

Commune de LUCY-LE-BOCAGE

Plan Local d'Urbanisme

ORIENTATIONS d'AMENAGEMENT et de PROGRAMMATION

Document n°3

"Vu pour être annexé à la
délibération du

22 mai 2015

approuvant le
Plan Local d'Urbanisme"

Cachet de la Mairie et
Signature du Maire :

1^{ère} Partie :

Orientations d'Aménagement et de Programmation



PREAMBULE

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) doivent respecter le Projet d'Aménagement et de Développement Durables et peuvent comprendre des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. La partie programmation reste quant à elle facultative.

1. **En terme d'aménagement**, les OAP peuvent prévoir des actions pour la mise en valeur de l'environnement, des paysages en entrée de ville et du patrimoine, pour la lutte contre l'insalubrité, et pour permettre le renouvellement urbain et assurer le développement. Elles peuvent comporter un échéancier d'ouverture à l'urbanisation et de réalisation des équipements correspondants. Elles peuvent porter sur des quartiers ou secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Les OAP peuvent prendre la forme d'un schéma et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.
2. **En terme d'habitat**, elles tiennent lieu de programme local de l'habitat (PLH) et doivent prendre en compte les éléments suivants : réponse aux besoins en logements et hébergements, renouvellement urbain et mixité sociale, accessibilité, répartition équilibrée aux échelles infra et supra-communales.
3. **En terme de transport**, elles tiennent lieu de plan des déplacements urbains (PDU) : définition de l'organisation du transport de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par une commune non membre d'un établissement public de coopération intercommunale, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au 2 et au présent 3. Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par un établissement public de coopération intercommunale qui n'est pas autorité compétente pour l'organisation des transports urbains, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au présent 3.

La commune de LUCY-LE-BOCAGE appartient à la communauté de communes du Canton de Charly, non compétente en matière de PLU. Aussi, dans le cadre d'un PLU communal, les OAP n'ont pas l'obligation de comporter des dispositions en matière d'habitat ni de déplacements.

A LUCY, on distingue deux zones AUE, toutes deux à vocation économique. Les principes d'aménagement de ces zones sont présentés dans ce document.

Bien que la représentation graphique de ces orientations ne soit qu'indicative, les schémas d'aménagement ne devront pas être remis en cause lors des opérations de constructions.



Proposition d'aménagement et de desserte de la zone AUE « La Fosse Thomas »

Bilan urbanistique du projet

Superficie du secteur

8 000 m²

Cette zone a vocation au développement économique. La zone AUE est dédiée aux activités artisanales et commerciales. Les constructions à usage d'habitation sont interdites¹.

Ce zonage permettra le développement d'un transporteur local.

