

Plan Local d'Urbanisme

Servon

ELABORATION	1 ère REVISION
prescrite le : 14 juin 2001	prescrite le : 15 mars 2007
arrêtée le : 26 juin 2003	arrêtée le : 7 juin 2012
approuvée le : 19 mars 2004	approuvée le : 20 juin 2013
modifiée les : 23 juin 2005 - 18 octobre 2007 - 19 mai 2011.	modifiée les : 1 ^{er} octobre 2015
révisions simplifiées les : 18 septembre 2008	révision simplifiée le :
- 17 septembre 2009 - 16 septembre 2010.	mise à jour le :



- OCTOBRE 2015 -

PIECE N° 2.3
**ORIENTATIONS
D'AMENAGEMENT
ET DE
PROGRAMMATION**
compléments

agence d'aménagement et d'urbanisme



tôler entreprises, rue Monchavart 77250 BUCHELLES
Tel.: 01.60.70.25.08. Fax.: 01.60.70.29.20

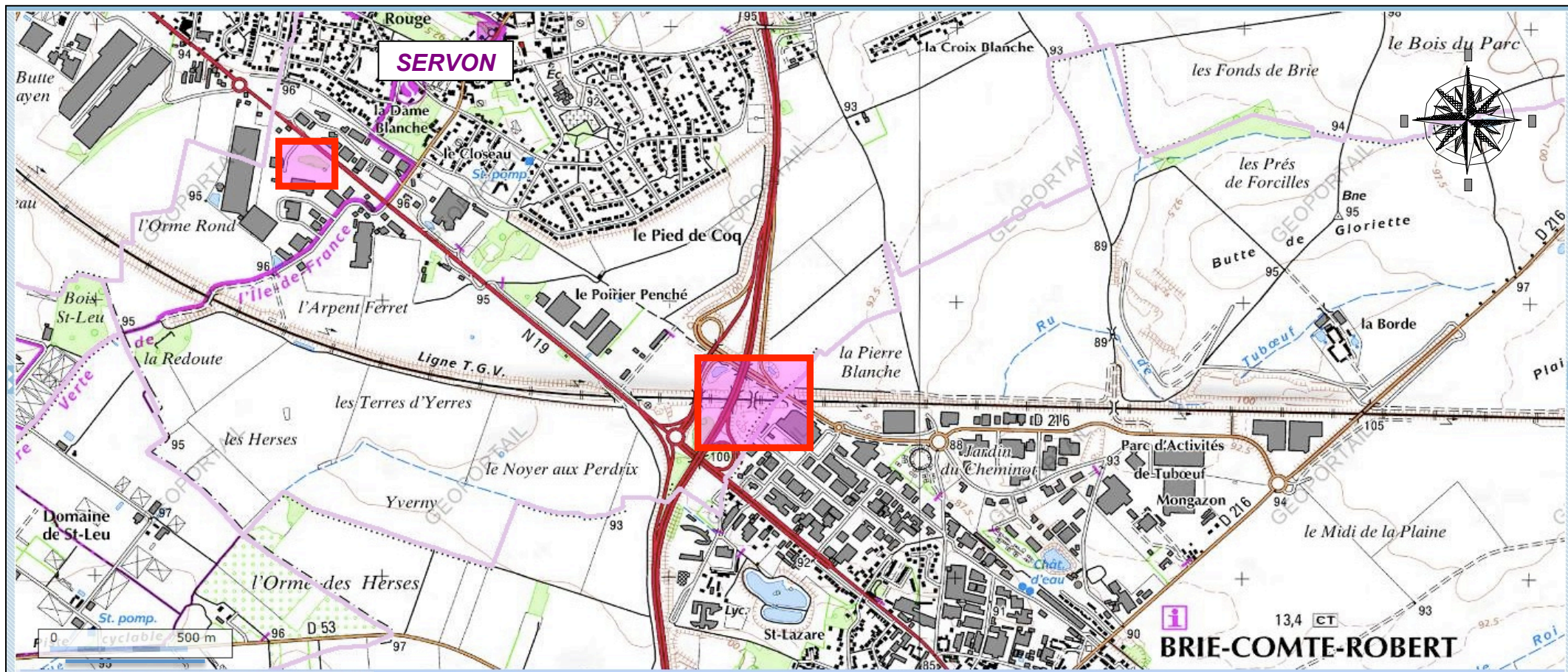
VU pour être annexé à la délibération du :
1^{er} octobre 2015

LES ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - ETUDE DES ZONES D’EXTENSION OU D’AMÉNAGEMENT DE SERVON -

Les différents sites concernés par les orientations d’aménagement et de programmation	2
A – Données juridiques :	
1 : L'article 52 de la « loi Barnier »	3
2 : Circulaire d'application	4
B – La zone UX de l’Orme Rond :	
1 – L’état actuel du site :	
1.1 : Situation géographique	5
1.2 : Site de l’opération (source : Géoportail – échelle approchée 1 / 5 000).....	6
1.3 : Etat initial du site : les espaces protégés (source : Géoportail)	7
Etat initial du site : argiles, sites et sols pollués (source : sites du BRGM, argiles.fr et BASIAS)	8
Etat initial du site : les zones humides (source : CARMEN).....	9
Etat initial du site : les paysages (source : Google maps).....	10
2 – Principes d’aménagement :	
2.1 : Au regard de la circulation routière (source : Géoportail – échelle approchée 1 / 2 500).....	11
2.2 : Au regard de la sensibilité du paysage d’entrée d’agglomération	12
2.3 : Principes d’aménagement : composition de l’espace (source : eucréal).....	14
2.4 : Justifications au regard des critères de l'article L111-1-4.....	15
C – L’extension de l’Hyper U :	
1 – L’état actuel du site :	
1.1 : Situation géographique	16
1.2 : Site de l’opération (source : Géoportail – échelle approchée 1 / 2 000).....	17
1.3 : Etat initial du site : les espaces protégés (source : données CARMEN)	18
Etat initial du site : argiles, sites et sols pollués (source : sites du BRGM, argiles.fr et BASIAS)	19
Etat initial du site : les zones humides (source : CARMEN).....	20
Etat initial du site : les paysages (source : Google maps).....	21
2 – Principes d’aménagement :	
2.1 : Au regard de la circulation routière (source : Géoportail – échelle approchée 1 / 5 000).....	22
2.2 : Au regard de la sensibilité du paysage d’entrée d’agglomération	23
2.3 : Principes d’aménagement : composition de l’espace	24
2.4 : Justifications au regard des critères de l'article L111-1-4.....	25

Les projets urbains qualitatifs (article L111-1-4 du code de l'urbanisme) : données juridiques, analyse du site et justifications

- Carte : situation de Servon et la ZAE de Brie-Comte-Robert dans l'armature urbaine locale : (source : Géoportail – échelle approchée 1 / 20 000)



- Cette partie du plan local d'urbanisme concerne :
 - l'aménagement de la zone UX sur un espace concerné par l'application de l'article L111-1-4 au lieu-dit l'Orme Rond (côté sud de la RN 19),
 - l'extension, sur le territoire de Servon, de la zone commerciale de Brie-Comte-Robert au lieu-dit « la Haie Passart ».

Ces parcelles sont actuellement identifiées en zone UX dans le P.L.U. approuvé. Cette partie des OAP constitue l'exposé du diagnostic général et la présentation des principes d'aménagement, associés à un « projet urbain qualitatif ». Ce projet fait l'objet des justifications prescrites par la loi et s'inscrit dans le contenu du P.L.U. : il constitue le complément aux orientations d'aménagement et de programmation du P.L.U. approuvé le 20 juin 2013.

A – Données juridiques :

1 : L'article 52 de la « loi Barnier »

Cet article du code de l'urbanisme, dans sa nouvelle rédaction issue de la "Loi Barnier" (2 février 1995, amendement A. Dupont), est entré en vigueur depuis le 1er janvier 1997. Il a été amendé plusieurs fois depuis sa version initiale.

Il tend à garantir la qualité des entrées d'agglomérations, en édictant une marge de non constructibilité, dont on ne peut s'exonérer qu'au profit d'un projet urbain qualitatif.

L'article L.111.1.4 du code de l'urbanisme, modifié par la loi du 2 février 1995, stipule :

« 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 ne s'applique pas aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux bâtiments d'exploitation agricole, aux réseaux d'intérêt public.

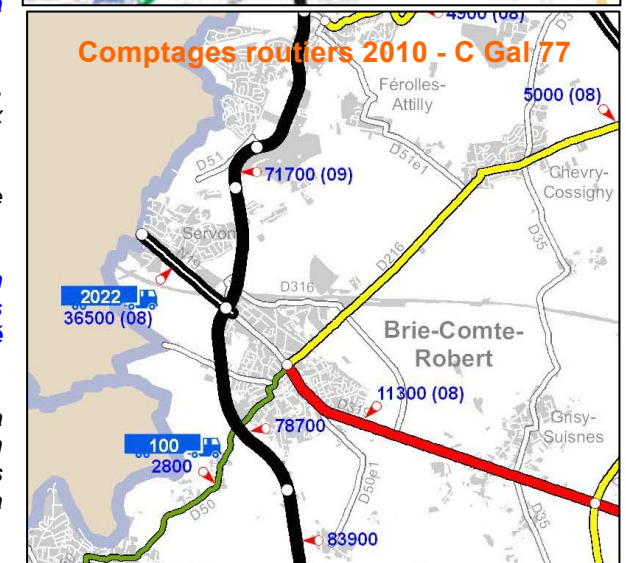
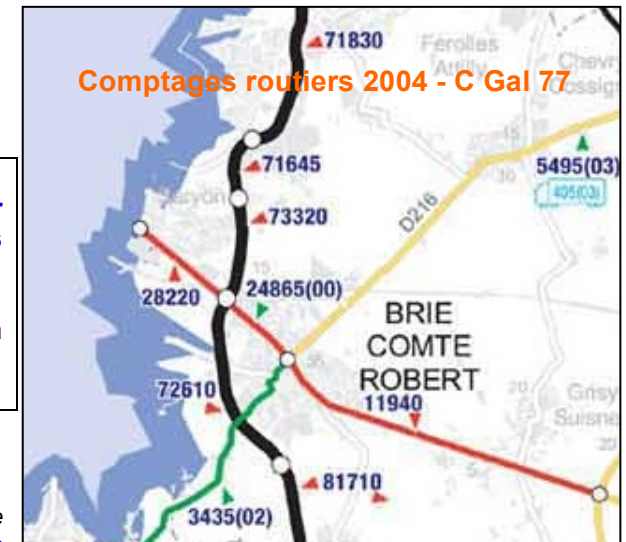
Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article 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.

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'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.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation. »

Les routes concernées par l'application de la loi sont ici **la RN 104, classée voie autoroutière, et la RN 19, classée à grande circulation**. Le niveau de trafic enregistré sur la RN 104 est de l'ordre de 78 000 véhicules/jour, et de 36 500 sur la RN 19 (source : comptages routiers 2010).



- **Cet article de loi procède donc en trois propositions :**

1 Il édicte, en dehors des espaces construits des communes, un principe de non constructibilité, dans une marge de recul importante : l'objectif est d'imposer un retrait dissuasif ... pour inciter *a contrario* à produire un projet de qualité.

