



Amendement Dupont Loi Barnier

VU POUR ÊTRE ANNEXÉ À LA DÉLIBÉRATION DU
CONSEIL MUNICIPAL EN DATE DU



Table des matières

INTRODUCTION	3
a. Références juridiques	3
b. Contenu – Nouvelle codification au 1 ^{er} janvier 2016	3
c. Objectifs généraux.....	4
d. Champs d'application	4
I – SITUATION – CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE.....	5
1. ÉTAT DES LIEUX	5
2. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE : PLU & TRADUCTION DE L'ARTICLE L.111-8	5
a. Plan local d'urbanisme	5
b. Traduction de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme	9
II – STRUCTURE PHYSIQUE DU SITE D'ÉTUDE.....	9
1. RELIEF	9
2. OCCUPATION DU SOL.....	11
III – CONTEXTE PAYSAGER.....	13
1. ÉLÉMENTS STRUCTURANTS DU PAYSAGE ET POINTS D'APPEL	13
a. Les volumes	13
b. Les lignes	14
c. Les surfaces	14
d. Rapport volume/ligne de surface	15
2. SÉQUENCES PAYSAGÈRES.....	15
IV – FONCTIONNEMENT / DYSFONCTIONNEMENT DU SITE	15
1. RISQUES ET NUISANCES.....	15
2. ACCESSIBILITÉ ET SÉCURITÉ	16
a. Caractéristiques générales de la voie	16
b. Caractéristiques techniques de la voie.....	16
c. Circulation et trafic routier	17
V – PROJET – PARTI D'AMÉNAGEMENT	17
1. LES ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET D'URBANISME	17
2. LE PARTI D'AMÉNAGEMENT.....	17
3. LES ATOUTS/CONTRAINTES	18
VI – CONCLUSION ET PROPOSITIONS RELATIVES AU RÈGLEMENT DES ZONES	18



INTRODUCTION

a. Références juridiques

- La loi n°95-101 du 2 février 1995 sur le renforcement de l'environnement dite « Loi Barnier » (article 52) ;
- La loi n°2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux (article 200) ;
- La loi n°93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages ;
- La circulaire du 13 mai 1996 relative à l'application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme sur l'amendement Dupont ;
- Les articles L.111-6 à L.111-8 du code de l'urbanisme relatif à l'Amendement Dupont ;
- Les articles L.122-1 à L.122-5, L.151-1, L.151-2, et L.151-5 du code de la voirie routière et l'article R.1 du code de la route sur le classement des infrastructures routières.

b. Contenu – Nouvelle codification au 1^{er} janvier 2016

Article L.111-6 – créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015

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

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

Article L.111-7 – créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015

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

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

Article L.111-8 – créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015

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

Article L.111-10 – créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015

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.



c. Objectifs généraux

L'amendement Dupont a pour objectif :

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

d. Champs d'application

Les dispositions réglementaires des articles L.111-6 à L.111-8 du code de l'urbanisme sont applicables :

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

D'après le décret n°2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation, la commune de Penchard est traversée par la RN330 classée à grande circulation, pour laquelle l'article L.111-6 du code de l'urbanisme s'applique et impose un recul des constructions de 75 mètres à partir de l'axe de la RN330.

Le plan local d'urbanisme de Penchard a été approuvé par le Conseil Municipal en date du 20 mars 2014.

La commune souhaite réduire la distance pour les zones d'activités (zone UX) se situant à proximité de la RN330. En effet, les bâtiments existants sont déjà situés à moins de 75 mètres de l'axe de la RN330 (environ 45 mètres).

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

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

La présente analyse permet de :

- Comprendre la logique du site (analyse de la structure spatiale et de la fonctionnalité du site) de la zone située aux abords de la RN330 classée à grande circulation et concernée par l'article L.111-6 du code de l'urbanisme.
- Justifier le choix de réduire la bande inconstructible de 75 mètres pour cette zone.
- Proposer des règles d'implantation différentes de celles prévues à l'article L.111-6 du code de l'urbanisme.



