

Plan Local d'Urbanisme



SAINT-CYR-LA-RIVIÈRE

par alignement et rindchange'

| ELABORATION | 1 ère REVISION |
|-------------------------------------------------|------------------|
| prescrite le : 3 décembre 2001 | prescrite le : |
| arrêtée le : 8 juillet 2003 | arrêtée le : |
| mise à l'enquête publique le : 12 novembre 2003 | approuvée le : |
| approuvée le : 3 mai 2004 | modifiée le : |
| modifiée le : | mise à jour le : |
| mise à jour le : | |

PIECE N° 2.2

PROJET
D'AMÉNAGEMENT ET
DE DÉVELOPPEMENT
DURABLE

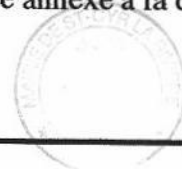
ORIENTATIONS
D'AMÉNAGEMENT

agence d'aménagement et d'urbanisme



2 rue de la Martine 77650 Longueville
Tel 01.64.08.82.40. Fax 01.64.08.82.42

VU pour être annexé à la délibération du :
3 mai 2004



MR

SOMMAIRE

page

CHAPITRE I - PRÉSENTATION THÉORIQUE DU “DÉVELOPPEMENT DURABLE”

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----|
| OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES | 1 |
| A - LES SOURCES JURIDIQUES | |
| 1 : La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire | 2 |
| 2 : La loi sur la solidarité et le renouvellement urbains | 3 |
| B - QUELQUES POINTS DE REPÈRES SCIENTIFIQUES | |
| 1 : Du point de vue des sciences humaines | 4 |
| 2 : Du point de vue des sciences de la ville et des sciences de la nature | 5 |
| C - APPLICATION DE CES PRINCIPES AU CAS DE SAINT-CYR-LA-RIVIÈRE | |
| 1 : Les orientations du projet d'aménagement et de développement durable | 7 |
| 2 : Les principaux enjeux écologiques et environnementaux du territoire | 8 |
| 3 : Les principes généraux retenus en termes d'aménagement urbain | 10 |

CHAPITRE II - LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----|
| A - ORIENTATIONS EN TERMES D'ORGANISATION DE L'ESPACE | |
| 1 : Extension / densification des espaces urbains | 12 |
| 2 : Préservation, mise en valeur des espaces naturels | 13 |
| B - PRINCIPES DU PARTI D'AMÉNAGEMENT | |
| 1 : Restructuration et valorisation des espaces urbains | 14 |
| 2 : Valorisation des paysages et des milieux naturels | |
| 2.1 - Généralités | 15 |
| 2.2 - Le Programme Corjine biotopes | 16 |
| 2.3 - La directive communautaire 92-43 du 31 mai 1992 | 19 |
| 3 : Aménagements programmés ou envisageables concernant les transports | |
| 3.1 - Les caractéristiques de la commune de Saint-Cyr-la-Rivière | 20 |
| 3.2 - Améliorer les conditions de déplacement | 20 |
| 3.3 - Orientations pour une politique soutenable des transports à l'échelon communal | 23 |

CHAPITRE I - PRÉSENTATION THÉORIQUE DU "DÉVELOPPEMENT DURABLE" ¹

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES :

- L'objet que représente un "projet d'aménagement et de développement" est relativement aisé à définir.

Il renvoie :

- d'une part, à tout ce qui a trait à *l'aménagement de l'espace* (appréhendé dans le cas présent à l'échelon communal) : réalisation d'équipements structurants divers, modification volontaire de l'état initial de l'occupation du sol ou du fonctionnement des milieux, d'une façon générale (remembrements, transports, hydrologie, etc.) ;
- d'autre part, à tout ce qui ressort au *développement local* de la commune, en référence, par exemple, aux implantations, à l'organisation ou à l'essor d'activités diverses, comme aux actions culturelles et sociales (préservation de la qualité patrimoniale du bâti, cultures locales, diversité et mixité de l'habitat, offre de services publics ou privés, etc.).

Il s'agit donc, à partir des objectifs d'aménagement et d'actions de développement, poursuivis par la Commune : d'effectuer un exposé desdits objectifs, de décrire le *parti d'aménagement* retenu (au plan le plus général et non sous l'angle des dispositions ayant trait à l'application du droit des sols), puis de présenter les actions envisagées (ou en cours de réalisation) en les justifiant notamment vis-à-vis des lois d'aménagement et d'urbanisme.

- La notion de développement *durable*, par ailleurs, nous vient d'Amérique du Nord (USA et Québec)², à travers les politiques fédérales menées à partir des années 1970 / 1980.

(National Environmental Policy Act (NEPA), loi promulguée le 1er janvier 1970, par le pdt Nixon ; Bureau des Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE), au Québec, organisme mis en place en 1979).

Il s'agit en fait de la (mauvaise³) traduction en français de *sustainable development*, que l'on pourrait traduire, de façon moins euphonique mais plus explicite quant aux intentions, par *développement supportable* : c'est-à-dire *supportable* par les milieux naturels et humains. L'idée maîtresse que recouvre le *développement durable* est celle d'une gestion des richesses, notamment naturelles mais aussi humaines et sociales, par les générations actuelles, *qui ne compromette pas leur utilisation par les générations futures*. Elle est aussi celle du *principe de précaution*.

