

DEPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE

Etude  
Loi  
Barnier

# Amponville La Chapelle-la-Reine



**PIECE N° 2.2 bis  
ETUDE ET  
JUSTIFICATIONS**  
(Article L111-8 du  
code de l'urbanisme).

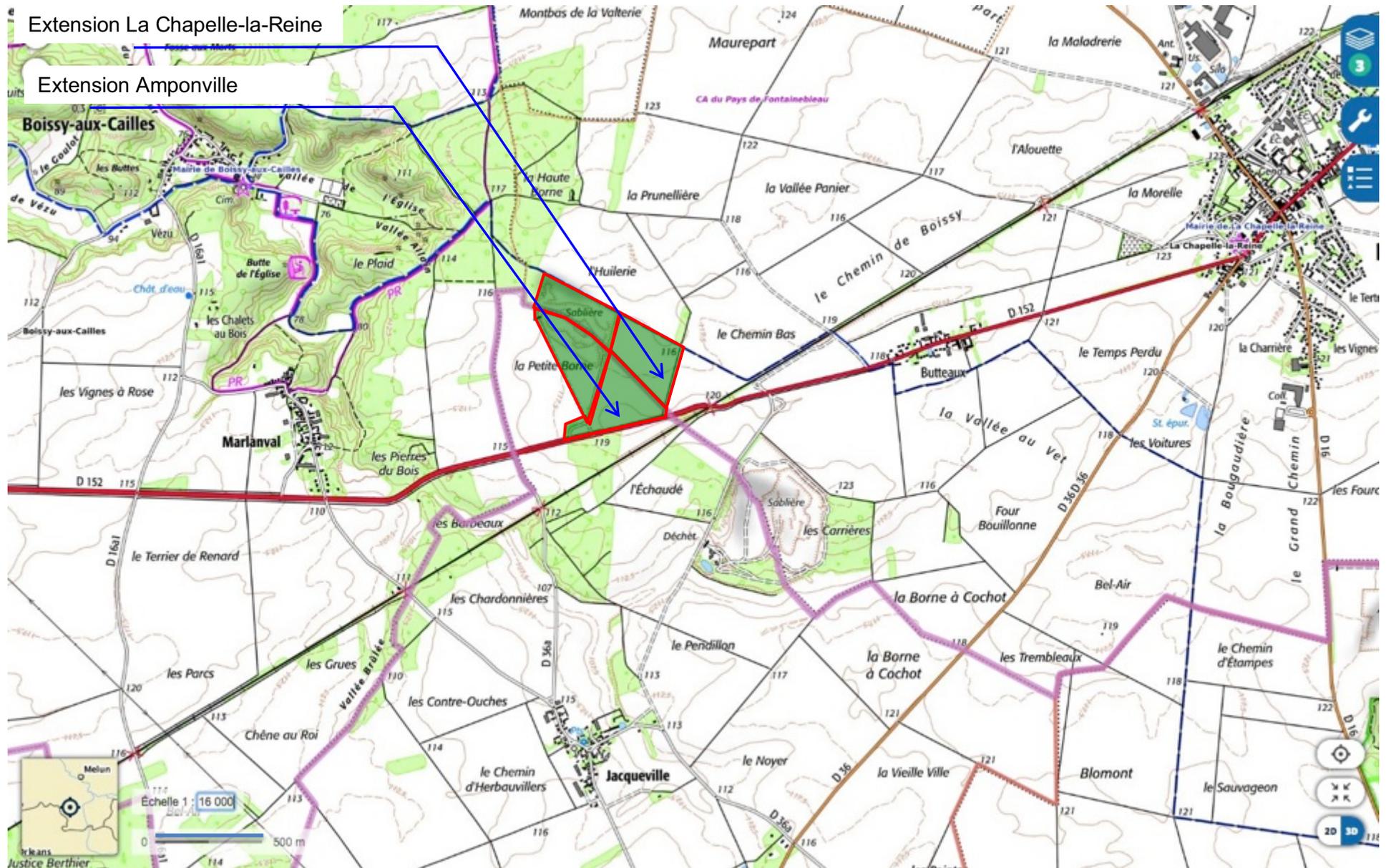
agence d'aménagement et d'urbanisme

**EU-RÉAL**

1041 emprises, rue Maréchal 77250 HOUILLIES  
Tel.: 01.60.70.25.08. Fax.: 01.60.70.29.20

VU pour être annexé à la délibération du :  
..... 2024

- Plan de situation de la carrière. Carte topographique de l'IGN, éditée ici au 1/25.000 è.

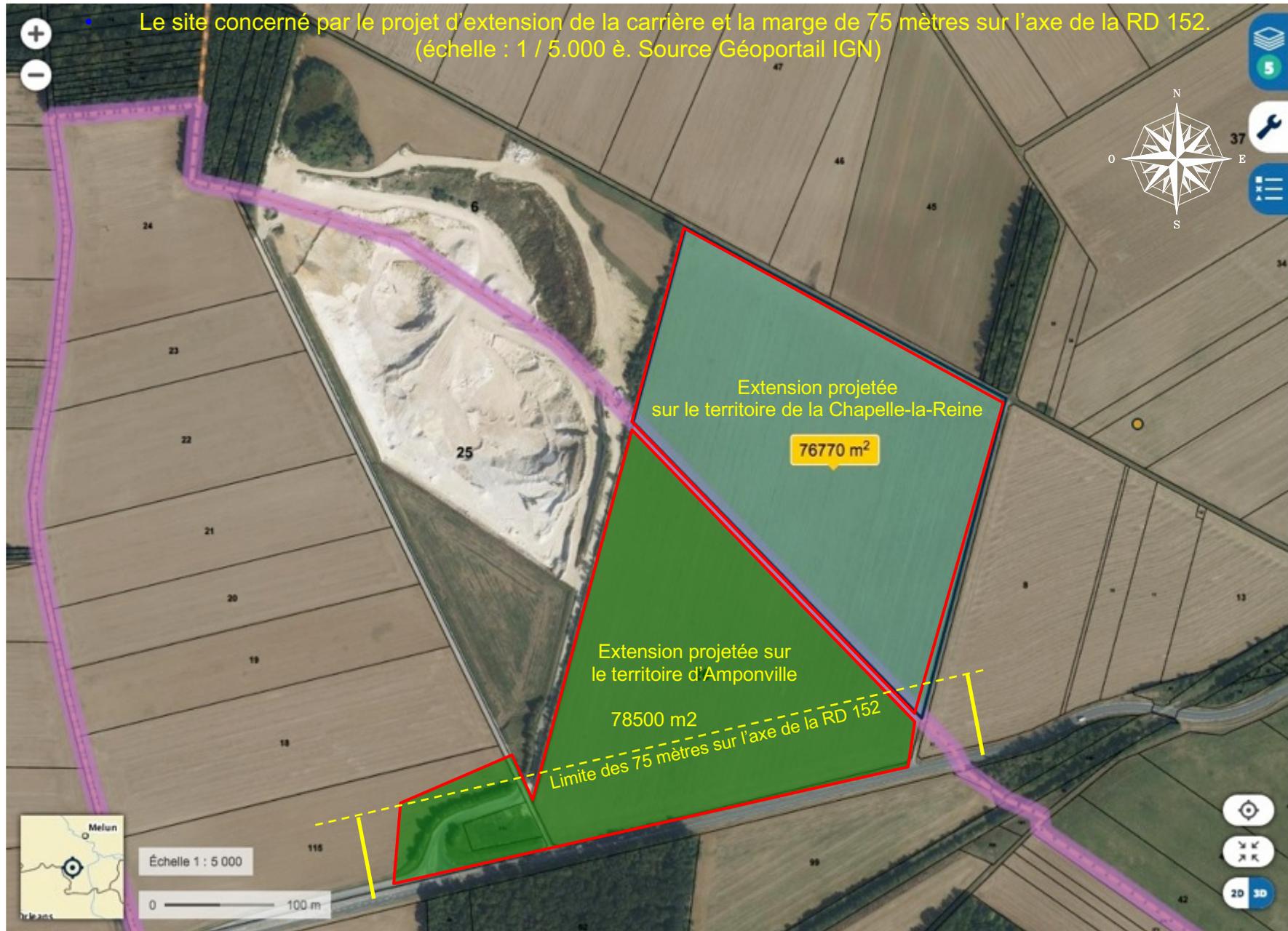


## SOMMAIRE

EXTENSION DE LA CARRIERE DE LA STE SAMIN - JUSTIFICATIONS RELATIVES A LA LOI BARNIER .....	4
I – RAPPEL DES TEXTES APPLICABLES .....	4
1.1 – LE CODE DE L’URBANISME .....	4
1.2 – LA CIRCULAIRE D’APPLICATION.....	5
II – EXPOSE DES DONNEES DU SITE ET DES ENJEUX DE SON AMENAGEMENT.....	8
2.1 – LE PROGRAMME PROJETE .....	8
2.2 – LES DONNEES DU SITE .....	11
2.3 – HISTORIQUE DE L’OCCUPATION DU SITE.....	12
2.4 – LES ENJEUX DE SON AMENAGEMENT .....	13
III – EXPOSE DU PARTI D’AMENAGEMENT RETENU .....	17
3.1 – AU REGARD DE LA SENSIBILITE DU SITE .....	17
3.2 – AU REGARD DES NECESSITES DE FONCTIONNEMENT DE L’INSTALLATION .....	18
IV – JUSTIFICATION DE LA PROCEDURE RETENUE .....	19
4.1 – DISPOSITIONS DU PLAN LOCAL D’URBANISME DE LA CHAPELLE-LA-REINE .....	19
4.2 – DISPOSITIONS DU PLAN LOCAL D’URBANISME D’AMPONVILLE.....	19
4.3 – JUSTIFICATION DU CHOIX DE LA PROCEDURE .....	23
V – JUSTIFICATION DU PROJET QUALITATIF AU REGARD DE LA LOI BARNIER.....	24
5.1 – LES NUISANCES .....	24
5.2 – LA SECURITE .....	25
5.3 – LA QUALITE DE L’ARCHITECTURE DE L’URBANISME ET DES PAYSAGES .....	28
ANNEXE : CIRCULAIRE D’APPLICATION DE LA LOI BARNIER.....	31

\*

\*           \*



## EXTENSION DE LA CARRIERE DE LA STE SAMIN - JUSTIFICATIONS RELATIVES A LA LOI BARNIER

### I – RAPPEL DES TEXTES APPLICABLES

#### 1.1 – LE CODE DE L’URBANISME

##### **Constructibilité interdite le long des grands axes routiers**

##### **Article L111-6**

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

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

##### **Article L111-7**

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.

##### **Article L111-8**

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

##### **Article L111-9**

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'Etat 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.

→ L'objectif de la présente étude est donc de prendre en compte les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale, ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages, de manière à pouvoir déroger à la marge inconstructible de 75 mètres par rapport à l'axe de la RD 152.

## 1.2 – LA CIRCULAIRE D’APPLICATION

- La circulaire no 96-32 du 13 mai 1996 expose les modalités d’application de l’article 52 de la loi no 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l’environnement.<sup>1</sup> Cette circulaire est transcrite in-extenso en annexe au présent rapport. Ses principes peuvent être résumés comme suit :

La circulaire traite successivement des objectifs (introduction), du champ d’application territorial de l’article L.111-1-4 (ndlr : devenu L111-6 et suivants), des conditions de la constructibilité, de l’inconstructibilité des marges de retrait et de l’entrée en vigueur de la loi. Au chapitre des « conditions de la constructibilité », la circulaire aborde l’élaboration d’un projet urbain et la traduction d’un projet d’aménagement dans un document d’urbanisme.

- Les principaux thèmes à traiter dans un projet urbain, la méthodologie à suivre, au regard de cette circulaire, sont les suivants :
  - il s’agit de conditionner l’urbanisation des entrées de ville à une réflexion globale sur la qualité des espaces et leur relation à l’environnement ;
  - il est recommandé d’organiser un partenariat (communes concernées, état, collectivités locales, acteurs privés, propriétaires) et d’encourager les démarches intercommunales ;
  - la démarche “projet urbain” devra procéder à un diagnostic finalisé du site ; une définition de sa vocation ; un choix des modalités de réalisation (acteurs, échéanciers ...) et de solutions opérationnelles.

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

### 1.2 1- Les critères de la qualité de l’urbanisation

La qualité que le législateur veut promouvoir s’apprécie au regard d’un certain nombre de critères qui témoignent des différents aspects que celle-ci peut prendre sans que l’énumération contenue dans la loi doive toujours être considérée comme une liste exhaustive.

La qualité s’apprécie au cas par cas, en fonction des caractéristiques des espaces concernés (intensité du trafic, configuration des lieux, paysage, plus ou moins grande proximité avec les espaces urbanisés...), et en laissant place à la définition d’un parti d’aménagement original. D’autres critères pourront donc être pris en compte et, sous réserve que ce parti puisse être dûment justifié et motivé, tous les critères retenus ne donneront pas nécessairement lieu au même niveau de prescriptions, selon la réalité à traiter.

1.2.1.1 - Les nuisances – Les dispositions proposées devront notamment répondre aux critères issus des dispositions de la loi « bruit » (no 92-1444 du 31 décembre 1992) et en particulier de son article 15. Cet article traite du classement des voies en fonction de leur trafic et de leurs émissions sonores, indique les contraintes que doit respecter l’urbanisation, et notamment les constructions, aux abords des voies bruyantes. Plus généralement, il s’agira dans tous les cas de rechercher les formes urbaines les plus efficaces pour protéger les riverains du bruit et de justifier à cet égard les dispositions proposées.

1.2.1.2 - La sécurité - La présence d’infrastructures routières ou autoroutières dans les tissus urbains pose des problèmes de sécurité liés au mélange des trafics de transit et des trafics locaux. Les réflexions engagées dans ces quartiers doivent être l’occasion d’étudier le profil en travers de la voie afin de mieux gérer l’interface entre trafic de transit et trafic local avec notamment l’implantation de contre-allées, et de carrefours, l’aménagement des traversées piétonnes, et d’arrêts pour les transports collectifs, le report des accès sur les voies collectrices ou sur les voies de desserte locale. De plus les accès des bâtiments et établissements situés dans les zones concernées doivent être organisés de façon à assurer la sécurité des usagers de la voie.

---

<sup>1</sup> Il s’agit ici d’une citation, celle d’un texte antérieur à la loi 13 décembre 2000, d’où l’appellation POS au lieu de PLU, et d’où l’ancienne numérotation du code.

1.2.1.3 - La qualité architecturale - Le souci de composition urbaine, la qualité des projets architecturaux et de leur intégration dans un projet urbain d’ensemble intégrant la globalité du site, la mise en valeur de partis architecturaux de traitement de l’axe ou de la zone concernée visant à lui donner une identité devront être clairement exprimés et explicités. Par ailleurs, le traitement de l’aspect extérieur des constructions devra inciter les constructeurs à choisir des matériaux, des couleurs, des formes qui adouciront l’impact visuel des constructions. L’impact visuel de la route devra également être pris en compte.

1.2.1.4 - La qualité de l’urbanisme et des paysages - La qualité de l’urbanisation doit s’apprécier au regard de la logique urbaine générale. Le nouveau quartier doit s’inscrire en continuité des autres quartiers existants, il doit lui-même prévoir ses connexions futures avec ces quartiers. La forme urbaine doit notamment être étudiée pour permettre d’intégrer la notion de mixité des fonctions urbaines et les potentialités d’évolution de ces quartiers.

L’organisation du front urbain le long de la voie revêtira une importance majeure en termes de paysage urbain. On devra donc veiller à ce que celui-ci soit organisé de manière satisfaisante par la position du bâti, l’ordonnement des bâtiments et la vision d’ensemble qu’ils offriront. Ces critères s’exprimeront alors dans les articles du règlement de POS et dans les documents graphiques (création d’un alignement, par exemple).

- Vues du site de la carrière actuelle depuis la RD 152 (prises depuis le sud ; source google street view) : Seul le talus planté, en limite Est de l’emprise, est visible, mais non l’exploitation de la carrière elle-même.





## II – EXPOSE DES DONNEES DU SITE ET DES ENJEUX DE SON AMENAGEMENT

### 2.1 – LE PROGRAMME PROJETE

- **Objectifs** : Source : cahier des charges de consultation des prestataires.
- « La carrière de la Petite Borne bénéficie d'un arrêté d'exploitation datant de 1994, renouvelé en 2006 pour une durée de 30 ans, soit une exploitation jusqu'en 2026 (20 ans d'exploitation plus 10 ans de remise en état). L'exploitation du site arrive donc à son terme et a récemment connu une augmentation importante de son activité, atteignant les tonnages maximums autorisés (180kt/an). Cette évolution est à la fois liée à la fourniture de nouveaux clients industriels verriers par SAMIN, ainsi qu'à un basculement d'un client important approvisionné historiquement depuis le site de Ronceveau.