2 Il identifie ensuite des exceptions « par nature » : constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, etc. ; adaptation, changement de destination (...) des constructions existantes en dehors des espaces construits des communes.

3 Il intègre enfin, dans son contenu même, des possibilités dérogatoires à ce principe, dont celle d'une étude, contenue dans un P.L.U et justifiant de la prise en compte : des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages.

2 : Circulaire d'application

- **La circulaire d'application de cet article législatif (n° 96 - 32 du 13 mai 1996) donne diverses instructions quant aux objectifs et aux modalités de mise en œuvre.**

Cette circulaire traite successivement des objectifs (introduction), du champ d'application territorial de l'article L.111.1.4, des conditions de la constructibilité, de l'inconstructibilité des marges de retrait et de l'entrée en vigueur de la loi.

Au chapitre des "conditions de la constructibilité", la circulaire aborde les questions de l'élaboration d'un projet urbain et de la traduction d'un projet d'aménagement dans un document d'urbanisme.

- **Les principaux thèmes à traiter dans un projet urbain, la méthodologie à suivre, au regard de cette circulaire, sont les suivants :**

1 - Il s'agit de conditionner l'urbanisation des entrées de ville à une réflexion globale sur la qualité des espaces et leur relation à l'environnement.

2 - Il est recommandé d'organiser un partenariat (communes concernées, Etat, collectivités locales, acteurs privés, propriétaires) et d'encourager les démarches intercommunales.

3 - La démarche "projet urbain" doit procéder à : un diagnostic finalisé du site ; une définition de sa vocation ; un choix quant aux modalités de réalisation (acteurs, échéanciers ...) ; un choix quant aux solutions opérationnelles (lotissements, zones d'aménagement concerté, ou autre ...).

Les critères de qualité sont ainsi appréciés par rapport : aux nuisances, à la sécurité, à la qualité architecturale, (identité, matériaux, couleurs et formes), à la qualité de l'urbanisme et des paysages (liaisons aux quartiers existants, mixité des fonctions, qualité des espaces publics).

L'étude a pour objet d'assister la Commune dans ses réflexions sur l'aménagement et le contenu d'un projet urbain qualitatif concernant l'urbanisation de cette extension de zone commerciale.

- En termes de méthode, l'étude traitera successivement : d'une présentation du **diagnostic général** du site ; d'un exposé du **parti d'aménagement retenu**.

B – La zone UX de l'Orme Rond :

1 – L'état actuel du site :

1.1 : Situation géographique

- **Vue aérienne :** (source : Géoportail – échelle approchée 1 / 20 000)

Le site concerné est localisé en sortie Ouest de Servon, dans **un espace principalement composé de friches arbustives** (des *bermes* plantées ou herbeuses) situées en limite sud de la RN 19. Cette occupation du sol s'explique en partie par l'historique de l'ancien P.O.S (...), par l'application de la loi Barnier et par le fait que ces terrains n'ont pas été incorporés dans la ZAC de l'Orme Rond, contiguë.



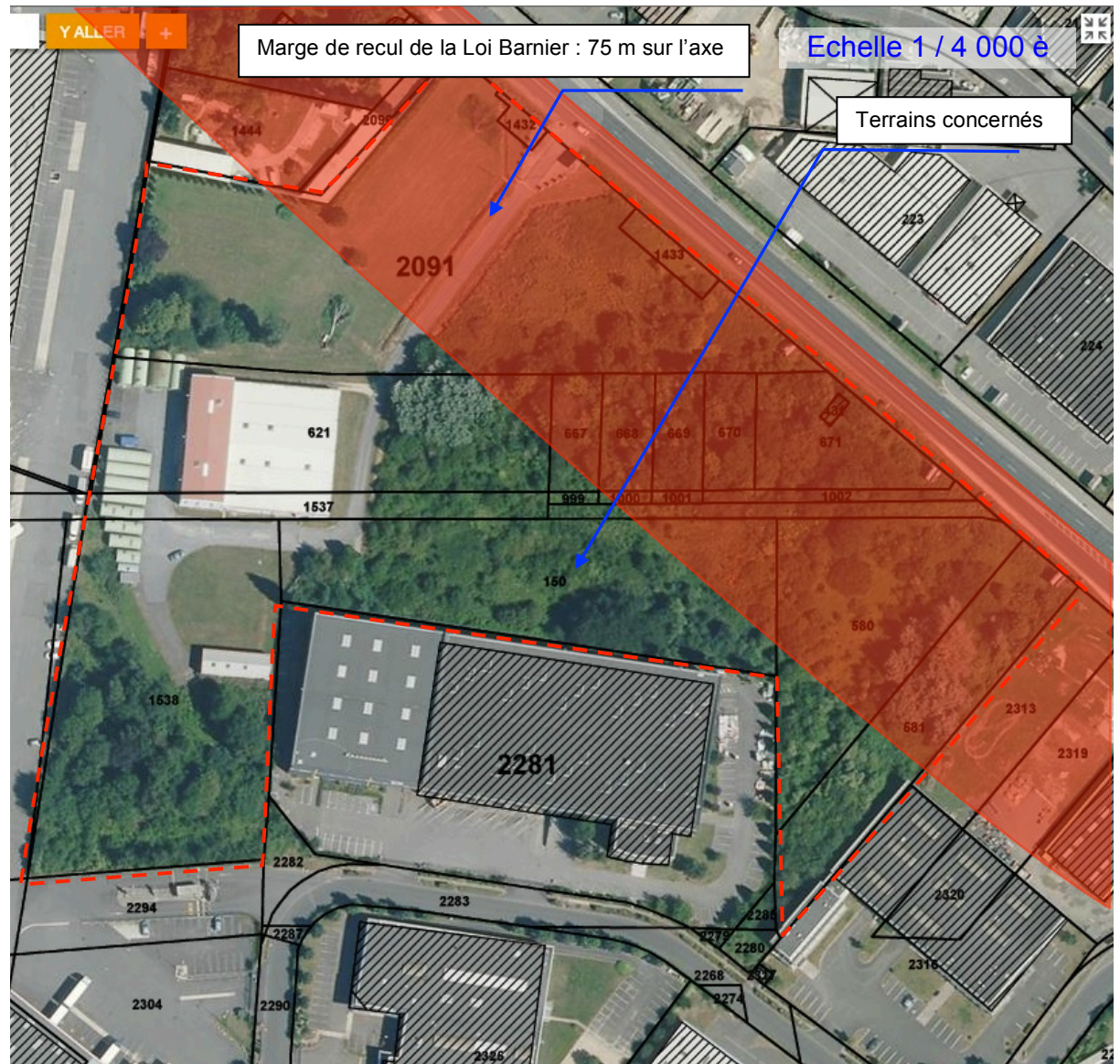
1.2 : Site de l'opération (source : Géoportail – échelle approchée 1 / 2 000)

L'opération concerne un espace composé principalement de **friches arbustives et de pelouses**, situées en limite Nord-Ouest de la traversée de la RN 19.

Ces terres sont classées en zone UX du P.L.U approuvé le 20 juin 2013, et représentent une superficie totale de 3,90 hectares environ (39 000 m²).

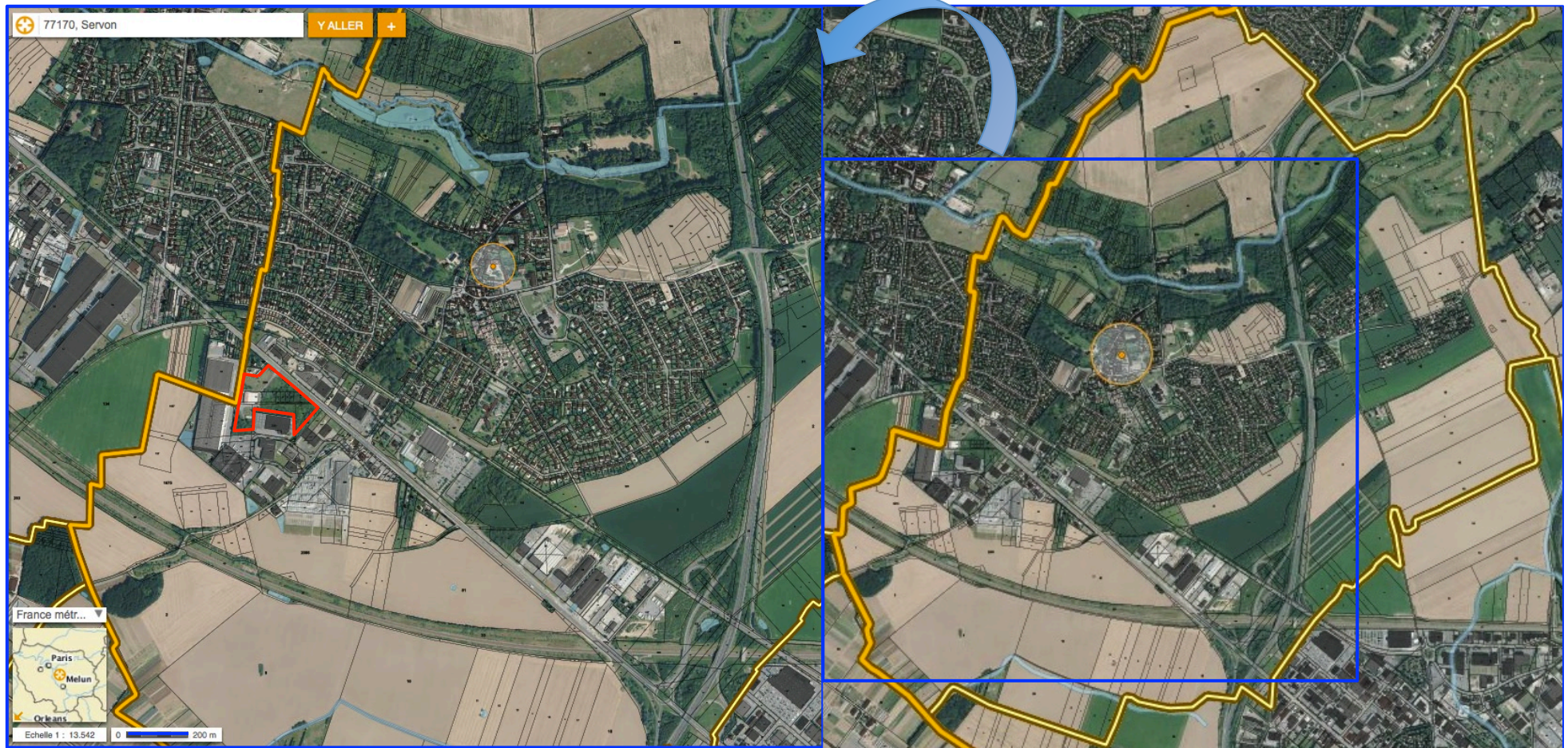
L'objectif est de permettre l'urbanisation de ces terrains en réduisant la marge de recul de 75 mètres actuellement applicable (au titre de la loi Barnier), et donc en déclinant dans le P.L.U un projet urbain qualitatif (sécurité, nuisances, urbanisme, architecture et paysages), pour y développer une zone d'activités artisanale, industrielle et (ou) commerciale, mais qui soit correctement intégrée dans l'urbanisation actuelle.