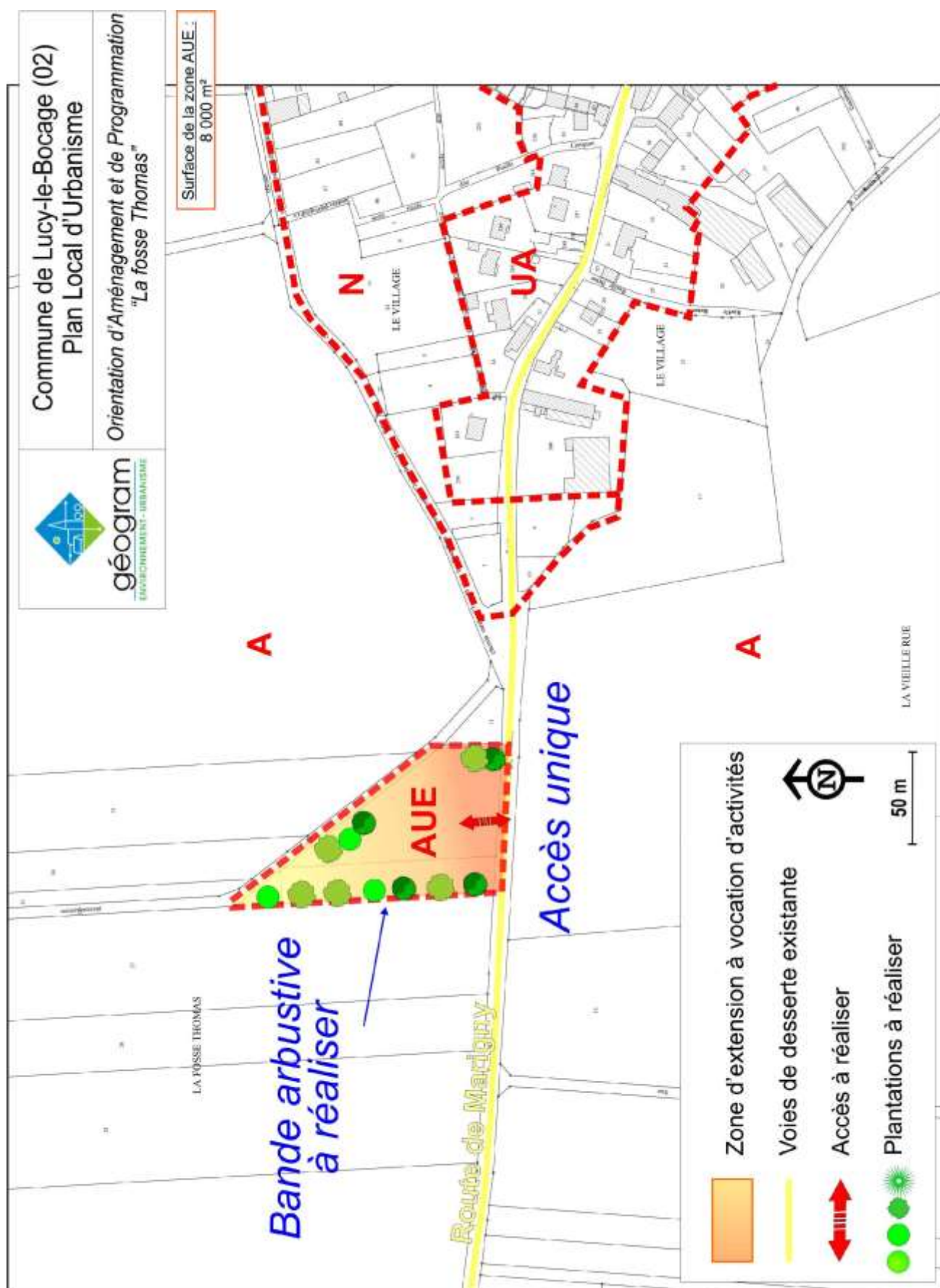
Aménagement et desserte

Cette zone se situe à l'ouest du village de Lucy, à une centaine de mètres de la dernière maison située Route de Marigny. Elle est classée « A Urbaniser », du fait du niveau insuffisant des réseaux.

Un seul accès est prévu pour rejoindre la zone AUE. Il se réalisera directement sur la route de Marigny. Cette voie est rectiligne ; aucun aménagement sécuritaire spécifique ne semble nécessaire.

Des plantations devront être réalisées autour de la zone, pour masquer les futures installations.

¹ Sauf logements de fonction destinés au logement du personnel dont la présence est strictement nécessaire pour assurer le fonctionnement, la surveillance et la sécurité des établissements autorisés.



2^{ème} Partie :

Etude Entrée de Ville



PREAMBULE

CADRE JURIDIQUE & OBJECTIFS DE L'ETUDE « ENTREE DE VILLE »

Cette étude est réalisée dans le cadre de la révision du Plan d'Occupation des Sols et de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme sur la commune et ce, en vertu de l'application sur son territoire des dispositions de la loi du 2 février 1995, dite « Loi Barnier » (relative au renforcement de la protection de l'environnement°.



La loi n°52-101 du 2 février 1995 a introduit l'article L 111-1-4 (dit « Amendement Dupont ») dans le code de l'Urbanisme visant à inciter les maîtres d'ouvrage à lancer une réflexion préalable sur l'aménagement des abords des autoroutes, des voies express, des déviations et des routes classées à grande circulation. Par défaut, les constructions nouvelles au sein des zones non urbanisées doivent respecter un retrait de 75 mètres à 100 mètres par rapport à l'axe routier.

