

# PLU

Plan Local d'Urbanisme



Coignières

## 3. 2 Étude amendement Dupont

Vu pour être annexé à la délibération du

- Conseil municipal du
- Conseil communautaire du

L'inconstructibilité qui frappe, depuis le 1er janvier 1997, les espaces non urbanisés qui longent les autoroutes, route express, déviations et autres routes classées à grande vitesse vise à inciter les collectivités locales à promouvoir un urbanisme de qualité le long de ces voies de passage structurants. Ces qualités sont à apprécier au regard de critères de nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, paysagère et urbaine.

## Rappel du cadre législatif

Article L.111-6 du code de l'urbanisme :

*« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 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 75 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 75 mètres de part et d'autre des routes visées au dernier alinéa du III de l'article L. 141-19 ».*

Article L.111-7 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. »*

## Objectifs de ce document

Conformément à l'article L.111-8 du code de l'urbanisme, le présent document « Étude amendement Dupont » a pour objet de déroger à l'interdiction de construction le long de la RN10, classées route à grande circulation (décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation).

*Article L.111-8 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. »*

# Sommaire

○	Préambule	p.2
○	Secteur d'étude	p.4
○	Analyse et caractéristiques liées à la loi Barnier	p.13
○	Projet d'aménagement	p.16
○	Conformité particulière avec les objectifs de la loi Barnier	p.19

## Localisation du secteur d'étude

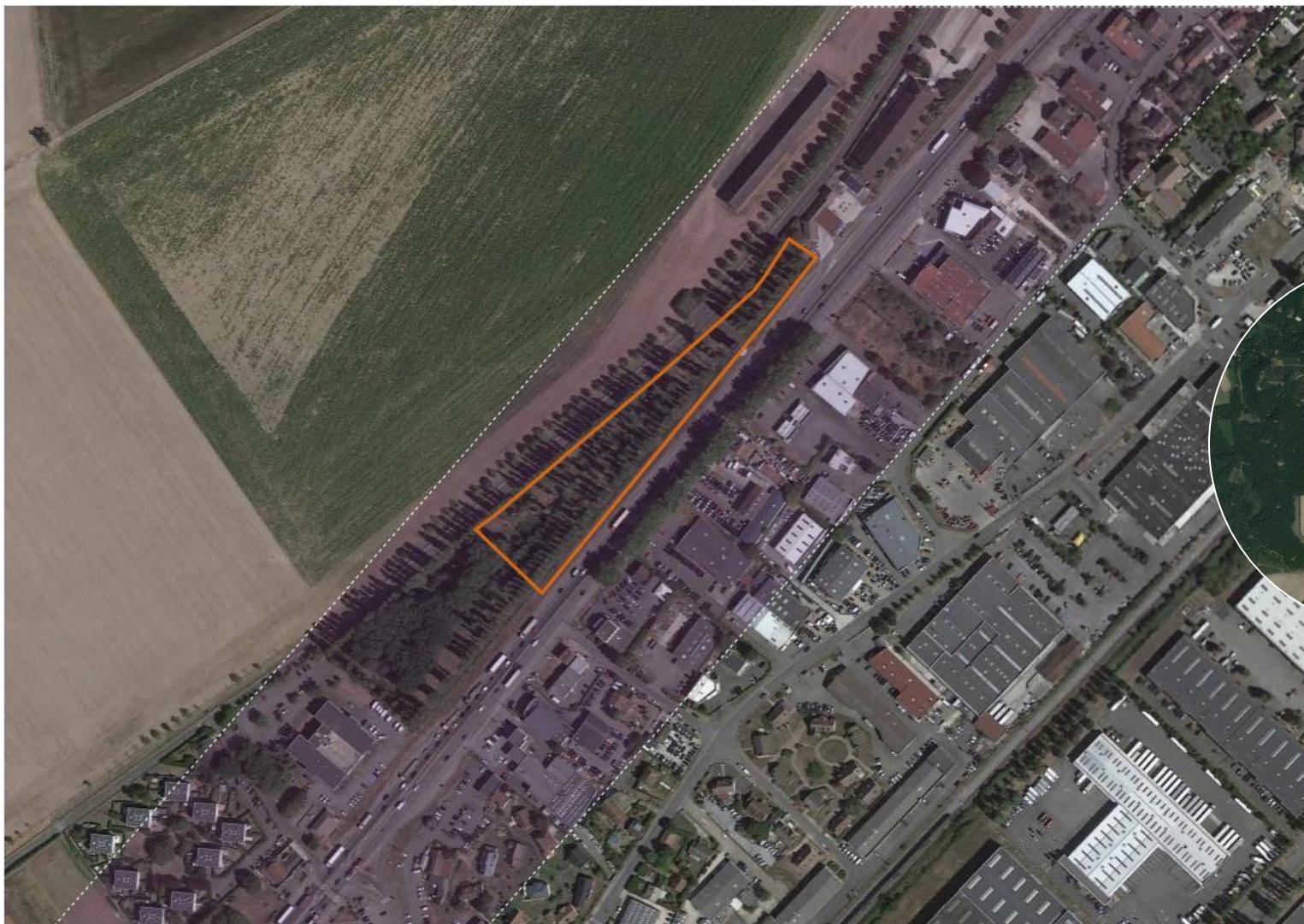


La RN 10 est classée comme route à grande circulation.

En application du Code de l'Urbanisme, au titre de l'article L.111-1-6, une bande d'inconstructibilité s'applique de part et d'autre de la RN10 sur une profondeur de 100 m à compter de l'axe.

