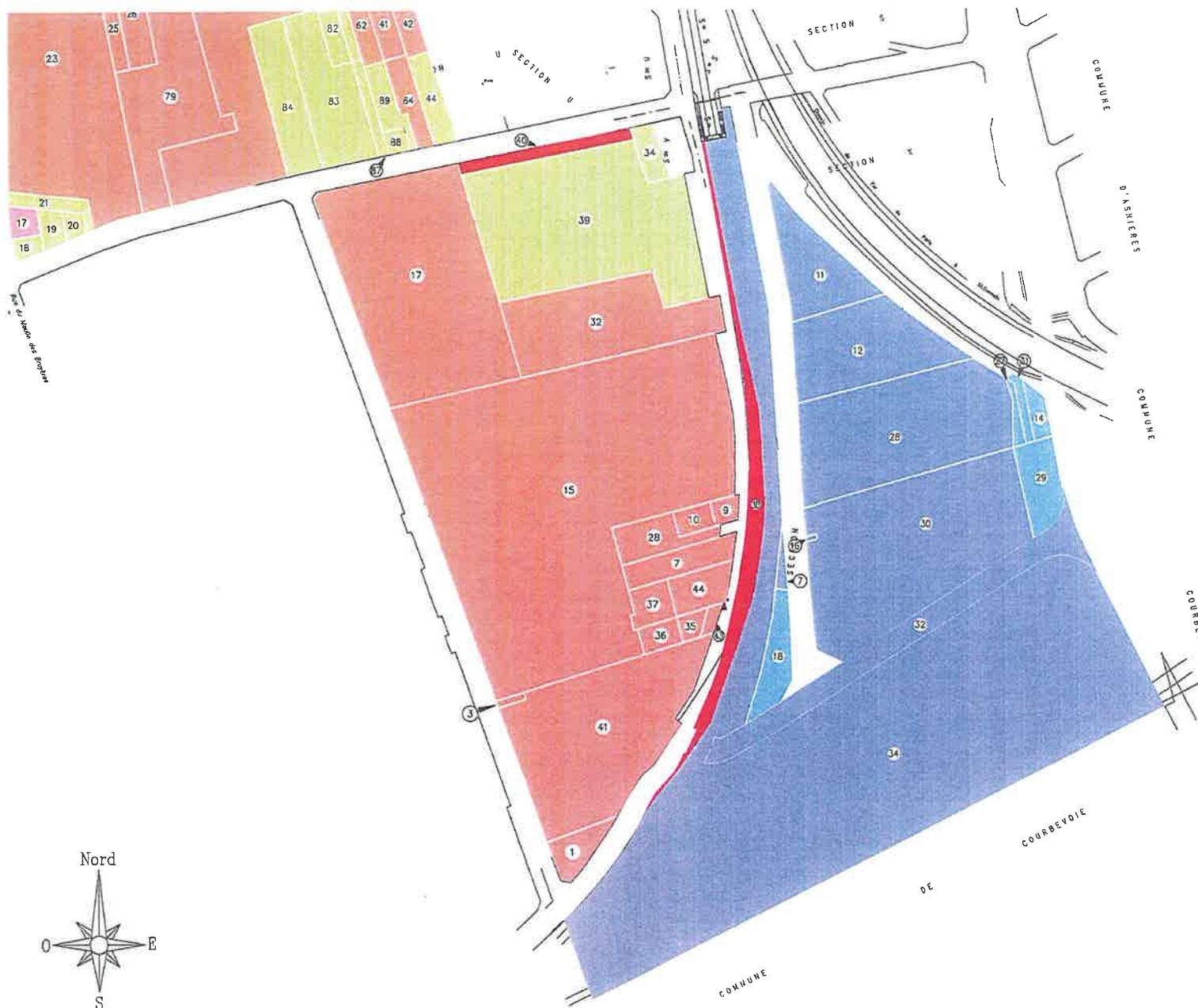
**AUTRES PROPRIETAIRES**

Privés

Public - ville

Public - département

Public - état



### ■ Les emplois et les activités

A l'heure actuelle, le site ne comporte que quelques sociétés comptant chacune plusieurs dizaine d'employés auxquelles il faut ajouter quelques commerces et artisans (deux cafés, deux cafés-restaurants, un artisan menuisier et un revendeur de machines outils) peu pourvus en effectifs.

On dénombre ainsi environ 150 employés sur le site d'Hispano-Suiza, 120 pour la société MBPM, 80 pour la société Gombert et Louvradox et 50 pour la Poste installée à titre précaire dans l'ancienne soufflerie.

Au total, le site compte un peu plus de 400 emplois dont il sera possible de soustraire 150 emplois en raison de la fermeture imminente d'Hispano-Suiza.

## ■ Le bâti

Hormis quelques exceptions, l'essentiel du bâti répertorié sur le site a été construit au début du siècle.

L'analyse de la typologie du bâti laisse apparaître quatre catégories principales :

- ✓ la première regroupe les installations industrielles Hispano-Suiza localisées au Nord de la rue Faidherbe qui ont été érigées avec l'avènement de l'aéronautique et de l'automobile,
- ✓ la seconde représente des locaux d'activités occupés pour une partie d'entre eux tels que ceux des sociétés MBPM (rue des Minimes, fabrication de moules de modèles et de maquettes pour la carrosserie automobile), Fluidystème (rue Raoul Nordling, fabrication et exportation d'instrument scientifique et technique), Gombert et Louvradox (implantés sur des emprises appartenant à la S.N.C.F., négoce en gros de boisson).

Les locaux qu'occupait encore récemment le Cabinet Lamy (rue des Minimes, agence d'architecture) sont désormais vides, de même que les locaux loués auparavant par la société Pionner.

- ✓ les locaux de la S.N.C.F. : la gare de marchandises et des entrepôts.
- ✓ des bâtiments d'habitation, pour une grande part des immeubles collectifs situés le long de la rue Faidherbe. Certains d'entre eux accueillent en rez-de-chaussée des commerces (bar et/ou restaurant). Les autres bâtiments de cette catégorie qui sont encore occupés sont localisés en bordure des rues de Bois-Colombes et du Capitaine Guynemer.

Concernant l'état du bâti, seuls deux immeubles d'habitation et une partie des locaux de la société MBPM peuvent prétendre bénéficier d'un bon état général : le premier est situé au numéro 4 de la rue Marc Birgikt, il s'agit d'un

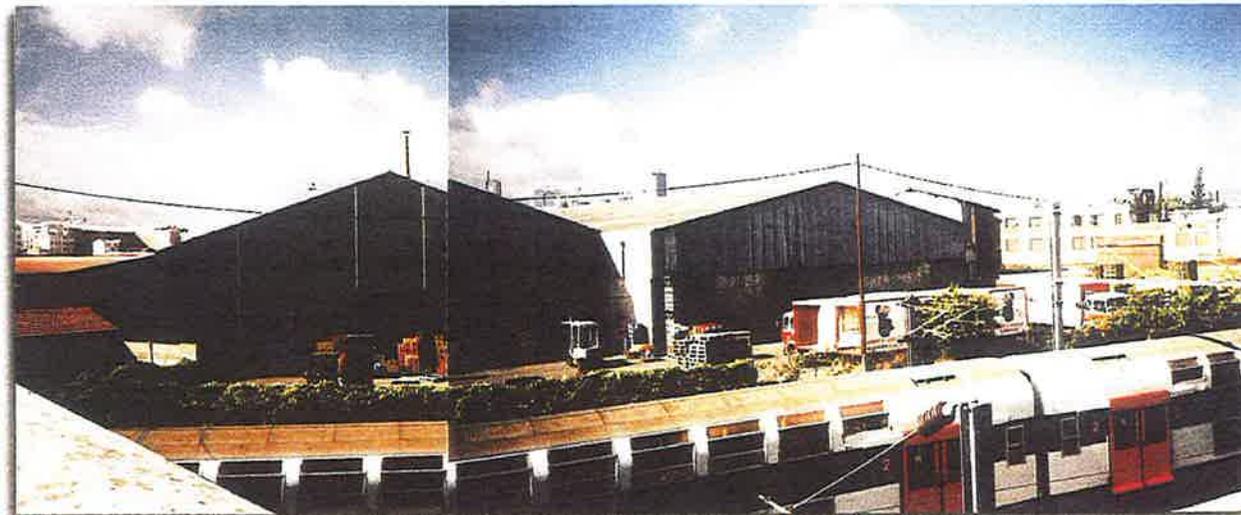
immeuble collectif R+5 appartenant à l'OPHLM de Bois-Colombes et ayant fait l'objet d'une opération de réhabilitation dans le courant de l'année 1998 ; le second est également un immeuble collectif, celui-ci est situé rue de Bois-Colombes, d'une hauteur de R+1+C il appartient à la SA d'HLM La Sablière (et il comprend 5 logements).

Les autres immeubles d'habitation, construits pour la plupart à la même époque que les locaux industriels sont dans un état que l'on peut qualifier de moyen.

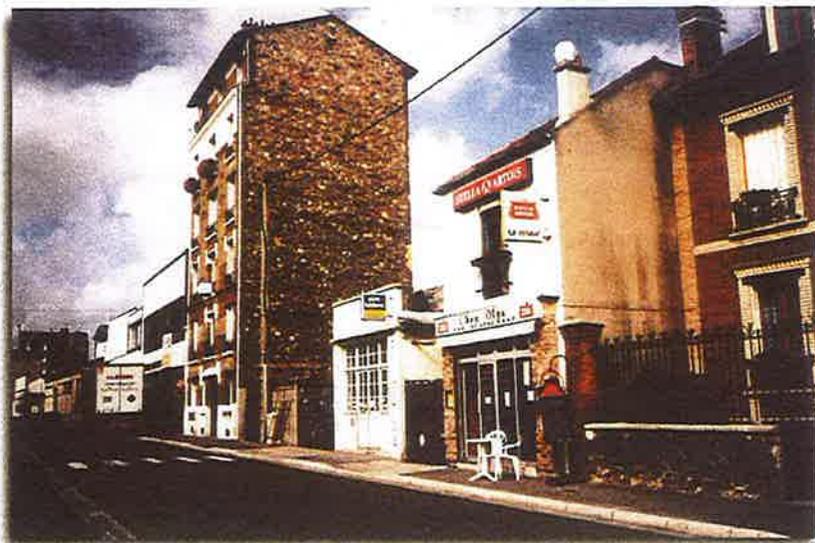
Mais les locaux qui dégradent le plus l'image du site sont sans aucun doute les installations industrielles parfois fortement dégradées voire dans certains cas vétustes notamment le long de la rue Guynemer.

Cette situation est ressentie par les habitants du site comme source d'insécurité.

reportage photographique →



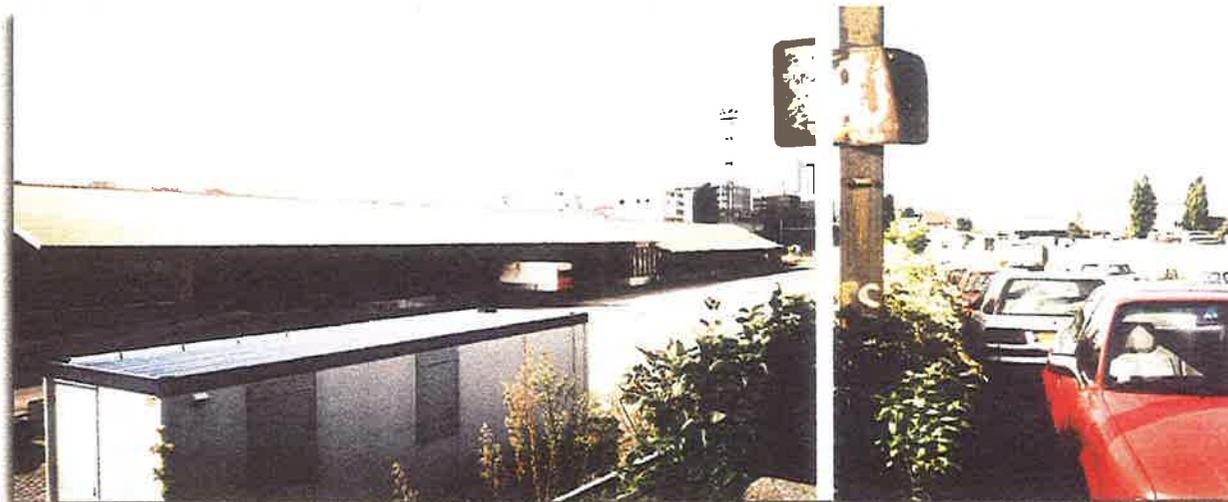
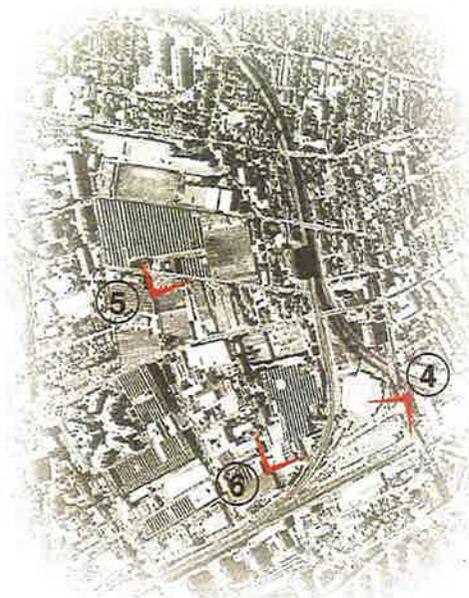
-1- Activités sur le site Gombert et Louvradox (négoce en gros de boisson)



-3- Logements et activités rue Faidherbe



-2- Exemple d'habitation insalubre et abandonnée



-4- Locaux S.N.C.F. (gare de marchandises et entrepôts)



-6- Exemple de locaux d'activités "MBPM"



-5- Installations industrielles "Hispano-Suiza"

## ■ La desserte du site (voiries et réseaux)

### Voirie

De par la délimitation de son périmètre exposée ci-avant, le site de l'opération est directement desservi :

- ✓ au Nord, par la rue du Moulin Bailly et la rue Pasteur ;
- ✓ au Sud, par la rue des Messageries depuis la rue de Bois-Colombes ;
- ✓ à l'Est, par la rue Pasteur et la rue Faidherbe ;
- ✓ à l'Ouest, par la rue Latérale (sur le territoire de Courbevoie) prolongée par la rue Raoul Nordling et la rue Faidherbe.

La rue Faidherbe, qui scinde le périmètre en deux parties et qui relie d'Est en Ouest les communes d'Asnières-sur-Seine et de La Garenne-Colombes, joue un rôle important en tant que voie de desserte interne. Elle est complétée par les rues du Capitaine Guynemer, Marc Birgikt et du moulin Bailly au Nord, et Raoul Nordling et des Minimes au Sud.

Néanmoins, certaines de ces voies sont à sens unique, à l'image des rues Raoul Nordling et des Minimes, ce qui contribue à rendre difficile l'accès au site.

Par ailleurs, le gabarit de la plupart de ces voies n'est pas adapté pour assurer dans de bonnes conditions à la fois leur fonction de circulation et de stationnement.

Malgré la présence de parkings notamment à l'angle des rues Marc Birgikt et du Capitaine Guynemer ainsi que le long de la rue Faidherbe, l'insuffisance de places dans ce secteur se manifeste par le stationnement anarchique des véhicules, contrariant à certains endroits le bon fonctionnement des circulations piétonnes et donc leur sécurité.

### Transports en commun

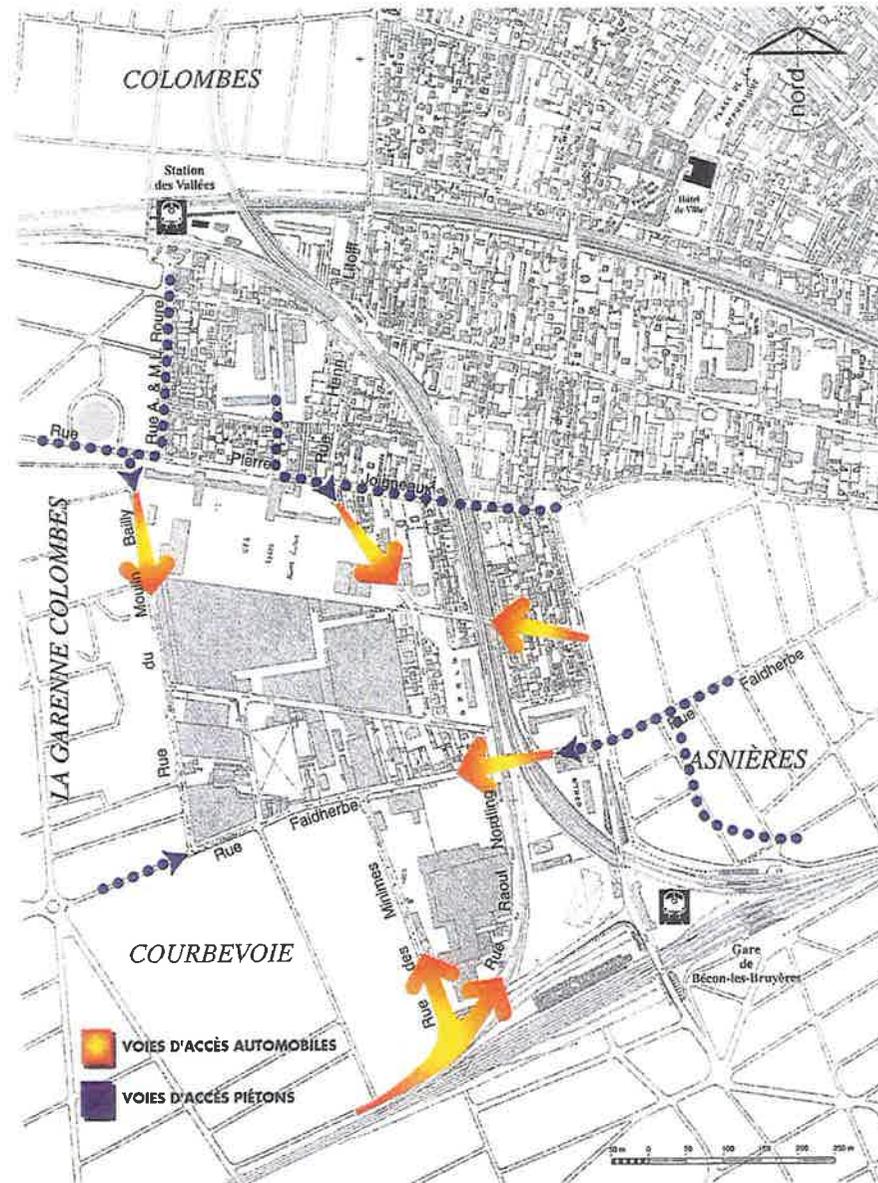
Comme le montre l'un des plans du chapitre 1.1 de la présente étude consacré à la desserte de la ville de Bois-Colombes par le réseau R.A.T.P., seule la ligne de bus n°178 (« La Grande Arche - La Défense / Saint-Denis gare ») permet d'accéder directement sur le site au moyen de transports en commun grâce à trois arrêts (un situé rue Faidherbe et deux rue Raoul Nordling).

Néanmoins, comme le montre ce même plan, le site est également desservi indirectement par d'autres lignes de bus qui cheminent le long de

la limite communale de Bois-Colombes avec Asnières-sur-Seine (ligne n°167 « Nanterre-Ville / Pont de Levallois ») et la ligne de service urbain « Désirée Ouest »).

Par ailleurs, le site subit l'influence de la gare « Les Vallées » située à environ 500 m au Nord, sur les lignes S.N.C.F. reliant Paris - Gare Saint-Lazare à Mantes.

La gare de Bécon-les-Bruyères (sur le territoire de Courbevoie) joue un rôle moins important en tant que source de déplacements piétons à destination du site. Cette situation est notamment liée à un manque de lisibilité des cheminements d'accès. Cette dernière se situe à 400 m à pied du site.



Les principales dessertes du site →

## Réseaux

Le projet est situé en zone urbaine comme le montre le paragraphe sur le Plan d'Occupation des Sols (en cours de révision) dans le chapitre premier de la présente étude.

Le secteur de l'opération est déjà équipé d'un certain nombre de réseaux qui permettent le fonctionnement des installations industrielles actuelles et de l'ensemble des bâtiments existants.

### ► Eau potable

La commune est desservie gravitairement, à partir de la station du Mont Valérien.

Le réseau de distribution d'eau potable est concédé à la Compagnie des Eaux de Banlieue de Paris (C.E.B.) qui assure une pression de 6 bars dans les canalisations. Ce réseau dessert le site du projet par des canalisations qui suivent le tracé des voies existantes à l'exception de la rue du Parc, non desservie en eau potable.

Les conduites existantes ont un diamètre qui varie de  $\varnothing$  80 mm à  $\varnothing$  250 mm. Elles sont maillées à partir de deux raccordements (rue des Messageries et rue Faidherbe) sur le  $\varnothing$  500 mm de la rue Pierre Joigneaux, située au Nord de l'opération, en bordure de la Cité scolaire Albert Camus:

- le premier au carrefour des rues Pierre Joigneaux et du Moulin-Bailly
- le second au carrefour des rues Pierre Joigneaux et Pasteur

Le système de défense incendie, relié au réseau d'eau potable existant, comporte des bornes d'incendie distantes les unes des autres de plus ou moins 180 mètres en moyenne.

### ► Assainissement

La commune de Bois-Colombes est dotée d'un réseau d'assainissement de type unitaire. Sur le site de l'opération, le réseau d'assainissement est composé de canalisations communales dont le diamètre varie de 300 à 600 mm, et d'un ovoïde départemental (190x100) sous la rue Faidherbe. Ces ouvrages empruntent l'ensemble des voies recensées sur le site.

Cet ovoïde est ici en tête de réseau. Il a été récemment réhabilité. Il reçoit les rejets du réseau communal.

Il convient de remarquer que les rues du Parc et des Messageries sont dépourvues d'assainissement.

Les exutoires de ce réseau correspondent à deux bassins versants délimités par la rue du Capitaine Guynemer:

- la zone Sud se rejetant dans l'ovoïde départemental,
- la zone Nord dans le  $\varnothing$  500 de la rue Pierre Joigneaux et le  $\varnothing$  400 de la rue Henri Litolff.

L'occupation actuelle des sols, en grande partie revêtus, induit un coefficient de ruissellement proche de 1.

Ce coefficient exprime le rapport entre les surfaces imperméables et les surfaces perméables rencontrées au sein d'un même secteur.

### ► Télécommunications

Le secteur est alimenté à partir du central "Charlebourg" de la Garenne Colombes par l'intermédiaire des rues Faidherbe et Pierre Joigneaux.

D'après France Télécom, exploitant du réseau, toutes les rues, à l'exception de la rue Marc Birkigt, sont desservies.

Cette desserte est assurée en souterrain, soit par:  
1 câble armé en pleine terre,  
ou 1 fourreau  $\varnothing$  150 mm  
ou des nappes de fourreaux 25/28 et 42/45.

Les réseaux des rues Faidherbe, Pierre Joigneaux et Moulin Bailly ont été renforcés en 1990.

A terme il est prévu que toutes les conduites soient en nappes de fourreaux 25/28 et 42/45.

► **Télédistribution**

Le réseau existant géré par la société ADETEL utilise une partie des fourreaux de France Télécom, utilisés pour le réseau des télécommunications.

► **Electricité de France (moyenne tension)**

Le réseau Moyenne Tension est souterrain. La tension varie de 6KVA à 20 KVA.

Les réseaux MT existent dans les rues:

- Pasteur
- Moulin Bailly
- Capitaine Guynemer
- Faidherbe
- Pierre Joigneaux
- Marc Birkigt
- Moulin des Bruyères

De nombreux postes de transformation Moyenne Tension / Basse Tension (MT/BT) publics ou privés (pour Hispano Suiza) permettent la desserte en basse tension.

► **Gaz de France**

A l'exception des rues du Capitaine Guynemer, Marc Birkigt, du parc et des Messageries, les rues sont équipées de conduites Gaz de Basse et Moyenne pression dont le diamètre varie de 40 mm à 150 mm.

A terme, toutes les conduites seront en moyenne pression.

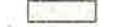
► **Eclairage public**

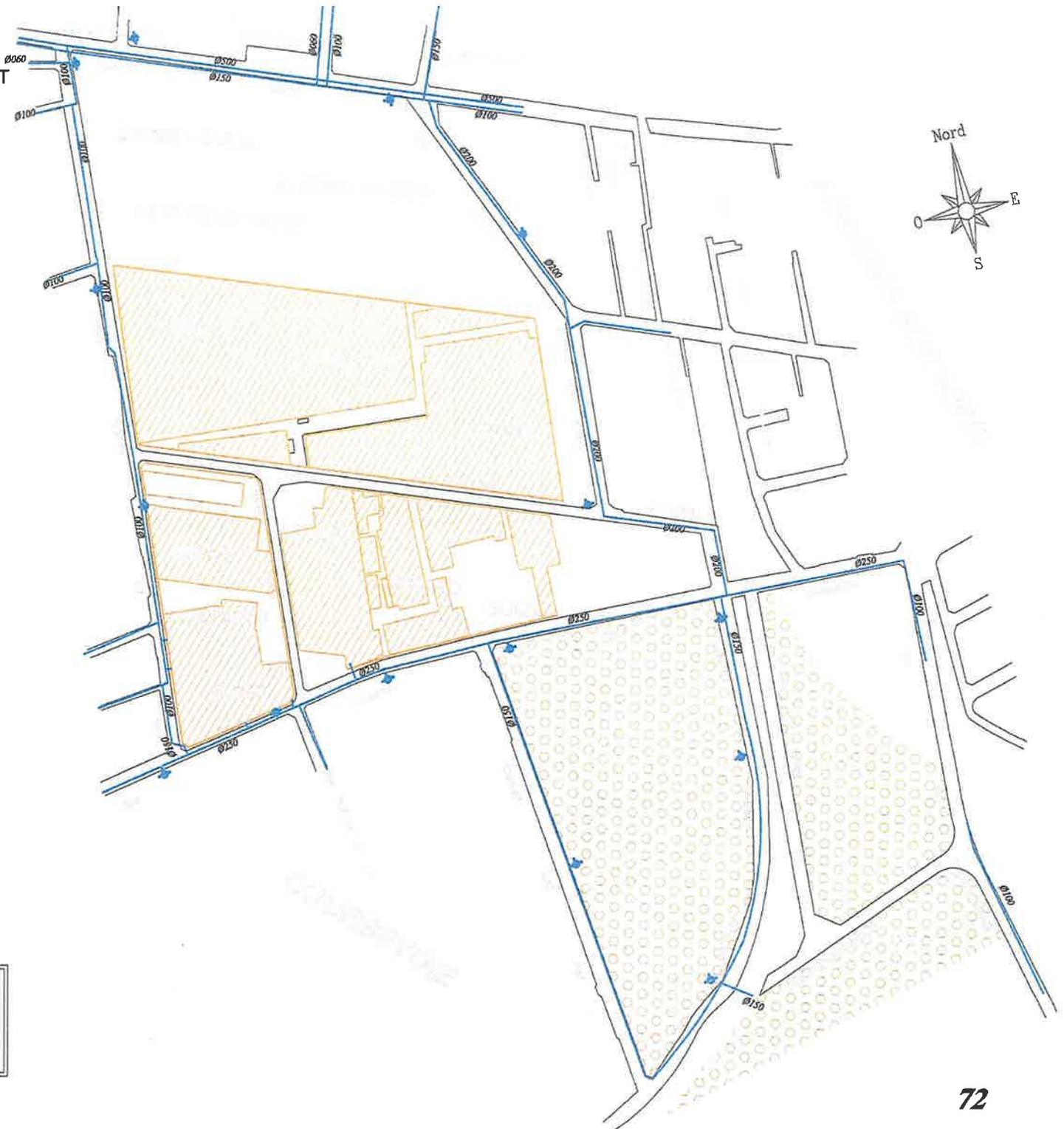
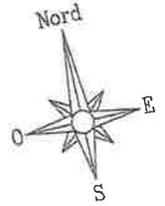
Il existe un réseau communal en souterrain, l'entretien et la maintenance de ce réseau sont actuellement en cours d'appel d'offres.



**ETAT EXISTANT**  
**RESEAUX**  
**D'EAU POTABLE**

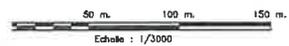
LEGENDE :

-  Voirie existante
-  Canalisations existantes
-  Locaux HISPANO-SUIZA
-  Bât existant
-  Borne Incendie



NOTA :

Ce document, issu de digitalisations de plans d'échelle inférieures au 1/2000, est donné à titre indicatif et non contractuel. Les données exprimées dans un système local.



**BATT** SUD 410  
12, Av. du Québec - 2<sup>e</sup> de Courtoisbois  
B.P. 943 - 91965 COURTOISBOIS CEDEX  
Tél. : 01 69 07 34 33  
Fax. : 01 69 07 38 99

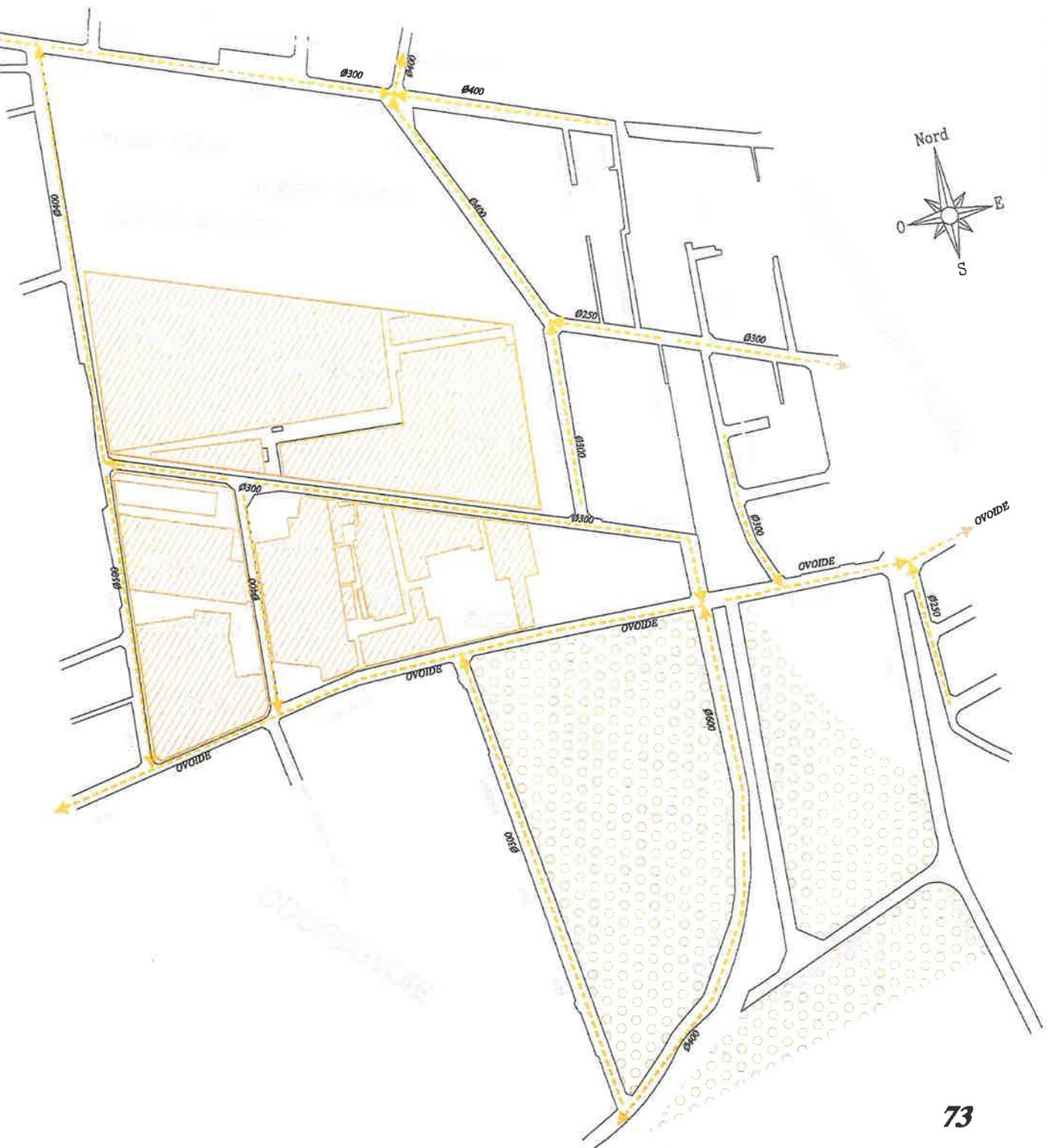
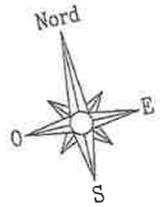
BOIS COLOMBES  
Date : 19/02/1999  
N° : 1195DS05 a  
Echelle : 1/3000



**ETAT EXISTANT**  
**RESEAUX**  
**D'ASSAINISSEMENT**

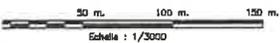
**LEGENDE :**

-  Voirie existante
-  Canalisations existantes
-  Locaux HISPANO-SUIZA
-  Bât existant



**NOTA :**

Ce document, issu de digitalisations de plans d'échelle inférieures au 1/2000, est donné à titre indicatif et non contractuel. Les coordonnées exprimées dans un système local.



**BATT**  
SUD 1110  
12, Av. de Dubois - Z.A. de Courbevoie  
92445 - 92165 COULMBOIS CEDEX  
TEL: 01 09 07 54 33  
FAX: 01 09 07 34 59

**BOIS COLOMBES**  
Date : 19/02/1999  
N° : 1195000 a  
Echelle : 1/3000



ETAT EXISTANT

RESEAUX  
TELECOMMUNICATIONS

LEGENDE :

- Voirie existante
- Conduites existantes
- Locaux HISPANO-SUIZA
- Bâti existant

NOTA :

Ce document, issu de digitalisations de plans d'échelle inférieures au 1/2000, est donné à titre indicatif et non contractuel, les données exprimées dans un système local



**BATT**  
SUDC H10  
13, Av. du Outbes-Z.A.de Courtoisboef  
BP 443 - 91045 BOIS-COLOMBES CEDEX  
TEL: 01 09 07 34 33  
Fax: 01 09 07 36 99

BOIS COLOMBES  
Date : 19/02/1999  
N° : 1193DS11 9  
Echelle : 1/3000

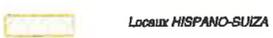




ETAT EXISTANT

RESEAUX  
GAZ DE FRANCE

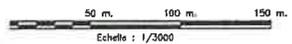
LEGENDE :

-  Voirie existante
-  Canalisations existantes
-  Locaux HISPANO-SUIZA
-  Bât existant



NOTA :

Ce document, issu de digitalisations de plans d'échelle inférieures au 1/2000, est donné à titre indicatif et non contractuel, ordonnées exprimées dans un système local



**BATT** SILIC M10  
12, Av. du Québec - Z.A. de Courtois  
B.P. 843 - 91065 COURTOIS CEDEX  
TÉL. 01 69 07 34 33  
Fax: 01 69 07 35 99

BOIS COLOMBES  
Date : 19/02/1999  
N° : 1185DS07 0  
Echelle : 1/3000

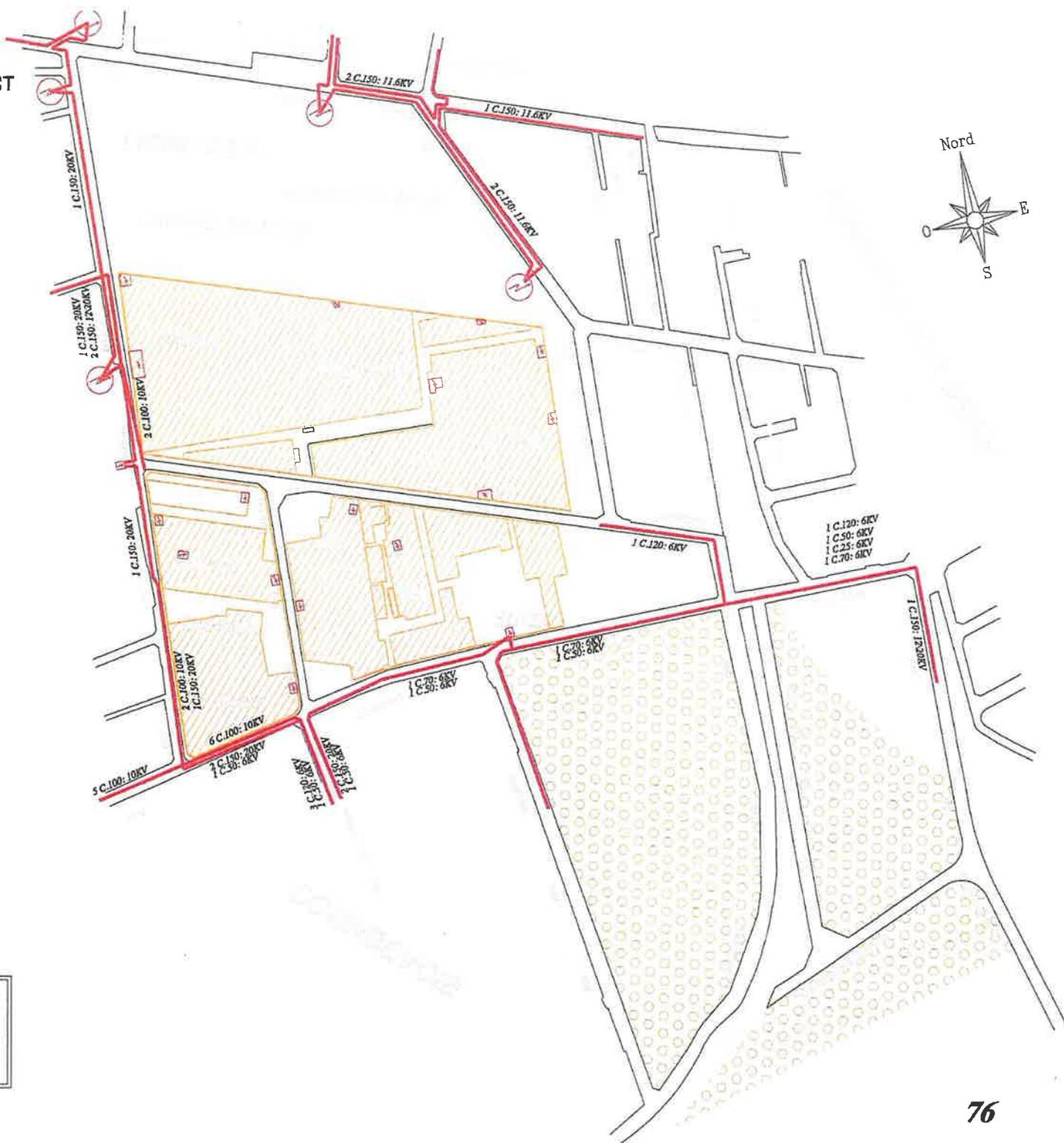


ETAT EXISTANT

RESEAUX  
DF MOYENNE TENSION

LEGENDE :

-  Voirie existante
-  Câbles M.T. existants
-  Locaux HISPANO-SUIZA
-  Bâti existant
-  Postes "Privés"
-  Postes "Publics"



NOTA :

Ce document, issu de digitalisations de plans d'échelle inférieures au 1/2000, est donné à titre indicatif et non contractuel, les coordonnées exprimées dans un système local



**BATT**  
SILIC H10  
12, Av. du Québec-2, Le Courtois  
BP.643 - 91905 COURTABOEUF CEDEX  
TEL: 01 68 07 34 33  
Fax: 01 68 07 36 59

BOIS COLOMBES  
Date : 19/02/1999  
N° : 1195DS09 0  
Echelle : 1/3000



## ■ Pollution du sol

L'étude de la pollution des sols et de la nappe phréatique est à recentrer dans le contexte historique des activités sur le site. Ce travail a été effectué par la société GESTER pour la mise au point de son rapport de synthèse sur le diagnostic environnemental du site des usines HISPANO-SUIZA à Bois Colombes.

Les informations utilisées proviennent de sources diverses telles, les archives internes de l'usine HISPANO-SUIZA, celles de la Mairie de Bois Colombes, les archives départementales de Nanterre et de Paris, ou bien encore, d'entretiens avec certains employés ou retraités de la société HISPANO-SUIZA.

Cette étude historique permet d'avoir des renseignements importants sur les activités exploitées sur le site et, par conséquent, sur les produits ou substances potentiellement polluants utilisés par HISPANO-SUIZA mais également par d'autres sociétés dans son proche voisinage.

Ce rapport s'appuie également sur les données fournies par le travail de la société GEOSTOCK chargée initialement par HISPANO-SUIZA de cette étude de diagnostic environnemental.

### *Historique des activités de la société HISPANO-SUIZA*

L'usine HISPANO-SUIZA de Bois Colombes a été construite en 1913. A cette époque, la société fabrique essentiellement des automobiles.

Au cours de la première guerre mondiale, les ateliers de l'usine de Bois Colombes sont mis à la disposition d'une entreprise française qui construit des moteurs pour la Défense Nationale. La société HISPANO-SUIZA amorce alors une activité de constructions de moteurs d'aviation pour soutenir l'effort de guerre.

L'usine, qui occupait une surface de près de 4 ha à sa construction, a doublé sa superficie en 1917. En 1930, une fonderie d'aluminium est rattachée à l'usine. En 1937, HISPANO-SUIZA finance la construction à Bois-Colombes d'un centre d'essais dont une soufflerie pour essais aérodynamiques et un tunnel de tir en sous-sol.

Au cours de la seconde guerre mondiale, l'activité de l'usine est interrompue. Celle-ci est détruite à plus de 30% par les bombardements. La fonderie reprend son activité en Novembre 1947.

Après la guerre, l'usine de Bois-Colombes arrête la fabrication de moteurs automobiles.

L'activité d'HISPANO-SUIZA se diversifie et s'oriente, notamment, vers la réalisation de trains d'atterrissage, de turbines à gaz, de turbocompresseurs de suralimentation de moteurs diesels...

De 1960 à nos jours, les activités d'HISPANO-SUIZA sont restées principalement la fabrication de trains d'atterrissage et de moteurs pour l'aéronautique.

### *Activités exploitées en périphérie du site HISPANO-SUIZA*

D'après les informations obtenues auprès de archives de la Mairie de Bois-Colombes et des archives départementales de Nanterre par la société GESTER, pour la mise au point de son rapport de synthèse, il apparaît que de nombreuses industries spécialisées dans la fabrication de moteurs et autres équipements annexes se sont implantées de la fin de la première guerre mondiale jusqu'au milieu des années 50 autour de l'usine HISPANO-SUIZA, notamment :

- la société SKF (début des années 20 au début des années 70) pour la fabrication des roulements à billes pour moteur,
- la société Air Equipement (début des années 20 au début des années 70) pour la fabrication de trains d'atterrissage...