Cet espace est concerné par l'application de la Loi Barnier, neutralisant ainsi une bande inconstructible de 75 mètres par rapport à l'axe de la RN 19 (sauf projet urbain qualitatif), l'objectif étant précisément ici de justifier d'une qualité urbaine de l'extension projetée, pour s'exonérer de cette contrainte ...



1.3 : Etat initial du site : les espaces protégés (source : données Géoportail –

échelle approchée 1 / 20 000)



La vue ci-dessus caractérise le site en termes de richesses naturelles. Il s'agit d'une **emprise d'espaces non construits**, laissée en l'état de pelouse et de friche arbustive (donc potentiellement constitutive d'un biotope, mais isolée par un environnement industriel et donc *à priori* peu riche de bio-diversité). Elle est en effet limitée en partie Ouest par une entreprise de logistique, par la ZAC de l'Orme Rond au Sud, par les emprises de la RN 19 au Nord et le parc d'activités existant, à l'Est.

- On n'identifie aucune ZNIEFF de type I ou de type II (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique), ni aucun autre espace protégé intéressant le périmètre d'étude (NATURA 2000, etc). Le seul espace protégé situé à proximité est représenté par la « zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager » (ZPPAUP) de Brie-Comte-Robert (mais elle concerne ici un espace public artificialisé). On notera aussi que cet espace n'est classé ni en forêt de protection, ni en périmètre régional d'intervention foncière (voir cartes en annexe).

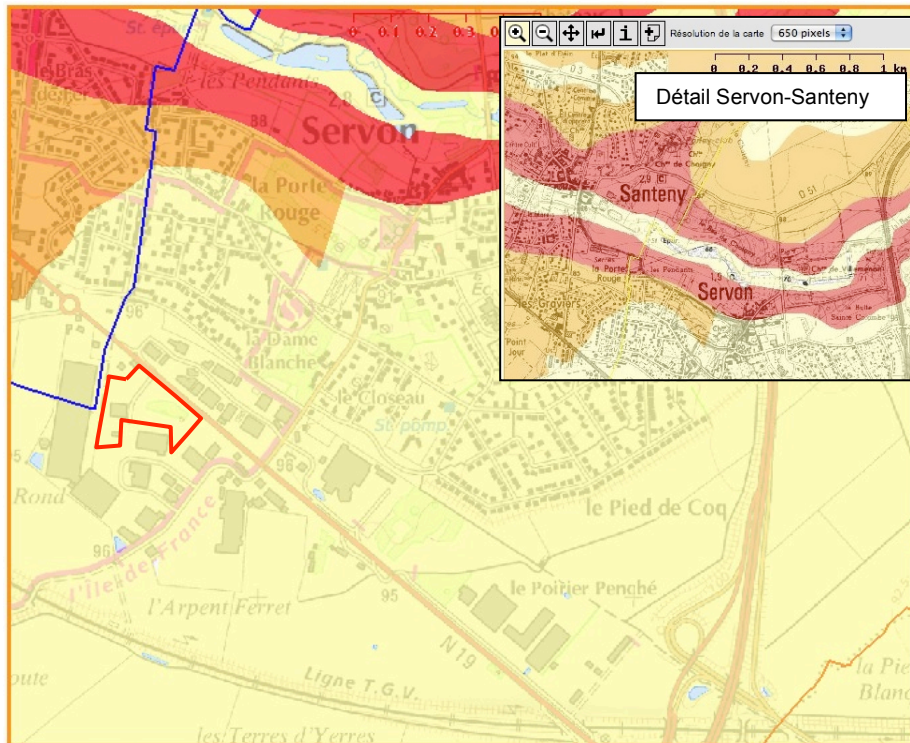
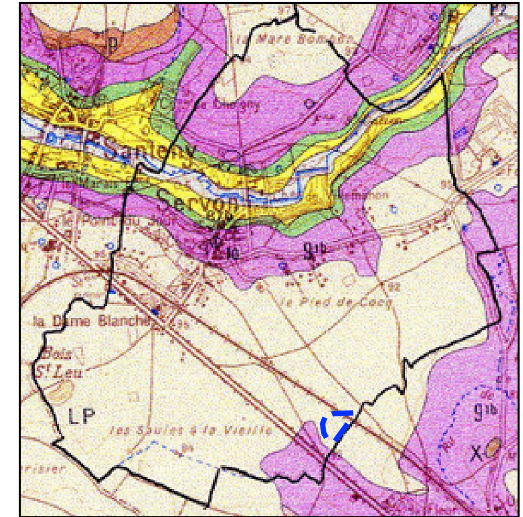
1.3 : Etat initial du site : argiles, sites et sols pollués (source : site du BRGM, argiles.fr ≈ 1 / 25 000)

L'extrait de carte ci-dessous (de source BRGM – bureau de la recherche géologique et minière), identifie le site comme soumis à **un aléa faible** en termes de risques de retrait-gonflement d’argiles (les secteurs à risque sont situés plus bas sur le coteau du ru du Réveillon – voir l’encart Servon-Santeny). Il correspond en effet aux assises G1b (couche de calcaire, datant du Sannoisien) et à une couche superficielle de limons des plateaux (LP), lesquelles sont identifiées sur la carte géologique ci-contre.

La couche supérieure est donc représentée par les limons des plateaux (LP), formation meuble constituée de dépôts argilo-sableux fins et compacts. C’est ce niveau géologique, à la fois riche en éléments minéraux et de bonne qualité hydrologique, qui a donné toute la richesse agronomique de cette région de la Brie. Au-dessous, on rencontre un substrat de Meulière de brie (G1b), qui constitue l’assise de la Brie, avec une épaisseur moyenne de 10 m.

La partie identifiée en aléas forts correspond à la couche G1a (Marnes vertes et Glaises à Cyrènes). Les Marnes vertes se composent de bancs d’argile à forte densité. La puissance moyenne de la couche est de 5 m. Elle repose sur celle des Glaises à Cyrènes : argiles marneuses, jaunes, vertes et grises, comportant des filets de sables fins et parfois des niveaux fossilifères.

Le site Internet basias.fr divulgue en outre des données concernant les sols pollués et les anciens sites industriels (respectivement *Basol* et *Basias*). La cartographie de droite identifie la présence de deux sites potentiellement pollués : principalement une entreprise de réfrigération sur le site lui-même, et un « vérandaliste » en limite Est.



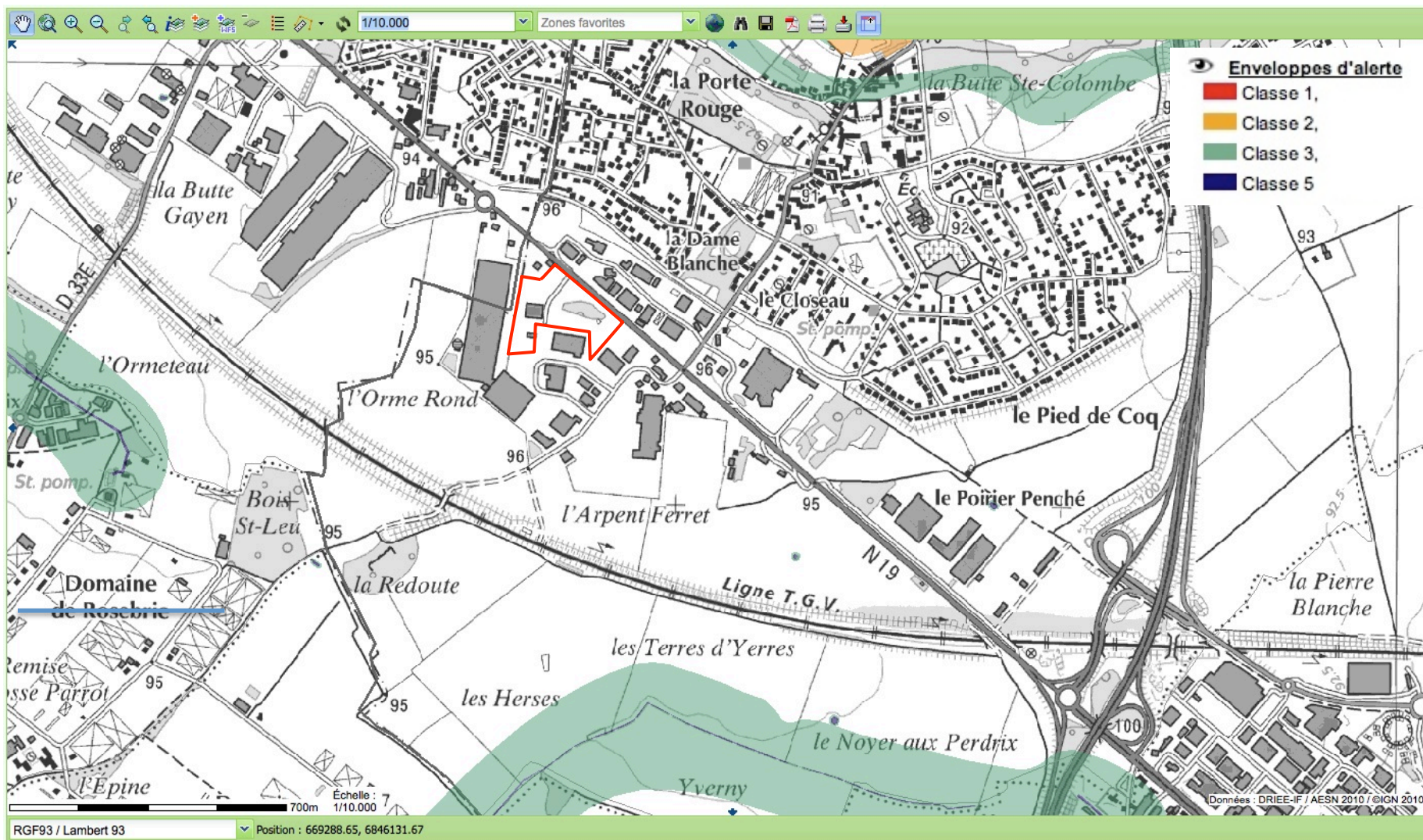
- Légende**
- Préfatures et sol
 - Limite des régions
 - Limites des départ
 - Limites des comm
 - Autorisation IGN/BRGM
 - Sites Basol(**)
 - Sites Basias (XY c)
 - Sites Basias (XY a)
 - Communes avec s
 - Scans IGN
 - Orthophotographie

- Argiles**
- Aléa fort
 - Aléa moyen
 - Aléa faible
 - Aléa à priori nul

Identifiant	Raison(s) sociale(s) de(s) l'entreprise(s)	Nom(s) usuel(s)	Dernière adresse
IDF7702894	VERANDALISTE Industriest	Menuiserie aluminium	Route N19
IDF7708589	HERMETIC Réfrigération Service	Installations Frigorifiques	Rue de l'Ormeteau

1.3 : Etat initial du site : les zones humides (échelle 1 / 15 000. source : http://carmen.application.developpement-durable.gouv.fr/18/Zones_humides.map).

Aucune zone humide ne concerne le site de l'opération de l'Orme Rond.



1.3 : Etat initial du site : les paysages (source : Googlearth)

Le site de l'opération projetée s'inscrit dans un paysage fortement structuré par un vocabulaire de zones logistiques et commerciales.

