

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME SAINT THIBAUT DES VIGNES

Étude loi Barnier
Constructibilité des zones à urbaniser le long des voies importantes

Juillet 2024



Révision générale du Plan Local d'urbanisme (PLU)

Commune de Saint-Thibault-des-Vignes (77)

Titre du document	Étude Loi Barnier – Amendement Dupont Constructibilité des zones à urbaniser le long des voies importantes
Document réalisé par	CAZAL Architecture Urbanisme Environnement 115 rue de Vaugirard 75015 Paris E-mail : contact@cazal.info

Sommaire

Introduction	4
1. Contexte réglementaire	5
1.1 Objectif de la loi Barnier et de l'amendement Dupont	
1.2 Règles définies par le code de l'urbanisme	
1.3 Classement de la RD 934	
2. Analyse de l'existant	10
2.1 Situation géographique du site	
2.2 Occupation du sol et contexte urbain	
2.3 Accessibilité et transports	
2.4 Description et perception du site	
2.5 Paysage et perception des espaces communs à proximité du site	
2.6 Contraintes techniques et risques	
3. Présentation et enjeux du projet	23
3.1 Impact de la loi Barnier	
3.2 Principe d'aménagement des abords de la RD 934	
4. Effets du projet au regard des articles L.111-6 à L.111-8 du CU	26
4.1 Sécurité et risques	
4.2 Nuisances	
4.3 Qualité paysagère	
4.4 Qualité architecturale	
4.5 Qualité urbanistique	
Conclusion	34

Introduction

La commune de Saint-Thibault-des-Vignes est traversée par trois voies importantes :

- L'A104
- La RD 934
- La RD 418

La RD 934 longe la zone à urbaniser 1AU, composée de trois secteurs :

- secteur des Redars (1AUa) ;
- secteur des Glases (1AUb) ;
- secteur des Clayes (1AUc).

Ces trois secteurs sont destinés à l'aménagement de la ZAC centre-bourg.

Une étude paysagère a été réalisée simultanément aux études de la ZAC. Cette étude justifie et motive les choix d'aménagement au regard des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

L'urbanisation du site de la ZAC, traversée par la RD 934, doit assurer l'extension du centre-bourg historique de la commune sous la forme d'une greffe urbaine.

Au regard de l'importance des enjeux portant sur ce secteur, la commune a fait le choix de réaliser cette opération dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) suite à la traduction de son projet dans le cadre d'un projet urbain.

Axe structurant à l'échelle communale et départementale, la RD 934 entre dans le champ d'application des articles L.111-6 à L.111-10 du code de l'urbanisme, précisant l'interdiction, en dehors des espaces urbanisés des communes, de toutes constructions et installations sur les terrains implantés dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la route départementale.

Afin d'adapter cette inconstructibilité à laquelle est soumis la ZAC centre-bourg, et de déroger à ce principe, les règles relatives à la zone de projet doivent être explicitement exposées et inscrites dans le PLU, justifiées et motivées au regard des 5 critères définis par le Code de l'Urbanisme :

- La sécurité
- Les nuisances induites
- La qualité paysagère
- La qualité architecturale
- La qualité urbanistique

1. Contexte réglementaire

1.1 Objectif de la loi Barnier et de l'amendement Dupont

Partant du constat d'une urbanisation anarchique en périphérie des agglomérations, d'une banalisation et d'une uniformisation des entrées de ville, le législateur a souhaité que les collectivités locales mènent une réflexion d'ensemble avant tout aménagement dans les espaces non urbanisés et situés aux abords des principaux axes routiers.

Les articles L.111-6 à L.111-10 du code de l'urbanisme, issu de la loi « Barnier » relative au renforcement de la protection de l'environnement, sont entrés en vigueur au 1er janvier 1997. Également appelé « amendement Dupont », ces articles réglementent l'urbanisation aux abords de certaines voiries (autoroutes, routes express, déviations et routes à grande circulation).

L'objectif est d'inciter les collectivités publiques et notamment les communes, à définir précisément leurs projets de développement et à éviter une extension non maîtrisée de l'urbanisation, sur ces secteurs situés aux abords et le long de ces voiries, et plus particulièrement sur les secteurs non urbanisés.

L'urbanisation le long des voies concernées doit ainsi faire l'objet d'un véritable projet et participer directement à une politique de développement. A ce titre, l'urbanisation sur ces secteurs particuliers doit faire l'objet d'une réflexion en amont garantissant et assurant une qualité d'aménagement qui participera elle-même à la qualité du cadre de vie.

Les collectivités publiques, dont les communes, doivent donc traduire et inscrire dans leurs documents d'urbanisme, notamment le Plan Local d'Urbanisme, les règles et principes traduisant cette réflexion et garantissant un aménagement de qualité.

A défaut de cette étude indispensable pour élaborer un projet urbain de qualité, le texte impose une marge de recul inconstructible de 75m des voies à grande circulation et de 100 mètres pour les autoroutes et déviations en bordure des infrastructures concernées pour les espaces non urbanisés.

Le but est de stopper les développements anarchiques, non maîtrisés et sans cohérence et d'encadrer par des principes et règles d'urbanisme au sein des PLU, les développements futurs notamment au regard de cinq critères : sécurité, nuisances, qualité paysagère, qualité architecturale, qualité urbanistique.

1.2 Règles définies par le code de l'urbanisme

1. L'article L.111-6 du code de l'urbanisme indique :

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.

2. L'article L.111-7 du code de l'urbanisme indique :

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 ;

5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

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

3. L'article L.111-8 du code de l'urbanisme indique :

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.

4. L'article L.111-9 du code de l'urbanisme indique :

Dans les communes dotées d'une carte communale, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'État et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 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.

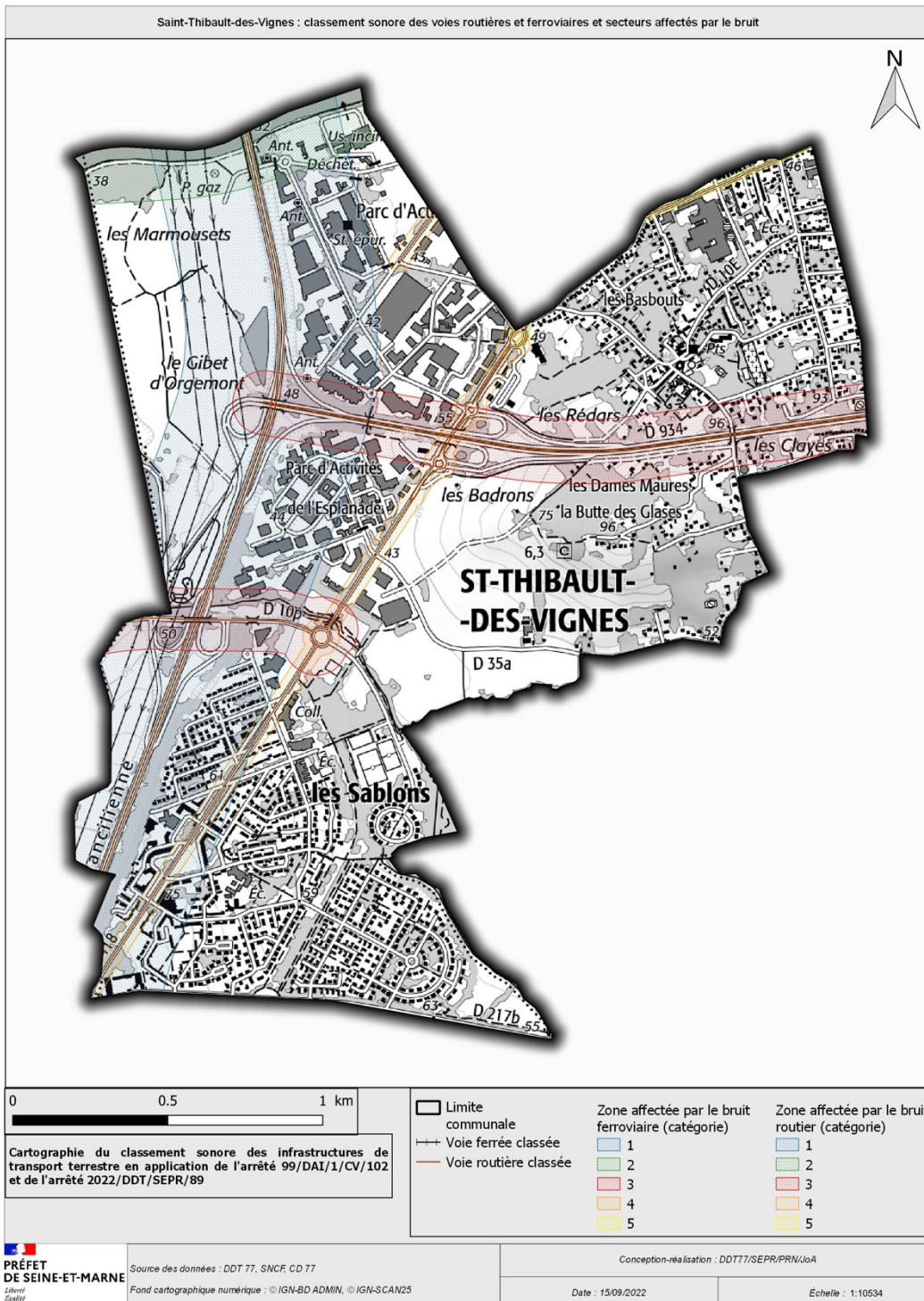
5. L'article L.111-10 du code de l'urbanisme indique :

Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L.111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'État, 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.

1.3 Classement de la RD 934

Sur le territoire de Saint-Thibault-des-Vignes, la RD 934 fait partie des voies concernées par des routes à grande circulation.

La RD 934 est classée en catégorie 3 des zones effacées par le bruit routier.



Longeant la RD 934 dans des espaces non urbanisés à ce jour, le projet de la ZAC centre-bourg est concerné par ces dispositions dans une bande de 75 m mesurée depuis son axe.

Pour ce site en zone à urbaniser, l'adaptation / réduction du recul par rapport à la RD 934 est prévue dans le PLU grâce à des principes et dispositions réglementaires prenant en compte les différents critères énoncés en faveur de la qualité architecturale, urbaine et paysagère et de la prise en compte de la sécurité et de nuisances.

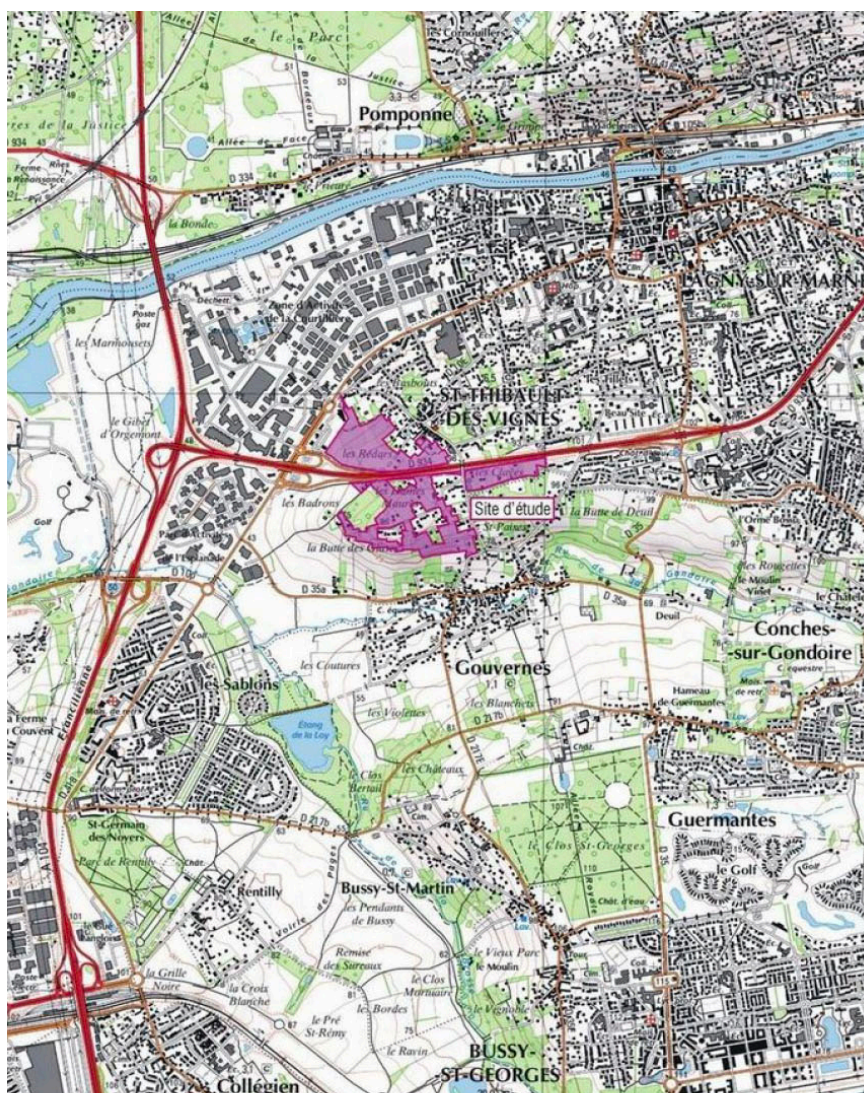
L'objet de ce document est donc de présenter ces principes spécifiques et de justifier les prescriptions inscrites dans les différentes pièces du Plan Local d'Urbanisme de Saint-Thibault-des-Vignes, répondant à la prise en compte des différents critères précités permettant d'adapter la marge inconstructible à 40 m au lieu de 75 m.

2. Analyse de l'existant

2.1 Situation géographique du site

Le site de la ZAC Centre-Bourg se situe au centre de la commune de Saint-Thibault-des-Vignes. Elle constitue l'extension du tissu urbain historique de la commune dans un espace laissé libre par les infrastructures routières et des terrains abandonnés au fil du temps à une végétation spontanée.

Située de part et d'autre d'un site collinaire et coupée par une voie importante (la RD 934), la ZAC Centre-Bourg est proche de la Francilienne et de pôles de dynamismes économiques locaux. Entre Marne la Vallée et la première couronne, la commune de Saint-Thibault-des-Vignes a une position stratégique dans le développement du Nord de la Seine-et-Marne.



Localisation de la ZAC Centre-Bourg et positionnement géographique (Source : étude d'impact de la ZAC)

Le site de la ZAC Centre-Bourg fait l'objet d'une OAP sectorielle dans le PLU. Il s'agit de l'OAP1.

Son périmètre est composé de trois secteurs, situés au Nord et au Sud de la RD934 :

- les Redars,
- les Glases,
- Les Clayes.



La ZAC du Centre Bourg a été créée le 25 juillet 2006 et le dossier de réalisation porté par la société d'économie mixte Aménagement 77 a été approuvé le 23 juillet 2009. Après plusieurs années de procédure devant les juridictions administratives, la demande d'annulation de la déclaration d'utilité publique (DUP) de la ZAC du 28 juillet 2011 a été définitivement rejetée par le Conseil d'État le 11 juillet 2016. Le 6 juin 2019, la préfète a prorogé jusqu'en août 2024 les effets de cette DUP permettant la mise en œuvre opérationnelle de la ZAC.

La programmation de la ZAC prévoit d'urbaniser 16,5 ha et de conserver 11,5 ha non urbanisés, dont 8,58 ha seront constitués de boisements existants préservés et dont une partie sera en Espaces Boisés Classés (EBC). Lors de la déclaration d'utilité publique en 2011, la programmation de cette opération envisageait de développer environ 57000 m² de surface de plancher (SDP). Depuis, le projet d'aménagement a été révisé et envisage désormais la construction de 53000 m² de SDP (650 logements) et de 1000 m² de SDP de locaux dédiés aux services et aux commerces, soit un total de 54000 m².

Environ 1050 places de parking seront réalisées sur toute la ZAC. La grande partie sera réalisée sur les parcelles et environ 170 places seront regroupées en silo de R+4 sur l'emplacement de la centrale de mobilité, prévue sur le lot I de la ZAC. Le rez-de-chaussée du silo accueillera 25 places publiques pour les véhicules et de places pour les deux roues. Les autres niveaux seront réservés aux places de stationnement de véhicules et vélos des logements dont les parcelles n'ont pas la capacité. La distance entre ce parking et le logement n'excèdera pas 250 m. 20% des places de stationnement seront pré-équipées en bornes de recharge de véhicules électriques. Par ailleurs, 2 % de ces emplacements doivent être dimensionnés pour les personnes à mobilité réduite (PMR), la loi exigeant un emplacement de ce type au minimum.