Cette inconstructibilité peut néanmoins être remise en cause si une étude spécifique telle que définie par la circulaire 96-32 du 13 mai 1996 prenant en compte notamment les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages, est réalisée afin de définir pour ces espaces, un véritable projet urbain.

Extrait du code de l'urbanisme

Art. L. 111-1-4.- (L. n° 95-101, 2 févr. 1995, art. 52-I)

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.

(L. n° 2011-525, 17 mai 2011, art. 124, 2°) Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées au dernier alinéa du III de l'article L. 122-1-5.

(L. n° 2011-525, 17 mai 2011, art. 124, 2°)

Elle ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;*
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;*
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;*
- aux réseaux d'intérêt public.*

(L. n° 2003-590, 2 juill. 2003, art. 34, II ; L. n° 2010-788, 12 juill. 2010, art. 47)

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. « Un règlement local de publicité pris en application de l'article L. 581-14 du code de l'environnement est établi par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune. L'élaboration et l'approbation des dispositions d'urbanisme et du règlement local de publicité font l'objet d'une procédure unique et d'une même enquête publique. »

(L. n° 2005-157, 23 févr. 2005, art. 200) Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

La commune de Lucy-le-Bocage est concernée par les dispositions de cet article sur les secteurs non urbanisés de son territoire avec le passage de l'autoroute A4 et de la route départementale 1003 mentionnée par le décret n°2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n°2009-615 du 3 juin 2009, fixant la liste des routes à grande circulation.

Dans le cadre de la révision du Plan Local d'Urbanisme, la municipalité a émis le souhait de rendre constructibles les terrains bordant l'autoroute A4.

La présente étude a pour but de montrer, conformément aux dispositions de l'Amendement Dupont, les paramètres naturels, paysagers et urbains qui assureront une intégration du développement de la zone, et dans quelle mesure il sera possible de construire à moins de 100 mètres de l'axe de cette voie.

1] État des lieux

Avant de présenter le projet à l'initiative de cette étude, il convient, tout d'abord, de rappeler les principales caractéristiques du secteur prévu pour l'accueil de la plateforme de regroupement de tri, de recyclage, de valorisation et d'élimination des déchets verts, du BTP et du bois.