Celui-ci est déterminé par une trame viaire « historique » orientée dans le sens nord-ouest / sud-est : l'emprise de la RN 19 et celle de l'ancienne voie ferrée de Paris-Bastille à Marles-en-Brie. Plus au sud, les années 1995 ont vu la réalisation de la ligne d'interconnexion des TGV. Entre ces deux emprises se sont développés des sites voués aux activités économiques : le parc d'activités de la Haie Passart, à Brie-Comte-Robert, et ceux de l'Orme Rond comme du Poirier Penché, etc. à Servon.

La RN 19, à partir des années 1970, a servi de support d'urbanisation pour une zone industrielle, après avoir connu longtemps un rôle de desserte directe pour des activités horticoles (sous serres, principalement pour la culture des fleurs).

Cette voie routière a connu des aménagements successifs. Les derniers en date sont représentés par un échangeur complet avec la RN 104, réalisé au milieu des années 1990.

La RN 19, au regard des dernières perspectives connues, va être déviée au sud du barreau du TGV, ce qui permettra la transformation de l'emprise actuelle en boulevard urbain.

Des opérations ont été réalisées à l'est et à l'ouest de ces terrains, depuis les vingt dernières années, en y laissant un espace interstitiel peu construit.

On se trouve donc en présence d'un *vide* dans le tissu construit, qu'il convient d'urbaniser et qui devra aussi composer avec une exigence qualitative.

Le projet propose d'optimiser l'utilisation d'un espace libre interstitiel.

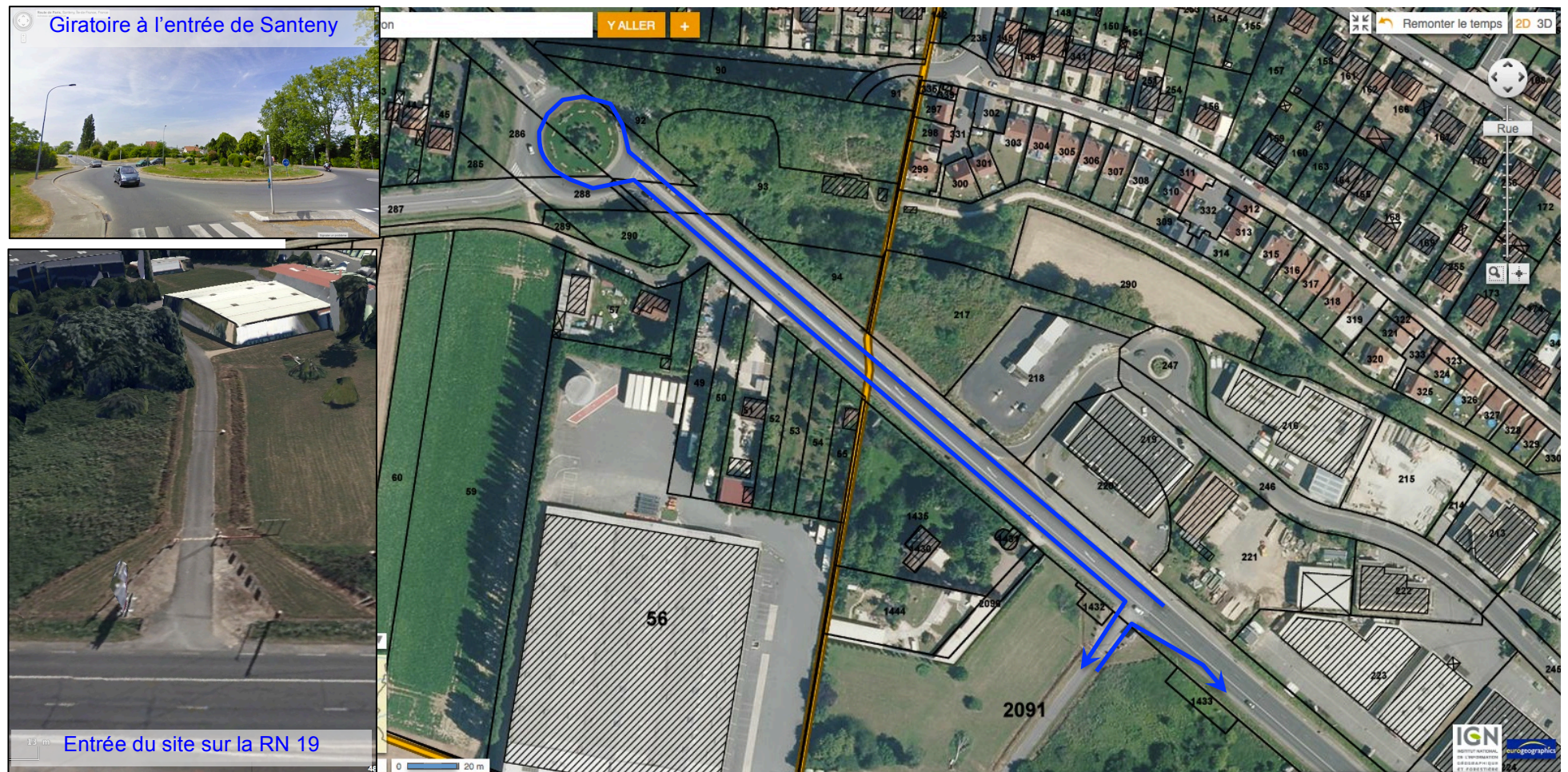


2 – Principes d'aménagement :

2.1 : Au regard de la circulation routière (source : Géoportail – échelle approchée 1 / 2 500)

La principale contrainte d'aménagement, en termes de sécurité, est représentée ici par les conditions d'accès à la RN 19.

L'accès à la zone s'effectue actuellement à partir d'une voie interne qui dessert les bâtiments de l'entreprise de stockage existante. Cet accès est fermé par un portail télécommandé implanté suffisamment en retrait (≈ 15 m) de la RN 19 pour permettre un stockage en attente pour l'entrée ou la sortie des véhicules. L'entrée à la zone ne peut être effectuée qu'en venant de l'ouest, les véhicules venant de l'Est pouvant faire demi-tour au giratoire situé à l'entrée de Santeny.



2.2 : Au regard de la sensibilité du paysage d'entrée d'agglomération

La vue oblique ci-contre (Googleearth) caractérise la position de l'espace concerné, laquelle se présente « en creux » dans un tissu construit disparate, composé de commerces et d'entrepôts divers.

Le linéaire du terrain sur l'alignement de la RN 19 est important (240 m) et présente de ce fait un enjeu significatif en termes de paysage de l'entrée de Servon, ce d'autant plus que la ZAE du Fossé des Groseilliers (à gauche de la vue), ne présente aucune spécificité qualitative avérée ...

L'enjeu de cet espace sera donc d'anticiper sur l'évolution prévisible du traitement de la RN 19 à terme, vers un aménagement beaucoup plus qualitatif qu'aujourd'hui (ce qui ne devrait pas s'avérer insurmontable), avec un traitement en "boulevard urbain" de la route actuelle et de ses abords, laquelle est aujourd'hui encore laissée en aspect de *rase campagne*.

Un tel traitement suppose (du moins en front d'opération sur la voie routière) :

- réaménager l'emprise publique,
- paysager les contre-allées côté nord,
- réaliser un espace paysager côté sud,
- discipliner l'architecture de l'immobilier d'entreprise (homogénéiser les gabarits, les coloris, les motifs architecturaux, etc.).



2.2 : Au regard de la sensibilité du paysage d'entrée d'agglomération (suite)

1- La vue prise de l'Est caractérise un espace de friches arbustives, située en vis-à-vis d'une zone d'activités (le Fossé des Groseilliers) dont ni l'architecture ni le traitement des espaces de circulation et de stationnement ne répondent aux caractéristiques *résidentielles* du village de Servon.

On est ici en effet confronté à une urbanisation qui s'est développée en présence d'une opportunité fonctionnelle due à desserte de la RN 19, sans qu'un effort soit consenti (de la part des planificateurs) pour annoncer la recherche qualitative qui a prévalu à Servon pour, par exemple, aménager le centre-ville.

L'effort qualitatif devra donc porter dorénavant sur la requalification de cet espace (la traversée de la RN 19), **et la zone de l'Orme Rond devra elle aussi participer à la nouvelle ambiance paysagère recherchée.**

Une marge de recul de 25 mètres sur l'alignement, plantée et paysagée, créera une continuité visuelle avec les autres secteurs construits de part et d'autre le long de la RN 19, tout en permettant de valoriser un espace d'accompagnement aux futures constructions et de conforter le traitement spécifique de l'emprise publique (tel qu'il aura été retenu après aménagement de la déviation ; on se place ici à l'échelle du long terme ...).

2- La vue prise de l'Ouest met en évidence le traitement purement routier de la RN 19, tel qu'il se présente actuellement : bas-côtés enherbés ou en stabilisé assez dégradés, voies d'insertion dans la ZAE du Fossé des Groseilliers sans traitement minéral ou végétal qualitatif, etc.

L'alignement de la propriété de l'Orme Rond se présente ici sous la forme d'une pelouse ponctuée d'arbres fruitiers : cet espace *ouvert*, au traitement sobre, peut servir de motif paysager à reconduire sur tout le linéaire de l'opération, à l'intérieur de la marge de recul des 25 mètres prescrite ci-dessus.

Sous réserve d'un traitement paysager, cette marge pourra être partiellement occupée par du stationnement (tel que les parkings filtrants, par exemple).



2.3 : Principes d'aménagement : composition de l'espace (source : agence Eu.Créal)

Le schéma en plan ci-contre, traduit les principes d'intégration dans le site, exposés en pages précédentes :