En ce qui concerne les équipements publics, le projet prévoit la création de nouvelles voiries desservant les lots bâtis et d'une passerelle franchissant la RD 934, reliant le quartier des Rédars au nord à celui des Glases au sud.

Le programme de la ZAC Centre-Bourg :

- Environ 650 logements dans le cadre de la ZAC du Centre-Bourg (répartis dans trois secteurs différents de la ZAC) :
- Des commerces et des locaux partagés en RDC des immeubles (secteur des Redars)
- Des places de stationnement
- Des mails paysagers pour piétons et cyclistes
- Des espaces verts et paysagers
- Des espaces verts protégés

2.2 Occupation du sol et contexte urbain

Les terrains de la ZAC du Centre Bourg correspondent en partie à d'anciens vergers laissés à l'état de friche et à des terrains occupés, selon le dossier, par des « constructions illégales ». Ils sont bordés au nord par le centre bourg de Saint-Thibault-des-Vignes, à l'est par la rue de Gouvernes et le chemin des Clos Saints-Pères, au sud par les terres agricoles et à l'ouest, par l'avenue de Saint-Germain-des-Noyers (RD 418) qui dessert la zone d'activités Marne-et-Gondoire.

Afin de réaliser le projet, trois sous-zones à urbaniser (1AU) sont prévues pour chacun des secteurs de la ZAC Centre-Bourg :

- 1AUa pour la partie « Les Redars » ;
- 1AUb pour la partie « les Glases » ;
- 1AUc pour la partie « Les Clayes » ;

De plus une zone N est prévue dans certaines parties du site.

Les espaces verts protégés, prévus dans le concept d'aménagement, seront en zone N (naturelle) afin de renforcer et garantir la sauvegarde de ces espaces.

Ces espaces naturels se situent notamment, dans la partie Nord-Ouest des Redars et les parties, Nord-Ouest et Sud des Glases (constituant une ceinture verte de la ZAC).

- 1AUa : le secteur les Rédars, au nord de la RD 934 et à l'ouest du centre bourg, assure une urbanisation cohérente du secteur. La délivrance des autorisations d'occuper et d'utiliser le sol dépend de la réalisation des équipements internes nécessaires à la zone qui doit intervenir globalement dans le cadre d'une opération d'ensemble.
- 1AUb : le secteur des Glases, au sud de la RD 934, assure une urbanisation cohérente du secteur et la liaison entre les zones UD éparses. La délivrance des autorisations d'occuper et d'utiliser le sol dépend de la réalisation des équipements internes nécessaires à la zone qui doit intervenir globalement dans le cadre d'une opération d'ensemble.
- 1AUc : le secteur des Clayes, au sud de la RD 934 et à l'est de la zone UD, ainsi qu'au nord de la RD 934 (est des Rédars) et au sud du centre bourg (zone UA). La délivrance des autorisations d'occuper et d'utiliser le sol dépend de la réalisation des équipements internes nécessaires à la zone qui peut intervenir soit globalement dans le cadre d'une opération d'ensemble, soit progressivement par tranches successives.
- N : espaces naturels du secteur des Glases.

2.3 Accessibilité et transports

La commune de Saint-Thibault-des-Vignes ne bénéficie pas de desserte ferroviaire sur son territoire. L'accès par les transports en commun aux gares les plus proches, Torcy (RER A) et Lagny-sur-Marne (Transilien), est assuré par trois lignes de bus (2225, 2229, 2253 et 2254), dont les arrêts se situent à moins de 500 m du projet.

L'accès à la ZAC et la circulation seront comme suit :

➤ Secteur des Redars

- création d'une voie nouvelle de desserte du quartier reliant le centre culturel à la rue de Gouvernes, de capacité suffisante pour une desserte en transports en commun et un stationnement adaptés ;
- réaménagement des extrémités de la voie nouvelle en espaces publics multifonctionnels offrant de bonnes capacités de stationnement dans un cadre approprié: parking du centre culturel, intersection avec la rue de Gouvernes ;
- réalisation d'espaces publics intermédiaires ;
- création d'un réseau de circulations douces dans le prolongement des voies en étoile du centre bourg (rue de Torcy, sentier des Badrons, chemin du champ des poules).

➤ Secteur des Glases et des Clayes

- création d'une voie nouvelle sur un axe Nord-Est / Sud-Ouest, entre le Sentier de Gouvernes et le Chemin des Pierris ;
- création d'une voie Nord/sud entre le Chemin des Pierris et le Chemin des Pépins, à proximité du sentier des pépins ;
- requalification des chemins des Pierris, des Pépins, pour permettre la circulation des véhicules, des piétons et des cycles dans des conditions appropriées (enfouissement des réseaux, ...) ;
- aménagement d'un espace public fédérateur du secteur des Glases, entrée Sud du bourg de Saint-Thibault des vignes ;
- création de circulations douces favorisant la circulation transversale des piétons et cycles.

Une passerelle Cyclo-piétonne pourrait être aménagée pour relier les deux rives de la RD934, les Redars et les Glases. Cette passerelle sera étudiée sur l'axe d'un mail piéton et paysager parcourant ces deux secteurs de Nord au Sud.

Ce concept est présenté dans l'OAP1 (ci-dessous)



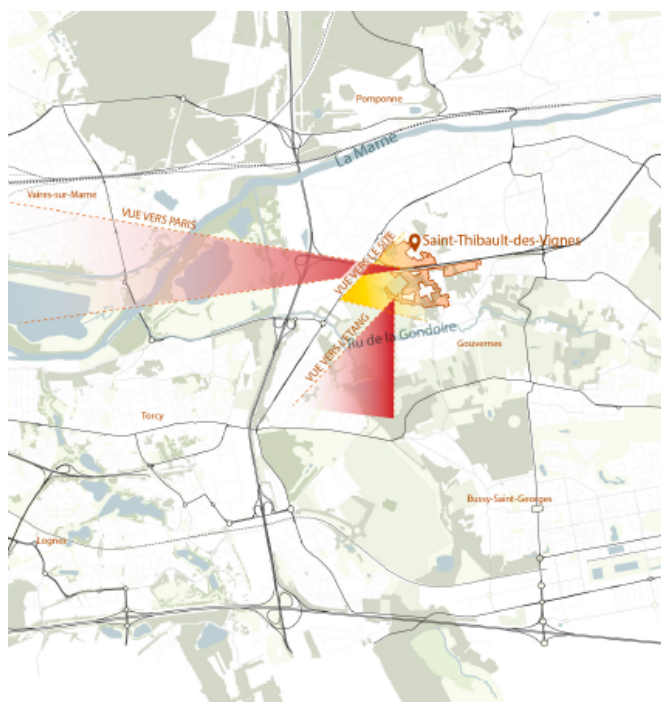
2.4 Description et perception du site

La situation géographique et topographique du site en font un lieu à part sur le territoire, entre les vallées de la Marne et de la Gondoire. Les pentes sont très marquées, notamment entre le haut de la butte des Redars et le point bas, au niveau du centre culturel Marc Brinon.

Les chemins forestiers et champêtres qui parcourent le site, proposent dans certaines situations des points de vue sur le grand paysage et révèlent la nature rurale et forestière du territoire.

Ces points de vue remarquables méritent d'être mis en valeur :

- une vue vers Paris depuis le pont de la rue de Gouvernes : on perçoit la ceinture densément urbanisée de l'agglomération parisienne et on aperçoit des monuments de Paris, la Tour Eiffel, la Tour Montparnasse, ... ;
- une vue vers le Sud, sur le paysage de la vallée de la Gondoire, l'étang de la Loy : ici, l'œil découvre un paysage rural lointain, les bois alternant avec des espaces agricoles, des haies du bocage, une petite colline domine la vue, l'étang reflète la lumière, ...