I – SITUATION – CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

1. ÉTAT DES LIEUX

Rappel du rapport de présentation :

Le secteur est initialement classé en zone Ac. Le rapport de présentation reconnaît l'existence des constructions et appuie sur le maintien des activités existantes.

Il convient toutefois de ne pas nuire au caractère agricole alentour.

La zone Ac comporte d'ores et déjà des bâtiments liés à de l'activité. Celle-ci a cessé depuis quelques années, et le site tend à devenir une friche industrielle.

Pour cette raison, la commune souhaite anticiper la reconversion du site, en autorisant le classement en zone UX et disposé d'une réglementation adaptée.

2. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE : PLU & TRADUCTION DE L'ARTICLE L.111-8

a. Plan local d'urbanisme

Dans le plan local d'urbanisme actuellement en vigueur, approuvé en date du 20 mars 2014, la zone de projet faisant l'objet de la présente étude est couverte par un secteur nommé « Ac ».

Traitement de l'entrée nord par la RN330, en appui du projet de zone UX

L'application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme est obligatoire dans la mesure où la RN330 est classée par arrêté préfectoral voie à grande circulation.

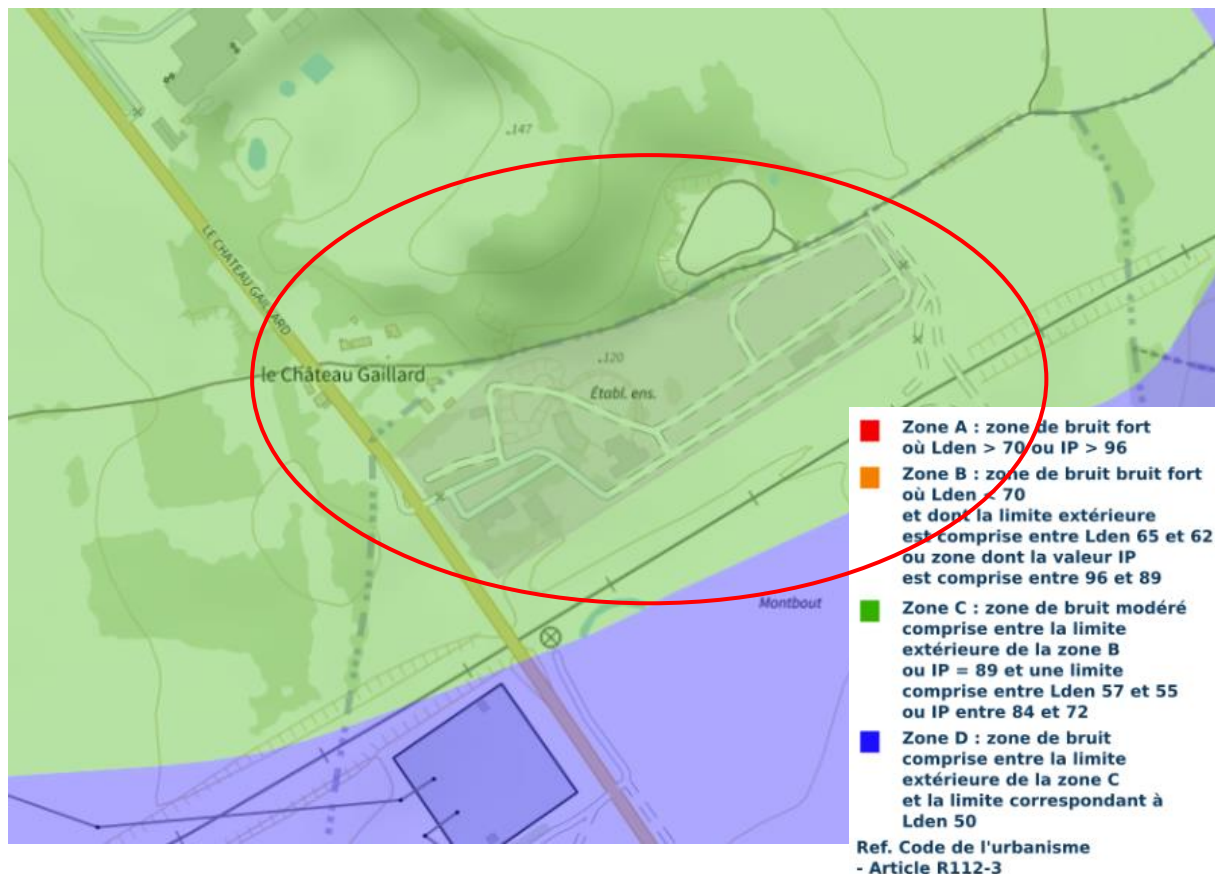
Afin de démontrer pour quels moyens réglementaires ou opérationnels, le projet urbain retenu permet de garantir un développement de qualité, nous pouvons nous appuyer sur cinq critères :