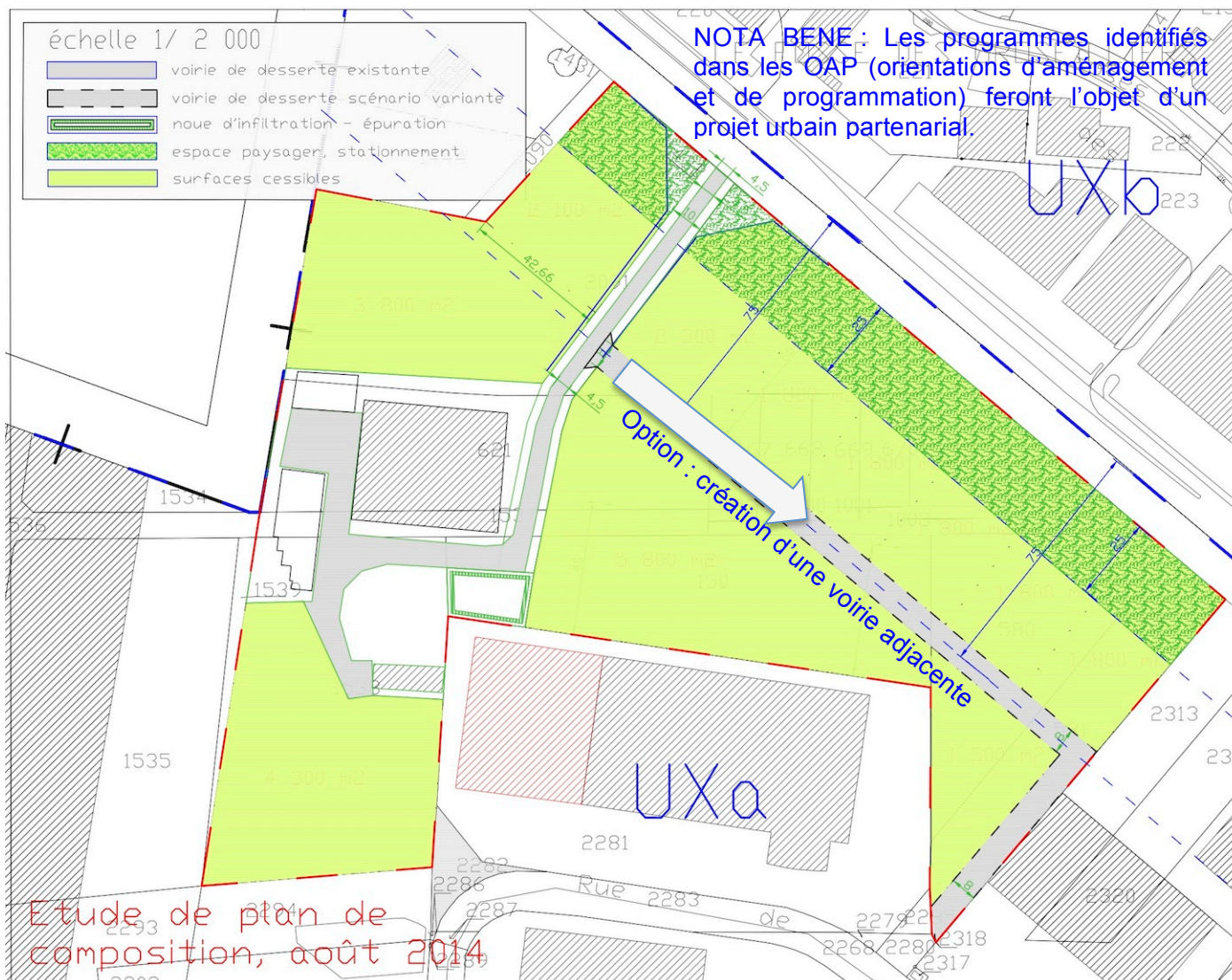
- Les implantations existantes sont bien sûr maintenues et leur accès à la RN 19 conservé en l'état. Il devrait toutefois être élargi à 10 mètres, dans la perspective d'une desserte mieux adaptée à la création de nouveaux lots. Leur découpage pourra être effectué *à la demande*.

- En fonction des données de la commercialisation (taille des lots), une voie supplémentaire pourrait être nécessaire. Celle-ci déboucherait suffisamment loin de l'accès actuel (60 m) pour limiter la gêne aux différents mouvements d'échanges. Compte tenu de sa position, un piquage sur la rue de l'Ormeteau est envisageable. Une emprise de 8 mètres serait suffisante (même pour une circulation à double sens).

- Tout le linéaire bâti sur la RN 19 respectera une marge de recul de 25 mètres qui sera paysagée de façon homogène, une occupation par des parkings pouvant cependant être autorisée sous réserve d'un accompagnement paysager (plantations).

- La trame verte sera composée de pelouse, de plantations couvre-sol (...) ponctuées d'arbres de haute tige. L'aire de stationnement sera plantée elle aussi, suivant les dispositions de l'article UX.13 du P.L.U. : « un arbre de haute tige au moins pour 100 m² de la superficie affectée à cet usage. »

- Une noue d'infiltration d'environ 400 m² est prévue pour la voirie, au sud du bâtiment actuel (épuration – régulation des eaux pluviales), sachant que toutes les eaux pluviales *privatives* (toitures, ruissellement) seront gérées *à la parcelle* (infiltration ou stockage sur place). Les espaces cessibles représentent de l'ordre de 31 000 m² (moins 2 000 m² si une voie interne supplémentaire s'avérait nécessaire).



2.4 : Justifications au regard des critères de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme

a Nuisances : Les dispositions retenues en ce qui concerne l'assainissement du site permettront de limiter les nuisances liées au fonctionnement du parc d'activités. Un dossier de déclaration au titre de la « Loi sur l'Eau » devra être instruit¹. D'autre part, l'application des dispositions de « droit commun », quant aux installations classées, permettra de limiter les impacts sur les milieux naturels et humains. Le raccordement des installations s'effectuera sur les réseaux existants : situés à proximité, sur la RN 19 et (ou) rue de l'Ormeteau (point à vérifier).

Le projet engendrera par nature une augmentation de trafic, mais qui n'apparaîtra pas comme une forte source de bruit, au vu des nuisances sonores actuelles imputables à la RN 19 (ici sans incidence quant au traitement acoustique des bâtiments, s'agissant de constructions qui ne sont pas affectées au logement : confer arrêté préfectoral du 19 mai 1999). L'augmentation du niveau acoustique lié à la réalisation du projet sera donc non significative.

b Sécurité : La notion de sécurité doit ici être appréciée principalement au regard de la sécurité routière. L'accès direct de l'opération à partir de la RN 19 sera unique, à partir du point d'échange existant, un accès pouvant aussi être aménagé rue de l'Ormeteau, dans le cas de la création d'une voie supplémentaire. L'augmentation du trafic restera faible au regard du trafic existant et le risque routier correctement géré par l'accès existant.

c Qualité architecturale : Compte tenu de la vocation comme de la localisation de la zone (avec un appel *d'effet vitrine*), des bâtiments de type « enseigne », avec une typologie architecturale spécifique, sont susceptibles de s'implanter dans le parc d'activités, mais l'essentiel de la façade sur la RN 19 sera traité par un espace paysager.

Cet accompagnement paysager, facilité par la marge de recul de 25 mètres, permettra d'atténuer la difficulté majeure inhérente aux zones d'activités commerciales ou artisanales, en termes d'effets de juxtaposition des bâtiments et d'étendues asphaltées (stationnement), en présentant à l'observateur un premier plan qualitatif et homogène. Au demeurant, l'impact paysager global actuel de la RN 19 ne sera pas aggravé par cette opération, le site étant déjà marqué de façon sensible par les implantations existantes.

d Qualité de l'urbanisme et des paysages : La plantation d'éléments arbustifs en périphérie du site limitera l'impact visuel du projet à long terme.

Une distinction entre les impacts temporaires et les impacts permanents s'avère nécessaire :

- Les impacts temporaires sont liés à la phase des travaux : la qualité paysagère sera dégradée par les opérations de décapage des sols et la présence d'engins de chantier. Les impacts permanents (post-réalisation) seront atténués : les aménagements paysagers et une organisation cohérente du plan de composition faciliteront l'intégration des installations dans le paysage actuel. L'impact visuel sera donc fort durant la période de chantier mais modéré à long terme.

L'impact visuel permanent du projet sera en effet globalement valorisé, à l'échelle du bassin visuel considéré :

- la perception du site ne portera pas directement sur les bâtiments mais sur l'espace vert paysager, mis en œuvre à l'occasion de l'opération projetée,
- cet accompagnement paysager servira de fil conducteur au parti d'aménagement de chacun des lots construits, dont chaque constructeur devra tirer parti.

De même, la hauteur *plafond* des bâtiments (15 mètres maximum), associée à la marge de recul imposée, aura pour effet de limiter l'impact visuel de l'opération depuis la route.

¹- Rubrique 2.1.5.0 : Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 2° supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha : Déclaration).

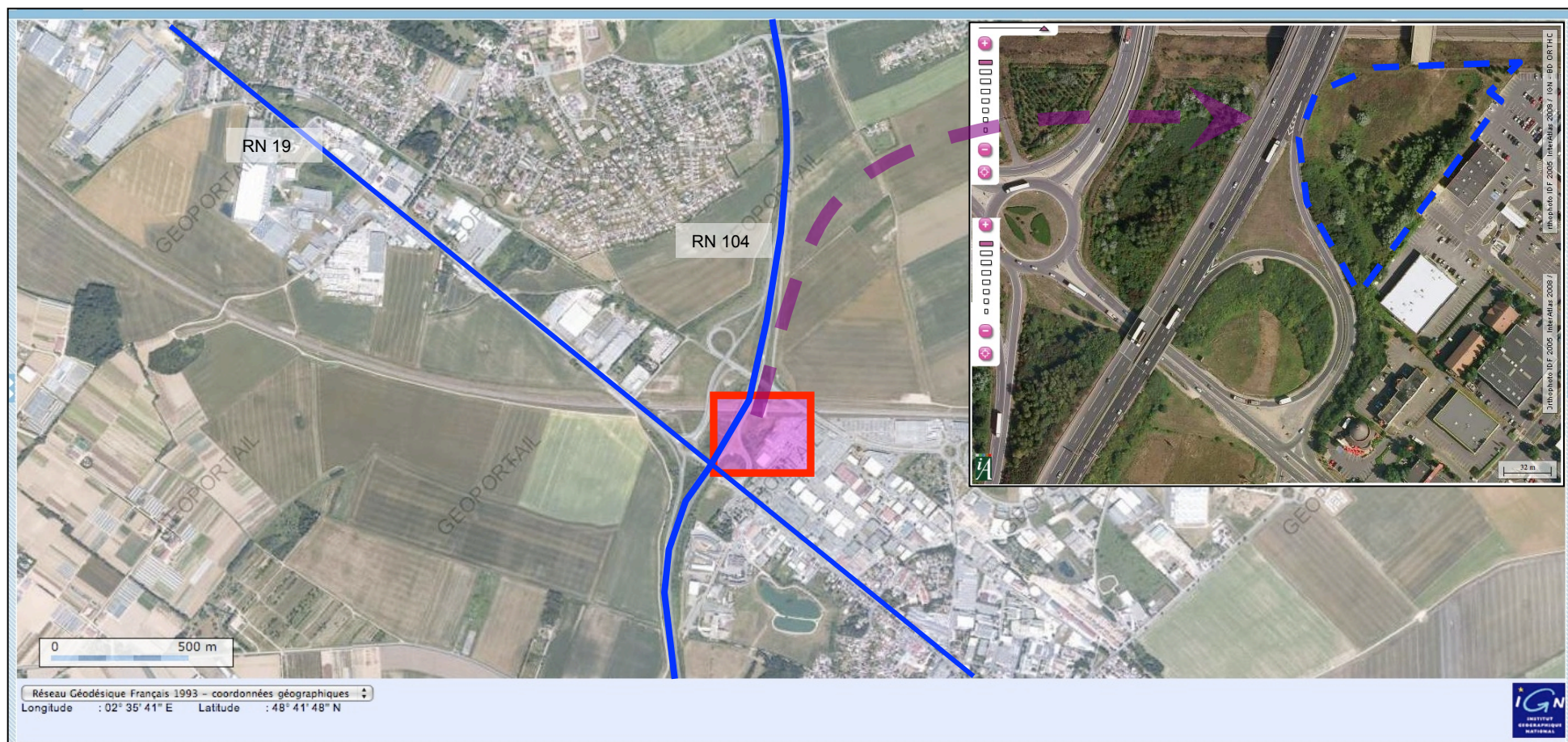
C – L'extension de l'Hyper U :

1 – L'état actuel du site :

1.1 : Situation géographique

- **Vue aérienne :** (source : Géoportail – échelle approchée 1 / 20 000)

Le site concerné est localisé en sortie Ouest de l'agglomération de Brie-Comte-Robert, dans **un délaissé d'emprises techniques** associées au nœud routier et ferroviaire constitué par la ligne du TGV et par l'échangeur de la RN 104 avec la RN 19.