Ceci renvoie donc à la fois, d'une part, à la notion *d'environnement*, au sens le plus courant, c'est-à-dire celui de la qualité de la vie (la façon dont les populations perçoivent leur environnement quotidien) et, d'autre part, à celle *d'écologie*, ce qui suppose donc prise en compte d'une dimension scientifique quant à la sensibilité des milieux (naturels et humains).

Historiquement, la préoccupation environnementale connaît des racines qui s'ancrent dans les origines de notre civilisation occidentale. Elle correspondrait à une mission de prise en charge de la planète par l'homme,⁴ "digne responsable de ce que le Créateur lui a confié".

¹

L'ensemble de ce chapitre 1 est inspiré d'une thèse de doctorat rédigée par le responsable de l'agence Eu.Créal (Paris VIII - Institut Français d'Urbanisme). Si cet exposé peut être utilisé par chacun, il conviendra d'en citer l'origine.

²

BERDOULAY Vincent et SOUBEYRAN Olivier. *Débat public et développement durable. Expériences Nord-Américaines*. Ministère de l'équipement, du logement des transports et du tourisme. La Défense. 1996. 155 pages.

³

Avec à la clé un barbarisme (Petit Robert : mot employé dans un sens qu'il n'a pas).

⁴

Vincent Berdoulay, Olivier Soubeyran. *Op.Cit.* Page 79.

A - LES SOURCES JURIDIQUES

1 : Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire

• Pour pouvoir résoudre les deux questions essentielles que pose le concept de *développement durable*, à savoir celle du contenu du parti d'aménagement lui-même et celle du contenu formel des documents, il convient de définir tout d'abord quel peut être un projet de territoire *durable*.

Les scientifiques ont défini quelques principes :

- L'articulation entre trois concepts fondamentaux, tout d'abord, (mais dont il convient de souligner que l'application opérationnelle paraît soulever de nombreuses difficultés), à savoir :

- les besoins à satisfaire des générations actuelles et futures ;
- l'intégrité écologique des territoires ;
- l'équité appréciée en termes de justice sociale, de solidarité et de diversité culturelle.

- L'apparition de nouvelles logiques d'aménagement en second lieu lesquelles peuvent se résumer par :

- développer une stratégie de la demande plutôt que de l'offre (ce qui nécessite donc d'être à même d'identifier les demandes et, pour un PLU, de les anticiper) ;
- prendre en compte la gestion du temps et des évolutions incertaines (ne pas figer, ouvrir à des possibilités de reconfiguration) ;
- raisonner à des échelles spatiales globales, intégrant l'existence d'interdépendances et de réseaux, (nonobstant la contrainte posée par la nécessité d'agir localement).

• Cependant les documents d'urbanisme ne sont pas mis en question (ou rarement) par des scientifiques, mais par des juristes ou des acteurs évaluant (voire contestant) leur contenu du point de vue juridique. C'est pourquoi il semble préférable d'examiner tout d'abord cette notion de *durabilité* à travers le droit.

La loi "Voinet" et la loi SRU sont opportunément venues y apporter une définition. Les articles L.121.1, L.122.1 (pour les SCOT) et L.123.1 (pour les PLU) du code de l'urbanisme invoquent en effet les principes de la politique du *développement durable*. Celle-ci est définie tout d'abord (à l'échelon national), par la "loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire" (n° 99-533 du 25 juin 1999, article 1), comme permettant :

"un développement équilibré de l'ensemble du territoire national alliant le progrès social, l'efficacité économique et la protection de l'environnement. Elle tend à créer les conditions favorables au développement de l'emploi et de la richesse nationale, notamment en renforçant la solidarité des entreprises avec leur territoire d'implantation, et à réduire les inégalités territoriales tout en préservant pour les générations futures les ressources disponibles ainsi que la qualité et la diversité des milieux naturels".

Cette définition, fondatrice du développement durable appréhendé en termes juridiques, présente l'avantage de situer les objectifs qui sont poursuivis à travers ce concept. On retiendra que le principal objectif réside dans un *développement équilibré* à l'échelle nationale ("réduire les inégalités territoriales"), thème récurrent dans l'aménagement du territoire (mais qui pose de façon toute aussi récurrente depuis cinquante ans la question des *moyens* pour y parvenir).

Les autres objectifs invoqués tendent par ailleurs à poser une sorte de *quadrature du cercle* entre trois facteurs considérés comme partiellement antagonistes (du moins dans une perspective de gestion à court terme des bénéficiaires) : le *progrès social* ("développer l'emploi"), *l'efficacité économique* ("développer la richesse nationale"), et la *protection de l'environnement* ("préservier les ressources disponibles" etc.).

• Mais le principal problème posé par ce texte est, dans le cas présent, celui de l'application de ces principes généraux à l'échelon local et opérationnel : il apparaît en fait que, pour des raisons liées aux échelles d'approches différentes (entre l'échelon national et le niveau local), les principes de l'article 1 de la loi du 25 juin 1999 ne sont pas totalement transposables à l'échelon local.

C'est pour cette raison qu'il convient de se reporter à la loi SRU pour dégager une définition "locale" du développement durable.

2 : La loi sur la solidarité et le renouvellement urbains, la loi "urbanisme et habitat"

Art. L. 123-1. - Les plans locaux d'urbanisme exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et précisent les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

« Ils comportent un projet d'aménagement et de développement durable qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune.