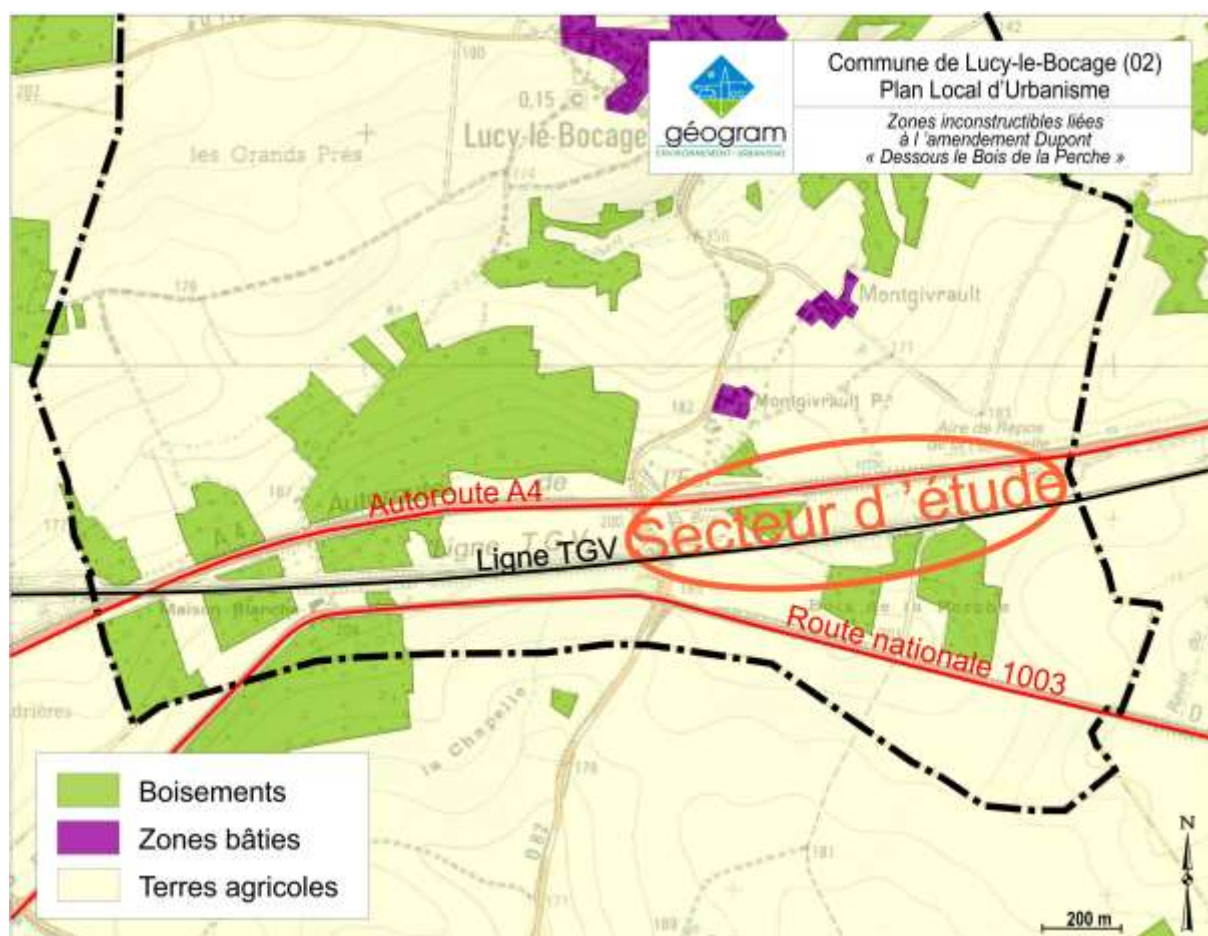


A- Situation

L'amendement Dupont s'applique dans les espaces non urbanisés de la commune, aux abords de l'autoroute A4 et de la route nationale 1003. Néanmoins, la présente étude se justifie par la bande inconstructible uniquement liée à l'autoroute. Cette voie de circulation passe à Lucy, dans un axe Est-Ouest, loin du village, mais proche du hameau du Petit Montgivrault. Cette voie relie Paris à l'Ouest à Strasbourg à l'Est.

L'étude porte particulièrement sur les abords de la voie au niveau du lieu-dit « Dessous le Bois de la Perche ». Ce secteur est isolé du village, enclavé entre l'autoroute au Nord et la ligne LGV au Sud. La communauté de communes du Canton de Charly souhaite rendre ces terrains constructibles afin d'y recevoir une plateforme de regroupement de tri, de recyclage, de valorisation et d'élimination des déchets verts, du BTP et du bois. Les travaux ont déjà commencé. Ce projet ne prévoit pas de constructions massives, mais des constructions modulaires ou des petits bâtiments qui s'avèreraient nécessaires à la gestion du site.

B - Délimitation du secteur d'étude



Le projet d'urbanisation s'étend sur une surface de 9,15 hectares, d'un seul tenant.

Il est délimité :

- Par l'autoroute au Nord ;
- Par la voie ferrée au Sud ;
- Par l'aire de repos de la Fontenelle à l'Est ;
- Par la route départementale 82, route de Torcy, à l'Ouest.

Le projet s'étend sur plusieurs parcelles, dont 2,2ha sont déjà propriété de la communauté de communes et 4ha sont en cours d'acquisition auprès de RFF. Il s'agit actuellement de terres agricoles et de friches. La zone est dimensionnée en fonction des possibilités d'acquisition de la communauté de communes, en cohérence avec le projet.

C – Desserte et accès actuels

La zone borde la Route Départementale 82, à partir de laquelle les véhicules pourront accéder à la plateforme. Actuellement, la vitesse est classiquement limitée à 90 km/h.

L'arrêté préfectoral du 12 décembre 2003 pris en application de l'arrêté ministériel du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures des transports terrestres a classé l'autoroute A4 et la ligne LGV comme axes bruyants de type 1 et la RD 1003, comme axe bruyant de type 3.