- Les nuisances,
- L'accès,
- L'urbanisme,
- L'architecture,
- Le traitement paysager.

Les nuisances

Cette zone a pour objet l'accueil d'activités artisanales, commerciales, de bureau, sous réserve de la réalisation des équipements nécessaires. Il ne s'agit en aucun cas d'une opération d'habitat.

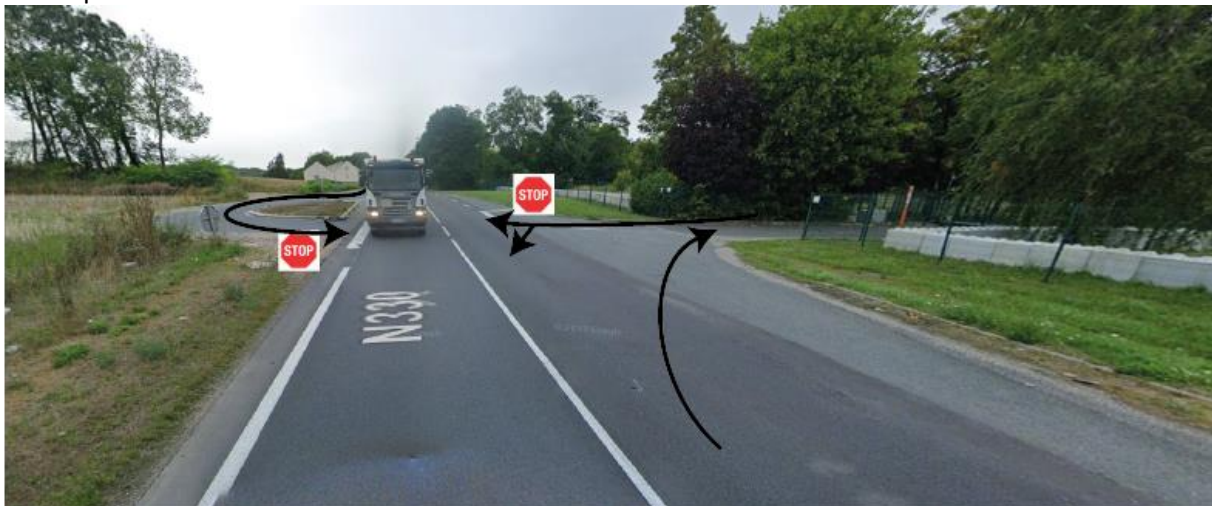
En raison de la localisation de la zone dans la zone C du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle.



Les constructions seront isolées de la route par des aménagements paysagers, ce qui limite l'impact visuel négatif de la route pour les constructions futures.

L'accès

L'accès est existant sur le site avec un tourne à gauche en provenance du nord du site, et une sortie du site depuis la RN330.



L'accès depuis la RN330 est existant, et fait déjà l'objet de sécurisation.

De plus, l'arrêt de bus Château Gaillard se situe à environ 200 mètres de l'entrée du site.



L'urbanisme

Le projet conduit à imposer des règles en matière d'implantation des constructions. Ainsi, et afin de laisser la voie se détacher et devenir un élément structurant de la clairière, une bande de terrain sera inconstructible et simplement traitée.

Un recul par rapport aux limites séparatives de propriété est imposé systématiquement afin de laisser la zone « aérée ».