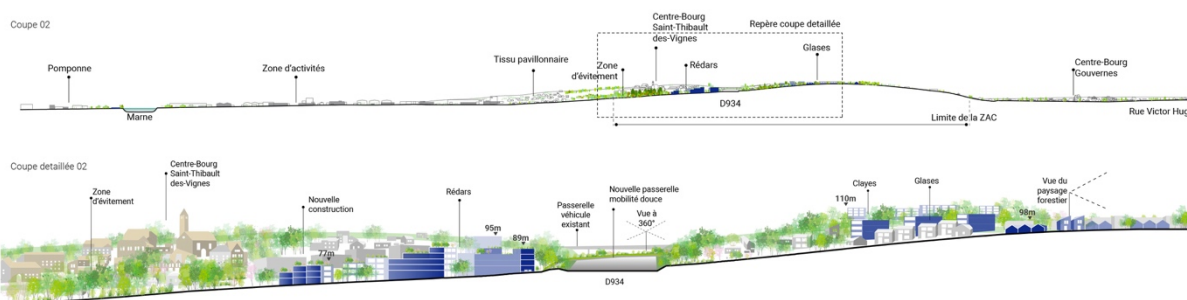
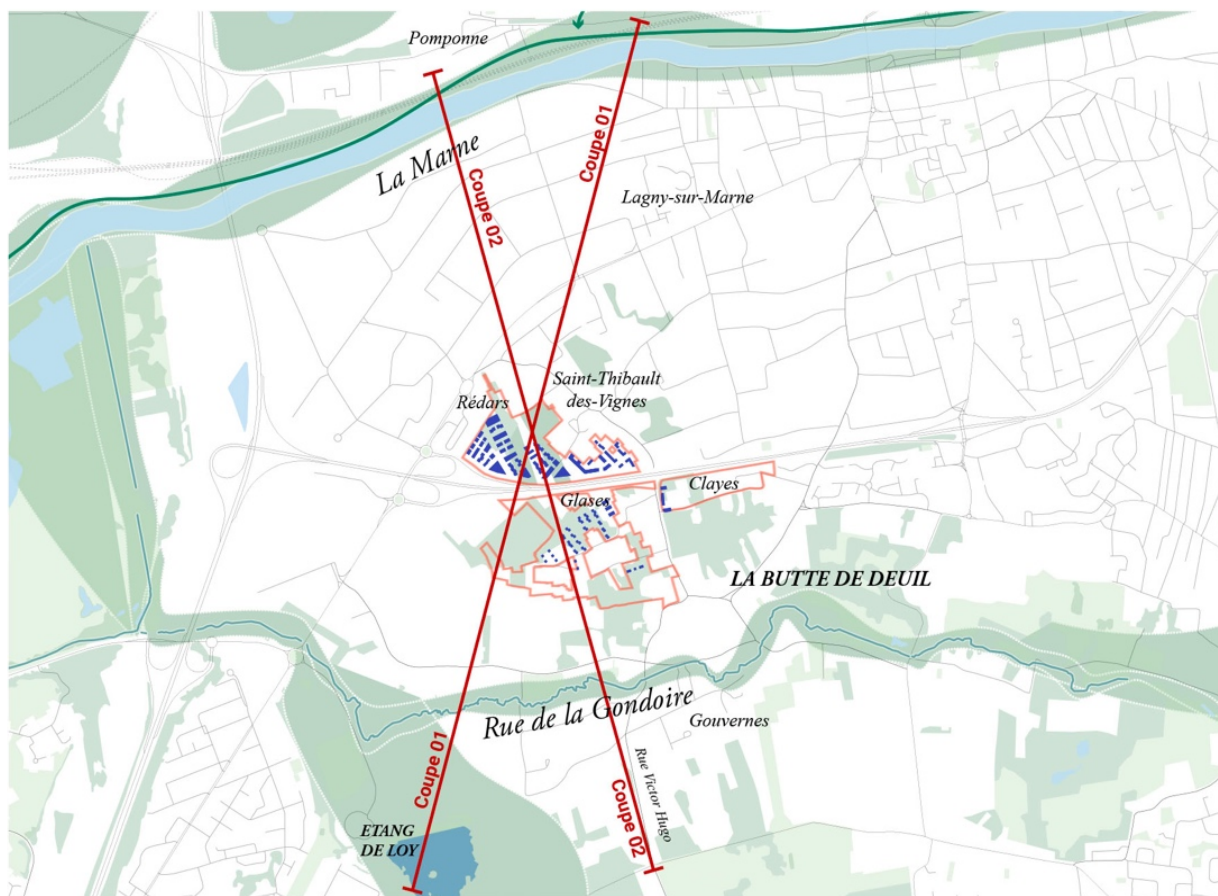
Le projet vise à mettre en valeur ce paysage bucolique, entre paysage forestier et agricole, qui constitue le cadre de vie théobaldien et qui participe à son attractivité. Le projet prend aussi en compte les vues depuis l'extérieur du site, notamment sur la butte des Glases depuis la vallée de la Gondoire. Le choix a été fait de s'inscrire dans le tissu urbain actuel, de maisons individuelles, en maîtrisant la hauteur des constructions, pour éviter d'impacter le paysage existant de la butte.

Trois catégories majeures d'espaces verts seront aménagées :

- Espace vert paysager : ces espaces auront pour but l'offre de qualité paysagère, accompagnant les voies de circulation automobiles et piétonnes et en limite des grandes parties bâties.
- Espace vert privé et ouvert : ces espaces auront pour but notamment le verdissement des parcelles privées.
- Espace vert protégé : ces espaces verts seront protégés afin d'interdire les futures extensions urbaines. Il sera mis en zone N « Naturelle ».



Vue aérienne de l'emprise de la ZAC Centre-Bourge (source : étude d'impact de la ZAC)



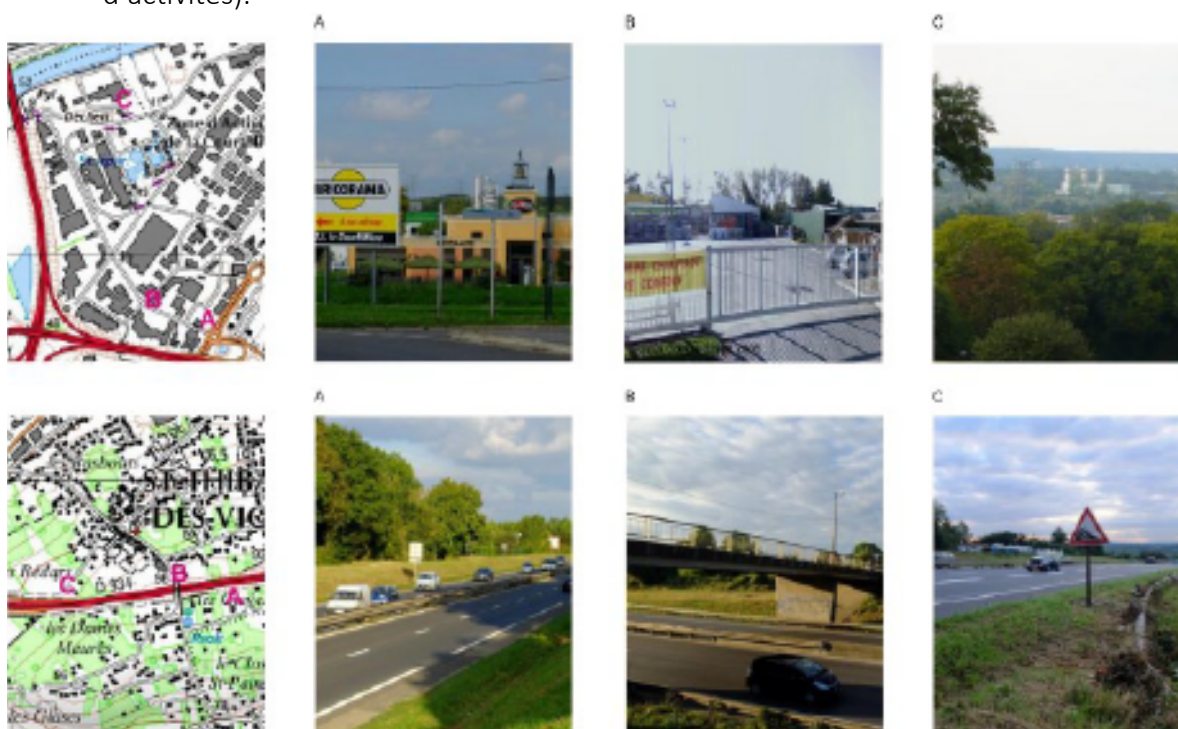
(Source : étude paysagère de la ZAC Centre-Bourg)

2.5 Paysage et perception des espaces communs à proximité du site

La RD934 et ses abords

Ses principales caractéristiques sont :

- Faibles pentes, topographie complètement artificialisée dans le cadre de la réalisation de l'infrastructure ;
- Infrastructure de transport routier et jardins potagers en bordure de la voie ;
- Vues lointaines sur les boucles de la Marne, guidées par la configuration linéaire de l'unité de paysage ;
- Institue une rupture entre les autres unités de paysage même s'il existe des possibilités de franchissement (au niveau de l'avenue St-Germain-des-Noyers RD418, par la rue de Gouvernes depuis le centre bourg et par un passage piéton cycle dans la zone d'activités).