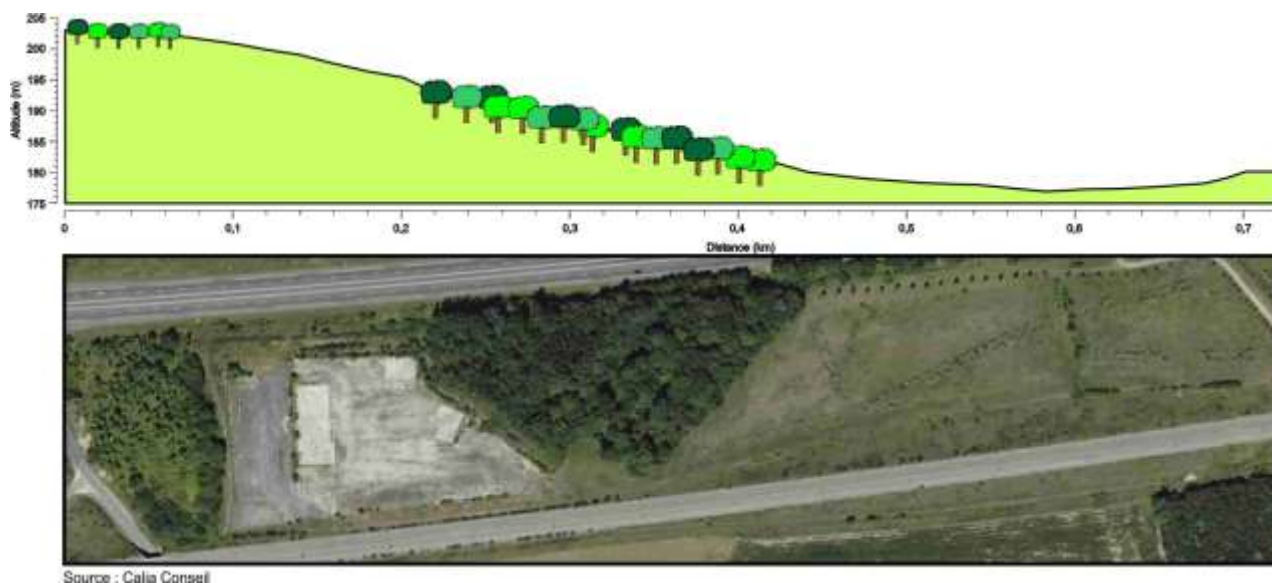
Pour la catégorie 1 (A4 et LGV Est), le niveau sonore de référence L_{aeq} (6h-22h) en dB(A) est $L > 81$. La largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la voie est de 300 mètres.

Pour la catégorie 3 (RD 1003), le niveau sonore de référence L_{aeq} (6h-22h) en dB(A) est compris entre $70 < L < 76$. La largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre des la voies est de 100 mètres.

D- Topographie de la zone d'étude

Le terrain en question est situé à une altitude comprise entre 180 et 203 mètres Ngf. La pente est significative (4%). Le site est encaissé entre deux talus liés à l'autoroute et à la voie ferrée. Le relief et la végétation réduisent les vues possibles sur le site depuis les routes (A4 et RD 1003).