Aucune construction ne pourra être implantée à moins de 35 mètres de la RN330.

L'architecture

En application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, l'aspect général des constructions et de leurs annexes sera étudié de façon à assurer leur parfaite intégration dans le paysage, tout particulièrement le long des voiries publiques.

Le plus grand soin sera apporté au traitement architectural et paysager des espaces extérieurs, parkings compris, en relation avec les constructions. Lorsque des constructions sont groupées dans le cadre d'un même programme, ce groupement fera l'objet d'une composition d'ensemble (volume, matériaux, coloration, plantation, clôtures, enseignes).

Les matériaux et parements

La façade des constructions doit être en harmonie avec les façades avoisinantes sur le site. Cela permet de créer une cohérence architecturale entre les futures constructions. Pour s'assurer de la qualité du parement, les constructions devront suivre le nuancier annexé au règlement. L'aspect des constructions sera similaire au reste du secteur, bien qu'il s'agisse d'activité.

Les parements extérieurs des bâtiments, qu'ils soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique, doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant une suffisante apparentée d'aspect. Ils doivent présenter un aspect définitif et donner des garanties de bonne conservation. L'emploi sans enduit de matériaux destinés à être revêtus est interdit.

Les toitures

Les toitures doivent présenter une simplicité de volume et de conception.

Les toitures pour les bâtiments à usage agricole ou d'activités économiques n'ont pas de règle pour la pente.

Toutefois, les toitures terrasses sont autorisées et seront de préférence végétalisées, afin de favoriser la récupération des eaux pluviales, et limiter les effets de chaleur des nouvelles constructions.

En résumé, l'architecture sera traditionnelle et permet l'insertion des bâtiments au plus proche de ceux existants sur le site ou les alentours (y compris communes limitrophes).

Le traitement paysager

L'aménagement de la zone d'activités doit être l'occasion d'un traitement paysager, mais aussi un nouvel échange entre le village et les paysages avoisinants.



En effet, la quasi-totalité des abords du village est boisée. La couronne boisée formée en périphérie de la butte permet de souligner le relief dans le paysage, et dissimuler le secteur concerné par la présente révision allégée du PLU.

Toutefois, le site du projet est à l'écart du bourg et se situe à proximité d'un poste électrique, et d'activité situé le long de la RN330.

Vue vers la gauche depuis l'entrée du site :



Vue vers la droite depuis l'entrée du site :





Vue sur le site :



La zone d'activité est dissimulée derrière quelques arbres, bien que certaines constructions et activités humaines soient d'ores et déjà visible (voirie, bâtiments, clôtures, enseignes, luminaires).

Le retrait des constructions à 35 mètres, comme indiqué dans le règlement modifié, n'accentuera pas la vision actuelle, puisque ceux existants (visibles sur la photo) sont situés à un peu moins de 35 mètres de l'alignement de la voirie.

b. Traduction de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme

Les secteurs sont donc impactés par la réglementation relative à la bande de recul de 75 mètres de la RN330, à l'intérieur de laquelle les constructions ne sont pas censées être autorisées.

II – STRUCTURE PHYSIQUE DU SITE D'ÉTUDE

1. RELIEF

La commune de Penchard s'étend en limite du plateau du Multien (au nord-Est) de la plaine de France. La commune de Penchard s'étend à la rencontre de trois entités paysagères : le plateau du Multien au Nord-Est, la plaine de France à l'Ouest et les buttes de la Goële qui les limite. Les plateaux atteignent une altitude moyenne de 110-120 mètres. Les reliefs situés au Nord du territoire et à l'Ouest de la commune sont des buttes témoins épargnées par l'érosion. Cette série de buttes géologiques caractéristiques de l'Île-de-France fait partie d'un ensemble qui limite le plateau et qui s'oriente Nord/Ouest – Sud-Est : ce sont les buttes de la Goële.

Une de ces buttes : la butte du bois de Penchard caractérise fortement la commune. Mais les buttes voisines marquent de leur présence le relief alentour.