Unités de paysage locales – la zone d'activités, la RD934 et ses abords (source : dossier d'autorisation environnementale de la ZAC)

Les Rédars

Ses principales caractéristiques sont :

- Des pentes. Situation de sommet de butte ;
- Franges de boisements, jardins et potagers du centre bourg. Sentier qui conduit du centre bourg vers le centre culturel ;
- Vues limitées par les boisements, la RD934 et le bâti du centre bourg ;
- Unité à vocation mal définie localement : abandon de parcelle agricole, stationnement de caravanes.



Unités de paysage locales – le centre bourg et les Rédars (source : dossier d'autorisation environnementale de la ZAC)

2.6 Contraintes techniques et risques

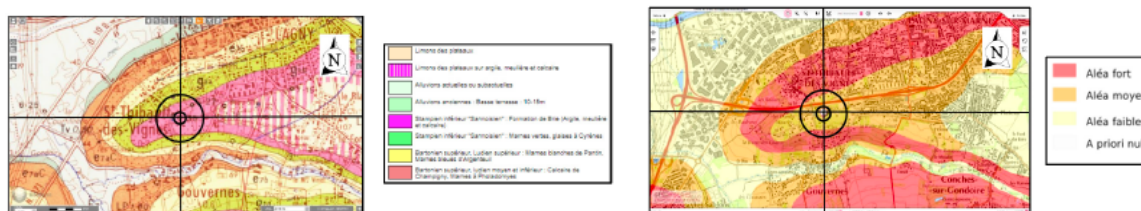
Le site de la ZAC présente de fortes contraintes techniques :

- **Contraintes géologiques et eaux souterraines**

Plusieurs études géotechniques ont été réalisées sur le site de la ZAC, depuis le début des réflexions concernant l'aménagement :

- Étude géotechnique G0-G12, Bureau sol Consultants (mars 2007)
- Étude géotechnique G1-ES+PGC, Saga Ingénierie (juin 2018), uniquement sur les Clayes
- Étude géotechnique – essais Porchet, Géostratys (juillet 2018) : tests de perméabilité dans la zone des Rédars et des Glases
- Étude G2 AVP et G2 PRO en 2023 par Semofi

La ZAC du Centre-Bourg se situe sur le plateau de Brie mais les déclivités importantes laissent affleurer les formations géologiques sous-jacentes. Une nappe perchée dans le calcaire de Brie et limitée par le substratum imperméable constitué par les Argiles vertes se rencontre sur une partie du site mais ses niveaux devront être confirmés par la pose et le suivi de piézomètres. Des argiles vertes sont ainsi présentes sur l'ensemble du site, souvent sur des horizons importants et quasi-affleurants, ce qui classe la zone en aléa moyen à fort au regard de l'aléa retrait-gonflement.



De manière générale, les terrains superficiels rencontrés sont de faible cohésion et nécessiteront des fondations semi-profondes à profondes pour la réalisation de bâtiments collectifs. La dynamique hydraulique des sols vient également contraindre l'aménagement avec la présence directe de la nappe d'une part, et des sols hydromorphes, d'autre part, dont la dynamique est par ailleurs fortement liée à l'occupation végétale actuelle du site qui sera largement perturbée par les aménagements. De nombreux facteurs aggravants se combinent en effet sur le site de la ZAC et contribuent aux risques de retrait-gonflement des argiles et des désordres structurels au bâti qui peuvent en découler :

- Présence d'un horizon argile sur une grande partie de la zone
- Présence d'une nappe phréatique peu profonde
- Terrain à déclivité marquée
- Présence de végétation : le déboisement modifie le fonctionnement hydrique (l'influence de l'arbre est estimée jusqu'à l'équivalent de sa hauteur au sol)

Un plan de prévention des risques (PPR) a ainsi été prescrit en 2001 mais n'a pas été réalisé sur le secteur. Des recommandations concernant les mesures de réduction sont toutefois présentées par le Ministère, le BRGM et la DRIEE Ile-de-France pour accompagner les collectivités dans la mitigation du risque et devront être mises en œuvre dans l'aménagement de la ZAC :

- Approfondissement des fondations ;
 - Symétrie des fondations ;
 - Chainage horizontal des fondations ;
 - Réalisation d'une ceinture étanche (trottoir périmétrique) autour du bâtiment ;
 - Éloignement de la végétation (a minima élagage régulier) ou mise en place d'un écran anti-racines
-
- **Contraintes générées par la RD934**

La Route Départementale 934 qui constitue une véritable fracture urbaine à l'échelle du territoire communal impose sur le site de projet des contraintes et nuisances d'ordre visuelles et sonores :

- Une zone non-aedificandi de 40 mètres de largeur de part et d'autre de l'axe central de la route au sein desquels les espaces paysagers doivent être protégés et renforcés pour une meilleure intégration paysagère de l'infrastructure ;
- Une bande d'isolement du bruit de 100 mètres de part et d'autre des limites extérieures des voies de circulation qui représente la zone de nuisances sonores générées par le trafic routier.

3. Présentation et enjeux du projet

3.1 Impact de la loi Barnier

Afin de lever l'inconstructibilité des articles L.111-6 à L.111-10 du code de l'urbanisme, le parti pris d'aménagement issu de la réflexion exposée plus haut a été traduit dans les différentes pièces du PLU afin de garantir la qualité de l'urbanisation du site.

L'un des objectifs majeurs est d'anticiper la mutation des secteurs stratégiques. Il s'agit notamment de mettre en œuvre l'extension du centre-bourg dans sa partie sud en pilotant l'évolution des secteurs des Redars, des Glases et des Clayes en réalisant :

- un projet de greffe urbaine au cœur historique permettant de faire naître un quartier riche de différentes fonctions et de différents types d'habitat,
- un projet de maîtrise de l'urbanisation exemplaire en termes d'exigences environnementales et paysagères pour éviter la poursuite du mitage.

Un autre objectif exposé répond à la volonté d'améliorer les déplacements et de traiter les nuisances dues aux infrastructures routières, il s'agit en particulier de participer à la réflexion globale sur l'insertion territoriale et environnementale de la RD 934 et de ses abords.

L'orientation d'aménagement définit la typologie des réseaux à mettre en place, les principales affectations du sol en termes de programmes et de densité, la définition des espaces libres, des aménagements végétalisés et la localisation des équipements publics. Elle précise par ailleurs les cônes de vue à mettre en valeur, les façades urbaines à constituer, les alignements d'arbres et franges boisées à maintenir ou à créer, les arbres à protéger.

Pour toutes les zones de l'OAP 1

- création d'un réseau de circulations douces (piétons, cycles) permettant de relier les différentes parties de la commune ;
- intégration de la RD934 par le traitement de ses abords et une politique d'incitation à sa reconversion en voie urbaine construction d'une passerelle au-dessus de la RD934, reliant les Glases au Redars et plus généralement les parties Nord et Sud de la commune ;
- mise en place d'une structure végétale interne forte et création d'une frange végétale autour de la butte des Glases.