- l'entreprise SEMT (1960 – fin des années 70) spécialisée en tôlerie- chaudronnerie
- l'entreprise ACRODUR (1970 – début des années 90 ) pour le traitement et le revêtement des métaux

Ainsi, il apparaît que, dans une même zone industrielle, se trouvaient des usines ayant des activités connexes, procédant à des opérations relativement similaires (forge, découpage, traitement et soudage des métaux) utilisant des substances identiques (acétylène, hydrocarbures, solvants, et autres liquides et gaz) et effectuaient régulièrement pour les besoins de leur production, des dépôts et stockages souterrains ou dans les locaux spéciaux). Ces entreprises industrielles ont fonctionné, pour certaines d'entre elles, près d'une cinquantaine d'années.

Se sont développés également autour de l'usine d' HISPANO-SUIZA, dès la fin de la première guerre mondiale, de nombreuses entreprises de tôlerie et de chaudronnerie, de revêtement de métaux, ainsi que des garages.

Jusqu'en Décembre 1992, la société ACRODUR, implantée au 33 rue des Minimes, a exploité une activité de traitement et de revêtement de métaux. GESTER a identifié une pollution de la nappe phréatique par le chrome au voisinage de cette société.

L'emplacement des différents sondages réalisés lors des cinq campagnes d'investigation depuis Mars-Avril 1996 jusqu'en Novembre 1998 pour l'étude des sols et de la nappe phréatique sur le site des usines HISPANO-SUIZA ont été déterminés à partir de cette étude historique et des études géologiques et hydrogéologiques préliminaires.

Au total, ce sont 99 forages et 7 piézomètres qui ont été effectués.

L'ensemble des résultats de ces différentes campagnes de sondage figurent en détail dans le rapport de synthèse dressé par la société GESTER et communiqué le 7 Janvier 1999 à la société HISPANO-SUIZA. Néanmoins, il est important de noter les conclusions de ce rapport sur les principales pollutions rencontrées sur le site. Celles-ci ont été mesurées :

► pour les sols

- par rapport aux Valeurs de Définition de Source-Sol (VDSS) "qui permettent de définir la source de pollution constituée d'un sol"
- par rapport aux Valeurs de Constat d'Impact (VCI) "qui permettent de constater l'impact de ce même milieu sol, en fonction de l'usage de celui-ci"

► pour la nappe phréatique

- par rapport aux Valeurs de Constat d'Impact (VCI) et ce pour l'ensemble des composés polluants, les VCI retenues dans ce cas sont celles liées à un usage non sensible de la nappe phréatique

Les principales pollutions sur le site peuvent être repérées grâce à la cartographie jointe et sont par ordre d'importance :

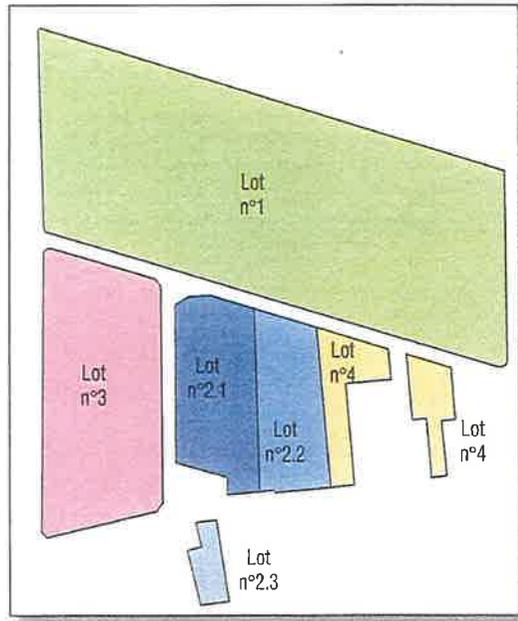
• Sol

- des pollutions par les hydrocarbures localisées dans les zones du parc à copeaux (lot 4) de certaines cuves enterrées (lot 1) et dans des anciens ateliers (lot 2.2) ; les concentrations relevées étant très souvent supérieures aux VDSS (de 2525 mg/kg),
- une pollution par le cuivre, localisée dans l'ancien atelier de cuivrage (lot 1); certaines concentrations relevées étant supérieures aux VDSS (de 113 mg/kg),
- une pollution par le chrome localisée dans la zone de l'atelier de traitement de surface (lot1); certaines concentrations relevées étant supérieures aux VDSS (de 240 mg/kg),

- des pollutions très localisées du sol par les hydrocarbures, le cuivre et les solvants chlorés dans la partie Est du lot 1; certaines valeurs relevées étant supérieures aux VDSS (solvants : trichloréthylène VDSS = 30 000 mg/kg et tetrachloroéthylène VDSS = 2 000 mg/kg),
- Nappe phréatique
  - une pollution de la nappe phréatique par les solvants chlorés, essentiellement le perchloroéthylène, la source de cette pollution n'ayant pas été déterminée. Aucune pollution substantielle du sol par ces substances n'ayant été décelée, une pollution de la nappe phréatique par une source extérieure au site n'est pas à exclure,
  - une pollution au piézomètre A par le chrome. La proximité et les activités de la société ACRODUR représentent des indices importants d'une éventuelle responsabilité de cette société dans cette pollution,
  - une pollution de la nappe phréatique par les hydrocarbures. Plusieurs sources ont été détectées dans les sols sur le site (cuves enterrées du lot 1, parc à copeaux).

L'ensemble des différents éléments constitutifs des usines HIPANO-SUZA sont soumis au régime des installations classées conformément à la loi du 19 Juillet 1976.

Il convient de rappeler que l'ensemble de l'étude, et des sondages nécessaires à sa réalisation, a été effectué sur le site où sont implantés des locaux d'HISPANO-SUIZA. Elle ne tient pas compte, par conséquent, des autres secteurs du site de l'opération d'aménagement où sont implantées notamment d'autres activités. Des sondages seront néanmoins réalisés ultérieurement après la libération des terrains pour déterminer les éventuelles autres zones polluées ainsi que la nature de ces pollutions.



Forage sur lesquels la concentration est supérieure à la VD SS

- Hydrocarbures totaux
- Chrome total
- Cuivre
- PCE / TCE
- Phénois

Piézomètres sur lesquels la concentration est supérieure à la VCI (usage non sensible) - campagne décembre 1998

- ⊕ Hydrocarbures totaux
- ⊕ PCE / TCE
- ⊕ Chrome total

- ⊕ Forage et piézomètres non pollués



Plan des Zones polluées

### ■ Archéologie

Avant son occupation par des activités industrielles, le site des usines Hispano-Suiza était exploité sous forme de sablières.

Durant cette période, aucun élément relatif au patrimoine archéologique n'a été recensé sur le site.

### ■ Environnement sonore

La circulation automobile est le principal vecteur de nuisances sonores sur le site. Cependant, le trafic actuel ne génère pas de nuisances sonores significatives en dehors des passages occasionnels des poids-lourds liés aux activités présentes sur le site.

Parallèlement à cette circulation, l'environnement sonore est caractérisé par le trafic ferroviaire des voies SNCF classées au titre des infrastructures de transport à fort trafic, de type 1 pour la ligne SNCF Paris Gare Saint-Lazare / Versailles et de type 2 pour la ligne SNCF Paris Gare Saint-Lazare / Cergy – Mantes.

### ■ Environnement végétal

Le quartier des Bruyères est relativement pauvre en masses végétales (6% de la superficie du quartier contre 30% sur les autres quartiers).

La vocation industrielle du quartier des Bruyères est à l'origine de la pauvreté de l'environnement végétal. Elle se traduit par de grandes surfaces minérales et par des emprises SNCF qui interdisent tout développement végétal.

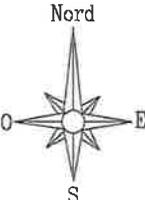
Quelques arbres communs tels que peupliers et bouleaux subsistent de manière sporadique sur le quartier et de petites haies de thuyas rue Nordling délimitent l'espace privé.

Le plan ci-après indique l'implantation des arbres sur le site.

VEGETATION  
EXISTANTE

 Arbres existants

Implantation d'après la  
carte des arbres du  
cadastre vert  
départemental



# 1-4 LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

## ■ Le Schéma Directeur de la Région Ile de France

Le Schéma Directeur de la Région Ile de France approuvé le 26 Avril 1994 fixe comme objectifs **la sauvegarde de l'environnement** en valorisant le patrimoine naturel de la région et en réduisant les nuisances, **le renforcement des solidarités** pour réduire les inégalités géographiques et sociales en poursuivant la recherche d'un meilleur équilibre entre l'habitat et l'emploi et en luttant contre les exclusions, et **enfin faciliter les échanges**, c'est à dire adapter l'offre de transports à l'évolution de la région (sur les plans des besoins de l'économie, des modes de vies et l'exigence accrue du respect de l'environnement).

Il préfère la restructuration du tissu urbain et reste vigilant devant une densification qui ne serait ni modérée ni justifiée. A cet égard, il précise son souci de voir une trame verte non seulement sauvegardée mais étendue (objectif visé, 10 m<sup>2</sup> d'espace vert, privé ou public, par habitant).

Il entend maîtriser la croissance de l'Ile-de-France et parvenir à redresser le déséquilibre existant entre l'habitat et l'emploi dans les zones situées essentiellement en grande couronne dans lesquelles le taux d'emploi, qui exprime le rapport dans une zone donnée entre le nombre d'emplois existants et celui des actifs qui y résident, est le plus faible.

Il prévoit enfin un meilleur redéploiement des réseaux de transport en commun et préconise l'extension de certains périphériques permettant une meilleure circulation inter-banlieue.

Pour ce qui est du **département des Hauts-de-Seine**, « jouissant d'une puissance économique considérable et d'un rayonnement international, grâce notamment à la réussite de La Défense », les objectifs de croissance sont « limités » à 70 000 habitants et 50 000 emplois supplémentaires à l'échéance de 25 ans en 1990 (soit en 2015).

Dans ses orientations, le Schéma Directeur vise à assurer un cadre de vie de qualité aux alto-séquanais en recherchant en particulier un meilleur équilibre entre l'habitat et les activités.

En matière de transport, le S.D.R.I.F. prévoit notamment :

- ✓ L'extension du métro jusqu'à la rocade ORBITALE (prolongement de METEOR jusqu'à Gennevilliers) ;
- ✓ La création d'une seconde rocade en site propre ;

- ✓ La création d'une gare d'interconnexion des T.G.V. Normandie et Nord ;

- ✓ La réalisation du projet EOLE (Chelles-St Nom La Bretèche) :
  - 1ère phase, Gare du Nord-St Lazare
  - 2ème phase, St Lazare-La Défense (gare EOLE à Bécon).

Concernant l'habitat, et afin de répondre à l'accroissement de la population attendue, le Schéma Directeur souligne qu'il conviendra de construire des logements essentiellement par restructuration du tissu urbain existant. De plus, il faudra assurer la diversité des catégories de logements et réaliser un rééquilibrage entre les différents territoires de manière à assurer partout la mixité des logements et des emplois.

Pour ce qui est de l'environnement, sa protection et la valorisation des paysages devront faire l'objet d'une attention particulière, compte tenu de la forte densité urbaine du département. Concernant les espaces verts, le Nord du département est nettement moins favorisé que le Sud malgré la présence de quelques parcs récents. Il sera donc souhaitable de soutenir la création des espaces verts (parcs, squares ...) indispensables à la qualité de vie des habitants.

Dans le S.D.R.I.F., la commune de **BOIS-COLOMBES** se situe dans le secteur de la **Boucle Nord de la Seine** (comprenant également les communes de Villeneuve La Garenne, Gennevilliers, Asnières, Colombes et La Garenne Colombes), constituée d'un tissu urbain continu mais disparate, marqué par la présence d'emprises industrielles anciennes. Celles-ci, souvent fragiles, présentent un intérêt considérable pour renforcer l'unité du secteur et améliorer son cadre de vie.

L'aménagement de ce secteur devra conforter et développer sa vocation économique autour de la logistique, des activités industrielles et des services en s'appuyant sur l'équipement majeur du port de Gennevilliers. La réalisation du grand quartier mixte, à partir des terrains de Gaz de France constituera l'amorce d'un projet de mise en valeur des berges de Seine. Elle pourrait compléter des actions ambitieuses de requalification urbaine favorisant une diversification de l'habitat, une réinsertion des quartiers d'habitat social dans la ville.

Il indique également que la demande annuelle de surfaces d'activités à Paris et dans la proche couronne entre 1990 et 2015 (estimée à 570 000 m<sup>2</sup> de plancher) devra être orientée notamment vers les zones de redéveloppement économique et urbain et en particulier dans la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

S'agissant des bureaux, le schéma directeur précise qu'il convient d'assurer la conversion

de la Boucle Nord qui a perdu une partie de ses emplois de fabrication. Il conviendra de veiller, lors d'implantations tertiaires, au maintien d'une diversité des usages du sol, facteur d'attractivité et de stabilité sur le long terme, et d'éviter toute concentration mono-fonctionnelle vouée tôt ou tard à la congestion.

Concernant la construction, la Direction Départementale de l'Équipement des Hauts-de-Seine a indiqué, dans un document de Septembre 1994, les principales orientations pour la mise en œuvre du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France pour chacun des secteurs du département, et donc de la Boucle Nord pour la période 1990-2015 :

Logements (en m <sup>2</sup> S.H.O.N.)	2 100 000
Bureaux (en m <sup>2</sup> S.H.O.N.)	700 000
Locaux d'activités (en m <sup>2</sup> S.H.O.N.)	1 250 000

**Le site de l'opération** fait partie de ce que le S.D.R.I.F. nomme « les espaces urbanisés » pour lesquels il préconise, en Petite Couronne, la maîtrise de leur évolution.

Les opérations de restructuration du tissu urbain doivent ainsi rechercher cinq objectifs :

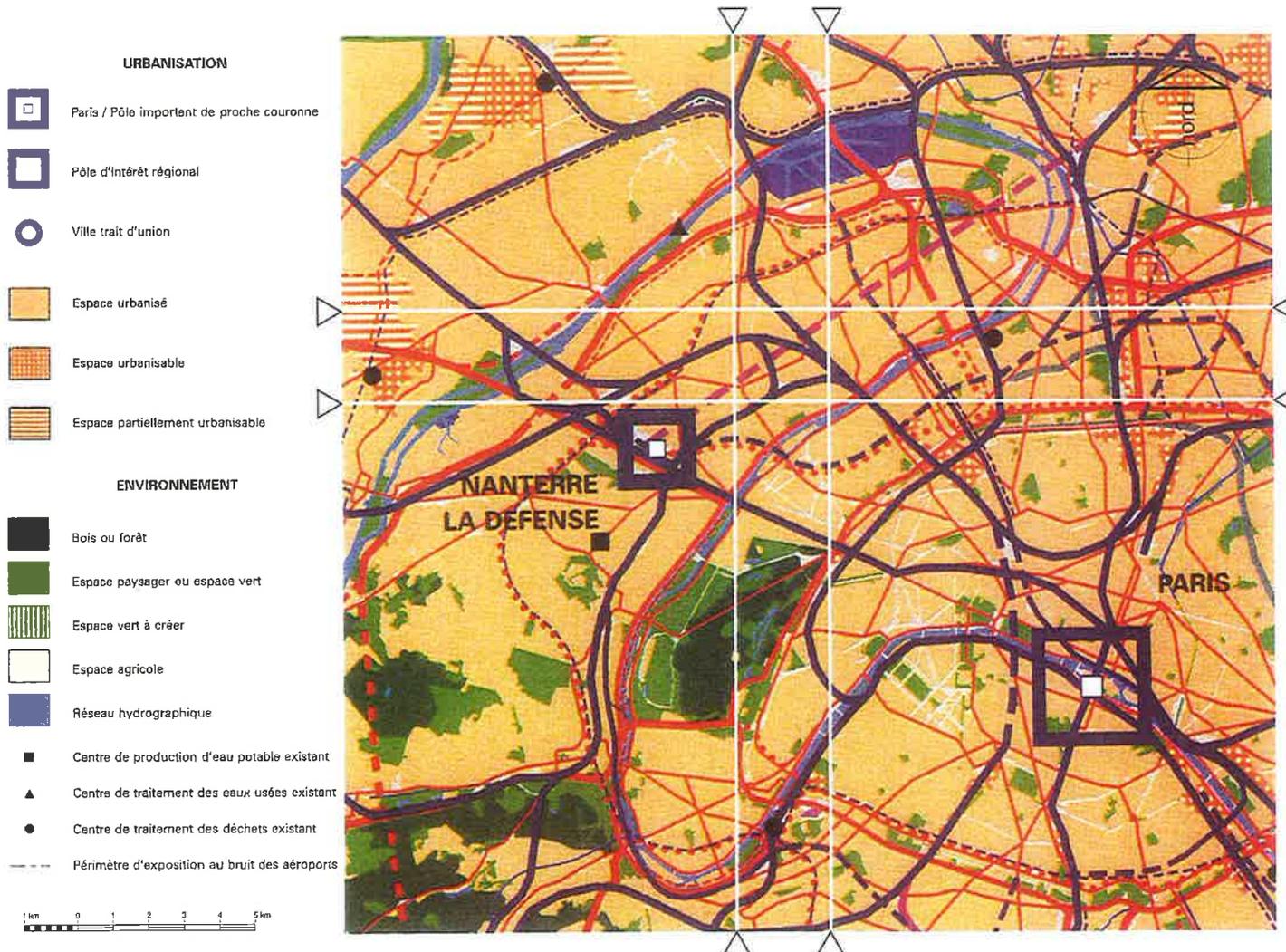
1 Créer des conditions d'évolution de ce tissu de façon à permettre la recherche d'un meilleur confort, le remplacement du patrimoine vétuste ou obsolète et l'accueil d'une partie de la population et des emplois nouveaux.

2 Tirer parti de cet objectif ambitieux de construction pour élaborer et mettre en œuvre un projet urbain de reconquête des secteurs dégradés ou en voie de dégradation et d'amélioration des autres secteurs.

3 Assurer un meilleur équilibre entre les habitants et les emplois, particulièrement dans les zones où le déséquilibre est le plus marqué.

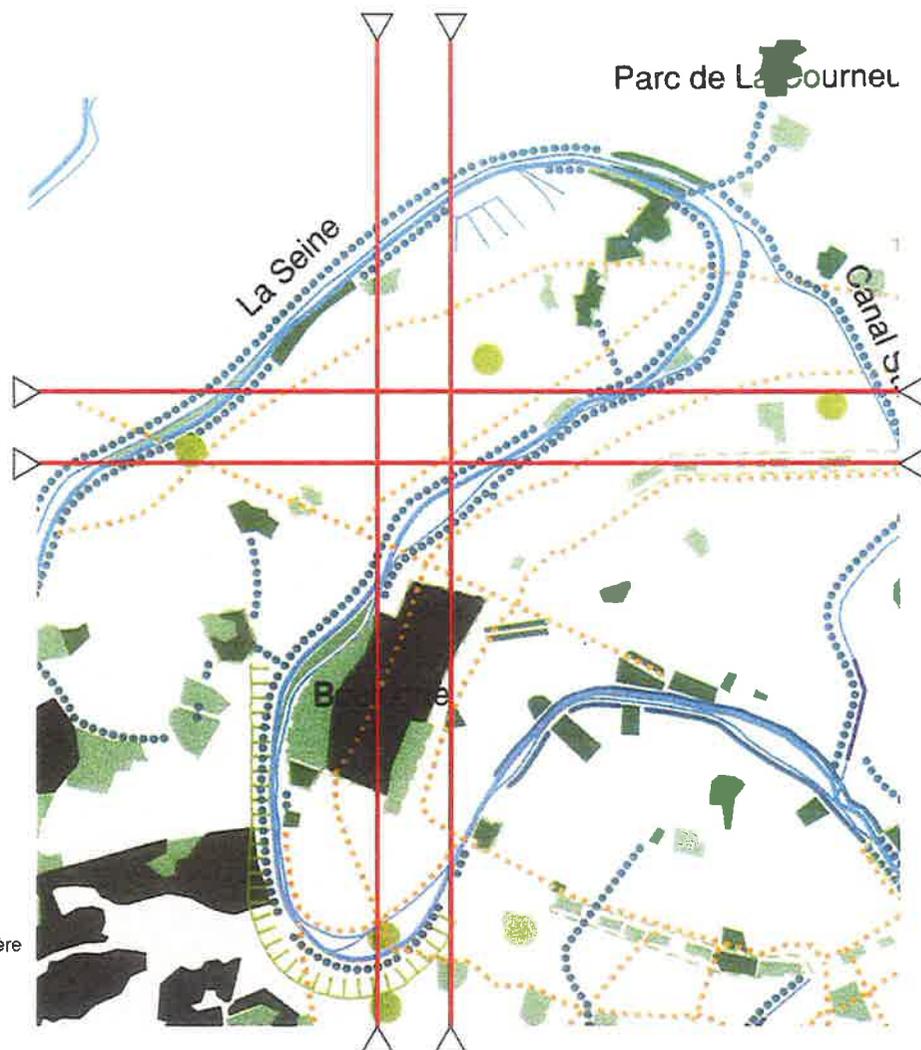
4 Assurer en tous lieux une qualité de vie aussi bonne que possible ; laisser ou rétablir toute leur place aux commerces et aux activités économiques de proximité ; favoriser l'amélioration des services collectifs, sociaux, culturels, éducatifs et de transport.

5 Veiller au maintien ou au développement d'une offre de logements diversifiée et notamment éviter tout phénomène d'exclusion dans le cadre de la réhabilitation du tissu urbain.



L'opération, objet de la présente étude d'impact, répond à l'ensemble de ces objectifs puisque :

- elle prévoit la requalification d'un site industriel en perte de vitesse et la recomposition d'un secteur dominé par des bâtiments en très mauvais état voire abandonnés ;
- elle entend participer activement au redressement du faible taux d'emploi qui caractérise la commune de Bois-Colombes (0,60 en 1990) par la réalisation d'un important programme voués aux « activités » au sens large (bureaux, locaux d'activités, services, commerces) ;
- elle prévoit également la réalisation d'un programme diversifié de logements (logements en accession / logements locatifs, logements libres / logements sociaux) afin de répondre aux besoins de toutes les catégories de population ;
- elle s'accompagne d'un programme d'équipements publics qui contribuent à améliorer sensiblement la qualité de vie aux futurs habitants du quartier (création d'un parc urbain, d'une école et d'un parc public de stationnement).



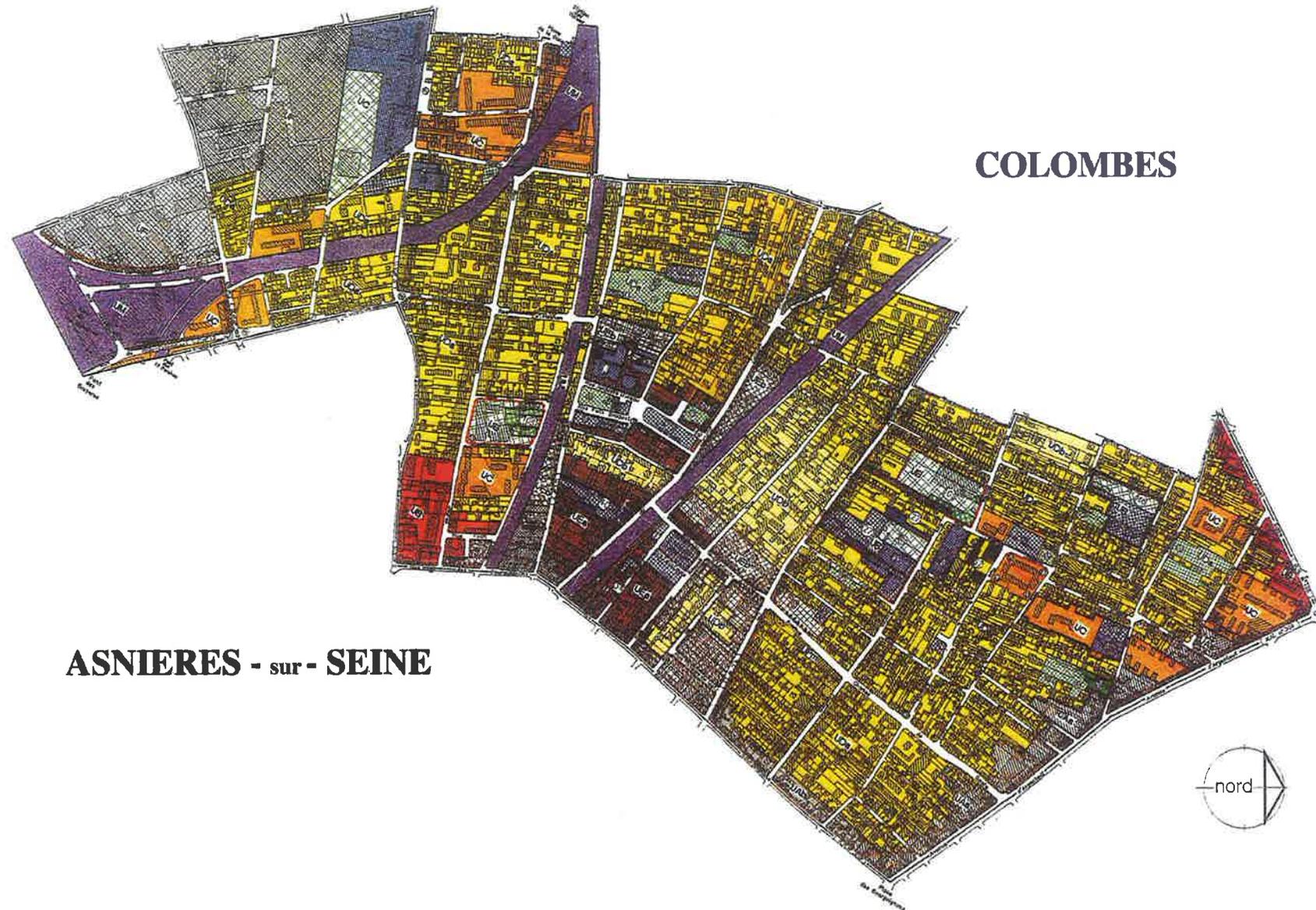
Le Schéma Directeur met en place, par ailleurs, une série de recommandations visant à « garantir autant que possible le maintien et le développement des espaces naturels encore existants dans la Ceinture Verte et de constituer un réseau vert dans le tissu bâti dense de l'agglomération ».

Il encourage toutes les mesures prises pour tendre vers l'objectif de 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts, privés ou publics, par habitant.

Cette politique passe, entre autre, par « la création de nouveaux équipements dans les zones les plus carencées », et en particulier dans « les sites de redéveloppement proches de Paris ».

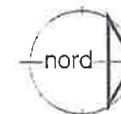
Pour étayer ces suggestions le Schéma Directeur indique par une « pastille verte », sur la carte de « La trame verte de l'agglomération », un emplacement pour un « Nouveau Parc Urbain » qui se trouve à cheval sur Bois-Colombes et Asnières, lequel permettrait d'obtenir un rééquilibrage des espaces verts dans le département.





**ASNIERES - sur - SEINE**

**COLOMBES**



## ■ Le Programme Local de l'Habitat

La Loi d'Orientation pour la Ville (L.O.V.), promulguée le 13 Juillet 1991 et modifiée le 21 Janvier 1995 par la loi relative à la diversité de l'habitat (loi « Carrez »), incite les collectivités locales, afin de mettre en œuvre le droit à la Ville, à diversifier les types d'habitat et d'activités dans le but d'assurer aux habitants les conditions de vie et d'habitat favorisant la cohésion sociale et de nature à éviter les phénomènes de ségrégation.

La loi impose aux communes, ayant un taux inférieur à 20 % de logements aidés par rapport au parc immobilier résidentiel et de moins de 18 % de ménages percevant des aides au logement, d'établir un Programme Local de l'Habitat (P.L.H.).

En l'absence de P.L.H., les communes doivent verser une participation financière équivalente à 1% de la valeur locative des immeubles imposés par la taxe foncière sur les propriétés bâties et non bâties.

Au regard des exigences de la loi du 21 Janvier 1995 modifiant la L.O.V. du 13 Juillet 1991, le parc de logements sociaux à Bois-Colombes pouvant être pris en compte dans un P.L.H. s'avérait insuffisant. En effet, en Janvier 1995, celui-ci a été évalué à 1 548 unités avec l'aide des renseignements émis par les services de l'Urbanisme de la Ville, soit environ 14% du parc des résidences principales.

La commune de Bois-Colombes s'est donc dotée d'un Programme Local de l'Habitat (P.L.H), approuvé par délibération du Conseil Municipal le 12 Décembre 1995.

Dans le seul but de maintenir la population sur un plan quantitatif, et sur la base d'un nombre moyen d'occupants par logement compris entre 2,15 et 2,19, le besoin de logements à Bois-Colombes a été évalué entre 792 et 1 011 logements pour la période 1990-2000. Ceci représentait une construction moyenne annuelle de 90 logements.

Or, seulement 55 logements par an ont été réellement construits dans la commune entre 1990 et 1994. Par conséquent, le besoin théorique annuel de logements pour les cinq années suivantes s'en est trouvé réévalué entre 90 et 130, ce qui équivaut à une moyenne de 110 logements par an.

Par ailleurs, la commune s'était engagée, par délibération du Conseil Municipal en date du 11 Avril 1995 et dans le cadre du P.L.H., à mettre en œuvre, dans un délai maximum de 3 ans, les actions foncières et les acquisitions immobilières nécessaires à la réalisation d'au moins 107 logements sociaux (soit 36 logements parmi les 110 à réaliser globalement par an).

Cependant, les dispositions de la loi n°96-241 du 26 Mars 1996 ont modifié les catégories de logements comptabilisés au titre du patrimoine social. Par conséquent, l'état initial inscrit au P.L.H. a été modifié suivant les données transmises par les services de l'Etat pour servir de nouvelle base au suivi de la réalisation de l'engagement triennal.

A la date du 1er Janvier 1995, l'état initial modifié s'établit alors ainsi :

Nombre de logements sociaux :	.....1 855
Nombre de résidences principales :	.....10 732
Pourcentage de logements sociaux :	.....17,28%
Pourcentage de bénéficiaires d'aides personnelles :	.....13,63%

L'année 1997 marque la fin de ce premier engagement triennal de la part de la Ville de Bois-Colombes. Le bilan de cet engagement dressé à la fin de cette année, sur la base de l'état initial modifié, laisse apparaître un total de 481 équivalents logements (les P.L.A.T.S., au nombre de 35 comptent double), soit un solde de + 374 équivalents logements par rapport à l'objectif qui avait été fixé (107 logements).

Une convention d'équilibre habitat / activités est en cours d'élaboration entre la commune et l'Etat

## ■ Les Servitudes d'Utilité Publique

Les servitudes d'utilité publique entraînent :

- ✓ soit des mesures conservatoires et de protection,
- ✓ soit des interdictions,
- ✓ soit des règles particulières d'utilisation ou d'occupation du sol qui peuvent nécessiter la consultation préalable d'un service technique du département ministériel concerné, en application de textes législatifs ou réglementaires spécifiques.

Les servitudes d'utilité publique intéressant le site de l'opération sont répertoriées au « plan des servitudes » annexé au Plan d'Occupation des Sols de la commune de Bois-Colombes.

Celles-ci sont les suivantes :

### Servitudes relatives au chemin de fer

Le site est partiellement compris dans une zone ferroviaire en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives au chemin de fer.

### Servitudes de dégagement aéronautiques

Le site est soumis aux servitudes aéronautiques de dégagement associées à l'aérodrome du BOURGET qui ont été approuvées par décret du 27 Novembre 1969.

### Servitudes relatives aux transmissions radio-électriques

Le site est soumis à ce type de servitudes pour les zones spéciales de dégagement suivantes :

- PARIS-RENNES (75.13.02), Altitude maxi. 140m NGF,
- TAVERNY BESSANCOURT-PARIS TOUR DGA, (95.52.39 – 75.52.34), Altitude maxi. 130 à 138 m NGF,
- TAVERNY BESSANCOURT – BRETIGNY SUR ORGE, (95.52.39 – 91.52.18), Altitude maxi. 160 à 164 m NGF,

### Servitudes concernant les transports d'énergie électrique

Ces servitudes sont liées, dans le cas présent, à l'existence de trois câbles souterrains de 63 Kv provenant d'un poste de distribution d'énergie électrique situé sur le territoire de Courbevoie entre la rue des Minimes et la rue du Moulin des Bruyères. Ces câbles bordent voire traversent le site du projet selon les itinéraires suivants :

- ✓ le premier emprunte la rue des Minimes puis la rue Faidherbe (en direction de la commune d'Asnières sur Seine),

✓ le second suit la rue des Minimes puis traverse les voies ferrées en direction de la commune de Courbevoie,

✓ le troisième suit le tracé suivant : rue du Moulin des Bruyères, rue Faidherbe, rue du Moulin Bailly et pour ensuite emprunter la rue Noël Pons sur le territoire communal de La Garenne-Colombes.

Par ailleurs, le site est également soumis aux **servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur** liées :

✓ aux voies ferrées de la ligne S.N.C.F. Paris Gare Saint-Lazare – Versailles classées voies de type 1 au titre des infrastructures de transport à fort trafic (ancienne réglementation),

✓ et aux voies ferrées de la ligne S.N.C.F. Paris Gare Saint-Lazare – Cergy/Mantes classées voies de type 2 au titre de la même réglementation que précédemment.

*plan des servitudes d'utilité publique →*

PLAN DES  
 SERVITUDES

TAVERNY BESSANCOURT - BRETAGNY SUR ORGE  
 85 52 39 91 52 18 NGF  
 Altitude maxi. 160 à 164m

TAVERNY BESSANCOURT - PARIS TOUR DGA  
 85 52 39 75 52 34 NGF  
 Altitude maxi. 130 à 138m

PERIMETRE DE DROIT DE PREEMPTION URBAIN "EXERCICE RENFORCE" (DONNE A TITRE D'INFORMATION)

PERIMETRE DE PROTECTION DE MONUMENTS HISTORIQUES

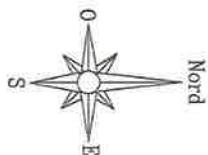
ZONE DE DEBARBEMENT DES AERODROMES

91 52 18 - ZONE DE DEBARBEMENT RADIOELECTRIQUE

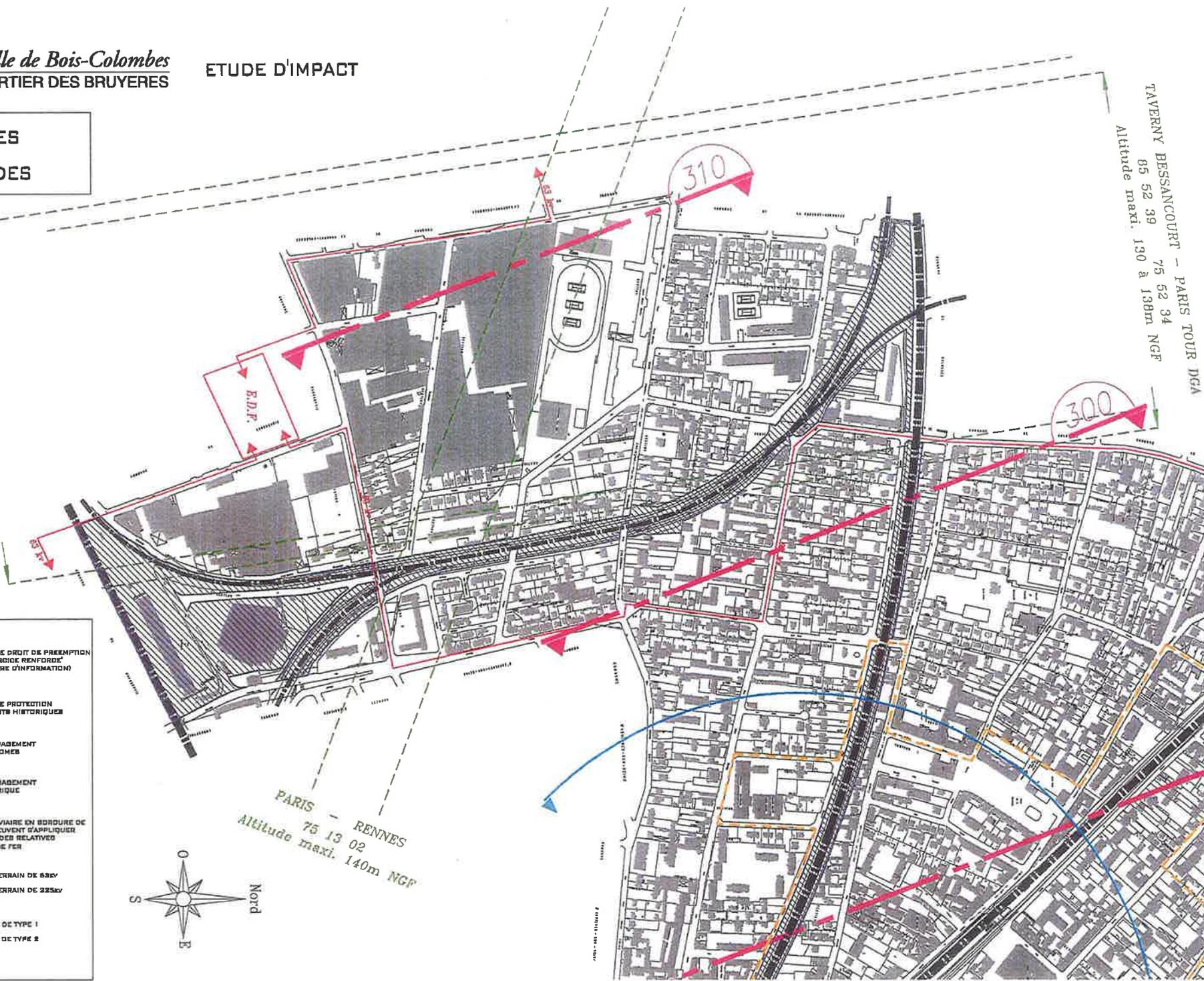
ZONE FERROVIAIRE EN BORDURE DE LAQUELLE PEUVENT S'APPLIQUER LES SERVITUDES RELATIVES AU CHEMIN DE FER

63 kv - CABLE SOUTERRAIN DE 63kv  
 225 kv - CABLE SOUTERRAIN DE 225kv

VOIE FERREE DE TYPE 1  
 VOIE FERREE DE TYPE 2



PARIS - RENNES  
 75 13 02  
 Altitude maxi. 140m NGF



## ■ Le Plan des Déplacements urbains

L'élaboration de Plans de Déplacements Urbains (P.D.U.) a été instituée par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (L.O.T.I. - art. 28) du 30 Décembre 1982. Il s'agit de documents établis par les autorités organisatrices de transport urbain et visant à définir les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains.

La loi n°96-1236 du 30 Décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie a réaffirmé le rôle des plans de déplacements urbains. Elle introduit, dans son article 14, un certain nombre de dispositions nouvelles qui modifient l'article 28 de la L.O.T.I. relatif au contenu et aux modalités d'élaboration de ces plans.

Elle rend également obligatoire l'élaboration d'un plan de déplacements urbains dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci, de même que pour la région Ile-de-France pour laquelle la responsabilité du Plan des déplacements urbains est confié à l'Etat.

L'élaboration des plans de déplacements urbains par les autorités locales compétentes constitue un enjeu majeur au regard des politiques nationales relatives à l'aménagement, aux transports et au cadre de vie. Dans cette perspective, la circulaire du Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme en date du 24 Mars 1997 relative aux P.D.U. présente le cadre général de mise en œuvre des plans de déplacements urbains, rappelle les objectifs d'intérêt national dont il convient de prendre en compte dans ces plans, et précise les modalités concrètes d'intervention des services de l'Etat.

La loi (L.O.T.I.) précise que :

- ✓ le P.D.U. doit être compatible avec les orientations des schémas directeurs et des schémas de secteurs (articles L 122.1 et suivants du Code de l'Urbanisme), des directives territoriales d'aménagement (article L 111.1 du même code) et, lorsqu'ils existent, des plans régionaux pour la qualité de l'air (loi sur l'air, titre II) ;
- ✓ les orientations du P.D.U. sont prises en compte dans les plans d'occupations des sols et les documents d'urbanisme en tenant lieu ;

- ✓ enfin, les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation et ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre des transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le P.D.U..

Les objectifs d'intérêt national ont été définis par plusieurs textes de loi (L.O.T.I., Code de l'Urbanisme, Loi sur l'air, ...). Il en est notamment ainsi du développement économique et social, de la reconquête du cadre de vie urbain, d'un meilleur respect de l'environnement, de la solidarité et de la mise en œuvre de dispositions permettant de rendre effectif le droit pour tous de se déplacer dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité.

La mise en place d'un comité de pilotage, le 7 Novembre 1997 constitue le commencement officiel de l'élaboration du P.D.U. de la région Ile-de-France. Ce comité de pilotage est consulté lors de chacune des phases de l'élaboration du plan des déplacements urbains.

La première phase des travaux d'élaboration du "**diagnostic**" a été consacrée à la caractérisation des dysfonctionnements des systèmes de transport de personnes et de marchandises. Le comité de pilotage s'est réuni le 27 Juin 1998 pour approuver les conclusions de cette première phase.

La seconde phase, dite "**d'élaboration des scénarios**" devait se dérouler de Juillet 1998 à Février 1999. Celle-ci doit permettre de déterminer les moyens contribuant à remédier aux dysfonctionnements mis en évidence lors de la phase de diagnostic.

Le P.D.U., avec ses objectifs de réduction du trafic routier, de développement des transports en commun et des autres modes de déplacement, constitue une réelle opportunité pour le secteur Nord du département des Hauts-de-Seine. En effet, celui-ci compte deux pôles stratégiques de développement d'après le S.D.R.I.F., à savoir, La Défense / Nanterre et la boucle Nord, ainsi qu'un réseau de transports en commun déjà dense et dont l'extension est à prévoir à moyen et long terme (projets de tramway, prolongation de la ligne 13, METEOR,... ) ou bien encore un réseau de pointe (VRGS, RN13).

## 1-5 LA SYNTHÈSE DES CONTRAINTES ET DES ATOUTS

L'étude menée s'est intéressée à l'ensemble de la ville pour en comprendre les fonctionnements et définir les relations que le Quartier des Bruyères entretient, ou devra entretenir, avec son environnement ; par contre, la zone d'intervention proprement dite se limite aux friches industrielles « Hispano-Suiza » et aux terrains S.N.C.F. rattachés à la gare de marchandise de Bécon.