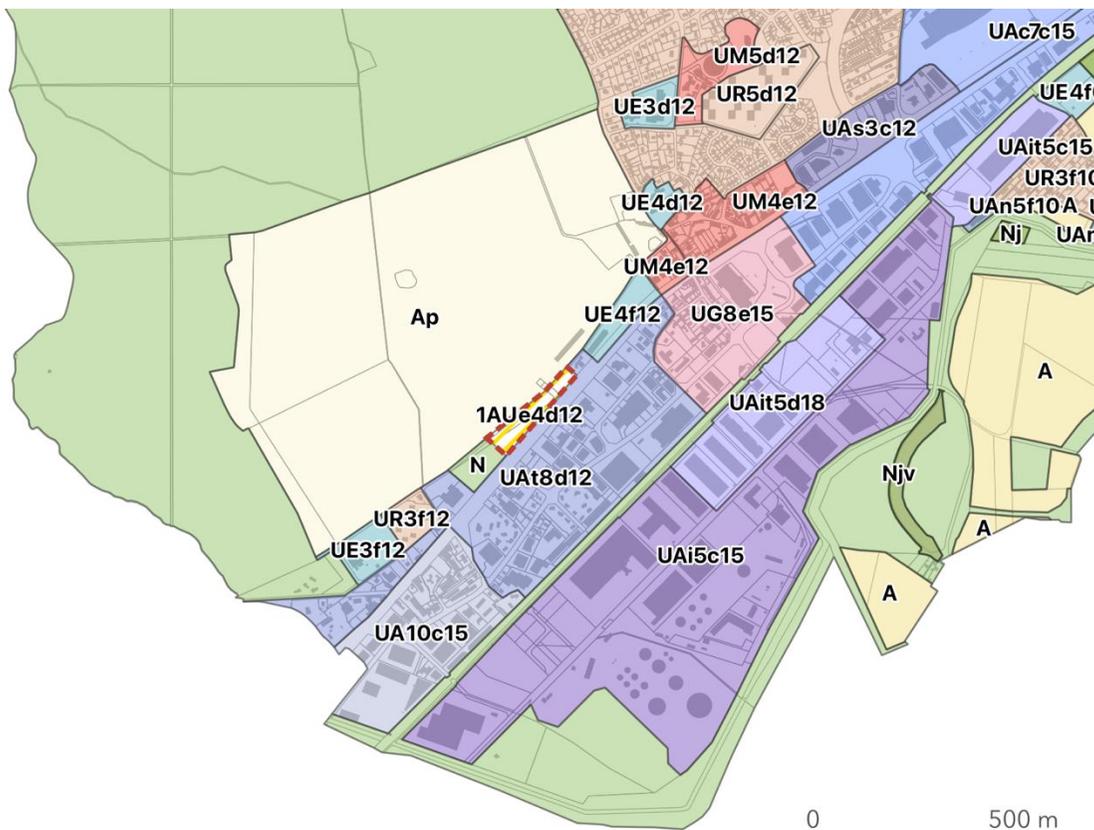
Un site est concerné par cette contrainte dans le projet de révision de PLU de Coignières : le secteur dit « des peupliers », situé au sud de la commune à l'interface d'espaces agricoles et de zones d'activités. Le site est classé 1AUe au projet de PLU et se caractérise par une végétation non entretenue et la présence d'un château d'eau.

Localisation du secteur d'étude



## Plan de situation du secteur d'étude

(Source : extrait du plan de zonage)



 Secteur d'étude

## Présentation de la commune d'implantation

La commune de Coignières compte environ 4 385 habitants (2022, INSEE) et se situe au sud de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, à 10 km de Trappes.

Elle est traversée par la RN10 qui relie Paris à Chartres, et permet d'accéder aux axes de transports nationaux comme l'A10, A12, A13. La commune bénéficie ainsi d'une bonne desserte routière vers Paris et l'ouest francilien.

La commune de Coignières est également connectée à Paris par le train. La gare de Coignières est desservie par les trains de la ligne N du Transilien qui relie Rambouillet à Paris Montparnasse. La durée moyenne pour rejoindre le centre de Paris est d'une cinquantaine de minutes.

## Description du site d'implantation

Le site d'étude se situe à l'entrée de ville sud de Coignières, entre la RN10 et l'avenue Dassault. Aujourd'hui, le site est planté d'une peupleraie en mauvaise état qui menace de chuter sur la voie publique. Il accueille également un château d'eau qui marque le paysage de la commune.

La commune souhaite inscrire un projet sur ce site afin d'y installer ses services techniques, aujourd'hui situés boulevard des Arpents. L'emplacement actuel de ces services fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) visant à favoriser le développement d'un quartier mixte.

## Accessibilité et circulation aux abords du secteur

Organisation des voies de circulation sur le secteur d'étude  
(Source : IGN BDTOPO ; photographie aérienne)



- RN10
- avenues
- rues

Le secteur d'étude bénéficie d'une bonne desserte routière puisqu'il est entouré par la route nationale 10, au Sud-Est, et l'avenue Marcel Dassault, au Nord-Ouest.

### La Route Nationale 10

La route Nationale 10 longe le secteur de projet au Sud-Est et constitue l'axe principal aux abords du site. La route se compose de deux voies pour chacun des sens de circulation, rejoignant Trappes au Nord et Rambouillet au Sud. La voie supporte un trafic important entre ces deux pôles qui reste continue au niveau du secteur d'étude puisqu'aucun espace d'arrêt n'est implanté actuellement.