Représentation de la topographie du site

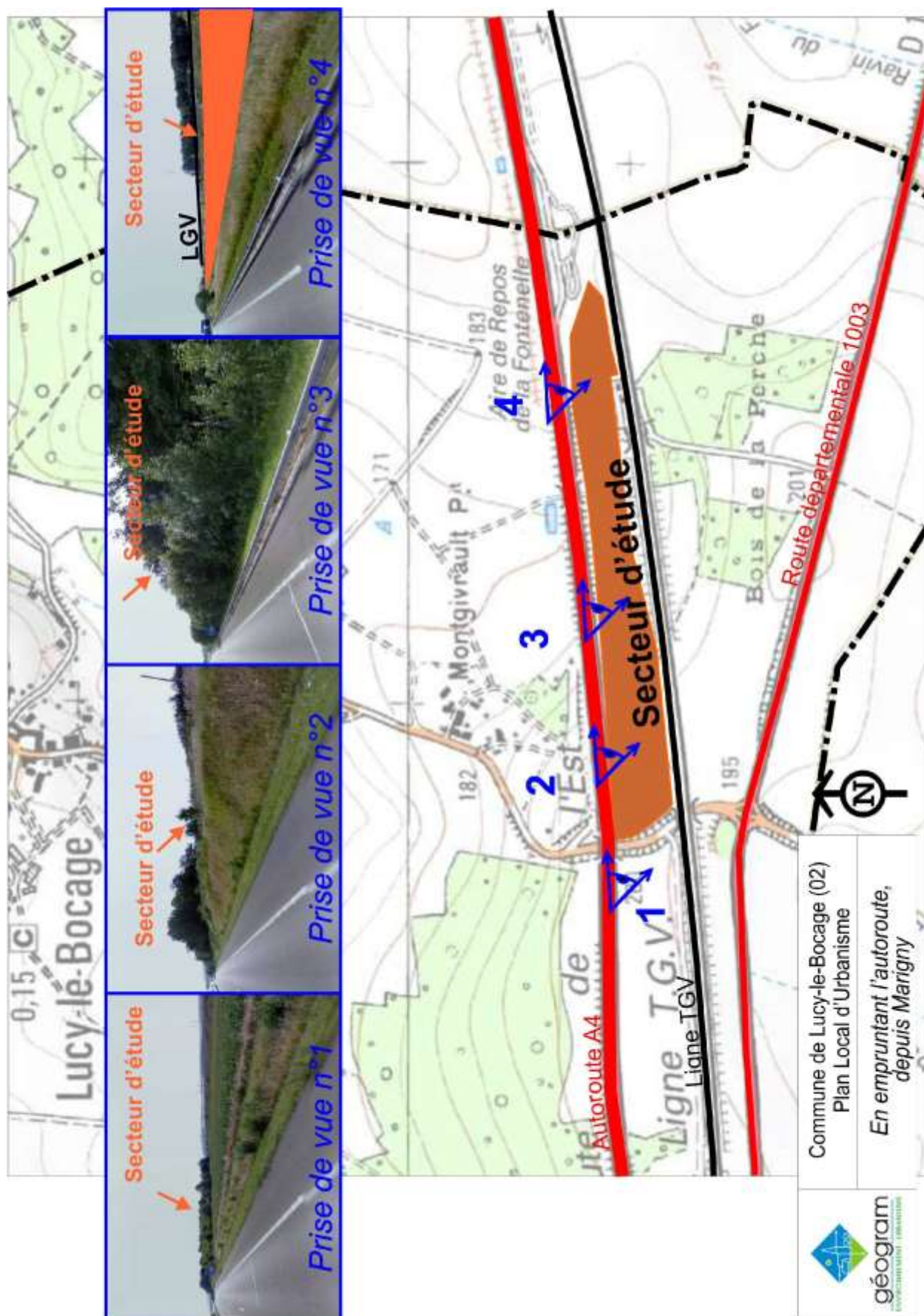


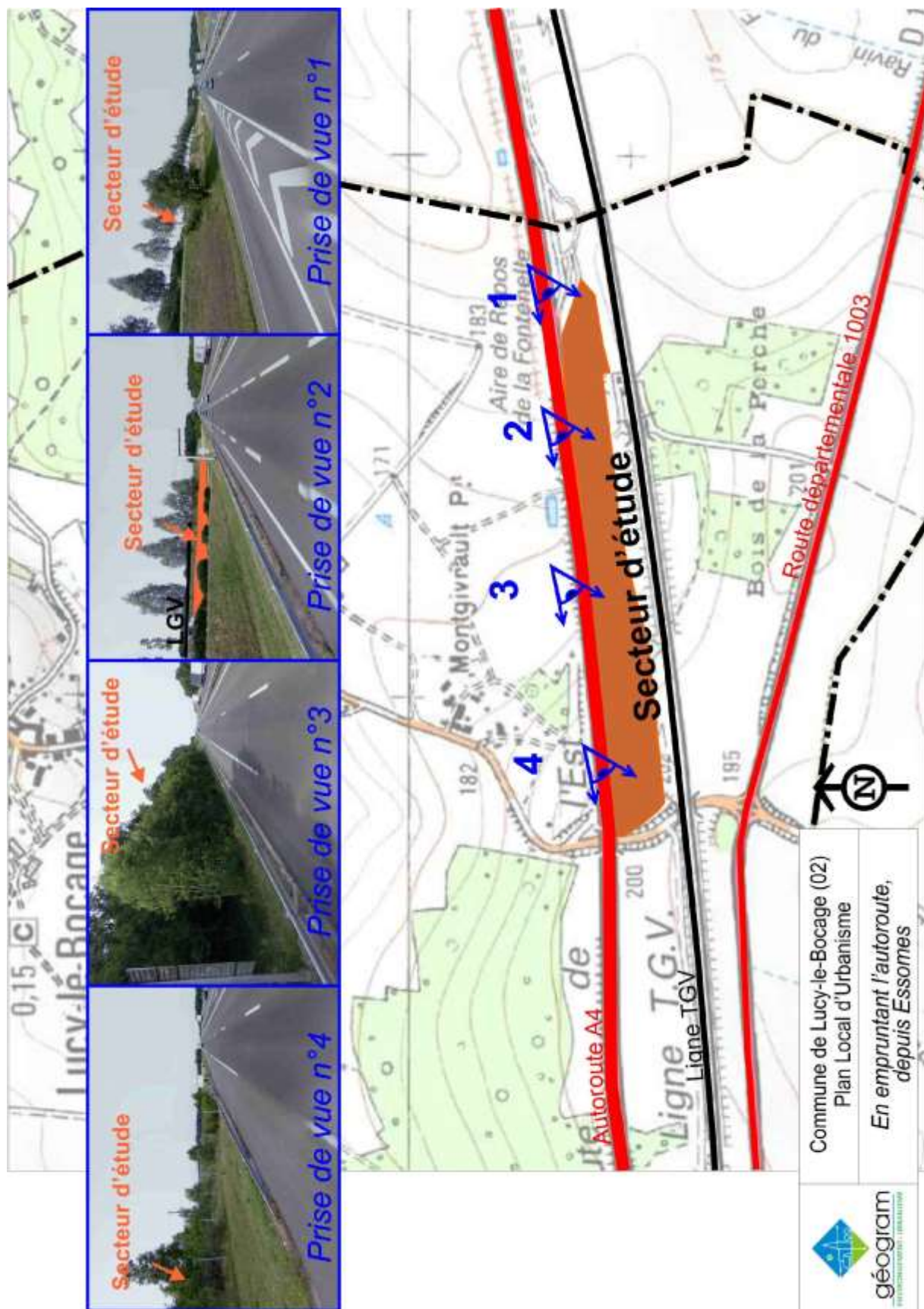
2] Perception de l'entrée de ville

A - 1ère Séquence : en venant de Marigny

En empruntant l'autoroute dans le sens Marigny vers Essomes, le site est peu visible. Au niveau du pont de l'autoroute, le site est masqué à l'arrière d'un front boisé. Au droit du site, l'automobiliste ne perçoit toujours pas le secteur, situé à l'arrière du talus qui borde l'autoroute A4. Le champ de visibilité s'élargit quelques centaines de mètres avant la branche de décélération vers l'aire de repos de la Fontenelle.







B - 2ème Séquence : en venant d'Essomes

En empruntant l'autoroute dans la direction opposée (Essomes vers Marigny), le site est également peu visible. D'abord masqué par le talus, les boisements denses dissimulent le site. Juste après l'aire de repos, une percée permet de voir le pied de talus du TGV. A noter qu'un projet de construction prendrait de la hauteur et serait alors plus visible.