### ■ Les contraintes réglementaires

Les recommandations portées au S.D.R.I.F. ont été vues dans le détail, et l'on constate que le Schéma Directeur loin d'être dissuasif propose et encourage toutes les initiatives visant à l'équilibre urbain et au contrôle cohérent des mutations d'espaces et de fonctions :

- ✓ Maintien au minimum de la population jusqu'en l'an 2000, et léger accroissement (5%) jusqu'en 2015;
- ✓ Valorisation du tissu industriel existant, et contrôle des mutations à venir ; **les objectifs à respecter dans ce cadre préconisent 700 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 1 250 000 m<sup>2</sup> d'activités (boucle Nord)**;
- ✓ **Amélioration des réseaux de transport urbain**, en prolongeant les lignes existantes et en connectant les rocade Est et Ouest;
- ✓ Protection et enrichissement des trames vertes existantes ; **création d'un parc urbain**

Les indications figurant dans le rapport de présentation du P.O.S. sont à réétudier en fonction de la restructuration du quartier des Bruyères qui ne reproduira pas à l'identique l'occupation actuelle. Les règles d'urbanisme du secteur d'opération seront ultérieurement définies par un nouveau règlement de zone.

Le rapport de présentation du P.O.S en cours de révision intègrera les nouveaux objectifs de la zone.

On peut simplement préciser qu'elles devront exiger des partis d'aménagement le respect des voisinages du site, la bonne irrigation du secteur et la recherche des meilleurs raccordements avec les infrastructures périphériques, la cohérence du programme retenu (en termes d'équilibre économique et social) et la réalisation d'un programme d'équipements publics.

### ■ Les contraintes économiques

En 1998, les produits des différentes taxes perçus au profit de la ville de Bois-Colombes étaient les suivants :

- Taxe d'habitation : **25,25 M.F.**  
(taux de 13,45%)
- Taxe pour les propriétés non bâties : **0,031 M.F.**  
(taux de 18,47%)
- Taxe pour les propriétés bâties : **21,35 M.F.**  
(taux de 11,92%)
- Taxe professionnelle : **24,34 M.F.**  
(taux de 13,95%)

La part communale de la taxe professionnelle reversée par Hispano-Suiza s'élevait en 1995 à 11,394 M.F., en 1997 à 11,812 M.F. et 11,521 M.F. en 1998.

La fermeture définitive des usines Hispano-Suiza devenue inéluctable, elle représente donc

pour la commune une perte de 47% des recettes fiscales perçues au titre de la Taxe Professionnelle.

La future restructuration du Quartier des Bruyères devra non seulement permettre la récupération de cette recette, mais aussi absorber le coût de fonctionnement des équipements publics qui accompagneront obligatoirement la réalisation d'un programme mixte logements - activités - bureaux. Il faudra, en outre, considérer la taxe professionnelle reversée par les autres établissements sur le site (SERNAM, Gombert et Louvradox, MBPM, etc ...).

### ■ Les contraintes socio-économiques

La fermeture des usines Hispano-Suiza aggravera inévitablement la situation du chômage pour la commune. Il devient donc urgent et indispensable de proposer une restructuration du Quartier des Bruyères qui permette l'implantation de nouvelles activités pouvant générer de nouveaux emplois.

Rappelons enfin que le taux d'emploi de la commune figurait en 1990 (date du dernier recensement) parmi les plus faibles du département avec un taux de 0,6.

La seconde préoccupation de la commune, telle qu'elle l'a exprimée au travers du P.L.H. (pour la période 1990-2000) et qui est toujours d'actualité, est de réaliser un nombre suffisant de logements pour, dans un premier temps, conserver sa population au même niveau (ce chiffre était de 90 logements par an en moyenne pour 1990-2000) et, dans un second temps, la faire progresser quantitativement.

L'espace bois colombien étant peu disponible (seules de petites opérations de rénovation ou de restructuration seront autorisées compte tenu de la densité de l'occupation du sol), il faudra utiliser toutes les opportunités de libération des sols pour panacher des programmes de logements et des sources de recette fiscale.

### ■ Les contraintes physiques

La ville de BOIS-COLOMBES est située au cœur de la Boucle Nord de la Seine et pourrait occuper, de ce fait, une position des plus stratégiques si les réseaux d'infrastructures routières irriguant la presqu'île de Gennevilliers et le Nord-Ouest parisien la desservaient autrement qu'en tangential.

A quelques kilomètres de la porte de Champerret et du Boulevard Périphérique, de La Défense et de la RN 13, de la Préfecture des

Hauts-de-Seine et de son Conseil Général, du pont de Bezons et des autoroutes A 86, A 15 et A 14, BOIS-COLOMBES bénéficie d'une infrastructure moderne à proximité. Néanmoins, la ville n'a pu profiter de ces dynamismes, étant enfermée dans un tissu étroit protégeant l'habitat pavillonnaire mais lui interdisant tout développement économique.

Jusqu'au départ des usines Hispano-Suiza, la ville de BOIS-COLOMBES était à « la merci » d'un pôle mono-industriel, qui, par son activité, n'avait que peu d'utilité d'infrastructures routières modernes, le réseau S.N.C.F. répondant parfaitement à ses besoins.

Aujourd'hui, le site des Bruyères est vidé de son dynamisme et représente à terme un important manque à gagner pour la Ville sur le plan des recettes fiscales si rien n'est fait pour le relancer. La vétusté de ce secteur, qui depuis sa création (1914) n'a que très peu changé, ne permet pas d'adaptations mineures qui faciliteraient l'implantation d'activités.

**Par contre la qualité propre du site, ses capacités à développer une véritable urbanité et un fort potentiel économique amèneront autant d'atouts pour une valorisation optimisée des futurs aménagements.**

Enfin, il faut aborder le cas particulier des infrastructures ferrées qui, implantées à la

fin du siècle dernier, ont été, pour le Quartier des Bruyères, des **barrières infranchissables** du point de vue du **développement** tout d'abord (le rayonnement industriel de la zone n'a pu s'étendre au delà des emprises SNCF), du point de vue de **l'appartenance** ensuite (il est nécessaire de traverser plusieurs passages à niveau pour relier le Nord de la ville et en particulier son centre), et enfin du point de vue de **l'identité** (le quartier est enfermé au Nord comme au Sud par la boucle stratégique de la S.N.C.F. qui « l'ouvre » sur La Garenne et sur Courbevoie).

## ■ Les atouts

- ✓ La première chance du Quartier des Bruyères est incontestablement **sa situation géographique** au Nord du département des Hauts-de-Seine.
- ✓ Sa seconde force demeure dans la **qualité des infrastructures** qui la desservent ou qui pourraient la desservir. - le futur aménagement devra les orienter.
- ✓ Le troisième avantage du site repose sur **son étendue et sa future disponibilité** qui permettent d'engager une réflexion complète sur sa recomposition urbaine.

## La situation

**A l'intérieur de la seconde boucle de la Seine**, d'abord, où il est à égale distance de La Défense et du complexe de Gennevilliers : sa position lui donne un rôle d'articulation, par ailleurs suggéré au Schéma Directeur qui préconise la cohérence de la restructuration urbaine, appuyée sur la concertation pour la prise en compte des solidarités de voisinage.

**Dans la zone d'influence, ensuite, des grandes opérations d'urbanisme à venir**, que ce soit le projet d'extension de La Défense ou encore les rénovations urbaines de l'Est de la ville de Courbevoie : ici, encore, le S.D.R.I.F. incite une répartition équitable de l'implantation des activités, du dynamisme économique, et du logement ;

**Au croisement, enfin, des grands axes de communication** de l'Ouest et du Nord de la région parisienne, qu'ils soient routiers ou ferrés.

## La qualité des infrastructures routières

**La ville de BOIS-COLOMBES est pour ainsi dire ceinturée par un maillage routier et autoroutier** parmi les plus performants de la Région Ile de France. L'irrigation des trafics est

d'aussi bonne qualité du Nord au Sud (R.D. 912, R.D. 909, **RD 311**) que d'Est en Ouest (A 86 et les connexions vers A 15 et A 14, R.D. 908 et la liaison vers RN 13, la R.D. 7, le boulevard périphérique).

Ces axes se situent à moins de 4 kilomètres de la ville. Malgré cela, ils sont difficiles d'accès, les voiries y conduisant (RD 13, RD 13bis, RD 11, la rue Latérale) étant sous-dimensionnées.

Le Quartier des Bruyères subit de plein fouet cet handicap, l'ossature viaire qui l'irrigue ne fonctionnant qu'en « boucle » : la rue Latérale et la RD 11 (rue Faidherbe) ne permettant pas de double sens, on y pénètre par la première pour en sortir par la seconde. seule la rue Pierre Joigneaux, traversante d'Est en Ouest, sans être une voie principale, supporte le double sens.

## La qualité des infrastructures ferrées

L'armature ferroviaire qui traverse la ville est non seulement très lourde mais très contraignante. Pourtant, et cela est très explicitement dit dans le S.D.R.I.F., la modernité des aménagements urbains de la Région devra obligatoirement prendre en compte une large amélioration des transports en commun permettant le désenclavement de certains sites et une meilleure relation inter-réseaux.

**Un des enjeux de cette modernisation passe par le choix des systèmes de transport** qui doit répondre à une obligation à la fois de rentabilité et d'insertion dans la ville.

On connaît les coûts « dissuasifs » de la mise en place d'infrastructures lourdes, qu'elles soient souterraines ou de surface.

**Le Quartier des Bruyères jouit de l'ensemble des équipements qui pourraient accepter un mode de transport léger** (type Tram) qui, d'une part, s'inscrirait totalement dans le remodelage de sa trame urbaine et, d'autre part, respecterait les orientations du Schéma Directeur (liaison La Défense / St Denis, par BOIS-COLOMBES).

Le S.T.P. a produit en Mars 1997 une étude proposant la réutilisation de la ligne SNCF, actuellement exploitée par les Services du Fret, et la réouverture à ce trafic de la « voie stratégique » sur la commune de Colombes.

#### **Etendue et disponibilité des terrains**

L'importance des surfaces des terrains (hors voirie) inscrits dans le périmètre de l'opération, environ 18 hectares, et leur disponibilité sont à l'échelle de l'ambition de la municipalité de donner au Quartier une véritable dimension urbaine. Elle est la seule opportunité foncière permettant de répondre aux exigences du S.D.R.I.F.

En effet, la Schéma Directeur de la Région Ile de France engage les communes de la Seine à **réfléchir à des aménagements structurants, privilégiant la mixité des programmes.**

Il fixe, à cet effet, comme il a été vu auparavant dans la présente étude des objectifs de développement pour le secteur de la Boucle Nord dont fait partie la commune de Bois-Colombes.

Il se soucie de l'amélioration des dessertes de transports en commun et recommande en particulier, une liaison La Défense / Saint Denis qui traverse Bois-Colombes.

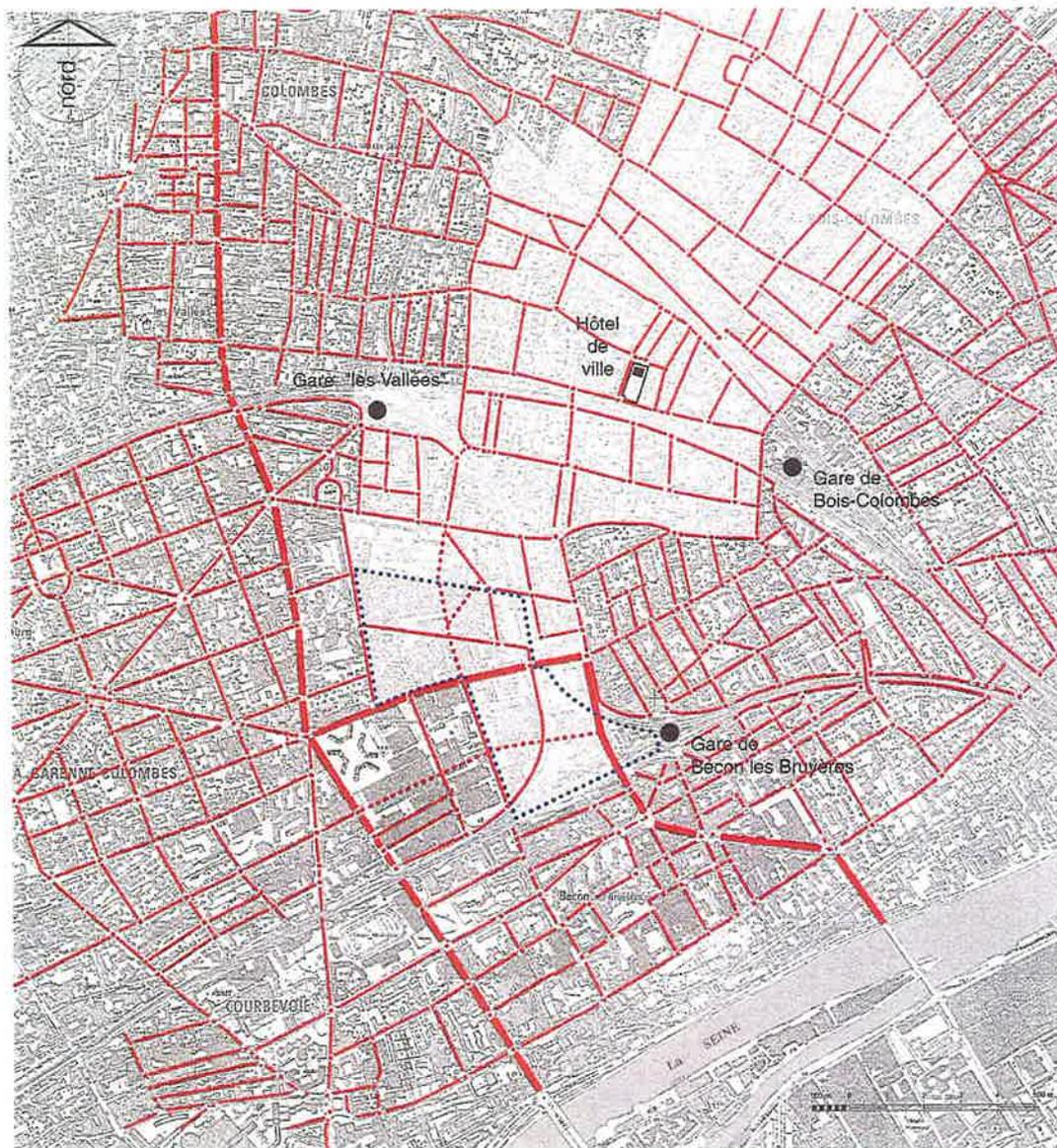
Par ailleurs, le site est suffisamment isolé de l'habitat résidentiel existant pour pouvoir accepter de grands travaux d'aménagement sans constituer une gêne pour la population de Bois-Colombes.

Enfin, il engage la commune à réaliser un parc urbain pour faire face au manque d'espaces libres et de lieux de détente en ville.

## Partie 2

# Raisons du choix du projet

## 2-1 LES OBJECTIFS DE L'OPÉRATION



Le projet reprend les objectifs fondamentaux tels qu'ils figurent dans la délibération du Conseil Municipal du 30 Juin 1998 et dans le Schéma Directeur de la Région Ile de France approuvé en 1994.

La résultante de ces objectifs aboutit à un projet équilibré, à l'échelle de Bois-Colombes avec un élément majeur qu'est le parc public de rayonnement intercommunal

Cet ensemble devra s'appuyer sur la logique viaire qui entoure et dessert le site.

◀ La logique viaire

## 2-2 LES PRINCIPES

L'aménagement du quartier des Bruyères devra permettre son désenclavement. La vie de quartier repose sur le dynamisme créé par la réalisation d'un programme mixte mais aussi sur son accessibilité et sur son réseau viaire facilitant la circulation automobile et piétonne.

La valorisation du site dépendra également d'une trame verte de qualité (parc et cheminements).

### ✓ *Désenclaver le quartier*

Le désenclavement s'opère par deux actions :

- Elargissement de la rue Faïdherbe (RD11). Sa mise en circulation à double sens permettra un accès direct au carrefour de l'Europe, à la RN 308 et à la Place de Belgique sur le territoire de la ville de Courbevoie,
- Création d'un accès au pont SNCF (rue de Bois-Colombes) permettant une liaison vers la Place de Belgique et la Place Jean Mermoz à Bécon-les-Bruyères, et un accès au Pont de Levallois.

Ce deuxième axe Est/Ouest, sera amorcé de la rue des Minimes à la rue de Bois-Colombes, à travers les terrains SNCF, il constitue pour l'opération, un second itinéraire vers Paris à travers Courbevoie et Levallois.

A terme, il devra traverser à l'Ouest, le tissu industriel de Courbevoie au fur et à mesure de sa mutation pour rejoindre le boulevard de Verdun (RD 908) en face de l'avenue de la République et, ainsi, compléter et enrichir le maillage intercommunal.

### ✓ *Elaborer un programme équilibré*

Ce quartier, pour être à l'image de la volonté municipale (notamment, recherche de nouvelles taxes professionnelles) et pour être dynamique, devra se composer de logements (libres et aidés), de bureaux, d'activités de haute technologie ... , de commerces et d'équipements publics.

### ✓ *Structurer une trame viaire en cohérence avec le reste de la ville et les quartiers limitrophes*

- Mettre en place un axe Nord/Sud  
Il devra structurer le quartier et relier ce dernier au cœur de la ville (Hôtel de Ville) à partir d'une hiérarchie viaire lisible qui raccordera la rue Pasteur et la rue Henri Litolff au Nord.

- S'appuyer sur le réseau viaire en périphérie, notamment la rue du Moulin des Bruyères à Courbevoie et la rue Noël Pons et l'avenue des Bruyères à la Garennes-Colombes.

✓ *Favoriser un réseau de transports en commun de proximité*

- Par le requalibrage de la rue Faidherbe permettant une desserte cohérente du site par les bus,
- Par l'accueil éventuel d'un tramway qui utiliserait l'ancienne voie stratégique pour raccorder la gare de Colombes à la Défense, donc le Tram Saint Denis avec le Tram Val de Seine.

Le Syndicat des Transports Parisiens a, dans ce sens, mené une étude sur la réutilisation de cette "voie stratégique" par un mode de transport en commun de type tramway. Le

transport en commun de type tramway. Le tracé proposé desservirait, bien évidemment les gares de Bécon-marchandises, des Vallées et ferait une halte entre les deux (Lycée Albert Camus).

✓ *Planter une trame verte de qualité*

- Donner du sens à l'axe Nord/Sud  
L'axe Est/Ouest irrigue le site sur le plan intercommunal et, à ce titre, constitue la devanture de ce nouveau quartier, il constitue l'ossature primaire.

A côté de cela, il faut identifier le site à "sa ville mère" et pour cela, mettre en place une série de lieux urbains domestiques qui, additionnés les uns aux autres, forme un tout qui s'amalgame avec la dynamique de la ville.

L'élément fédérateur sera la trame verte qui traversera le site du Mail des Entreprises au Parc urbain et se prolongera, à terme, par des aménagements paysagers particulier, jusqu'au square Clémenceau et à l'Hôtel de Ville.

Se grefferont sur cet axe, les larges trottoirs plantés de la rue Faidherbe, complétés par un dispositif tertiaire d'irrigation du Parc central.

## 2-3 LES VARIANTES

Avant d'aboutir à ce parti d'aménagement qui fait l'objet des trois variantes proposées ci-dessous, plusieurs propositions ont été faites à la commune à partir des différents périmètres d'étude.

Début des années 1990, une proposition d'urbanisme de dalle couvrant les voies SNCF a été réalisée. Cette opération ambitieuse entraînait une grande densité pour amortir les infrastructures nécessaires. Elle représentait à cet endroit de la boucle Nord des Hauts-de-Seine une "mini Défense" avec un quartier tertiaire fort et un grand centre commercial. Cette proposition n'a pas prospéré, elle était totalement en inadéquation avec son environnement bâti et constituait un objet singulier dans le site, de plus, elle était déjà incompatible avec le Schéma Directeur de la Région Ile de France.

D'autres propositions, plus ou moins denses, plus ou moins tertiaires, ont suivi. La Municipalité a rejeté le gigantisme et petit à petit, a infléchi la réflexion vers un parti d'aménagement à l'échelle de la commune et du site sur la base d'un programme équilibré, répondant aux contraintes locales et supra communales, notamment, celles édictés par le Schéma Directeur d'Aménagement d'Ile de France.

C'est cette maturation, liée à la prise en considération des contraintes du site (voirie, réseau ferré, etc...), qui a fait aboutir le parti d'aménagement du présent dossier qui lui même fait l'objet de variantes qui correspondent aux trois propositions développées ci-après.

Ces trois propositions présentent des organisations différentes :

La proposition 1 développe une trame relativement rigide, tant sur les espaces publics que sur le bâti. Cette trame s'adapte mal au tissu Bois-Colombien, l'articulation entre la place centrale et la rue Faidherbe se fait difficilement, les îlots de logement autour du parc sont peu exploitables.

La proposition 2 présente une trame radio-concentrique avec au centre la place. Le mail des entreprises se retourne bien sur la rue Faidherbe mais il n'a pas de lien avec la partie Nord du quartier. La place trop excentrée par rapport au quartier ne contribue pas à la dynamique viaire. Enfin, le plan dans son ensemble présente des caractéristiques trop monumentales et hors de propos par rapport à l'environnement bâti.

Enfin la proposition 3 offre une trame viaire fluide liant le parc, la place, la rue Faidherbe et le mail des entreprises. Cette relation entre les différents espaces publics est bien lisible et contribue à l'implantation des commerces sur la rue Faidherbe et autour de la place centrale. Le traitement moins rigide du parc confère une intégration plus naturelle au projet et permet une organisation optimale des îlots de logements autour du parc.



Proposition - 1



Proposition - 2



Proposition - 3

## 2-4 LE PROJET

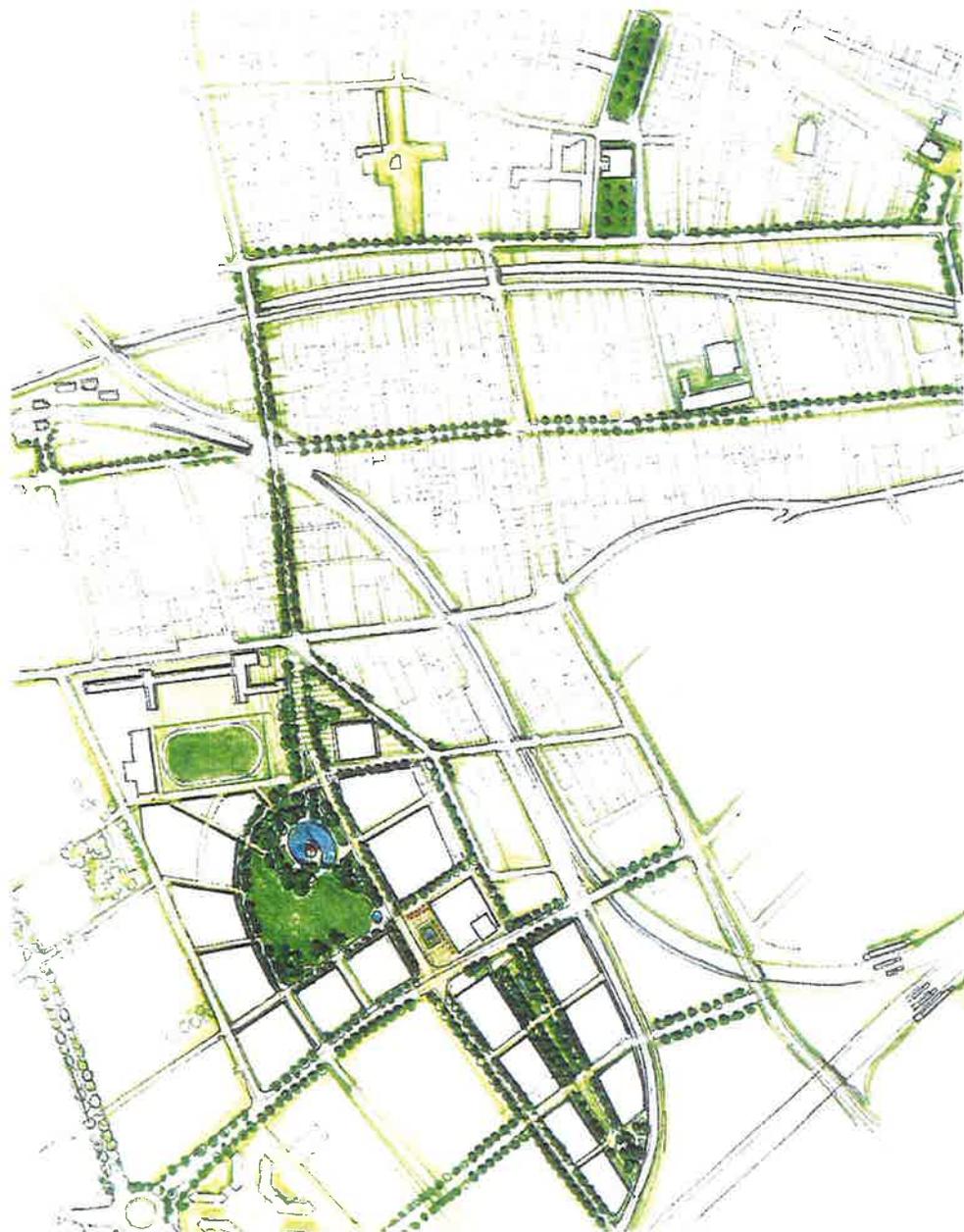
### ■ Le parti d'aménagement retenu

Le choix du parti d'aménagement pour l'opération objet de la présente étude s'est porté sur la troisième variante exposée ci-avant, parce qu'elle répond en tous points aux objectifs du S.D.R.I.F. et de la Commune.

- elle prévoit la requalification du site industriel et sa recomposition
- elle participe à la création d'emplois en intégrant dans sa programmation une grande part d'activités
- son programme de logements est diversifié pour répondre aux besoins actuels
- les équipements publics prévus contribueront à l'amélioration du cadre de vie du quartier.

En plus des objectifs du SDRIF le principe d'aménagement 3 a été retenu pour les raisons suivantes:

- l'importance des deux axes structurants : la rue Faidherbe élargie à 22 mètres et la rue des Minimes prolongée par la rue Litolf (accès Centre Ville et Mairie) ;
- la création d'une place, cœur d'îlot au carrefour de ces axes (liaison routière, liaison commerciale, liaison verte) ;



Proposition - 3 ►

- L'élargissement de la rue Faidherbe traversant d'Est en Ouest le quartier, permet la création de trottoirs plantés qui accueilleront en rez-de-chaussée des immeubles des commerces, créant ainsi une trame dynamique conduisant :

- à la place, cœur commercial du quartier;
- au parc, par des sentes piétonnières qui conduiront à travers les îlots construits au parc, cœurs de la zone d'habitation ;

La rue Faidherbe se prolonge au-delà de la place pour desservir le quartier économique et rejoindre la rue Raoul Nordling et l'éventuel site propre de transports en commun.

La création d'un axe Sud - Nord par les rues des Minimés et Litolff répond à deux soucis :

- le premier, un accès direct au centre Ville de Bois-Colombes ;
- le second, la création d'une ossature viaire cohérente, qui du Sud (rue des Minimés), au Nord (rue Litolff) permet une circulation douce entre le dynamisme économique et la tranquillité pavillonnaire du Centre Ville.

Cette armature urbaine définit quatre fonctions :

- Au Nord, des îlots d'habitation entourent le parc. Les cœurs d'îlots sont traités comme des jardins privatifs. Des rues à priorité piétonne et bordées de jardins privatifs séparent chaque îlot.
- Au Sud, un quartier d'affaires et d'activités irrigué par des voiries traversantes Est-Ouest et surtout par un mail vert du Sud au Nord qui se raccroche à la place centrale ;
- Au Centre, un secteur commercial et d'équipements publics organisés autour de la place centrale ;
- Sur l'ensemble du quartier, réalisation d'une trame verte dont le point d'orgue est le parc d'une superficie d'environ 2 hectares dont les aménagements permettront la promenade et les jeux collectifs de plein air ;

Le second élément de cette trame verte sera le mail planté des entreprises (1 hectare). Ces deux éléments se redistribuent le long des rues Faidherbe, des Minimés, Litolff et l'actuelle rue Guynemer par un traitement vert des cheminements piétons.



## ■ L'esquisse de plan de masse

Trois échelles se dégagent de l'organisation du quartier :

- l'échelle de la rue Faidherbe (22 m de largeur) constituée par un front bâti (R+5+Attique)
- l'échelle plus domestique des îlots intérieurs autour du parc et du mail des entreprises (R+3+Attique)
- L'échelle de liaison avec le bâti existant sous forme de maisons de ville (R+1+Attique) sur la voie nouvelle parallèle à l'allée des Dames.

Le secteur Nord est marqué par le secteur résidentiel entourant le parc urbain.

Le front bâti de la rue Faidherbe est composé de bureaux, de logements et de commerces en Rez-de-Chaussée.

Le secteur Sud est entièrement dédié aux activités, qu'elles soient tertiaires ou secondaires.

La trame verte est constituée d'arbres d'alignement présents sur l'ensemble du projet. Cette trame peut être prolongée en direction de Courbevoie, Bécon-Bruyères et Colombes. Les plantations d'alignement de l'axe Nord/ Sud en contact avec le parc seront prolongées. Des percées visuelles seront aménagées afin de mettre en valeur les placettes autour du parc.

La rue Faidherbe structurant le futur quartier des Bruyères aura pour rôle de relier le carrefour de l'Europe à la rue de Bois-Colombes.

Cette voie doit assurer la liaison Est / Ouest entre la Garenne-Colombes, Courbevoie et Asnières.

La liaison transversale Nord / Sud existante se divise depuis la rue Pasteur le long du lycée et récupère la voie à double sens Nord/ Sud qui borde le parc urbain.

Au Nord/ Ouest du croisement des axes, un réseau de rues à priorité piétonnes irrigue les îlots bordant le parc.

Au Sud/ Est les îlots d'activités sont séparés par des voies privées desservant le mail des entreprises. Une nouvelle voie à 17m reliera le quartier à la rue de Bois-Colombes via la gare S.N.C.F.

## ■ Traitement des espaces majeurs

### ✓ La rue Faidherbe

L'élargissement de la rue Faidherbe à 22 mètres de largeur et sa mise en circulation dans les deux sens augmentera les échanges entre les axes principaux notamment le carrefour de l'Europe, la RD 908 et la place de Belgique à la Garenne. La rue Faidherbe participera au désenclavement du quartier des Bruyères avec les quartiers limitrophes.

Cette rue donnera l'image de ce quartier aux automobilistes qui le traverse ou qui y viennent pour la première fois. Elle marquera également la porte d'entrée Ouest de la ville

Elle intègre deux voies à double sens de circulation avec des stationnements bilatéraux de 2,50m de large et des trottoirs de 5 mètres. La trame verte apparaîtra sous forme d'arbres d'alignement plantés tous les 10 mètres ce qui permet le stationnement de deux véhicules entre chaque intervalle. Le choix d'arbres de hautes tiges permet de dégager la vue de la galerie commerçante depuis la rue tout en contribuant à sa mise en valeur paysagère.

### ✓ La place centrale

La transition entre le projet et l'existant (articulation Nord/ Sud reliant l'Hôtel de Ville, la rue Faidherbe) est assurée par une grande place s'appuyant sur l'image conviviale des commerces qui la bordent. Cette place constitue le lieu urbain de référence de ce nouveau quartier.

De dimensions généreuses (45m\*65m) elle accueille toutes les fonctions nécessaires à son animation : commerces, services, magasin

populaire, hôtel. Elle peut à terme recevoir un marché forain. Elle accueillera un parking public en sous-sol d'environ 300 places et accessible depuis la rue à priorité piétonne située à l'Est.

### ✓ La place secondaire

Au Nord de la place centrale, la place de l'école, de dimensions moindres (42m\*40m) distribue la circulation vers Bois-Colombes l'école et le parc. Son traitement minéral et ses plantations d'arbres soulignent sa vocation de place rotule.

De cette place, une circulation douce au Nord amène les piétons jusqu'à la cité scolaire Albert Camus ce qui est sécurisant pour le transport des enfants du groupe scolaire vers les installations sportives. À terme une circulation douce pourrait traverser le lycée pour rejoindre directement la rue Henri Litolff. Un mobilier urbain adapté facilitera l'entrée et la sortie des classes ainsi que l'accès à la surface alimentaire située entre les deux places.

### ✓ La placette au droit des pavillons

Elle a un rôle important d'espace de transition avec le quartier pavillonnaire existant. Sa situation à l'angle de la rue Pasteur et des deux voies nouvelles permet d'isoler les pavillons des nuisances dues à la circulation automobile. Sa petite taille et la proximité des arbres d'alignement lui confèrent un aspect intime s'intégrant parfaitement dans le tissu pavillonnaire.

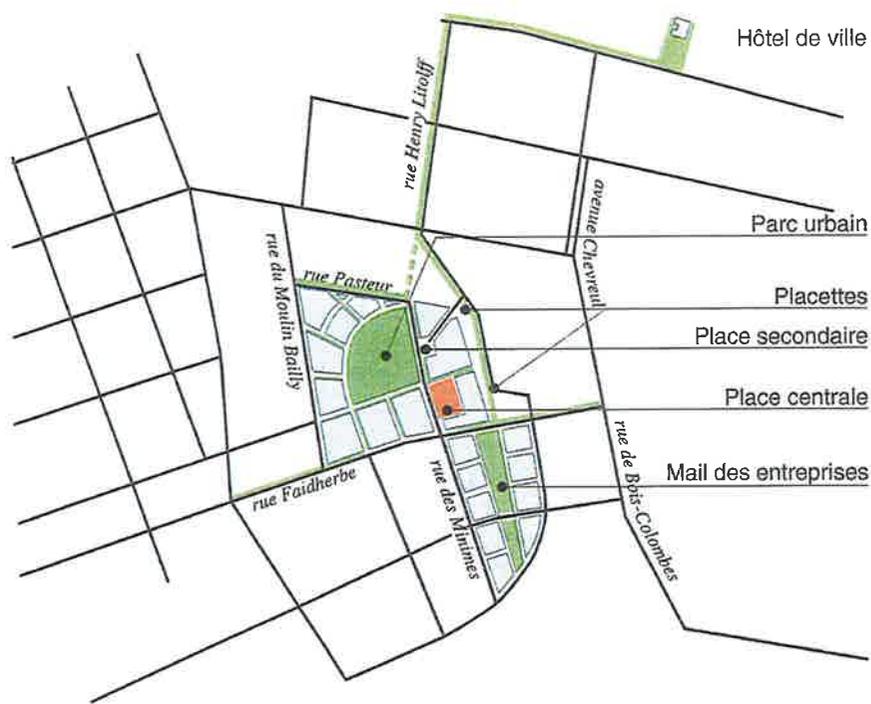
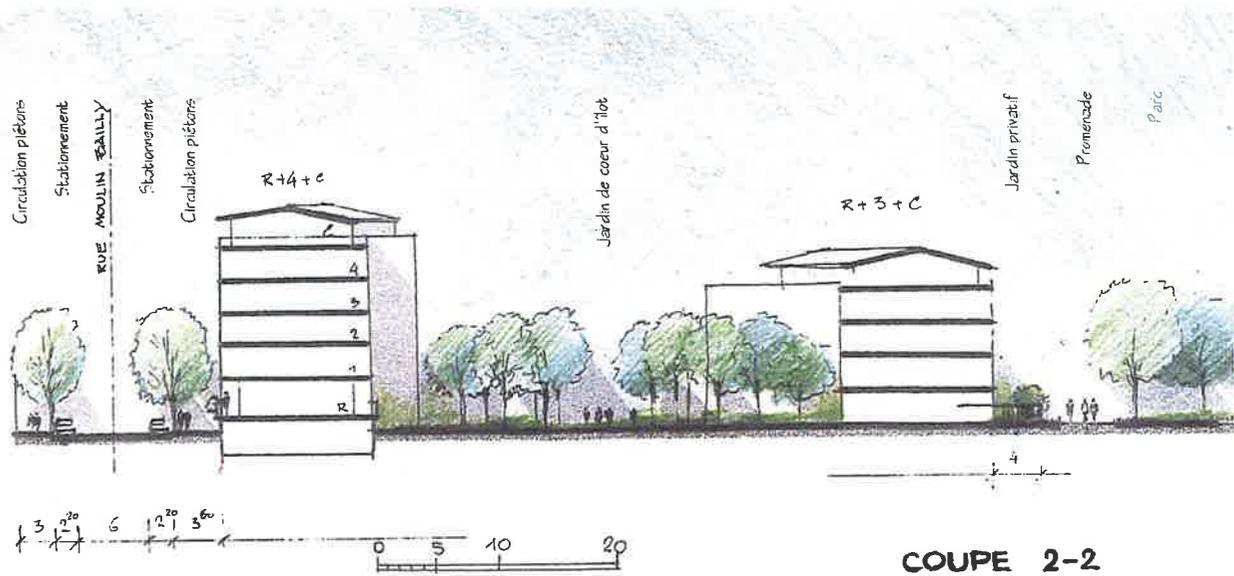
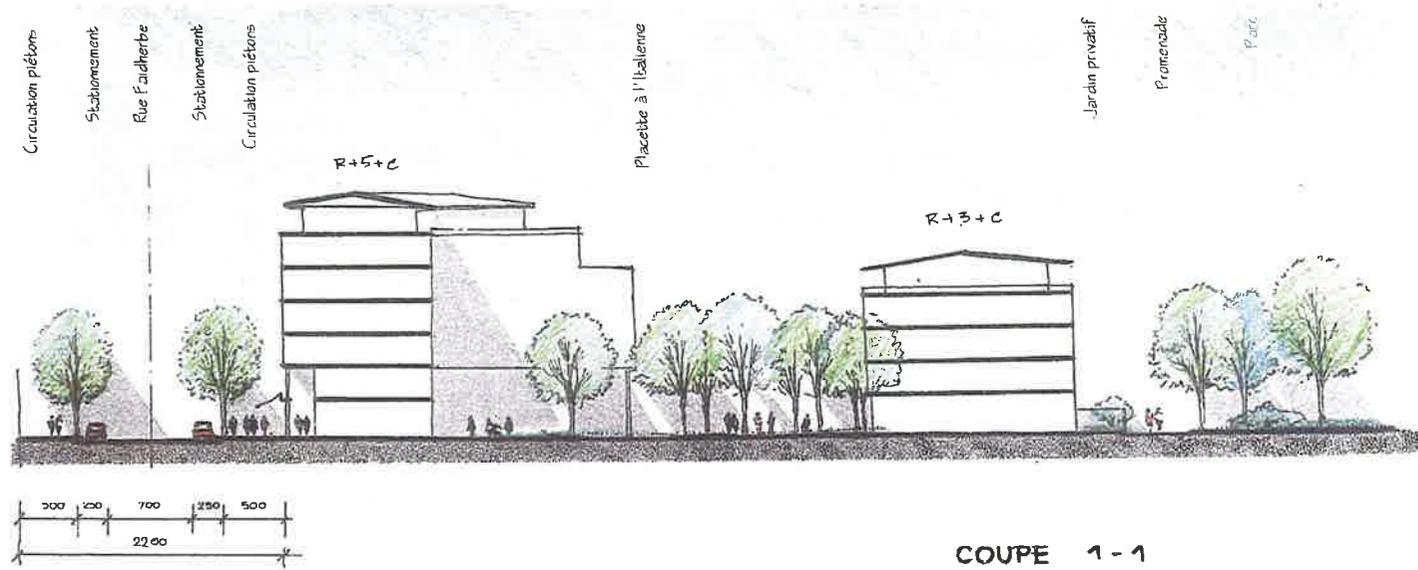
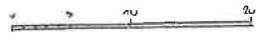
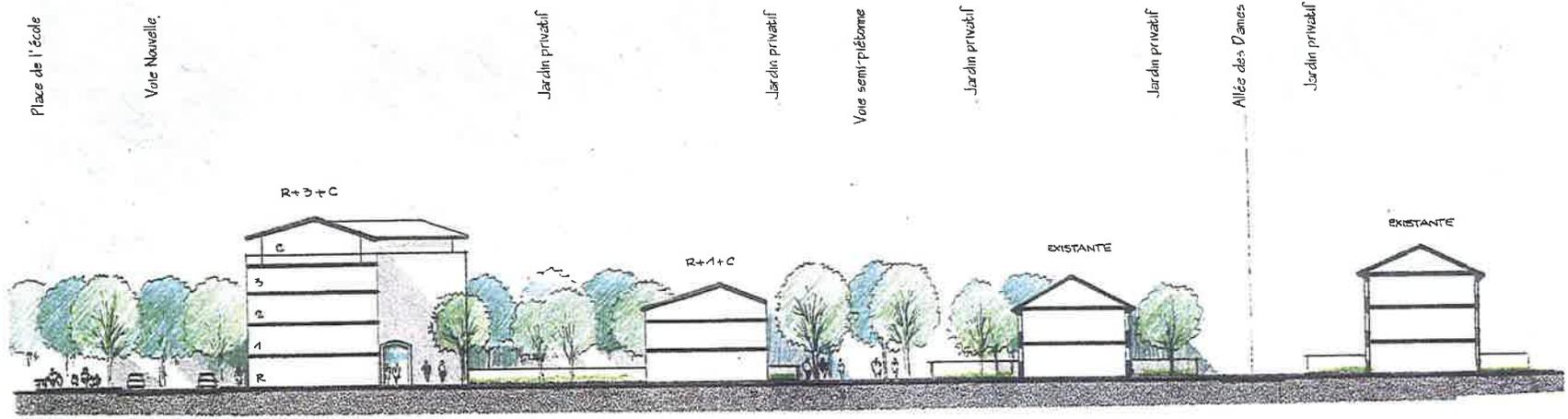
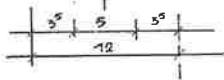
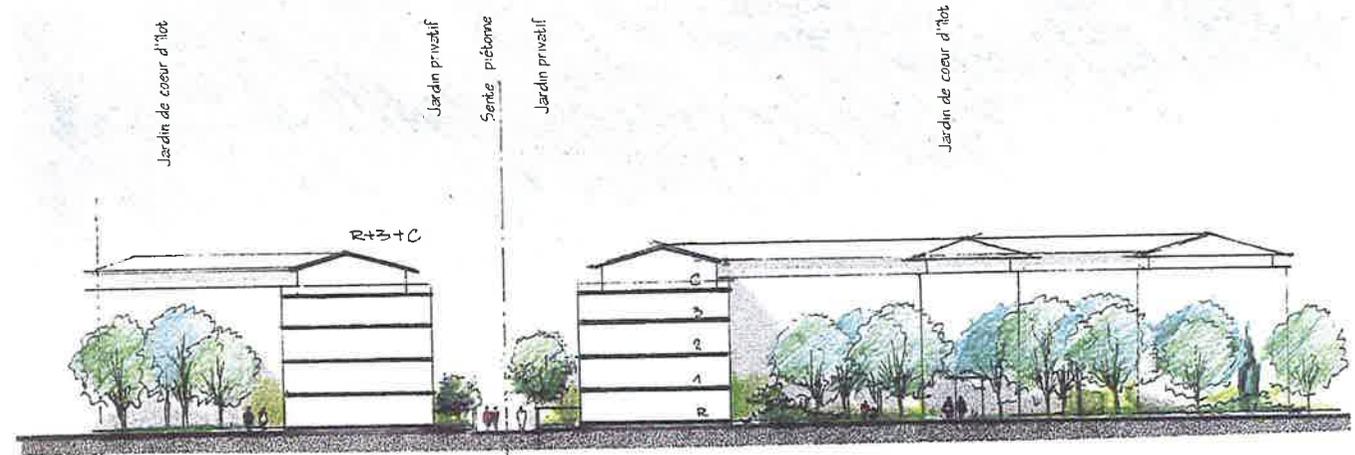
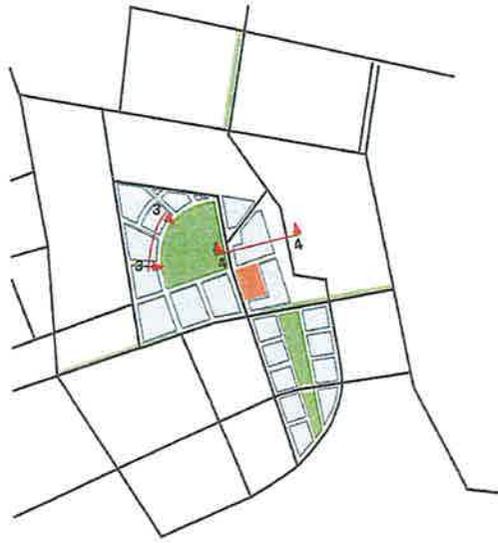


Schéma synthétique

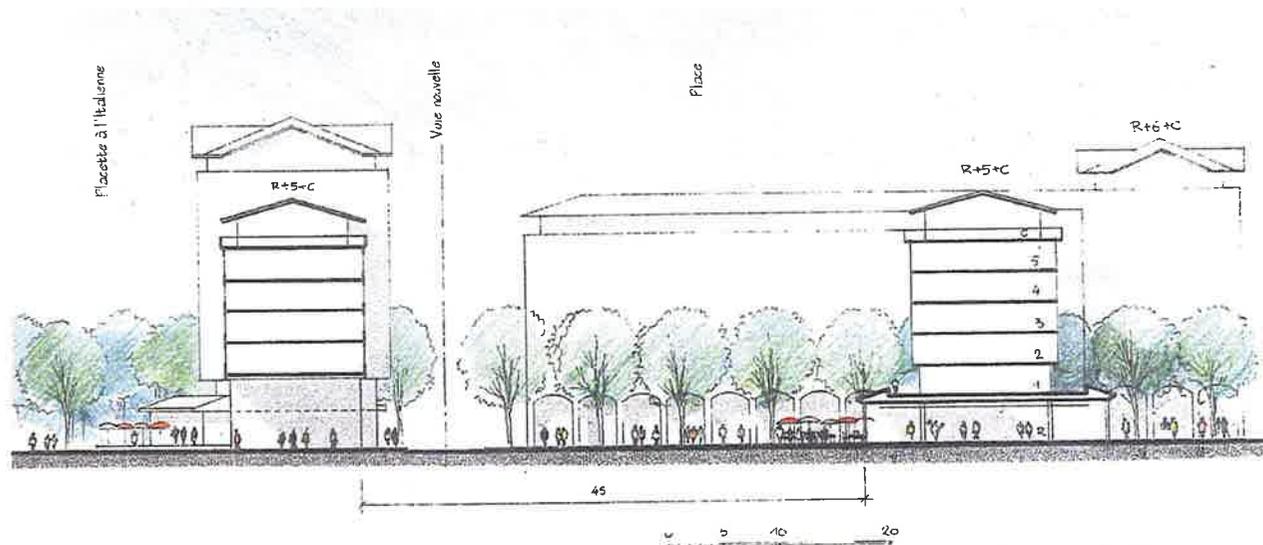




COUPE 4-4



COUPE 3-3



COUPE 5-5



Exemples d'immeubles de bureaux et d'habitation

Deux lieux, à forte identité ponctuent la trame verte du nouveau quartier :

✓ Le parc urbain

Le parc implanté le long de l'axe Nord/ Sud est un lieu de respiration. Ce parc, dont la superficie de 2ha lui donne un rayonnement allant bien au-delà des limites du quartier, est inscrit au SDRIF comme un équipement d'intérêt départemental. La place centrale ainsi que les placettes en périphérie permettent de marquer les différents équipements autour du parc. Un périmètre de plantation d'arbres à hautes tiges servira de filtre avec les immeubles environnants.