Le trafic routier journalier moyen était de 53 538 véhicules en 2019 (source: Ministère de la Transition Ecologique).

### L'avenue Marcel Dassault

L'avenue Marcel Dassault se caractérise par une double voie qui longe le secteur d'étude au Nord-Ouest. Elle agit comme limite entre les parcelles agricoles au Nord et le site. Le trafic y est moins important que sur la RN10 puisque l'avenue a pour fonction principale d'assurer une desserte locale.

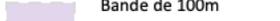
## Contexte du secteur et de ses abords



Le secteur d'étude se situe en entrée de ville Sud de Coignières. D'une superficie de 1,3 ha, le site, classé en zone à urbaniser 1AUE au PLU, prend place dans un environnement urbain constitué.

Le site s'intègre dans un maillage de zones d'activités économiques et de quartiers résidentielles. Il marque une limite visuelle entre les parcelles agricoles et la RN10. Il est délimité par :

- Au nord-ouest, des parcelles agricoles qui créent un paysage dégagé;
- Au nord, une station-service liée à la RN10 et un espace commercial;
- Au sud-est, après la RN10, une zone d'activité constituée de grands bâtiments commerciaux et de quelques habitations;
- Au sud, un bâtiment commercial et un petit lotissement.

-  Château d'eau
-  Point de vue et photographie associée
-  Secteur OAP sectorielle
-  Localisation de la coupe
-  Bande de 100m inconstructible

# SECTEUR D'ETUDE

## Contexte du secteur et de ses abords

Le site correspond à une ancienne peupleraie qui est actuellement en état de dégradation. Les peupliers menacent de chuter sur la voie publique et nécessiteront donc une gestion future.

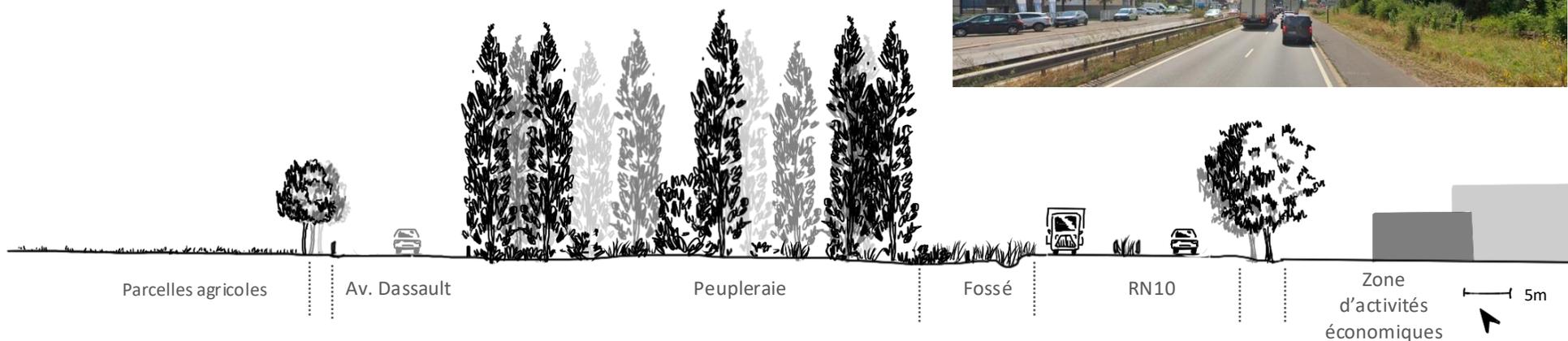
La parcelle accueille aussi un château d'eau qui marque l'entrée de ville de Coignières.

Une étude complémentaire a été réalisée et a permis de réfuter l'hypothèse de zone humide sur ce secteur.

Vue de la RN10 vers le Nord



Vue de la RN10 vers le Sud



(Source : atopia)

# SECTEUR D'ETUDE

## Depuis la RN10

1 La limite Sud-Ouest de la peupleraie



Depuis la RN10, le site se distingue principalement par les hauteurs des peupliers et le château d'eau.

La clôture maçonnée et le fossé ne se distinguent quasiment pas à cause de la densité végétale : ils n'ajoutent pas de caractère particulier à la parcelle.

Il n'est pas possible de distinguer une limite entre les deux parcelles cadastrales occupées par la peupleraie.

2 Vue de la RN10 vers le Nord



3 Le château d'eau (vue vers le Sud)



4 La station service au Nord du site



## Depuis l'avenue Marcel Dassault

5 La limite Nord de la parcelle (vue vers le Sud)



L'avenue Dassault offre une perception différente de la parcelle.

Ici, les peupliers sont également marqueurs du site mais le château d'eau, plus en retrait, n'est pas distinguable depuis la route.

La clôture maçonnée se distingue nettement de l'autre côté de la route. Ceci amplifie la perspective créée par les peupliers et l'alignement d'arbre.