Secteur des Redars

Principe de traitement des espaces publics création d'une voie nouvelle de desserte du quartier reliant le centre culturel à la rue de Gouvernes, de capacité suffisante pour une desserte en transports en commun et un stationnement adaptés, réaménagement des extrémités de la voie nouvelle en espaces publics multifonctionnels offrant de bonnes capacités de stationnement dans un cadre approprié: parking du centre culturel, intersection avec la rue de Gouvernes, réalisation d'espaces publics intermédiaires (au droit de la rue de Torcy et du sentier des Badrons) offrant des perspectives internes valorisantes, vers le clocher de l'église et la Marne création d'un réseau de circulations douces dans le prolongement des voies en étoile du centre bourg (rue de Torcy, sentier des Badrons, chemin des Poules)

Typologies de construction en partie est du secteur, accroche sur le tissu existant du bourg par des typologies intermédiaires et collectifs d'habitat, compactes, organisées autour de petits espaces publics prolongeant les venelles existantes en partie est, entre le coude central et les franges du centre bourg, constitution d'un tissu ouvert et aéré, sous forme de petits immeubles d'habitation collectifs sur de vastes espaces extérieurs en partie ouest, entre la voie structurante et le centre culturel, construction d'immeubles sous forme d'îlots urbains semi-ouverts sur des espaces extérieurs au nord, préservant les masses boisées existantes, accueillant logement collectifs et des commerces.

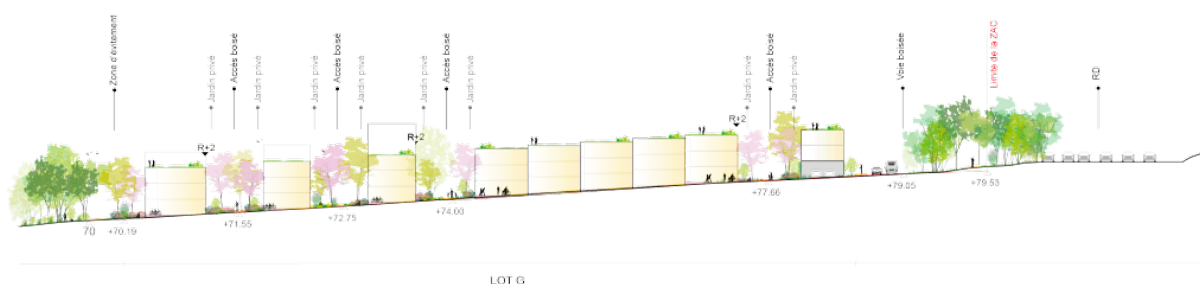
Secteurs des Glases et des Clayes

Principe de traitement des espaces publics, création de voies nouvelles entre la rue de Gouvernes et le chemin des Pierris et entre la rue de Gouvernes et le chemin des Pépins, permettant la mise en place de boucles de circulation, requalification des chemins des Pierris, des Pépins, pour permettre la circulation des véhicules, des piétons et des cycles dans des conditions appropriées, aménagement d'un espace public central au niveau des coudes du chemin des Pierris, création de circulations douces favorisant la circulation transversale des piétons et cycles.

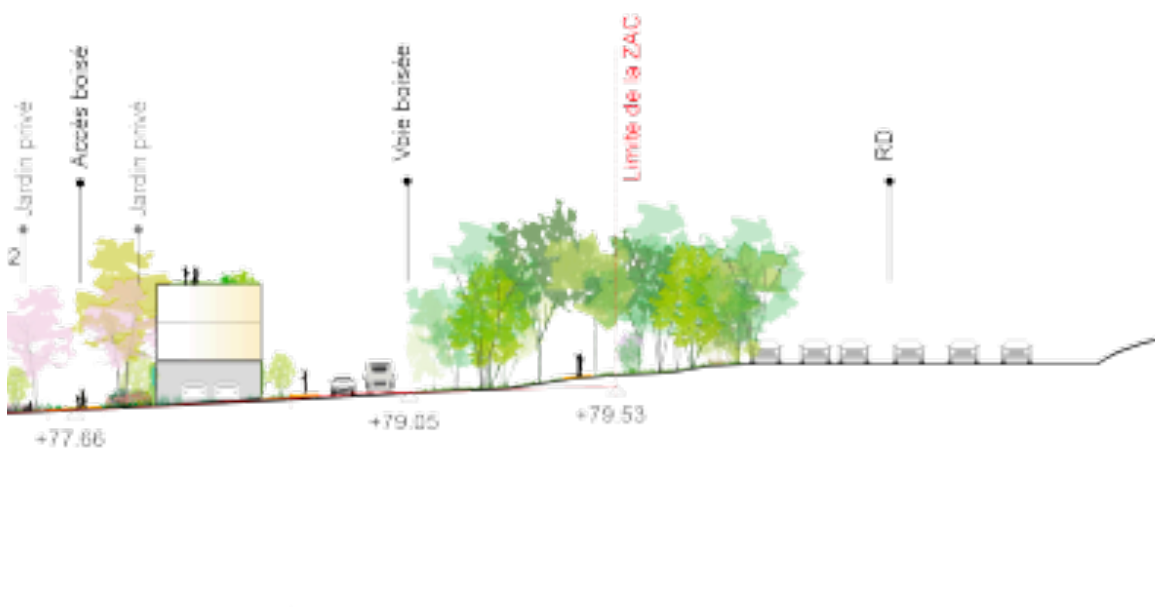
Typologies de construction, principe de résorption du mitage par l'aménagement des dents creuses et le prolongement du tissu par des typologies d'habitat individuel ou intermédiaire, dont l'insertion dans le cadre végétalisé doit être exemplaire

3.2 Principe d'aménagement des abords de la RD 934

Afin de garantir la qualité de l'urbanisation mise en oeuvre sur le site des Redars - Glases - Clayes, le parti d'aménagement a pris en compte un certain nombre de critères et notamment les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale, la qualité urbaine et paysagère. Le parti d'aménagement a ensuite été traduit dans les différentes pièces du PLU.



(Source : étude paysagère de la ZAC Centre-Bourg)



4. Effets du projet au regard des articles L.111-6 à L.111-8 du CU

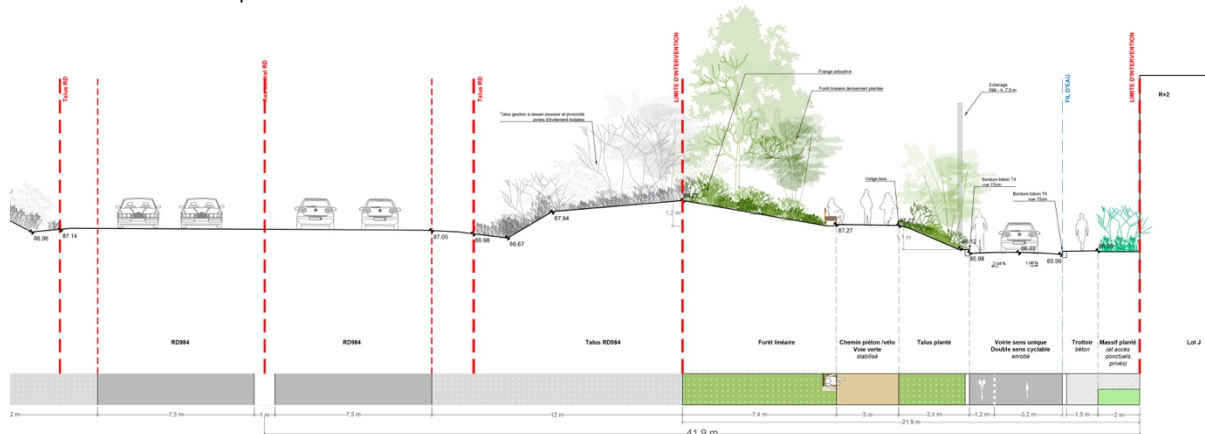
4.1 Sécurité et risques

La RD 934 est soumise à une servitude d'interdiction d'accès grevant les propriétés limitrophes.

Aucun accès du projet ne sera ouvert directement sur la RD 934.

Dans le périmètre d'étude du secteur à urbaniser, d'autres voies ou intersections ont été identifiées comme potentiellement dangereuses, du fait du manque de visibilité (étroitesse et sinuosité des voies) : la rue Pasteur, les chemins des Pierris et des Pépins (débouchés sur la rue de Gouvernes) posent aussi un problème de visibilité.