La transition avec les îlots d'habitation est assurée par une promenade bordée de jardins privatifs clos (de 3,5m de profondeur).

✓ Le mail des entreprises

Le mail est parallèle à l'axe Nord/ Sud et prend naissance rue Raoul Nordling pour se développer jusqu'à la rue Faidherbe. Il a été conçu dans un esprit différent de celui du parc afin de créer une séquence végétale à part entière. Il peut être le support d'une promenade pour piétons ou cyclistes. Il organise le tissu économique de ce quartier et doit être aménagé comme étant l'élément déterminant le standing de ce quartier d'affaires. Il est structuré à l'Ouest par une voie desservant de part et d'autre des stationnements linéaires de surface.

Le mail se prolonge au-delà de cette voie par des sentes piétonnes privées menant au cœur de chaque îlot de bureaux et d'activités. Les jardins intérieurs sont représentatifs de l'image des entreprises. A l'Est, le mail est bordé par les îlots de bureaux et d'activités. Le décor urbain se veut plus présent que dans le parc pour répondre aux besoins de détente de proximité du personnel des entreprises, il recevra une diversité de traitements paysagers qui identifiera chaque saison.

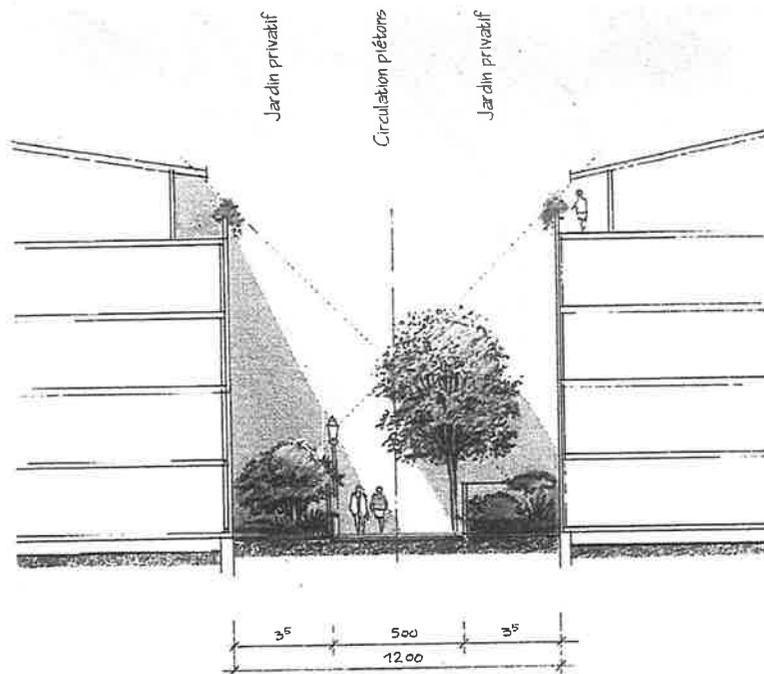
✓ Les traitements de cœur d'îlot sont regroupés en trois catégories :

Au Nord,

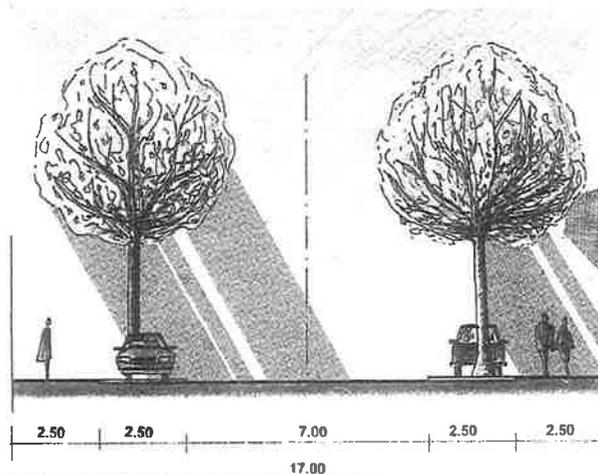
- les cœurs d'îlots d'habitations sont arborés, à usage privé, et fermés le soir.
- les cœurs d'îlots de programme mixte à proximité de la place centrale, font partie des espaces parapublics, ils sont traités comme des "placettes à l'italienne" avec un revêtement plus minéral, accueillant éventuellement les terrasses des commerces situés au Rez-de-Chaussée.

Au Sud,

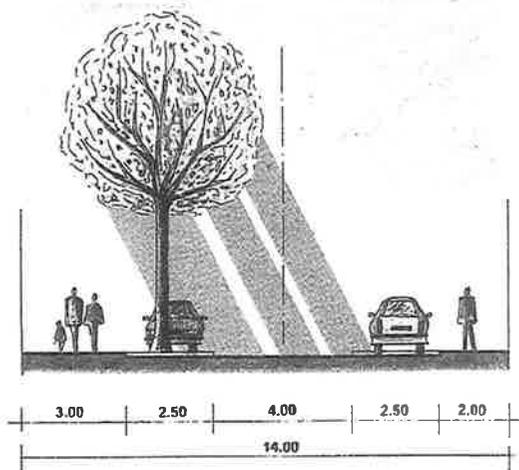
- les cœurs d'îlots de bureaux ou d'activités sont arborés et sont traités en partie en espaces de contemplation et de détente pour les entreprises.



Circulations douces menant au parc



Rue des Minimes



Rue Raoul Nordling

## ■ Circulation et stationnement

### ✓ Gabarits des voies

La rue Faidherbe sera portée à 22 mètres entre alignements de façade.

La rue du Moulin Bailly sera élargie au minimum à 17 mètres pour recevoir une circulation en double sens. Elle permettra d'irriguer par l'Ouest le quartier résidentiel et comportera des stationnements bilatéraux.

La rue des Minimes et son prolongement au Nord vers la rue Pasteur seront calibrées à 17m, à double sens, avec du stationnement bilatéral. Quelques pincements seront autorisés pour mieux organiser la place centrale.

Les voies à priorités piétonnes d'accès au parc permettent la desserte des parkings résidentiels, elles seront traitées à « plat » sur une largeur de 5m et accompagnées de jardins privatifs de part et d'autre.

Les voies résidentielles situées au Nord/Est sont calibrées à 12m. Le caractère pavillonnaire de la voie est renforcé par un traitement à « plat » avec des plantations d'arbres en quinconce.

La rue Raoul Nordling est calibrée à 14m et ce, pour recevoir une circulation en sens unique ainsi que des stationnements bilatéraux et des trottoirs. A noter toutefois que cette rue comportera une seule rangée d'arbres d'alignement coté Ouest étant donné la trop grande proximité avec les emprises SNCF coté Est.

### ✓ Le stationnement

Le nouveau quartier des Bruyères comportera des parcs de stationnements souterrains privés pour chaque programme et un public situé sous la place centrale.

Un grand nombre de places de stationnement en surface seront disponibles

- le long du mail des entreprises
- le long des rue Faidherbe et Moulin Bailly
- rue des Minimes
- sur les voies secondaires

La capacité générale de stationnement répondra aux besoins générés par les logements et les activités du quartier.

### ✓ Les transports en commun

La proximité des gares SNCF des Vallées et de Bécon-Bruyères facilite la desserte des activités situées sur le quartier.

La ligne de bus 178 circule dans les deux sens.

### ✓ Les piétons

Les circulations douces (5m de largeur) accompagnent le piéton vers le parc depuis la rue du Moulin de Bailly et la rue Faidherbe ainsi qu'à travers le mail des entreprises et enfin la rue Raoul Nordling.

De larges trottoirs borderont systématiquement les commerces.

## ■ Le programme prévisionnel

### Programme prévisionnel des constructions en m<sup>2</sup> S.H.O.N.

Programme	TOTAL
Logements	50 000
Bureau	65 000
Activités	35 000
Commerces	7 500
Hôtel-Services	7 500
<b>TOTAL</b>	<b>165 000</b>

Rappel : 10 000 m<sup>2</sup> SHON supplémentaires sont prévus pour le relogement des occupants du site :

- environ 2 500 m<sup>2</sup>SHON pour le logement
- environ 7 500 m<sup>2</sup>SHON pour les activités et les bureaux

### Programme des équipements publics

Ecole	8 classes
Parking ouvert au public	300 places
Parc	20 000 m <sup>2</sup>

### Superficie approximative des espaces et terrains publics créés par l'opération en vue de leur rétrocession à la commune

Secteur	Nord	Sud	TOTAL	S.N.C.F.	TOTAL
<b>Equipements</b>					
Places - Rues	15 525	8 217	23 742	5 000	28 742
Parc - Mail	20 000	9 500	29 500		29 500
Equipements de superstructure	4 000		4 000		4 000
<b>TOTAL</b>	<b>39 525</b>	<b>17 717</b>	<b>57 242</b>	<b>5 000</b>	<b>62 242</b>



## Partie 3

# Analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents sur l'environnement

## 3-1 EFFETS DU PROJET SUR LE CONTEXTE COMMUNAL

### ■ Effets sur la population

L'impact en terme de population résidente est très important dans ce secteur caractérisé aujourd'hui, pour l'essentiel, par la présence d'importants locaux industriels.

En effet, à l'heure actuelle, le site du projet compte un nombre très faible de logements encore occupés (environ une quarantaine). Or, si on évalue le nombre de logements à construire dans le cadre de l'opération, sur la base d'un programme d'habitation de 50 000 m<sup>2</sup> SHON et en considérant une taille moyenne par logement (toutes catégories confondues) de 85 m<sup>2</sup> SHON, celui-ci devrait atteindre environ 600 logements à terme.

A partir de ce nombre de logements, il est possible de déduire la population résidentielle future en utilisant le nombre moyen d'occupants par résidence principale.

D'après les informations fournies dans le chapitre 1 de la présente étude d'impact concernant "Le logement et ses évolutions", ce nombre moyen d'occupants par résidence principale était de 2,21 en 1990 pour la commune de Bois-Colombes.

Cependant, d'après les observations faites dans d'autres opérations d'aménagement comparables réalisées dans la région Ile-de-France, il apparaît que le nombre moyen d'occupants est supérieur à celui calculé sur l'ensemble de la commune et atteint en général, un niveau proche de 2,5 personnes par résidence principale.

Cela explique pourquoi ce chiffre sera utilisé dans le cas présent pour évaluer la population résidentielle future sur le site.

Il est possible de justifier ce choix par certains atouts offerts par le site de l'opération, notamment :

- la proximité du quartier d'affaires de la Défense et les futures installations d'activités et de bureaux de la ZAC qui permettront d'accroître la population active de la ville de Bois-Colombes. La taille des ménages inclus dans cette catégorie de population est en moyenne plus élevée que celle observée dans l'ensemble de la commune,
- le programme d'équipements publics et, en particulier, les équipements scolaires prévus

en maternelle et en élémentaire qui représentent un facteur important d'attractivité des jeunes ménages ayant des enfants en âge d'être scolarisés.

Par conséquent, si l'on considère que le nombre d'occupants par résidence principale est de 2,5 environ, alors, on peut estimer que la population résidentielle sur le site, grâce à la réalisation du projet, sera de 1 500 personnes environ.

Il convient d'ajouter à cette population les occupants actuels du site qui auront opté pour la solution du relogement.

Outre l'impact en terme de population permanente, il faut tenir compte des futurs occupants du programme hôtelier comprenant 2 500 m<sup>2</sup> SHON équivalent à 80 chambres environ, ainsi que ceux d'un projet de résidence-service.

### ■ Effet sur les emplois

Outre les superficies de logement, le programme de construction du quartier des Bruyères comporte des superficies affectées à des bureaux, des activités, un hôtel, des services, des commerces et une résidence-service.

Ces activités sont génératrices d'emplois sur le site de l'opération. Certaines d'entre elles permettront également de créer des emplois en dehors du site par le biais de la sous-traitance et des emplois induits dont profitera une partie de la commune de Bois-Colombes.

Un certain nombre de ratios répertoriés par type d'activité et utilisés pour ce type d'opération dans les Hauts-de-Seine, ont été repris afin d'établir le nombre d'emplois prévus sur le site à terme. Ces ratios sont les suivants :

	Bureaux m <sup>2</sup> SHON	Activités m <sup>2</sup> SHON	Commerces m <sup>2</sup> SHON	Services m <sup>2</sup> SHON
1 emploi créé pour .....	18	40	50	50

A partir du programme de construction des différentes catégories prévus, et sur la base des ratios cités auparavant, il est donc possible d'évaluer le nombre d'emplois créés par l'opération :

	Bureaux		Activités		Commerces		Services	
	SHON totale m <sup>2</sup>	Emplois créés						
Totaux	65 000	3 610	35 000	875	7 500	150	1 000	20

Il convient d'ajouter aux chiffres énoncés dans ce tableau, le nombre d'emplois créés :

- par la résidence service (4 000 m<sup>2</sup> SHON), soit environ 15 emplois
- par l'hôtel (2 500 m<sup>2</sup> SHON), soit environ 15 emplois.

Finalement, au terme de l'opération, après évaluation normative selon les hypothèses citées, on aura créé environ 4 685 emplois sur le site.

Si on décompose ce nombre total d'emplois par catégorie, exprimé en pourcentage, on obtient :

Catégories	Emplois en %
Bureaux	77
Activités	18,7
Commerces & services	3,6
Hôtellerie et résidence service	0,7

Le départ d'Hispano-Suiza, qui représentait en 1990 près de 1 500 des 7 333 emplois que comptait la commune (soit un peu plus de 20%), signifie la fin d'une période industrielle remarquable pour la ville de Bois-Colombes. Ce départ est, en fait, un des épisodes de la tendance inéluctable de la délocalisation des installations industrielles en direction de la grande couronne de la région parisienne,

justifiée par des impératifs économiques (développement de la sous-traitance...) et urbains importants (présence d'industries de plus en plus mal vécue en milieu urbain, notamment à cause de la pollution qu'elles représentent).

L'opération va donc permettre de re-dynamiser un site en perte de vitesse en le réorientant vers de nouvelles vocations de type tertiaire. Elle va également participer au rééquilibrage de l'activité avec l'habitation en agissant significativement sur le taux d'emploi de la commune de Bois-Colombes (en 1990, le taux d'emploi était de 0,60).

Les autres activités présentes, autre qu'Hispano-Suiza, pourront être relogées sur le site si leurs activités correspondent aux nouvelles vocations et qu'elles ne sont pas source de nuisances pour la future population.

Une réserve de densité a été prévue à cet égard.

## ■ Effets sur les finances communales

Afin d'évaluer les impacts de la réalisation d'une telle opération sur les finances communales, une étude spécifique a été effectuée par une société de conseil auprès des collectivités locales à partir des informations sur les éléments du programme des constructions et des hypothèses concernant notamment le rythme de commercialisation et les délais de livraison de ces mêmes éléments fournis par la société R.D.E.

Le développement de nouvelles activités professionnelles (bureaux, activités, services et commerces) sur le territoire de Bois-Colombes induit de nouvelles recettes fiscales pour la commune (produit de la taxe professionnelle et produit de la taxe foncière sur les propriétés bâties). Il en est de même par le biais de la réalisation de logements (produit de la taxe d'habitation et produit de la taxe foncière sur les propriétés bâties).

### Retombées fiscales induites par les nouvelles activités

#### *Taxe professionnelle*

Concernant le produit de la taxe professionnelle liée aux nouvelles activités, celui-ci a fait l'objet de deux simulations :

La première repose sur les textes en vigueur avant la loi de finances pour 1999 et la prise en compte du taux communal actuel (13,95%).

La seconde prend en compte la réforme fiscale prévue en loi de finances pour 1999 et notamment la suppression progressive de la fraction « salaires » des bases brutes de taxes professionnelles, ainsi que la suppression de la « Réduction pour Embauche et Investissement » (R.E.I.) dont bénéficient les établissements pour lesquels ces bases évoluent plus vite que l'indice des prix à la consommation.

En 1998, le produit global de la taxe professionnelle perçu par la commune était de 24,34 MF (la part d'Hispano-Suiza représentait à elle seule 11,52 MF, soit 47% du produit global).

La cessation d'activité des usines Hispano-Suiza sur le site de Bois-Colombes devant intervenir courant 1999, celle-ci se traduira, par conséquent, par une perte de recettes fiscales de 11,52 MF.

La réalisation de l'opération permet à terme :

- d'après la première simulation, de générer un produit supplémentaire d'environ 21,75 MF, portant le produit global communal à 34,57 MF, soit un peu plus de deux fois et demi le produit actuel calculé sans la contribution d'Hispano-suiza

- d'après la seconde simulation, de générer un produit supplémentaire d'environ 13,68 MF, portant le produit global communal à 26,50 MF, soit un peu plus de deux fois le produit actuel calculé sans la contribution d'Hispano-suiza.

### *Taxe sur le foncier bâti liée aux activités*

Actuellement, le produit global de la taxe sur le foncier bâti liée aux activités sur l'ensemble de la commune est de l'ordre de 21,4 MF.

Calculée sur la base du taux communal actuel et en considérant notamment l'hypothèse selon laquelle les bases brutes de la taxe sur le foncier bâti correspondent à 15 % des bases brutes de taxes professionnelles (en 1997, cette part était de 13% au niveau national), le produit de la taxe sur le foncier bâti généré par les nouvelles activités sera égal, d'après les simulations, à 3,32 MF en 2005.

D'après les informations fournies par les services fiscaux de la ville de Bois-Colombes, le produit fiscal au titre de la taxe sur le foncier bâti versé par Hispano-Suiza était d'environ 0,28 MF.

Le produit supplémentaire généré par l'opération, calculé sur la taxe du taux en vigueur en 1998, serait alors équivalent à 3,04 MF.

**Retombées fiscales induites par les logements**

La création de nouveaux logements sur le territoire de Bois-Colombes induit de nouvelles recettes fiscales pour la commune : produit de la taxe d'habitation et produit de la taxe sur le foncier bâti.

Les retombées fiscales induites par les nouveaux logements ont été évaluées à partir des hypothèses suivantes :

- la valeur locative moyenne des logements est égale à la valeur locative moyenne du département des Hauts-de-Seine pour 1997 (dernière information connue), soit 25 637 F,
- le programme comprend 600 logements, dont 100 logements sociaux exonérés de la taxe sur le foncier pendant une durée de 15 ans,
- les produits de la taxe d'habitation et de la taxe sur le foncier bâti supplémentaires ont été calculés à partir des taux communaux de 1998 (soit 13,45% pour la taxe d'habitation et 11,92% pour la taxe sur le foncier bâti).

Actuellement, le site n'est occupé que par une quarantaine de logements, leur part dans le produit global de la taxe d'habitation et de la taxe sur le foncier bâti liée au logement est donc négligeable.

Le rendement fiscal de l'opération en terme de logement peut alors être considéré comme un apport net.

**Taxe d'habitation**

Sur la base des hypothèses précédemment citées, le rendement fiscal de l'opération en matière de taxe d'habitation sera égal à 1,55 MF.

Actuellement, le produit global de la taxe d'habitation perçu par la commune est de 25,2 MF, et la réalisation de l'opération conduirait à une croissance de ce produit de 6%.

**Taxe sur le foncier bâti**

Les logements sociaux étant exonérés de taxe foncière sur le bâti pendant 15 ans, le rendement fiscal de l'opération, à son terme, est calculé à partir des bases nettes taxables générés par les autres logements. Ces nouvelles recettes représentent environ 0,76MF.

Actuellement, le produit global de la taxe sur le foncier bâti perçu par la commune est de 21,4 MF, et la réalisation de l'opération conduirait à une croissance de ce produit d'environ 4%.

	Taux en %	Bases nettes taxables (en MF)	Produit fiscal (en MF)
<b>Activités</b>			
- Taxe professionnelle*	13,95	98,08	13,68
- Taxe sur le foncier bâti	11,92	27,84	3,32
<b>Produit fiscal lié aux activités</b>			<b>17,00</b>
<b>Logements</b>			
- Taxe d'habitation	13,45	11,54	1,55
- Taxe sur le foncier bâti	11,92	6,41	0,76
<b>Produit fiscal lié aux logements</b>			<b>2,31</b>
<b>Produit fiscal total</b>			<b>19,31</b>

\* Prise en compte de la réforme de la taxe professionnelle

**Tableau récapitulatif du produit fiscal annuel total généré par l'opération à terme**

Le calendrier prévisionnel des recettes fiscales de l'opération figurant ci-après a été établi à partir des hypothèses suivantes :

- la commercialisation du programme commence en l'an 2000 et s'étale sur une période de 3 ans (terme : fin 2002),
- il existe un décalage d'un an entre l'année de livraison du programme et sa première année d'imposition,
- il existe un décalage de 30 mois entre la commercialisation d'un programme et sa livraison.

Ainsi, la commune de Bois-Colombes devrait percevoir des recettes fiscales à compter de 2003.

Le rendement fiscal global, à terme, est obtenu en 2005.

	Calendrier prévisionnel des recettes		
	2003	2004	2005
<b>Activités</b>			
- Taxe professionnelle	3,29	9,09	13,68
- Taxe sur le foncier bâti	0,79	2,18	3,32
<b>Logements</b>			
- Taxe d'habitation	0,31	0,93	1,55
- Taxe sur le foncier bâti	0,15	0,46	0,76
<b>TOTAUX</b>	<b>4,54</b>	<b>12,66</b>	<b>19,31</b>

#### Impacts nets de l'opération en terme de recettes fiscales (horizon 2005)

Taxe professionnelle	Montant MF
<i>Produit communal perçu en 1998</i>	<b>24,34</b>
Perte estimée par le départ d'Hispano-Suiza	11,52
Rendement fiscal de l'opération à terme	13,68
<i>Produit communal évalué à l'issue de l'opération</i>	<b>26,50</b>

Taxe sur le foncier bâti	Montant MF
<i>Produit communal perçu en 1998</i>	<b>21,40</b>
Perte estimée par le départ d'Hispano-Suiza	0,28
Rendement fiscal de l'opération à terme pour les nouvelles activités	3,32
Rendement fiscal de l'opération à terme pour les nouveaux logements	0,76
<i>Produit communal évalué à l'issue de l'opération</i>	<b>25,20</b>

Taxe d'habitation	Montant MF
<i>Produit communal perçu en 1998</i>	<b>25,20</b>
Rendement fiscal de l'opération à terme	1,55
<i>Produit communal évalué à l'issue de l'opération</i>	<b>26,75</b>

Finalement d'après cette étude, on observe un meilleur rendement fiscal aussi bien en terme de taxe professionnelle que sur le foncier bâti et de taxe d'habitation à l'issue de l'opération par rapport à la situation actuelle.

## ■ Effets sur les équipements publics

### Les équipements scolaires

Consécutivement à cette opération et comme indiqué dans le paragraphe de la présente étude d'impact intitulé "les effets sur la population", le poids de la population devient plus important dans le secteur défini par le périmètre de la ZAC.

La nouvelle population permanente sera en grande majorité composée de jeunes ménages actifs. Aussi, il est nécessaire de réaliser une estimation des besoins induits en équipements scolaires.

Sur la base d'un programme de 600 logements environ, et de ratios de scolarisation utilisés habituellement pour ce type d'opération, à savoir :

- 0,15 enfant /par logement en école maternelle,
- 0,20 enfant /par logement en école élémentaire,

on peut envisager pour l'ensemble de la ZAC :

- 90 enfants en âge d'être inscrits en maternelle,
- 120 enfants en âge d'être inscrits en élémentaire.

En considérant un effectif moyen de 25 à 30 élèves par classe, on peut estimer les besoins en équipements scolaires liés à l'opération de :

- 3 classes en école maternelle,
- 4-5 classes en école élémentaire.

Cette estimation signifie que la création de 8 classes serait nécessaire pour répondre aux besoins en équipements scolaires de l'opération.

La carte scolaire concernant les écoles élémentaires a fait l'objet récemment d'une modification suite à la construction de l'école Henri Litolff dans l'îlot situé entre la rue du même nom et les voies ferrées près de la gare "Les Vallées". Cette école, qui ouvrira à la rentrée prochaine, comprend 8 classes (maternelles et élémentaires).

Concernant les écoles maternelles, l'opération est située dans le secteur scolaire de la maternelle Pierre Joigneaux (170 rue P. Joigneaux) qui compte 7 classes.

L'opération prévoit cependant de couvrir ses propres besoins en matière d'équipements scolaires par la création d'une école de 8 classes prévue au programme des équipements publics de la ZAC.

S'agissant des collèges et des lycées, compte tenu des établissements existants, la commune dispose d'équipements suffisants pour l'accueil des nouveaux élèves de la ZAC.

### Les équipements de proximité

Comme l'indique le chapitre «*les équipements publics*» de la partie 1 de la présente étude, les équipements publics existants à l'échelle de la commune sont suffisants pour répondre aux besoins de la population bois-colombienne.

L'importance du programme de logements nécessitera d'autres équipements de proximité dans le cadre de la ZAC. 500m<sup>2</sup> SHON seront réservés à rez-de-chaussée d'immeubles pour la réalisation d'équipements de proximité tel que des salles de réunions pour les associations, halte-garderie, équipements administratifs, etc.

## ■ Effets sur la circulation automobile

### Analyse de la situation actuelle

D'après les comptages effectués par la société ACTIS lors des 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup> semaine du mois de Janvier 1999, il apparaît que :

- la rue Nordling (sens unique) supporte un trafic journalier de l'ordre de 4 300 véhicules, avec une pointe de 4 600 véhicules le Vendredi.

Le taux de poids lourds est de l'ordre de 5,6 % (soit 220 à 270 poids lourds par jour). Le matin, le trafic est inférieur à 200 véhicules par heure en moyenne dont 15 à 20 poids lourds.

Ce trafic est maximum à l'heure de pointe du soir avec près de 500 véhicules dont 10 à 15 poids lourds.

- La rue Faidherbe (sens unique) supporte un trafic journalier de 4 100 véhicules, avec une pointe de 4 400 véhicules le Vendredi.

Le taux de poids lourds est de l'ordre de 5,8 % (soit 220 à 250 poids lourds par jour). Le matin, le trafic dépasse 400 véhicules par heure.

Le soir, le trafic est d'un peu plus de 300 véhicules par heure.

- La rue Pasteur (double sens) supporte un trafic journalier de 6 000 véhicules. Le flux maximum est dans le sens Nord/Est le matin (600 véhicules/heure) et, Est/Nord le soir (500 véhicules/heure).  
Le taux de poids lourds est de l'ordre de 1 % (environ 60 véhicules).

D'après l'ensemble des données, il apparaît que :

- les trafics maximum restent inférieurs à la capacité d'une file de circulation en section courante ;
- Un nombre de véhicules entrant le matin de 1 330 ;
- Un nombre de véhicules sortant le matin de 1 196 ;
- Un nombre de véhicules entrant le soir de 1 081 ;
- Un nombre de véhicules sortant le soir de 1 156.

En prenant l'hypothèse que les trafics de pointe génèrent 20% de circulation dans le sens opposé (départ en rdv, gardiennage, entretien...).

On obtient que les résidents actuels génèrent :

- le matin 200 véhicules (170 en entrée, 30 en sortie),
- le soir 100 véhicules (80 en sortie, 20 en entrée).

### Le trafic généré par la ZAC

L'estimation du trafic engendré par la ZAC se base :

- sur la désaffectation des activités existantes
- sur le programme de constructions neuves sur 165 000 m<sup>2</sup> de SHON (en intégrant l'hypothèse d'une résidence-services)
- et sur la réimplantation d'une partie des activités actuelles sur 10 000 m<sup>2</sup> de SHON.

Les hypothèses propres à chaque composante de ce programme concernant la génération de trafics en entrée et sortie fait apparaître que l'opération génère :

- 2 153 véhicules le matin ( 666 émis et 1 487 attraits),
- 2 323 véhicules le soir ( 1 458 émis et 865 attraits).

Type d'occupation	Heure de pointe du matin (HPM)		Heure de pointe du soir (HPS)	
	Émission	Attraction	Émission	Attraction
Logements	340	63	63	340
Bureaux	205	1038	829	161
Activités	59	303	239	45
Commerces Services	26	71	312	278
Hôtel-Résidence Service	36	12	15	41
<b>Sous totaux</b>	<b>666</b>	<b>1487</b>	<b>1458</b>	<b>865</b>
<b>Totaux HPM et HPS</b>	<b>2 153</b>		<b>2 323</b>	

*Le trafic généré par la ZAC*

Compte tenu du trafic actuel généré par le secteur objet de l'opération d'aménagement et qui est destiné à être remplacé, la ZAC représentera (en entrées et sorties) un accroissement de l'ordre de 1 900 à 2 000 véhicules supplémentaires réparti sur la période du matin et entre 2 200 à 2 300 véhicules supplémentaires sur la période du soir.

#### L'impact sur les flux de circulation internes et externes

Ces trafics sont ensuite "distribués" sur la future trame viaire de la ZAC et sur la trame existante environnante, en fonction de leur origine et d'hypothèses relatives à leur destination la plus probable en respectant le principe de la recherche du chemin le plus court.

Les hypothèses d'affectations suivantes ont été prises en compte (en origine comme en destination) pour les cinq grandes destinations extérieures à la ZAC :

- Nord (rue Litolff) 20%
- Nord/Ouest (rue Pierre Joigneaux) 10%
- Est (rue Faidherbe) 20%
- Ouest (rue Faidherbe) 30%
- Sud (rue de Bois-Colombes) 20%

Il est à noter que la voirie nouvelle reliant la rue de Bois-Colombes à la rue des Minimes peut orienter une partie des véhicules de la ZAC vers l'Est et le Sud.

Afin de faciliter et de clarifier l'affectation des trafics, les différents ilots élémentaires figurant dans le schéma organique ont été regroupés en 9 zones :

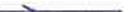
Zones	Ilots
A	1, 2, 3
B	4, 5, 6
C	7, 8
D	9
E	10
F	12, 13, 18
G	14, 15, 16, 17
H	19, 20
I	21, 22

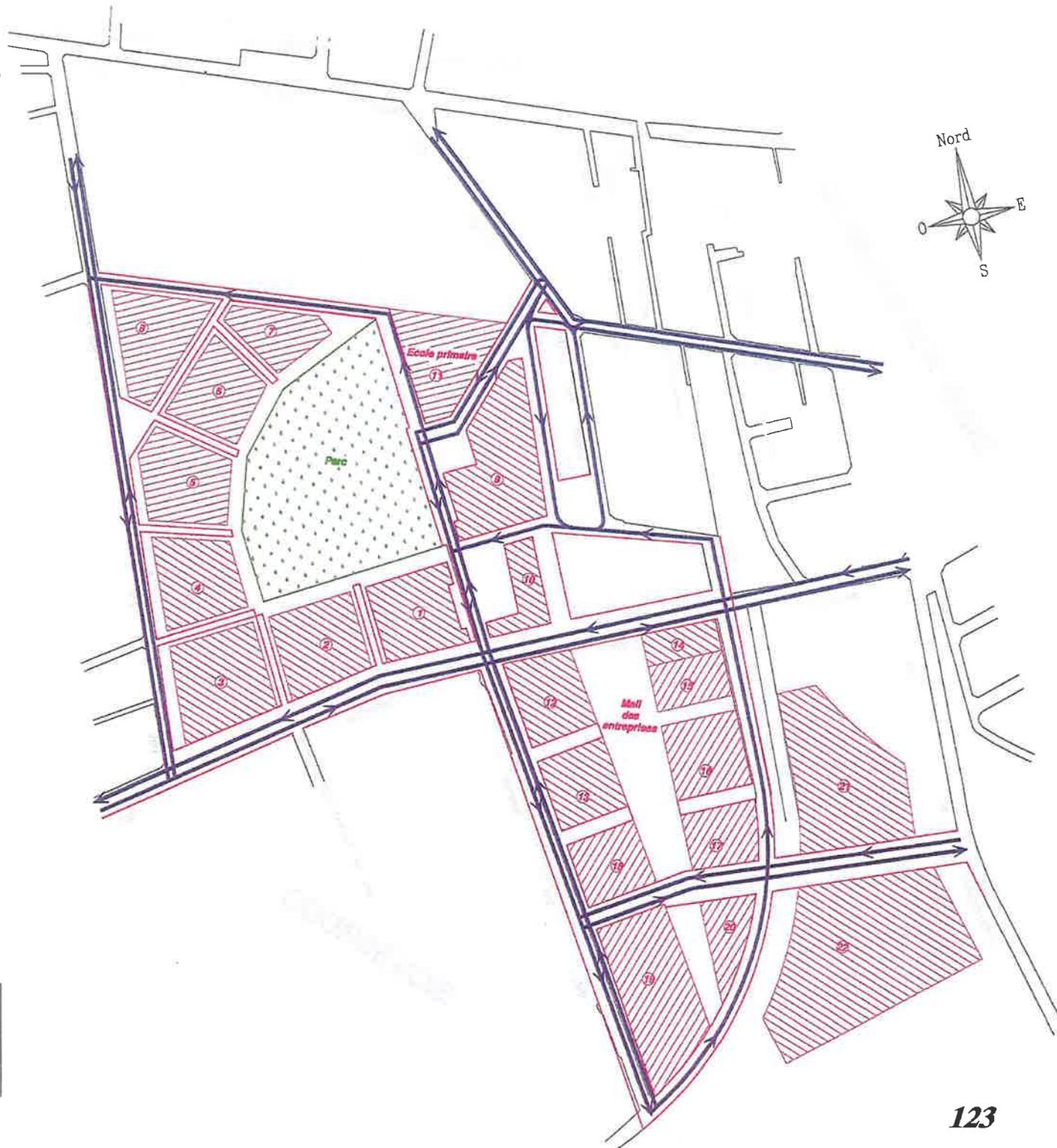
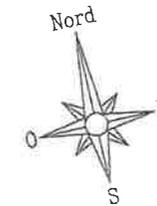
Les schémas ci-joint illustrent les trafics futurs à l'intérieur de la ZAC tout en tenant compte de leur influence sur les trafics externes proches de l'opération.



ETAT PROJETE  
CIRCULATION

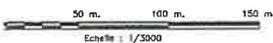
LEGENDE :

-  Voirie existante
-  Voirie projetée
-  Bâti projeté
-  Parc projeté
-  Principe de fonctionnement



NOTA :

Ce document, issu de digitalisations de plans d'échelle inférieures au 1/2000, est donné à titre indicatif et non contractuel, les coordonnées exprimées dans un système local.



**BATT** SUD H10  
12, Av. de Québec-ZA.04 Courtabœuf  
S.P. 043 - 91065 COURTABŒUF CEDEX  
Tél: 01 69 07 34 33  
Fax: 01 69 07 36 98

BOIS COLOMBES  
Date :  
N° :  
Echelle : 1/3000

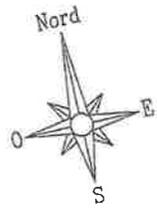


ETAT PROJETE

TRAFFICS LIES A LA Z.A.C.  
HEURE DE POINTE MATIN

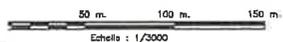
LEGENDE :

- Voirie existante
- Voirie projetée
- Ilots générateurs de trafic
- Nombre de véhicules attirés
- Nombre de véhicules émis
- Trafic par sens de circulation



NOTA :

Ce document, issu de digitalisations de plans d'échelle inférieures au 1/2000, est donné à titre indicatif et non contractuel. Les données exprimées dans un système local.



**BATT** SIUC H10  
12, Av. du Québec-Z.A. Courtois  
93143 COURTOIS CEDEX  
Tel.: 01 80 07 34 33  
Fax.: 01 80 07 38 99

BOIS COLOMBES  
Date : 19/03/1999  
N° : 1195DS14 a  
Echelle : 1/3000



**ETAT PROJETE**

TRAFFICS LIES A LA Z.A.C.  
HEURE DE POINTE SOIR

LEGENDE :

- Voie existante
- Voie projetée
- Ilots générateurs de trafic
- Nombre de véhicules attirés
- Nombre de véhicules émis
- Trafic par sens de circulation



NOTA :

Ce document, issu de digitalisations de plans d'échelle inférieures au 1/2000, est donné à titre indicatif et non contractuel, les coordonnées exprimées dans un système local



**BATT** SUE M10  
12, Av. de Québec-Z.A.de Courtaboeuf  
91193 COURTABOEUF CEDEX  
Tél.: 01 69 07 34 33  
Fax.: 01 69 07 34 99

BOIS COLOMBES  
Date : 19/03/1999  
N° : 1195DS15 @  
Echelle : 1/3000

### Commentaires sur les résultats obtenus et principales conclusions

L'étude permet de connaître le nombre total de véhicules émis ou attirés par la zone, une estimation de leur répartition spatiale et les trafics résultants sur le réseau en intégrant la mise à double sens de la rue Faidherbe.

Par rapport à la situation actuelle, la mise à double sens de la rue Faidherbe aura un impact sur le trafic de l'ensemble rue Latérale / rue Nordling, qui assure actuellement les mouvements Ouest / Est, alors que la rue Faidherbe est orientée dans le sens Est / Ouest, et sur le fonctionnement du rond point de l'Europe (Carrefour RD 908, RD 106, RD 11).

S'agissant d'une sortie nouvelle, l'impact dans le carrefour pourra être limité si le nombre de véhicules nouveaux traversant le carrefour n'est pas trop important (ceci dépend de l'origine des usagers de la voie Latérale).

Le Département des Hauts-de-Seine a prévu de réaliser des enquêtes complémentaires pour analyser ces différents points.

En ce qui concerne la zone d'étude, les tronçons les plus chargés sont actuellement, la rue Faidherbe (surtout le matin), la rue Pasteur (le matin du Nord vers l'Est) et la rue Latérale (le soir).

Si l'on suppose un report total des usagers actuels de la rue Latérale vers la rue Faidherbe, le trafic résultant sur celle-ci atteindrait, sur le tronçon compris entre la rue du Moulin de Bailly et le rond point de l'Europe, une valeur maximum de l'ordre de 1 100 véhicules par heure dans le sens le plus chargé.

Rue Pasteur, le trafic atteindra de l'ordre de 900 véhicules par heure environ le matin dans le sens le plus chargé (du Nord vers l'Est).