« Ils peuvent, en outre, comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en oeuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics. »[.]

Art. R. 123-3 - Le projet d'aménagement et de développement durable définit, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues par la commune, notamment en vue de favoriser le renouvellement urbain et de préserver la qualité architecturale et l'environnement.

Dans ce cadre, il peut préciser :

Plan d'urbanisme de la commune

1° Les mesures de nature à préserver les centres-villes et les centres de quartiers, les développer ou en créer de nouveaux ;

2° Les actions et opérations relatives à la restructuration ou à la réhabilitation d'îlots, de quartiers ou de secteurs, les interventions destinées à lutter contre l'insalubrité et à restructurer, restaurer ou réhabiliter des îlots ou des immeubles ;

3° Les caractéristiques et le traitement des rues, sentiers piétonniers et pistes cyclables et des espaces et ouvrages publics à conserver, à modifier ou à créer ;

4° Les actions et opérations d'aménagement de nature à assurer la sauvegarde de la diversité commerciale des quartiers ;

5° Les conditions d'aménagement des entrées de ville en application de l'article L. 111-1-4 ;

6° Les mesures de nature à assurer la préservation des paysages.

• Il semble donc, en croisant les apports de ces différents articles, que l'on puisse synthétiser comme suit l'approche juridique du *développement durable* appliqué aux documents d'urbanisme :

Le sujet qui apparaît le plus central est constitué par l'exposé des choix d'orientations en fait d'organisation de l'espace (de politiques d'aménagement), entre urbanisation, restructuration ou préservation des espaces urbains, d'un côté, et préservation, mise en valeur des espaces naturels, agricoles ou forestiers, d'autre part.

Il s'agit en d'autres termes de l'*équilibre général* dans le choix des affectations foncières : cette notion d'*équilibre* pose question, de même que les critères à retenir pour en justifier, mais considérons qu'en l'absence de plus grandes précisions dans le droit positif, les concepteurs seront libres de leurs choix quant au *point d'équilibre* retenu ... sous réserve de pouvoir en justifier.

Le second sujet prédominant paraît être celui relatif à l'organisation urbaine proprement dite, intégrant d'ailleurs une dimension esthétique et patrimoniale (avec la préservation des paysages, celle de la qualité architecturale et de l'environnement).

Sont en effet évoqués par les nouveaux articles du code de l'urbanisme : la restructuration des espaces urbanisés, le renouvellement urbain, la restructuration, la réhabilitation, la restauration d'îlots ou d'immeubles (en référence au slogan "reconstruire la ville sur la ville" et à un objectif de *ville compacte*). Ces thèmes étant complétés par des considérations ayant trait spécifiquement au *fonctionnement* urbain, tout d'abord renvoyant à une notion d'équilibre social de l'habitat, de politique du logement, mais aussi à l'intégration dans le *parti d'aménagement* des questions de transport (des personnes et des marchandises) et de développement économique (équipement commercial compris).

Examinons maintenant à quel contenu scientifique renvoie la notion de *développement durable*.

B - QUELQUES POINTS DE REPÈRES SCIENTIFIQUES ⁵

1 : Du point de vue des sciences humaines

- La notion de développement *durable* pose donc principalement la question des critères d'évaluation du caractère *durable* (ou non) d'un choix d'aménagement.

Cette crainte rejoint les préoccupations des sociologues, ceux-ci posant le problème en termes de *praxis* (c'est-à-dire d'action expérimentale) :

"Faute de standards objectifs, externes, le développement durable réclame des pratiques de transparence et de délibération collective. Négliger ces implications de praxis publique n'est pas sans conséquences. *Le développement durable n'exclut pas d'être perçu comme un argument d'autorité assimilable à l'intérêt général jacobin substantialiste, et de provoquer des oppositions tout à fait légitimes de pouvoirs locaux ne partageant pas les représentations non moins légitimes des externalités construites par des appareils d'État*".⁶

La planification environnementale soulève en effet de nombreuses difficultés, d'ordre scientifique, technique ou social (en termes de *valeurs*, principalement). Car ces difficultés relèvent au moins autant des sciences sociales (morale, philosophie, choix politiques), que des connaissances scientifiques proprement dites. *A priori*, la notion d'*environnement* (au sens le plus général), est en effet différente de l'approche écologique. Elle peut même s'y opposer.

- La principale question est de savoir si l'évaluation environnementale repose sur des fondements irréfutables, ou si elle est au contraire marquée par un excès d'optimisme de l'Homme, quant au progrès.

D'autre part, du fait même qu'elle s'inscrive dans le contexte de plusieurs champs hétérogènes (quant aux connaissances mises en œuvre) que sont la politique, la technique, la science et les territoires, cette nouvelle planification serait en outre nécessairement marquée du sceau du *pragmatisme*.

À une hypothèse de scientificité *a priori* de l'action publique, le législateur et le planificateur lui ont donc substitué celle suivant laquelle c'est *un bon cadrage* (c'est à dire un *cadrage établi contradictoirement*) des évaluations d'impact, qui permet l'utilisation optimale des analyses scientifiques, leur incorporation dans les formulations politiques comme dans les décisions, et non l'inverse, dans une logique où la science serait supposée seule source de toute planification.

