

Envoyé en préfecture le 04/07/2022

Reçu en préfecture le 04/07/2022 Affiché le



ID: 091-219101110-20220627-27062022421-DE

Briis-Sous-Forges

PLU

Plan Local d'Urbanisme

4.2

Annexe au règlement :

Etude d'aménagement au titre des articles L111-6 à L111-10 du Code de l'Urbanisme







Document approuvé en Conseil Municipal du 27 Juin 2022

Préambule et exposé des motifs

Étude d'amendement Dupont

a. Références juridiques

- La loi n°95-101 du 2 février 1995 sur le renforcement de l'environnement dite Loi Barnier » (article 52)
- La loi n°2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux (article 200)
- La loi n°93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages
- ➤ La circulaire du 13 mai 1996 relative à l'application de l'article L.111-1.4 du Code de l'Urbanisme sur l'amendement Dupont
- Les articles L.111-6 à L111-8 du Code de l'Urbanisme relatif à l'Amendement Dupont
- Les articles L.122-1 à L.122-5, L.151-1, L.151-2 et L.151-5 du Code de la Voirie routière et l'article R.1 du Code de la Route sur le classement des infrastructures routières.

b. Contenu

Article L111-6 du code de l'urbanisme

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L.141-19.

Article L111-7 du code de l'urbanisme.

L'interdiction mentionnée à l'article L.111-6 ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole;
- 4° Aux réseaux d'intérêt public.

Article L111-8 du code de l'urbanisme.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Article L111-10 du code de l'urbanisme.

Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L.111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L.111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée.

c. Objectifs généraux

L'amendement Dupont a pour objectif :

- D'inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité de long des voies routières les plus importantes;
- > De lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers :
- > De finaliser un projet urbain qui trouvera sa traduction règlementaire dans les documents d'urbanisme locaux.

d. Champs d'application

Les dispositions réglementaires des articles L.111-6 à L111-8 du Code de l'Urbanisme sont applicables :

- ➤ à toutes les communes dont une partie du territoire longe une autoroute, une voie express, une déviation ou une route classée à grande circulation.
- > aux espaces non urbanisés situés le long de ces voies..

Note de contexte de la présente étude

D'après le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation, la commune de Briis-sous-Forges est traversée par l'autoroute A10 et la départementale RD97 qui sont classées à grande circulation, pour lesquelles l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme s'applique et impose un recul des constructions de 100 mètres pour la A10 et 75 mètres pour la RD97 ainsi que de ses bretelles d'accès.

Le projet d'ouverture à l'urbanisation du site « La Croix Rouge » nécessite la réalisation d'une étude Amendement Dupont au titre des articles L111-6 à L111-10 du Code de l'Urbanisme pour déroger au recul obligatoire de 75 mètres pour la RD97 ainsi que de ses bretelles d'accès et de 100 mètres pour l'A10.

La présente étude garantit la prise en compte des différents points abordés dans l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme, à savoir :

- La protection contre les risques et les nuisances,
- La sécurité des riverains et des utilisateurs des infrastructures citées ci-dessus,
- La qualité des principes urbanistiques du site,
- La qualité architecturale et paysagère du site.

Envoyé en préfecture le 04/07/2022

Reçu en préfecture le 04/07/2022

Affiché le

ID: 091-219101110-20220627-27062022421-DE

La présente analyse permet de :

- Comprendre la logique de site (analyse de la structure spatiale et de la fonctionnalité du site) de cette zone située aux abords de RD97 classée à grande circulation et concernée par l'article L.111 6 du Code de l'Urbanisme et à proximité de l'autoroute A10.
- Justifier le choix de réduire la bande inconstructible de 75 mètres concernant la RD97 et la bande inconstructible de 100 mètres concernant la A10.
- Proposer des règles d'implantation différentes de celles prévues à l'article L111 6 du Code de l'Urbanisme.