Afin de pérenniser l'approvisionnement de ses clients, la Société SAMIN a donc mené une campagne de prospection, procédé à des acquisitions foncières et réalisé les études permettant de solliciter une demande d'extension et de prolongation de la carrière sur les terrains voisins présentant les gisements nécessaires (Dossier de demande d'autorisation environnementale unique). »

« A noter également que la carrière de la Petite Borne est localisée dans le schéma régional des carrières au sein d'une zone spéciale de recherches et d'exploitation de carrières de sables et de grès industriels. Par ailleurs, le Schéma Régional Directeur d'Ile-de-France (SDRIF) approuvé en 2013 reconnaît ce site comme gisement d'enjeu national et européen pour la silice industrielle (Bocage Gâtinais).»

- Le programme (voir le schéma page suivante) : demande d'extension de la carrière, déposée par la Sté SAMIN, dont les caractéristiques sont les suivantes :

<b>- CARACTERISTIQUES -</b>	
<b>A : Autorisation D : Déclaration</b>	
Activité concernée	Exploitation de carrière des sables de Fontainebleau
Rubriques ICPE sollicitées	<b>A : 2510-1</b> : Exploitation de carrière de sables <b>D : 2515-1</b> : Installation de traitement de produits minéraux (crible mobile) d'une puissance maximale de 150 kW
Rubriques Loi sur l'eau sollicitées	D : 1.1.1.0 : Sondage, forage ; [...] (réseau de surveillance). D : 1.3.1.0 : Prélèvement dans une ZRE < 8 m <sup>3</sup> /h
Durée de la demande	30 ans, dont 20 ans d'extraction et 10 ans dédiés au réaménagement
Surface demandée	29 ha 33 a 98 ca
Surface exploitable	26 ha 48 a 45 ca
Rythme d'extraction	Tonnage maximum extrait par an : 350 000 tonnes Tonnage moyen extrait par an : 250 000 tonnes
Rythme d'apport de matériaux inertes extérieurs	Volume moyen par an : 170 000 m <sup>3</sup> /an

- Pour Amponville : Il s'agit d'une extension du secteur Nd, concernant la carrière d'exploitation de sables siliceux, de la Sté SAMIN et située au lieu-dit La Petite Borne, pour une superficie de l'ordre de 7,85 ha mesurée sur plan cadastral.

- Pour La Chapelle-la-Reine : Il s'agit d'une extension du secteur Ac, concernant la carrière d'exploitation de sables siliceux, de la Sté SAMIN et située au lieu-dit La Petite Borne, pour une superficie de l'ordre de 7,75 ha mesurée sur plan cadastral.

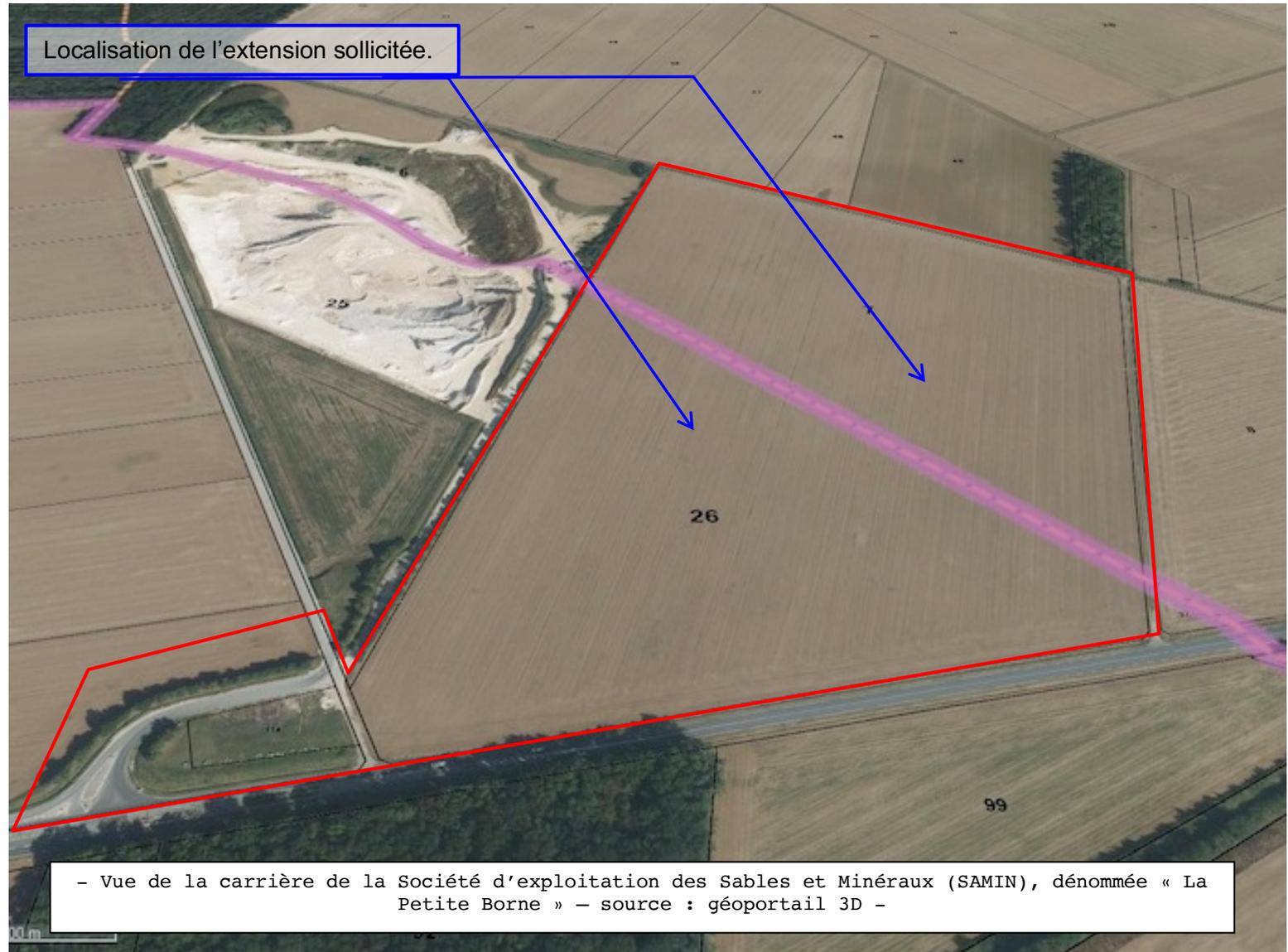
\*

\* \*

• Ce projet, afin de pérenniser son activité sur le site de la Petite-Borne, est de poursuivre l’alimentation de l’usine de Roncevaux située à 13 km, et d’optimiser la coordination du réaménagement avec l’avancement de l’extraction.

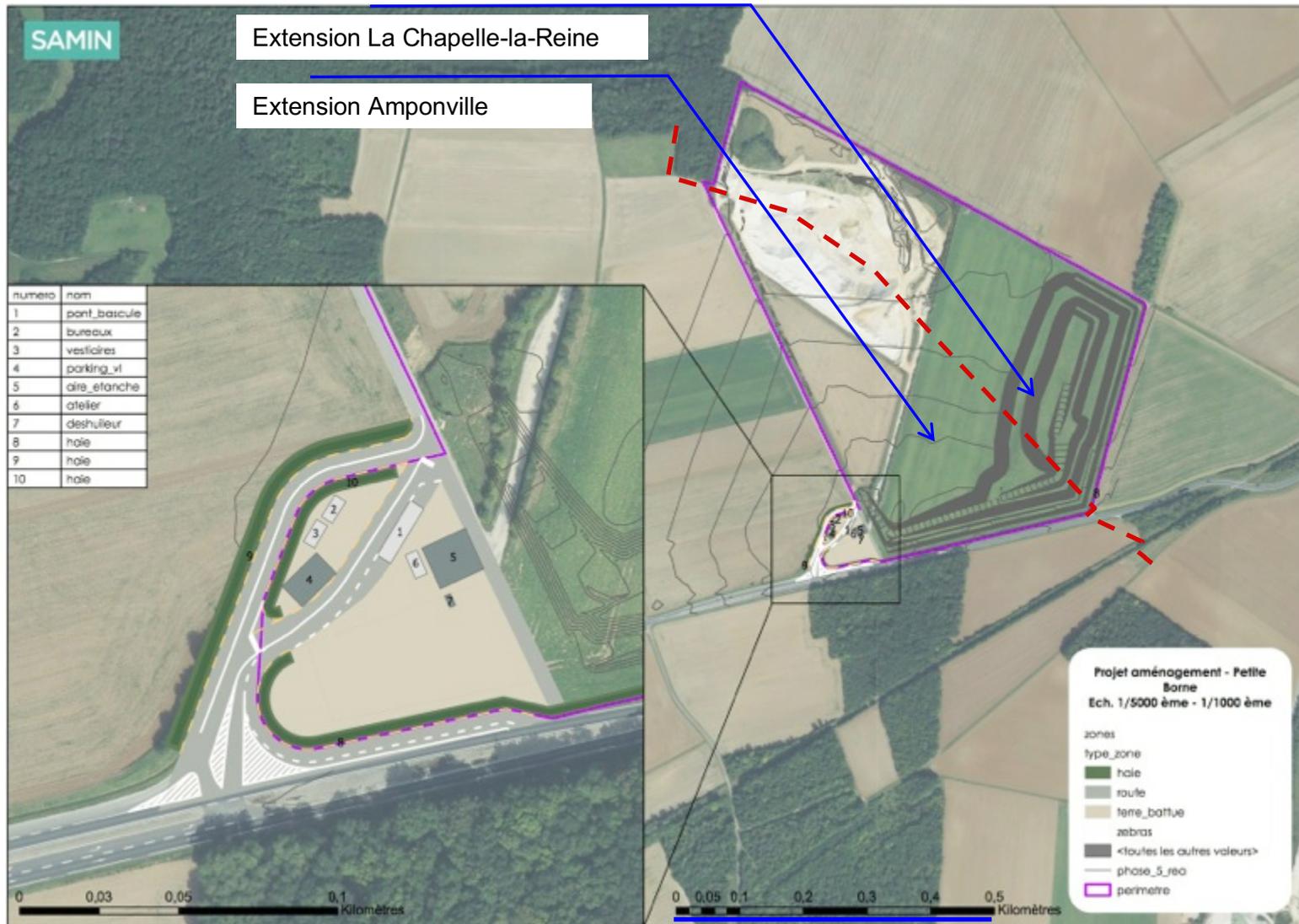
La Sté SAMIN souhaite :

- renouveler son autorisation sur les 13 ha 92 a 87 ca actuellement autorisés ;
- étendre son autorisation d’exploiter sur 15 ha 41 a 11 ca supplémentaires de terrains agricoles ;
- approfondir la cote minimale de fond de fouille autorisé, de 79 à 70 m NGF ;
- augmenter le rythme d’extraction à 250 000 t/an en moyenne et 350 000 t/an max ;
- augmenter sa capacité d’accueil de matériaux inertes extérieurs à 170 000 m3/an, pour optimiser le réaménagement de la carrière et permettre un retour au plus proche de la topographie initiale ;

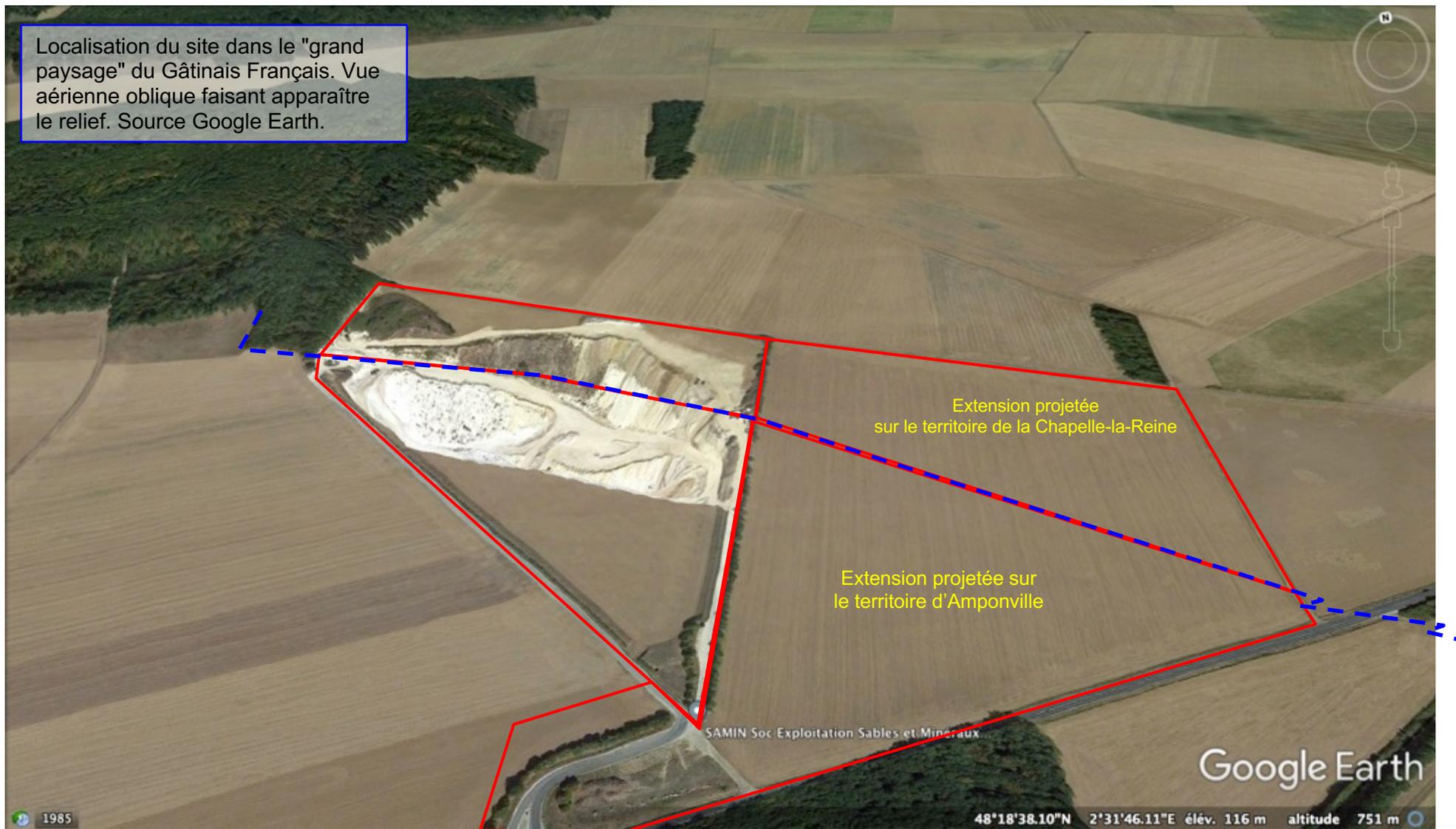


- installer un crible d’une puissance maximale de 150 kW, uniquement en cas d’évolution des cahiers des charges clients.

- Programme d’extension de la carrière. Photo aérienne de l’IGN, éditée ici au 1/10.000 è.



## 2.2 – LES DONNEES DU SITE



- Ce projet, d'une surface totale de 15,53 ha en tout, se situe sur des parcelles aujourd'hui cultivées. Le terrain est situé en limite Est de l'exploitation actuelle. Il fait partie d'un grand plateau agricole, caractéristique du paysage tabulaire du Gâtinais, et jouxte le massif forestier de la Haute-Borne, rattaché à la zone NATURA 2000 « Massif de Fontainebleau » FR1100795 (Zone Spéciale de Conservation) et FR1110795 (Zone de Protection Spéciale).

## 2.3 – HISTORIQUE DE L'OCCUPATION DU SITE



La carrière concernée, dans le réseau des parcelles agricoles, telle qu'elle est apparue à la fin des années 1990. Source Géoportail de l'IGN.