- À l'inverse, on peut douter que la *praxis* suffise à produire à elle seule un parti d'aménagement *durable* :

il semble peu probable en effet que la seule vertu de la transparence et de la délibération collective permette de déboucher sur une telle politique. Le risque semble au contraire élevé qu'un jeu d'acteurs, même *pluraliste*, détermine seulement un *plus petit dénominateur commun* tout-à-fait contingent, c'est-à-dire dépendant des acteurs eux-mêmes, de leur savoir et de leurs stratégies du moment.

Si une *praxis* paraît donc indispensable pour effectuer une mise à niveau réciproque des différents acteurs et tenter de réduire tant l'incertitude que les coûts de transaction, à travers une forme de contractualisation (dont la solidité reste d'ailleurs cependant sujette à discussion ...), une définition *objective*, argumentée en faits, en tout cas, apparaît comme un préalable à tout débat.

De ce point de vue, une opposition peut être observée de façon récurrente entre les tenants du *tout technique* et ceux du *tout négocié*, que l'on constate tant sur un plan général que sur celui plus particulier du développement durable. Ce faisant, l'action prospective a néanmoins été déplacée, depuis le champ scientifique et technique, vers celui de la *faisabilité sociale* d'un projet.

⁵

Il ne peut être question, dans le contexte du contenu d'un document pratique et opérationnel, d'effectuer de longs développements théoriques : seuls sont présentés ici les principaux champs de *problématiques* mobilisés par cette notion, à titre d'information sur les réflexions qui ont présidé au projet de la commune.

⁶

Jean Gustave Padioleau. *Prospective de l'aménagement du territoire : refondations liminaires de l'action publique conventionnelle*. Université Paris-Dauphine. 1999. (document d'étude). Page 12.

2 : Du point de vue des sciences de la ville et des sciences de la nature

• Du point de vue scientifique, la planification butte donc sur une difficulté : dans la planification environnementale, les facteurs politiques et territoriaux, notamment, impliquent de composer avec de multiples paramètres. D'un déroulement séquentiel de la politique publique, en vigueur dans la planification *technocratique* (ou stigmatisée comme telle), on devrait donc maintenant passer à un processus d'apprentissage des acteurs face à la procédure, suivant un schéma "en boucle" itératif.

• Mais la définition du développement durable ne peut pas se passer d'une présentation au moins succincte de la façon dont les spécialistes en traitent au plan scientifique ...

Une étude multicritère emblématique des recherches actuelles sur cette question⁷ rassemble quatre recherches monographiques (sur les agglomérations de Londres, Milan, Munich et la Randstad).

Ce concept, appliqué à la ville, est alors décliné de la façon suivante :

- la gestion des économies d'agglomération et de proximité ;
- l'existence d'une bonne accessibilité et d'interactions sociales ;
- l'intégration en réseau par rapport au monde extérieur ;
- la maximisation du bien-être collectif, par co-évolution entre l'environnement naturel et l'économie.

Ce mode de développement suppose d'intégrer à l'échelon de l'agglomération différents principes régulateurs :

- une efficacité qui soit allocative de long terme, l'environnement étant conçu comme une ressource et non comme une contrainte ;
- l'efficacité distributive, suivant des principes de participation et d'appartenance ;
- l'équité environnementale, à travers la prise en compte du coût des choix retenus et l'organisation de l'accessibilité aux bénéfices de l'environnement.

Il est ainsi proposé, à l'issue des différentes études de cas, un paradigme⁸ de la ville "durable", qui se précise, en termes de principaux résultats, avec les propositions suivantes :

- une élaboration d'outils et de mesures contre l'étalement urbain ;
- une adoption du modèle en réseau (le polycentrisme, les réseaux d'espaces verts) ;
- un souci particulier de la limite urbaine (le traitement des franges urbanisées, les plans de paysages) ;
- une intégration des plans d'occupation des sols et des plans de transport ;
- une limitation de l'utilisation de l'automobile et l'impulsion d'autres systèmes de transport ;
- une gestion suivie des pollutions (déchets, hydrologie ...) et des mesures compensatoires.

• Ces chercheurs proposent ainsi une "grille de lecture" pour l'évaluation du caractère durable d'une politique d'agglomération.

Il s'agit d'organiser une ville compacte (pour l'économie du foncier) et donc aussi des "parcours brefs" (économie des transports), qui permette en outre d'organiser des synergies : entre transports en commun, urbanisation, transferts modaux, d'une part ; entre habitat, emplois et migrations pendulaires, d'autre part.

Ils soulignent néanmoins deux effets pervers qui peuvent être imputés aux principes d'aménagement qu'ils analysent, lesquels y apportent ce faisant quelques nuances :

- la "green belt" londonnienne, d'une part, a entraîné un report de l'urbanisation anarchique (en tache d'huile, en doigts de gant), au delà de ses limites, et des migrations pendulaires à longue distance ;
- le maillage d'une ville compacte par des espaces verts centraux, d'autre part, est un facteur qualitatif d'attraction et de renforcement des urbanisations, qui entraînerait une augmentation des coûts fonciers.

7

Roberto Camagni et de Maria-Christina Gibelli. *Le développement urbain durable. Quatre métropoles européennes*. La Tour d'Aigues. Éditions de l'Aube. 1997.