1 - Situation et contexte réglementaire

1.1 Etat des lieux

Contexte général

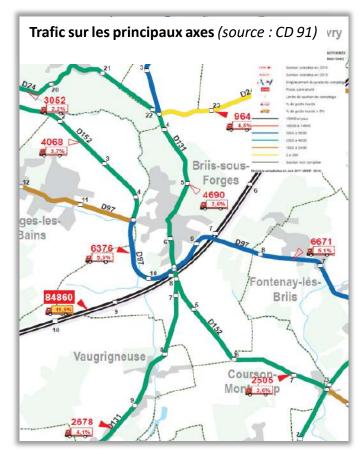
La desserte de la commune se fait principalement par quatre routes départementales :

- La RD 131 (Gometz-la-Ville Vaugrigneuse);
- La RD 152 (Bruyères-le-Châtel –Limours);
- La RD 97 (Forges-les-Bains/Limours Arpajon);
- Au nord de la commune la RD 24 (Limours Janvry).

Le site est situé le long de la RD97 qui est séparée de l'A10 par un espace vert.

La commune constitue également un point de convergence pour les flux est/ouest, plusieurs points de passage permettant de franchir l'autoroute et la voie ferrée étant situés sur la commune, provoquant un effet entonnoir sur la RD 97 et la RD 131 qui convergent toutes deux vers le bourg. Il existe également un franchissement de l'autoroute au nord de la commune (Chemin de la Plaine) et au sud (rue des Châtaigniers), ainsi qu'un sentier permettant de traverser l'autoroute et la LGV le long de la Prédecelle.

Les flux de circulation comptés par le département montrent une augmentation importante du trafic sur la RD 97 qui est l'axe le plus emprunté sur la commune avec plus ou moins 6 500 véhicules par jour en fonction du point de comptage. La partie nord de la RD



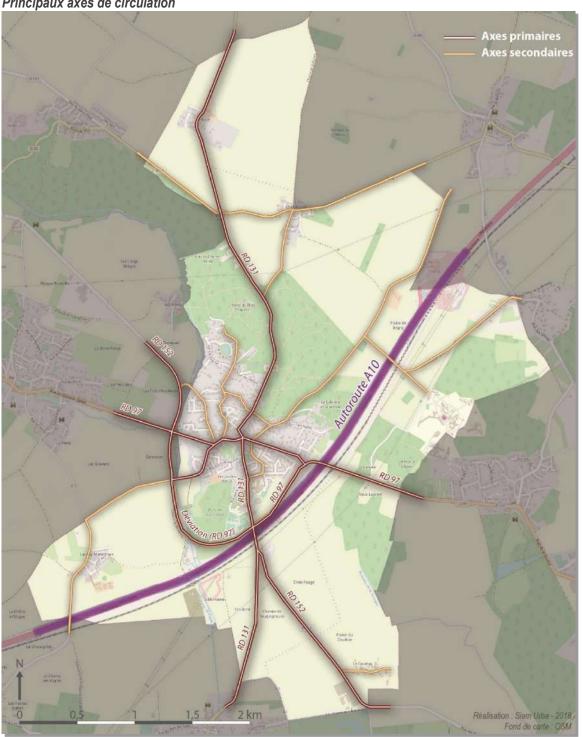
152 en direction de Limours est également très empruntée (4 000 véhicules par jour), de même que le tronçon nord de la RD 131 avec près de 4 700 véhicules par jour.

À l'échelle du bourg, la traversée s'effectue principalement sur l'axe nord/sud de la RD 131 (rue Boissière – rue Fontaine de Ville). Certaines portions de voirie ont été volontairement rendues plus étroites afin de freiner la traversée du bourg. La traversée est/ouest s'effectue principalement via la déviation de la RD 97, permettant aux automobilistes d'éviter le centre bourg.

La commune est traversée par l'Autoroute A10 mais les accès les plus proches sont situés aux Ulis à une douzaine de kilomètres au nord et à Saint-Arnoult-en-Yvelines à une quinzaine de kilomètres au sud de la commune.

L'autoroute compte environ 84860 véhicules par jour en fonction du point de comptage.

Principaux axes de circulation



Secteur concerné par l'étude «Amendement Dupont »

Il s'agit de la dernière emprise foncière disponible entre le bourg et les infrastructures de transports (déviation, A10, LGV). Le site est situé en continuité directe du bourg et à proximité des équipements (établissements scolaires, CCPL, gare autoroutière...). Les possibilités d'accès sont limitées à l'ouest par les lotissements existants et interdits à l'est par la déviation.



Le site s'inscrit dans le prolongement de l'importante opération d'habitat de l'ancienne ZAC du Moulin à Vent. Il constitue un site d'entrée de ville important et stratégique. On notera la proximité des ateliers municipaux et de nombreux équipements.