Il ressort de cette observation que :

- ✓ L'ensemble des sections courantes de la ZAC peut être dimensionné à une file de circulation par sens, à condition que les carrefours soient aménagés pour satisfaire correctement tous les mouvements tournants,
- ✓ Une attention particulière devra être portée sur la conception du carrefour Pasteur / Allée des Dames et sur le fonctionnement des feux du carrefour Pasteur / Joigneaux.

### ■ Effets sur le stationnement

L'opération, de par l'ampleur de son programme de construction, va engendrer logiquement une demande de places de stationnement plus importante qu'à l'heure actuelle émanant des nouveaux résidents, mais égale-

ment des personnes qui se rendent à leur travail dans la ZAC ainsi que des clients des commerces projetés.

Pour chacune des composantes de l'opération, il est possible d'évaluer les besoins en matière de stationnement en se basant sur le programme prévisionnel de construction et les ratios figurant dans le tableau suivant :

Catégorie	Programme prévisionnel	Norme de stationnement *	Besoins en place de stationnement
<b>Logements sociaux</b>	≈ 100 logements	1 place / logements	100
<b>Autres logements</b>	≈ 500 logements	1,35 place / logements	675
<b>Bureaux</b>	65 000 m <sup>2</sup> SHON	60% de la SHON	1 450
<b>Activités</b>	35 000 m <sup>2</sup> "	25% de la "	325
<b>Commerces</b>	2 500 m <sup>2</sup> "	100% de la "	90
	5 000 m <sup>2</sup> "	60% de la "	110
<b>Hôtel</b>	2 500 m <sup>2</sup> "	40% de la "	35
<b>Services</b>	1 000 m <sup>2</sup> "	60% de la "	20
<b>Résidence-Service</b>	4 000 m <sup>2</sup> "	1 place / 10 chambres	10
	100 chambres		
<b>TOTAL des besoins</b>			<b>2 815</b>

*Remarque 1 : L'évaluation des besoins en matière de stationnement présentée ici a été faite avec l'hypothèse de la réalisation d'une résidence-services d'environ 4 000 m<sup>2</sup> SHON*

*Remarque 2 : Les chiffres figurant dans ce tableau ont été arrondis pour les besoins de l'étude et sont donnés à titre indicatif.*

*\* Lorsque la norme de stationnement est indiquée en pourcentage de la SHON, le nombre de places de stationnement est donné par la division de cette SHON relative par 27 m<sup>2</sup>.*



## 3-2 EFFETS SUR LE SITE ET SON ENVIRONNEMENT

### ■ Modification du paysage urbain

Le projet de réaménagement du Quartier des Bruyères va changer l'image du quartier vis-à-vis des autres quartiers mais surtout de la ville de Bois-Colombes qui profitera beaucoup de ce réaménagement. Comme le Conseil Municipal le soulignait dans sa délibération du 30 juin 1998, l'effort doit porter sur les points suivants :

✓ un aménagement harmonieux de ce nouveau quartier à dominante économique

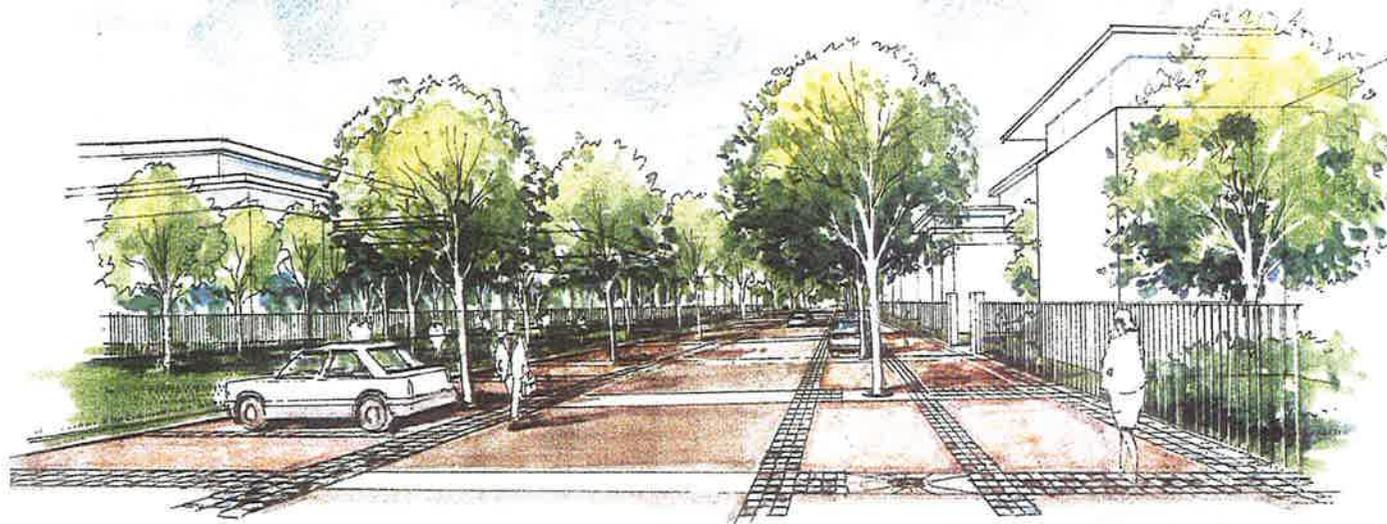
✓ apporter une réponse au SDRIF qui suggère une harmonisation urbaine liée à la mixité des fonctions

✓ la faiblesse actuelle en terme d'espace de respiration d'un secteur regroupant plusieurs communes : Asnières, Courbevoie, la Garenne-Colombes, Bois-Colombes, et la nécessité de prendre en compte la notion de parc et de jardin urbain dans le document d'urbanisme.





Rue Faidherbe



Mail des Entreprises

### ✓ Le patrimoine urbain

Le paysage urbain du projet de réaménagement du quartier des Bruyères a donc été étudié dans le souci de répondre à ces attentes.

Le quartier des Bruyères est remaillé au niveau des grandes emprises industrielles ce qui le désenclave vis-à-vis de la ville et des quartiers environnants.

L'élargissement de la rue Faidherbe à 22m donne une nouvelle image du quartier : une voie à double sens avec des stationnements bilatéraux et de larges trottoirs plantés signalent aux piétons et aux automobilistes qu'ils sont dans un quartier d'activités. L'implantation des commerces le long de l'avenue et autour de la place centrale créera une dynamique commerciale importante dans tout le quartier et au-delà des emprises SNCF qui le ceinturent.

La construction d'immeubles de taille modérée va profondément modifier la lecture de ce quartier industriel vétuste. L'étude d'intégration du projet a permis d'insérer les immeubles d'habitation avec le secteur pavillonnaire existant.

La ville va pouvoir se diversifier et présentera une meilleure mixité urbaine.

Le réaménagement du quartier des Bruyères avec ses espaces publics généreux (place centrale, mail, parc...) offre à Bois-Colombes une échelle plus grande à la croisée des villes de la Boucle Nord de la Seine.

### ✓ Le patrimoine naturel

La masse végétale sur l'ensemble de la commune est importante mais le taux d'espaces verts accessibles au public est assez peu élevé : 6% du total des espaces verts, soit 2,8 hectares environ.

Le manque d'espaces verts publics sur les communes de la Boucle Nord de la Seine accentuent le déséquilibre entre les espaces verts communaux et privés.

Le patrimoine paysager de la commune va donc être consolidé quantitativement mais aussi

qualitativement. Le parc urbain de 2 hectares sera un véritable lieu de respiration inter-communal et participera à l'intégration du paysage urbain créé.

Le mail des entreprises assure les mêmes fonctions d'intégration et de respiration mais plus à l'échelle du quartier et des activités implantées au Sud.

Pour ne pas perturber la ville par son activité plus dense, le quartier des Bruyères possède un parking public souterrain ce qui évite les surcharges de stationnement en surface qui

perturbent le patrimoine paysager.

Le cadre de vie est amélioré par un traitement paysager soigné :

- les voies reçoivent des arbres d'alignement
- le parc est planté en périphérie d'arbres à hautes tiges
- les cœurs d'îlots sont traités en placette ou en jardin

Le quartier des Bruyères apparaîtra comme un quartier urbain, animé par les commerces et les activités dans un cadre ouvert sur les espaces verts.



## ■ Effets sur les caractéristiques techniques

Type d'occupation	Surface (m <sup>2</sup> SHON)	Nombre d'unité	Débit journalier (m <sup>3</sup> )
Logements	52 500	1 600 habitants	240,00
Bureaux	65 000	3 610 emplois	180,50
Activités	42 500	1 062 emplois	53,10
Commerces	7 500	150 emplois	7,50
Services	1 000	20 emplois	1,00
Hôtel	2 500	80 chambres	24,00
Résidence-Service	4 000	100 chambres	30,00
<b>TOTAUX</b>	<b>175 000</b>		<b>536,10</b>

■ EAU POTABLE débit journalier

Type d'occupation	Surface (m <sup>2</sup> SHON)	Nombre d'unité	Débit journalier (m <sup>3</sup> )
Logements	52 500	1 600 habitants	240,00
Bureaux	65 000	3 610 emplois	180,50
Activités	42 500	1 062 emplois	53,10
Commerces	7 500	150 emplois	7,50
Services	1 000	20 emplois	1,00
Hôtel	2 500	80 chambres	24,00
Résidence-Service	4 000	100 chambres	30,00
<b>TOTAUX</b>	<b>175 000</b>		<b>536,10</b>

■ EAUX USÉES débit journalier

### Estimation des besoins

L'estimation des besoins de chacun des types de réseaux énoncés ci-après a été réalisée sur la base du programme des constructions projetées en considérant l'hypothèse d'une résidence-services, et en tenant compte du programme prévu pour le relogement des habitants, des activités et des bureaux soit 7 500 m<sup>2</sup> SHON supplémentaires pour les activités et les bureaux et 2 500 m<sup>2</sup> SHON supplémentaires pour les logements dans l'hypothèse du relogement total des habitants actuels (soit 40 logements additionnés aux 600 logements du programme, à raison de 2,5 personnes par logements). On totalise une population de 1 600 personnes sur le site.

#### A - Eau potable

Les ratios utilisés tiennent compte des besoins générés par les différents éléments du programme de construction. Ces ratios sont les suivants.

- Logements 0,15 m<sup>3</sup>/habitant/jour
- Bureaux 0,05 m<sup>3</sup>/emploi/jour
- Activités 0,05 m<sup>3</sup>/emploi/jour
- Commerces 0,05 m<sup>3</sup>/emploi/jour
- Services 0,05 m<sup>3</sup>/emploi/jour
- Hôtel 0,3 m<sup>3</sup>/chambre/jour
- Résidence-Service 0,3 m<sup>3</sup>/chambre/jour

Les hypothèses concernant l'occupation

des locaux sont celles qui ont été utilisées dans les paragraphes concernant les "Effets sur la population" et les "Effets sur les emplois". En les appliquant aux différents ratios cités auparavant, on, obtient le débit journalier en eau potable de chacune des catégories visées au programme des constructions et donc le total de l'opération (hors équipements publics).

#### B - Eaux usées

Les ratios utilisés pour évaluer les volumes des rejets générés par la ZAC sont les suivants :

- Logements 0,15 m<sup>3</sup>/habitant/jour
- Bureaux 0,05 m<sup>3</sup>/emploi/jour
- Activités 0,05 m<sup>3</sup>/emploi/jour
- Commerces 0,05 m<sup>3</sup>/emploi/jour
- Services 0,05 m<sup>3</sup>/emploi/jour
- Hôtel 0,3 m<sup>3</sup>/chambre/jour
- Résidence-Service 0,3 m<sup>3</sup>/chambre/jour

Le tableau indique les résultats des volumes de rejets de l'opération (hors équipements publics).

#### C - Eaux pluviales

Les réseaux d'évacuation des eaux pluviales doivent être dimensionnés de façon à faire face au débit des eaux pluviales calculé sur la pluie décennale.

D'après la méthode dite de «caquot» (dont le détail figure dans la partie 5 de la présente étude d'impact), ce débit est d'environ 3 m<sup>3</sup>/s pour l'ensemble de l'opération.

Type d'occupation	Base de consommation	Consommation (Kva)
<b>Logements</b>		
- option n°1	640 logements	5 120
- option n°2	640 logements	2 560
<b>Bureaux</b>	65 000 m <sup>2</sup> SHON	9 750
<b>Activités</b>	42 500 m <sup>2</sup> SHON	5 100
<b>Commerces</b>	7 500 m <sup>2</sup> SHON	1 500
<b>Services</b>	1 000 m <sup>2</sup> SHON	200
<b>Hôtel</b>	80 chambres	240
<b>Résidence-Service</b>	100 chambres	300
<b>TOTAUX</b>	.....	
- option n°1		22 210
- option n°2		19 650

■ Tableau (a) électricité

Type d'occupation	Unités de base	Nombre de lignes
<b>Logements</b>	640 logements	960
<b>Bureaux</b>	65 000 m <sup>2</sup> SHON	650
<b>Activités</b>	42 500 m <sup>2</sup> SHON	425
<b>Commerces</b>	7 500 m <sup>2</sup> SHON	75
<b>Services</b>	1 000 m <sup>2</sup> SHON	10
<b>Hôtel</b>	2 500 m <sup>2</sup> SHON	25
<b>Résidence-Service</b>	4 000 m <sup>2</sup> SHON	40
<b>TOTAUX</b>		2 185 lignes

■ Tableau (b) télécom

#### D - Electricité

Les besoins de la future opération ont été calculés sur la base des ratios suivants :

- Bureaux 0,15 Kva/m<sup>2</sup> SHON
- Activités 0,12 Kva/m<sup>2</sup> SHON
- Commerces 0,20 Kva/m<sup>2</sup> SHON
- Services 0,20 Kva/m<sup>2</sup> SHON
- Hôtel 3,00 Kva/chambre
- Résidence-Service 3,00 Kva/chambre

Concernant les logements, deux options ont été étudiés en fonction du mode de chauffage :

- option n°1, tout électrique 8 Kva /logement (pour l'ensemble des logements)
- option n°2, chauffage gaz 4 Kva /logement (pour l'ensemble des logements)

Le tableau (a) ci-contre indique les besoins électriques de l'opération calculés sur la base de ces ratios :

D'après l'option n° 1, l'équivalent de 23 postes transformateurs serait nécessaire. L'option n°2, avec chauffage au gaz, définit une consommation inférieure à celle de l'option n°1 et représente l'équivalent de 20 postes transformateurs.

#### E - Gaz

La puissance gaz nécessaire pour satisfaire les besoins engendrés par l'aménagement du site a été calculée sur la base de la SHON totale des constructions prévues 175 000 m<sup>2</sup> SHON ( y-compris les 10 000 m<sup>2</sup> SHON prévues au titre du relogement des occupants du site) avec l'option n°2 (chauffage au gaz) en matière de besoins électriques.

Cette puissance équivaut à : 175 000 m<sup>2</sup> SHON x 70 KW/m<sup>2</sup> SHON = 12 250 KW

#### F - Télécom

Les besoins de télécommunications nécessités pour l'aménagement du site sont calculés par application, aux éléments du programme des constructions, des ratios utilisés lors de projets comparables. Ces ratios sont :

- Logements 1,5 lignes/logement
- Bureaux 1 ligne/100 m<sup>2</sup> SHON
- Activités " "
- Commerces " "
- Service " "
- Hôtel " "
- Résidence-Service " "

L'évaluation du nombre de lignes nécessaires s'établit comme indiqué tableau (b).

**Effets de l'opération en matière de voirie et de réseaux****A – Voiries**

L'opération d'aménagement prévoit dans sa conception la réorganisation de la trame viaire dans le périmètre de la ZAC. Ainsi, les rues de desserte du Quartier sont conservées (Faidherbe, Pasteur et Moulin Bailly), les rues Guynemer et Marc Birkigt (internes à Hispano-Suiza) sont supprimées. De nouvelles rues sont créées afin de desservir les îlots intérieurs.

Parmi les voies conservées, il est prévu d'élargir la rue Faidherbe à 22 m afin de permettre un meilleur fonctionnement de la circulation, notamment dans ce nouveau quartier.

Les îlots autour du parc, tels qu'ils sont définis dans le "Schéma organique" figurant dans la présente étude d'impact, sont desservis par des voies en impasse. Les véhicules de sécurité et d'entretien du parc auront accès à ces îlots par l'intermédiaire d'une voie réservée, longeant le parc.

**B – Réseaux divers**

Actuellement, le quartier est occupé essentiellement par des industries et des activités qui nécessitent, pour leur fonctionnement, une forte consommation de fluides.

La recomposition complète de ce secteur par le biais d'un programme global des constructions (logements, activités, commerces..., et d'un programme d'équipements publics (parc, école...) équilibré, va conduire à une diminution des besoins en fluides.

**B-1 Assainissement**

L'aménagement du quartier et la création du parc de 2 ha contribuent à la diminution du coefficient de ruissellement de la zone d'étude (proche de 1 actuellement).

- La suppression de voies et donc de collecteurs d'assainissement ne remet pas en cause la desserte des constructions environnantes.

Les collecteurs à supprimer servaient uniquement aux besoins d'Hispano-Suiza (rue Guynemer et rue Marc Birkigt).

De nouveaux collecteurs seront créés pour desservir les nouveaux îlots.

- Chaque îlot sera équipé d'un réseau séparatif (EU/EP), avec rejet sur les réseaux existants de type unitaire.

Afin de respecter la hiérarchie des réseaux et un maillage cohérent, les rejets se feront prioritairement sur les ouvrages communaux et non sur l'ovoïde départemental situé sous la rue Faidherbe.

En cas de raccordement direct sur l'ovoïde, il est envisagé d'utiliser les raccordements existants (désaffectés après démolition des usines Hispano-Suiza).

Bien que l'ovoïde (principal exutoire des effluents du quartier) se situe en tête du réseau et donc, n'impose pas de contraintes de rejet, l'opération pourra assurer un écrêtement des eaux de toiture (eaux propres non souillées par les huiles de voirie), par un modelé de terrain dans le parc de 2 ha, diminuant, ainsi, les rejets dans les canalisations existantes.

**B-2 Adduction d'eau**

Comme il a été vu précédemment, la réalisation du projet d'aménagement induit la suppression de certaines voies existantes dans le périmètre de la ZAC. Ceci entraînera par la même occasion, la suppression de tronçons d'adduction d'eau et donc la remise en cause des maillages existants. Ces maillages seront restructurés par le biais des nouvelles voies.

Concernant le réseau de défense incendie, celui-ci sera renforcé en fonction de l'implantation des futures constructions.

*B-3 Télécommunications*

Des connections entre les rues existantes seront supprimées par la modification du schéma viaire. Celles-ci seront rétablies par la création de conduites dans les nouvelles voies.

Pour l'alimentation des futurs îlots, le réseau existant sera renforcé en fonction des besoins.

*B-4 Gaz de France*

Les maillages supprimés par le schéma viaire seront rétablis par les rues nouvelles. Des antennes supplémentaires seront créées afin de satisfaire les nouveaux besoins.

*B-5 Electricité de France (Moyenne tension)*

La présence de nombreux postes transformateurs publics ou privés suppose une forte consommation d'énergie électrique.

Les nouveaux besoins de la zone, en comparaison avec la consommation des activités actuelles seront moindres.

Pour desservir le futur projet, des postes transformateurs seront créés, soit à partir des câbles de moyenne tension existants, soit par le biais de câbles à mettre en œuvre depuis les sous stations environnantes.

*B-5 Eclairage public*

Les nouvelles rues seront raccordées au réseau existant ou par l'intermédiaire d'armoires d'éclairage raccordées sur les postes EDF nouvellement créées.

*B-6 Télédistribution*

L'opération pourra être alimentée à partir des réseaux existants.



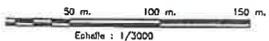
**ETAT PROJETE**  
**RESEAUX**  
**D'ASSAINISSEMENT**

LEGENDE :

-  Voirie existante
-  Voirie projetée
-  Bâtiment projeté
-  Parc projeté
-  Canalisations projetées
-  Rejets sur canalisations
-  Rejet des eaux de toitures

NOTA :

« Ce document, issu de digitalisations  
de plans d'échelle inférieures au 1/2000,  
est donné à titre indicatif et non contractuel.  
Les données exprimées dans un système local



**BATT** SUC H10  
12, Av. du Québec - 75014 Courbevoie  
93.843 - 9185 COURMAYEUR CODEX  
Tél. : 01 89 07 34 33  
Fax : 01 89 07 36 09

BOIS COLOMBES  
Date : 16/02/1999  
N° : 1195DS04 a  
Echelle : 1/5000

LA GARENNE-COLOMBES

COURBEVOIE

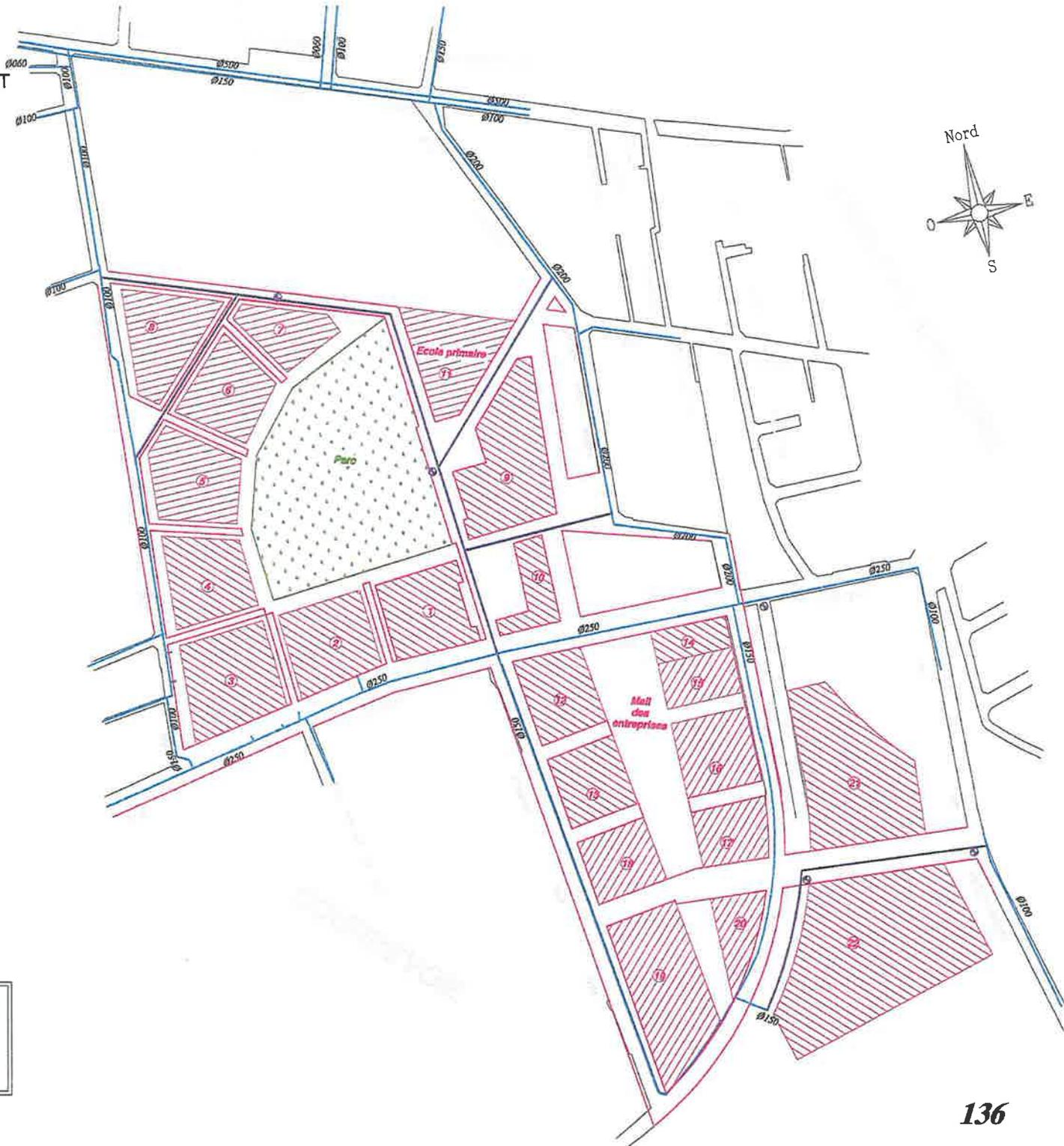
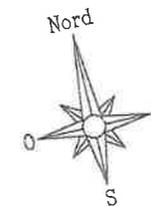




**ETAT PROJETE**  
**RESEAUX**  
**D'EAU POTABLE**

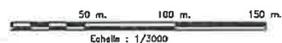
LEGENDE :

-  Voirie existante
-  Voirie projetée
-  Bâti projeté
-  Parc projeté
-  Canalisations projetées
-  Bornes incendie projetées



NOTA :

Ce document, issu de digitalisations de plans d'échelle inférieures au 1/2000, est donné à titre indicatif et non contractuel, cordonnées exprimées dans un système local



**BATT**  
S.L.C. H10  
12, Av. de Québec-Z.A. de Courtois  
B.P. 442 - 91965 COURTOIS CEDEX  
Tél.: 01 69 07 34 33  
Fax.: 01 69 07 38 99

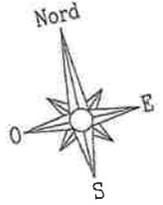
BOIS COLOMBES  
Date : 23/02/1999  
N° : 1195DS06 b  
Echelle : 1/3000



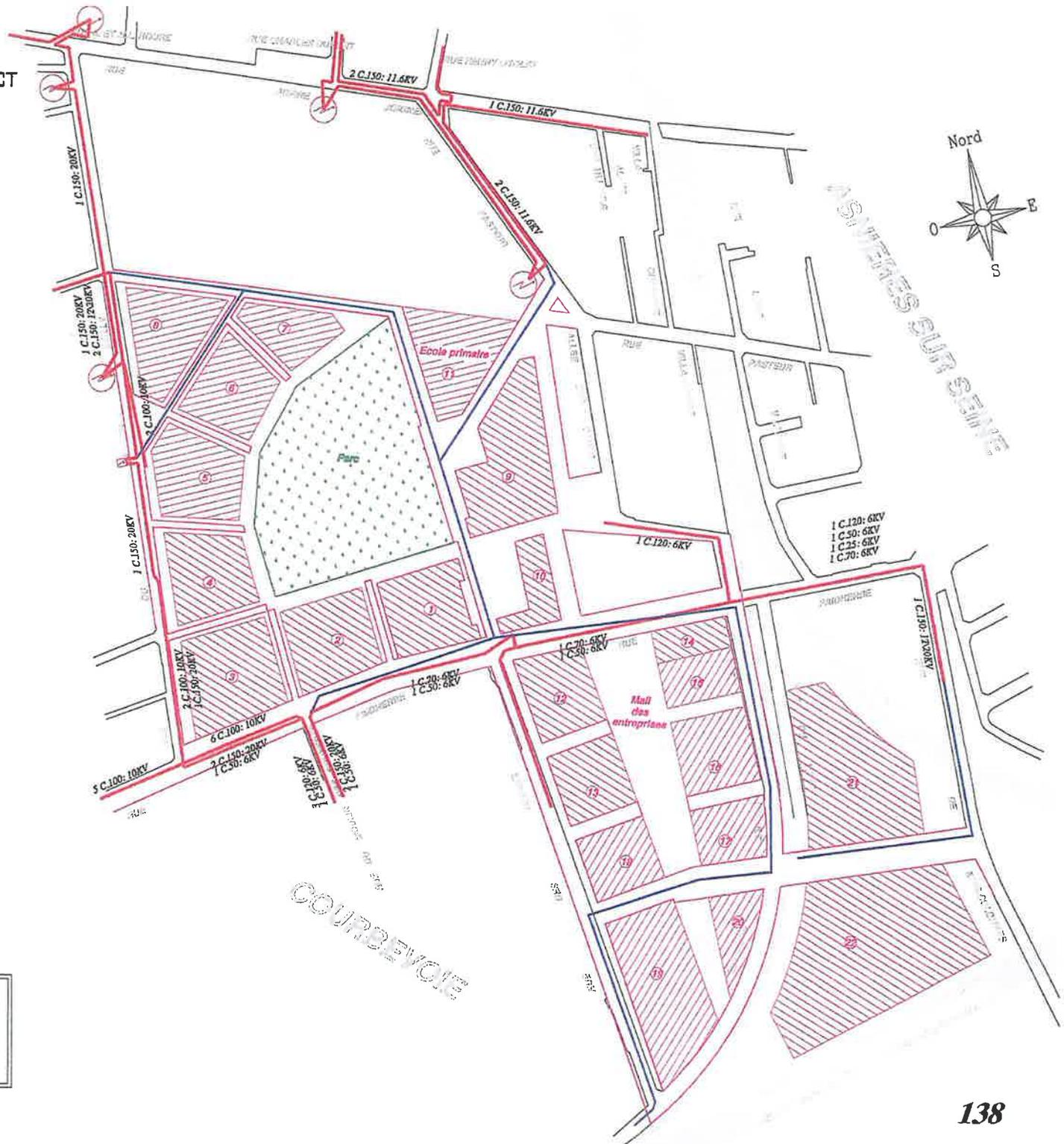
**ETAT PROJETE**  
**RESEAUX**  
**DF-MOYENNE TENSION**

LEGENDE :

-  Voirie existante
-  Voirie projetée
-  Bâtiment projeté
-  Parc projeté
-  Câbles MT projetés

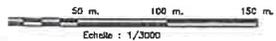


LA GARENNE-COLOMBES



NOTA :

Je document, issu de digitalisations de plans d'échelle inférieures au 1/2000, est donné à titre indicatif et non contractuel. Les données exprimées dans un système local



**BATT** SILE H10  
12, Av. de Québec-Z.A. de Courbeboeuf  
93.843 - 91945 COURBOEUF CEDEX  
Tél.: 01 69 07 34 33  
Fax.: 01 69 07 36 99

BOIS COLOMBES  
Date : 19/02/1999  
N° : 1195DS10 0  
Echelle : 1/3000

COURBOEUF



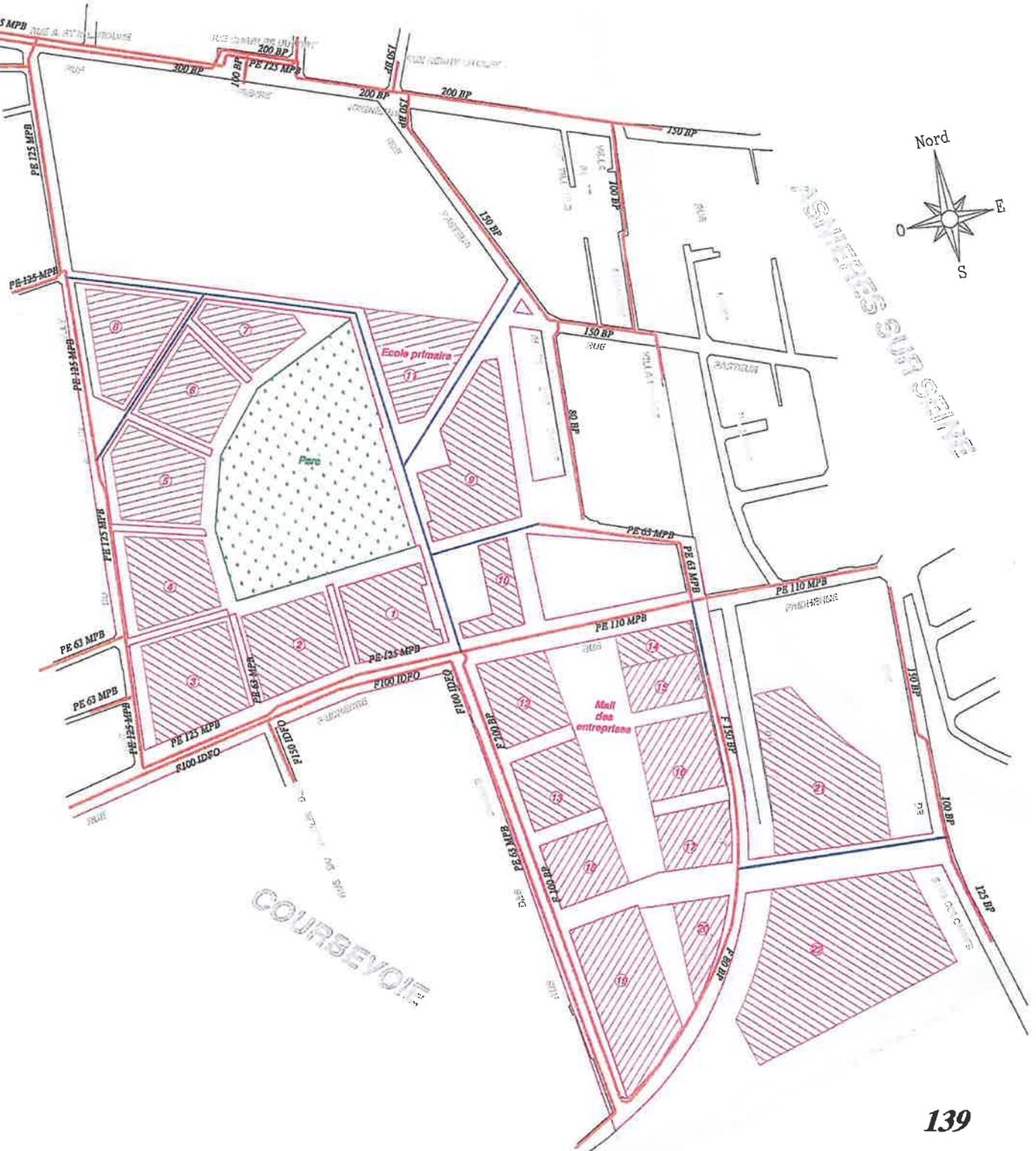
ETAT PROJETE

RESEAUX  
GAZ DE FRANCE

LEGENDE :

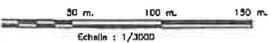
-  Voirie existante
-  Voirie projetée
-  Bâti projeté
-  Parc projeté
-  Canalisations projetées

LA GARENNE-COLOMBES



NOTA :

Ce document, issu de digitalisations de plans d'échelle inférieures au 1/2000, est donné à titre indicatif et non contractuel. Les données exprimées dans un système local.



**BATT** SLIC 410  
12, Av. du Québec-Z.A. de Courcobaes  
B.P. 643 - 91665 COURCABAES CEDEX  
Tél. : 01 69 07 34 33  
Fax. : 01 69 07 36 69

BOIS COLOMBES  
Date : 19/02/1999  
N° : 1105DS08 0  
Echelle : 1/3000



ETAT PROJETE

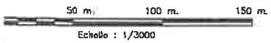
RESEAUX  
TELECOMMUNICATIONS

LEGENDE :

- Voie existante
- Voie projetée
- Bâtiment projeté
- Parc projeté
- Conduites projetées

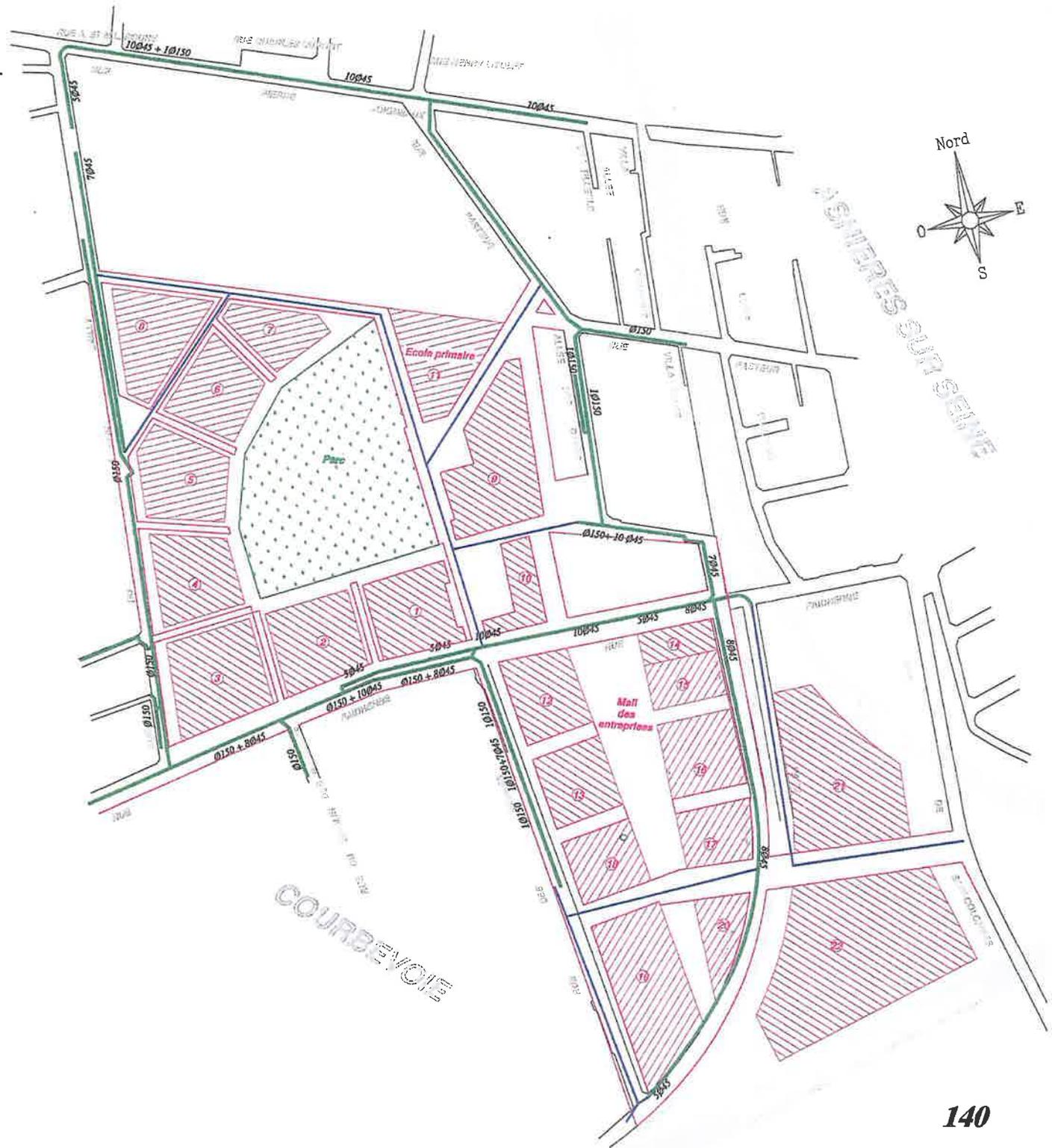
NOTA :

Le document, issu de digitalisations de plans d'échelle intérieure au 1/2000, est donné à titre indicatif et non contractuel. Les données exprimées dans un système local.



**BATT** SUDIC N10  
12, Av. du Québec - Z.A. de Courtabœuf  
91643 - 91295 COURTABŒUF CEDEX  
Tél. : 01 69 07 34 30  
Fax : 01 69 07 38 00

BOIS COLOMBES  
Date : 19/02/1999  
N° : 1196DS12 0  
Echelle : 1/3000



## ■ Effets sur l'environnement sonore

La lutte contre le bruit est devenu un impératif majeur de l'aménagement urbain.

Ainsi, la définition des conditions de construction auprès des infrastructures existantes ou prévues doit-elle tenir compte des nuisances sonores et être prise en charge, avec méthode, par la législation de l'urbanisme et de planification urbaine .

De par la composition de son programme de construction et sa volonté de tertiarisation du site, l'opération ne comporte pas d'activité bruyante.

L'impact sonore de la ZAC est dû principalement à la circulation automobile. Cependant, cet impact lié à la circulation rencontrée au terme de l'opération sera faible grâce à une nouvelle structure de la trame viaire qui permettra d'améliorer la fluidité du trafic automobile.

La disposition de l'ensemble des immeubles à construire sur le site telle qu'elle figure sur le plan masse, privilégie la protection des futurs habitants du quartier. En effet, les immeubles de logements sont implantés en bordure du futur parc urbain, donc à l'abri des nuisances acoustiques dues au trafic futur de la rue Faidherbe en

tant qu'axe majeur de desserte Est/Ouest, ou bien du trafic ferroviaire en bordure du site.

Néanmoins, une partie des immeubles auront des façades directement exposées aux nuisances sonores générées par le trafic automobile. A ce titre, les moyens nécessaires seront utilisés afin d'assurer aux bâtiments exposés aux bruits de l'extérieur un affaiblissement acoustique compatible avec les normes en vigueur.

Par ailleurs, et conformément au POS de la ville de Bois-Colombes, les voies ferrées des lignes SNCF Paris Gare Saint-Lazare/Versailles et Paris Gare-Saint Lazare/Cergy-Mantes sont classées respectivement voies de type 1 et voies de type 2 au titre de la réglementation applicable le long des infrastructures routières et ferroviaires à fort trafic.

Il s'agit des "servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur".

L'étendue de ces servitudes est de 200 m de part et d'autre des voies classées. Comme le montre le chapitre 4 relatif au "contexte réglementaire" du site de l'opération dans la partie 1 de la présente étude d'impact, une frange Est du

site est directement concernée par ce type de servitude. Or, dans ce secteur, il est prévu la construction de bâtiments à usages de bureaux et d'activités, mais en aucun cas des immeubles d'habitation que vise à protéger ce type de servitude.

Néanmoins, même si les bâtiments à construire dans la zone de l'opération soumise à ce type de servitude ne sont pas réglementairement concernés, ceux-ci feront quand même l'objet de traitement de façades adéquate pour lutter efficacement contre les nuisances acoustiques liées aux trafics ferroviaires existants et à l'environnement sonore général.

## ■ Effets sur l'eau, l'air et la santé

### Effets sur l'eau (loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 dite "Loi sur l'eau")

L'opération va entraîner une modification importante du coefficient de ruissellement des eaux (aujourd'hui très proche de 1, puisque le site, localisé en zone urbaine, est constitué de bâti et de voiries pour l'essentiel), dans la mesure où le projet va diminuer la superficie globale des zones imperméables, notamment en créant un parc urbain de 2 ha et diminuer par conséquent les rejets d'eaux pluviales dans le réseau existant.

La diminution des zones imperméabilisées est susceptible d'entraîner une suppression des couvertures "étanches" situées au dessus des zones polluées, ce qui pourrait avoir un impact nocif sur la nappe phréatique. En effet, le lessivage direct par les eaux de pluie accélérerait le transport des polluants et risquerait de conduire à une pollution rapide de la nappe.

Les travaux devront tenir compte de façon préventive de ce phénomène de lessivage des zones polluées.