**Identifiant de la mission :** A99S00772  
**Identifiant du cliché :**  
IGNF\_PVA\_1-0\_1999-06-24\_CA99S00772\_1999\_FR9040\_0228  
**Numéro :** 228  
**Date de prise de vue :** 1999-06-24  
**Echelle :** 1 / 30454  
**Type de cliché :** Argentique  
**Cliché :** Couleur  
**Orientation du nord :** -90 °

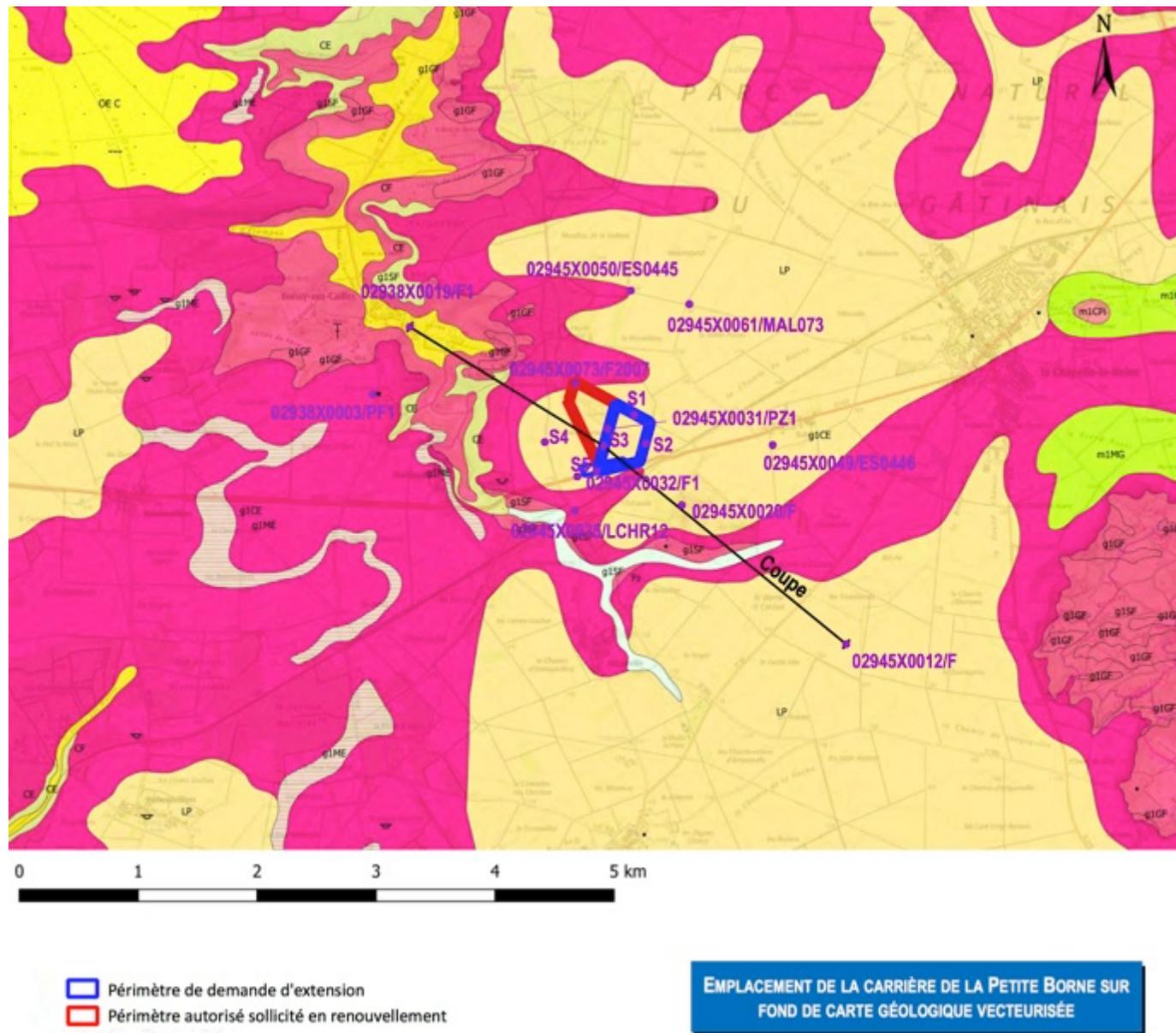
Télécharger

Commander ↗

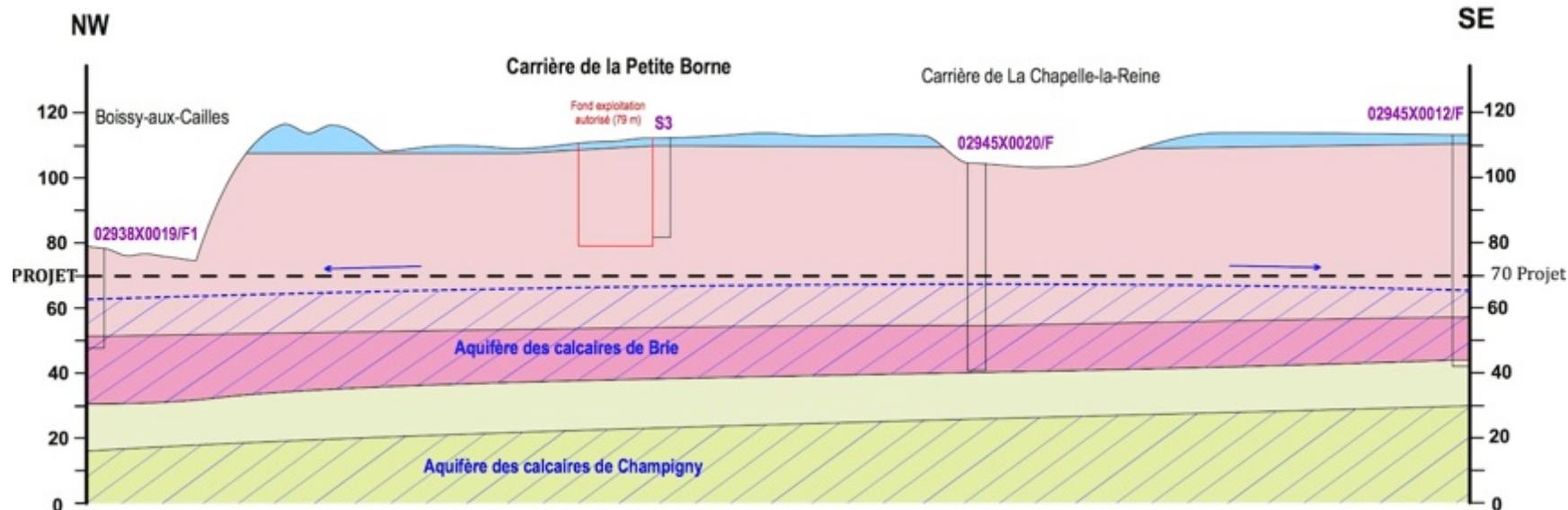
N  
O E S

## 2.4 – LES ENJEUX DE SON AMENAGEMENT

- Le milieu physique : Ci-dessous, localisation de la coupe A – B. Source : étude d’impact, page 41.



- Coupe géologique. Source : étude d’impact, page 43.



- La **carrière de la Petite Borne** est située au cœur du plateau du Gâtinais d’une altitude moyenne d’environ 115 m NGF. L’emplacement de la carrière et une coupe géologique et hydrogéologique locale est présentée ci-dessus. Cette coupe a été établie par GéoPlus-Environnement, notamment sur la base des forages possédant un log géologique.

Des ouvrages BSS (Banque du Sous-Sol) sont présents sur le site de la carrière et dans ses environs. Ceux-ci possèdent des informations géologiques comme des colonnes lithostratigraphiques vérifiées (logs). Lors de la recherche de matériaux de novembre 2017, 5 sondages géologiques ont été réalisés sur le site de la Petite Borne. Les sondages ont été réalisés par ECR Environnement Ile-de-France, pour le compte de SAMIN.

Les sondages de reconnaissances indiquent une épaisseur moyenne théorique des limons à 1,06 m avec des variations de 0,5 à 2 m. Ces limons recouvrent les Calcaires d'Étampes qui ont une épaisseur moyenne de 5,34 m, avec des variations de 3,29 m à 7,11 m. Ces dépôts constituent les matériaux de découverte. Les Sables de Fontainebleau ont une épaisseur d’au moins 27,5 m.

La profondeur des sondages n’a pas permis de connaître l’épaisseur totale de la couche. Il est tout de même possible d’admettre que les épaisseurs sont du même ordre qu’au niveau de la carrière actuelle, donc d’environ 50 m. Ces sondages montrent que des bancs de grès sont présents de manière très discontinue au sein des Sables de Fontainebleau. En effet, malgré une forte proximité géographique, le nombre et la localisation de ces bancs de grès dans les sables sont hétérogènes. Les épaisseurs de ces bancs de grès varient de 0,5 à 2,5 m.



• Le milieu naturel :

Le Référentiel Régional Pédologique (RRP) de l'Ile-de-France à l'échelle 1 : 250.000, disponible en ligne sur le site de l'INRA, montre la présence de deux unités cartographiques de sol (UCS) au sein de l'emprise du projet :

- Les plateaux céréaliers très larges du Gâtinais Beauceron et du Gâtinais pauvres, de limons sur calcaire Bartonien et de limons sur grès (UCS n°51) ;
- Les plateaux céréaliers de Château-Landon et les pentes cultivées plus ou moins boisées et dispersées sur l'ensemble du Gâtinais, de calcaire Bartoniens.

Les sols de la zone d'étude sont de bonne qualité pour l'agriculture mais sont sensibles à la pollution de surface. Il existe deux anciens sites de pollution avérée à proximité du projet dont un à environ 500 mètres au Sud de l'emprise du projet qui est soumis à une servitude d'utilité publique d'usage des sols et d'accès à des piézomètres. On notera que la totalité du site d'extension est concerné par des cultures intensives.

NOTA BENE : Précisons qu'aucun milieu aquatique (lotique<sup>2</sup> ou lenticque<sup>3</sup>) n'est ici présent sur le site.

• Le milieu humain :

Les habitations au niveau du plateau du Gâtinais Sud sont regroupées en villages et hameaux, répartis de façon régulière sur le territoire. Néanmoins de rares maisons isolées existent dans les environs du projet, telle une maison isolée et habitée, située entre Marlanval et le projet au bord de la RD 152.

La commune de La Chapelle-la-Reine est la plus habitée du plateau. Sa zone d'activité constitue la principale dynamique de cette partie du plateau du Gâtinais Sud. Depuis une trentaine d'années, l'urbanisation s'est surtout développée dans le bourg et la périphérie de La Chapelle-la-Reine. Les villages et hameaux des environs ont conservés des habitations plus traditionnelles, souvent des corps de fermes réaménagés.

Les activités sont dominées par l'agriculture, orientée majoritairement vers la production céréalière, et l'activité extractive de la silice. Quelques espaces industriels existent néanmoins, comme l'usine Bessier de peintures et d'enduits à La Chapelle-la-Reine.

L'axe routier principal est la RD 152 et traverse le plateau d'Ouest vers le Nord-Est, en reliant Malesherbes et Fontainebleau. L'autoroute A6 traverse le plateau du Sud-Est vers le Nord et passe entre les villages de la Chapelle-la-Reine et d'Ury, à l'Est du site de la Petite Borne. Les autres routes ont un rôle de desserte locale. La voie ferrée qui traverse le plateau d'Ouest en Est, est désaffectée. (Etude d'impact page 146).

- Le paysage aux alentours du projet est caractérisé par un relief très doux, de transition entre le plateau et le vallon sec de Boissy-aux-Cailles occupé par des terrains agricoles de grandes cultures. Des écrans visuels naturels formés par des boisements, des bosquets et des alignements d'arbres le long de la voie ferrée limitent toutefois la visibilité de la carrière, située par ailleurs à l'écart des habitations et des enjeux patrimoniaux.

Le site se trouve à proximité de la RD 152, offrant une grande visibilité de la carrière. Néanmoins les aménagements de merlons végétalisés et de haie présents en bordure du site réduisent très fortement cette visibilité. La sensibilité visuelle et paysagère du projet peut être, cependant, considérée comme **moyenne** en raison de sa présence au sein du PNR du Gâtinais français. (Etude d'impact page 150).

---

<sup>2</sup> L'écologie de système lotique est l'étude des interactions biotiques et abiotiques dans les flux d'eaux courantes continentales.

<sup>3</sup> Un écosystème **lenticque** (ou lénitique) est constitué d'un biotope et des êtres vivants propres aux d'eaux calmes à renouvellement lent (lacs, marécages, étangs, mares, etc.).

• « Les habitations les plus proches de la zone d’étude sont (Etude d’impact page 160) :

- Le hameau de Marlanval à environ 1 110 m à l’Ouest de la zone d’étude ;
- Le hameau de Jacquville à 1 240 m au Sud de la zone d’étude ;
- Les premières habitations de Boissy-aux-Cailles situées à 1 320 m au Nord-Ouest de la zone d’étude ;
- Le hameau de Butteaux à 970 m au Sud-Est de la zone d’étude ;
- L’habitation située près de la RD 152 à 870 m au Sud-Ouest de la zone d’étude ;
- Les habitations de « Chalets au Bois » situées à 1 470 m à l’Ouest de la zone d’étude ;
- Les habitations situées près de la Vallée Brulée à 1 160 m au Sud-Ouest de la zone d’étude.

Ces habitations seront les plus sensibles au bruit et aux vibrations (notamment en cas de mise en œuvre de tirs de mines) émises par le projet. Ces données indiquent que les environs de la zone d’étude se trouvent dans un environnement rural caractérisé par un habitat faible et dispersé, où les communes sont regroupées au sein de communautés. »

\*

\* \*



### III – EXPOSE DU PARTI D'AMENAGEMENT RETENU

#### 3.1 – AU REGARD DE LA SENSIBILITE DU SITE

- Il ressort de l'analyse du site que les **impacts bruts négatifs les plus significatifs** sont les suivants : (étude d'impact, page 266).
  - Le risque de pollution des eaux souterraines et des captages AEP alentours ;
  - Le risque de perturbation du milieu biologique (faune/flore).
  - L'augmentation du trafic routier sur la RD 152 et les gênes associées ; La vulnérabilité des terrains vis-à-vis d'une pollution ;
  - L'impact sur les populations environnantes en raison du bruit, de la poussière, des vibrations et du trafic routier notamment ;
  - Le risque induit par les vibrations associées aux tirs de mine sur les réseaux environnants (RD 152 et conduite enterrée Orange, voie ferrée) ;
  - L'impact sur les chemins ruraux, de promenades et randonnées.

- Scénarios envisagés :

- *Poursuite de l'activité de carrière*

La poursuite de l'exploitation va permettre le **maintien d'une activité et des emplois** sur les communes de La Chapelle-la-Reine et d'Amponville mais également de **valoriser les ressources minérales**.

L'autorisation projetée prévoit une production annuelle maximale de 350 000 tonnes par an pendant 30 ans. Cette production permettra d'assurer la fourniture en sables de bonne qualité pour l'usine SAMIN de Roncevaux, les marchés historiques et de nouveaux marchés à venir.

Par ailleurs, la poursuite de l'accueil de déchets inertes extérieurs permettra de valoriser ces matériaux pour réaliser le réaménagement du site et en évitant de les envoyer vers des Installations de Stockage de Déchets Inertes (ISDI).

- *Extension du périmètre autorisé*

L'extension de l'exploitation va permettre de valoriser les ressources minérales d'un gisement classé en zone spéciale de recherche et d'exploitation de carrières de sables et de grès industriels par le décret du 10 mai 1966 (Cf. § 6.5).

Par ailleurs, à la différence du projet de réaménagement actuel, le nouveau projet de réaménagement est bien plus favorable à la biodiversité.

- Plusieurs solutions alternatives ont été envisagées :

- Alternative par d'autres produits
- Alternative par une autre carrière
- Alternative par un autre projet d'ouverture de carrière

**Les différentes alternatives à ce projet envisagées par SAMIN se sont révélées inopérantes pour assurer la pérennité de l'approvisionnement des industries verrières fournies aujourd'hui depuis le site de Petite Borne, en particulier par l'absence de sables extra-siliceux de qualité équivalente.**

### 3.2 – AU REGARD DES NECESSITES DE FONCTIONNEMENT DE L'INSTALLATION

- Principe général d’installation et de fonctionnement

- Alimentation électrique

L’alimentation en électricité de la carrière (atelier, magasin, pont-bascule, locaux sociaux) est assurée par un groupe électrogène, à l’abri dans un container.

- Ravitaillement des engins

Une cuve enterrée de 10 m3 de fioul est présente sur la carrière et permet le ravitaillement des engins à l’aide d’une pompe de distribution (débit réel de 2 m3/h), au niveau de l’aire étanche. Cette cuve sera déplacée à proximité de la nouvelle aire étanche.

- Réparation, entretien et lavage des véhicules

L’entretien des engins sera réalisé dans un atelier équipé d’un sol bétonné muni d’un caniveau qui draine les écoulements vers le débourbeur/déshuileur. Les huiles neuves sont stockées sur rétention, dans des fûts de 200 L.