6 Vue vers la parcelle d'étude



7 Vue au Sud de la parcelle



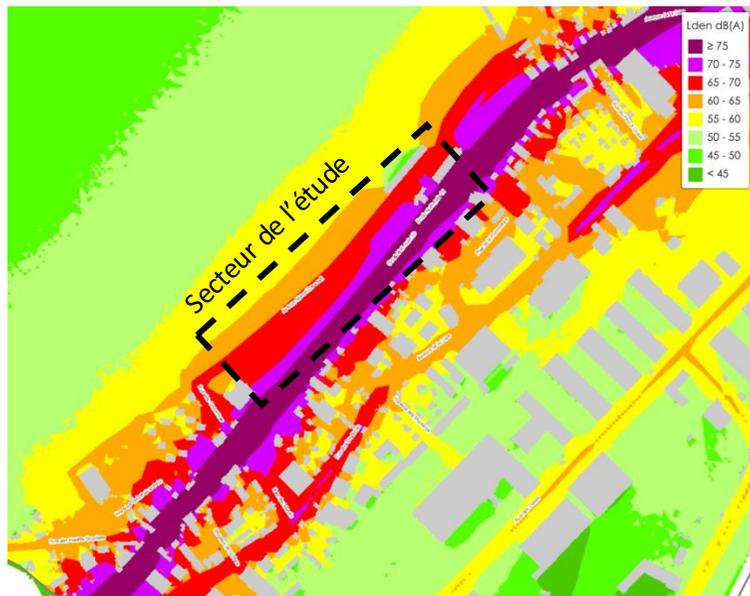
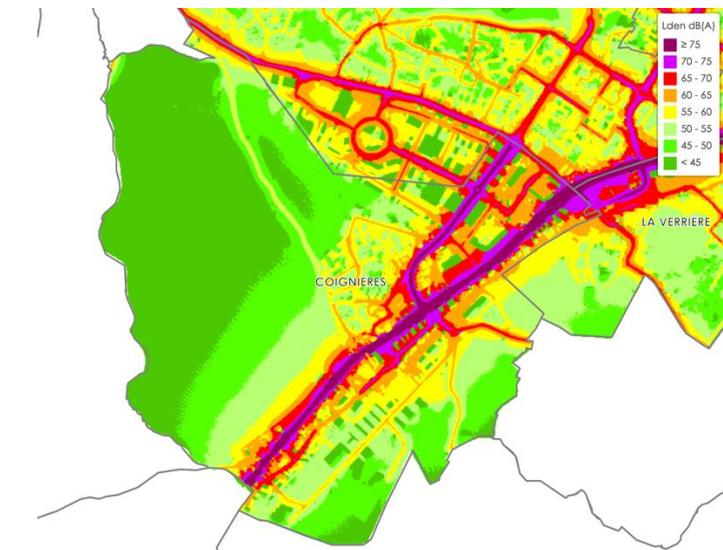
La différence de gestion entre le site d'étude et la seconde parcelle de la peupleraie est perceptible. La barrière visuelle produite par la peupleraie est plus présente au Sud du site.

8 Vue de l'avenue Dassault vers le Nord



La proximité des espaces agricoles confère une dimension plus rurale au site d'étude, à l'inverse des zones commerciales visibles depuis la RN10.

**Aussi, il conviendra de renforcer et préserver cette transition entre les deux espaces.**



### Les nuisances sonores

Le secteur d'étude est marqué par une source de bruit importante, la circulation routière de la RN10, dont le trafic routier était de 53 538 véhicules en 2019 (source: Ministère de la Transition Ecologique).

Le préfet a arrêté le 10 octobre 2000 le classement sonore des infrastructures de transport terrestre des Yvelines. Le secteur d'étude est concerné par la RN10, classé catégorie 2, avec un périmètre de nuisances d'une largeur de 250 mètres de part et d'autre de la voie, depuis le bord extérieur de la chaussée.

Les tronçons concernant la commune de COIGNIERES sont listés dans les tableaux suivants :

Tableau des voies routières non communales

Nom de l'infrastructure	Délimitation du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur du secteur affecté par le bruit (1)	Type de tissu (rue en "U" ou tissu ouvert)
RN 10	Totalité	2	250 m	Tissu Ouvert
RD 13 Rue de la Malmédonne	RN 10 Boulevard des Arpents	4	30 m	Tissu Ouvert
RD 13	Boulevard des Arpents Limite Jouars-Pontchartin	4	30 m	Tissu Ouvert

### Article 2

La catégorie du classement sonore des infrastructures de transports terrestres est définie en application des dispositions de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

Pour les lignes ferroviaires à grande vitesse :

Niveau sonore de référence Laeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence Laeq (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure à partir du rail le plus proche
$L > 81$	$L > 76$	1	300 m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	2	250 m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	3	100 m
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	4	30 m
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	5	10 m

## Contexte paysager et ambiances :

Paysage de proximité du site d'étude  
(Source : atopia)



La topographie n'a pas d'impact sur le site puisqu'il se situe sur une parcelle sans relief. Un fossé vient séparer la RN10 de la parcelle au Sud-Est.

Le long des deux routes qui encerclent le site, les alignements de peupliers sont accompagnés par un alignement d'arbre de l'autre côté de la route. Ceci souligne l'axe routier et génère par une perspective plaisante qui guide le regard de l'utilisateur.

Les peupliers viennent ajouter une sensation de hauteur. Ils agissent également comme bouclier visuel entre les parcelles agricoles et la RN10, principalement au Nord de la parcelle où le feuillage est dense.

Au niveau de la RN10, le château d'eau agit comme repère dans le paysage et met en valeur cette section de la RN10.

- 1 Les alignements d'arbres et le château d'eau créent des marqueurs visuels forts.
- 2 Les peupliers agissent comme bouclier visuel entre les parcelles agricoles et la RN10.