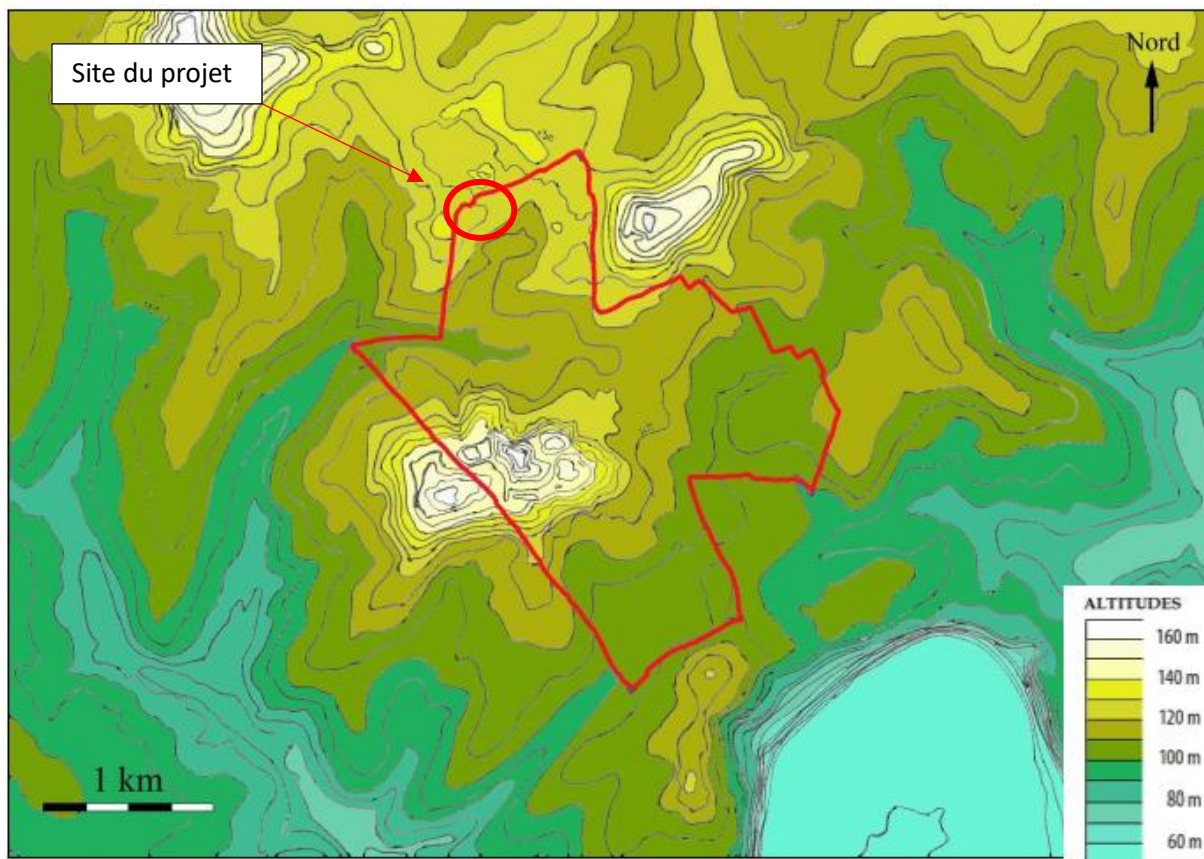
Le territoire vient plonger au Sud-Est vers la vallée de la Marne, des entailles naissent en bordure de la commune pour dessiner le ru de Viry au Nord-Ouest et le ru de Bourdeau au Sud. Ces rus se jettent dans un autre ru pour ensuite rejoindre la vallée de la Marne caractérisée par son fond plat.

Le village s'est implanté en bordure de la butte à l'abri des vents dominants, à une altitude d'environ 117 mètres.



L'altitude la plus haute se situe à l'Ouest de la commune dans les bois, à une hauteur d'environ 153 mètres, et les ponts les plus bas sont liés aux vallons des rus à une hauteur d'environ 100 mètres.