- Locaux du personnel

Un bâtiment abritant les locaux du personnel est situé à l’entrée de la carrière. Il comprend des bureaux, des vestiaires, un réfectoire et des sanitaires (assainissement autonome).

- Pont bascule

Un pont bascule est installé au niveau de l’accès du site. Tous les camions d’accueil de déchets inertes pèseront en entrée et en sortie sur le pont bascule.

Pour les éventuels camions chargeant des matériaux en départ direct clients, ils se pèseront en entrée sur le pont bascule et seront chargés par des engins équipés de pesons à précision commerciale.

Pour ce qui concerne les camions faisant le brouettage entre le site de Petite Borne et l’usine de traitement de Roncevaux, les camions ne passeront pas sur le pont bascule de Petite Borne. Ils continueront d’être chargés par des engins équipés de pesons à précision commerciale et pèseront à l’arrivée sur le site de Roncevaux sur le pont bascule.

\*

\*      \*



numero	nom
1	pont_bascule
2	bureaux
3	vestiaires
4	parking_vl
5	aire_etanche
6	atelier
7	deshuileur
8	haie
9	haie
10	haie

Numéro	Nom	Hauteur
1	Pont-bacule	0 m
2	Bureaux	4 m
3	Vestiaires	4 m
4	Parking VL	0 m
5	Aire étanche	0 m
6	Atelier	4 m
7	Deshuileur	0 m
8	Haie	> 4 m
9	Haie	> 4 m
10	Haie	> 4 m

## IV – JUSTIFICATION DE LA PROCEDURE RETENUE

### 4.1 – DISPOSITIONS DU PLAN LOCAL D’URBANISME DE LA CHAPELLE-LA-REINE

Il s’agit d’une « mise en compatibilité sur déclaration de projet » du plan local d’urbanisme, qui modifie le PLU sur les points suivants ;

- Projet d’aménagement et de développement durables :
- Son examen indique que le projet ne le remet pas en cause, compte tenu du fait qu’il a été précisé sur plusieurs points, concernant la gestion des espaces naturels et agricoles, à l’occasion d’une précédente mise en compatibilité du PLU (concernant la carrière SIBELCO).

Page 6 : Afin de préserver un juste équilibre entre habitat et emploi, renforcer l’attractivité économique du territoire (notamment de la ZAE *et des exploitations de carrières*).

Page 10 : Protéger les espaces naturels (agricoles, forestiers, arbres remarquables, ...) de la Commune. *Permettre une extension des carrières de sables siliceux, sous réserve d’une remise en état agricole et naturelle du site après exploitation.*

Page 17 : Conforter l’activité agricole, patrimoine de la Commune, *notamment par la remise en culture d’une partie du site d’exploitation des carrières après réaménagement.*

Il apparaît, au vu des thématiques rappelées ci-dessus, que le PADD a dû être précisé en ce qui concerne la gestion des espaces naturels et agricoles, au profit de l’extension de la carrière.

- Rapport de présentation :

Le rapport de présentation est complété par un volume spécifique à cette mise en compatibilité. Il comporte les analyses et justifications nécessaires, concernant principalement l’évaluation environnementale, ainsi que la mise en œuvre de la dérogation à l’amendement Dupont.

- Règlement :

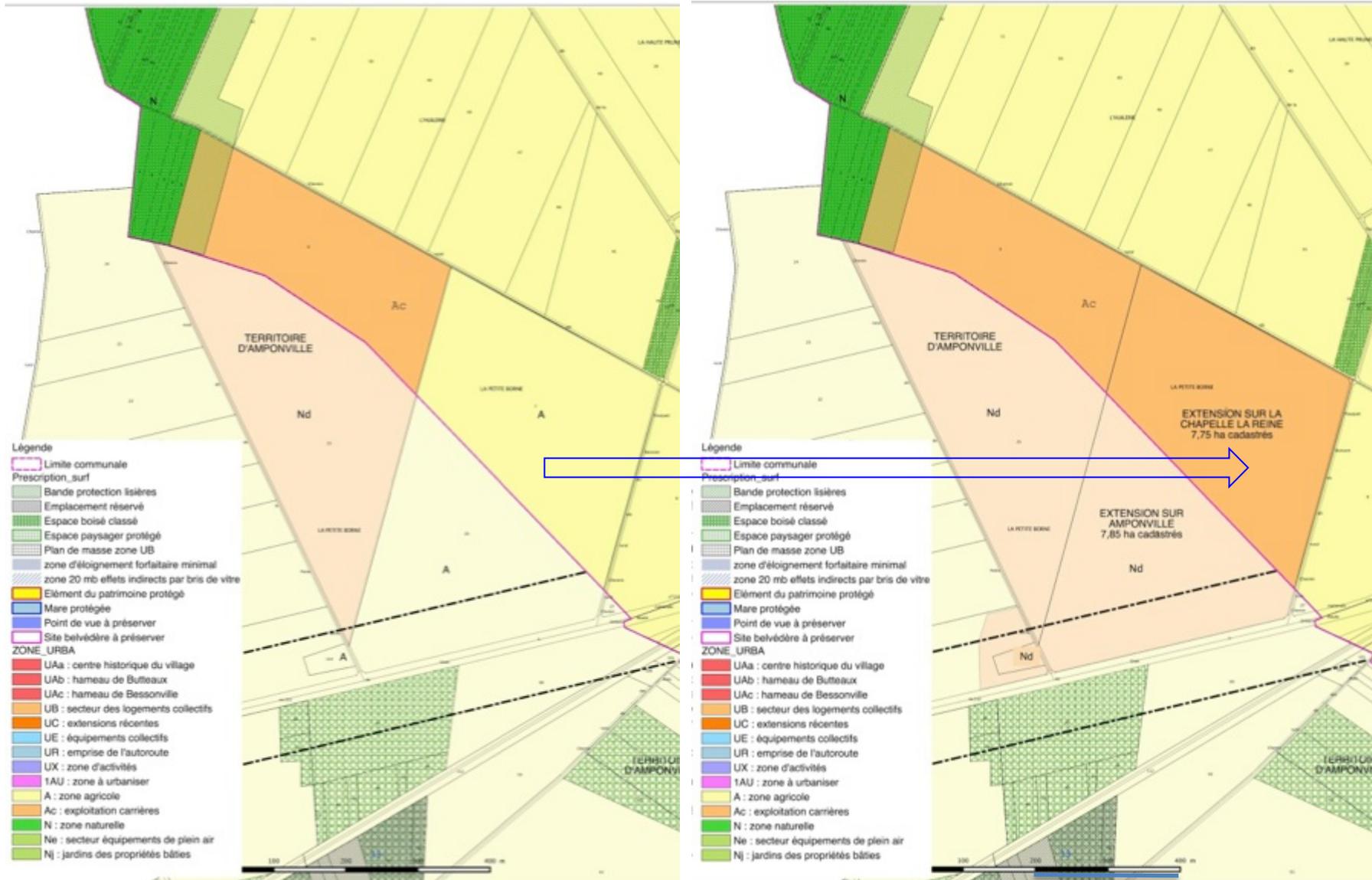
On a, actuellement, les dispositions suivantes (page 69), au titre des occupations du sol autorisées :

- L’ouverture de carrières, à condition que les modalités d’exploitation et de remise en état des sols, fixées par l’autorisation d’ouverture, permettent la réutilisation du territoire exploité pour la remise en culture. De façon générale, pour l’ouverture de nouvelles carrières, les modalités d’exploitation et de remise en état des sols privilégient une réutilisation du territoire exploité proche de son état initial. La remise en état après exploitation pourra s’accompagner de la création de bassins de retenue prévus par les études préalables. Une attention particulière devra être portée sur le traitement de l’évacuation des eaux de ruissellement.
- Les constructions et installations nécessaires à l’exploitation du sous-sol. → *Autoriser une marge de recul nulle pour la carrière elle-même et un retrait de 45 m minimum par rapport à l’axe de la RD 152 pour les infrastructures et superstructures.*

Aucun autre complément n’est a priori nécessaire, par rapport au règlement approuvé de la précédente mise en compatibilité du PLU. Une correction mineure avait été apportée à la demande du CRPF lors de la précédente mise en compatibilité :

<p>"La plantation de nouveaux arbres en nombre égal à ceux supprimés" : ce type de compensation n’est pas adapté à un milieu boisé ; c’est pourquoi on raisonne habituellement en matière de surface. Enfin, il semble important de préciser que les essences implantées doivent être adaptées au changement climatique et ne pas faire l’objet de pathologie connue (le frêne et la chalarose ...).</p>
--

- Plan de zonage du plan local d’urbanisme : (extrait au 1/ 8.000 è, avant - après). [Extension de 7,75 ha du secteur Ac sur le territoire de La Chapelle-la-Reine.](#)



## 4.2 – DISPOSITIONS DU PLAN LOCAL D'URBANISME D'AMPONVILLE

Il s'agit d'une « mise en compatibilité sur déclaration de projet » du plan local d'urbanisme, qui modifie le PLU sur les points suivants ;

- Projet d'aménagement et de développement durables :

- Il apparaît, au vu des thématiques abordées, que le PADD devra être nuancé et complété en ce qui concerne la gestion des espaces naturels et agricoles, au profit de l'extension de la carrière de la Petite Borne. Ce point justifie ainsi le recours à une procédure de mise en compatibilité du PLU.

Page 10 : Avec de vastes terrains de cultures couvrant le territoire de la commune et deux carrières exploitées, il conviendra de : prévenir et lutter contre toute forme de pollution et de dégradation des propriétés du sol et du sous-sol en sensibilisant et en contrôlant les activités qui y sont liées.

Page 14 : L'agriculture : Cette activité doit rester une activité économique majeure. Pour cela, il convient de : protéger les terres agricoles. En facilitant les accès et en conservant l'utilisation des sols, en étant vigilant sur le maintien de la bonne qualité des terres.

Page 14 : L'exploitation des ressources du sous-sol : Pérenniser l'exploitation des deux carrières à ciel ouvert au nord de la commune aux lieux-dits « Les carrières » et « la Petite Borne » sans toutefois en augmenter l'emprise d'une manière significative.

- Rapport de présentation :

Le rapport de présentation est complété par un volume spécifique à cette mise en compatibilité. Il comporte les analyses et justifications nécessaires, concernant principalement l'évaluation environnementale, ainsi que la mise en œuvre de la dérogation à l'amendement Dupont.

- Règlement :

Actualisation, en tant que de besoin, des règles applicables dans le secteur Nd. On a, actuellement, les dispositions suivantes (pages 36 et suivantes), au titre des occupations du sol autorisées : Le secteur Nd situé au nord du territoire communal, permet l'exploitation de carrières en raison de l'importance et de la richesse des gisements. L'exploitation de ces gisements devra être menée de telle sorte qu'à son terme, ou par tranches, la zone puisse être remise en culture et reboisées. Le secteur Nd est concerné par : l'article L.111-1.4 du code de l'urbanisme. A ce titre, ce secteur zone ne fait pas l'objet de prescriptions particulières, aussi l'article L.111-1.4 génère une bande inconstructible de 75 mètres dont la traduction réglementaire se trouve à l'article N 6.

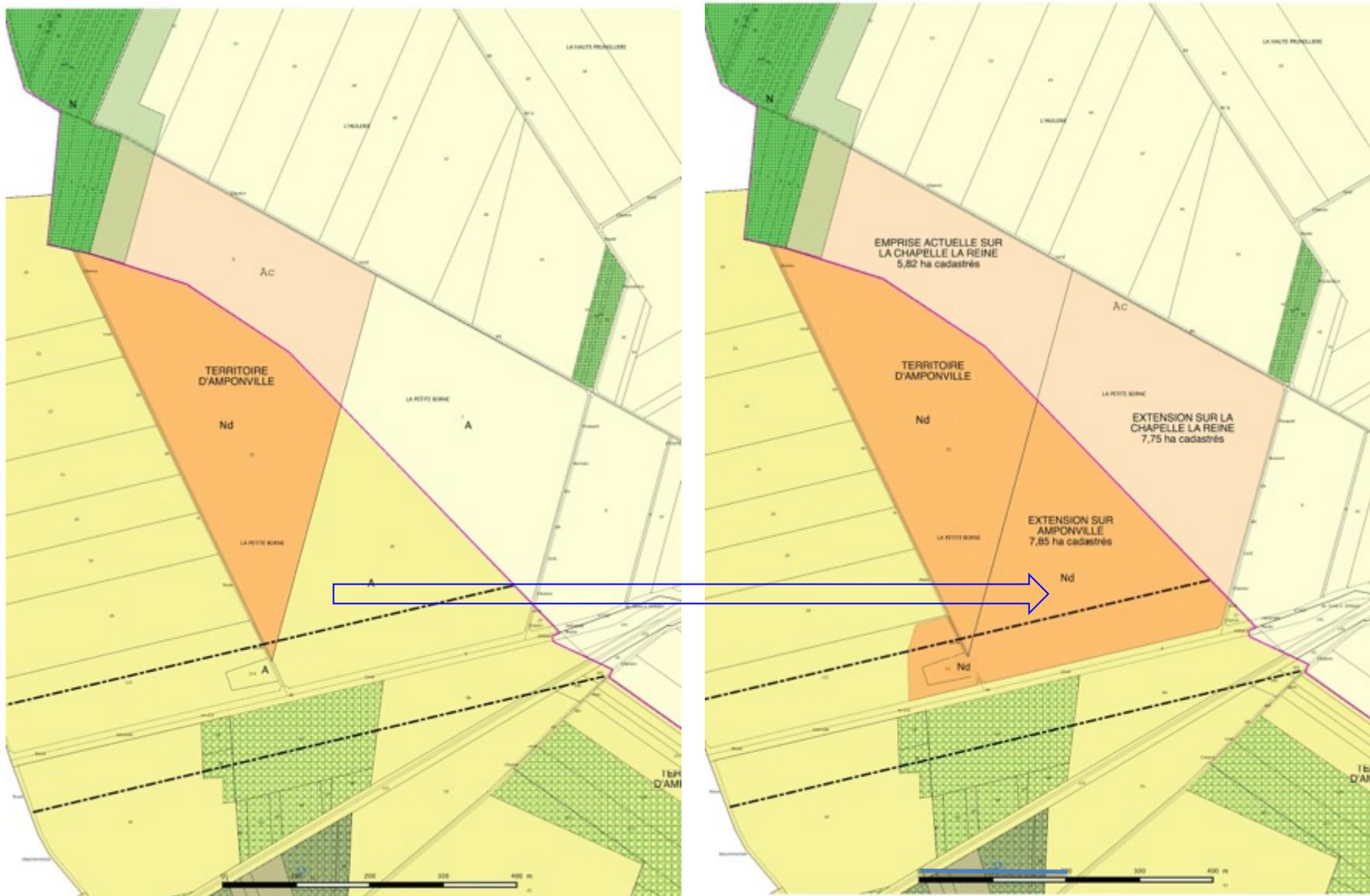
- Page 38, sont autorisées : Dans le secteur Nd : L'ouverture et l'exploitation des carrières. → **Autoriser une marge de recul nulle pour la carrière elle-même, et un retrait de 45 m minimum par rapport à l'axe de la RD 152 pour les infrastructures et superstructures.**

NB : Une correction mineure avait été apportée à la demande du CRPF lors d'une précédente mise en compatibilité du PLU de la Chapelle-la-Reine : il apparaît nécessaire de la reprendre dans le règlement de la zone N du PLU d'Amponville.

"La plantation de nouveaux arbres en nombre égal à ceux supprimés" : ce type de compensation n'est pas adapté à un milieu boisé ; c'est pourquoi on raisonne habituellement en matière de surface.

Enfin, il semble important de préciser que les essences implantées doivent être adaptées au changement climatique et ne pas faire l'objet de pathologie connue (le frêne et la chalarose ...).

- Plan de zonage du plan local d’urbanisme : (extrait au 1/ 8.000 è, avant - après). [Extension de 7,85 ha du secteur Nd sur le territoire d’Amponville.](#)



### 4.3 – JUSTIFICATION DU CHOIX DE LA PROCEDURE

- La solution retenue par les communes d’Amponville et de La Chapelle-la-Reine, pour obtenir dérogation à la marge de recul de 75 mètres, est de répondre formellement aux dispositions du RNU, à savoir :

Présenter *"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."*

Les deux communes projettent ainsi de déposer chacune un dossier de "mise en compatibilité sur déclaration de projet" de leur PLU.