La surface du site est de 5,4 ha.

Les accès depuis la RD 97 ne sont pas envisageables pour ce site. Entre outre, le rond-point de la rue Fontaine de ville n'est pas configuré pour recevoir une cinquième branche et permettre un accès par la pointe sud. Les seuls accès possibles se feront depuis les voies existantes (éventuellement par le terrain de la CCPL) ou par les aménagements à réaliser. Les accès se feront par le Nord, terrain communal en zone AUI dans l'ancien PLU qui passe 1AU dans le cadre de la présente révision.

1.2. Contexte règlementaire

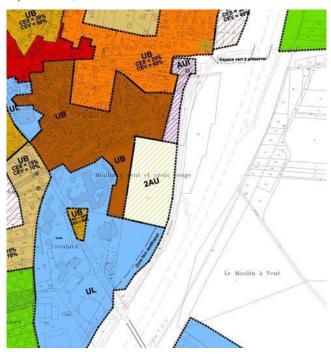
Le Plan Local d'Urbanisme en vigueur actuellement, approuvé en 2008, est en cours de révision.

Dans le PLU actuel

Plan de zonage

Le secteur est inscrit :

- en zone AUI pour la partie Nord
- en zone 2AU pour la partie centrale
- en zone UL pour la partie Sud, au PLU.



Règlement écrit

Zone AUI

- Article 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques
 Les constructions seront implantées à au moins :
 - 10m de l'emprise de la RD 97
 - 5m de l'alignement des autres voies

Zone 2AU

Article 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques
 Dans le cas de construction existantes, les extensions devront être réalisées à au moins 10m de la voie

Zone UL

Article 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques
 Les constructions seront édifiées en retrait de l'alignement, avec un minimum de 2,50 mètres

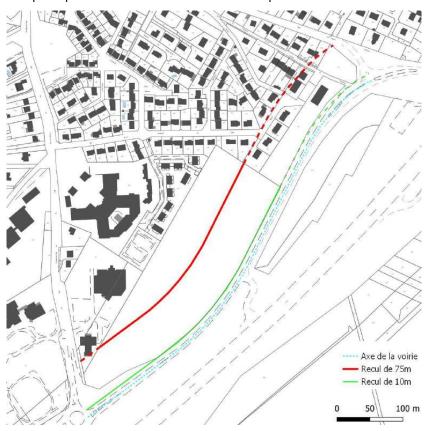
Dispositions particulières à la zone UL liées à la gare autoroutière

Les constructions seront implantées à au moins 40m de l'emprise de l'A10 (formée par la limite de la zone)

Traduction de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme

Marge de recul de 75 mètres par rapport à l'axe de la RD97 :

Le secteur est donc impacté par la bande de recul de 75 mètres depuis l'axe de la D97.





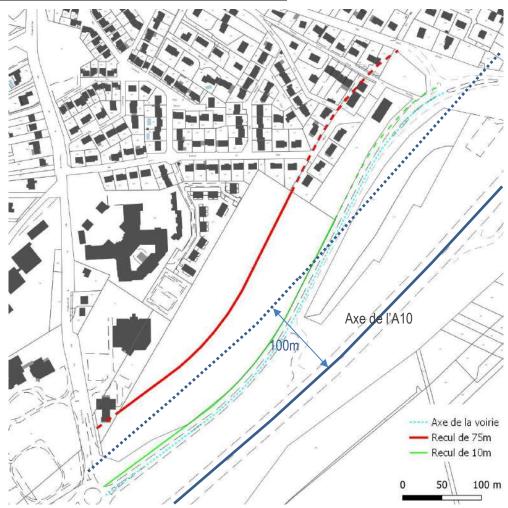
<u>Enjeux</u>: le secteur d'études se trouvant au même niveau topographique que la RD97, à terme des aménagements devront être réalisés afin de réduire les nuisances sonores et visuelles. Par ailleurs, en lle de France, quel que soit l'endroit où l'on se trouve, on est toujours concerné de près ou de loin et à différentes échelles, par la pollution de l'air (pollutions liées aux passage des avions qui arrivent ou partent des plate formes aéroportuaires, maillage de



routes et autoroutes structurantes, activités économiques productives...)... L'obligation de réaliser plusieurs dizaines de milliers de logements en lle de France pour répondre aux besoins locaux ne permet pas « d'éliminer » des sites, du fait de la proximité de voies départementales. Par contre, les aménagements et traitements des franges du site le long de la RD97 doivent être qualitatifs et pérennes.