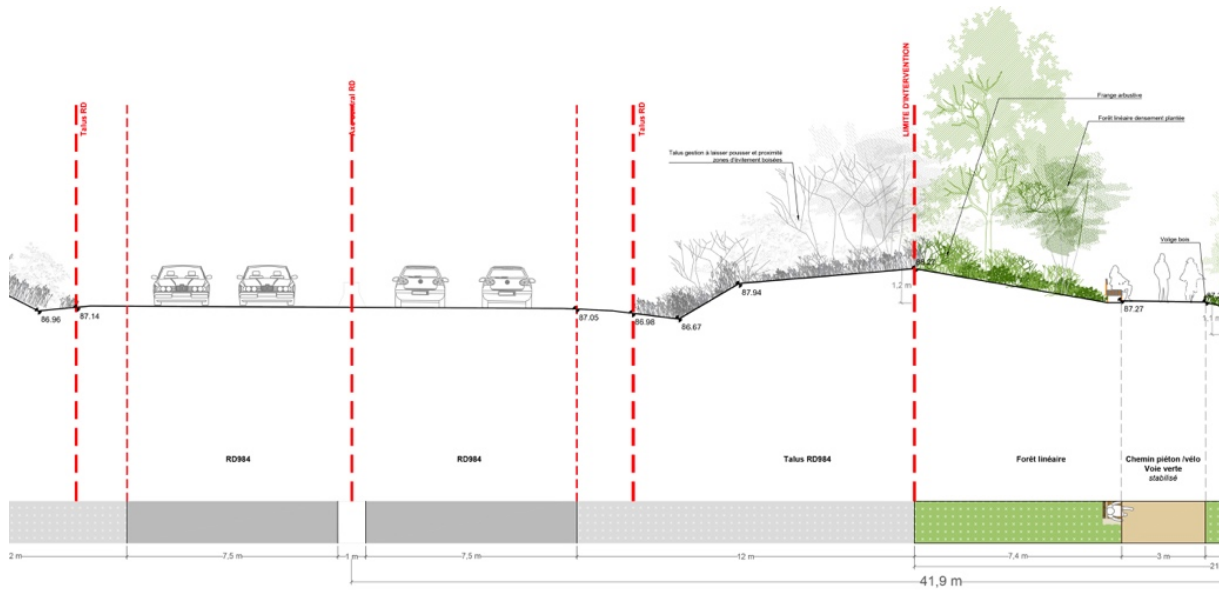
Le projet prévoit la création de nouveaux ouvrages d'infrastructure et la mise en place de boucles de circulation en sens unique pour mettre en sécurité les itinéraires existants. Le règlement encadre par ailleurs les conditions d'accès et de desserte des parcelles (adaptation au site, à la morphologie du terrain), la sécurité des accès et de la voirie, l'emprise minimum des voies et le respect de la continuité et de la cohérence de la trame viaire existante.



(Source : étude paysagère de la ZAC Centre-Bourg)

L'étude environnementale de la ZAC précise les calculs de capacité sur les deux carrefours impactant la rue des Gouvernes et l'avenue des Joncs en desserte de la ZAC. Ces calculs ont été réalisés pour les deux tests simulés (ancien et nouveau schéma de fonctionnement de la ZAC). Il a été considéré que l'avenue des Joncs serait mise en sens unique depuis la RD418 jusqu'à la rue de Torcy.

Pris individuellement, le carrefour entre l'avenue des Joncs et la rue de Torcy sud ainsi que le carrefour entre la rue des Gouvernes et le Chemin des Foures, où viendront se piquer les voies de desserte de la ZAC, peuvent supporter le léger accroissement des flux prévu par le nouveau schéma de circulation.



4.2 Nuisances

La RD 934 fait partie du classement sonore des infrastructures de transports terrestres. A ce titre, des isolations phoniques accrues doivent être mises en œuvre pour les constructions réalisées dans une largeur de 100 mètres.

Les niveaux sonores mesurés se situent entre 46 et 60 dB(A) en période diurne et entre 43 et 54 dB(A) en période nocturne, ils peuvent atteindre 72dB(A) en bordure immédiate de la RD934.

La décroissance sonore avec la distance est très significative en raison du masquage de la voie ouverte en déblai ; la topographie du site et la végétation contribuent par ailleurs à accentuer cet effet.

La pente de décroissance de 3 dB(A) par doublement de distance réapparaît à longue distance. Le territoire de Saint Thibault des Vignes se trouve hors périmètre du plan d'exposition au bruit de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, mais des nuisances sonores modérées dues à l'intensité du trafic aérien affectent le site d'urbanisation future.



(Source : étude paysagère de la ZAC Centre-Bourg)

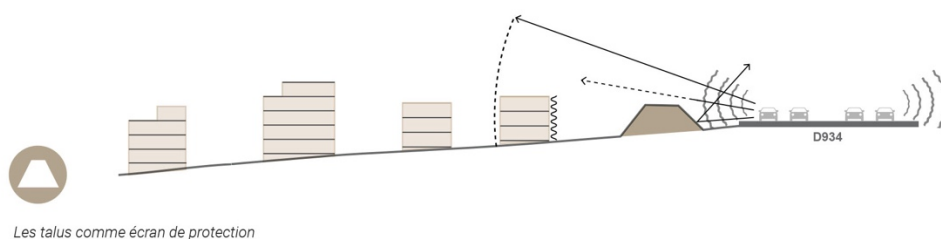
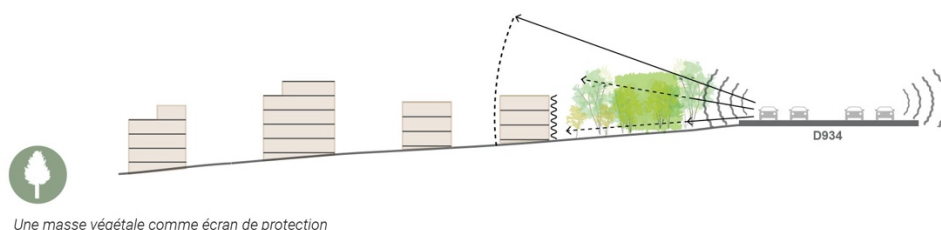
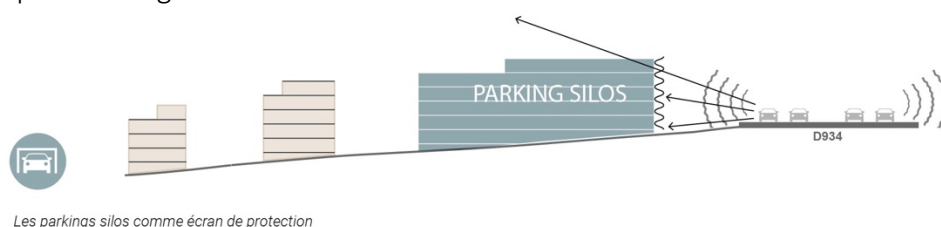
Les enjeux sont donc :

- résoudre la question des nuisances sonores à l'échelle de tout le centre bourg qui souffre des nuisances de la circulation routière, par une intervention sur la voie elle-même (requalification, diminution de la vitesse) ;
- implanter judicieusement les nouvelles constructions pour limiter l'impact des nuisances sonores émises par la RD 934 dans les nouveaux quartiers et au-delà (effet d'écran) ;
- s'assurer du respect des prescriptions en matière d'isolation acoustique.

Le parti d'aménagement retenu prévoit la requalification paysagère et la réalisation de dispositifs destinés à limiter la propagation du bruit le long de la RD 934 (tel que l'aménagement d'une forêt linéaire sur le secteur des Rédars le long de la RD934), ainsi que l'implantation à une distance supérieure à 40 m de l'entraxe de la voie de toute construction de part et d'autre.

Les mesures les plus concrètes visent à limiter les nuisances sonores en provenance de la RD 934 par la construction d'obstacles physiques (parkings silos, merlons paysagers, etc.) utilisés comme écran acoustique pour protéger les logements situés en retrait.

Pour les logements les plus exposés le long de la RD 934, un objectif d'isolement acoustique de façade inférieur à 30 dB grâce à la mise en œuvre de solutions techniques et constructives et des prescriptions à l'égard des constructeurs.