Celui-ci permettra :

- d’adapter le PADD (action déjà effectuée pour le PLU de La Chapelle-la-Reine),
- d’adapter le zonage réglementaire des deux plans locaux d’urbanisme,
- d’apporter les justifications nécessaires à l’évaluation environnementale,
- d’apporter les justifications nécessaires à l’application de la loi Barnier.

La délibération finale, pour chacune des deux communes, adoptera la déclaration de projet et emportera la mise en compatibilité de chacun des plans locaux d’urbanisme.

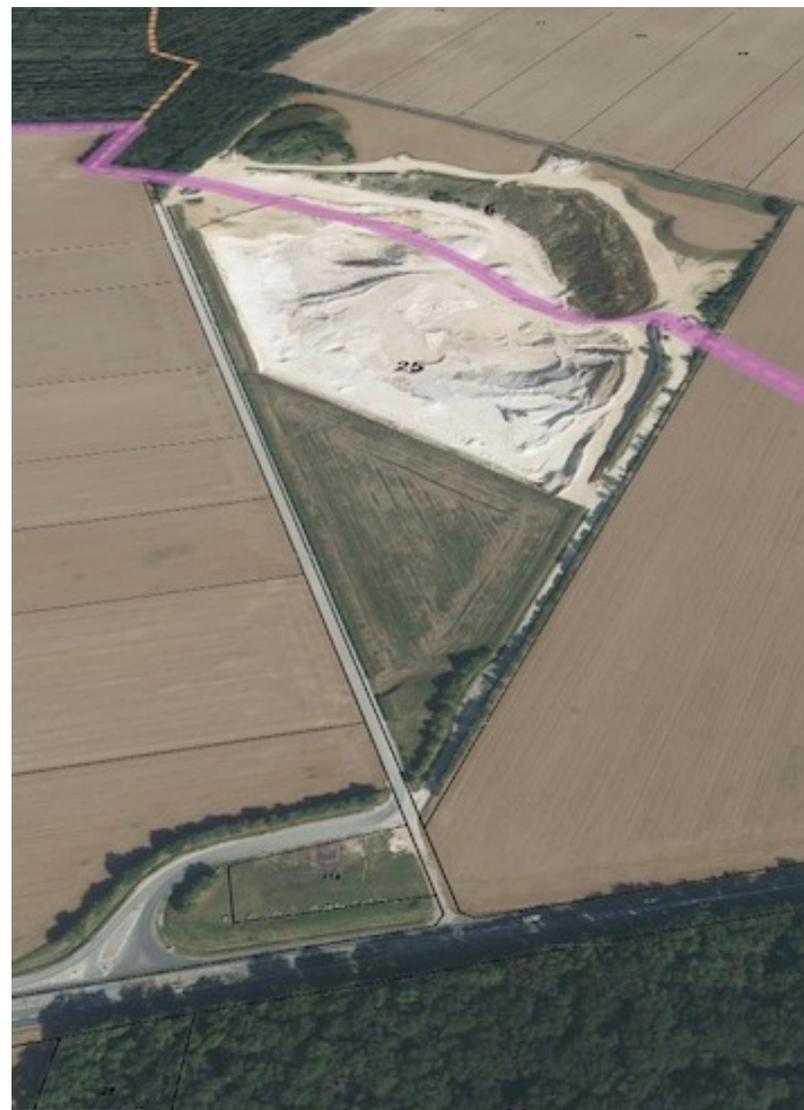
Le caractère exécutoire de ces délibérations permettra ensuite la délivrance de l’arrêté préfectoral d’exploitation.

*Ci-contre : vue aérienne de la carrière, Géoportail septembre 2021.*

\*

\*

\*



- Vue de la carrière de la Société d’exploitation des Sables et Minéraux (SAMIN), dénommée « La Petite Borne » – source : géoportail 3D -

## V – JUSTIFICATION DU PROJET QUALITATIF AU REGARD DE LA LOI BARNIER

### 5.1 – LES NUISANCES

- La question des nuisances peut être appréhendée sous plusieurs angles : celui des pollutions éventuelles attachées à la fonction même de l’installation, et celui de l’exposition aux risques environnants, ou aux bruits des infrastructures routières.

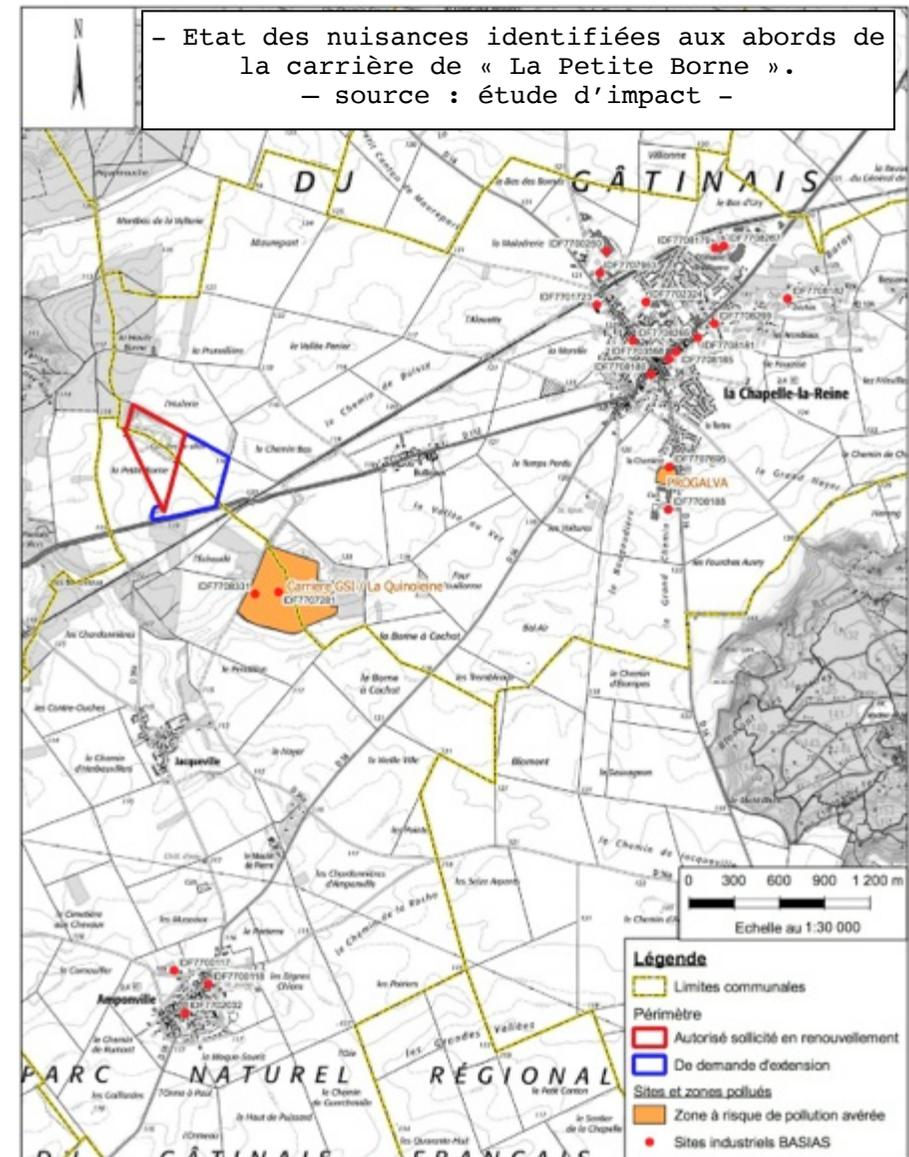
- Le site est localisé à 870 et 970 mètres des habitations les plus proches, respectivement l’habitation isolée au niveau du boisement le long de la RD 152 et le hameau de Butteaux à l’Est.

L’ERP le plus proche se trouve à 0,6 km au Sud du site. Il s’agit de l’Ecocentre d’Amponville (déchetterie). Celui-ci est toutefois séparé de la carrière par la RD 152, la ligne de chemin de fer et les boisements environnants, notamment au lieu-dit « L’Echaudé ». Les autres ERP proches sont localisés à environ 1,5 km, à Boissy-aux-Cailles, et sont protégés des nuisances potentielles par le relief et les boisements.

En raison de la proximité du hameau de Butteaux ainsi que du trafic routier engendré par l’activité de la carrière, notamment sur la RD 152 vers Roncevaux et donc au hameau de Marlanval, les nuisances (bruit, poussières, vibrations...) engendrées par la carrière peuvent être considérées comme moyennes. (Ei page 246).

- Par ailleurs, afin de réduire la gêne liée aux émissions lumineuses :
  - La puissance des lampes sera bien ajustée et la direction, et ainsi la valeur de l’éclairage résultant, correspondra bien aux besoins réels (mesure de réduction) ;
  - L’éclairage sera dirigé vers le bas pour éviter une propagation de la pollution lumineuse (mesure de réduction) ;
  - L’utilisation des projecteurs sera strictement limitée aux périodes nécessitant un éclairage de sécurité (journée brumeuse, pénombre, période hivernale, etc.) (mesure d’évitement). Les mesures sont suffisantes pour maîtriser la pollution lumineuse. Ces mesures devraient assurer un éclairage minimal efficace sans provoquer de gêne pour les riverains, les automobilistes ou la faune.
  - Nature des apports extérieurs : La remise en état sera réalisée en partie avec un apport de matériaux inertes de provenance extérieure à la carrière. Pour éviter tout risque de pollution, la société SAMIN a mis en place une procédure d’accueil stricte de matériaux inertes sur le site de La Petite Borne (Cf. Annexe 5).

Les déchets qui seront admis pour le remblayage de la carrière seront en compatibilité avec l’Arrêté ministériel du 12/12/2014 relatif aux conditions d’admission des déchets inertes dans les installations relevant des rubriques 2515, 2516, 2517 [...].



## 5.2 – LA SECURITE

- Sécurité des personnes et des biens : le projet de carrière est soumis à enregistrement et à déclaration, selon les types d’installation, au titre des ICPE. Leurs modalités d’instruction précisent les règles à retenir en la matière (défense incendie, etc.).
- Sécurité routière (source : étude d’impact version d’avril 2024) : L’impact actuel de l’activité de transport de sables extra-siliceux représente 47 passages par jour (moins de 24 rotations) sur les RD152 et RD410 notamment (entre les deux carrières), soit entre 0,67% et 1,43% du TMJ tous véhicules selon les points de comptage (entre 4,97% et 13,82% du TMJ poids-lourds).

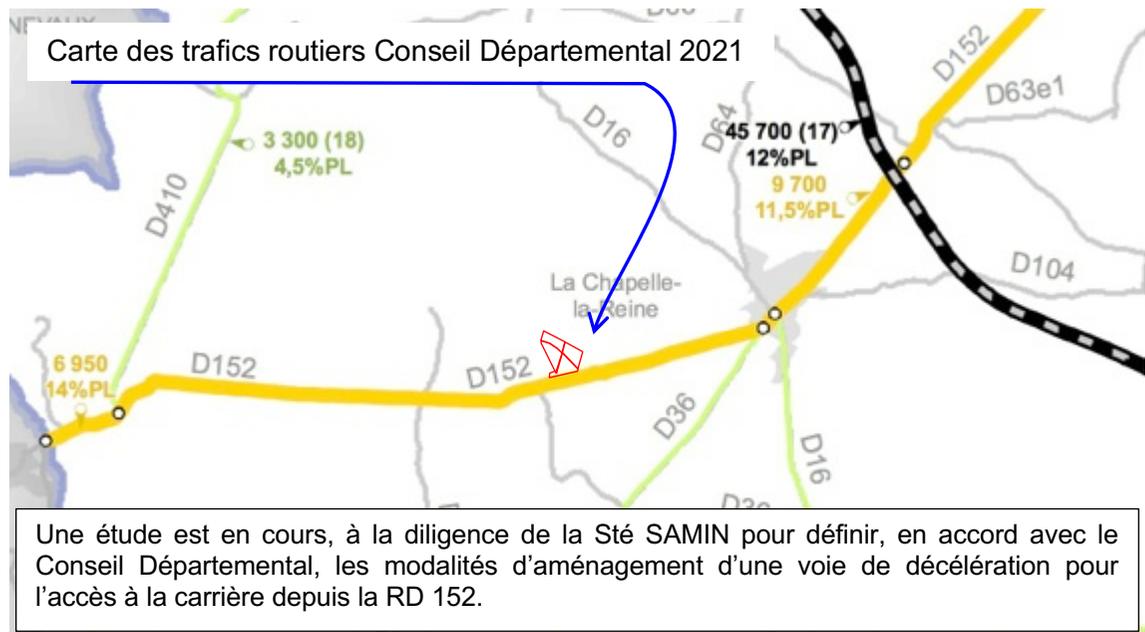
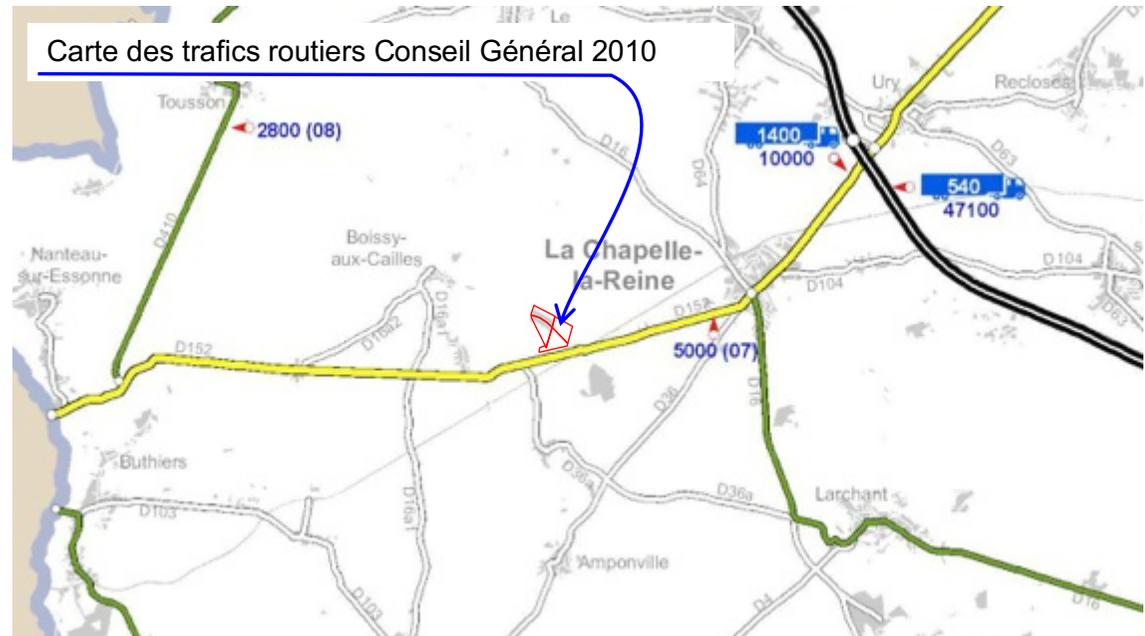
L’impact actuel de l’accueil de matériaux extérieurs représente 17 passages par jour (moins de 9 rotations) sur la RD152 (entre la carrière et l’autoroute A6), soit entre 0,18% et 0,56% du TMJ tous véhicules selon les points de comptage (entre 1,80% et 2,46% du TMJ poids-lourds).

Au cumul avec l’activité de la carrière et de l’usine de Roncevaux, le trafic camions représente 130 passages par jour (65 rotations) sur la RD410, réduit à 91 passages par jour (moins de 46 rotations) sur la RD152 entre les deux carrières, soit entre 1,30% et 3,72% du TMJ tous véhicules selon les points de comptage (entre 9,63% et 38,24% du TMJ poids-lourds).

Au cumul également entre l’accueil de matériaux extérieurs et l’activité de la carrière et de l’usine de Roncevaux, on compte 60 passages par jour (30 rotations) sur la RD152 (entre la carrière de Petite Borne et l’autoroute A6), soit entre 0,63% et 2,01% du TMJ tous véhicules selon les points de comptage (entre 6,35% et 8,70% du TMJ poids-lourds).

Les données ci-avant de l’impact brut actuel incluent la mesure d’évitement ci-dessous, puisque cette dernière est déjà mise en œuvre depuis de nombreuses années sur le site de Roncevaux.

Pour les carrières de Roncevaux et Petite Borne en Seine-et-Marne, la société SAMIN dispose d’un embranchement ferroviaire de l’usine de traitement de Roncevaux permettant les expéditions de produits finis vers son principal client, le verrier Verralia. Aujourd’hui, l’usage du train représente plus de 50% des expéditions de sable du site.