Pour réaliser les aménagements et traitements des franges le long de la RD97, il est proposé de préserver une bande non aedificandi de 10 mètres par rapport à l'alignement. Les aménagements envisagés seront détaillés dans les pages suivantes.

Marge de recul de 100 mètres par rapport à l'axe de l'A10 :



Bien que concerné partiellement dans sa partie sud par la marge de recul des 100 mètres de l'A10, le site de la Croix Rouge est peu impacté par la proximité de l'infrastructure. En effet, un imposant merlon planté et paysager, tant en terme de hauteur qu'en largeur, a été réalisé à l'époque pour réduire les nuisances sonores et visuelles.



Le merlon de l'A10 vu depuis la RD97



Le merlon de l'A10 vu depuis la RD97



Le merlon de l'A10 vu depuis l'autoroute



Le merlon de l'A10 vu depuis l'autoroute



Le merlon de l'A10 vu depuis l'autoroute

Ce merlon atténue considérablement les nuisances sonores et annihile les nuisances visuelles, car depuis le secteur de la Croix Rouge l'autoroute n'est pas visible.

<u>Enjeux</u>: le merlon déjà réalisé, entre l'autoroute et la zone urbanisée de Briis-sous-Forges, atténue considérablement les nuisances liées à la présence de l'A10.

Aussi, de fait, la marge de recul de 100 mètres est réduite à la bande située entre l'axe de l'A10 et le pied du merlon.

Le secteur d'études de la Croix Rouge n'est dès lors plus concerné par cette dernière, les aménagements et traitements des franges de l'autoroute ayant déjà été réalisés.

2 - Contexte paysager

Le site, quasiment plat, constitue une « vitrine » pour la commune. Il n'existe aucun accident topographique qui pourrait représenter une contrainte à la mise en œuvre du projet.

Le site se situe en frange d'urbanisation entre une zone urbaine constituée à l'Ouest et la RD97.



Côté Sud-Ouest, l'environnement du site est constitué quelques équipements publics : collège Jean Monnet, siège de la CCPL.



Côté Nord-Ouest, l'environnement du site est pavillonnaire, constitué par des lotissements de pavillons, disposant de voiries internes et qui sont raccordées à la rue de la Fontaine de Ville, la rue Marcel Quinet et au site du présent projet.



Le site est bordé par la route départementale D97. Cette dernière est séparée de l'A10 par un merlon végétalisé.



Sur la RD97, le site vu depuis le Nord



Sur la RD97, le site vu depuis le Sud

3 - Projet

OAP La Croix Rouge du PLU projeté

Schéma de principes



Vocation/Programmation

Le site est divisé en 4 secteurs :

- Secteurs n°1 et 4 (2,6 ha) : Espace à vocation résidentielle.
 - Environ 89 logements mixtes.
 - 1/3 de logements locatifs ;
 - O Certains pouvant se présenter sous forme de petits collectifs.

- Secteur n°2 (1 à 1,3 ha): Espace pouvant accueillir des équipements ou de l'habitat sur une densité similaire à celle du secteur n°1.
- Secteur n°3 (0,3 à 0,5 ha): Équipement / Services / Activités à gestion/compétence intercommunale ou communale.
- Secteur n°4 (1 ha): Espace à vocation mixte pouvant accueillir des activités, des équipements, de l'habitat ou des hébergements. L'actuel centre technique municipal pourra être modifié.

Objectifs de développement durable

- Gestion des eaux pluviales.
- Isolation phonique assurée en bordure de secteur, le long de la RD 97.
- Usage de matériaux durables et écologiques dans les constructions
- Orientation bioclimatique à privilégier
- Développement de liaisons douces au sein de l'opération et assurant des itinéraires vers le centre-ville,
 la gare autoroutière et les futures activités

4 - Prise en compte des volets « nuisances, sécurité » et «urbanisme, architecture et paysage » dans le projet.