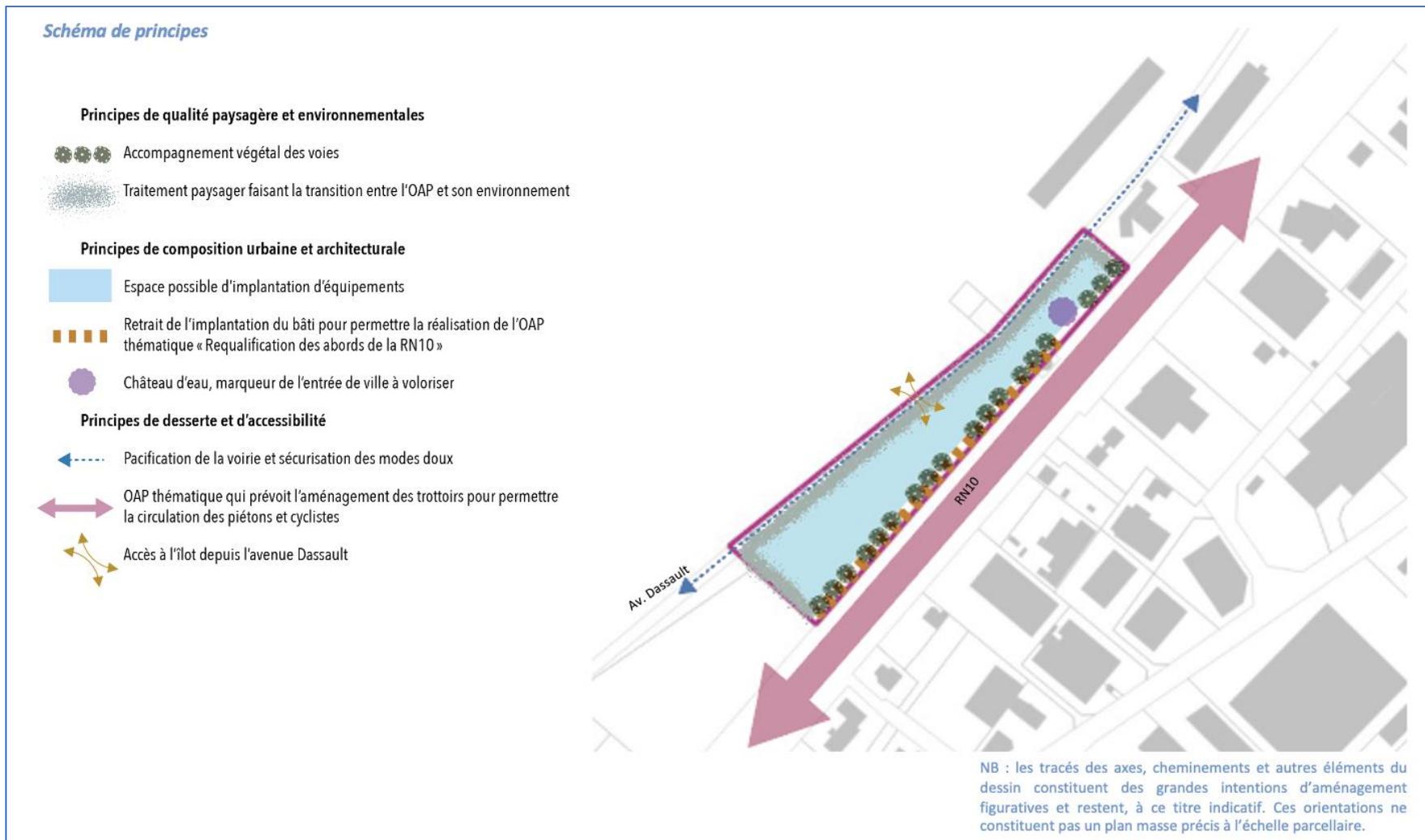
### Légende :

- Bande de 100m inconstructible
- ▭ Secteur d'OAP
- Réseau viaire
- ⋯ Piste cyclable
- ◀ Cône de vue
- Château d'eau
- Peupleraie lisible, alignements maintenus
- Peupleraie peu lisible, Autres espèces arborées présentes
- Zone enherbée du château d'eau
- Fossé enherbé



## Schéma d'aménagement de principe de l'OAP « secteur des peupliers »

(Source : Pièce 3 du projet de révision du PLU de Coignières, atopia)



## Principes de l'OAP « secteur des peupliers »

(Source : Pièce 3 du projet de révision du PLU de Coignières, atopia )

### **Orientations programmatiques**

Ce secteur prévoit d'accueillir des équipements.

### **Objectifs de qualité paysagère et environnementale**

La programmation paysagère s'appuiera sur la structure paysagère et les espaces publics de la zone avec :

- La création d'espace de transition végétalisé entre l'OAP et le reste du quartier ;
- La végétalisation des abords des voiries (alignement d'arbres et de haies arbustives) afin de conserver la perspective paysagère visible depuis la RN10 et créer un espace tampon.

Des dispositifs permettant de limiter l'imperméabilité des espaces libres seront à favoriser (suppression des bordures minérales bordant les espaces plantés en pleine terre, constitution de continuités végétales, bandes enherbées, revêtement poreux, bandes infiltrantes, espaces réversibles multi-usages...), notamment au niveau du parking existant, au nord de l'OAP.

La gestion de l'eau sera intégrée dès la conception du plan d'aménagement afin de limiter les pressions urbaines sur le milieu. La gestion des eaux pluviales cherchera le 0 rejet à la source via des solutions fondées sur la nature (noues, jardins de pluie, etc.) compatible avec les objectifs du SAGE Orge-Yvette.

Il sera recommandé de mettre en place des mesures de lutte contre les espèces végétales envahissantes dans le cadre des opérations d'aménagements et lors des opérations d'entretien du site et de préférer des espèces locales et rustiques.

### **Objectifs de qualité urbaine et architecturale**

Cette OAP prévoit l'aménagement d'équipements publics.