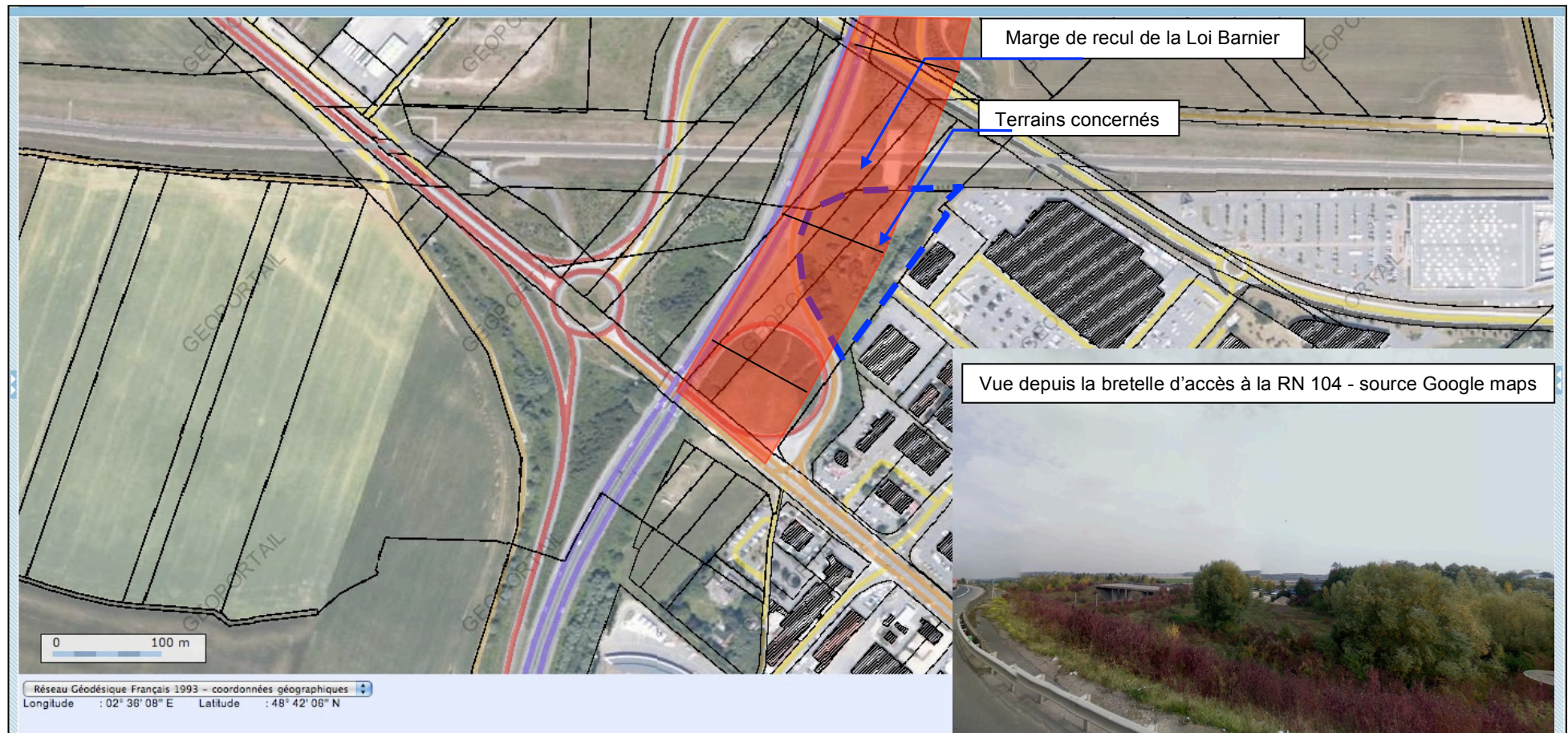


1.2 : Site de l'opération (source : Géoportail – échelle approchée 1 / 5 000)

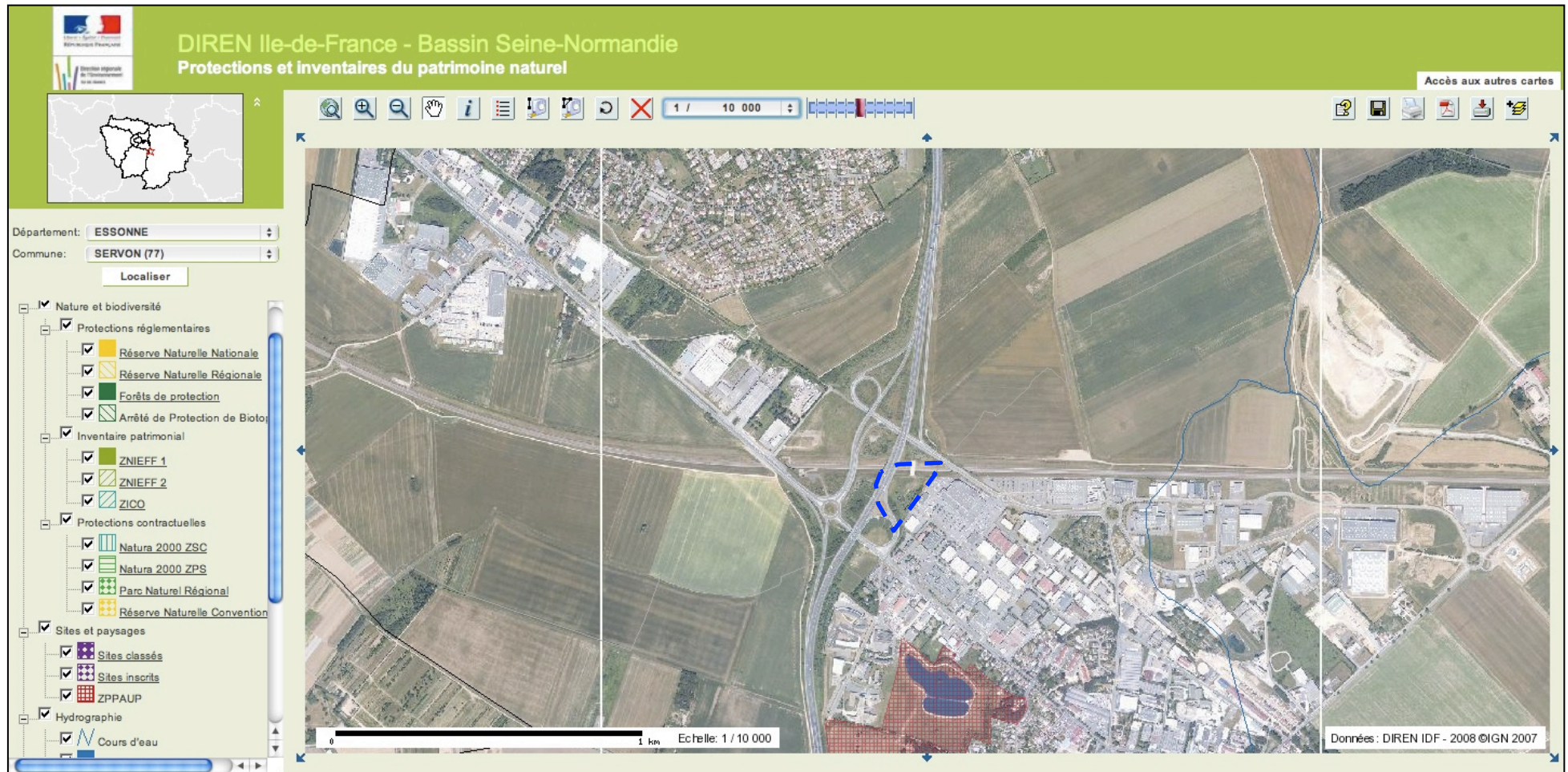
L'opération concerne un espace composé principalement de **friches arbustives et de remblais**, situées en limite Nord-Ouest de la zone commerciale de la Haie-Passart. Ces terres étaient classées en zone A du P.L.U. approuvé le 19 mars 2004, et représentent une superficie totale de 1,18 hectares environ (11 837 m²). Elles sont reclassées en zone UX dans le P.L.U. approuvé le 20 juin 2013.

L'objectif était en effet de permettre l'urbanisation de ces terrains, pour étendre et restructurer les installations commerciales existantes (celles de la grande surface commerciale « Super U ») et des commerces qui lui sont associés), par un reclassement en zone UX (**pointillé bleu**).

Cet espace est concerné par l'application de la Loi Barnier, neutralisant ainsi une bande inconstructible de 100 mètres par rapport à l'axe de la RN 104 (sauf projet urbain qualitatif), l'objectif étant précisément ici de justifier d'une qualité urbaine de l'extension projetée, pour s'exonérer de cette contrainte ...



1.3 : Etat initial du site : les espaces protégés (source : données CARMEN – échelle approchée 1 / 20 000)



WasteLa vue ci-dessus caractérise le site en termes de richesses naturelles. Il s'agit d'une **emprise technique**, laissée en l'état de friche arbustive et partiellement remblayée (donc peu susceptible d'une grande bio-diversité). Elle est limitée en partie Ouest par les remblais de la RN 104 et de sa bretelle d'accès, qui la borde aussi au Sud ; par les emprises de la ligne TGV au Nord et le parc d'activités existant, à l'Est.

- On n'identifie aucune ZNIEFF de type I ou de type II (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique), ni aucun autre espace protégé intéressant le périmètre d'étude (NATURA 2000, etc). Le seul espace protégé situé à proximité est représenté par la « zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager » (ZPPAUP) de Brie-Comte-Robert (mais elle concerne ici un espace public artificialisé). On notera aussi que cet espace n'est classé ni en forêt de protection, ni en périmètre régional d'intervention foncière (voir cartes en annexe).