(Source : étude paysagère de la ZAC Centre-Bourg)

4.3 Qualité paysagère

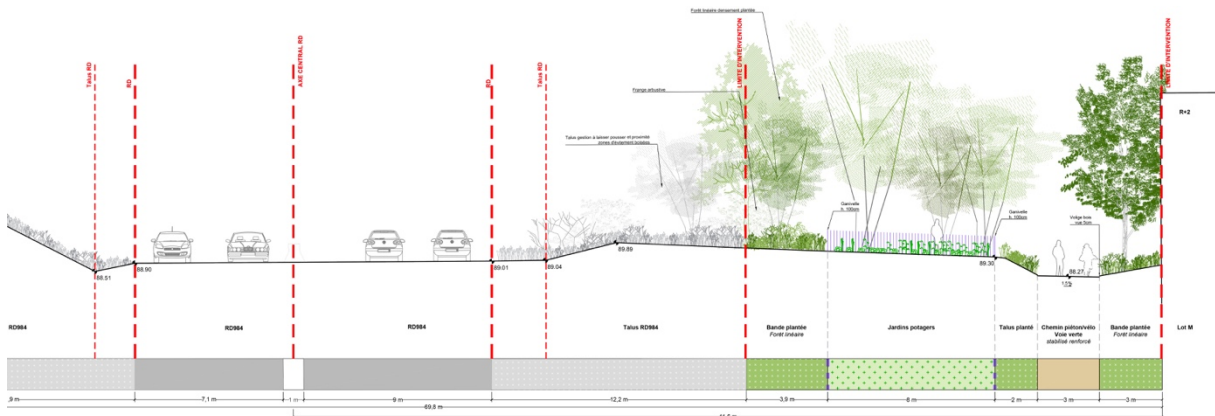
Le site se caractérise par son relief de butte, lacéré par la RN34 en déblai, qui lui confère une position dominante dans le paysage et un rôle structurant majeur.

A l'échelle du grand paysage, trois zones de sensibilité ont été identifiées : une sensibilité moyenne de part et d'autre de la RD934 sur des espaces uniquement visibles depuis l'axe routier et à grande vitesse, une sensibilité forte pour le versant sud de la Butte des Glases perceptible depuis la vallée de la Gondoire, et une sensibilité plus faible en contrebas de la RN34 au nord sur le secteur dit des Redars, enclavé et faiblement visible.

La ligne de crête, passant au sud de la RD934, est déterminante.

A l'échelle du site, trois ambiances paysagères peuvent être distinguées bien que le paysage y soit en pleine mutation :

- la butte des Glases est caractérisée par des friches boisées et un habitat résidentiel épars,
- le secteur des Redars est qualifié d'îlot résiduel naturel sous influence urbaine,
- les abords de la RD 934 sont un paysage d'infrastructure routière rapide et omniprésente.



(Source : étude paysagère de la ZAC Centre-Bourg)

La position dominante du site induit des points de vue ouvrant sur des panoramas intéressants vers le paysage environnant mais également vers l'intérieur du site.

Les enjeux paysagers sont donc :

- souligner les lignes de force du relief,
- appuyer la trame viaire et piétonne sur les courbes de niveau en évitant la création de saignées perpendiculaires à la pente,
- préserver la ligne de crête d'éléments bâtis hauts perturbant sa lisibilité,
- conserver et conforter le cadre boisé,
- préserver les masses boisées de forte valeur paysagère et les arbres remarquables en les valorisant en tant qu'éléments structurants des espaces publics créés,
- souligner le relief de la butte des Glases par une couronne boisée.

Le parti pris d'aménagement prévoit d'intégrer largement la dimension paysagère par la mise en place d'une trame végétale structurante à l'intérieur de chacun des secteurs aménagés, par la création d'une frange végétale cohérente au sud de la Butte des Glases, par la requalification des abords de la RD 934.

4.4 Qualité architecturale

Sur le plan architectural, les constructions existantes en frange du site sont très hétéroclites et bâties sans ordonnancement ou cohérence particuliers : équipements publics, locaux commerciaux, maisons individuelles de type pavillonnaire, maisons de bourg anciennes.

Par ailleurs, le site est occupé par des occupations précaires et illégales ainsi que par des constructions et installations occupées par des gens du voyage semi-sédentarisés.

Les enjeux sont donc de :

- assurer un développement cohérent sous la forme d'une greffe urbaine avec l'existant ;
- de permettre des formes d'habitat semi-sédentaires dans des conditions urbaines et sanitaires satisfaisantes ;
- d'imposer une réglementation de l'aspect extérieur des constructions qualitatives plutôt que restrictives.

La forme urbaine est définie par deux facteurs principaux qui existent dans le contexte de Saint-Thibault des Vignes, une topographie en pente et une nature qui doit être mise en valeur :

- La relation avec la pente : Il existe une stratégie d'accès aux bâtiments (accès parallèle ou perpendiculaire) différente en fonction du degré de la pente.
- Les relations entre bâtis : Le découpage du bâti et la distance entre les bâtis sont définis par une règle fixée par des angles de vues. Cette règle détermine une ouverture entre 30° et 45° prise à un niveau d'œil piéton. Le projet garantit que des rues et trames vertes spécifiques (par exemple le couloir écologique) possèdent une ouverture de 30°, ce qui libère la perspective des volumes de construction, créant un scénario beaucoup plus naturel.

4.5 Qualité urbanistique

La forme urbaine du site est marquée par un tissu traditionnel (constructions caractéristiques d'un village rural d'Ile de France). Le passé agricole et notamment l'exploitation de vignobles, sont encore aujourd'hui très présents et lisibles dans leur morphologie (structuration du parcellaire très morcelée en lanières). L'enjeu majeur est donc de répondre à la complexité et à la richesse du tissu (diversité des types et des combinaisons, orientation et implantation des constructions).

La maille viaire présente des formes très contrastées héritées de la structuration traditionnelle du village (chemins ruraux, venelles) ou d'aménagements volontaristes liés au développement de la ville nouvelle (création de la RD 934). Les enjeux en termes de forme urbaine sont de :

- résoudre les difficultés de circulation et de stationnement à l'échelle élargie du centre-bourg,
- assurer un développement cohérent en s'appuyant sur la topographie, les tracés existants et les éléments structurants du paysage ;
- atténuer la forte coupure et les nuisances créées par le passage de la RD 934 ;
- permettre l'amélioration des conditions d'accès pour tous les habitants en régularisant certaines situations d'enclavement ou de desserte non satisfaisantes.

L'occupation du sol est constituée, d'une part par des occupations au caractère défini et structuré (espaces d'agrément, de loisir ou de culture), et d'autre part par des occupations instables aux emprises incertaines et contestables correspondant à des espaces généralement délaissés ou détournés (friches urbaines ou végétales, occupations précaires).



(Source : étude paysagère de la ZAC Centre-Bourg)

Les enjeux sont de :

- valoriser les franges du centre-bourg ;
- mettre un terme aux occupations illégales et permettre des formes d'habitat semi-sédentaires dans des conditions urbaines et sanitaires satisfaisantes ;
- contrôler et endiguer le mitage sur le secteur des Glases, par la densification de l'espace, en particulier des dents creuses ;
- atténuer les effets dévalorisant des abords non maîtrisés de la RD 934 et résoudre le phénomène d'enclavement de certains terrains dû à la coupure de la RD 934.



Les franges bâties du site sont constituées d'une dizaine d'unités morphologiques différentes en termes de densité, de lisibilité, d'homogénéité, d'âge. Il s'agit donc d'utiliser ces franges comme des espaces de transition et d'échanges en prenant en compte les enjeux suivants :

- pérenniser et dialoguer avec une frange dense et perméable autour du centre-bourg ;
- respecter les franges pavillonnaires en bordure du secteur des Redars ;
- faire évoluer de manière maîtrisée le secteur des Glases en préservant ses qualités paysagères.

Conclusion

Le projet de la ZAC Centre-Bourg (OAP 1) vise donc à renouveler le développement d'un nouveau quartier qualitatif au centre bourg, dans un cadre paysager.

Le site sera renouvelé, en continuité avec le tissu urbain historique de la ville, et son image sera valorisée.

Ainsi, le recul de 75 mètres, imposé par la Loi Barnier, est réduit à 40 mètres de l'axe de la RD 934, conformément aux conditions liées au traitement de la sécurité, des nuisances, de la qualité paysagère, architecturale et urbaine.