Une étude est en cours, à la diligence de la Sté SAMIN pour définir, en accord avec le Conseil Départemental, les modalités d’aménagement d’une voie de décélération pour l’accès à la carrière depuis la RD 152.

- D’une façon générale, l’étude de dangers apporte les conclusions suivantes – cf Tome 4 EDD (pages 96 et 97), et l’étude complète en annexe 2 (page 181) :

L’analyse des risques réalisée pour la carrière SAMIN à La Chapelle-la-Reine et Amponville (77) a pour objectif d’identifier, dans un premier temps (APR), différents scénarii d’évènements potentiellement dangereux et susceptibles d’avoir des effets potentiels vis-à-vis des tiers (c’est-à-dire en dehors de la carrière) malgré la mise en place de mesures préventives simples de maîtrise des risques.

Suite à l’Analyse Préliminaire des Risques et à l’étude des éventuels effets irréversibles ou létaux à l’extérieur de la carrière, deux scénarios ont été étudiés dans l’Analyse Détaillée des Risques : projections de blocs lors de tirs de mines ; explosion des produits explosifs utilisés pour les tirs de mines.

Le respect des consignes, une vigilance accrue du personnel lors des opérations de ravitaillement, de manipulation des explosifs et de tirs de mines, permettront d’éviter et (ou) limiter qu’un évènement critique ne se produise sur le site. Avec la mise en place de l’ensemble des mesures proposées, aucun évènement critique pouvant affecter des tiers ne sera donc susceptible de se produire. Ces mesures sont rappelées ci-dessous.

- Concernant les tirs de mines :

- Pour les tirs dans les bancs de grès n°2 et n°3 (côtes NGF 90 et 79 m environ) :

- o Hauteur de foration de 1,50 m minimum ;
- o En cas d’incapacité à respecter les hauteurs de foration, utilisation du Terminator ou autre traitement mécanique.

- Pour les tirs dans le banc de grès n°1 (côte NGF 108 m environ) :

- o Entre 0 et 30 m de la RD152 : Pas de tir de mine ;
- o Entre 30 et 60 m de la RD152 :
  - Hauteur de foration de 2 m minimum avec bourrage minimal de 1,50 m ;
  - Bourrage minimal de 1,80 m pour des hauteurs de foration de 3 m ;
  - Surveillance des tirs de mines par vidéo pour vérification que les projections restent inférieures à 30 m ;
  - En cas d’incapacité à respecter les hauteurs de foration et de bourrage spécifiées ci-dessus, utilisation du Terminator ou autre traitement mécanique ;
- o Au-delà de 60 m de la RD152 :
  - Hauteur de foration d’1,50 m minimum ;
  - En cas d’incapacité à respecter les hauteurs de foration, utilisation du Terminator ou autre traitement mécanique.

- Concernant la manipulation des explosifs :

- L’exploitation est surveillée activement lors des jours des tirs de mines, et est fermée par une clôture restreignant l’accès ce qui permet de limiter toute intrusion et acte de malveillance par un tiers ;
- Des moyens de lutte contre l’incendie adaptés et répartis sur tout le site sont disponibles et accessibles au personnel, ce qui limite la propagation potentielle d’un incendie ;
- La circulation sur le site est interrompue lors de l’arrivée et de la mise en place du camion de transport d’explosifs. Globalement, les activités de chantier autre que celles nécessaires au tir de mines seront interrompues ;
- La circulation des engins et l’ensemble des moteurs sont arrêtés lors de la manipulation des explosifs ;
- L’accès est réglementé au personnel strictement nécessaire lors de la manipulation des explosifs ;
- Les conditions de stockage temporaire, de manipulation et de déchargement, et notamment la séparation entre les détonateurs et les explosifs encartouchés sont respectées ;
- Il est interdit de fumer sur le site et tout travail par point chaud est interdit à proximité des explosifs ;
- En cas de période orageuse, toute réception et manipulation des explosifs est suspendue ;
- Le déchargement et la manipulation des explosifs sera réalisée sur une zone plane dédiée au droit du site ;
- Cette zone sera balisée et inspectée préalablement à chaque livraison.

- Les risques (sources Géorisques : les risques dans ma commune) :
- Les territoires d’Amponville et de La Chapelle-la-Reine, sont concernés par des risques et nuisances : Les risques principaux, au regard des fonction de l’installation, sont ceux des déplacements routiers.
- **Détail des risques majeurs recensés dans les communes concernées :** Mouvement de terrain - Affaissements et effondrements liés aux cavités souterraines (hors mines). Tassements différentiels.
- Synthèse des risques pour Amponville et la Chapelle-la-Reine :

**Risques Naturels :**

- Commune soumise à un territoire à risque important d'inondation (TRI) : .....Non
- Commune soumise à un Plan de prévention des risques inondation : .....Non
- Commune faisant l'objet d'un programme de prévention (PAPI) : .....Oui, PAPI du Bassin du Loing (LCLR)
- Commune faisant l'objet d'un programme de prévention (PAPI) : .....Oui, PAPI intention Juine Essonne Ecole
- Mouvements de terrain recensés dans la commune : .....Oui, mais pas sur la carrière
- Commune soumise à un Plan de prévention des risques mouvements de terrain : .....Oui, à LCLR, mais pas sur la carrière
- Cavités souterraines recensées dans la commune : .....Oui, à LCLR, mais pas sur la carrière
- Commune soumise à un Plan de prévention des risques cavités souterraines : .....Non
- Risque sismique dans la commune : .....Faible
- Commune de votre localisation soumise à un Plan de prévention des risques sismiques : .....Non
- Potentiel radon de votre commune : .....Faible
- Exposition au retrait-gonflement des sols argileux dans la commune : .....Oui, mais pas sur la carrière
- Commune soumise à un Plan de prévention des risques retrait-gonflement des sols argileux : .....Non

**Risques Technologiques :**

- Servitude d'utilité publique (SUP) recensée(s) dans la commune : .....Non
- Secteur d’information sur les sols recensés dans la commune : .....Oui, mais pas sur la carrière
- Secteur pollués ou potentiellement pollués recensés dans la commune : .....Oui, mais pas sur la carrière
- Anciens sites industriels recensés dans la commune : .....Oui, mais pas sur la carrière
- Installations classées recensées dans la commune : .....Oui, carrière
- Installations rejetant des polluants dans la commune : .....Non
- Commune soumise à un Plan de prévention des risques technologiques installations industrielles : .....Non
- Canalisations des matières dangereuses recensées dans la commune : .....Non
- Installations nucléaires à moins de 10 km dans la commune : .....Non
- Installations nucléaires à moins de 20 km dans la commune : .....Non

\*

\* \* \*

## 5.3 – LA QUALITE DE L’ARCHITECTURE DE L’URBANISME ET DES PAYSAGES

### • La qualité de l’architecture :

Les bâtiments techniques : le programme porte sur environ 200 m<sup>2</sup> de plancher bâti, de plain-pied. Il comprend : vestiaire, bureau, atelier. Les bâtiments seront conçus dans une architecture modulaire, mais en répondant à un impératif de cohérence dans le fonctionnement des installations.

Les bâtiments feront 3 mètres de haut. Ils seront en légère surélévation (et il faut prévoir également d’éventuels panneaux solaires, climatisation réversible, etc. sur la toiture). La hauteur maximum tout compris atteindra donc 4 mètres par rapport au niveau du terrain naturel. Cette hauteur permettra de rester masqués depuis la RD152 par le merlon végétalisé en périphérie du site.

Il convient de noter que à l’issue de l’exploitation, après réaménagement (à l’issue des 30 ans). Et en effet, la haie sera conservée, les locaux, infrastructures et affichages du site seront retirés, en fin d’exploitation.

### • L’urbanisme :

La composition du parti d’aménagement : Il s’agit principalement d’un regroupement des installations de gestion à l’entrée du terrain concerné.

Les accès routiers obéiront à une stricte répartition des flux, entre principalement les circuits poids lourds et les circuits usagers (avec un cheminement spécifiques pour les usagers apportant des déchets verts.

### • Les paysages :

Les mesures suivantes seront maintenues ou mises en place, afin de réduire l’impact visuel et paysager du projet sur son environnement (mesures de réduction) :

- Une haie arborée et arbustive sera mise en place en limites Sud et Nord-Est ;
- Les aménagements à l’entrée du site (accès, haies arbustives périphériques) permettront d’indiquer clairement la présence du site, tout en limitant la visibilité sur l’exploitation depuis la RD 152 ;
- Le réaménagement en terres agricoles et espaces naturels sera coordonné avec l’exploitation et permettra un modelé plus cohérent avec le contexte environnant grâce aux apports en matériaux inertes ;
- La diversification des milieux naturels présentant des aspects différents sera positive pour le paysage après la remise en état ;
- L’ensemble du site, dont les infrastructures et les abords, seront entretenus ; Les haies du site seront entretenues.

• Schéma d’intégration du projet dans le paysage : L’impact paysager et patrimonial du projet est globalement très faible. En effet l’implantation des constructions et installation a tenu compte de la structure végétale du site en profitant au maximum des lisières arborées existantes ([conservation de bandes végétales périphériques](#)). Cela permettra de maintenir un pourtour de végétation (à regarnir) afin d’intégrer au mieux le projet dans le paysage.



- Parmi les autres ressources disponibles, on a aussi (source CAUE 77) :

Réaliser une haie : Trois années suffisent pour obtenir une haie significative, pour peu qu'une attention particulière soit portée à chaque étape de sa réalisation.

- Le sol : support mécanique et nourricier des végétaux :

- o Le désherbage préalable du terrain : par traitement thermique ou mécanique (griffe, herse, pause préalable de bâche). Limiter le traitement chimique.

- o La préparation du sol : elle s'effectue en été, dans un sol sec. Elle vise l'ameublissement, et l'aération du sol. Pour conserver sa structure et son activité biologique, il est important de ne pas mélanger terre de surface et couche profonde (par exemple, un labour manuel se fera à deux fers de bêche soit sur 0,60 m de profondeur).

- o L'amendement du sol : l'apport de compost, de fumier, ou de granules permet d'assurer le bon développement racinaire des végétaux.

- o Le labour de surface : Il se fait juste avant la plantation, dans un sol ressuyé, manuellement ou avec un engin approprié qui ne déstructure pas le sol, mais l'aère.

- o Le paillage : essentiel au développement de l'activité biologique du sol, à sa protection contre le gel, à la conservation de l'humidité, à la limitation du développement de la végétation concurrente. La paille naturelle non traitée, les feutres ou dalles à base de fibres naturelles, les mulch ou les déchets ligneux broyés sont biodégradables, et ne nécessitent donc pas un retrait après la bonne installation des végétaux.

- Les végétaux : des êtres vivants nécessitant attention et exigence :

Choisir de préférence des plants jeunes (1 à 3 ans), à racines nues, pour une reprise garantie. La plantation sera facilitée et le coût moindre.

- La plantation : essentielle à la bonne reprise des végétaux

- o Elle est possible d'octobre à mars hors période de gel et dans un sol ressuyé. Toujours privilégier les plantations d'automne.

- o Planter dès la livraison des végétaux afin d'éviter tout dessèchement des racines. Si ce n'est pas possible, les mettre en jauge dans du sable humide durant la période d'attente.

- o Préparer des trous réguliers dans le paillage ou des fentes dans le feutre à l'aide d'un cordeau.

- o Répartir les végétaux en prenant soin d'éviter la répétition systématique et monotone d'un même module dans le cas d'une haie mélangée.

- o Habiller les plants : avec un sécateur propre, couper l'extrémité des racines sèches ou abîmées pour favoriser le développement du chevelu.

- o Praliner les racines : les faire tremper dans un mélange d'eau, de terre et de prâlin. Protéger les plants préparés le temps de la plantation (sac de toile, par ex.).

- o Enlever la terre avec un plantoir et placer du terreau au fond du trou. o Placer le végétal dans son trou de plantation en prenant soin d'étaler les racines sans les retourner.

- o Bien refermer la collerette du paillage autour du collet du plant et la maintenir par un seau de sable ou de gravillons. o Arroser. Le sol doit faire une cuvette et non une butte au pied du plant.

### Sélection d'arbustes pour haie

Tableau indicatif

Nom commun et nom scientifique	Dimension port naturel arbuste	Adapté au pH du sol	Adapté à l'humidité du sol	Adapté à l'exposition soleil	Feuillage persistant	Florifère comestible sous conditions	Plants plus ou moins toxiques	Fruits comestibles	Haie champêtre	Haie ornementale	Haie fleurissante	Haie feuue	Haie caduée
<b>Arbustes</b>													
Abelia Abelia sp.	1/2m	-/+	0/+	+	+					+	+	+	
Amandelier Amygdalus sp.	2/3m	0/+	+/0	-						+	+	+	
Atré à papillons Buddleia sp.	3/5m	0/+	0/-	+	+/-					+	+	+	
Aubépine Crataegus sp.	3/4m	0/-	0/-	+						+	+	+	
Bambous (nombreuses espèces)	1/4m	-/+	++/+	+/-	+					+	+		
Bardane Fragaria alba	3/5m	-/+	++/+	-						+	+		
Buis Buxus sempervirens	3/4m	0/+	0/+	+/-	+					+	+	+	
Camérisier à baies Lonicera xylosteum	2/4m	0/+	0/-							+	+	+	
Ceanothé Ceanothus sp.	1/2m	0/+	0/-		+/-					+	+	+	
Châtaie Elaeagnus sp.	3/4m	-/+	+/0	+	+/-					+	+	+	
Chêne-feuille arbusculé Lonicera nitida	1/2m	-/+	+/0		+/0					+	+	+	
Chêne-feuille Lonicera periclymenum	1/2m	-/+	+/0							+	+	+	
Corète du Japon Kamia japonica	2/3m	0/+	+/0							+	+	+	
Cornouiller mâle Cornus mas	2/5m	0/+	0/-	0/-						+	+	+	
Cornouiller sanguin Cornus sanguinea	2/4m	-/+	++/+	+/-						+	+	+	
Deutzia Deutzia sp.	1/2m	-/+	+/0							+	+	+	
Eglantier commun Rosa canina	2/4m	-/+	0/-	0/+						+	+	+	
Forsythia Forsythia sp.	1/3m	-/+	0/-	0/+						+	+	+	
Frambouise Rubus idaeus	1/2m	-/+	0							+	+	+	
Fusain d'Europe Euonymus europaeus	3/5m	-/+	+/0	0/+						+	+	+	
Groenellier à fleurs Rubus sanguineus	1/2m	-/+	+/0	+/0						+	+	+	
Lilas Syringa vulgaris	3/5m	0/-	0/+	0/+						+	+	+	
Oranger du Mexique Choisya ternata	2/3m	-/+	0/-		+					+	+	+	
Prunellier Prunus spinosa	2/4m	-/+	+/-							+	+	+	
Ronce des bois Rubus fruticosus	1/3m	-/+	0/-	+/-						+	+	+	
Rosier rugueux Rosa rugosa	1/3m	-/+	+/0							+	+	+	
Seringet Philadelphus sp.	2/3m	-/+	+/0	0/-						+	+	+	
Spirée Spiraea sp.	1/2m	-/+	+/-	+/-						+	+	+	
Sureau noir Sambucus nigra	3/6m	-/+	+/0							+	+	+	
Thouais commun Ligustrum vulgare	1/3m	0/+	+/-	+/0	+/0					+	+	+	+
Vibronique Hebe sp.	0/1m	-/+	+/0							+	+	+	
Viorne lantane Viburnum lantana	2/3m	0/+	0/-	+/-						+	+	+	
Viorne obier Viburnum opulus	2/3m	-/+	++/0	+/-						+	+	+	
<b>Grands arbustes et arbres</b>													
Ailier terminal Sorbus torminalis	10/15m	-/+	++/+							+	+	+	
Caraïbe à grappes Prunus padus	5/10m	-/+	+/-	0/-						+	+	+	
Chêne Carpinus betulus	10/15m	-/+	0/-	+/0	+/0					+	+	+	
Érable champêtre Acer campestre	10/15m	-/+	0/-	+/-						+	+	+	
Houx houx aquifolium	10/15m	-/+	++/+							+	+	+	
If Taxus baccata	5/10m	0/+	+/0	0/-						+	+	+	
Laurier cerise Prunus laurocerasus	3/4m	-/+	+/0							+	+	+	
Laurier noble Laurus nobilis	4/5m	-/+	0/-	+/-						+	+	+	
Noisetier Corylus avellana	3/6m	-/+	0/-							+	+	+	
Pommier sauvage Malus sylvestris	6/10m	-/+	+/0							+	+	+	
Prunier myrobolan Prunus cerasifera	5/10m	-/+	0/-							+	+	+	
Saule marsault Salix caprea	6/10m	-/+	++/0							+	+	+	
Sorbier des oiseaux Sorbus aucuparia	6/10m	-/+	+/-							+	+	+	

\* Sensible au pH basifère, multiplacé en régime

**pH du sol :** ++ très calcaire 0 neutre -- très acide  
**Humidité du sol :** ++ trempé 0 frais -- très sec  
**Exposition solaire :** + lumière 0 mi-ombre - ombre  
**Persistance du feuillage :** + persistant 0 marcescent - caduc selon variété ou conditions du milieu

- **Vue depuis le sud :** Sous réserve d’un choix judicieux d’essences arbustives adaptées au climat et à la nature d’un sol de remblais, cette couture paysagère répondra à plusieurs fonctions, d’intégration dans le paysage, mais aussi de diversité biologique, de stabilisation des pentes et d’aération des sols. L’intérêt que le maître d’ouvrage portera à son entretien répondra au cadre défini par la loi Barnier, mais aussi à d’autres services.