8

Larousse 2001 : modèle théorique de pensée qui oriente la recherche et la réflexion scientifiques ; procédure méthodologique qui constitue un modèle de référence.

- Concernant la *densité urbaine*, pour prendre un exemple particulièrement au centre des débats, plusieurs chercheurs ont pu cependant souligner le caractère non obligatoirement contraire au développement durable de l'habitat individuel ...

Se faisant l'écho d'une récente recherche de l'association des études foncières (ADEF), le Moniteur du 11 mai 2001 (page 22), précisait que les densités de l'habitat individuel (exprimées en termes de COS), pouvaient être comparables à celles de l'habitat collectif du milieu péri-urbain. Exprimées en termes de démographie (densité de population), Vincent Fouchier⁹ a pour sa part identifié que, sur un même COS de 0,50, les densités du collectif et de l'habitat individuel dense (avec des terrains de l'ordre de 320 m² il est vrai ...) étaient comparables : 157 habitants par ha. dans le premier cas et 133 habitants par ha. dans le second.

Sur un plan davantage éthologique et dans une perspective humaniste, quant au développement individuel, on rappellera aussi ce qu'en disait le professeur René Dubos, en 1968 à l'UNESCO¹⁰ :

"Un peu partout dans le monde, on organise des ensembles comme s'il ne s'agissait que de loger des gens parfaitement interchangeables dans des espèces de petites cages bonnes à détruire après usage. Quel que soit leur patrimoine héréditaire, la plupart des jeunes qui auront grandi dans un milieu aussi terne, et dont l'expérience de la vie aura été extrêmement limitée, pâtiront d'une sorte de manque qui se traduira par une paralysie intellectuelle et mentale".

- Ces réflexions posent ainsi la question du *point d'équilibre* à trouver, entre les contraintes environnementales, les besoins de proximité répondant aux exigences économiques et un impératif de bien-être pour les individus. À l'échelle macro-géographique, cependant, la cause semble entendue, du point de vue de l'économie de l'environnement, au crédit de la densité, puisqu'il semble acquis que : *"les personnes résidant dans des communes peu denses contribuent 5,2 fois plus à l'effet de serre (émissions de CO₂) et consomme 3,2 fois plus d'énergie dans leurs déplacements que celles résidant dans les communes de densité plus forte"*.¹¹

Il reste que ces principes généraux, s'ils sont fondés en termes de politique d'aménagement à promouvoir dans le cas d'une métropole urbaine ou d'une agglomération prise dans son ensemble, nécessitent d'être ajustés en fonction des caractéristiques propres de chaque commune (celles de son site, de son patrimoine et de sa densité effective, par exemple). C'est plus particulièrement le cas pour les villages et les bourgs ruraux, lesquels présentent une tradition, un fonctionnement, un marché du logement, comme des pratiques d'urbanisme et de transport, différents de ceux des villes.

Si la densité urbaine représente principalement un facteur d'économie d'énergie (lié essentiellement à une utilisation plus rentable des transports en commun), elle ne peut, sans toutefois tomber dans l'excès inverse, constituer une finalité à elle seule, obligatoire, notamment dans le cas de communes rurales (ou, plus précisément, péri-urbaines ou "rurbaines") qui, de toutes façons, dépendent de fait des transports individuels, sans autre alternative crédible en termes de souplesse d'utilisation.

On signalera aussi que la tendance à la diminution du nombre moyen d'occupants dans les logements, y compris en milieu rural, a pour conséquence de nécessiter, à population constante, un plus grand nombre de logements. Et l'on ne peut semble-t-il imaginer transposer les modes d'urbanisation urbains dans les villages, en dehors de quelques opérations de logements locatifs, en réhabilitation notamment. Il n'est pas davantage souhaitable - ni d'ailleurs possible *vu les tendances constatées et l'état de la demande des ménages* - de favoriser une diminution de population en milieu rural.

Il reste alors à imaginer, pour ces communes, des modalités d'urbanisation basées sur une diversité de typologies (logements aidés, non aidés) et de morphologies (forte densité ou moindre densité), qui permette à la fois de promouvoir une densité moyenne satisfaisante et une offre de logements diversifiée, c'est-à-dire de répondre à deux des objectifs de la "ville compacte" (la diversité de l'habitat et l'économie de l'espace naturel), mais sans toutefois se leurrer sur la portée de ce dispositif au regard d'un transfert modal au profit des transports collectifs.

9

Vincent Fouchier. *Les densités urbaines et le développement durable. Le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles*. Édition du SGVN (secrétariat général du groupe central des villes nouvelles). Paris. Décembre 1997. Page 25.

10

in Henri Laborit. *L'homme et la ville*. Paris. Flammarion. 1971. Page 122.

11

Vincent Fouchier. *Op Cit*. Page 192.

C - APPLICATION DE CES PRINCIPES AU CAS DE SAINT-CYR-LA-RIVIÈRE

- La loi sur la solidarité et le renouvellement urbains, intervenue le 13 décembre 2000, a remplacé les plans d'occupation des sols (POS) par des plans locaux d'urbanisme (PLU) : la révision du plan d'occupation des sols nécessite ainsi sa transformation en P.L.U.

1 : Les orientations du projet d'aménagement et de développement durable.