Le relief du plateau crée un paysage très doux, sur lequel l'homme est très présent. La butte témoin de la commune propre une relief marqué mis en valeur par la planéité du plateau et accentuée par le boisement.



Le site se situe en entrée de ville depuis Monthyon vers le bourg de Penchard.





Situé sur les hauteurs d'une butte, le site n'est visible qu'en arrivant sur ces hauteurs.



Vue sur des constructions existantes

De plus, le site se distingue sur la route par la signalétique indiquant une intersection.



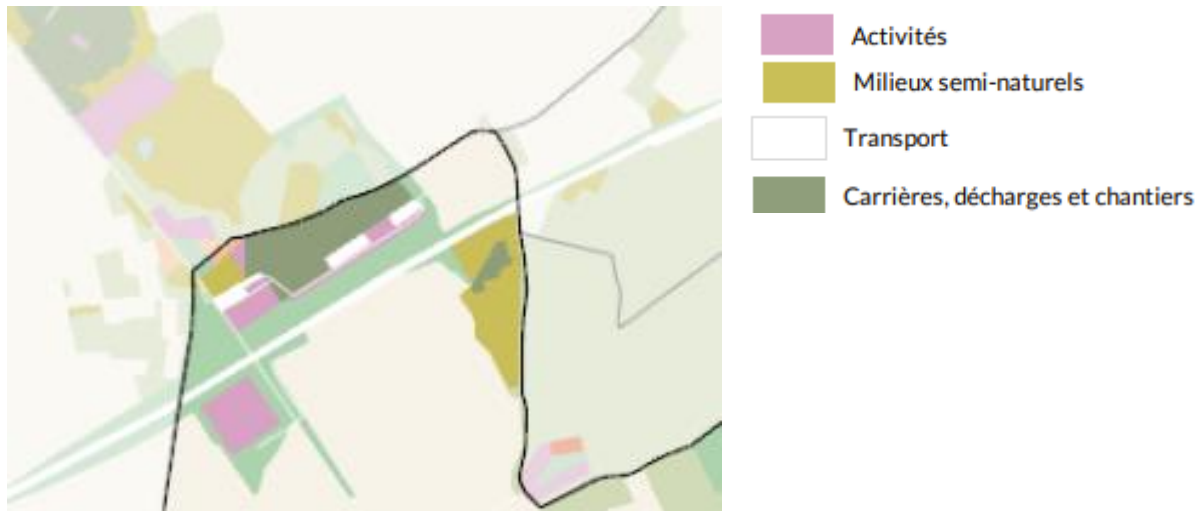
2. OCCUPATION DU SOL

Le site concerné par l'étude « Amendement Dupont » correspond au secteur Ac du PLU et recouvre une superficie d'environ 5,3 hectares.

Le secteur est aujourd'hui occupé par des constructions accueillant une ancienne activité de démonstration d'engins agricoles.

Environnement bâti :

Le Mode d'Occupation du Sol (MOS) identifie ce secteur comme urbanisé (carrière, activité, milieu semi-naturel, voirie et parc de stationnement).



Les constructions existantes sur le site sont identifiées au MOS.
Le classement en zone Ac est peu justifiable à ce jour.

Aussi, pour conforter l'aménagement du site et son avenir, il convient de permettre sa reconversion. Pour cela, l'aménagement du site sera effectué dans des conditions assez similaires à celles existantes actuellement, avec un retrait par rapport à l'ensemble des limites, des clôtures hautes permettant la sécurisation du site, mais également de dissimuler au mieux les bâtiments depuis la RN330.



III – CONTEXTE PAYSAGER

1. ÉLÉMENTS STRUCTURANTS DU PAYSAGE ET POINTS D'APPEL

a. Les volumes

Les principaux volumes qui structurent le paysage et lui apportent une « troisième dimension » sont les végétaux présents sur le site, que l'on distingue depuis les principaux axes de communication :

- Plantations en îlot dense : structurant le paysage et constituant des repères visuels. Ces îlots plantés par différentes strates végétales (arbres, arbustes, etc.) créent un effet visuel dense dans une animation naturelle.