1.3 : Etat initial du site : argiles, sites et sols pollués (source : site du BRGM, argiles.fr ≈ 1 / 25 000)

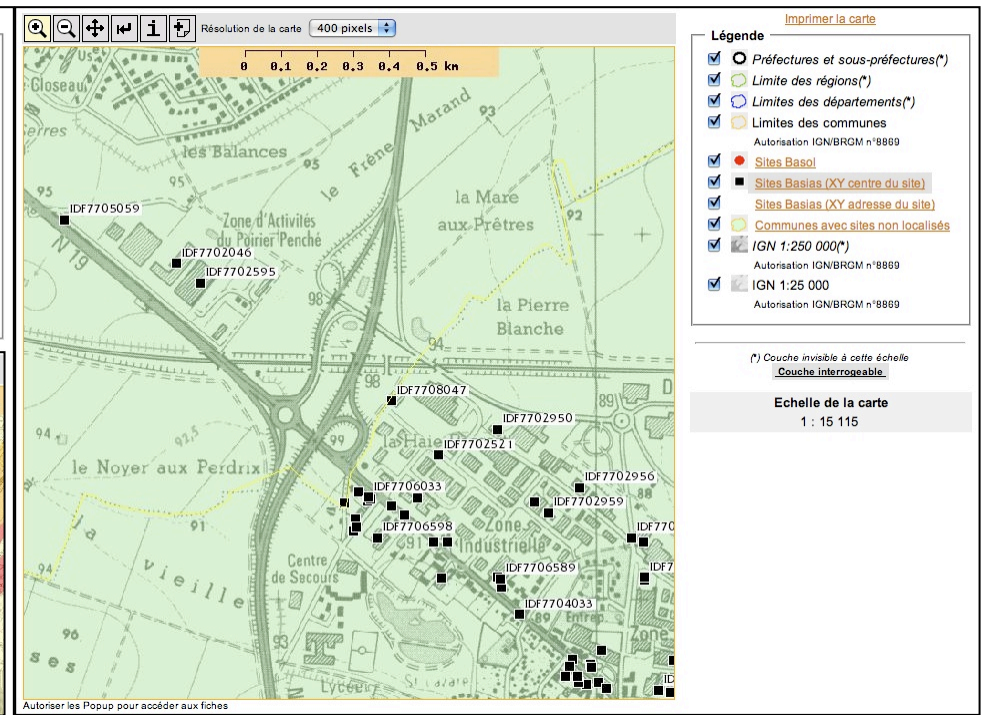
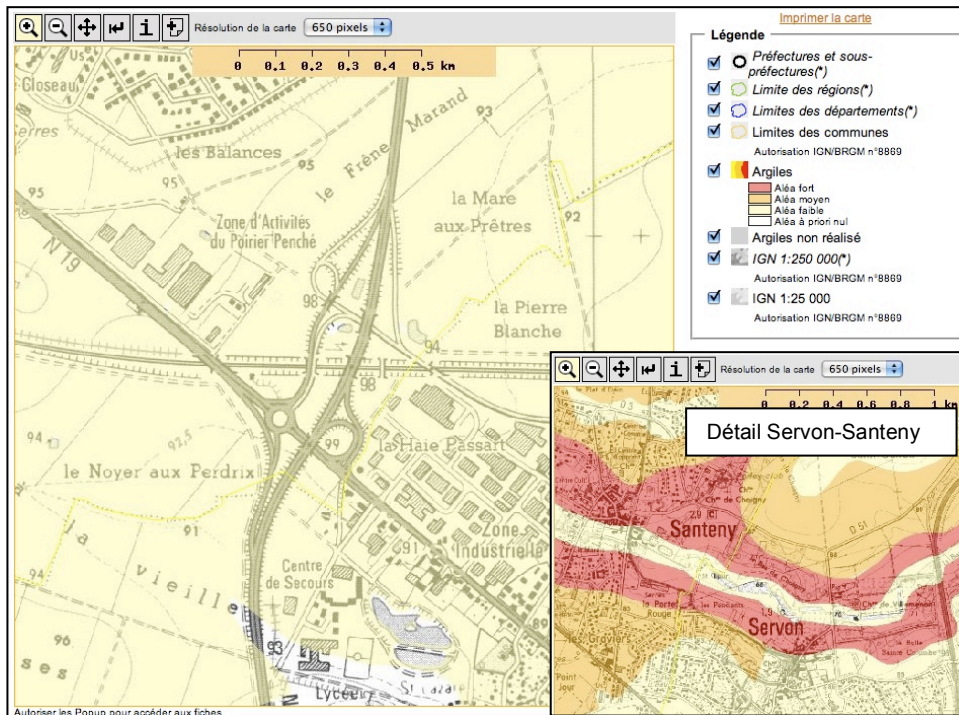
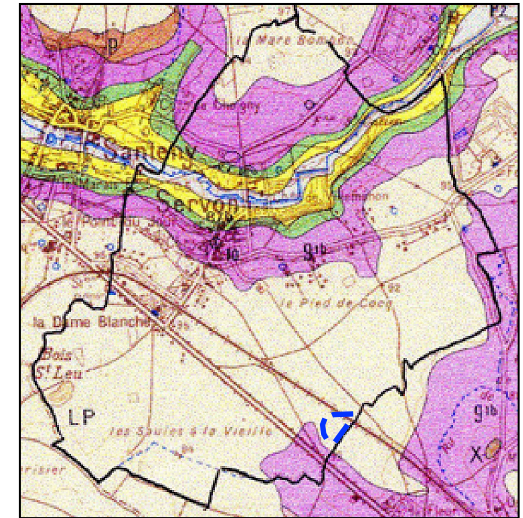
L'extrait de carte ci-dessous (de source BRGM – bureau de la recherche géologique et minière), identifie le site comme soumis à **un aléa faible** en termes de risques de retrait-gonflement d'argiles (les secteurs à risque sont situés plus bas sur le coteau du ru du Réveillon – voir l'encart Servon-Santeny). Il correspond en effet aux assises G1b (couche de calcaire, datant du Sannoisien) et à une couche superficielle de limons des plateaux (LP), lesquelles sont identifiées sur la carte géologique ci-contre.

La couche supérieure est donc représentée par les limons des plateaux (LP), formation meuble constituée de dépôts argilo-sableux fins et compacts. C'est ce niveau géologique, à la fois riche en éléments minéraux et de bonne qualité hydrologique, qui a donné toute la richesse agronomique de cette région de la Brie. Au-dessous, on rencontre un substrat de Meulière de brie (G1b), qui constitue l'assise de la Brie, avec une épaisseur moyenne de 10 m.

La partie identifiée en aléas forts correspond à la couche G1a (Marnes vertes et Glaises à Cyrènes). Les Marnes vertes se composent de bancs d'argile à forte densité. La puissance moyenne de la couche est de 5 m. Elle repose sur celle des Glaises à Cyrènes : argiles marneuses, jaunes, vertes et grises, comportant des filets de sables fins et parfois des niveaux fossilifères.

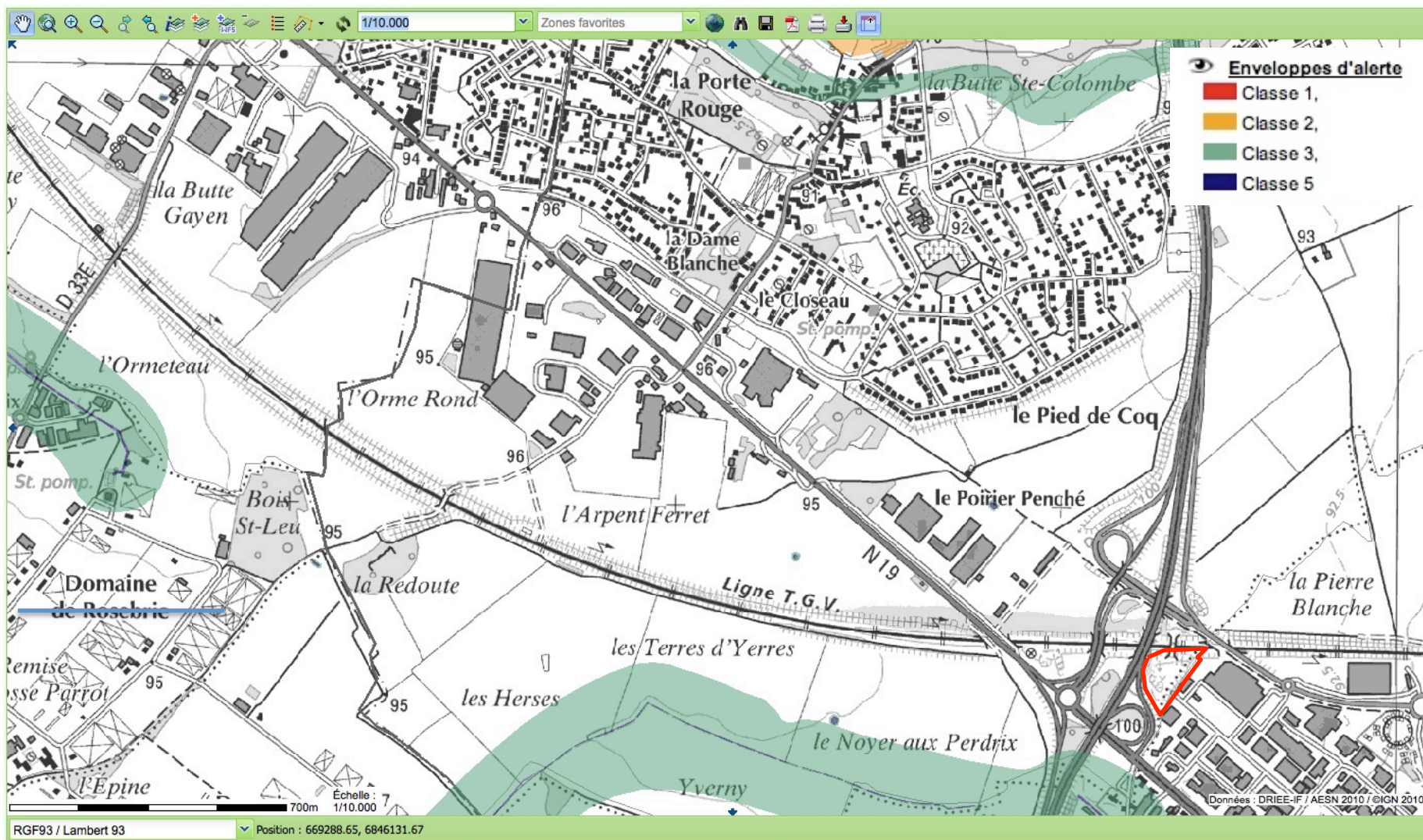
Le site Internet argiles.fr divulgue en outre des données concernant les sols pollués et les anciens sites industriels (respectivement *Basol* et *Basias*). **La cartographie de droite identifie la présence de la station-service de l'hyper-marché.**

IDF7708047 Continent Station-service 12 Rue Eiffel (Gustave) BRIE-COMTE-ROBERT (77053)



1.3 : Etat initial du site : les zones humides (échelle 1 / 15 000. source : http://carmen.application.developpement-durable.gouv.fr/18/Zones_humides.map).

Aucune zone humide ne concerne le site de l'extension de l'hyper U.



1.3 : Etat initial du site : les paysages (source : Google maps)

Le site de l'extension projetée s'inscrit dans un paysage fortement structuré.

Celui-ci est déterminé par une trame viaire « historique » orientée dans le sens nord-ouest/ sud-est : l'emprise de la RN 19 et l'emprise de l'ancienne voie ferrée Paris-Bastille à Marles-en-Brie. Entre ces deux emprises se sont développés des sites voués aux activités économiques : le parc d'activités de la Haie Passart, à Brie-Comte-Robert, et celui du Poirier Penché, à Servon.

La RN 104, à partir des années 1980, a été aménagée sur l'emprise de la RD 51 déviée, mettant à profit l'espace libre compris entre les limites Est et Ouest de ces zones d'activités, lequel forme un polygone quasi-rectangulaire, de 350 x 450 m.

Cette voie autoroutière a connu des aménagements successifs de son intersection avec la RN 19. Les derniers en date sont représentés par un échangeur complet, réalisé au milieu des années 1990, puis par une voie d'accès Nord à la ZAC de la Haie Passart, à l'occasion de la déviation Ouest de la RD 216.

Dans la même période, au début des années 1990, la ligne d'interconnexion des TGV est venue occuper la diagonale Est-Ouest du rectangle ainsi délimité.