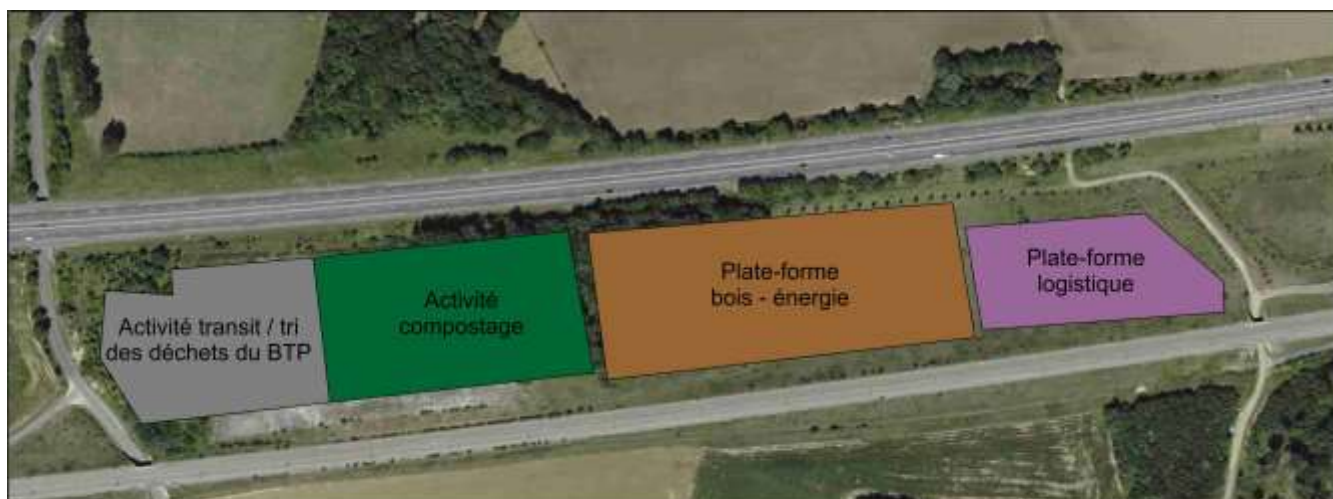
C - 3ème Séquence : depuis la départementale 1003

Le site est totalement masqué par le talus de ligne LGV. Le secteur n'est finalement perceptible que depuis le train.



3] Solutions opérationnelles proposées

Lors de la révision du Plan Local d'Urbanisme de Lucy-le-Bocage, la municipalité a souhaité tenir compte du projet intercommunal de création d'une plateforme de regroupement, de tri, de recyclage, de valorisation et d'élimination des déchets verts, du BTP et du bois. Cette installation regroupe diverses activités liées au traitement des déchets : compostage, déchetterie professionnelle, activité traitement inertes, activité de tri des DIB, activité bois-énergie, stockage matériel et véhicules. Le site nécessitera également l'usage de différents équipements : pont bascule, locaux, hangar matériel.



Source : Calia Conseil

Pour assurer l'insertion du projet dans son environnement, il conviendra de conserver les aménagements des bords de l'autoroute à savoir : talus et boisements. Quelques plantations viendront combler les percées encore existantes entre les deux bois présents sur site. Si ces bois disparaissent, ils seront conservés aux abords de la zone, du côté de l'autoroute et de la départementale 82.

L'activité du site engendrera le déplacement de différentes catégories de véhicules, du véhicule léger au poids-lourd. L'accès du site devra être sécurisé. Le site est totalement isolé, distant de 1,3km du village de Lucy et de près de 500 mètres du hameau du Petit Montgivrault. Il se situe entre deux virages. L'accès est défini en face de la voie déjà existante, de l'autre côté de la RD 82 (« Le Clos Gobart »). La voirie départementale a déjà validé cet accès.



Le carrefour devra être signalé et identifié. La vitesse sera limitée à 70km/h, sur la portion entre le pont de l'autoroute et le pont de la LGV.

A terme, un second accès pourra être réalisé par le chemin rural de Nogent Boureshes.



Cette étude s'est fixée comme objectif de prévoir une desserte sécurisée de la future zone d'activités et de fixer des mesures permettant d'intégrer au mieux les constructions nouvelles au sein de ce secteur, afin de lever l'inconstructibilité liée à l'amendement Dupont. Le programme de constructions proposé pourra s'implanter à moins de 100 mètres de l'axe de l'autoroute, s'il respecte les dispositions évoquées dans le règlement.

Éléments de synthèse :
Représentation graphique des aménagements retenus