Le projet sera ouvert aux formes d'architectures contemporaines, en particulier si les choix (de procédés constructifs, de volumétries et notamment en toiture, de matériaux...) sont motivés par la recherche d'une performance énergétique (matériaux biosourcés, lumière naturelle...) et environnementale (végétalisation, récupération d'eaux pluviales en toiture...).

Les plans de composition valoriseront l'orientation des façades en tenant compte du confort d'hiver et du confort d'été (maximisation des apports solaires, éclairage des pièces...), les préconisations architecturales encourageront les dispositifs de production d'énergie renouvelable (solaire, photovoltaïque, géothermie, ...).

L'aménagement du secteur OAP veillera à développer un dialogue architectural et urbain avec les tissus bâtis environnants.

Le front bâti sera à reculer afin de permettre la réalisation de l'OAP thématique « Requalification des abords de la RN10 ».

Une attention particulière portera également sur l'équilibre entre espaces bâtis et non bâtis et notamment à l'implantation, aux gabarits et à l'aspect extérieur des constructions, afin de bien inscrire les futures constructions dans un traitement qualitatif.

### **Objectifs d'accessibilité, de desserte et d'organisation des stationnements**

L'avenue Dassault présentera des aménagements permettant les déplacements des mobilités actives.

L'accès à l'îlot se fera depuis l'avenue Dassault pour sécuriser les flux et désengorger la RN10.

Des emplacements de parkings désimperméabilisés pour voitures et modes doux seront aménagés afin de faciliter l'accès du public.

Le secteur de l'OAP bénéficiera des aménagements prévus par l'OAP thématique « Requalification des abords de la RN10 » : élargissement du trottoir, aménagements cyclables, sécurisation des itinéraires piétons., cf. secteur « Grands Paysages ».

## **Justification des dispositions retenues au regard de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme**

A partir de l'analyse du site d'implantation, des dispositions d'aménagements et d'organisations particulières ont été retenues pour satisfaire aux critères de qualité d'urbanisation. Celles-ci concourent à la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Aussi, le PLU de Coignières intègrera des règles d'implantation différentes que celles prévues à l'article L.111-6. Cette disposition particulière figurera dans les dispositions particulières du règlement de la zone AU.

Le projet vise à lever l'inconstructibilité de la bande de 100 mètres pour le secteur d'équipement pour autoriser des aménagements légers et des espaces de stationnements paysagers en s'appuyant sur les aménités paysagères existantes.

Les aménagements du secteur seront limités à des battements techniques de moyenne dimension.

Le secteur de projet permettra les aménagements et les installations nécessaires aux activités futures, d'aires de stationnement et de manœuvre.



Schéma de principe d'organisation du secteur et des dispositions particulières satisfaisant aux critères de qualité d'urbanisation et de prise en compte des différentes problématiques liées à la qualité de vie  
(Source : atopia )

## En matière de prise en compte des nuisances

**Les secteurs n'accueillent ni des habitations, ni des hébergements permanents. Ils sont destinés à des équipements publics et des espaces de stationnement.**

■ Les constructions du secteur d'équipement au sud devront respecter une distance de 20 mètres avec la RN10. Les cheminements, stationnements et constructions légères pourront s'implanter avec un retrait de 15 mètres de la RN10.

## En matière de sécurité

↔ La mobilité interne sera assurée sur le secteur. Une voie carrossable sera aménagée afin de permettre l'accès aux bâtiments techniques.

↔ Les accès des modes doux seront créés sur le secteur, en continuité avec la voie cyclable le long de l'avenue Dassault.



Un accès viaire sera créé et sécurisé sur le site.

## En matière de qualité de l'urbanisme et des paysages



Planter les espaces qui bordent la parcelle en favorisant des sujets d'essences locales : chênes, noyers, arbres fruitiers, etc.



Les espaces de parking s'inséreront dans un aménagement paysager harmonieux.



La gestion des eaux pluviales sera intégrée à la parcelle et pourra notamment se faire par le biais d'une noue. Celle-ci sera plantée de sujets adaptés à son usage : des sujets au fond du bassin adaptés aux zones humides, des sujets sur les bords adaptés à la pente et des sujets arbustifs et herbacés aux bords pour créer une densité.



L'effet brise-vue présent sur la limite sud-est avec la RN10 sera renforcé par des plantations en strates basses herbacées et arbustives.



La limite sud avec la seconde partie de la peupleraie sera plantée de strates variées, de façon à créer une lisière riche en biodiversité.

## En matière de qualité architecturale



Les bâtiments veilleront à être intégrés aux ambiances paysagères du site.

## Principes proposés



- 1 Les bâtiments veilleront à respecter une distance de 20 mètres de la RN10 et de 5 mètres avec l'avenue Dassault.
- 2 Les espaces de stationnement seront intégrés aux ambiances paysagères du site.
- 3 La gestion des eaux pluviales se fera à la parcelle, potentiellement par le biais d'une noue qui sera intégrée aux espaces de stationnement et au bâti.
- 4 Un accès vial sera réalisé ainsi qu'un accès pour les mobilités douces.

La barrière visuelle entre la parcelle et la RN10 sera renforcée par le biais de plantation avec des strates variées. Le fossé sera préservé et renforcé par de nouvelles plantations herbacées et arbustives.