4.1 Accès et desserte du projet, sécurité routière, lisibilité des abords des routes

Modalité de prise en compte dans le projet :

- Création d'un accès routier au sud, entre le siège de la CCPL et l'intersection RD131 / RD97, avec aménagement d'un carrefour sécurisé.
- Création d'un accès routier au nord via la rue marcel Quinet où un carrefour doit être aménagé.
- La desserte interne, connectée aux différents accès, pourra faire l'objet de plusieurs possibilités en fonction du projet d'aménagement retenu, mais respectera le principe d'une boucle interne.
- Distinction marquée entre les voies structurantes du domaine public et les emprises privées.
- Elle sera clairement matérialisée par :
 - o un traitement paysager sobre mais marquant notamment dès l'entrée principale avec l'alignement d'arbres sur l'espace central
 - une signalétique claire.
- Aménagement d'une liaison douce cyclable de la rue marcel Quinet vers la gare autoroutière, desservant les habitations, activités et équipements.
- Les aménagements piétonniers et/ou cyclables venant se greffer au maillage existant ou envisagé à travers le PLU et ainsi de le relier aux quartiers d'habitat mais aussi aux pôles d'attraction de la commune (centre bourg, gare autoroutière...)
- La voirie primaire et les voies secondaires sont conçues comme des voies partagées entre véhicules, cycles et piétons, et se veulent être des espaces de circulation apaisés.
- L'accessibilité aux cyclistes sera sécurisée sur le domaine public par la création de bande cyclable sur la chaussée, délimitée par une ligne blanche discontinue.
- Les stationnements seront réalisés à l'intérieur des parcelles privées pour éviter le stationnement désordonné sur la voie publique.
- Les réservations pour des arrêts de bus projetés.

4.2- Prévention des nuisances

Modalité de prise en compte dans le projet :

- Les mesures liées à la qualité de l'Air :
 - La réflexion sur le schéma d'organisation viaire est menée de façon à assurer une fluidité optimale de la circulation, facteur favorable pour limiter les émissions de polluants atmosphériques susceptibles de contribuer à la dégradation de la qualité de l'air.



- De plus, le développement de circulations alternatives à la voiture (connexion de nouvelles circulations douces avec le maillage existant et accès aux transports en commun) permettra de limiter l'usage des véhicules motorisés et ainsi de limiter l'émission de rejets polluants dans l'atmosphère.
- Enfin, afin de **limiter les besoins en énergies et les consommations futures** liés à l'activité ou au fonctionnement de la zone, il est envisagé de travailler la conception architecturale et urbaine du bâti afin de limiter au maximum les déperditions d'énergie.
- Conformément à la règlementation en vigueur, les constructions devront respecter les critères de performance énergétique correspondant à minima à la norme RE 2020.

• Les mesures liées à la pollution du sol :

- Le dépôt de substances toxiques ou dangereuses non confinées sera interdit, afin d'éviter les épanchements accidentels dans le sol, les eaux de surface et l'air.
- La gestion des eaux : Les risques de pollution diffuses issus du lessivage des sols (matières en suspension, métaux et hydrocarbures) sont maitrisés en infiltrant les eaux sur place si le sol le permet ou en faisant décanter les eaux dans des bassins de rétention pour éliminer la pollution.
- Les futures constructions auront obligation de se raccorder aux réseaux publics.
- Les activités pouvant générer des nuisances et/ou des risques technologiques (bruit, risques de rejets accidentels de substances polluantes dans l'atmosphère, risques d'explosion..., etc.) seront interdites dans le secteur.

Les mesures liées aux nuisances sonores

- Le projet, au vu de sa vocation résidentielle et d'équipements, ne va pas engendrer d'importantes nuisances sonores, hormis des bruits liés aux véhicules et à ceux de voisinage.
- Les éventuelles nuisances sonores générées par des infrastructures existantes (RD97) sur le site d'études sont soumises à la réglementation sur le bruit.
- Cette règlementation implique des isolations phoniques de façades éventuelles dans le cas de bâtiments exposés, conformément à la Loi sur le Bruit.
- Une bande non aedificandi (d'au moins 30 mètres par rapport à l'alignement de la RD97 pour les constructions principales) devra être respectée.
- Les principes d'orientations des installations éventuelles seront conçus perpendiculairement aux sources d'émissions sonores afin de limiter les impacts sur les usages futurs.