La création de parkings en sous-sol des immeubles induit un risque de rejet des huiles par les véhicules automobiles. Afin d'éviter toute pollution par les hydrocarbures, ces

parkings seront équipés de déshuileurs.

Enfin, en matière d'assainissement, bien que le réseau existant sur lequel se raccorde la ZAC soit de type unitaire, il sera réalisé, pour chacun des îlots où seront implantés les constructions, des branchements de type séparatif (eaux pluviales/eaux usées) sur ce réseau.

### Effets sur l'air (loi n°96-1236 du 30 Décembre 1996, dite "loi sur l'air")

La loi sur l'air du 30 Décembre 1996 impose "à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines" la mise au point d'itinéraires cyclables. Le projet d'aménagement, présenté dans la partie 2 de cette étude d'impact, prend en compte les dispositions de la loi sur l'air en créant un certain nombre de voies mixtes (circulations piétonnes et cyclistes) selon un axe Nord/Sud à partir de la rue Nordling et du Mail des entreprises à destination des équipements scolaires de la Cité Albert Camus.

La colonne vertébrale de cette circulation douce orientée Nord / Sud prend naissance le long du mail des entreprises pour se poursuivre, au-delà de la rue Faidherbe, par une voie nouvelle, pour ensuite se retourner le long de la place centrale

et récupérer le parc urbain en direction de la cité scolaire.

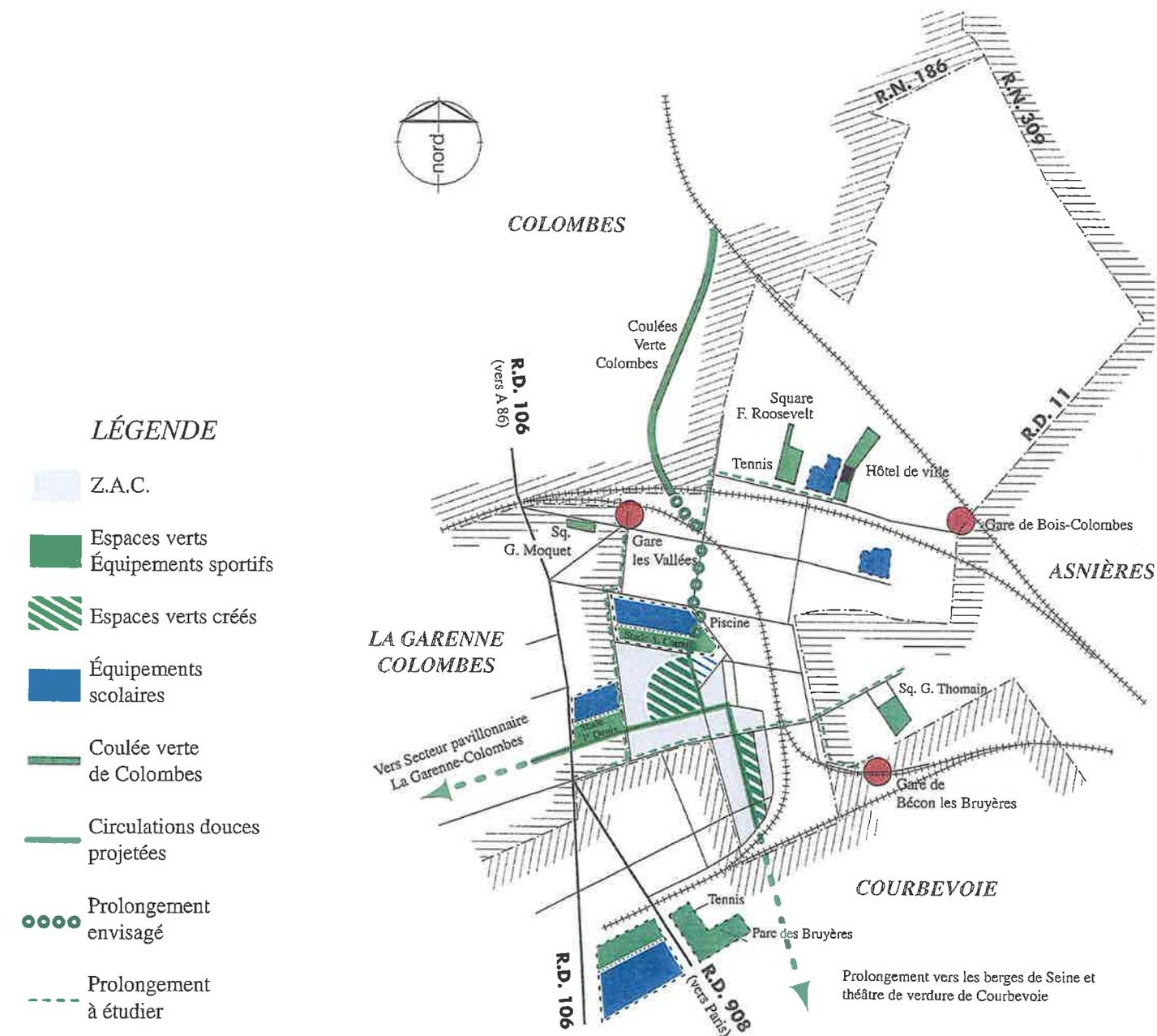
Le prolongement de cette « circulation douce » au-delà de la cité scolaire (pour rejoindre l'hôtel de ville et la coulée verte de Colombes) devrait être réalisée à moyen terme afin de mettre en relation les différentes séquences.

Au Sud du quartier, la circulation douce aboutit sur la voie SNCF ; à terme un passage pourra éventuellement se prolonger en direction des Berges de Seine et du théâtre de verdure de Courbevoie.

Sur cette colonne vertébrale viennent se greffer d'autres circulations douces :

Une circulation douce se prolongera à l'Est en direction de la gare de Bécon-Bruyères, une autre viendra se greffer le long du parc et des îlots mixtes afin de desservir le Stade Pierre Denis et le secteur pavillonnaire de la Garenne-Colombes.

La création de voies cyclables peut également être envisageable dans l'emprise des trottoirs de la rue Faidherbe élargie (leur largeur atteignant 5 m de chaque côté de la voie). Néanmoins, ceci ne constitue à l'heure actuelle qu'une éventualité sur laquelle il conviendra d'engager une réflexion à moyen terme.



**Effets sur la santé.**

Un effort particulier a été fait concernant le traitement des voies dans le but de leur donner un caractère très urbain et éviter toute concentration de véhicules automobiles qui aurait été préjudiciable pour les habitants du futur quartier (pollution, nuisances acoustiques). Le dimensionnement des voies de la ZAC permet de remplir cet objectif tout en garantissant un bon fonctionnement de la circulation.

Par ailleurs, les constructions admises dans la ZAC ne sont pas de nature à produire des pollutions de l'air nuisant à la santé humaine ou ayant des effets nocifs sur l'environnement.

Enfin, le projet permet d'accroître le patrimoine chlorophyllien du site qui est actuellement assez pauvre, et notamment, le nombre d'arbres, lesquels participent efficacement à la qualité de ce patrimoine lorsque l'on sait que le dégagement d'oxygène par m<sup>2</sup> de surface développée de feuillage est beaucoup plus important qu'un m<sup>2</sup> de pelouse.

### ■ Effets sur le patrimoine archéologique

Aucun élément sur le patrimoine archéologique n'a été recensé sur le site de l'opération à ce jour. On peut estimer que le périmètre de l'opération ne constitue pas un site archéologique.

Les services de l'archéologie seront informés du projet avant le démarrage de l'opération et les mesures de prévention éventuellement nécessaires seront définies par ces services.

Si au cours des travaux à réaliser, des vestiges sont découverts par les constructeurs, ceux-ci seront obligés d'en informer les services de l'archéologie.

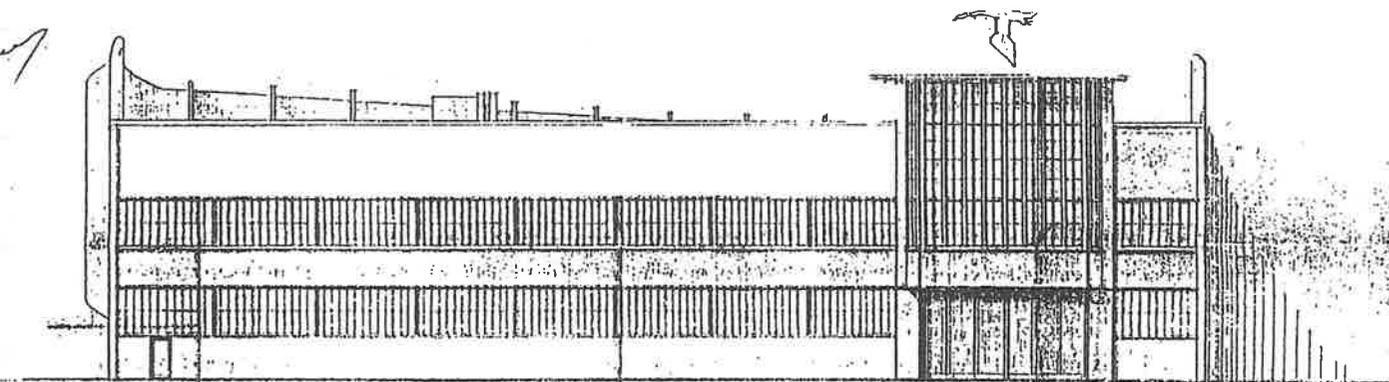
L'opération prévoit la démolition de l'ensemble des bâtiments et de leurs annexes présents actuellement sur le site, et, notamment, de la soufflerie d'Hispano-Suiza qui s'étend le long d'une partie de la rue du Capitaine Guynemer située entre les rues Marc Birkigt et du Moulin de Bailly, sur une emprise de 55 m de long sur 16 m de large.

Construite en 1937, en même temps qu'un tunnel de tir en sous-sol des usines d'Hispano-Suiza, par les établissements "Haour Frères", la soufflerie a résisté à l'épreuve des bombardements durant la seconde guerre mondiale.

Cette soufflerie est aujourd'hui vidée de sa substance, le bâtiment ayant été transformé pour recevoir des bureaux, il ne reste que la coque, dont les ailettes (ou filtre antivortex). Elle a fait l'objet d'une étude au même titre que celle de l'ONERA à Meudon dans le but de mesurer l'intérêt historique de ce type de vestige industriel. M. le Préfet de Région s'est rendu sur le site le 1er Février 1999.

Cette visite a permis de confirmer l'absence d'intérêt de la partie centrale du bâtiment. Cependant, le dossier sera soumis au nouveau comité régional qui va être créé par décret en Mai 1999. Suite à son avis, M. le Préfet de Région prendra sa décision.

Cette dernière figurera dans le Porter à Connaissance de l'Etat nécessaire à l'élaboration du P.A.Z.



Façade de la soufflerie rue Guynemer

### Evolution de la soufflerie

#### ✓ La création de la soufflerie

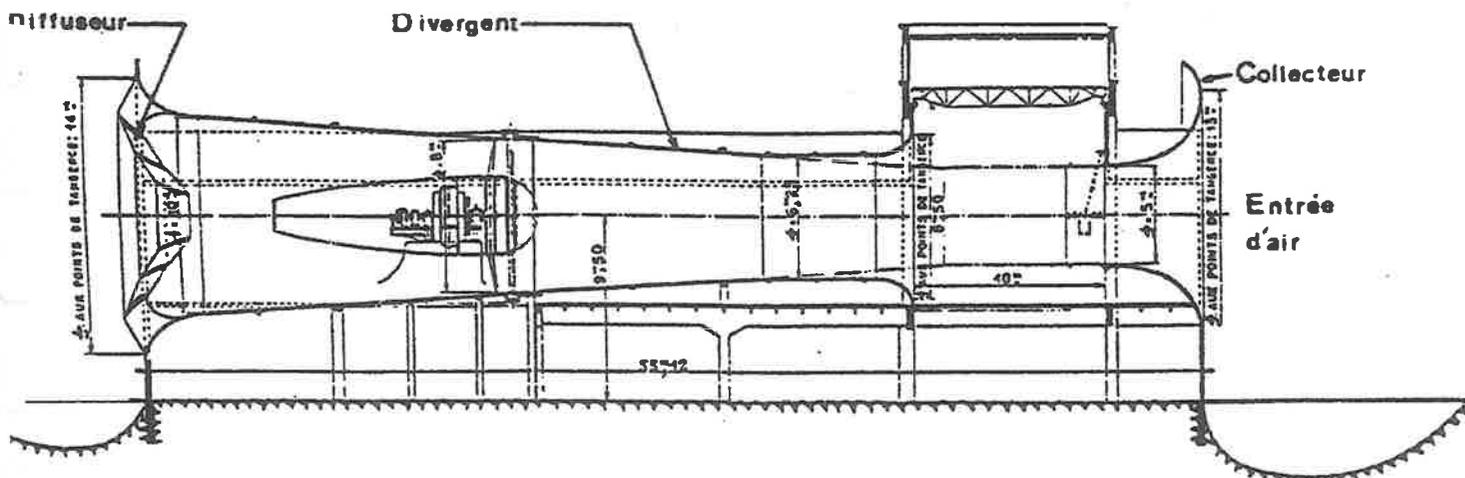
La société Hispano-Suiza a fait construire en 1937 des laboratoires d'aérodynamique dont l'élément majeur était une soufflerie d'environ 55 mètres avec une aspiration et un refoulement à l'air libre.

La façade de cette soufflerie comportait deux séries de bandeaux d'aération.

Dans la section de sortie du diffuseur, des anneaux profilés avaient pour but d'épanouir la veine d'air afin de ralentir le vent dans la rue proche de cette section.

Il était possible de reproduire dans cette soufflerie, les conditions de vol en montée au voisinage du sol, c'est à dire des conditions pour lesquelles le refroidissement du moteur présente le plus de difficultés.

Enfin, cette soufflerie possédait des appareils pour l'enregistrement des fluctuations de la vitesse de l'air à l'amont du collecteur, et dans la section d'utilisation, ainsi que pour l'observation de l'écoulement de l'air.



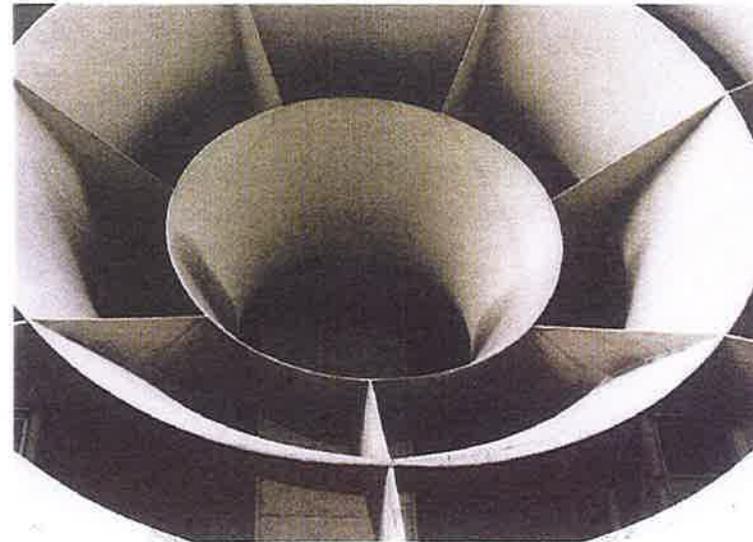
Coupe de principe sur la soufflerie



*Reconversion de la soufflerie*



*Vue sur cloison légère*



*Anti vortex avec constructions ultérieures en arrière-plan*



*Passerelles découpées*

### ✓ *La reconversion en bureaux*

La transformation de la soufflerie en bureaux a laissé une enveloppe de béton vidée de toute sa substance.

Des ouvertures ont été rajoutées en façade pour répondre à la nouvelle vocation du bâtiment.

L'aspect extérieur du filtre anti-vortex a été dénaturé par la construction en arrière plan de bureaux et d'un ascenseur.

L'intérieur de la soufflerie avait été entièrement réaménagé. Une ossature métallique à l'intérieur du volume répartissait les deux étages de bureaux sur toute la longueur du bâtiment.

Les parois courbes de la soufflerie ont été percées pour aménager des accès et les passerelles de contrôle d'écoulement de l'air ont été découpées pour aménager les bureaux.

Un cloisonnement avait permis de rediviser les espaces de travail pour accueillir une partie des 3 000 personnes qui travaillaient sur le site d'Hispano-Suiza il y a encore quelques années.



### ✓ *Le déménagement*

La SNECMA qui a racheté le groupe Hispano-Suiza a décidé de regrouper ses activités sur la commune de Bezons. Le site s'est progressivement désaffecté jusqu'à sa fermeture définitive prévue le 31 Mars 1999.

La soufflerie a été totalement vidée de ses bureaux et des laboratoires du rez-de-chaussée. Seuls quelques fourgons de la Poste utilisent encore les emplacements au pied de la soufflerie d'origine.

La reconversion effectuée il y a quelques années, a en grande partie effacé la soufflerie, et dénaturé la forme et la vocation du bâtiment.



*Vue générale sur la soufflerie*

## ■ Effets sur la sécurité

### Sécurité routière

Le projet de cette opération d'aménagement permet d'assurer une sécurité maximale aux automobilistes qui n'existe pas actuellement sur le site.

Les flux de circulation réévalués par l'apport de la ZAC, pourront s'écouler régulièrement sur l'ensemble du site, sans provoquer de dysfonctionnements des conditions générales de circulation internes ou externes, et en particulier, sur les principales voies du nouveau quartier :

- la rue Faidherbe, élargie à 22 m (en liaison avec le projet du Conseil Général des Hauts-de-Seine) et mise à double sens, offre ainsi la possibilité aux habitants de l'opération, comme aux autres usagers de cette voie, de s'orienter à l'Ouest vers la Garenne-Colombes en direction de la Défense ou à l'Est en direction d'Asnières,
- les rues du Moulin Bailly et des Minimes, orientées dans le sens Nord/Sud, et qui sont mises à doubles sens grâce à leur élargissement à 17 m.

Ces rues permettent dans le cadre de cette nouvelle trame viaire, d'orienter plus facilement les flux de circulation de la rue Faidherbe en entrée et en sortie,

- la rue Raoul Nordling, conservée à sens unique (en direction de la rue Faidherbe) mais qui est élargie à 14 m.

Des aménagements aux carrefours de l'ensemble des voies du site, avec par exemple, la préservation d'emprise de dégagement pour faciliter les mouvements tournants, contribuent également à améliorer la sécurité des automobilistes, de même que l'aménagement de places de stationnement banalisées en bordure de voies (environ 300 places).

### Sécurité des piétons

Afin d'améliorer la sécurité sur le site de l'opération, la circulation a été organisée de manière à limiter considérablement les points de conflits entre le trafic des véhicules et les flux des piétons.

Pour ce faire, les dispositions suivantes sont proposées :

- la reconquête d'une partie des espaces de voiries au profit des circulations douces grâce aux élargissements prévus. Les circulations piétonnes sont actuellement rendues très difficiles, et donc dangereuses, par l'étroitesse de certaines rues et le stationnement anarchique des véhicules sur le trottoir,
- l'instauration d'une zone réservée aux circulations douces comprenant les voies secondaires débouchant sur le parc urbain,
- l'aménagement de passages piétons aux différents carrefours des voies futures,
- les traversées piétons de certains cœur d'îlot.

### ■ Effets temporaires pendant la période de chantier

Les risques liés aux travaux seront ponctuels dans le temps et fonction des phasages des travaux.

La nature des nuisances possibles durant cette période de chantier peut être d'ordre divers :

- nuisances visuelles et d'ordre esthétique : vue directe sur les travaux, état des abords des chantiers, tenue des cantonnements, décharges de matériaux sur le site, ...
- nuisances sonores : bruits d'ensemble des chantiers, vibrations des engins transmises par l'air et le sol.
- salissures, boues déposées par les camions sur les voiries environnantes.
- nuisances apportées à la circulation : gênes causées aux dessertes des immeubles riverains, aux commerces et aux piétons.

Une attention toute particulière sera portée durant toute l'opération aux rejets des eaux de chantier, à la pollution suite à la présence d'une zone de stockage de matériaux, et plus généralement à la bonne marche des travaux pour éviter toute nuisance potentielle sur le site.

Les mesures compensatoires concernant la période de chantier seront examinées dans la partie 4 de la présente étude d'impact.

**Partie 4****Mesures prises pour réduire ou compenser  
les effets négatifs du projet  
sur l'environnement**

## ■ Préambule

Ce chapitre vise à une explication des effets de l'opération, conformément au décret 93-245 du 25 Février 1993 commenté par la circulaire du 27 Septembre 1993 relatif aux études d'impact et au champ d'application des enquêtes publiques.

Il reprendra, par conséquent, les différents impacts abordés dans la partie 3.

Le projet de la ZAC des bruyères cherche, par le biais d'un projet urbain cohérent, à lui conférer une image urbaine valorisante et organisée. Un tel projet n'est pas sans générer des impacts sur son environnement directement lié à l'évolution du tissu urbain.

Un certain nombre d'éléments du programme présentés dans la partie 2 "Raisons du choix du projet" doivent, dès à présent, être considérés comme autant de réponses aux impacts potentiels ou réels de l'opération.

Ces choix en matière d'organisation spatiale et de programmation s'analysent alors aussi en terme de mesures compensatoires.

Sont mentionnés dans cette étude d'impact, les coûts des mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser les effets dommageables du projet qui sont clairement identifiables au stade d'avancement actuel des études.

## 4-1 INSÉRER L'OPÉRATION DANS UN CADRE GLOBAL

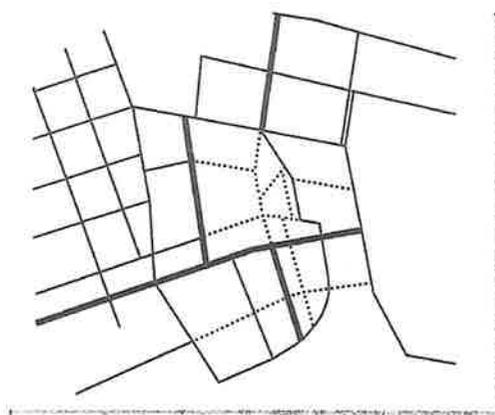
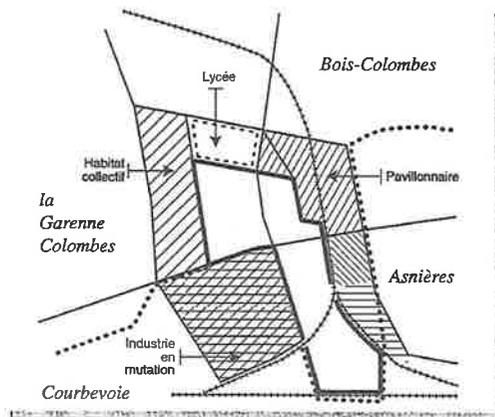


Schéma d'intégration viaire



L'environnement bâti de la ZAC

### ✓ L'organisation viaire

L'opération est située en grande partie sur les emprises industrielles hors d'échelle d'Hispano-Suiza.

Un retramage viaire permettra d'intégrer l'opération dans le site et de le relier aux différents quartiers environnants.

Ce retramage doit prendre en considération :

- la trame régulière de La Garenne-Colombes
- la coupure créée par les emprises SNCF
- la zone industrielle de Courbevoie en mutation

Les principaux axes seront affirmés :

- la rue Faidherbe élargie et mise en double sens
- la rue des Minimes prolongée vers le Nord
- la rue du Moulin Bailly mise en double sens

Ces actions auront pour effet de désenclaver le site en améliorant les échanges entre les quartiers de La Garenne-Colombes, Bois-Colombes, Asnières et Courbevoie.

### ✓ Organisation du site

L'implantation du programme sur le site a été étudiée en fonction de son environnement proche.

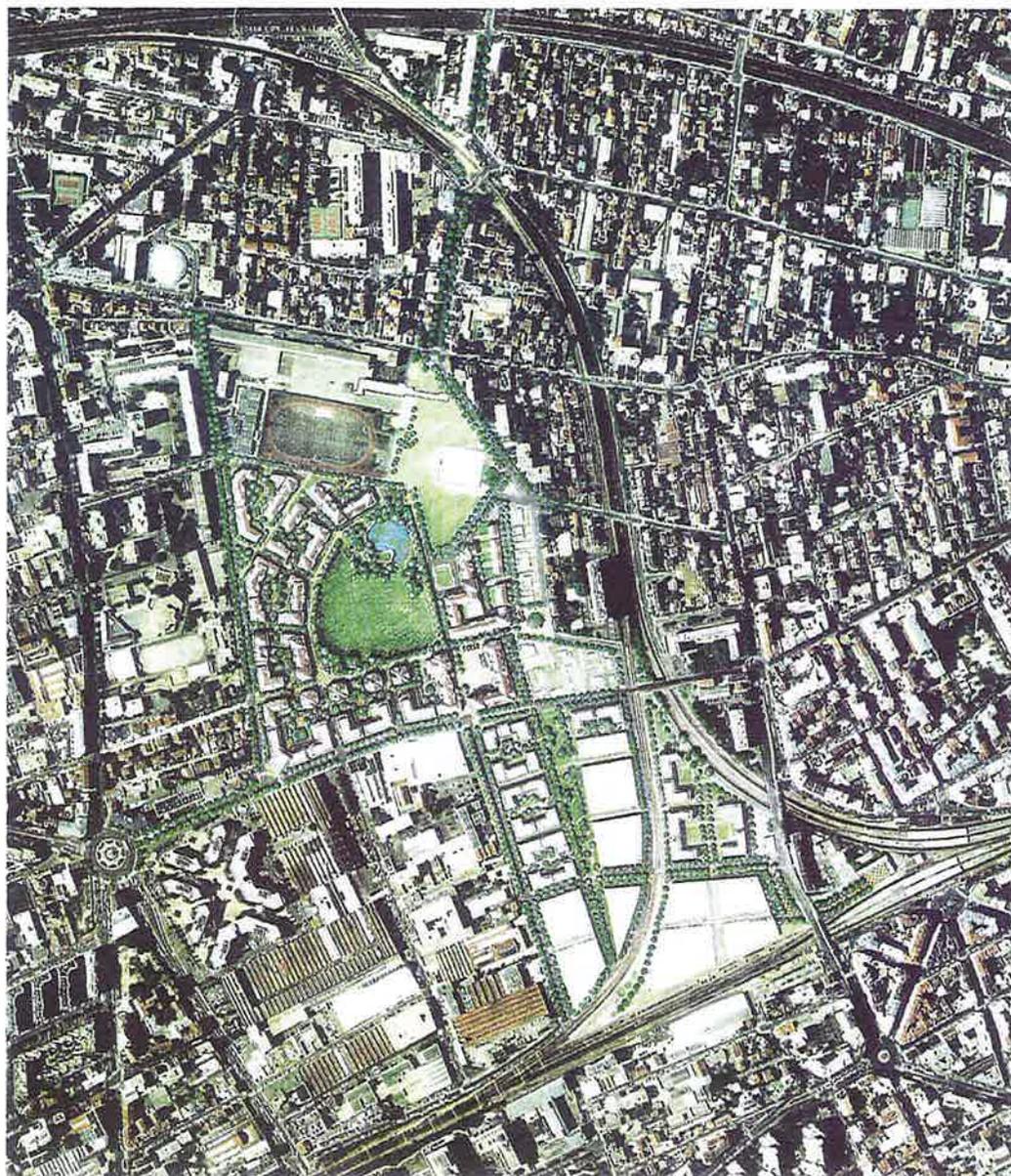
La proximité des emprises SNCF et de la zone industrielle de Courbevoie suggèraient l'implantation des activités en bordure pour organiser la transition avec le futur quartier résidentiel.

D'autre part, la proximité des équipements scolaires au Nord du site (lycée, collège, maternelle et crèche) et son environnement pavillonnaire orientait l'implantation des bâtiments résidentiels sur ce secteur.

### ✓ Etude de la volumétrie

La volumétrie des bâtiments s'accorde à son environnement :

Les immeubles d'habitation situés sur la partie Ouest des îlots du parc ont une hauteur de R+5+Attique pour répondre au gabarit des immeubles collectifs implantés sur la commune de La Garenne-Colombes.



Seul un ou deux points focaux sur le parc adopteront une hauteur supérieure à R+5+Attique.

Les immeubles d'habitation implantés en bordure de parc ne dépasseront pas le R+3+Attique pour s'harmoniser avec le cadre verdoyant.

Les immeubles d'habitations implantés entre la voie nouvelle et le quartier pavillonnaire « Allée des Dames » ne dépasseront pas R+2+Attique pour assurer la transition avec le tissu existant de Bois-Colombes.

L'agencement architectural des bâtiments sur le plan horizontal se fera à partir d'un socle, d'un corps d'étage et d'un couronnement. Pour les immeubles d'habitation le couronnement sera en retrait notamment pour organiser des terrasses accessibles aux logements.

#### ✓ Insertion paysagère

Le cheminement piétonnier au cœur des îlots implantés en bordure de parc aménage des perspectives et ouvre les résidences sur les voies à priorité piétonne de type « villa ».

Ces « villas » bordées par des jardins privés seront représentatives du caractère résidentiel et de la continuité paysagère de Bois-Colombes.

## 4-2 MESURES EN MATIÈRE D'ESPACES VERTS



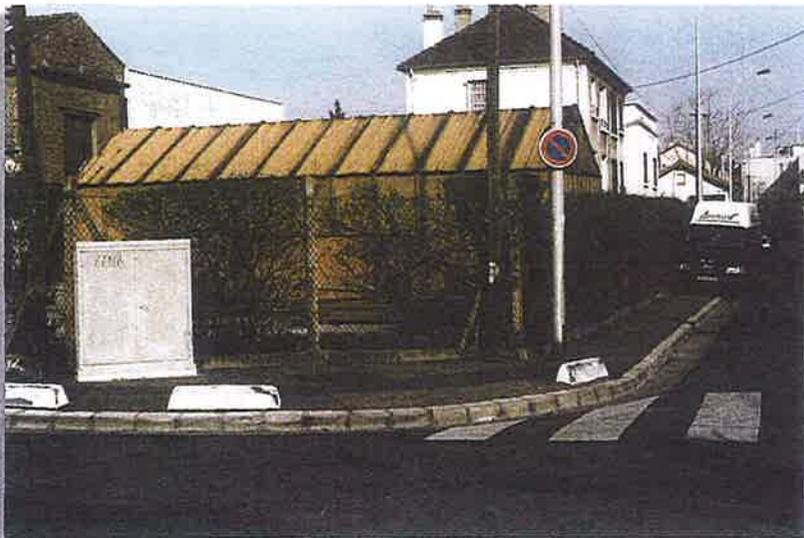
Le Quartier des Bruyères, secteur industrialisé, n'a laissé que peu de place au végétal. (2,7% des espaces verts communaux)

Les arbres d'alignement de rues sont totalement absents. Quelques arbres ont toutefois trouvé refuge au milieu des bâtiments, ou en fond de parcelles. On trouvera principalement des peupliers d'Italie, caractéristiques par leur port érigé.

Ça et là, et de façon assez éparse, on note la présence de quelques bouleaux, ailantes, tilleuls, voire des pins.

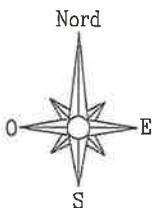
Les rares arbustes présents sous forme de haies présentent des signes évidents de faiblesse. Une haie de tuyas, le long de la rue Nordling semble à peu près résister face à un environnement assez hostile.

Le réaménagement du quartier et son traitement végétal sont par conséquent, fortement positifs.



VEGETATION CREE

- Alignement d'arbres en bordure de voies
- Alignement d'arbres autour du parc
- ▒ Parc central et Mail des entreprises
- Bassin



LA GARENNE-COLOMBES







- ✓ Le parc de 2 hectares est à l'échelle de la Boucle Nord de la Seine et accueillera la population du quartier et des communes environnantes qui ne bénéficie pas de parc urbain actuellement.

De plus, il rééquilibre la quantité d'espaces verts accessibles au public sur la commune de Bois-Colombes et diminue la densification générée par le futur quartier.

Le parc est largement engazonné et arboré en limite pour créer un filtre avec les immeubles d'habitation et reçoit en limite Nord un bassin d'agrément et un square pour les petits.

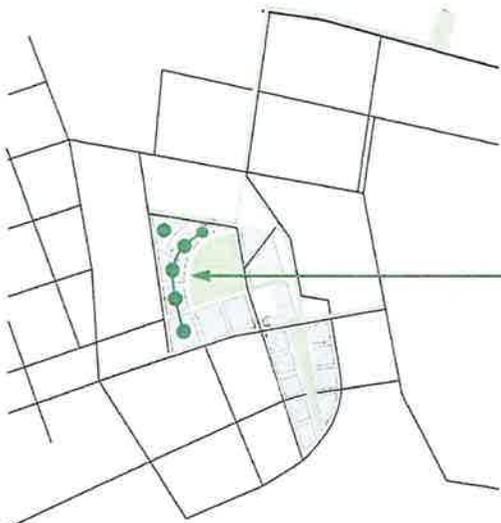
Il sera entouré d'une clôture avec en barreaudage de 2 mètres de haut.

Prix : 650 Frs HT x 20 000 m<sup>2</sup>  
13 000 000 Frs HT



- ✓ Le mail est à l'échelle du quartier des entreprises, il accueille la population d'actifs sur le site pendant les heures de pause. Ses différents aménagements paysagers évoluent au fil des saisons et accompagnent les promenades piétonne et cyclable.

Prix : 1 500 Frs HT x 9 500 m<sup>2</sup>  
14 250 000 Frs HT



- ✓ Les cœurs d'îlots d'habitations autour du parc devront être traités en espaces verts (engazonnement, arbustes, arbres de hautes tiges).

- ✓ Les voies à priorité piétonnes menant au parc sont bordées de jardins privés où les plantations de haies devraient limiter l'impact visuel direct sur l'habitat.



Les tableaux ci-dessous montrent l'impact de la nouvelle répartition des masses vertes sur le quartier et sur la commune.

Le comparatif est basé sur les données actuelles du quartier des Bruyères (extraites du Cadastre Vert) qui correspond au tracé de la ZAC.

	Surface du quartier en m <sup>2</sup>	Surface de masses vertes en m <sup>2</sup>	Pourcentage de masses vertes sur la masses vertes communale	Pourcentage rapporté sur la surface du quartier	Pourcentage rapporté sur la surface communale
Quartier J. Jaures	470 521	155 528	31,7%	33,0%	8,0%
Bruyères	220 396	13 296	2,7%	6,0%	0,7%
Mairie	350 974	100 117	20,4%	29,0%	5,2%
Nord	885 454	221 975	45,2%	25,0%	11,5%
<b>Total communal</b>	<b>1 927 346</b>	<b>490 976</b>			<b>25,4%</b>

*Situation actuelle*

	Surface du quartier en m <sup>2</sup>	Surface de masses vertes en m <sup>2</sup>	Pourcentage de masses vertes sur la masses vertes communale	Pourcentage rapporté sur la surface du quartier	Pourcentage rapporté sur la surface communale
Quartier J. Jaures	470 521	155 528	29,8%	33,1%	8,0%
Bruyères	220 396	50 000	9,5%	22,7%	2,6%
Mairie	350 974	100 117	19,2%	28,5%	5,2%
Nord	885 454	221 975	45,2%	25,1%	11,5%
<b>Total communal</b>	<b>1 927 346</b>	<b>527 680</b>			<b>27,3%</b>

*Situation en fin de ZAC*

La proportion actuelle moyenne de masses vertes est de l'ordre du tiers dans les autres quartiers alors qu'elle ne représente que 6% sur le quartier des Bruyères.

La ZAC corrige cette distorsion en augmentant la masse verte du quartier à 23% ce qui par extension contribue à une augmentation de 7,5% sur le territoire communal.

La surface de masses vertes est répartie de la manière suivante sur la ZAC:  
(Calcul hors emprises minérales)

Le Parc et le mail:	22 000 m <sup>2</sup>
Arbres d'alignement :	15 000 m <sup>2</sup>
Les intérieurs d'îlots Nord:	7 000 m <sup>2</sup>
Les intérieurs d'îlots Sud :	4 000 m <sup>2</sup>
Emprises SNCF :	2 000 m <sup>2</sup>

Soit au total: 50 000 m<sup>2</sup>

La nouvelle surface de masses vertes permet d'atteindre environ 10% de la surface de masses vertes communales sur le quartier des Bruyères.

L'apport de masses vertes va nettement modifier les caractéristiques paysagères actuelles et la proportion de sols perméables sur le site.

La surface d'espaces verts (emprises minérales incluses) considérée comme étant accessible au public sur la ZAC représente 29 500 m<sup>2</sup>, ce qui modifie singulièrement les rapports en m<sup>2</sup> d'espaces verts par habitant sur la totalité de la commune de Bois-Colombes :

Actuellement la surface d'espaces verts accessibles au public sur l'ensemble de la commune de Bois-Colombes est de 28 000 m<sup>2</sup> soit 1,14 m<sup>2</sup> par habitant.

En additionnant la surface engendrée par la ZAC (sans destruction puisque l'on ne recense pas d'espaces verts publics sur le quartier des Bruyères) on obtient un total de 5,75 hectares d'espaces verts accessibles au public soit un nouveau rapport de 2,21 m<sup>2</sup> par habitant.

Le réaménagement du quartier des Bruyères multiplie par 2 la surface d'espaces verts ouverte au public sur la commune de Bois-Colombes.

## 4-3 MESURES EN MATIÈRE DE RELOGEMENT DES OCCUPANTS

La protection des occupants expropriés ou évincés au cours d'une procédure d'expropriation fait l'objet d'une réglementation précise définie dans le Code de l'Urbanisme aux articles L 314-1 à L314-9 et dans le Code de l'Expropriation aux articles L14-1 à L14-3. L'article L314-1 du Code de l'Urbanisme précise que " les occupants sont les propriétaires occupants, les locataires, les occupants de bonne foi maintenus dans les lieux et les preneurs des baux professionnels, commerciaux, artisanaux, industriels ou ruraux".

Suivant l'article L314-2 du Code de l'Urbanisme, tous les occupants de locaux à usage d'habitation, professionnel ou mixte, ont droit au relogement lorsque les travaux de l'opération d'aménagement nécessitent leur éviction. Les occupants actuels, conformément à cet article, auront, au moins, deux propositions de relogement portant sur des locaux satisfaisant aux normes d'habitabilité, adaptés à leurs besoins et compatibles à leurs ressources au sein d'immeubles construits dans le cadre de l'opération.

Concernant les occupants de l'immeuble de logements sociaux appartenant à l'OPHLM de Bois-Colombes situé au 4 rue Marc Birkigt, ils seront relogés dans un immeuble construit sur le site.

Les activités et les commerçants bénéficient également, en qualité d'occupants, des dispositions en matière de relogement.

Ils ont, comme les autres résidents, un droit de priorité défini à l'article L314-5 du code de l'Urbanisme, "pour l'attribution de locaux de même nature compris dans l'opération, lorsque l'activité considérée est compatible avec les dispositions du plan d'occupation des sols ou du document d'urbanisme en tenant lieu".

Le document d'urbanisme applicable à l'intérieur de la zone sera le Plan d'Aménagement de Zone, (P.A.Z.), établi lors de la phase de réalisation de l'opération, se substituant au plan d'occupation des sols.

Les activités qui désireront se réinstaller sur le site devront respecter les dispositions du P.A.Z. et ne pas être de nature à créer des nuisances ou pollution préjudiciables aux habitants.

L'opération réserve, au titre du relogement, un programme de 10 000 m<sup>2</sup> SHON.

Cette superficie est répartie comme suit :

- 7 500 m<sup>2</sup> SHON environ pour les activités et les bureaux
- 2 500 m<sup>2</sup> SHON environ pour les logements.

## 4-4 RÉPONDRE AUX BESOINS EN ÉQUIPEMENT DE LA POPULATION

### Equipements publics

En matière d'équipements publics, l'opération prévoit la réalisation d'un programme destiné à la fois, à revaloriser l'image du site aujourd'hui dégradée, et à satisfaire les besoins et les attentes des futurs résidents du quartier.

Ce programme comprend :

- la réalisation d'espaces verts
- la construction d'une école de huit classes
- la réalisation d'un parking souterrain ouvert au public de 300 places

### Espaces verts

Sans revenir en détail sur le contenu du paragraphe "Mesures en matière d'espaces verts" du chapitre 4 de la présente étude, l'opération permet une reconquête des espaces publics intégrant une composante importante en espaces verts (parc urbain de 2 ha, mail de 9 500 m<sup>2</sup>, plantation d'environ 500 arbres d'alignement).

Le coût global de ces espaces verts est estimé à 28,25 MF HT.

Ce programme est complété par la réalisation d'espaces verts en cœur d'îlots qui seront accessibles au public mais dont le coût n'incombe pas à l'opération.

### Equipements scolaires

Pour répondre aux besoins en équipements scolaires générés par l'arrivée des nouveaux habitants et calculés, à partir des ratios habituellement utilisés pour ce type d'opération, dans le paragraphe "Effets sur les équipements publics", soit :

- 90 enfants en maternelle (soit 3 classes),
- 120 classes en élémentaire (soit 4-5 classes),

l'opération prévoit la réalisation d'un établissement scolaire de 1 800 m<sup>2</sup> SHON environ, localisé au Nord du site en bordure du parc urbain. Cette structure comprend huit classes (maternelles et élémentaires) et est destinée à couvrir l'ensemble des besoins de l'opération rappelés ci-avant.

Le coût de cet équipement scolaire est évalué à 15MF HT.

### Parc de stationnement ouvert au public

Par l'ampleur et la diversité du programme de constructions prévu, le site de l'opération devra faire face à un accroissement du trafic automobile et donc à une demande accrue en places de stationnement.

Pour répondre à cette demande future et afin de résoudre le problème actuel du stationnement anarchique des véhicules, il est prévu d'aménager en surface, environ 300 places de stationnement et de réaliser un parking souterrain ouvert au public de 300 places situé en position centrale sous la place afin de satisfaire les besoins de clientèle des commerçants et des visiteurs des différents occupants du site.

Le coût de ce parc de stationnement souterrain est de 20 MF HT.

Le coût des 300 places de surface est de 4,5 MF HT environ.

### Voiries et réseaux

Le projet présente une recomposition du tissu urbain à l'intérieur du périmètre de la ZAC qui s'accompagne d'une restructuration de la trame viaire existante sur le site.

Le nouveau schéma de circulation qui a été présenté, notamment dans la partie 3, paragraphe "Effets sur la circulation", augmente le réseau viaire, malgré la suppression de certaines voies, en proposant de nouveaux axes et en modifiant des voies existantes.

Les différents éléments relatifs à ce nouveau schéma de circulation (gabarits des voies, sens de circulation, aménagements prévus...) sont détaillés dans la partie 2 de l'étude d'impact concernant le projet retenu.