*En cours d’exploitation :*  
*Les voies d’insertion et de sortie du site seront aménagées. Un panneau avec l’affichage réglementaire sera mis en place, ainsi qu’une haie arbustive le long de la route. L’accès au site sera restreint par un portail et une clôture (masqués par la haie). Les locaux du site seront légèrement visibles depuis l’entrée.*

**Vue n°5 :**  
Vue de l’entrée depuis la RD 152



*Réaménagée :*  
*La haie arbustive sera conservée. Les locaux, infrastructures et affichages du site seront retirés. La voie d’accès au chemin de Petite Borne sera conservée.*

## ANNEXE : CIRCULAIRE D’APPLICATION DE LA LOI BARNIER

**Circulaire no 96-32 du 13 mai 1996 relative à l’application de l’article 52 de la loi no 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l’environnement, créant un nouvel article L. 111-1-4 du Code de l’urbanisme**

**(BO min. Equip. no559-96/16 du 20 juin 1996) -<sup>4</sup>**

### Introduction

Les désordres urbains que l’on constate aujourd’hui le long des voies routières et autoroutières, notamment dans les entrées de villes, sont dus à une forte pression économique, essentiellement d’ordre commercial. Pour les acteurs économiques, plusieurs critères sont privilégiés pour rechercher une implantation : l’accessibilité, les disponibilités foncières et la visibilité, qui constituent ce que l’on appelle « l’effet vitrine ». De ce fait, les acteurs économiques privilégient l’implantation le long des infrastructures à fort trafic, les sorties d’autoroutes, les intersections entre pénétrantes et rocares.

Ce processus se traduit par la prolifération de constructions à usage d’activité ou de service, implantées de façon linéaire en méconnaissance des préoccupations d’urbanisme, architecturales et paysagères, et en se préoccupant que du court terme. L’urbanisation s’organise de manière linéaire et monofonctionnelle, sans profondeur et sans structuration véritable au détriment de la cohérence et de la continuité urbaine, ainsi que des possibilités de mutations de ces zones. L’activité commerciale alliée à la fréquentation de la voie appelle souvent une excessive surenchère de la publicité et des enseignes. Les contradictions entre les deux fonctions de la voie (voie de transit et desserte locale) créent de nombreux dysfonctionnements en matière de circulation et de sécurité routière.

La loi no 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l’environnement a introduit un article L. 111-1-4 dans le Code de l’urbanisme, visant à inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes. L’objectif de cet article est d’inciter les communes à lancer une réflexion préalable et globale sur l’aménagement futur des abords des principaux axes routiers. Cette réflexion doit permettre de finaliser un véritable projet urbain qui trouvera sa traduction dans les documents d’urbanisme locaux tels que les plans d’occupation des sols (POS) ou les plans d’aménagement de zone (PAZ).

La loi invite donc les communes à édicter pour les espaces bordant les grandes infrastructures routières des règles d’urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère.

A défaut d’avoir mené et formalisé dans leur document de planification urbaine une telle réflexion avant le 1er janvier 1997, date d’entrée en vigueur des dispositions de l’article L. 111-1-4, les dispositions du premier alinéa de cet article visant à limiter la construction par l’institution d’une marge de reculement aux abords des grandes infrastructures routières seront applicables de plein droit aux terrains situés en dehors des espaces urbanisés, indépendamment de leur classement dans le document d’urbanisme ou de leur situation à l’intérieur des panneaux d’agglomération.

En l’absence de réflexion urbaine, l’article L. 111-1-4 pourrait donc conduire simplement à faire reculer de 100 ou 75 mètres les pratiques actuellement trop souvent constatées. Pour éviter cet effet pervers, qui serait contraire à la volonté du législateur, il est très souhaitable que les autorités communales édictent des règles d’urbanisme qui permettent de garantir la qualité du développement urbain aux abords des infrastructures routières, principalement sur les secteurs soumis à une forte pression foncière.

I - Le champ d’application territorial de l’article L. 111-1-4

---

<sup>4</sup> Il s’agit ici d’une **citation**, celle d’un texte antérieur à la loi 13 décembre 2000, d’où l’appellation POS au lieu de PLU, et d’où l’ancienne numérotation du code.

## 1 - Les infrastructures concernées

Les dispositions de l'article L. 111-1-4 sont applicables à toutes les communes dont le territoire ou une partie du territoire longe :

- une autoroute au sens des articles L. 122-1 à L. 122-5 du Code de la voirie routière ;
- une route express au sens des articles L. 151-1 à L. 151-5 du Code de la voirie routière ;
- une déviation au sens des articles L. 152-1 et L. 152-2 du Code de la voirie routière ;
- une route classée à grande circulation en vertu de l'article R. 1 du Code de la route.

L'application de l'article L. 111-1-4 est subordonnée au classement des voies dans l'une ou l'autre des catégories ci-dessus. En ce qui concerne les déviations deux points doivent être rappelés. D'une part, les déviations correspondent à la fonction d'une section nouvelle qui a pour objet de faire contourner une agglomération par les usagers d'une route classée à grande circulation identifiée. D'autre part, la déviation a, elle-même, le statut de route à grande circulation, qui est alors perdu par la section de voie déviée. Les bretelles des échangeurs situées sur les autoroutes et les routes express ont le statut de la voie concernée. Par contre, les bretelles des échangeurs situées soit sur les « routes à grande circulation » soit sur leurs déviations n'ont pas le statut de la voie concernée. L'article L. 111-1-4 est applicable aux seules voies ouvertes à la circulation.

En effet, au stade où le projet d'infrastructure figure en emplacement réservé dans le document d'urbanisme, ni le tracé, ni le statut de la voie ne sont définitifs. Afin d'éviter toutefois que les espaces qui bordent les voies susceptibles d'entrer dans l'une des catégories ci-dessus énumérées et pour lesquelles un emplacement a été réservé ne soient frappés d'inconstructibilité à partir du classement de la voie ou de sa mise en service, la collectivité aura tout intérêt à fixer au plus tôt des règles d'urbanisme de nature à assurer, le moment venu, la qualité de l'urbanisation des espaces concernés.

## 2 - Les espaces concernés

Les dispositions de l'article L. 111-1-4 sont applicables aux espaces non urbanisés situés le long des voies décrites ci-dessus. Le caractère urbanisé ou non d'un espace doit s'apprécier au regard de la réalité physique et non en fonction des limites de l'agglomération au sens du Code de la voirie routière ni du zonage opéré par un plan d'occupation des sols. La réalité physique de l'urbanisation s'apprécie au travers d'un faisceau d'indices : nombre de constructions existantes, distance du terrain en cause par rapport à ce bâti existant, contiguïté avec des parcelles bâties, niveau de desserte par les équipements.

L'ensemble de ces critères a été dégagé par la jurisprudence relative à la notion des parties actuellement urbanisées introduite en 1983 où s'applique le principe de constructibilité limitée dans les communes non couvertes par un POS : les espaces non urbanisés sont ceux qui ne sont pas situés dans les parties actuellement urbanisées des communes concernées.

En conséquence, tous les espaces non physiquement urbanisés entrent dans le champ d'application de l'article L. 111-1-4, que la commune soit ou non dotée d'un POS et même si, dans ce dernier cas, les espaces considérés sont dans une zone U ou dans une zone NA.

Il est, de même, indifférent que la zone NA soit ouverte ou non à l'urbanisation ou encore que les espaces soient dans le périmètre d'une ZAC. S'agissant des ZAC, l'appréciation du caractère urbanisé ou non de la zone doit s'apprécier au cas par cas en fonction notamment de l'état de réalisation du bâti. Si la ZAC est peu bâtie, ou si le front de voie a été peu bâti, les marges de reculement sont applicables dès le 1er février 1997 en l'absence de projet d'aménagement justifié et motivé dans le document d'urbanisme (POS ou PAZ).

Des incertitudes peuvent naître dans certains cas particuliers. Il en est ainsi des terrains non encore construits et situés dans des espaces urbanisés lorsque ces terrains sont d'une taille suffisante pour permettre une opération d'aménagement. Il y aura, dans le doute, tout intérêt à fixer des règles d'urbanisme de nature à assurer la qualité de l'urbanisation plutôt que de courir le risque d'une inconstructibilité de ces espaces.

## II - Les conditions de la constructibilité

L'inconstructibilité qui frappera, à compter du 1er janvier 1997, les espaces non urbanisés qui longent les autoroutes, routes express, déviations et autres routes classées à grande circulation ne s'appliquera pas là où des règles d'urbanisme, justifiées et motivées dans un plan d'occupation des sols ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu garantiront une urbanisation de qualité au regard d'un certain nombre de critères.

La constructibilité de ces espaces est donc subordonnée à trois conditions cumulatives :

l'existence d'un POS ou d'un PAZ, opposable aux tiers, fixant les règles d'urbanisme applicables dans ces espaces. Une commune sans POS dont seule une petite partie du territoire est soumise à une pression d'urbanisation en raison de sa situation le long d'une des voies visées par la loi, pourra opter pour un POS partiel ;

l'existence dans ce POS ou dans ce PAZ de règles de nature à assurer la qualité de l'urbanisation au regard d'un certain nombre de critères, dont le législateur fixe une liste non exhaustive. Les espaces couverts par un POS ou par un PAZ dont le règlement ne comprendrait pas de telles dispositions seraient frappés d'inconstructibilité ;

la justification et la motivation de ces règles au regard de ces mêmes critères.

## 1 - L'élaboration d'un projet urbain

La formulation de règles d'urbanisme ayant pour objet d'assurer la qualité de l'urbanisation dans des espaces déterminés, puis la motivation de ces règles supposent une réflexion globale sur les espaces à traiter et sur la relation de ces espaces à leur environnement, qui relève d'une démarche de projet urbain. La qualité assignée comme objectif par le législateur ne peut résulter d'une simple juxtaposition de règles conçues isolément.

### 1.1 - La démarche de projet urbain

Les dispositions de l'article L. 111-1-4 ont essentiellement pour objet de promouvoir une urbanisation de qualité sur des sites nouvellement desservis et donc en devenir, ou des sites en cours de mutations profondes (ex. : friches industrielles aux abords d'axes majeurs). Il s'agit donc de mettre en œuvre une stratégie de développement ou de restructuration pour un territoire donné (stratégie que l'on nommera par la suite « démarche de projet urbain ») inscrite dans un projet de ville ou d'agglomération de la responsabilité des élus locaux.

Le choix des règles applicables à ce site, qui seront inscrites dans les documents d'urbanisme devra être opéré au regard des visées stratégiques qui auront été définies au préalable, c'est-à-dire, après qu'aient été formulées et motivées, la ou les vocations que la municipalité souhaite donner au site et inscrites dans la dynamique urbaine plus générale de la ville. S'agissant d'un processus de transformation concrète qui porte sur un espace complexe combinant les domaines publics et privés, le projet urbain, tout en restant de la responsabilité des élus, ne peut alors être qu'un projet partenarial. Il permet par conséquent, de rassembler et d'organiser différents acteurs, à partir d'un souhait de l'un ou de plusieurs d'entre eux, collectivités locales, État, acteurs privés, propriétaires fonciers, d'intervenir sur un espace de la ville.

Les réflexions à l'échelle intercommunale doivent être encouragées notamment au niveau des documents d'urbanisme tels que les schémas directeurs ou les schémas de secteurs, et les POS intercommunaux. Cette démarche nécessite de créer une conduite de projet collective, de façon à ce que l'ensemble des enjeux soit pris en compte, et dans laquelle la ou les collectivités publiques seront obligatoirement parties prenantes. Être partenaire d'un projet nécessite pour l'État de se construire un point de vue sur les enjeux du projet et de participer aux démarches qui visent à organiser le travail en partenariat, voire de proposer de telles démarches aux acteurs concernés par le projet, notamment les collectivités locales.

Dans ce partenariat à construire, l'État doit être respectueux des compétences des collectivités locales, mais doit également défendre fermement les politiques dont il est porteur, notamment celles définies par l'article L. 121-10 du Code de l'urbanisme.

Vous devrez construire ce point de vue à chaque étape du processus :

- a) Diagnostic finalisé du site : atouts, problèmes, enjeux principaux ;
- b) Définition des visées sur le devenir du site, c'est-à-dire la vocation que l'on souhaite lui maintenir ou lui donner dans la dynamique urbaine (vocation commerciale, d'activités, de loisirs...);
- c) Choix des objectifs, des modalités de participation et prise de responsabilité des différents acteurs, accompagnés de l'échéancier souhaité et des indicateurs de réussite ;
- d) Choix des solutions opérationnelles à mettre en œuvre et tenant compte notamment de :

- l'impact visuel de la future zone, son traitement paysagé, l'ordonnancement des espaces libres et des plantations ;
- les effets sur l'urbanisation existante et future ;
- les effets sur les modes de transports et leur gestion (dessertes, liaisons avec le reste de la ville) ;
- la gestion des aires de stationnement tant du point de vue quantitatif que qualitatif.

## 1.2 - Les critères de la qualité de l'urbanisation

La qualité que le législateur veut promouvoir s'apprécie au regard d'un certain nombre de critères qui témoignent des différents aspects que celle-ci peut prendre sans que l'énumération contenue dans la loi doive toujours être considérée comme une liste exhaustive. La qualité s'apprécie au cas par cas, en fonction des caractéristiques des espaces concernés (intensité du trafic, configuration des lieux, paysage, plus ou moins grande proximité avec les espaces urbanisés...), et en laissant place à la définition d'un parti d'aménagement original. D'autres critères pourront donc être pris en compte et, sous réserve que ce parti puisse être dûment justifié et motivé, tous les critères retenus ne donneront pas nécessairement lieu au même niveau de prescriptions, selon la réalité à traiter.

1.2.1 - Les nuisances – Les dispositions proposées devront notamment répondre aux critères issus des dispositions de la loi « bruit » (no 92-1444 du 31 décembre 1992) et en particulier de son article 15. Cet article traite du classement des voies en fonction de leur trafic et de leurs émissions sonores, indique les contraintes que doit respecter l'urbanisation, et notamment les constructions, aux abords des voies bruyantes. Plus généralement, il s'agira dans tous les cas de rechercher les formes urbaines les plus efficaces pour protéger les riverains du bruit et de justifier à cet égard les dispositions proposées.

1.2.2 - La sécurité - La présence d'infrastructures routières ou autoroutières dans les tissus urbains pose des problèmes de sécurité liés au mélange des trafics de transit et des trafics locaux. Les réflexions engagées dans ces quartiers doivent être l'occasion d'étudier le profil en travers de la voie afin de mieux gérer l'interface entre trafic de transit et trafic local avec notamment l'implantation de contre-allées, et de carrefours, l'aménagement des traversées piétonnes, et d'arrêts pour les transports collectifs, le report des accès sur les voies collectrices ou sur les voies de desserte locale. De plus les accès des bâtiments et établissements situés dans les zones concernées doivent être organisés de façon à assurer la sécurité des usagers de la voie.

1.2.3 - La qualité architecturale - Le souci de composition urbaine, la qualité des projets architecturaux et de leur intégration dans un projet urbain d'ensemble intégrant la globalité du site, la mise en valeur de partis architecturaux de traitement de l'axe ou de la zone concernée visant à lui donner une identité devront être clairement exprimés et explicités. Par ailleurs, le traitement de l'aspect extérieur des constructions devra inciter les constructeurs à choisir des matériaux, des couleurs, des formes qui adouciront l'impact visuel des constructions. L'impact visuel de la route devra également être pris en compte.