- 5 La lisière avec la partie sud de la peupleraie sera maintenue et renforcée par la plantation d'essences locales de strates diverses. Elle constituera un espace écologique riche sur la parcelle.
- 6 La perspective créée par les alignements d'arbres sera maintenue et renforcée d'une strate arbustive le long de l'avenue Dassault.
- 7

## Nuisances

Les nuisances sonores de la RN10 sont celles liées au trafic routier de la RN10 (vitesse de circulation limitée 70km/h et trafic supérieur à 53 538 véhicules par jour). Ces nuisances sont contraignantes pour le secteur puisque des constructions recevant du public sont prévues. Les nouvelles structures d'équipement devront répondre à des dispositifs d'isolation acoustiques adaptés.

La vocation du projet n'est pas de nature à engendrer une hausse des nuisances mais plutôt à accroître, de manière temporaire, la présence de population dans ces secteurs de bruit. Au sud, l'aménagement du secteur conserva une vocation paysagère et naturelle qui sera prolongée sur tout le pourtour du site. Les bâtiments à vocation d'équipements publics seront implantés au centre de la parcelle.

### Principes proposés

Dans le cadre du projet, et selon le classement sonore de la RN10, toute construction dans le secteur concerné par le classement devra respecter en façade un isolement acoustique minimal conformément à la réglementation en vigueur. Les bâtiments veilleront aussi à respecter une distance de 20 mètres de la RN10 et de 5 mètres avec l'avenue Dassault.

Les nuisances essentiellement sonores seront minimisées par la création d'une zone tampon paysagère en strate sur les pourtours du projet.

Les limites de la parcelle ouest, sud et est verront leur végétalisation renforcée afin d'accentuer la protection sonore depuis les constructions. Les limites entre les axes de circulation et les bâtiments d'équipement devront aussi être végétalisées pour atténuer les réverbérations acoustiques.

Les alignements d'arbres seront maintenus et renforcés à l'interface entre le secteur et la zone agricole / secteur d'activités, pour former un filtre permettant de limiter la propagation du bruit des axes routiers dans le site du projet.

## Sécurité

Les accès directs et ouverts à la circulation publique (piétonnière et routière) sont limités sur la RN10 en raison des risques qu'ils peuvent présenter. Le secteur ne sera donc pas directement desservi par la RN10 mais par le réseau existant au nord du secteur qui dessert le centre-bourg historique de Coignières via l'avenue Marcel Dassault.

### Principes proposés

Pour gérer et fluidifier les flux entrants et sortants du site, l'accès automobile sera assuré par une entrée unique donnant sur l'avenue Marcel Dassault, au nord du site. L'aménagement du secteur s'attachera à optimiser la connexion de l'opération à la voirie existante.

Afin de garantir la qualité de l'urbanisme, une attention particulière sera portée à la transition du secteur avec la zone agricole.

L'avenue Marcel Dassault est un axe structurant du plan de mobilité douce de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Le maillage de réseaux doux devra être maintenu et sécurisé aux abords du site pour permettre l'accès à pied ou à vélo à la zone. Les itinéraires devront être prolongés afin de permettre la circulation au sein du secteur nouvellement aménagé.

## Qualité de l'urbanisme et des paysages

Le projet vise à créer une zone d'équipement sur l'entrée de ville sud. La construction sera intégrée aux ambiances paysagères du site.

**Implantation par rapport aux voies et emprises publiques :** sur le secteur d'étude, les constructions doivent être implantées en respectant un retrait minimum de 20 mètres par rapport à la RN10. Cette marge d'implantation de 20 mètres comprend une rangée de peupliers et des zones enherbées. Elle pourra aussi accueillir des cheminements, des places de stationnement et des constructions légères.

### Traitement des espaces libres au sud-est :

Afin de parfaire la qualité urbaine des lieux et la perception qualitative depuis la RN10, les aménagements du secteur doivent s'intégrer dans un traitement paysager soigné, riche d'essences diverses, locales et stratifiées.

La barrière visuelle et sonore sur la limite sud-est du secteur sera conservée et végétalisée pour renforcer l'effet brise vue et brise bruit. Celle-ci ne sera pas praticable et constituera une barrière naturelle. Depuis la RN10, les nouvelles constructions seront donc protégées des nuisances de la voie.

En cas de dégradation des peupliers, des sujets de hautes tiges locaux devront être plantés afin de conserver la perspective formée par les peupliers et l'alignement d'arbre le long de la RN10.

### Traitement des espaces libres nord-ouest :

Afin de conserver les qualités paysagères de la peupleraie, les peupliers en limite nord-ouest de parcelle seront conservés. La perspective entre les alignements d'arbre et les peupliers sera ainsi maintenue le long de l'avenue Dassault.

En cas de dégradation des peupliers, des sujets de hautes tiges locaux devront être plantés afin de conserver cette perspective.

### Traitement des espaces libres au sud:

La lisière Sud de la parcelle, faisant lien avec la seconde partie de la peupleraie, sera inconstructible sur 20 mètres. Elle sera aménagée selon une composition paysagère soignée, adaptée à l'échelle du terrain et aux lieux environnants. Cette composition privilégiera une plantation de strates variées et aux essences locales, qui viendront renforcer les atouts écologiques de la lisière.

La lisière ne sera pas praticable et constituera un refuge pour la biodiversité du site.

### Traitement des espaces libres au nord:

La partie nord de la parcelle ne sera pas impactée par les aménagements mis en place. Le château d'eau sera conservé en l'état. Les espaces enherbés et plantés de peupliers au nord pourront faire lieu d'un aménagement léger, tel qu'un cheminement piéton.