La capacité accrue du réseau viaire, portée à environ 3-4 ha (hors emprise de la rue Faidherbe et de son projet d'élargissement par le Conseil Général des-Hauts-de-Seine), permet d'augmenter le nombre d'itinéraires

possibles et donc une meilleure diffusion du trafic automobile tout en luttant contre d'éventuels conflits d'usage entre les piétons et les voitures.

L'étude de circulation menée par ACTIS montre que l'opération, en fonction du programme des constructions prévus et des principes de fonctionnement de la circulation qui ont été présentés, n'engendre pas de dysfonctionnements à l'intérieur de la ZAC comme à l'extérieur, sous réserve toutefois, de quelques aménagements aux carrefours, lesquels seront traités lors de la phase de réalisation de l'opération.

L'opération apporte 4,8 ha environ, supplémentaires d'espaces publics (rues, mail, places et parc).

En matière de réseaux, les informations fournies par le bureau d'étude BATT, indique que l'ensemble des réseaux, compte tenu des caractéristiques du projet, sera suffisant pour couvrir les besoins estimés.

Les besoins et les orientations techniques du projet sont indiqués dans le paragraphe 3 de l'étude d'impact.

L'analyse de ces orientations montrent qu'un certain nombre de travaux s'avèrent nécessaires pour garantir un bon fonctionnement des réseaux.

Ces travaux concernent, notamment :

- l'assainissement : les îlots de la ZAC seront équipés d'un réseau séparatif (eaux usées/eaux pluviales)
- l'adduction d'eau : le réseau de défense incendie devra être renforcé en fonction de l'implantation des futures constructions

En l'état actuel des études en matière de voirie et de réseaux, on estime le coût global des travaux liés à ces deux paramètres à 34,4 MF HT.

## 4-5 RESPECTER LES SERVITUDES ET TENIR COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

Le parti d'aménagement et la composition de la ZAC, tels qu'ils ont été présentés dans la partie 2 de la présente étude d'impact, ont tenu compte des servitudes en vigueur actuellement et des nuisances dont pourra faire l'objet le futur quartier et des occupants.

### 1 – Servitudes

Comme l'indique le chapitre 1-4 "*Le contexte réglementaire*" de la présente étude d'impact ; l'opération est concerné par plusieurs servitudes d'utilité publique.

Celles-ci entraînent, soit des mesures compensatoires et de protection, soit des interdictions, soit des règles particulières d'utilisation ou d'occupation du sol qui peuvent nécessiter la consultation préalable d'un service technique du département ministériel concerné, en application de textes législatifs ou réglementaires spécifiques.

Les servitudes seront intégrées ultérieurement dans le Plan d'Aménagement de Zone (P.A.Z.) figurant le dossier de réalisation. Les constructeurs seront donc tenus de les respecter.

### Rappel des servitudes

#### • Servitudes relatives au chemin de fer

Le site est partiellement compris dans une zone ferroviaire en bordure de laquelle s'appliquent les servitudes relatives au chemin de fer. Ces servitudes impliquent un certain nombre d'interdictions et obligations aux riverains. Elles obligent, par exemple, les propriétaires riverains à demander, avant tous travaux de construction, la délivrance de leur alignement.

#### • Servitudes aéronautiques de dégagement

Ces servitudes sont relatives à la zone de dégagement de l'aéroport du Bourget.

Ces servitudes ont pour effet :

- d'obliger les propriétaires "à modifier ou supprimer les obstacles de nature à constituer un danger pour la circulation aérienne, ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ou de pourvoir à leur balisage".
- et d'interdire la création d'obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne

#### • Servitudes relatives aux transmissions radio-électriques

Ce type de servitude a pour effet, notamment, d'imposer l'obligation de limiter la hauteur des obstacles éventuels aux transmissions radioélectriques. Le site est soumis à ces servitudes pour les zones spéciales de dégagement suivantes :

- Paris / Breuil-en-Vexin / Rennes  
(75.13.02 - 78.13.04)  
Altitude maxi : 140 m NGF
- Taverny Bessancourt / Paris Tour DGA  
(95.52.39 - 75.52.34)  
Altitude maxi : 130 à 138 m NGF
- Taverny Bessancourt / Bretigny-sur-Orge  
(95.52.39 - 91.52.18)  
Altitude maxi : 160 à 164 m NGF

#### • Servitudes concernant les transports d'énergie électrique

Ces servitudes sont engendrées par l'existence de trois câbles souterrains de 63 KV qui, soit bordent le site à certains endroits, soit le traversent à d'autres. Ces câbles empruntent, sur le site, les rues de Minimes, Faidherbe et du Moulin Bailly.

• *Servitudes d'isolement acoustique*

Ces servitudes concernent uniquement la protection des habitations contre les bruits de l'espace extérieur. Conformément à l'arrêté du 6 Octobre 1978, modifié le 23 Février 1983, ont été classées :

- les voies ferrées de la ligne SNCF Paris – Gare Saint Lazare / Versailles (voies de type 1)
- les voies ferrées de la ligne SNCF Paris – Gare Saint Lazare / Cergy – Mantes (voies de type 2)

Ces servitudes sont applicables dans une bande de 200 m de largeur mesurée depuis le bord du rail de la voie ferrée recensée.

D'après les mesures prises, seule une partie Est de l'opération est comprise dans cette bande. Compte tenu des éléments de programmation, il est prévu de réaliser dans cette zone uniquement des immeubles de bureaux et d'activités, lesquels ne sont pas réglementaires et concernés par ce type de servitude. Néanmoins, ces bâtiments feront l'objet de traitements de façade spécifiques pour éviter tout désagrément acoustique à leurs occupants.

*2 – Nuisances liées à l'environnement*

• *Mesures contre les nuisances acoustiques en provenance de l'environnement extérieur*

L'organisation du projet sur le plan masse est en soi une réponse efficace contre ces nuisances et permet d'en atténuer les effets sur les futurs habitants du quartier. Ainsi, les immeubles de logements sont implantés autour du futur parc urbain, à l'abri des nuisances acoustiques générés par le trafic automobile ou ferroviaire. Néanmoins, les immeubles dont les façades sont exposées au bruit du trafic routier sur la rue Faidherbe (élargie et mise à double sens) bénéficieront des mesures d'isolement acoustique fixées par l'arrêté du 28 Octobre 1994.

• *Mesures de prévention contre les pollutions*

Le projet et notamment son volet concernant les circulations douces, dont le schéma descriptif figure au chapitre 3-2 "*Effet sur le site et son environnement*" de la présente étude, apporte un certain nombre de dispositions préventives pour lutter efficacement contre les pollutions atmosphériques liées à une concentration excessive de véhicules sur les axes de circulation (reconquête des espaces publics au profit des circulations piétonnes, adaptation d'un schéma de circulation permettant une bonne fluidité de trafic...).

En outre, il est prévu de réaliser des places de stationnement en sous-sol dans des parkings privés liés aux constructions, ainsi que dans un parking ouvert au public situé sous la place centrale. Afin de prévenir de toute pollution d'hydrocarbures provenant des véhicules y stationnant, ces parkings seront équipés de déshuileurs.

• *Mesures de dépollution*

Les locaux des usines Hispano-Suiza constituent des installations classées soumises à autorisation selon la loi du 19 Juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement.

Les procédés de dépollution envisageables présentés ci-après ont été définis par le bureau d'études B.A.T.T.

La liste des procédés devra être soumise au Service des Installations Classées pour la protection de l'environnement qui précisera, en fonction de la nature du site, les mesures de dépollution à employer pour remettre le site en état.

L'obligation de dépollution du site incombe à l'exploitant des installations classées ou, à défaut, au propriétaire du site.

D'après les éléments fournis dans les rapports d'études sur le diagnostic environnemental réalisés par la société Geostock et Gester, l'ensemble des terrains occupés par les installations d'Hispano-Suiza, contiennent environ 10 885 m<sup>3</sup> de terre présentant une concentration de pollution :

- ✓ Pollutions au hydrocarbures : 7 875 m<sup>3</sup>
  - 3 000 m<sup>3</sup> au lot 4 : Parc à copeaux
  - 4 875 m<sup>3</sup> au lot 1 : Cuves T 16, T 18 et T 19
- ✓ Pollution au chrome : 2 650 m<sup>3</sup> atelier de traitement de surface
- ✓ Pollution au cuivre : 3 600 m<sup>3</sup> atelier de cuivrage

La progression des hydrocarbures dans le sol à partir du parc à copeaux sous forme d'un cône de pollution laisse supposer que les terrains contigus, à l'Est et au Sud, sont également affectés en profondeur.

La cible principalement vulnérable étant la Seine vers laquelle s'écoule la nappe.

La présence d'hydrocarbures à relativement forte concentration dans le sous-sol du site conduit à envisager les types de risques suivants, liés à ses usages actuels et futurs :

#### • Sécurité

Les risques résultant du caractère inflammable des produits pétroliers ne sont pas à prendre en considération en raison de la faible inflammabilité des huiles lubrifiantes entrant dans la composition des huiles de coupe.

La réalisation éventuelle de fouilles pour réaliser des travaux de génie civil ou de construction conduira à remettre au jour des terres très grasses, nécessitant un traitement.

#### • Santé

Le mode d'exposition le plus important des hydrocarbures pour l'homme est l'ingestion.

En ce qui concerne la toxicité par ingestion, deux phénomènes importants doivent être considérés :

- ✓ L'ingestion directe du sol
- ✓ L'ingestion indirecte des hydrocarbures contenus dans le sol via des éléments porteurs tels que les végétaux et les produits animaliers.

Une deuxième voie d'exposition importante pour l'homme est le contact cutané.

C'est le caractère lipido-soluble des hydrocarbures qui est réputé conduire en cas d'exposition répétée à des pathologies irritatives.

Le troisième mode d'exposition, spécialement applicable aux huiles de coupe, est l'inhalation de vapeurs.

Ces trois phénomènes conduisent à déconseiller l'implantation d'habitations, d'aires de jeu ou de zones de jardinage ou de cultures sur le site sans réhabilitation du sol.

---

#### *A - Recommandations de réhabilitation des terrains pollués aux hydrocarbures*

---

Les teneurs en hydrocarbures rencontrées ne permettent pas d'envisager une utilisation de terrain sans réhabilitation préalable en raison des risques pour l'hygiène et la sécurité des personnes ainsi que pour la tenue des ouvrages à venir.

De plus, même en l'absence d'affectation de ces terrains une incidence sur la nappe n'est pas à exclure.

Le rapport d'étude fournit par GEOSTOCK envisage 5 types de procédés possibles applicables aux hydrocarbures.

■ **PROCEDE 1 : Réhabilitation par traitement biologique sur site après excavation**

La technique consiste à réaliser une dégradation biologique après enlèvement de la couverture de sol étanche et excavation sélective des sols pollués.

Cette technique est envisageable sous réserve de l'absence d'inhibiteurs de vie biologique (ce qui est vraisemblable compte tenu de la tendance connue des huiles de coupe à favoriser les développements bactériens).

Elle suppose la disponibilité d'un emplacement sur le site afin de permettre le développement du processus de biodégradation.

L'excavation des terres polluées à grande profondeur, éventuellement jusqu'au calcaire grossier, nécessitera la construction d'un rideau de palplanches par battage, puis l'excavation et le tri sélectif des terres extraites afin de pouvoir remettre en place les terres non polluées et ne traiter que les terres excédant le seuil convenu.

Le fond de fouille sera ensuite protégé par un coulis de ciment puis remblayé par tout venant ou matériaux de démolition du site.

De plus, une protection temporaire de la nappe devra être réalisée par piège hydraulique.

L'avantage de ce procédé réside dans :

- ✓ Son absence d'aléa, un simple pilote de laboratoire devrait suffire pour vérifier la biodégradabilité.
- ✓ Sa rapidité de réalisation permettant de libérer les terrains au plus tôt.

Ses inconvénients résultent :

- ✓ Du coût important de l'excavation et du remblaiement de la fouille.
- ✓ De la forte probabilité de devoir empiéter sur les terrains contigus afin de traiter l'intégralité des terres imprégnées.

■ **PROCEDE 2 : Réhabilitation in-situ par biolavage**

Les terrains pollués étant très perméables, il est possible de réaliser une combinaison de lavage du sol et de dégradation biologique in-situ (biolavage).

Des injections d'eau additionnée de nutriments et saturée en oxygène par brassage favorisant le métabolisme des bactéries endogènes du sous-sol seraient réalisées par une combinaison :

- ✓ D'un bassin d'infiltration en surface avec rabattement par pointes filtrantes pour la zone des remblais jusqu'à 6 mètres,

- ✓ De forages d'injection situés dans l'horizon des sables de Beauchamps avec rabattement par puits forés à 15 m au toit des calcaires,

- ✓ D'une protection de la nappe de toute évaporation de solution de traitement par un puits de pompage dans la nappe, situé au cœur ou à proximité de la zone de traitement de façon à constituer un piège hydraulique de rayon d'influence ajusté. Le système pourrait fonctionner par recyclage en circuit quasi fermé grâce à une station de traitement assurant la récupération des hydrocarbures par décantation floculation et en rejetant que l'excédent résultant du débit prélevé dans la nappe pour la protéger.

Un essai pilote devrait être réalisé sur le site afin de confirmer le dimensionnement de l'ouvrage et vérifier sa faisabilité.

L'objectif de dépollution serait de faire fonctionner le dispositif jusqu'à épuisement des hydrocarbures mobilisables par la solution tensioactive, ce qui garantirait l'absence d'impact ultérieur sur la nappe.

■ **PROCEDE 3 : Réhabilitation par excavation et traitement hors site**

Une troisième solution alternative consisterait à excaver les terres polluées pour les faire incinérer dans un centre autorisé au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

■ **PROCEDE 4 : Réhabilitation par confinement**

Une autre solution consisterait en un confinement in-situ de la pollution.

Cette hypothèse ne pourrait être retenue que dans la mesure où l'aménagement ultérieur serait compatible avec cette solution et où l'on aurait accès aux zones situées en dehors du site de la société.

Un confinement sur place suppose la création de servitudes aux droits des zones polluées avec interdiction d'installer des habitations, des jardins ou toute activité susceptible d'atteindre l'homme (atteinte par ingestion notamment), de construire en sous-sol (caves, parking souterrain).

■ **PROCEDE 5 : Stabilisation**

Des procédés de stabilisation des terres faiblement polluées par des hydrocarbures existent aux USA et pourraient être utilisés pour réaliser une paroi moulée en lieu et place des palplanches. Cet ouvrage pourrait constituer les murs porteurs d'une excavation si le propriétaire envisageait la réalisation d'un parking souterrain et permettrait de soutenir les terres afin d'excaver les plus polluées.

En cas d'excavation qui conduit à l'enlèvement des couvertures "étanches" des zones polluées, le lessivage direct par les eaux de pluie accélérerait le transport des polluants et risquerait de conduire à une pollution rapide de la nappe.

Il est donc recommandé de ne pas procéder à de tels types de travaux sans réaliser au préalable un dispositif de protection de la nappe par piège hydraulique.

---

*B - Traitements des autres natures de polluants*

---

Les terrains pollués au chrome et au cuivre seront traités par excavation et évacuation des terres contaminées.

## 4-6 MESURES PENDANT LA RÉALISATION DU CHANTIER

Les démolitions et constructions liées à l'opération auront pour conséquence une augmentation du trafic des poids lourds, constitués pour l'essentiel, de camions bennes pour l'évacuation des déblais et camions toupies pour l'approvisionnement de béton.

Ces trafics auront pour but :

- les transferts d'engins de terrassements et de grues,
- les évacuations des produits de terrassements et de démolitions,
- l'approvisionnement des matériaux de construction...

Pour origine et destination :

- les centrales à béton,
- les décharges publiques,
- les carrières d'emprunt de matériau de remblais.

Les travaux peuvent être considérés en deux phases :

- ✓ démolition et terrassements,
- ✓ construction des immeubles.

### Pendant les travaux de démolition et de terrassements

A ce stade de l'étude, les hypothèses suivantes ont été prises pour évaluer le volume des déblais :

- emprise des parkings souterrains de 67 000 m<sup>2</sup> environ,
- niveau moyen des rez-de-chaussée égal au niveau des terrains existants
- un niveau unique de sous-sol de 3 m.

On obtient un volume de déblais dus aux constructions :

$$67\,000\text{ m}^2 \times 3\text{ m} = 201\,000\text{ m}^3$$

- surfaces de chaussées place et mail à réaliser : 46 400 m<sup>2</sup>
- épaisseur de constitution moyenne : environ 0,40 m

d'où, on obtient un volume de déblais dus à la construction de chaussées :

$$46\,400\text{ m}^2 \times 0,40\text{ m} = 18\,560\text{ m}^3$$

- volume de terres polluées à évacuer ou à traiter : 10 885 m<sup>3</sup>

On obtient ainsi, un volume total de terres à évacuer de 230 445 m<sup>3</sup>.

Les déblais pourront être évacués vers les décharges suivantes (représentées sur le schéma de circulation des camions de chantier) :

- S.E.G. Gennevilliers (D1 sur le schéma de circulation des camions de chantier)
- SITA Gennevilliers (D2 sur le schéma de circulation des camions de chantier)
- SIMEONI Port Victor (D3 sur le schéma de circulation des camions de chantier)

### Pendant les travaux de construction

A ce stade de l'étude, les hypothèses suivantes ont été prises afin d'approvisionner les volumes de béton nécessaire pour une SHON totale de 175 000 m<sup>2</sup>:

- |                             |                              |
|-----------------------------|------------------------------|
| - Surface de superstructure | 262 500 m <sup>2</sup>       |
| - Surface d'infrastructure  | 67 000 m <sup>2</sup>        |
|                             | <b>329 500 m<sup>2</sup></b> |

En supposant des planchers de 0,20 m avec des voiles de façades et voiles de refends, le ratio est de 0,40 m<sup>3</sup> béton/m<sup>2</sup> (environ), soit un volume total de béton de :

$$329\,500 \times 0,4 = 131\,800 \text{ m}^3$$

Ces deux phases induisent donc, un trafic de camions supplémentaires nécessaire dû à l'évacuation de déblais et à l'approvisionnement en béton. Le nombre effectif de camions sera déterminé en fonction du phasage de l'opération et des entreprises amenées à réaliser les travaux.

De plus, l'incidence de ce trafic sera très variable selon :

- La position des accès de chantier et leur insertion dans la voirie,
- Les dispositions prises pour assurer la gestion de la circulation des camions,
- L'organisation générale des chantiers et les conditions de simultanéité des phases de travaux générant les plus importants trafics.

La ville de Bois-Colombes et la Préfecture de Police contrôleront strictement les dispositions prévues et leur mise en œuvre.

Il est précisé que certaines entreprises possèdent leurs propres décharges et centrales à béton. Il est difficile de prévoir le trajet exact des camions.

Néanmoins, les points suivants peuvent être pris en compte :

- l'opération est située à la pointe Sud de Bois-Colombes en limite des communes d'Asnières sur Seine et La Garenne-Colombes,
- les rues, dans l'emprise de l'opération supportent les trafics lourds des activités industrielles existantes ou ayant existées,
- la Départementale 908 reliant la Nationale 192 (au Nord/Ouest) à la Départementale 7 (au Sud/Est longeant la Seine) est à proximité immédiate du site,
- la rue Faidherbe débouche sur la D 908,
- un échangeur relie la N 192 à l'autoroute A 86,
- la D 7 relie la N 118 à l'A 86,
- la D 908 donne accès au boulevard périphérique.

On peut, d'après ces éléments, organiser une circulation de chantier s'appuyant sur les axes suivants :

- accès au site depuis la D 908 par la rue Latérale,
- évacuation du site par la rue Faidherbe vers la D 908,
- depuis la D 908 :
  - . accès à l'autoroute A 86,
  - . accès au bord de Seine,
  - . accès au périphérique.

Cette circulation n'aura pas d'impact sur la commune de Bois-Colombes puisque le flux de poids lourds aura pour origine et destination essentiellement le carrefour de l'Europe et la D 908.

Néanmoins, l'impact sur les rues de Courbevoie sera minimum, car en dehors des voies incluses dans le périmètre de l'opération, la rue Latérale (empruntée sur 400 m pour l'accès) et la rue Faidherbe (empruntée pour la sortie sur 300 m), le transit poids lourds sera directement orienté vers des voies principales.

Toutefois, des dispositions particulières, afin de minimiser les nuisances sur les voies environnantes, seront prises, telles que :

- prévention des riverains,
- mise en place de déviations,
- maintien de la circulation piétonne (si nécessaire, création de cheminements piétons protégés),
- définition des points d'insertion sur la voie locale,
- définition des itinéraires des camions de chantier,
- phasage minutieux des interventions,
- aménagement des horaires de travail afin de ne pas compromettre la fluidité de trafic,
- création de zones tampons si possible dans les aires de chantier.

*Il est envisagé l'utilisation des voies ferrées existantes à partir de l'actuelle gare de marchandises, autant que faire se peut, pour l'évacuation du déblai et l'alimentation des chantiers, ce qui diminuera d'autant, l'impact sur le trafic routier.*

#### Mesures prises pour compenser les autres nuisances issues des travaux

##### *Nuisances visuelles et d'ordre esthétique*

Les travaux de démolition entraîneront une modification du paysage urbain :

- présence d'engins de terrassements,
- présence de cantonnement de chantier,
- présence d'aires de stockage de matériaux,
- zones tampons de stockage
- une vue permanente sur une zone de travaux

Afin de palier à ces nuisances, les mesures suivantes seront mises en place :

- mis en œuvre de palissades (h 2,5 à 3,00 m) aux pourtours des zones de travaux,
- homogénéisation du type de palissades entre les divers chantiers,

- organisation des aires de stockage des chantiers,
- cantonnements de chantier structurés,
- entretien régulier des palissades et des cantonnements.

##### *Nuisances sonores*

L'ensemble des travaux conduira à la présence d'engins créant des nuisances sonores :

- compresseurs,
- marteaux piqueurs et brise roche hydraulique,
- moteurs d'engins et des camions.

Afin de palier à ces nuisances, les mesures suivantes seront mises en place :

- utilisation d'engins munis de dispositifs d'insonorisation,
- vérifications régulières des émissions sonores,
- choix de l'emplacement des sources sonores,
- réduction des bruits à la source,
- aménagement des horaires de travail.

##### *Salissures*

Les allées et venues des camions entre les chantiers et les voiries entraînent le dépôt de salissures sur les rues locales.

Celles-ci seront évitées par les mesures suivantes :

- mise en place de pistes de chantier propres,
- mise en place d'unités de lavage pour les véhicules,
- entretien et nettoyage régulier de la voirie locale.

Il est à préciser que :

- la mise en place d'aires de lavage sera assortie d'une unité de débouage et de déshuilage avant rejet des eaux dans le réseau d'assainissement,
- le stockage d'éventuels produits polluants seront assortis de création de surfaces d'aire appropriées et étanches pour parer à toute fuite,
- l'éventuelle utilisation de centrale à béton sera assortie de la création de surfaces supports en béton de propreté,
- les aires de stockage seront assorties de la création de surfaces supports en béton de propreté.

L'importance du site de l'opération facilitera grandement la mise en place de ces différentes mesures et leur localisation dans les endroits les plus judicieux.



SEMA DE CIRCULATION  
S CAMIONS DE CHANTIER

LEGENDE :



Z.A.C. DES BRUYERES

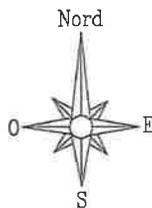


Centrales à béton



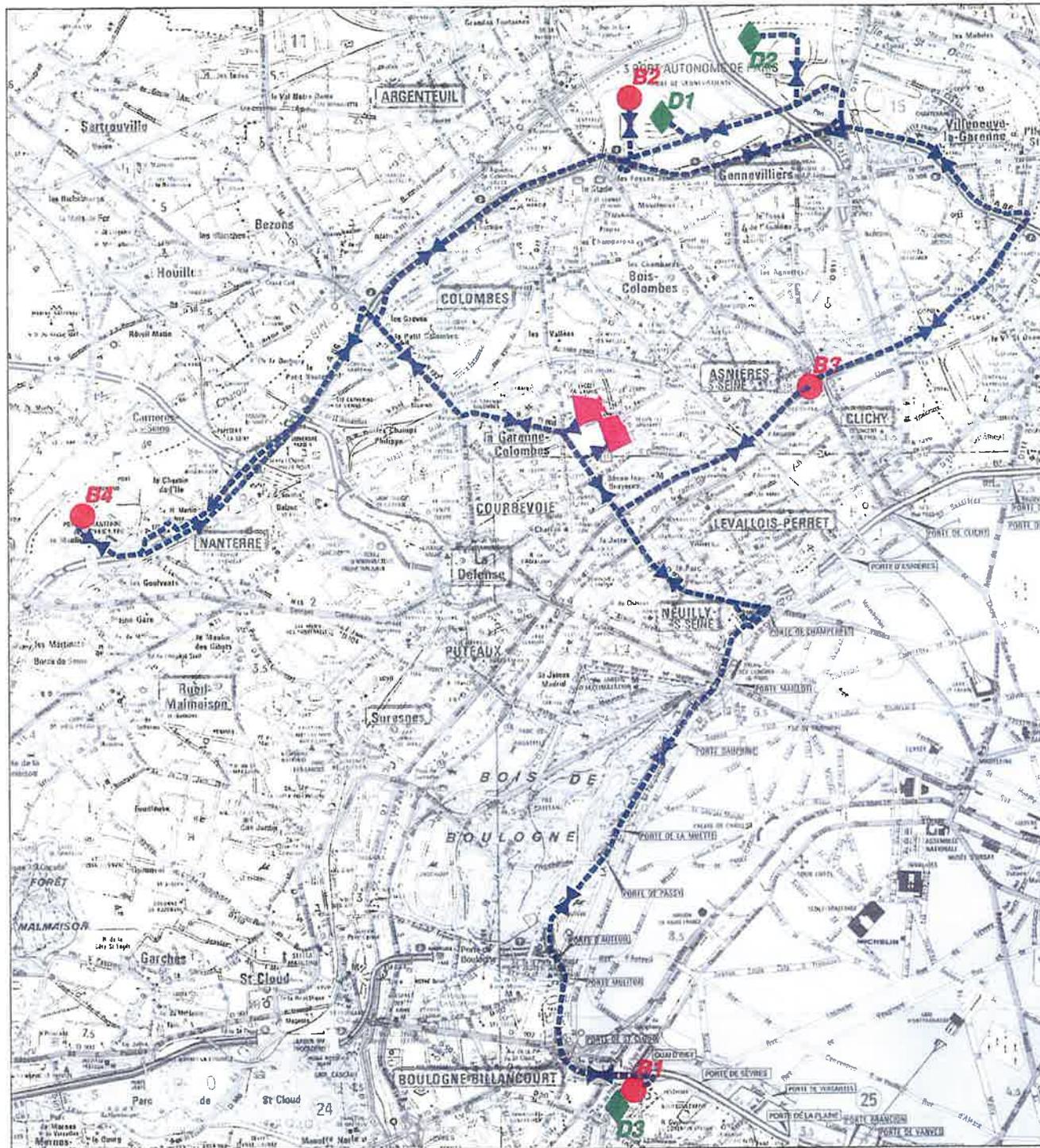
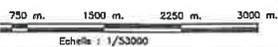
Décharges

Trajet des camions



**BATT** SAUC H19  
12, Av. de Goubaux-ZA de Courcouronnes  
B.P. 643 - 91943 COURCOURONNES CEDEX  
Tél. : 01 69 07 34 33  
Fax. : 01 69 07 35 95

Date : 1/53000  
N° :  
Echelle :



## Partie 5

# Méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement

## 5-1 CONTEXTE ÉCONOMIQUE ET DÉMOGRAPHIQUE

Une analyse des contextes économique et démographique actuels de la ville de Bois-Colombes a été réalisée dans la partie 1 de l'étude d'impact intitulée "*Analyse de l'état initial du site et de son environnement*" à partir des informations fournies par les différents services compétents à la Mairie, de l'exploitation des documents du Programme Local de l'Habitat, et des données de l'INSEE tirées du recensement de 1990. Des éléments provenant de l'interprétation du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France par la Direction Départementale de l'Équipement des Hauts-de-Seine pour la Boucle Nord (dans laquelle figure la commune de Bois-Colombes) ont été intégrés (perspectives de population, d'emplois...).

A partir de cette analyse, les effets de l'opération en terme de population et d'emplois ont été estimés par le biais des ratios suivants, sur la base du programme des constructions prévu (intégrant l'hypothèse d'une résidence-services):

- nombre de personnes par logement : 2,5

- ratios d'emplois :

. Bureaux	1 emploi/18m <sup>2</sup> SHON
. Activités	1 emploi/40m <sup>2</sup> SHON
. Commerces	1 emploi/50m <sup>2</sup> SHON
. Services	1 emploi/50m <sup>2</sup> SHON
. Hôtel	15 emplois
. Résidence-service	15 emplois

## 5-2 ÉVOLUTION DE LA STRUCTURE URBAINE

L'évolution du quartier dans sa forme urbaine et ses options d'aménagement a été appréhendée par la réalisation d'un avant-projet, fruit de la réflexion menée conjointement par les différents acteurs concernés : la ville de Bois-Colombes, les propriétaires des terrains du site et les services de l'Etat.

Les principaux enjeux de cet avant-projet ont été présentés à la population lors d'une exposition publique qui s'est déroulée du 8 Décembre 1998 au 9 Janvier 1999 à l'Hôtel de Ville de Bois-Colombes dans le cadre de la phase de concertation.

Le parti d'aménagement, présenté lors de cette exposition et qui traduit les objectifs urbains énoncés dans la partie 2 de la présente étude d'impact, a permis à la population d'apprécier la volonté affirmée des différents acteurs pour un aménagement assurant, à la fois, une meilleure qualité de vie aux habitants du quartier et son souci pour la création d'emplois. Ensuite, les différentes esquisses, fournies dans cet avant-projet, ont également permis de souligner l'importance des espaces verts destinés au public, avec la réalisation d'un parc urbain de deux hectares, environ, la plantation d'arbres d'alignement et la création d'un mail dans la partie Sud du site.

Enfin, l'intégration de l'opération dans son environnement a été illustrée par l'intermédiaire de différentes coupes indiquant le rythme des constructions projetées par rapport au bâti existant à proximité, et surtout par le montage d'une esquisse de plan masse sur la base d'une photo aérienne du quartier des Bruyères.

Cet avant-projet a été réalisé par la société  
RECHERCHE DEVELOPPEMENT  
ENVIRONNEMENT.

## 5-3 CIRCULATION ET STATIONNEMENT

### Circulation

Une étude de circulation a été réalisée par la société ACTIS au début de l'année 1999. Cette étude était destinée à :

- ✓ dresser un bilan de la situation actuelle,
- ✓ estimer le trafic généré par la ZAC,
- ✓ analyser les impacts de ce trafic sur le fonctionnement des voies internes à l'opération et des voies existantes en périphérie.

### Bilan de la situation actuelle

Ce bilan a été réalisé grâce à 3 types d'observations faites sur le terrain au cours des deuxième et troisième semaine de Janvier :

- des "comptages automatiques catégoriels" permettant d'observer la variation heure/heure et par catégorie pendant une semaine.

Ces comptages ont été réalisés en trois points :

- rue Nordling (sens unique)
  - rue Faidherbe (sens unique)
  - rue Pasteur (double sens)
- des "comptages directionnels et catégoriels" aux heures de pointe du matin et du soir pour identifier les trafics les plus forts sur la majorité des arcs du réseau actuel.

Ces comptages ont été réalisés en six points :

- rue Joigneaux, rue du 8 Mai, rue Roure
- rue Joigneaux, rue Litoff, rue Pasteur
- rue Pasteur, Allée des Dames
- rue Nordling, rue des Minimes
- rue Faidherbe, rue du Moulin de Bailly
- rue Nordling, rue des Minimes

- une enquête de stationnement destinée à identifier la demande de stationnement actuelle sur voirie lors de plusieurs passages au cours d'une même journée.

### Estimation des trafics générés par la ZAC

Cette estimation a été réalisée pour les heures de pointe du matin et du soir sur la base de

normes de génération de déplacements utilisées communément dans ce type d'étude et appliquées à chaque élément du programme des constructions (en émission comme attraction). Ces hypothèses figurent de façon détaillée dans l'étude de circulation, réalisée par ACTIS, jointe en annexe du dossier de création.

### Impacts des trafics générés sur le fonctionnement des voies

Dans le but de clarifier l'affectation des trafics sur la voirie projetée et la voirie existante dans l'environnement de l'opération, les différents îlots ont été regroupés en 9 zones.

Les trafics générés par ces 9 zones sont alors distribués (en origine comme en destination) sur le réseau viaire projeté en fonction des hypothèses suivantes concernant les cinq grandes destinations extérieures :

- 10 % du trafic généré par chaque zone se dirigent vers la rue Pierre Joigneaux (au Nord/Ouest)
- 20% se dirigent vers la rue Litoff (au Nord)

- 20% se dirigent vers la commune d'Asnières, à l'Est, en empruntant la rue Faidherbe
- 20% se dirigent vers la commune de Courbevoie en empruntant la rue de Bois-Colombes (au Sud)
- 30% se dirigent vers la commune de La Garenne-Colombes, à l'Ouest, en empruntant la rue Faidherbe

#### Stationnement

Les besoins de stationnement en parking (liés au programme de construction) ont été calculés sur la base de ratios ainsi qu'à l'appui de l'article 46 de la loi n° 98-657 du 29 Juillet 1998 relative à la lutte contre les exclusions pour déterminer la norme de stationnement pour les logements sociaux.

Ces ratios, qui figurent dans la partie 3 de la présente étude d'impact, sont rappelés ci-après :

Catégorie	Programme prévisionnel	Norme de stationnement
<b>Logements sociaux</b>	≈ 100 logements	1 place / logement
<b>Autres logements</b>	≈ 500 logements	1,35 place / logement
<b>Bureaux</b>	68 000 m <sup>2</sup> SHON	60% de la SHON
<b>Activités</b>	35 000 m <sup>2</sup> "	25% "
<b>Commerces</b>	2 500 m <sup>2</sup> "	100% "
	5 000 m <sup>2</sup> "	60% "
<b>Hôtel</b>	2 500 m <sup>2</sup> "	40% "
<b>Services</b>	1 000 m <sup>2</sup> "	60% "
<b>Résidence Service</b>	4 000 m <sup>2</sup> " 100 chambres	1 place / 10 chambres

Rappel : 10 000 m<sup>2</sup> SHON supplémentaires sont prévus pour le relogement des occupants du site :

-environ 2 500 m<sup>2</sup>SHON pour le logement

-environ 7 500 m<sup>2</sup>SHON pour les activités et les bureaux

## 5-4 ÉVALUATION DES EFFETS SUR LES FINANCES COMMUNALES

Afin de déterminer le rendement fiscal de l'opération et son impact sur les finances de la ville de Bois-Colombes, une étude a été réalisée par la société " Philippe Laurent Consultants " (25 rue du Colisée – 75008 PARIS).

Cette étude qui figure en annexe du dossier de création s'appuie sur des informations concernant le programme des constructions (lequel intègre l'hypothèse de la réalisation d'une résidence-services) et des hypothèses de commercialisation fournies par Recherche Développement Environnement, à savoir :

- La commercialisation de la zone démarre dès 2000 et est réalisée en trois ans.
- La liaison des programmes intervient 30 mois à compter de la commercialisation. La première année d'imposition intervient donc en 2003.

L'opération qui prévoit le développement de nouvelles activités professionnelles et la construction de logements, va générer de nouvelles recettes fiscales au profit de la commune de Bois-Colombes perçues au titre de la taxe professionnelle, de la taxe sur le foncier bâti et de la taxe d'habitation.

### ■ Calcul du produit de la taxe professionnelle

A partir des informations communiquées par RDE sur le nombre d'emplois total attendus sur le site (4685) et le nombre de chambres prévues dans le programme hôtelier et la résidence-service (environ 200), le bureau d'études a converti ses emplois et ses chambres en bases brutes de taxe professionnelle.

Compte tenu de la réforme fiscale concernant cette taxe prévue dans la loi de finances pour 1999, deux situations ont été réalisées :

- avant réforme
- après réforme

#### → Première situation : avant la réforme

Pour le calcul des bases brutes " globales " de taxe professionnelle, les emplois et les chambres ont été converties suivant les normes ci-après :

1 emploi " Bureaux "	35 000 Francs de bases brutes
1 emploi " Activités "	60 000 Francs de bases brutes
1 chambre " Hôtel " et " Résidence service "	15 000 Francs de bases brutes
1 emploi " Commerces "	25 000 Francs de bases brutes

#### → Deuxième situation : après la réforme

La loi de finances pour 1999 dispose d'un certain nombre de mesures affectant la taxe professionnelle, dont deux essentielles dans le cadre des simulations fiscales sur la zone d'aménagement envisagée :

#### 1) La suppression progressive de la part de salaires

- Pour 1999, 100 000 F de réduction de base équivalent à 555 000 F de salaires versés ( 555 000 F de salaires versés x 18% = 100 000 F d'abattements)
- pour 2000, 300 000 F d'abattements, soit 1 670 000 F de salaires versés
- pour 2001, 1 000 000 F d'abattements
- pour 2002, 6 000 000 F d'abattements

La part salaires serait donc entièrement supprimée à compter de 2003.

Les abattements prévus dans le projet de loi entraînent donc la suppression de la part salaires des bases brutes de taxe professionnelle dès la première année d'imposition du projet, c'est à dire dès 2003.

2) La suppression du mécanisme de la réduction pour embauche et investissements (REI).

Dans le cadre de l'opération, la suppression de la part salaires entraîne une réduction des bases brutes de Taxe professionnelle plus ou moins selon que l'activité est plus ou moins capitalistique. Le bureau d'études considère que cette mesure entraînera une diminution de :

- 40% des bases brutes pour un emploi " bureaux "
- 30% pour un emploi " activités "
- 35% pour une chambre " hôtel "
- 40% pour un emploi " commerces "

On obtient de nouveaux éléments permettant de convertir les emplois et les chambres créés en bases brutes :

- 1 emploi " bureaux " 21000 Francs de bases brutes
- 1 emploi " activités " 42000 Francs de bases brutes
- 1 chambre " Hôtel... " 9750 Francs de bases brutes
- 1 emploi " commerces " 15000 Francs de bases brutes

Dans les deux simulations, le montant des bases brutes globales obtenu sert à estimer les bases nettes taxables et par conséquent le produit global de taxe professionnelle généré par la

zone en appliquant le taux communal de 1998 (13,95%) à ces bases nettes taxables.

■ **Calcul du produit de la taxe foncière sur le bâti**

Le produit de la taxe foncière sur le bâti créé par l'opération est lié à la réalisation d'activités (au sens large) et de logements.

→ **Activités :**

Les simulations du bureau d'études ont été réalisées à partir de deux hypothèses :

1) les bases brutes de taxe sur le foncier bâti sont égales à 15 % des bases brutes de taxe professionnelle (avant la réforme fiscale, c'est à dire y compris la part salaires).

(En 1997, au niveau national, la part " biens passibles d'une taxe foncière " au sein des bases brutes de taxe professionnelle était de près de 13%).

2) Les bases nettes sont égales aux bases brutes.

Le produit de la taxe sur le bâti est alors calculé en appliquant le taux communal de 1998 (11,92%) aux bases nettes.

→ **Logements :**

Le montant de la taxe sur le foncier bâti lié aux logements a été calculé en considérant tout d'abord que les bases brutes de taxe sur le foncier bâti induites sont égales à 50% des valeurs locatives créées.

Les hypothèses concernant ces valeurs locatives apparaissent dans la méthode de calcul utilisée pour déterminer le produit de la taxe d'habitation, laquelle est fournie ci-après.

Les bases nettes de la taxe sur le foncier bâti sont égales aux bases brutes minorées des bases exonérées. Les logements sociaux étant exonérés pour 15 ans, les bases correspondantes viennent en déduction des bases brutes calculées pour l'ensemble des logements pour la détermination des bases nettes.

Le produit de la taxe sur le foncier bâti lié aux logements est calculé ensuite à partir du taux communal de 1998 (11,92%).

■ **Calcul du produit de la taxe d'habitation**

Ce produit a été déterminé en considérant que la valeur locative moyenne des logements est égale à la valeur locative moyenne du Département des Hauts de Seine pour 1997 (dernière information connue), soit 25 637 Francs.

La valeur locative brute totale induite par l'opération est égale au nombre de logements prévus multipliés par la valeur locative moyenne.

Les bases nettes de taxe d'habitation sont ensuite déterminées en utilisant le ratio des Hauts de Seine pour 1997 indiquant qu'elles correspondaient à 75% de cette valeur locative brute totale.

Le produit est alors déterminé en appliquant le taux communal de 1998 (13,45%).

Le bureau d'études s'est ensuite attaché à évaluer les impacts nets de l'opération sur les finances communales (à l'horizon 2005) en intégrant les recettes fiscales induites mais également les pertes en terme de taxe professionnelle et de taxe sur le foncier bâti dues au départ définitif et inéluctable d'Hispano-Suiza.

S'agissant des logements, l'impact net de l'opération a été évalué considérant que les recettes fiscales tirées du nombre de logements actuellement sur le site (environ une quarantaine) sont nulles.

## 5-5 ÉQUIPEMENTS PUBLICS

### Equipements scolaires

Un recensement des équipements scolaires existant sur la commune de Bois-Colombes a été mené, sur la base des informations fournies par la Mairie, permettant de dresser un état des lieux sur les éventuelles capacités d'accueil.

Parallèlement, des estimations relatives à l'apport de population, figurant dans la partie 3 de la présente étude d'impact, généré par l'opération, ont également été effectuées.

Sur la base de ces estimations, les besoins en équipements scolaires ont été quantifiés à partir de ratios habituellement utilisés dans ce type d'opération, à savoir :

- 0,15 enfant/logement en école maternelle,
- 0,20 enfant/logement en école élémentaire.

### Espaces verts

La détermination du programme d'équipement public en matière d'espaces verts (parc urbain de 2 ha) constitue une réponse aux orientations du SDRIF indiquant la nécessité de créer un parc dans la partie de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine où se trouve la commune de Bois-Colombes.

Par ailleurs, le programme prévu en matière d'espaces verts, prend en considération également, l'état du patrimoine vert sur la commune, détaillé dans le "Cadastre Vert" des Hauts-de-Seine, lequel souligne, en particulier, la faible proportion des masses vertes sur le quartier des Bruyères, ainsi que l'analyse de l'état initial du site.

## 5-6 VOIRIE ET RÉSEAUX DIVERS

### Voirie

Le projet a été intégré dans le cadre plus général du plan de circulation de la commune en tenant compte de la trame viaire existante dans l'environnement du site, c'est à dire, sur les communes de La Garenne-Colombes, Asnières et Courbevoie.