Le site ne se situe pas sur le haut du plateau mais dans la pente de la butte témoin.

La végétation est plus ou moins âgée, certains arbres et arbustes sont apparus suite à la fin de l'extraction, d'autres sont en cours de déploiement. Cette végétation ponctue la zone, et la diversité de tailles et de gabarits produits un dynamisme paysager supplémentaire. Depuis les alentours du site, les éléments en volume environnants sont peu perceptibles.





Le site en continuité visuelle depuis le Sud de la commune de Monthyon, limitrophe au site, puisqu'il s'appuie à la fois sur des zones d'activités et sur les constructions existantes aux alentours.

b. Les lignes

Les lignes directrices du paysage sont dictées par :

- La route, d'envergures variables et ayant plus ou moins d'impacts sur le paysage du site et de son environnement.
- Les arbres et alignements d'arbres : leur impact visuel est important sur le site d'étude. Il est demandé un minimum de 10% d'espace de pleine terre. Il est également demandé à ce que les espaces libres de construction et de stationnement soient plantés ou engazonnés.

c. Les surfaces

Les surfaces forment des composantes paysagères jouant le rôle de « codes visuels ». Elles sont différentes d'un site à l'autre selon l'occupation de leur sol.

Les surfaces concernées sont pour l'essentiel :

- Les espaces en friches (végétation ou dépôt de gravats suite à l'ancienne activité du site)
- Les friches enherbées suite au manque d'entretien du site, puisqu'il n'est plus exploité.

Le site est clôturé par du grillage solide :



Pour des raisons de sécurité, des plots en béton ont été ajoutés, puisque le site n'est plus occupé. Ces plots permettent de dissuader des visiteurs illégaux.



d. Rapport volume/ligne de surface

D'une manière générale, le rapport entre les différentes composantes varie en fonction des situations. Depuis les voies de communication, le linéaire l'emporte, d'autant plus lorsque le tracé est rectiligne. Depuis la RN330, étant donné que le site d'étude est peu visible, les éléments visuels majeurs sont la ligne et le volume (axe routier et végétations aux abords).

À l'intérieur même du site, le rapport de forme entre volumes et surfaces n'est pas équilibré, de nombreux espaces sont dépourvus de verticalité dans le paysage, renforçant la planitude du site.

2. SÉQUENCES PAYSAGÈRES

Il s'agit de décrire les perceptions dynamiques du paysage, à travers l'œil d'un observateur automobiliste.



Le site, selon les points de vue depuis la RN330, plus ou moins visible. Le site est le plus visible en provenance de Monthyon, soit les secteurs urbanisés.

En effet, le secteur étant situé après la ligne TGV-Est et dans une pente, lorsque l'on arrive depuis le Sud du site, celui-ci n'est que faiblement visible. Il s'agit du carrefour qui interpelle légèrement l'œil sur le site.

IV – FONCTIONNEMENT / DYSFONCTIONNEMENT DU SITE

1. RISQUES ET NUISANCES

Le site n'est pas concerné par un risque d'inondation.

L'ensemble de la commune est concerné par un risque de retrait-gonflement des sols argileux d'alerte fort.



Le site est situé le long d'une canalisation de gaz nord-sud. Toutefois le retrait obligatoire de 35 mètres minimum limitera l'impact potentiel sur cette canalisation.

Une ligne électrique passe à proximité du site, mais aucune ne le traverse.

Aucun site référencé dans la base de données BASIAS n'est présent sur le site du projet.

Le site se situe en zone C du PEB, mais aucune construction à usage d'habitation n'est envisagée, puisqu'il s'agit d'un règlement adapté pour un usage d'activité économique uniquement.

2. ACCESSIBILITÉ ET SÉCURITÉ

a. Caractéristiques générales de la voie

La route nationale 330 traverse le territoire sur sa partie Nord-Sud. Elle permet de relier Senlis (A1) à l'A140 au niveau de Meaux.

b. Caractéristiques techniques de la voie

La RN330 comporte une 2x2 voies entre l'A140 et le croisement avec la RN3. Au-delà, la RN330 se présente en 1x1 voie. Elle traverse deux centres-villes : Saint-Soupplets et Le Plessis-Belleville, des champs et la forêt d'Ermenonville, et des zones d'activités. Son traitement est de type routier : enrobé noir, rives marquées au sol, accotements enherbés et arasés, rambardes de sécurités latérales sur certains secteurs, pas d'éclairage public.