- Le conseil municipal a défini, dans une délibération du conseil municipal du 19 décembre 2002, les orientations générales du *projet d'aménagement et de développement durable*), à savoir :

- favoriser, dans la limite de la capacité en voirie et réseaux, la réhabilitation et l'évolution de l'affectation des bâtiments d'exploitation agricole, principalement en ce qui concerne les exploitations aujourd'hui insérées dans le village ;

- sécuriser la traversée du village le long des principales infrastructures routières et notamment au carrefour de Grand Bois, à l'entrée du village le long de la RD 145 et sur la RD 49 ;

- identifier les principaux cheminements de circulations douces (piétonnières) et de promenade, en vue de leur entretien, de leur balisage ; et le cas échéant d'une réappropriation par la collectivité publique ;

- intégrer dans le plan local d'urbanisme les conclusions de l'étude écologique relative à la sensibilité des milieux naturels ;

- faire réhabiliter par leurs propriétaires les parcelles de la Sente des Grés, transformées en décharges sauvages ;

- inciter les habitants à la préservation des talus, au pied des coteaux, ainsi qu'à la plantation d'arbres fruitiers dans les parcelles bâties et à bâtir (ou de haies constituées d'essences locales) ;

- favoriser la préservation des caractéristiques de l'architecture beauceronne, particulièrement dans le centre du village et notamment en ce qui concerne le choix des couvertures et des enduits, pour les maçonneries ;

- faciliter l'implantation d'activités dans des secteurs spécialisés, mais aussi dans l'ensemble de la zone urbaine, dans la mesure où celles-ci ne sont ni nuisantes, ni incompatibles avec le caractère du village.

*

*

*

2 : Les principaux enjeux écologiques et environnementaux du territoire

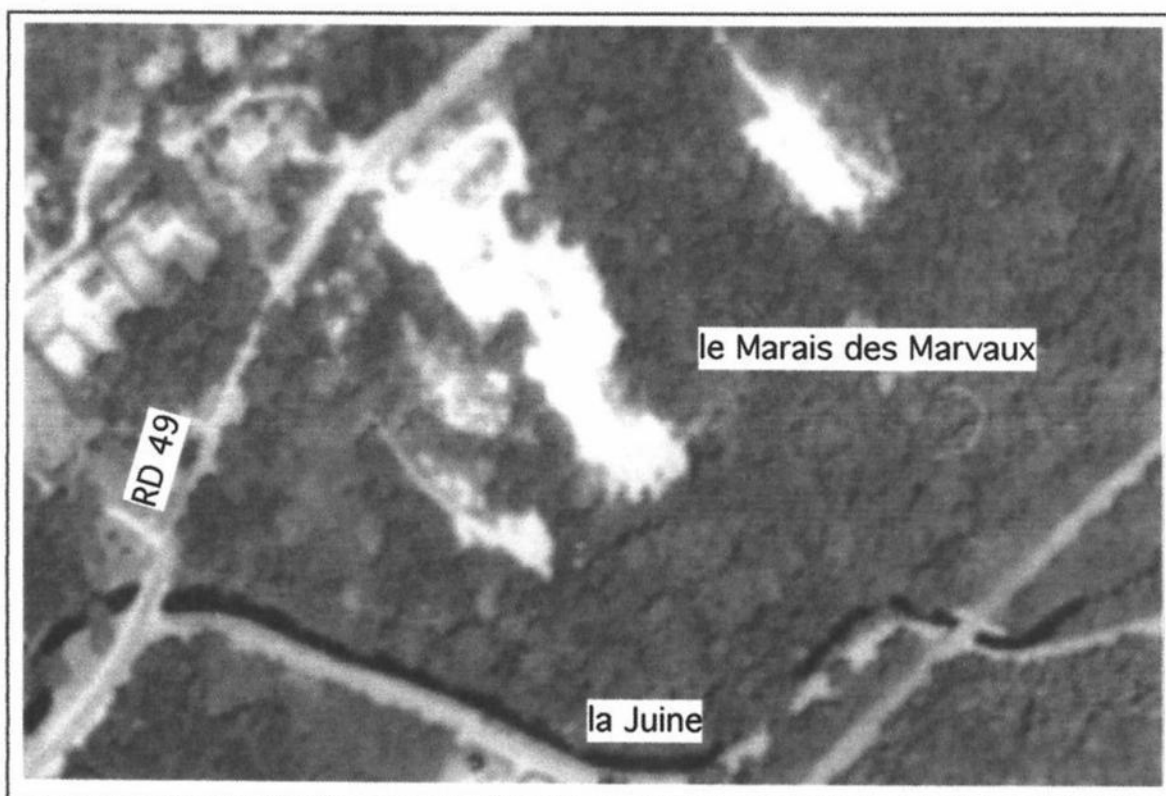
• 2.1 - Mesures de nature à assurer la préservation des paysages :

Intégrer dans le plan local d'urbanisme les conclusions de l'étude écologique relative à la sensibilité des milieux naturels.

Ce principe se traduit par un volume annexe, au rapport de présentation, comprenant l'intégralité du contenu de cette étude, et dont les principales conclusions sont reprises en page 64 du rapport de présentation, quant à la caractérisation des sites les plus sensibles.

Faire réhabiliter par leurs propriétaires les parcelles de la Sente des Grès, transformées en décharges sauvages.