1.2.4 - La qualité de l'urbanisme et des paysages - La qualité de l'urbanisation doit s'apprécier au regard de la logique urbaine générale. Le nouveau quartier doit s'inscrire en continuité des autres quartiers existants, il doit lui-même prévoir ses connexions futures avec ces quartiers. La forme urbaine doit notamment être étudiée pour permettre d'intégrer la notion de mixité des fonctions urbaines et les potentialités d'évolution de ces quartiers.

L’organisation du front urbain le long de la voie revêtira une importance majeure en terme de paysage urbain. On devra donc veiller à ce que celui-ci soit organisé de manière satisfaisante par la position du bâti, l’ordonnement des bâtiments et la vision d’ensemble qu’ils offriront. Ces critères s’exprimeront alors dans les articles du règlement de POS et dans les documents graphiques (création d’un alignement, par exemple).

La gestion des aires de stationnement doit faire l’objet d’études tant du point de vue quantitatif que qualitatif dans le but d’éviter la création de vastes espaces inutilisés en dehors des seules heures d’affluence. Les espaces publics, de la voie et de ses abords, jouent un rôle important dans la qualité urbaine. Ceux-ci devront donc être étudiés avec le souci de la composition paysagère et des tracés urbains. Le traitement de ces espaces libres (rapport de proportion, plantations, éclairages, mobilier urbain...) joueront un rôle déterminant dans la perception visuelle et qualitative du site. Il s’agit en fait de créer un projet urbain de qualité qui doit permettre d’anticiper et d’accompagner le développement de la ville, en incluant la dimension paysagère.

## 2 - La traduction du projet d’aménagement dans un document d’urbanisme

Dans le cadre de l’association de l’État aux procédures de révision des documents d’urbanisme vous veillerez à porter à la connaissance des communes concernées tous les éléments d’information que vous jugerez utiles à la traduction réglementaire des projets urbains dans leur document. A cet égard, toutes les pièces du dossier de POS, ou de PAZ, peuvent être concernées, notamment le rapport de présentation et le règlement.

### 2.1 - La traduction du projet dans les différentes pièces du dossier

Le rapport de présentation devra à partir d’une analyse de la situation existante de ces secteurs et de leurs perspectives d’évolution, exposer les options retenues et les dispositions d’urbanisme qui permettront à la commune de maîtriser le développement futur de ces secteurs, et justifier la pertinence des moyens retenus dans le document pour mettre en œuvre ces objectifs.

Au regard de l’obligation de motivation, il sera opportun de joindre au rapport de présentation les études préalables réalisées sur ces zones. La plupart des articles du règlement sont concernés pour la mise en œuvre des dispositions de l’article L. 111-1-4, l’affectation dominante de la zone et la définition des modes d’occupation ou d’utilisation du sol qui sont soit autorisés, soit interdits (art. 1 et 2), les règles relatives aux accès et voiries ainsi qu’à la desserte par les réseaux (art. 3 et 4), les dispositions relatives à la forme urbaine (art. 5, 6, 7, 8, 9, 10), les dispositions relatives à l’aspect architectural des constructions (art. 11), le stationnement (art. 12), le traitement paysager des espaces libres et des plantations (art. 13), les règles de densité (art. 14 et 15). Ce qui est essentiel à ce stade de la traduction du projet urbain dans le document d’urbanisme, c’est de faire apparaître la justification et la motivation du parti d’urbanisme retenu. Il s’agit de démontrer par quels moyens, réglementaires ou opérationnels, le projet urbain retenu permet de garantir un développement de qualité, notamment au regard des critères définis par la loi.

2.2 - La procédure : révision ou modification L’introduction dans le POS ou le PAZ de règles propres aux espaces non urbanisés le long des voies très fréquentées ne nécessite le recours à la procédure de révision que dans la mesure où celles-ci remettent en cause l’économie générale du POS. C’est le cas si les territoires soumis à ces règles modifiées représentent une surface importante du territoire de la commune, et si le parti d’aménagement est modifié en profondeur. Dans l’hypothèse inverse, une simple modification du document est suffisante. Dans certains cas, le document d’urbanisme applicable traduisant déjà un projet d’aménagement de qualité, la justification et la motivation des règles en vigueur pourra suffire à assurer la constructibilité des espaces en cause. Mais le plus souvent, seule l’insertion de nouvelles règles, permettra de justifier et de motiver le nouveau parti d’aménagement retenu au regard des critères énoncés par le législateur.

## III - L’inconstructibilité des marges de retraits

### 1 - Le principe de l’inconstructibilité

#### 1.1 - Les communes sans documents d’urbanisme

Les marges de retrait s'imposent de plein droit pour les communes qui ne disposent pas de POS ou de document d'urbanisme en tenant lieu, opposable aux tiers, et ne peuvent donc faire application des dispositions du dernier alinéa de l'article L. 111-1-4. Les cartes communales ou MARNU, compte tenu de leur nature, ne sont pas des documents d'urbanisme tenant lieu de POS au sens de ces dispositions et par conséquent ne permettent pas aux communes concernées d'écarter cette limitation des droits de construire le long des principales voies routières, en dehors des espaces déjà urbanisés. Seules les exceptions prévues par la loi et rappelées ci-dessus peuvent être autorisées dans ces espaces.

Par ailleurs, pour les communes ne disposant pas d'un document d'urbanisme, et dans l'hypothèse où l'urbanisation s'est développée au-delà de l'agglomération, au sens du Code de la route, les dispositions des articles R. 111-5 et R. 111-6 demeurent applicables dans la partie comprise entre le panneau d'agglomération et la limite des espaces urbanisés. En revanche, lorsqu'il y a concordance physique entre la limite de l'agglomération délimitée en application du Code de la route, et la limite des espaces urbanisés au sens de l'article L. 111-1-4 : seules les marges de retrait édictées par l'article L. 111-1-4 (100 ou 75 mètres) sont applicables et non les marges édictées par les articles R. 111-5 et R. 111-6.

1.2 - Les communes disposant d'un document d'urbanisme dont les règles ne permettent pas de garantir la qualité de l'aménagement

A défaut de règles d'urbanisme insérées dans un POS ou dans un PAZ, garantissant une urbanisation de qualité dans les conditions fixées par la loi, les espaces non urbanisés le long des autoroutes, routes express, déviations et autres routes classées à grande circulation seront frappés d'inconstructibilité à compter du 1er janvier 1997 sur une profondeur de 100 mètres ou de 75 mètres à partir de l'axe de la voie.

2 - Le champ d'application du principe d'inconstructibilité

2.1 - L'axe des voies

Lorsqu'il est fait application du retrait des installations et constructions nouvelles, soit de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations, soit de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation, la définition de l'axe de l'infrastructure peut soulever des difficultés d'application.

Pour cette raison, plusieurs précisions doivent être apportées. Dans le cas d'une route avec terre-plein central, l'axe à prendre en compte est celui de l'ensemble des deux chaussées. Si un phasage de travaux conduit à différer la mise en service de la deuxième chaussée l'axe à prendre en compte est celui de l'ensemble des deux chaussées, prévu au programme décrit dans le dossier d'enquête publique préalable. En cas de carrefour giratoire, l'axe à prendre en considération est celui de l'axe des chaussées contournant l'îlot central. Doit également être pris en compte l'axe des bretelles des autoroutes et des routes express.

2.2 - Les exceptions au principe d'inconstructibilité

A compter du 1er janvier 1997 en l'absence de document d'urbanisme ou en l'absence de règles spécifiques dans les documents d'urbanisme, seront interdites toutes les constructions et installations qu'elles soient ou non soumises à autorisation ou déclaration préalable au titre du Code de l'urbanisme, qu'elles aient un caractère permanent ou précaire.

**Toutefois, un certain nombre d'exceptions à ce principe sont applicables de plein droit.**

**Elles concernent :**

**les constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières : les constructions situées ou non sur le domaine public routier, notamment les stations de péage, les stations-services, les équipements implantés dans les aires de repos le long des autoroutes tels que les restaurants, ou les maisons de tourisme ;**

les services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières : les installations des services publics de secours et d'exploitation ;  
les bâtiments d'exploitation agricole : sont concernées par ces dispositions les constructions à caractère fonctionnel nécessaires aux exploitations, notamment les serres, les silos, les hangars, les bâtiments d'élevage ;  
les réseaux d'intérêt public : les supports d'installation nécessaires aux réseaux ;  
l'adaptation, la réfection ou l'extension des constructions existantes : cette disposition concerne les bâtiments existants, elle ne s'applique donc pas aux ruines. De plus la loi n'autorise que les travaux d'adaptation, de réfection, ou d'extension.

Ces notions ne sont pas synonymes de reconstruction, c'est-à-dire de travaux visant à reconstruire des bâtiments qui n'existent plus. Les travaux autorisés ont donc pour finalité soit d'améliorer le caractère habitable d'un logement, soit de faciliter l'exercice d'activités dans un bâtiment, soit de procéder à une extension d'une construction existante.

S'agissant des travaux d'extension des constructions existantes, ceux-ci doivent être appréciés en fonction notamment de la dimension de la construction existante, de la taille du terrain, de la qualité du site (sur ce point il sera utile de se reporter aux critères dégagés par le juge administratif à propos de l'application de l'article L. 111-1-2). Enfin, ces dispositions n'ont pas pour effet de permettre un changement d'affectation qui ne peut être regardé comme une simple adaptation.

IV - L'entrée en vigueur de l'article L. 111-1-4 1 - Les effets de l'entrée en vigueur sur la légalité des documents d'urbanisme Les dispositions de l'article L. 111-1-4 n'ont pas valeur de prescriptions nationales fixées en application des lois d'aménagement et d'urbanisme, par conséquent elles ne créent pas de lien nouveau de compatibilité pour les documents d'urbanisme.

En conséquence, l'entrée en vigueur de ces dispositions au 1er janvier 1997 n'a pas pour effet immédiat de rendre illégaux les documents d'urbanisme en vigueur. Elle institue une inconstructibilité sur une profondeur de 100 ou 75 mètres le long des voies concernées aussi longtemps que le POS ou le PAZ n'aura pas été modifié ou révisé pour tenir compte des dispositions de l'article L. 111-1-4.

## 2 - Les modalités d'entrée en vigueur

### 2.1 - Les autorisations individuelles délivrées avant le 1er janvier 1997

L'entrée en vigueur des dispositions de l'article L. 111-1-4 n'a pas pour effet de remettre en cause les autorisations délivrées avant le 1er janvier 1997 (permis de construire, déclarations de travaux, autorisations d'ITD...). Toutefois, l'entrée en vigueur des dispositions de l'article L. 111-1-4 au 1er janvier 1997 fait obstacle à la prorogation des permis de construire dont le délai de validité expire après cette date, dans la mesure où, conformément aux dispositions de l'article R. 421-32, 4e alinéa, ces dispositions sont des prescriptions d'urbanisme défavorables à l'égard des pétitionnaires concernés, sous réserve de l'application du dernier alinéa de l'article L. 111-1-4.

### 2.2 - Les certificats d'urbanisme positifs délivrés avant le 1er janvier 1997

S'agissant des certificats d'urbanisme, je vous rappelle qu'en application des dispositions de l'article L. 410-1, si la demande en vue de réaliser l'opération projetée sur le terrain est déposée dans le délai de validité du certificat d'urbanisme et respecte les dispositions d'urbanisme mentionnées par ledit certificat, celles-ci ne peuvent être remises en cause. De plus, en application de l'article R. 410-12, le certificat d'urbanisme indique dans tous les cas (L. 410-1 a, L. 410-1 b, L. 111-5, R. 315-54) les dispositions d'urbanisme applicables au terrain. Les dispositions de l'article L. 111-1-4, ayant leur fondement dans le Code de l'urbanisme constituent des dispositions d'urbanisme au sens des articles L. 410-1 et R. 410-12. Toutefois, l'entrée en vigueur de l'article L. 111-1-4 étant fixée au 1er janvier 1997, afin de permettre aux communes de prendre en compte dans leur document de planification urbaine les préoccupations souhaitées par le législateur quant à l'aménagement de leurs entrées de ville, ces dispositions ne peuvent être mentionnées, comme étant applicables, dans les différents certificats d'urbanisme qui seront délivrés avant le 1er janvier 1997. En effet, les certificats d'urbanisme doivent faire état des seules dispositions d'urbanisme qui seraient susceptibles d'être prises en considération si l'administration avait à statuer immédiatement sur une demande de permis de construire.

Il n'est pas exclu cependant, à titre d'observation et dans un souci de complète information, d'informer le bénéficiaire d'un certificat d'urbanisme de l'entrée en vigueur au 1er janvier 1997 des dispositions du premier alinéa de l'article L. 111-1-4 sans que l'on puisse lui opposer ces dispositions dans l'hypothèse où il déposerait une demande de permis de construire dans le délai d'un an ou de dix-huit mois suivant la délivrance du certificat d'urbanisme.

S'agissant des communes dont le POS est en cours de révision, en vertu des dispositions de l'article R. 410-16 du Code de l'urbanisme, au cas où un sursis à statuer serait opposable à une demande d'autorisation tendant à affecter le terrain à la construction ou à y réaliser une opération déterminée, le certificat d'urbanisme doit en faire état. La mention dans un certificat d'urbanisme de la possible opposition d'un sursis à statuer à une demande d'autorisation peut permettre dans le délai d'un an, ou de dix-huit mois, pour les certificats préalables à la réalisation d'une opération déterminée, de s'opposer à une telle demande dès lors qu'elle serait susceptible de compromettre ou de rendre plus onéreuse l'exécution du futur POS (cf. article L. 123-5 du Code de l'urbanisme).

Cette obligation de mentionner la possibilité de l'opposition d'un sursis à statuer dans les certificats d'urbanisme qui seraient délivrés au cours de l'année 1996 n'est pas sans présenter un certain nombre d'avantages pour les communes qui auront engagé la révision de leurs POS et dont les dispositions d'urbanisme auront atteint un état d'avancement suffisant.

### 2.3 - Les autorisations de lotir délivrées avant le 1er janvier 1997

L'article L. 315-8 dispose que dans les cinq ans à compter de l'achèvement d'un lotissement, le permis de construire ne peut être refusé ou assorti de prescriptions spéciales sur le fondement de dispositions d'urbanisme intervenues postérieurement à l'autorisation de lotir.

Les modalités d'application de cette disposition ont été précisées par l'article R. 315-39 du Code de l'urbanisme, qui prévoit que « lorsque le projet respecte les dispositions d'urbanisme du POS ou du document d'urbanisme en tenant lieu ou, à défaut, les règles générales d'urbanisme édictées aux articles R. 111-2 à R. 111-24, en vigueur au jour de l'autorisation de lotir, l'autorisation d'occuper ou d'utiliser le sol ne peut être refusée ou assortie de prescriptions spéciales sur le fondement de dispositions d'urbanisme intervenues postérieurement. Le présent alinéa s'applique aux décisions intervenues avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date d'achèvement du lotissement ». La date d'entrée en vigueur de l'article L. 111-1-4 ayant été fixée au 1er janvier 1997, cela revient à écarter l'application des dispositions de l'article L. 111-1-4 pendant une période de cinq ans à compter de l'achèvement du lotissement, pour tous les lotissements autorisés avant le 1er janvier 1997.

Toutefois, lorsque la commune aura établi des règles particulières d'implantation en application du quatrième alinéa de l'article L. 111-1-4, elle pourra, si elle le souhaite, modifier les règles propres au lotissement pour les mettre en concordance avec les nouvelles dispositions du POS, en mettant en œuvre la procédure prévue à l'article L. 315-4.

De la même façon, les colotis peuvent demander une modification des règles propres au lotissement dans les conditions définies par l'article L. 315-3. Pour l'application de ces dispositions, le contrôle de légalité des documents d'urbanisme doit essentiellement porter sur la nature des dispositions réglementaires introduites dans ces documents ainsi que sur la motivation et la justification des choix qui sont faits par les communes, notamment au regard des critères introduits par la loi (sécurité, nuisances, qualité de l'urbanisme et des paysages, qualité architecturale).

J'attire votre attention sur le fait que dans l'hypothèse d'un contentieux portant sur un document d'urbanisme (par la voie d'action, ou par la voie de l'exception d'illégalité), la précision des critères introduits par la loi, de même que l'obligation pour les communes de motiver et justifier leurs choix, pourront permettre au juge administratif d'exercer un contrôle plus rigoureux des dispositions d'urbanisme adoptées dans les secteurs visés par l'article L. 111-1-4.

En conséquence, il vous appartient de veiller, notamment dans le cadre de votre mise à disposition, à conseiller utilement les communes, toute modification ou révision « alibi » des documents d'urbanisme ne pouvant que fragiliser fortement ces documents sur le plan juridique, et par voie de conséquences les opérations d'aménagement.