Hypothèses en cours d'études :

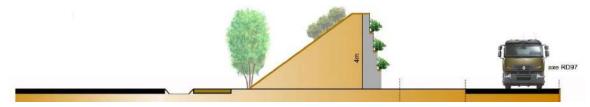
1- Merlon paysagé d'une hauteur d'environ 3,5 mètres, ou de toute autre forme de protection phonique. Le merlon pourrait en outre associer la liaison cyclable sur son versant interne au site.



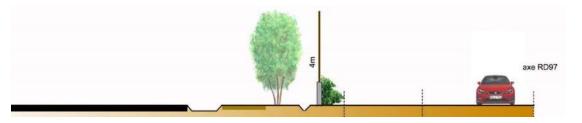
2- Ecran anti-bruit végétalisé d'une hauteur d'environ 3,5 à 4 mètres, à « double face » :

Côté RD97, traité en mur végétalisé ou à gabions de qualité

Côté aménagement : talus planté et bordé par la piste cyclable et essences de haute tige



3- Mur anti-bruit d'une hauteur d'environ 3,5 à 4 mètres, agrémenté de plantations arbustives ou haute tige



4.3- Qualité architecturale, urbaine et paysagère

Modalité de prise en compte dans le projet :

Afin de s'insérer dans le paysage d'entrée de ville largement ouvert depuis la RD 97, le site doit faire l'objet d'aménagements et traitements paysagers conséquents et pérennes en bordure de la RD97.

Il est envisagé un aménagement paysager cohérent en bordure de la RD 97 sur l'ensemble de la longueur de l'OAP sur des bandes variables. Cet aménagement pourra assurer une isolation phonique aux normes les plus strictes.

Cette structure paysagère s'organise autour de différents aménagements et types de mise en valeur du site et de ses abords :

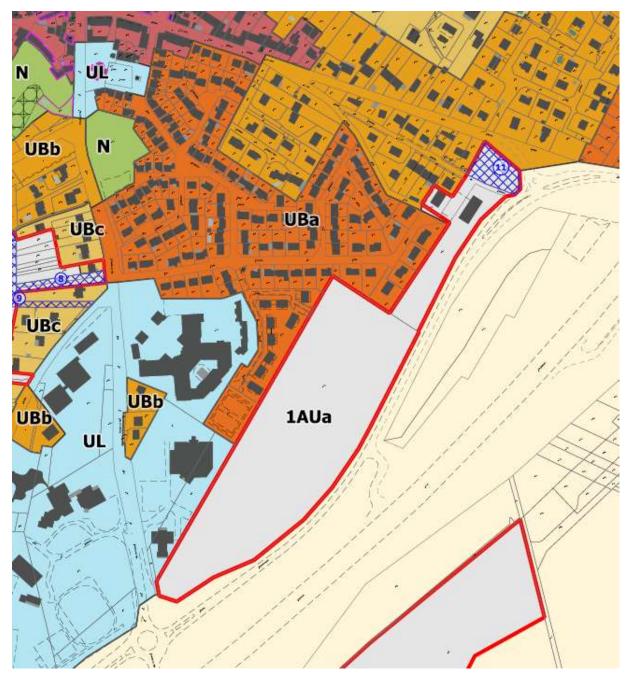
- Le long des emprises de la RD97 à l'ouest de son tracé sera composée de mouvements de terrain plantés d'essences locales composées d'arbres ou d'arbustes, selon les séquences,
- Les abords des voies internes sont plantés de manière à renforcer la présence végétale et à faire écho aux aménagements du merlon et de la bande paysagère.

L'implantation et le positionnement des futures constructions sera réalisée de manière à limiter autant que possible les nuisances sonores et visuelles, liées au trafic de véhicules sur la RD 97. Par ailleurs, des normes constructives strictes permettant de limiter les nuisances sonores dans les futures constructions seront également exigées (triple vitrage notamment).

6. Conclusion et propositions relatives au règlement des zones

Dans le PLU projeté

Le site sera inscrit dans la zone 1AUa.



Conclusion:

Dans l'emprise de l'OAP, les constructions doivent être implantées avec un recul minimum de 10 mètres de l'axe de la voie pour la RD97 et ses bretelles d'accès.



Marge de recul minimum de 10 mètres par rapport à l'axe de la RD97