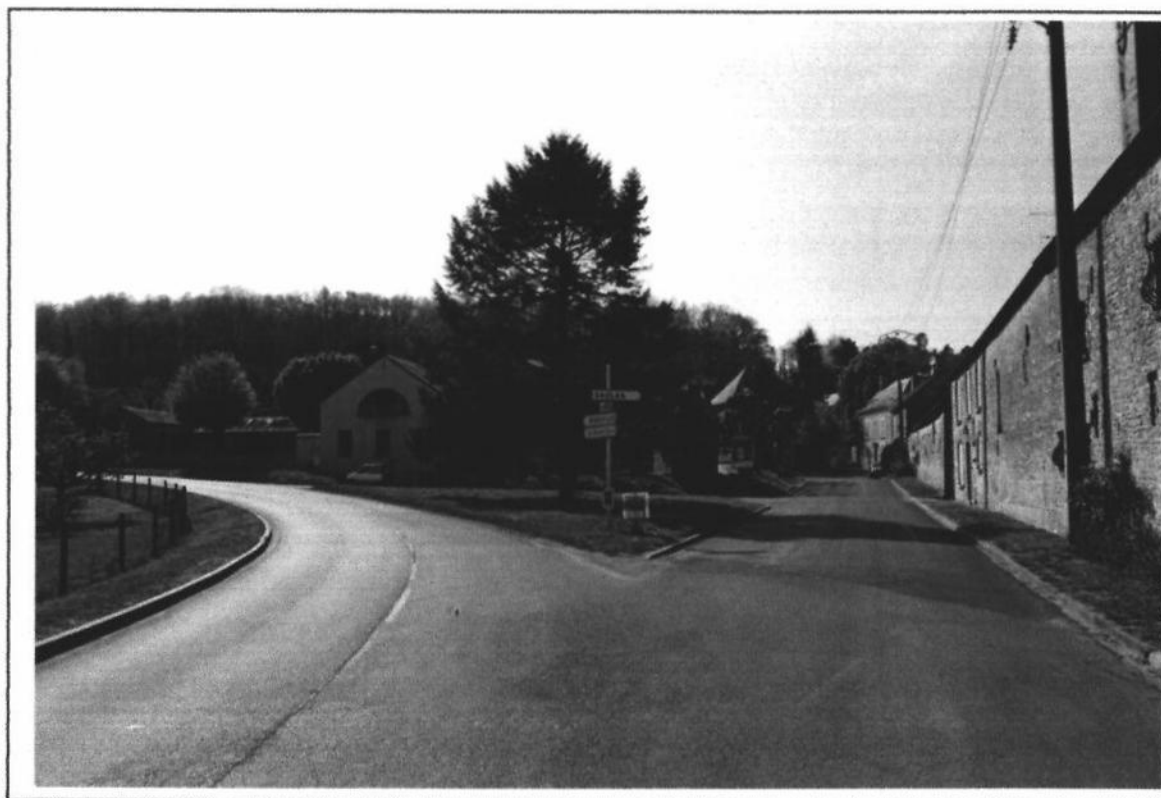
Cet objectif doit être concrétisé à travers une action partenariale (Commune, DIREN, Agence de l'Eau, Conseil Général, etc .) de reconquête d'un milieu humide dégradé, correspondant à un site qui bénéficiait, à l'origine, d'une exceptionnelle richesse biologique. Ci-dessous : vue aérienne du site (IGN 1999).



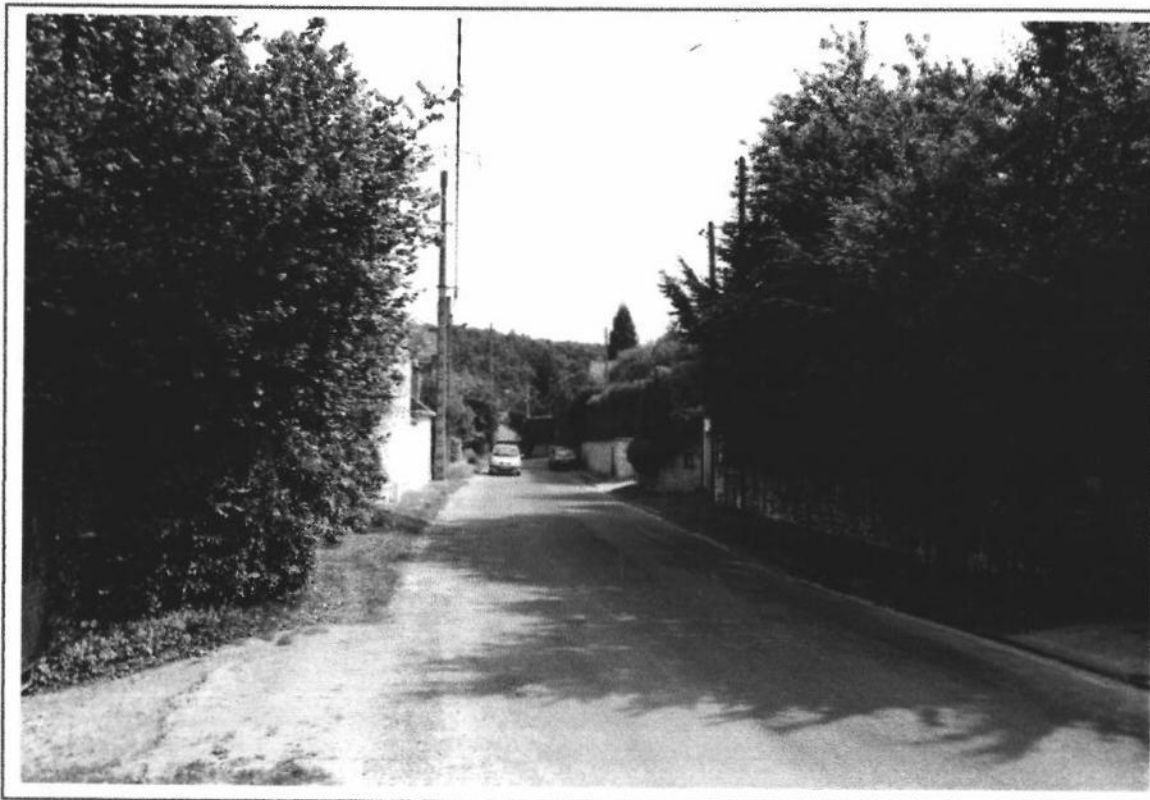
Inciter les habitants à la préservation des talus, au pied des coteaux, ainsi qu'à la plantation d'arbres fruitiers dans les parcelles bâties et à bâtir. Ci-dessous : les principales caractéristiques morphologiques du site d'implantation du village, qui ont commandé son paysage construit, demandent à être respectées : talus stabilisés par des plantations, végétation abondante principalement composée d'essences autochtones.