### Traitement des espaces aménagés :

Une gestion intégrée des eaux pluviales sera mise en place à l'échelle de la parcelle, notamment au niveau des zones de stationnement et des bâtiments. Cette gestion pourra se matérialiser sous la forme d'une noue paysagère longeant les zones minérales dans une recherche de 0 rejet à la source, conformément aux objectifs du SAGE Orge-Yvette.

Les espaces de stationnement devront faire l'objet d'une intégration paysagère qualitative et en accord avec l'ambiance du site. Les revêtements de ces espaces devront permettre une infiltration de l'eau (revêtement alvéolé par exemple).

Des cheminements cyclables et piétons perméables devront être aménagés en parallèle de la voirie afin de se placer dans la continuité de la voie cyclable présente sur l'avenue Dassault.

## Qualité architecturale

Le nord du site ne bénéficiera pas de constructions. Seule la partie sud de la parcelle à vocation d'équipement sera construit.

Le projet développe une position interstitielle entre le faisceau de la RN10 et l'avenue Marcel Dassault.

Les limites des parcelles ouest, sud et est constituent des espaces paysagers importants, il convient donc de les végétaliser au maximum pour accentuer la protection sonore et visuelle depuis les constructions. Les limites entre les axes de circulation et les bâtiments d'équipement devront être de qualité, végétalisées avec une palette végétale diversifiée.

Une cohérence architecturale devra être assurée pour les équipements au sud de la parcelle avec des matériaux adaptés et cohérents avec l'environnement urbain.

### Principes proposés :

Le règlement du PLU de la zone 1AUe4F12 définit des prescriptions qui contribuent à l'architecture du projet.

Les bâtiments volumineux ne devront pas dépasser une hauteur de 12 mètres et devront faire l'objet d'un traitement architectural spécifique afin d'assurer une bonne insertion des constructions dans l'environnement : matériaux aux tons neutres et naturels, insertion dans le relief, prise en compte des covisibilité depuis la RN10, etc.

Il sera recherché un traitement harmonieux de toutes les façades. Les matériaux doivent être choisis pour leur qualité, leur bonne tenue au vieillissement et leur aspect satisfaisant.

# CONFORMITÉ PARTICULIÈRE AVEC LES OBJECTIFS DE LA LOI BARNIER

## Références

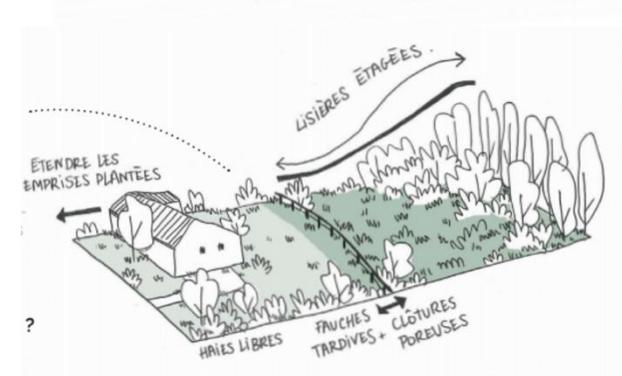
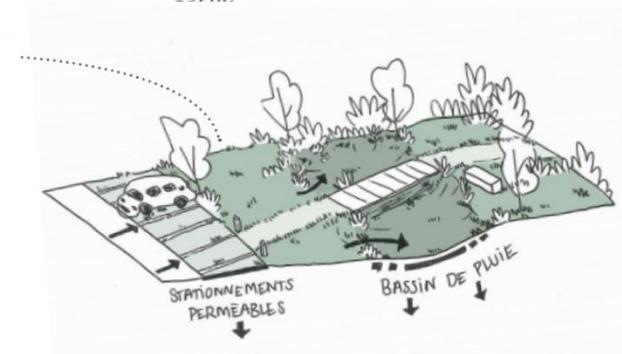
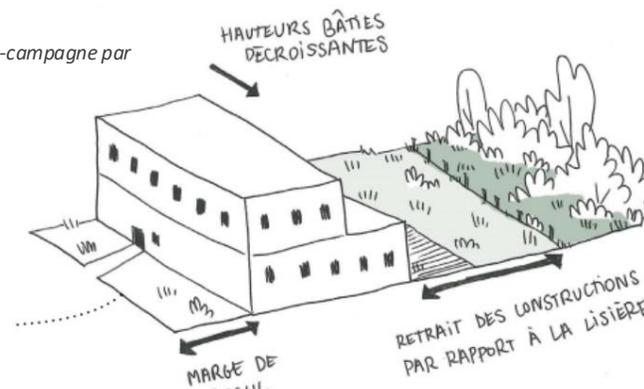
Principes de préservation des lisières sur le territoire.

Source : *De la limite à l'interface : penser le rapport ville-campagne par les lisières*, SQY – direction de l'urbanisme



Exemples de gestion intégrée des eaux pluviales (noue) pour un parking.

Source : MAP architectes, Nogent-le-rotrou



## Conclusion

L'inconstructibilité peut être levée car le site ne présente ni de caractéristiques paysagères, architecturales, patrimoniales ou naturelles remarquables.

Il ne s'inscrit pas sur un ou plusieurs dispositifs de protection patrimoniaux et ne s'inscrit pas non plus dans un environnement qualitatif paysager (pas de cône de vue emblématique, pas de proximité avec des monuments...)

Le site n'est pas traversé par une trame verte et bleue et une étude complémentaire a permis de réfuter l'hypothèse de la présence d'une zone humide.

Enfin, la vocation du projet n'expose pas les usagers aux risques de nuisances quotidiennes et les orientations programmatiques proposées assurent une protection des constructions techniques aux bruits.