Une étude de circulation menée par la société ACTIS a permis d'appréhender le trafic futur en fonction de la composition du programme des constructions de l'opération et son affectation sur l'ensemble du réseau viaire existant dans l'environnement de l'opération. Les conclusions de cette étude ont permis de valider le plan de circulation futur présenté dans l'étude d'impact.

### Réseaux

Le bureau d'études BATT a été chargé de réaliser un projet pour ce qui concerne les réseaux futurs en tenant compte des capacités actuelles des différents réseaux et des besoins projetés.

Le projet qui figure dans cette étude d'impact indique les possibilités de raccordement, le type de réseau à réaliser, leurs emplacements....

Ces études ont été entreprises sur la base d'une recherche d'informations auprès des différents concessionnaires. Elles ont été menées par le bureau d'étude BATT.

Les besoins projetés ont été déterminés pour chaque type de réseau à partir du programme des constructions projetées, (intégrant l'hypothèse d'une résidence-service), du programme de logement et des ratios suivants :

### Eau potable – Rejets d'eaux usées

Logements	0,15	m <sup>3</sup> /habitant/jour
Bureaux	0,05	m <sup>3</sup> /emploi/jour
Activités	0,05	m <sup>3</sup> /emploi/jour
Commerces	0,05	m <sup>3</sup> /emploi/jour
Services	0,05	m <sup>3</sup> /emploi/jour
Hôtels	0,03	m <sup>3</sup> /chambre/jour
Résidence-service	0,03	m <sup>3</sup> /chambre/jour

La consommation en eau potable étant assimilable aux rejets d'eaux usées (hors activités industrielles), les ratios de consommation d'eau potable et de rejets d'eaux usées sont identiques. Ils sont issus du guide technique de l'assainissement publié par le Moniteur et données par type d'activité, nombre d'habitants et de chambres pour l'hôtel et la résidence-service.

### Rejets d'eaux pluviales

La valeur du débit des eaux pluviales figurant dans l'étude d'impact est obtenue par la méthode de caquot des "formules superficielles" figurant dans l'instruction technique relative à l'assainissement des agglomérations.

Le domaine d'application de cette méthode est limité aux bassins urbains ayant :

- une superficie inférieure à 200 ha
- une pente comprise entre 0,2% et 5%
- un coefficient de ruissellement compris entre 0,2 et 1

La formule pour obtenir un débit de pointe "brut" est :

$$Q_b = 1,430 \times I^{0,29} \times C^{1,20} \times A^{0,78}$$

- Q<sub>b</sub> débit de pointe "brut"
- I pente moyenne des bassins versants en m/m, hypothèse I=0,01 m/m
- A surface en hectares des bassins versants
- C coefficient de ruissellement du bassin versant (rapport des surfaces imperméabilisées sur la surface totale du bassin versant)

Le coefficient multiplicateur (1,430) de la formule définie ci-avant est utilisée pour calculer le débit de pointe des eaux pluviales pour une période de retour d'insuffisance de 10 ans en région Ile-de-France.

Pour obtenir le débit de pointe "corrigé" ( $Q_c$ ), il convient d'appliquer une correction à  $Q_b$  proportionnelle à la longueur du plus long cheminement hydraulique (en hectomètres) de l'eau et de la surface du bassin.

Les différentes valeurs retenues pour le calcul du débit de pointe "brut" (et donc du débit de pointe "corrigé") relatif à chacun des bassins versants identifiés sur la zone et figurant sur le plan ci-joint sont les suivants :

**Bassin n°1**

$I = 0,01$  m/m  
 $A = 4,8$  ha  
 $C = 0,5$

**Bassin n°2**

$I = 0,01$  m/m  
 $A = 4,7$  ha  
 $C = 0,5$

**Bassin n°3**

$I = 0,01$  m/m  
 $A = 4,8$  ha  
 $C = 0,7$

**Bassin n°4**

$I = 0,01$  m/m  
 $A = 5,6$  ha  
 $C = 0,7$

Les débits de pointe "corrigés" obtenus sont les suivants :

Bassin n°1	$Q_c = 0,55$ m <sup>3</sup> /s
Bassin n°2	$Q_c = 0,60$ m <sup>3</sup> /s
Bassin n°3	$Q_c = 0,90$ m <sup>3</sup> /s
Bassin n°4	$Q_c = 1,05$ m <sup>3</sup> /s

L'addition de ces débits de pointe "corrigés" relatif à chacun des bassins versants permet d'obtenir le débit de pointe "corrigé" pour l'ensemble de l'opération, soit environ 3 m<sup>3</sup>/seconde.

**E.D.F.**

Les ratios utilisés sont les suivants :

Bureaux	0,15	Kv/m <sup>2</sup> SHON
Activités	0,12	Kv/m <sup>2</sup> SHON
Commerces	0,20	Kv/m <sup>2</sup> SHON
Services	0,20	Kv/m <sup>2</sup> SHON
Hôtel	3,00	Kv/chambre
Résidence-service	3,00	Kv/chambre

Deux options ont été étudiées concernant les logements, en fonction du mode de chauffage :

- soit tout électrique (y compris chauffage) : 8Kv/logement
- soit chauffage au gaz : 4 Kv/logement

Pour les logements, le programme hôtelier et la résidence-service, ces données correspondent aux puissances minimales consommées par les abonnés domestiques corrigées par un coef-

ficient de "foisonnement" (exprimant le fait que tous les abonnés n'utilisent pas ces puissances de façon simultanée).

**Telecom**

Les ratios utilisés sont les suivants :

Logements	1,5	lignes/logement
Bureaux	1	ligne/ 100 m <sup>2</sup> SHON
Activités	1	ligne/ 100 m <sup>2</sup> SHON
Commerces	1	ligne/ 100 m <sup>2</sup> SHON
Services	1	ligne/ 100 m <sup>2</sup> SHON
Hôtel	1	ligne/ 100 m <sup>2</sup> SHON
Résidence-service	1	ligne/ 100 m <sup>2</sup> SHON

Les ratios Télécom sont issus d'observations sur des opérations comparables à la ZAC des Bruyères.

**Gaz**

Le ratio utilisé est le suivant :

70 Kw/m<sup>2</sup> SHON

Il a été communiqué par G.D.F. et s'applique dans le cas d'un chauffage au gaz observé sur des opérations comparables à la ZAC des Bruyères.



## 5-7 POLLUTION DES SOLS

La réalisation de l'opération nécessite au préalable la remise en état des sols, c'est à dire leur dépollution, pour les rendre aptes à recevoir, notamment, les constructions à usage d'habitation.

Pour mieux évaluer les effets de la présente opération d'aménagement en matière de dépollution, l'étude d'impact s'appuie sur les rapports d'études concernant le diagnostic environnemental sur le secteur occupé par les installations des usines Hispano-Suiza majoritaires sur le site de l'opération à Bois-Colombes, commandés successivement par cette entreprise aux sociétés GEOSTOCK et GESTER, pour estimer l'ampleur de la pollution et ses caractéristiques principales.

Ce diagnostic environnemental a été réalisé progressivement suivant les déménagements et les libérations de terrains. A ce jour, ce diagnostic a pu s'appuyer sur l'analyse des données géologiques et hydrogéologiques extraites de la carte géologique et d'études hydrogéologiques de la région parisienne, ..., complétée par les données fournies par cinq campagnes d'investigation qui se sont déroulées en Mars-Avril 1996, Octobre 1996, Avril 1998, Septembre 1998 et en Décembre 1998.

Par ailleurs, une campagne de suivi piézométrique a été également menée, au cours de laquelle des résultats analytiques et hydrogéologiques ont été obtenus en Juillet 1998 puis en Décembre 1998.

Au total, ce sont 99 forages "classiques" et 7 forages piézométriques qui ont été réalisés durant ces différentes campagnes d'investigation.

Les données ainsi recueillies, sous réserve de campagnes complémentaires menées ultérieurement, permettront à l'actuel exploitant du site de définir des mesures de dépollution qu'il devra ensuite soumettre au service des installations classées chargé de la protection de l'environnement.

## Partie 6

# Résumé non technique de l'étude d'impact

# RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

## Le contexte

Industrialisée depuis la première guerre mondiale, Bois-Colombes a connu un fort développement grâce aux industries de l'aéronautique (Hispano-Suiza, S.K.F,...) et de la parfumerie.

Depuis la fin des années 80, le ville n'échappe pas au mouvement de désindustrialisation qui touche l'ensemble de la proche banlieue parisienne, et voit ainsi sa zone d'activités, située au Sud de la commune au sein du quartier des Bruyères, périlcliter peu à peu.

Hispano-Suiza qui représente l'entreprise la plus importante de cette zone a vu ses emplois passer de 3 000 environ dans les années 1970 à 1 500 en 1990 et 350 fin 1998, la fermeture définitive de l'usine étant programmée pour Mars 1999.

Soucieux de l'avenir de cette zone d'activités, la commune de Bois-Colombes engageait dès 1990, un processus de réflexion sur sa restructuration, se traduisant par l'adoption, par le Conseil Municipal, de plusieurs périmètres d'études successifs (25 Septembre 1990, 14 Mai 1997 et 30 Juin 1998).

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

### Description

Le site des Bruyères intègre le seul secteur d'activités de la commune.

Il est séparé de la ville par une boucle de voies ferrées au Nord, à l'Est et au Sud et s'ouvre à l'Ouest sur les communes de La Garenne-Colombes et de Courbevoie.

Il entretient des relations économiques et physiques avec ces villes ainsi qu'avec Asnières à l'Est bien davantage qu'avec le "centre ville" commercial de Bois-Colombes.

Trois gares participent à l'environnement du site, au Nord, la gare des Vallées, à cheval sur La Garenne-Colombes et Bois-Colombes, au Sud/Est, la gare de marchandises, plus loin sur Courbevoie, la gare voyageurs de Bécon les Bruyères (voir carte figurant dans le chapitre "Les dessertes" de la partie 1 de l'étude d'impact).

Sur les 40 ha de ce secteur, 20 ha environ concerne le périmètre de la ZAC des Bruyères qui comprend essentiellement les friches laissées par Hispano-Suiza mais également quelques autres activités qui représentent 250 emplois environ et une quarantaine de logements occupés pour moitié environ par des

propriétaires et pour moitié par des locataires. Des relogements seront proposés, tant pour les activités que pour les habitants.

Le site est très pauvre sur le plan végétal. Il est imperméabilisé sur la quasi totalité de la surface.

Il ne contient aucune particularité en terme de géologie, d'hydrologie et de climatologie.

Par rapport à leur affectation industrielle, les sols sont pollués par endroit et devront faire l'objet de travaux de dépollution avant reconstruction.

Aucun risque archéologique apparent n'est apparu au cours de l'étude. Ce site industriel a fait l'objet d'une exploitation d'extraction de sables et de graviers avant sa destination industrielle.

Au Nord, la limite de la ZAC s'appuie sur le lycée Albert Camus, et au Nord/Est, sur un tissu à dominante pavillonnaire mité par des immeubles collectifs.

Le quartier est peu équipé et, du fait de sa configuration, entretient des relations surtout avec les villes voisines, au nord avec le tissu commercial et le marché forain de La Garenne-Colombes, à l'Est, avec Asnières.



Le processus de désaffectation industrielle constaté à Bois-Colombes est commun à l'ensemble des villes de la petite couronne. Les causes de cette désaffectation sont surtout liées à la résidentialisation de cette partie du territoire proche de Paris et par extension, à une inadéquation de la valeur foncière par rapport à l'activité supportée. Si l'on rajoute à cela les difficultés d'accès grandissantes pour les poids lourds, on a l'essentiel des raisons qui poussent les activités consommatrices d'espaces à se restructurer plus loin de Paris, en grande couronne, voire, en province

#### *Les enjeux*

Site historique de l'industrie Bois-Colombienne, le secteur des Bruyères devra participer à la modernisation de l'outil économique de la ville. Les activités secondaires nobles ou tertiaires devront constituer l'élément fort du projet, tout en s'appuyant sur les éléments nécessaires à la mixité urbaine, c'est à dire, à sa richesse en terme de convivialité donc, de pérennité.

Bois-Colombes est une ville résidentielle à dominante pavillonnaire. Elle a été créée en 1896, à partir d'une urbanisation désordonnée des bois de Colombes, provenant d'un détachement de 192 ha de la ville de Colombes. En 1990, la ville comptait 24 415 habitants ;

12 173 actifs pour 7 000 emplois environ, quand Hispano-Suiza comptait environ 1 500 emplois sur le site. Avec un taux d'emploi de 0,60, Bois-Colombes était déjà une des villes du département les moins bien loties, ce taux a diminué depuis et diminuera encore avec la fermeture d'Hispano-Suiza en Mars 1999.

En 1998, la part d'Hispano-Suiza dans le produit de la taxe professionnelle perçu sur l'ensemble de la commune représente encore 47% à savoir 11,52 MF sur les 24,34 MF.

**Il est donc important pour la ville de compenser le plus rapidement possible la perte d'emplois et la perte de recettes fiscales dues au départ inéluctable d'Hispano-Suiza.**

Les contraintes supra communales essentiellement édictées par le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, ont trait pour la Boucle Nord du département des Hauts-de-Seine, à la vérification d'un certain nombre d'équilibres liés à la mixité urbaine et à l'agencement, dans toute nouvelle opération, de parcs et jardins publics dans cette partie du territoire régional qui en est dépourvu.

**Le projet devra favoriser un certain nombre d'équilibres :**

- entre les logements et les bureaux,
- par la réalisation d'équipements de proximité qu'ils soient publics (groupe scolaire

**par exemple) ou privés (commerces et services),**

- entre les différents types de logements (sociaux et libres) suivant le mode de financement,
- par la création d'espaces verts conséquents.

Compte tenu de son isolement, une attention particulière devrait être portée au bon maillage de ce nouveau quartier avec les secteurs avoisinants et plus particulièrement avec la "maison-mère" qu'est l'Hôtel de Ville. En effet, l'aménagement des différents lieux publics : avenues, rues, squares, parc etc... ; devra être étudié de façon à répondre à une hiérarchie claire et à une bonne lisibilité du quartier pris dans un contexte urbain plus large.

#### *Les partis d'aménagement*

Depuis 1990, plusieurs périmètres d'étude ont été arrêtés sur la base desquels des partis d'aménagement ont été proposés.

Début des années 90, un projet de grande dalle tertiaire et commerciale couvrant les voies SNCF, à l'image d'une "mini Défense" a vu le jour. Il s'est heurté à une inadéquation par rapport à son environnement et à une incompatibilité avec le schéma Directeur de la Région Ile de France, et de ce fait, il n'a pas prospéré.

Petit à petit, la ville a nourri sa réflexion, et a fait évoluer le parti d'aménagement vers un programme équilibré tel qu'il est proposé dans le projet décrit ci-dessous.

### Le projet

Il se propose de porter l'élargissement de la rue Faidherbe à 22 m depuis le carrefour de l'Europe jusqu'à la rue de Bois-Colombes. Véritable avenue, cette artère désenclave le site par sa mise à double sens et par l'intégration cohérente du réseau bus. Elle servira d'entrée de ville tout en présentant le standing du nouveau quartier.

Cette lecture Est/Ouest étant établie, il convient de tenir le projet dans le sens Nord/Sud pour, d'une part, trouver sa cohésion interne et, d'autre part, lui donner un rapport direct avec la ville et plus particulièrement avec son symbole le plus représentatif qu'est l'Hôtel de Ville.

Pour ce faire, le projet propose de relier les éléments les plus significatifs du programme par des liaisons douces depuis la rue Nordling au Sud jusqu'aux équipements sportifs de la cité scolaire Albert Camus, empruntant le Mail des Entreprises, la place centrale (cœur du quartier) pour distribuer le Parc et l'école, pour se diriger vers le centre ville en passant par la rue Pasteur et la rue Litolf, (cf. plan chapitre 2-4 "Le projet").

✓ Le Mail des entreprises, au Sud, constitue le lieu de représentation du tissu économique du quartier, il en est une partie intrinsèque et en donne l'image,

✓ La place centrale est au carrefour des différentes dynamiques de ce nouveau quartier, elle est l'emblème de "sa richesse urbaine". Elle conforte le développement commercial de la rue Faidherbe en le prolongeant vers le site résidentiel. Elle distribue des boutiques, un Hôtel, le Parc et intègre un parking souterrain ouvert au public.

✓ Le Parc, de par sa taille (2ha) dépasse largement l'échelle du quartier, il en est l'élément structurant principal et organise la totalité du programme résidentiel. Son aménagement sera simple (grande pelouse) sur la plus grande partie. Il sera bordé d'arbres à hautes tiges sur sa périphérie et recevra des aménagements spécifiques au Nord pour les plus petits (square) et éventuellement, pour la contemplation (un jardin d'eau).

A partir de ces espaces majeurs, le projet reçoit, organise et prolonge des voies périphériques qui constituent la trame viaire "domestique" de ce nouvel ensemble : à l'Ouest, avec les rues de La Garenne Colombes, au Sud avec Courbevoie, à l'Est, avec le pont de chemin de fer rue de Bois-Colombes et au Nord, vers le

centre de Bois-Colombes à partir de la rue Pasteur et à terme, d'une sente réservée aux circulations douces, à travers la cité scolaire.

Tous les immeubles auront leur parking privé souterrain, destiné à satisfaire leurs propres besoins.

600 places de stationnement publiques seront réalisées pour moitié en parc souterrain sous la place centrale et pour moitié, le long des rues paysagères.

Un autre équipement de proximité sera étudié en pieds d'immeubles pour le quartier : salle de réunions, équipements administratifs, halte garderie, etc...

Les immeubles ont une volumétrie adaptée aux programmes et à la hiérarchie des espaces publics auxquels ils répondent. Leur hauteur se décline de R+5+attique le long de la rue Faidherbe à R+2+attique pour les maisons de ville jouxtant le tissu pavillonnaire de l'allée des Dames à l'Est de l'opération.

Voir chapitre 2-4 Le projet – Plan masse

### Les effets du projet sur l'environnement

Le programme doit permettre d'augmenter de façon significative les emplois de la commune et sa richesse fiscale malgré la réforme de la taxe professionnelle prévue par la loi des Finances pour 1999 (qui en supprimant

progressivement la fraction salaires dans le calcul des bases brutes diminue en conséquence le rendement fiscal de cette taxe).

Toute chose égale par ailleurs, avant le nouveau mode de calcul prévu dans cette réforme, le projet aurait généré une augmentation de près de 40% du produit de la taxe professionnelle de la ville :

✓ Sans le projet

- produit de la taxe professionnelle avant le départ d'Hispano-Suiza (1998)

24,34 MF

- produit de la taxe professionnelle après le départ d'Hispano-Suiza

12,82 MF

✓ avec le projet

- projection du produit de la taxe professionnelle avant réforme (c'est à dire calculé selon les dispositions fiscales actuelles)

34,57 MF

- projection du produit de la taxe professionnelle après réforme

26,50 MF

L'organisation du programme sur le site, comme le montre l'esquisse de plan masse (cf. chapitre 2-4 "Le projet"), conforte la dynamique urbaine décrite plus haut, en donnant du sens à ce quartier :

- bureaux en vitrine sur la rue Faidherbe formant un écran de protection contre le bruit pour les logements disposés à l'arrière des immeubles, en bordure du parc,

- bureaux et activités au plus près de la gare de Bécon les Bruyères sur une zone prise en étau entre la zone industrielle de Courbevoie et la ligne SNCF et organisé à partir d'un espace vert central (mail) très généreux,

- logements au Nord bénéficiant de la tranquillité du Parc, de la proximité des équipements publics et des commerces,

- Place urbaine au centre de cet ensemble, véritable référence du quartier.

A terme, les activités (commerces, bureaux, services...) prévues dans le cadre de l'opération généreront près de 4 700 emplois auxquels il rajouter les 250 emplois existants qui seront relogés.

Les 600 logements que comprend le projet représentent une population d'environ 1 500 habitants pour laquelle sera réalisée, dans le cadre du programme des équipements publics de la ZAC, un groupe scolaire élémentaire et préélémentaire de 8 classes.

Compte tenu de l'occupation industrielle du site et des besoins en fluides générés par ces activités, le programme, tel qu'il est défini dans la présente étude d'impact, ne nécessite pas de renforcement de réseaux primaires en terme d'assainissement, d'adduction d'eau, de gaz, d'électricité. En ce qui concerne le réseau de télécommunication, le projet permettra sa modernisation.

Le réseau de voirie est entièrement refait :

- les voies secondaires existantes et à créer comprendront des trottoirs confortables de 2,50 m environ, et intégreront du stationnement bilatéral paysager. La desserte des riverains (voies tertiaires) sera réalisée à partir de voies à priorité piétons avec un traitement paysager fort,

- La rue Faidherbe, qui est la voie primaire de ce quartier, verra son élargissement porté à 22 m, ce qui permet de dégager les espaces nécessaires pour avoir des trottoirs mixtes piétons/vélos, de 5 m de large,

- Une voie supplémentaire de dégagement vers Paris sera réalisée à travers les terrains de la gare de marchandises pour rejoindre la rue de Bois-Colombes et par extension, le pont de Levallois.

Ces nouveaux aménagements permettront une meilleure fluidité du trafic automobile par des voies mieux calibrées, une plus grande sécurité des piétons qui auront toujours un espace de stationnement tampon, entre eux, et la circulation automobile. De larges espaces à l'abri des voitures constituent un tissu de circulations douces.

Le projet comprend également un volet paysager important dans lequel les espaces verts ont une place prépondérante. Les nouvelles masses plantées auront un effet très

positif sur le site, mais également sur son environnement large du fait de son parc de 2 ha auquel il faut rajouter le Mail des Entreprises, 1ha environ, et les 500 arbres d'alignement accompagnant les aménagements de voirie.

Les effets du projet sur l'eau, l'air et le niveau sonore, ne peuvent qu'être bénéfiques par rapport à la situation existante qui avait à gérer de l'industrie lourde avec tout ce que cela représente en terme de nuisance. A ce titre, des mesures importantes seront déterminées par le Service des Installations Classées attaché à la protection de l'environnement pour dépolluer les sols avant restructuration du site.

Les effets négatifs de l'opération sur l'environnement sonore proviendraient essentiellement de l'accroissement de la circulation automobile sur le site.

Malgré l'augmentation du trafic qui devrait être observée sur certaines voies, en raison notamment de leur redimensionnement, les effets en terme de nuisances acoustiques pour les occupants du site seront limités voire nuls par rapport à la situation actuelle, grâce notamment à une disposition des immeubles adaptée (comme l'indique le plan masse du chapitre 2-4 "Le projet") : façades des immeubles de logements orientées sur le parc, bureaux jouant le rôle d'écran anti-bruit.

Les principes de fonctionnement de la circulation résumés dans le schéma fourni dans le chapitre 3-1 "Les effets sur le contexte communal" indiquent une recherche d'une

meilleure diffusion du trafic dans la trame viaire environnante afin de ne pas subir de désagréments liés à la circulation.

En outre, l'opération, en attribuant de nouvelles orientations pour le site en terme résidentiel et tertiaire, exclut la possibilité à toute activité bruyante de s'installer.

Grâce à la création d'importants espaces verts sur son site actuellement occupé par de vastes installations industrielles et presque totalement urbanisé, l'opération entraînera un abaissement du coefficient de ruissellement des eaux et donc, une diminution du rejet des eaux pluviales dans le réseau d'assainissement.

Le projet prévoit, conformément aux dispositions de la loi sur l'air du 30 Décembre 1996, la création d'un certain nombre de voies mixtes (circulations piétonnes et cyclistes) qui auront un impact positif sur la qualité de l'air.

L'opération qui prévoit la démolition de l'ensemble des bâtiments présents sur le site soulève par conséquent le problème de la conservation de la soufflerie au sein des installations d'Hispano-Suiza.

M. le Préfet de Région prendra ultérieurement sa décision de conserver ou non ce bâtiment après consultation du comité régional qui sera créé par décret en Mai 1999.

Cependant, on peut considérer dès à présent, que son intérêt est très relatif, compte tenu du fait que le bâtiment a été vidé de sa substance originelle au profit d'une transformation en bureaux.

## Les mesures

### Espaces verts

L'opération prévoit la réalisation d'un important programme d'espaces verts dont l'ambition et les enjeux dépassent le strict cadre de la ZAC (parc urbain de 2 hectares à l'échelle de la Boucle Nord comme le préconise le SDRIF, un mail de 9 500 m<sup>2</sup> dans le quartier des entreprises, la plantation d'arbres d'alignement).

Ce programme dont le coût global est estimé à environ 28,25 MF H.T., s'accompagne de la réalisation d'espaces verts en coeurs d'îlots et de jardins privatifs bordant les voies à priorité piétonnes permettant d'accéder au parc.

Ce programme va permettre de modifier de façon conséquente la proportion de masses vertes sur le quartier des Bruyères (passant de 6% à 23%).

Le projet va également multiplier par 2 la surface d'espaces verts ouverte au public sur la commune de Bois-Colombes.

### Relogement des Occupants

La réalisation de l'opération avec ses options d'aménagement actuelles induit la démolition de l'ensemble des bâtiments présents sur le site, qui sont encore en partie occupés.

L'ensemble de ces occupants bénéficieront des dispositions prévues dans le Code de l'Urbanisme aux articles L-314-1 à L-314-9 et dans le Code de l'Expropriation aux articles L 14-1 à L 14-3.

**Equipements**

Outre d'importants espaces verts nécessaires pour assurer une certaine qualité aux futurs habitants il est prévu de réaliser :

- une école de 8 classes destinées à couvrir les besoins des enfants des futurs habitants de la ZAC en section maternelle et élémentaire.
- Le coût de cette école est d'environ 15 MF H.T.
- Un parking de stationnement ouvert au public de 300 places situé sous la place pour satisfaire aux besoins des clients des commerces, et des visiteurs, des occupants de l'opération, auxquelles s'ajoutent les 300 places de surface en bordure des voies.
- Les coûts sont d'environ :
  - 20 MF H.T. pour le parking ouvert au public
  - 4,5 MF pour le stationnement de surface.

**Voiries et réseaux**

Le réaménagement du site s'accompagne, dans le cas présent, d'une restructuration des espaces publics (rues, places, mail...) comme le souligne la partie 2 de l'étude d'impact.

L'opération apporte ainsi environ 4,8 hectares d'espaces publics supplémentaires et permet de porter la capacité du réseau viaire à près de 3,4 hectares (sans l'emprise de la rue Faidherbe comprise dans le projet d'élargissement du Conseil Général des Hauts-de-Seine) contre seulement 2 hectares aujourd'hui.

Concernant les réseaux, d'après les caractéristiques du projet et les informations fournies par le bureau d'études (BATT), il semble que leur capacité, dans l'ensemble, soit suffisante pour satisfaire aux besoins des futurs occupants du site. Seuls quelques aménagements s'avèreront nécessaires (raccordement séparatif eaux usées/eaux pluviales sur le réseau existant, renforcement du réseau de défense incendie...).

Le coût des travaux lié à la voirie et aux réseaux représente en l'état actuel du projet près de 34,4 MF H.T.

**Servitudes et nuisances de l'environnement**

Les servitudes suivantes grévant actuellement le site et figurant sur le plan d'occupation des sols de la ville de Bois-Colombes seront intégrées lors de la phase de réalisation de la ZAC dans le plan d'aménagement de zone (P.A.Z.)

- servitudes relatives au chemin de fer,
- servitudes aéronautiques de dégagement relatives à la zone de dégagement de l'aérodrome du Bourget,
- servitudes relatives aux transmissions radioélectriques
- servitudes concernant les transports d'énergie électrique (liées aux câbles souterrains de 63Kv)

- servitudes d'isolement acoustique relatives à la protection des habitants contre les bruits de l'espace extérieur :

- . voies ferrées Paris Gare Saint-Lazare / Versailles (voies de type 1)
- . voies ferrées Paris Gare Saint-Lazare / Cergy-Mantes (voies de type 2)

Pour garantir un bon isolement acoustique aux habitants du futur quartier qui seraient susceptibles d'être exposés directement ou indirectement au bruit (rue Faidherbe notamment), les façades des immeubles concernés bénéficieront des mesures d'isolement acoustiques fixées par l'arrêté du 28 Octobre 1994.

Afin de prévoir d'éventuelles pollutions liées notamment aux automobiles en circulation (pollution atmosphérique) ou en stationnement (pollution d'hydrocarbures), l'opération prévoit l'adoption d'un schéma de circulation garant d'une bonne fluidité du trafic et l'équipement du parking souterrain en deshuileurs.

Par ailleurs, les locaux des usines Hispano-Suiza constituent des installations classées soumises à autorisation selon la loi du 19 Juillet 1976. A ce titre et compte tenu de la pollution du site mise en évidence dans le chapitre 1-3 "Le site du projet" de l'étude d'impact sur la base du rapport d'étude dressés par les sociétés GEOSTOCK et GESTER, les mesures appropriées seront imposées à cette entreprise.

***Mesures pendant la réalisation du chantier***

Des dispositions particulières seront prises afin de limiter les nuisances éventuelles (d'ordre visuel, acoustique...) durant les travaux liés à l'opération (travaux de démolition, de terrassements, de construction), notamment :

- utilisation d'engins munis de dispositifs d'insonorisation,
- mise en œuvre de palissades aux pourtours de zones de travaux,
- mise en place d'unités de lavage pour les véhicules,
- définition des itinéraires des camions de chantier



# VILLE DE BOIS-COLOMBES

Z.A.C. DES BRUYÈRES

## DOSSIER DE CRÉATION

AMÉNAGEUR :  
**S.N.C. des Bruyères**



GÉRANT :  
**Sefri**  
**Cime**

20, PLACE DE CATALOGNE TÉLÉPHONE : 01 40 48 57 00  
75014 PARIS - FRANCE TÉLÉCOPIE : 01 40 48 56 99



URBANISTE  
RECHERCHE DÉVELOPPEMENT ENVIRONNEMENT  
Ingénierie d'urbanisme et d'aménagement  
30, boulevard Bellerive - 92500 Rueil-Malmaison  
Téléphone : 01 47 08 63 52 - Télécopie : 01 47 08 63 15



VII

## MODE DE RÉALISATION DE LA Z.A.C.

## *MODE DE REALISATION DE LA Z.A.C.*



L'aménagement et l'équipement de la zone seront confiés, par convention à un aménageur privé, conformément aux dispositions de l'article R 311-4-3° du Code de l'Urbanisme.

■ ■ ■ ■



# VILLE DE BOIS-COLOMBES

Z.A.C. DES BRUYÈRES

## DOSSIER DE CRÉATION

AMÉNAGEUR :  
**S.N.C. des Bruyères**



GÉRANT :  
**Sefri**  
**Cime**

20, PLACE DE CATALOGNÉ TÉLÉPHONE : 01 40 48 57 00  
75014 PARIS - FRANCE TÉLÉCOPIE : 01 40 48 56 99



URBANISTE  
RECHERCHE DÉVELOPPEMENT ENVIRONNEMENT  
Ingénierie d'urbanisme et d'aménagement  
30, boulevard Bellerive - 92500 Rueil-Malmaison  
Téléphone : 01 47 08 63 52 - Télécopie : 01 47 08 63 15



VIII

RÉGIME DE LA Z.A.C. AU REGARD  
DE LA T.L.E.



# VILLE DE BOIS-COLOMBES

Z.A.C. DES BRUYÈRES

## DOSSIER DE CRÉATION

AMÉNAGEUR :  
**S.N.C. des Bruyères**



GÉRANT :  
**Sefri**  
**Cime**

20, PLACE DE CATALOGNE TÉLÉPHONE : 01 40 48 57 00  
75014 PARIS - FRANCE TÉLÉCOPIE : 01 40 48 56 99



URBANISTE  
RECHERCHE DÉVELOPPEMENT ENVIRONNEMENT  
Ingénierie d'urbanisme et d'aménagement  
30, boulevard Bellerive - 92500 Rueil-Malmaison  
Téléphone : 01 47 08 63 52 - Télécopie : 01 47 08 63 15

IX

**DOCUMENT D'URBANISME APPLICABLE  
DANS LA Z.A.C.**

***DOCUMENT D'URBANISME APPLICABLE***  
***(Article R 311-5 du Code de l'Urbanisme)***



Le document d'urbanisme sera un Plan d'Aménagement de Zone (P.A.Z.) qui se substituera à l'intérieur de la Z.A.C. au Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.).

Les servitudes d'utilité publique concernant le site de l'opération restent en vigueur.





# VILLE DE BOIS-COLOMBES

Z.A.C. DES BRUYÈRES

## DOSSIER DE CRÉATION

AMÉNAGEUR :  
**S.N.C. des Bruyères**



GÉRANT :  
**Sefri**  
**Cime**

20, PLACE DE CATALOGNE TÉLÉPHONE : 01 40 48 57 00  
75014 PARIS - FRANCE TÉLÉCOPIE : 01 40 48 56 99



URBANISTE  
RECHERCHE DÉVELOPPEMENT ENVIRONNEMENT  
Ingénierie d'urbanisme et d'aménagement  
30, boulevard Bellerive - 92500 Rueil-Malmaison  
Téléphone : 01 47 08 63 52 - Télécopie : 01 47 08 63 15



**PROGRAMME GLOBAL DES CONSTRUCTIONS  
DANS LA Z.A.C.**

X

## *PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS DE LA Z.A.C.*

Le programme prévisionnel des constructions de la Z.A.C des Bruyères prévoit la réalisation de 165 000 m<sup>2</sup> SHON répartis comme suit :

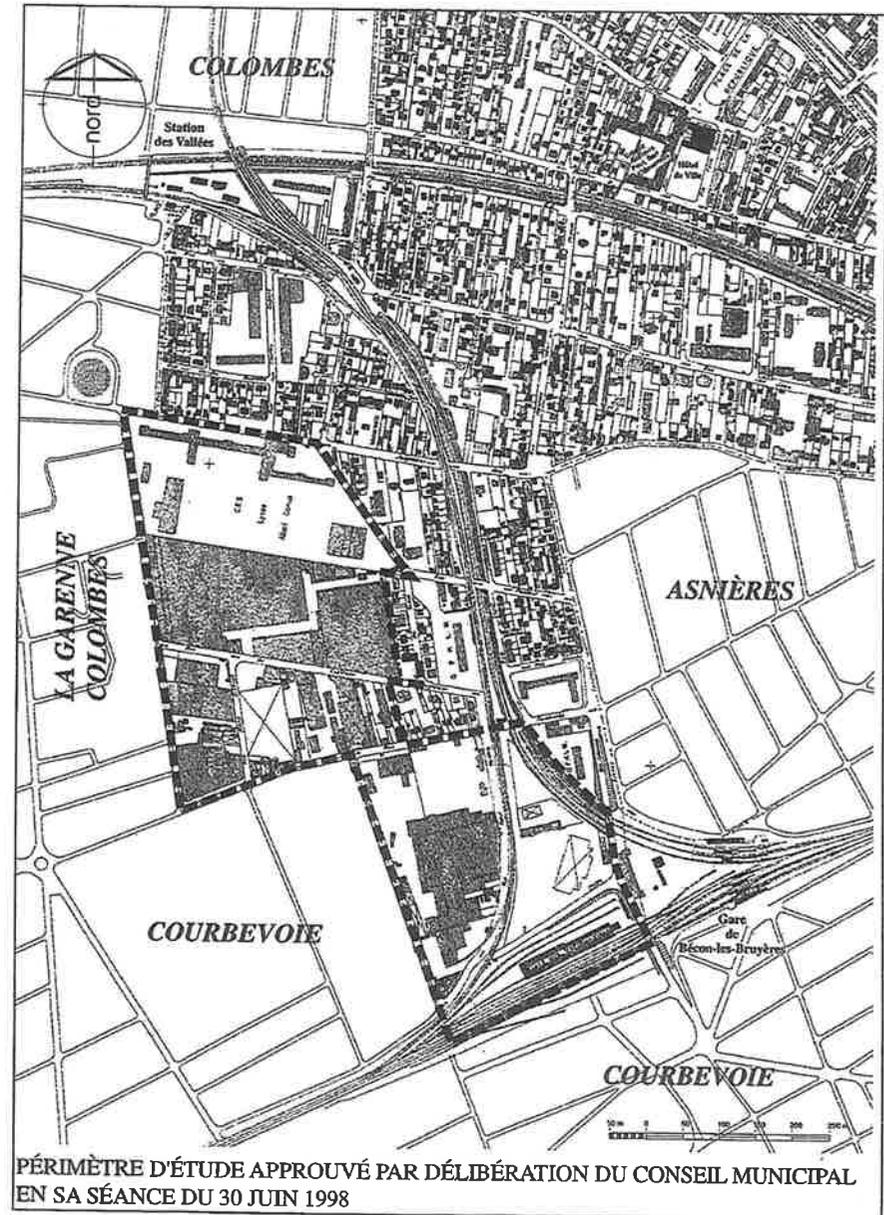
Programme	TOTAL
Logements	50 000
Bureaux	65 000
Activités	35 000
Commerces	7 500
Hôtel-Services	7 500
<b>TOTAL</b>	<b>165 000</b>

10 000m<sup>2</sup> SHON supplémentaires sont réservés pour le relogement des occupants des logements, des bureaux et des activités sur le site.

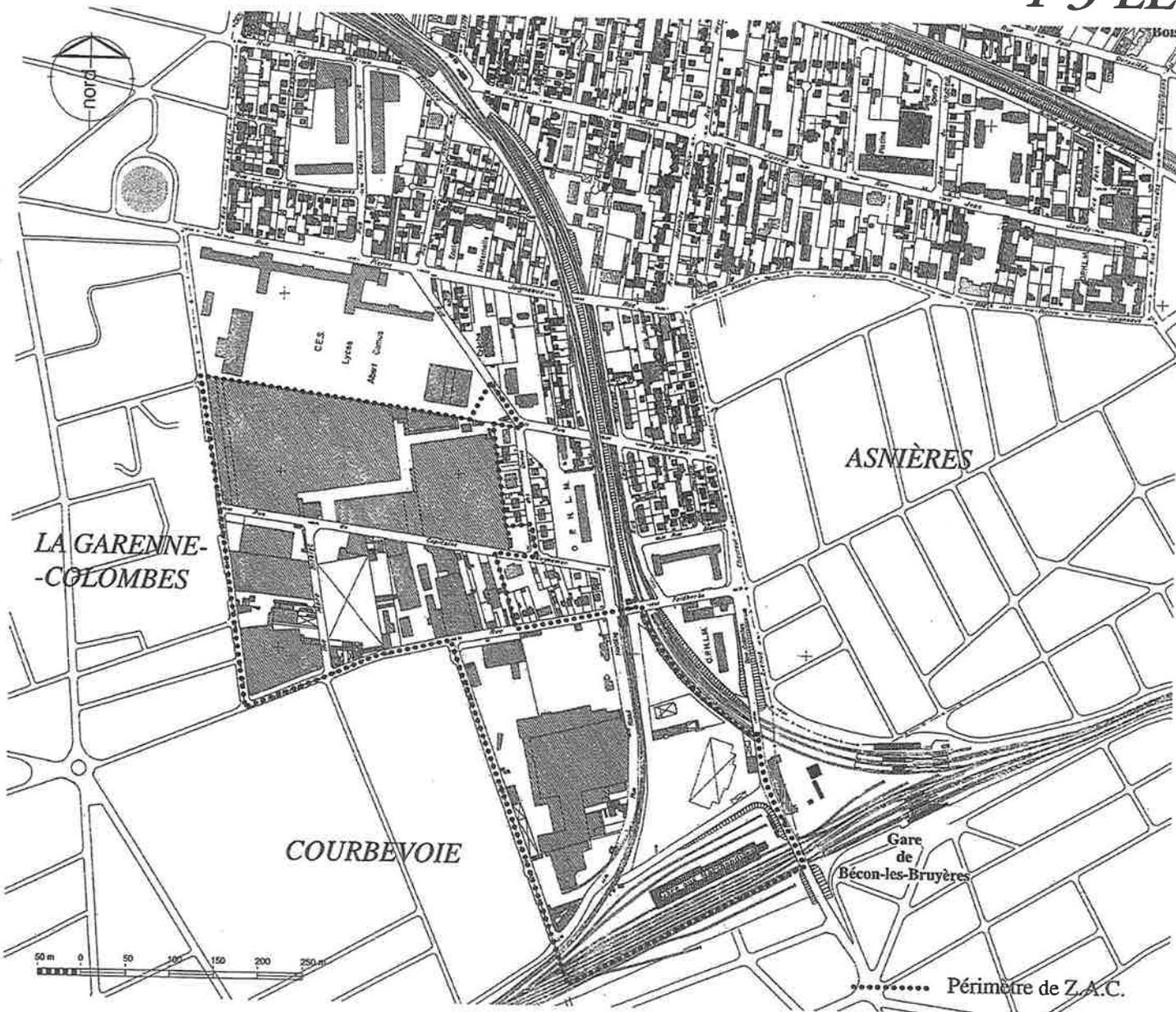
Ce programme global de construction s'accompagne d'un programme d'équipements publics qui est :

- ✓ Le parc urbain ..... 2 ha
- ✓ Une école ..... 8 classes
- ✓ Un parc de stationnement ouvert au public ..... 300 places





## 1-3 LE SITE DU PROJET



### ■ Délimitation du périmètre de Z.A.C.

Le site retenu pour l'opération d'aménagement, objet de la présente étude, s'inscrit dans un espace en limite des communes de La Garenne-Colombes, Asnières sur Seine et Courbevoie.

Le site, d'une superficie d'environ 20 hectares, comprend les îlots ou parties d'îlots situés au Sud de la cité scolaire Albert Camus et d'un axe imaginaire tracé dans le prolongement de la rue Pasteur (à l'Est) en direction de la rue N. Pons (située sur le territoire de La Garenne-Colombes). Une partie de l'îlot occupé par la cité scolaire et situé au croisement de la rue Pasteur et de l'allée des Dames est néanmoins comprise dans le périmètre de la ZAC.

Il s'inscrit dans l'espace délimité par cet axe avec la rue du Moulin Bailly et l'allée des Dames jusqu'à la rue Faïdherbe, à l'exclusion d'un ensemble de parcelles en bordure de l'allée des Dames ainsi qu'une partie Est de l'îlot situé entre les rues du Capitaine Guynemer et Faïdherbe.

Il comprend également les terrains situés au Sud de la rue Faïdherbe entre la rue des Minimés et une partie des voies S.N.C.F. de la ligne Paris Gare Saint-Lazare / Mantes prolongée par la rue Bois-Colombes jusqu'à la limite communale avec Courbevoie (laquelle se confond avec les voies ferrées de la ligne Paris Gare Saint-Lazare / Versailles).