On se trouve donc en présence d'une emprise caractérisée par sa fonction technique d'échangeur routier, dont les remblais ont été plantés au titre de l'accompagnement paysager des ouvrages.

Le projet propose d'optimiser l'utilisation d'un espace résiduel.

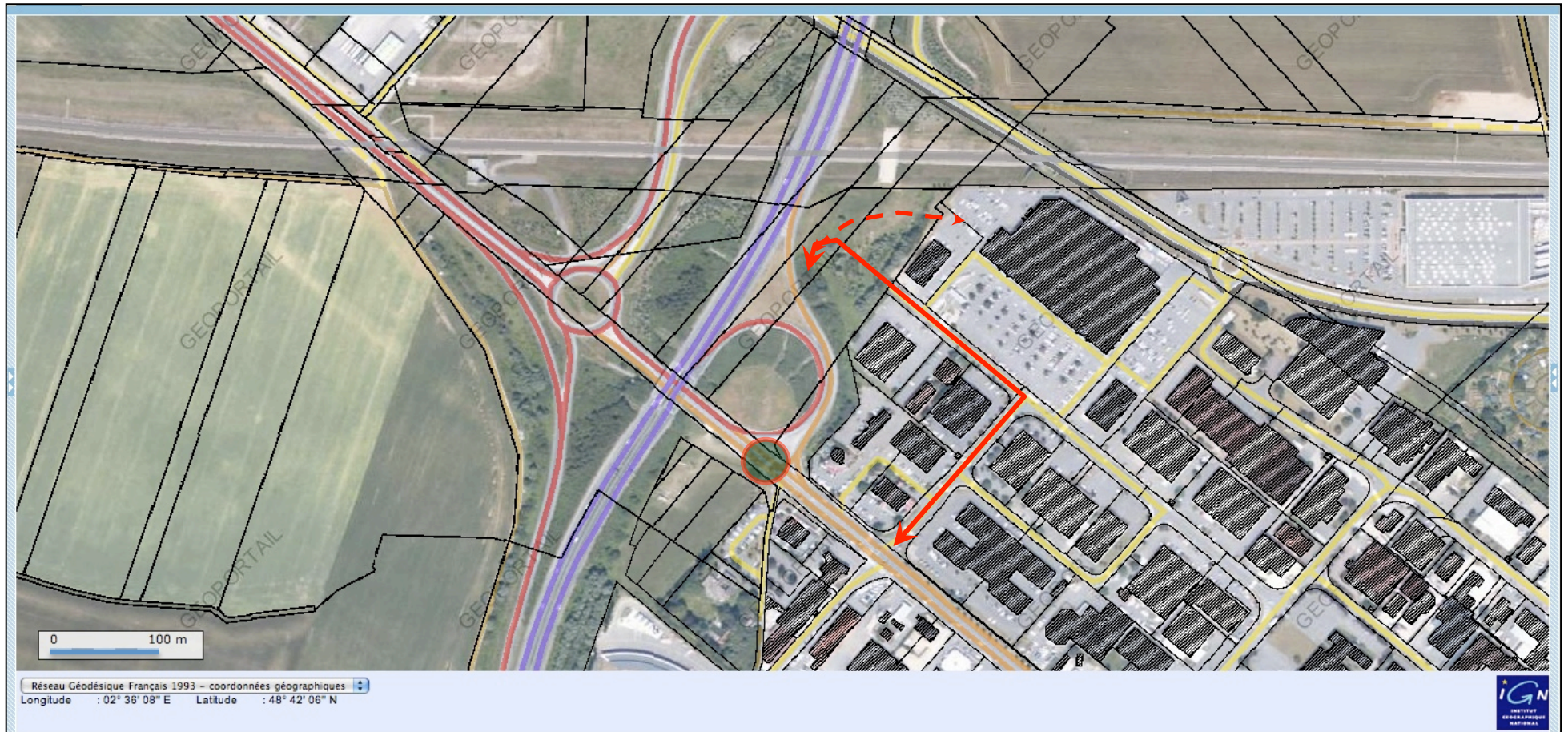


2 – Principes d'aménagement :

2.1 : Au regard de la circulation routière (source : Géoportail – échelle approchée 1 / 5 000)

La principale contrainte d'aménagement, en termes de sécurité, est représentée ici par les conditions d'accès aux voies routières.

L'accès à la zone s'effectuera à partir de la rue Gustave Eiffel, situé à l'entrée de la bretelle d'accès à la Francilienne (réalisé en mars 2009 et symbolisé sur l'extrait de carte IGN ci-dessous). La circulation s'effectuera à partir de cet accès, et desservira le site par la voie principale de la zone commerciale (rue Gustave Eiffel). Les livraisons s'effectueront en double sens entre cet itinéraire et la grande surface (flèche en pointillé). Cet aménagement est considéré comme adapté, tant au regard des conditions de sécurité qu'en termes de fluidité.



2.2 : Au regard de la sensibilité du paysage d'entrée d'agglomération

La vue oblique ci-contre (Google maps) caractérise la position de l'espace concerné, laquelle est située « en creux » par rapport à l'emprise de la RN 104 (confer l'encart en bas à gauche de l'image) : la coupe ci-dessous fait apparaître en effet une dénivellation de l'ordre de 7 mètres entre la chaussée et le bas du talus.

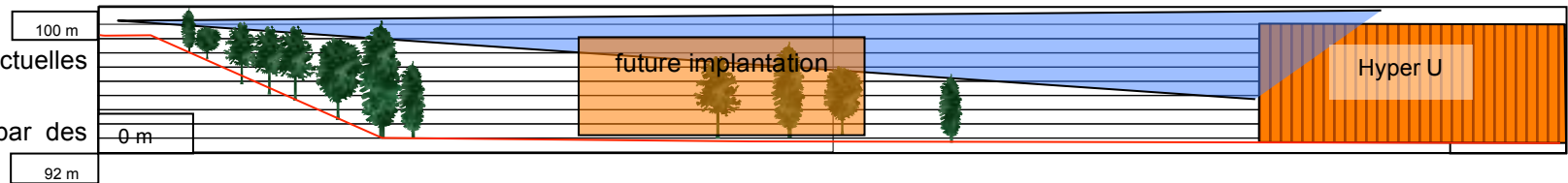
De ce fait, le site étudié n'apparaît pas au premier plan, quant aux vues obtenues depuis l'autoroute (coupe en bas de page) : ce sont les bâtiments eux-mêmes du parc d'activités qui constituent, sur un bref linéaire de 350 m, le paysage proche que l'on perçoit depuis cet ouvrage.

Cette notation ne conserve son sens que dans la mesure où les ouvrages qui s'implanteront sur cette extension de la zone d'activité :

- n'occulteront pas les vues actuelles depuis la RN 104 et (ou),
- seront en partie masquées par des plantations à flanc de talus.



- Vue depuis la RN 104 - source Google maps -



2.3 : Principes d'aménagement : composition de l'espace (source : projet atelier d'architecture Dominique Loiseau)

Le schéma sur vue verticale ci-contre (source IGN), traduit les principes d'intégration dans le site, exposés en pages précédentes :

- La majeure partie de l'espace sera occupée par une aire de stationnement, inscrite dans un environnement qui présentera une densité végétale soutenue.

- La trame verte sera composée, sur les talus, de plantations couvre-sol (...) ponctuées d'arbres de haute tige. L'aire de stationnement sera plantée elle aussi, suivant les dispositions de l'article UX.13 du P.L.U. :

« Les aires de stationnement en surface devront être plantées à raison d'un arbre de haute tige au moins pour 100 mètres carrés de la superficie affectée à cet usage. »

- Le reste des terrains sera occupé, dans sa partie Est, par les bâtiments projetées. Les concernant, on notera qu'ils seront suffisamment discrets dans le paysage actuel, en raison de leur hauteur limitée (moins de 8 mètres à l'acrotère).

*

*

*



2.4 : Justifications au regard des critères de l'article L111-1-4

a Nuisances : Les dispositions retenues en ce qui concerne l'assainissement du site permettront de limiter les nuisances liées au fonctionnement du parc d'activités. Un dossier de déclaration au titre de la « Loi sur l'Eau » devra être instruit². D'autre part, l'application des dispositions de « droit commun », quant aux installations classées, permettra de limiter les impacts sur les milieux naturels et humains (le cas échéant).

Le raccordement des installations s'effectuera sur les réseaux existants, en limite de zone, dans le parc d'activités de la Haie Passart.

Le projet engendrera par nature une augmentation de trafic, mais qui n'apparaîtra pas comme une forte source de bruit, au vu des nuisances sonores actuelles imputables à la RN 104 (ici sans incidence quant au traitement acoustique des bâtiments, s'agissant de constructions qui ne sont pas affectées au logement : confer arrêté préfectoral du 19 mai 1999). L'augmentation du niveau acoustique lié à la réalisation du projet sera donc non significative.

b Sécurité : La notion de sécurité doit ici être appréciée principalement au regard de la sécurité routière. L'accès direct de l'opération à partir de la RD 319 sera unique, à partir de la rue Gustave Eiffel. L'augmentation du trafic (risque routier, pollution atmosphérique) restera faible au regard du trafic existant.

c Qualité architecturale : Compte tenu de la vocation comme de la localisation de la zone (avec un appel *d'effet vitrine*), des bâtiments de type « enseigne », avec une typologie architecturale spécifique, vont s'implanter dans le parc d'activités, mais l'essentiel de la façade sur la RN 104 sera traité par un espace paysager.

L'accompagnement paysager, facilité par la présence des remblais de la RN 104, permettra d'atténuer la difficulté majeure inhérente aux zones d'activités commerciales, en termes d'effets de juxtaposition des bâtiments et d'étendues asphaltées (stationnement). Au demeurant, l'impact paysager actuel ne sera pas aggravé par l'extension de cette zone commerciale, le site étant déjà marqué de façon sensible par les implantations existantes (30 hectares environ).

d Qualité de l'urbanisme et des paysages : La plantation d'éléments arbustifs en périphérie du site limitera l'impact visuel du projet à long terme.

Une distinction entre les impacts temporaires et les impacts permanents s'avère nécessaire :

- Les impacts temporaires sont liés à la phase des travaux : la qualité paysagère sera dégradée par les opérations de décapage des sols et la présence d'engins de chantier. Les impacts permanents (post-réalisation) seront atténués : les aménagements paysagers et une organisation cohérente du plan de composition faciliteront l'intégration des installations dans le paysage actuel. L'impact visuel sera donc fort durant la période de chantier mais modéré à long terme.

L'impact visuel du projet sera en effet globalement modéré à l'échelle du bassin visuel considéré :

- la perception visuelle du site ne porte pas sur les abords immédiats de la RN 104 (située en remblais), mais sur les bâtiments, situés à plus de 100 m,
- cette perception sera même améliorée par l'accompagnement paysager mis en œuvre à l'occasion de la restructuration projetée.

De même, la hauteur peu sensible des constructions (*inférieure à 8 mètres*) aura pour effet de limiter son impact visuel depuis la route, compte tenu aussi de la hauteur des boisements périphériques : pour les hautes tiges, seront privilégiées des essences locales et marcescentes, comme le chêne, le charme ou le hêtre.

²- Rubrique 2.1.5.0 : Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 2° supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha : Déclaration).