Le site :

Le site est facilement accessible depuis la route nationale 330 situé le long de cette dernière. De plus, un accès est existant, et aucun autre arrêt n'est envisagé.

Des arrêts de bus se situent à proximité « Château Gaillard ».





Indication du secteur (avec ancienne activité d'indiquée).

c. Circulation et trafic routier

La RN330 sur ce secteur est limitée à 70kmh puisqu'il traverse un lieu de la commune de Penchard et de Monthyon.

V – PROJET – PARTI D'AMÉNAGEMENT

1. LES ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET D'URBANISME

Enjeux :

- Reconvertir et valoriser des terrains inexploités suite à l'arrêt de l'activité
- Favoriser l'économie du territoire

Objectifs :

Les zones UX ont pour objectif d'équilibrer emplois / population active. L'ouverture de nouvelles entreprises permettraient d'apporter une nouvelle offre d'emplois, mais également de services.

2. LE PARTI D'AMÉNAGEMENT

Pour être réalisé, le projet doit être compatible avec le règlement du zonage UX du Plan Local d'Urbanisme de Penchard, à la fois pour le permis de construire ou d'aménager en ce qui concerne le projet, mais aussi dans le cadre de demandes de permis de construire ou d'aménager modificatifs.

Or, l'article L.111-6 du code de l'urbanisme s'applique et impose un recul des constructions de 75 mètres depuis l'axe de la RN330 contraignant ce projet pour Penchard, il s'agit aussi pour la municipalité de s'engager dans le développement économique au niveau de son territoire.



Ainsi, l'objet de la présente étude « Amendement Dupont » est d'inscrire des préconisations permettant de déroger à la bande d'inconstructibilité du fait de la proximité avec la RN330, et donc d'assurer la réalisation de projets envisagés par la collectivité.

Néanmoins, l'implantation de nouvelles constructions doit porter une attention particulière sur les éventuels impacts paysagers. Le projet envisagé doit s'insérer dans leur environnement, et ne pas porter atteinte à l'image d'entrée de ville, notamment depuis la RN330 qui supporte une importante fréquentation.

3. LES ATOUTS/CONTRAINTES

- Un positionnement stratégique du secteur qui longe la RN330.
- Des surfaces non exploitées, facilement mobilisables afin d'assurer leur reconversion et leur valorisation.
- Des éléments paysagers pouvant être préservés afin de limiter les impacts visuels des projets et d'assurer la qualité paysagère.
- Des voies de bonne qualité (traitement routier, visibilité, gabarit, etc.) et des conditions de desserte sécurisée.
- Des nuisances sonores du fait de la proximité avec la RN330 : il ne s'agit pas forcément d'une réelle contrainte au vu de la destination future du secteur, qui n'accueilleront pas de nouvelles habitations.

VI – CONCLUSION ET PROPOSITIONS RELATIVES AU RÈGLEMENT DES ZONES

Cette étude « Amendement Dupont » s'inscrit dans une démarche :

- D'adaptation des règles d'urbanisme aux évolutions constatées sur le territoire,
- D'optimisation de la ressource foncière,
- De prise en compte des dispositions de l'article L.111-1-4 à travers les partis d'aménagement pour le projet.

Périmètre d'étude	Voies concernées	Zones concernées
Site anciennement CASE	RN330	Modifications à apport au sein de la zone UX après suppression de la zone Ac.

La notice explication reprend les modifications apportées :

- Le chapeau de zone
- Les occupations
- Les conditions de desserte par les réseaux publics
- Les gabarits et l'implantation des constructions
- Les aspects des constructions et de l'environnement proche
- Le stationnement
- Le résidu non bâti (espaces libres de construction)
- Le zonage pour la suppression du sous-secteur Ac