Favoriser la préservation des caractéristiques de l'architecture beauceronne, particulièrement dans le centre du village et notamment en ce qui concerne le choix des couvertures et des enduits, pour les maçonneries. Ci-dessous : un exemple réussi d'enduit traditionnel "à pierre vue".



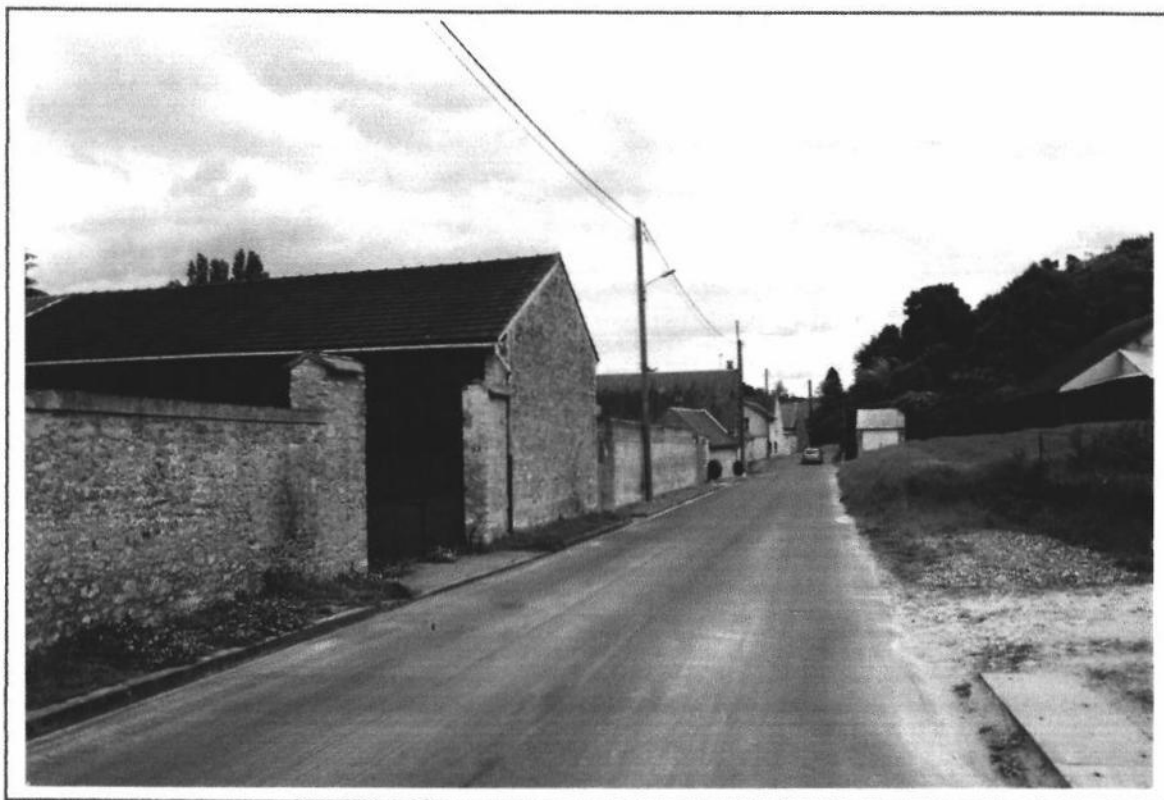
Faciliter l'implantation d'activités dans la zone urbaine, dans la mesure où celles-ci ne sont ni nuisantes, ni incompatibles avec le caractère du village : dans la mesure où elle n'entraîne pas une dégradation des conditions de vie, une diversification des fonctions apparaît souhaitable, y compris en milieu résidentiel.



3 : Les principes généraux retenus en termes d'aménagement urbain

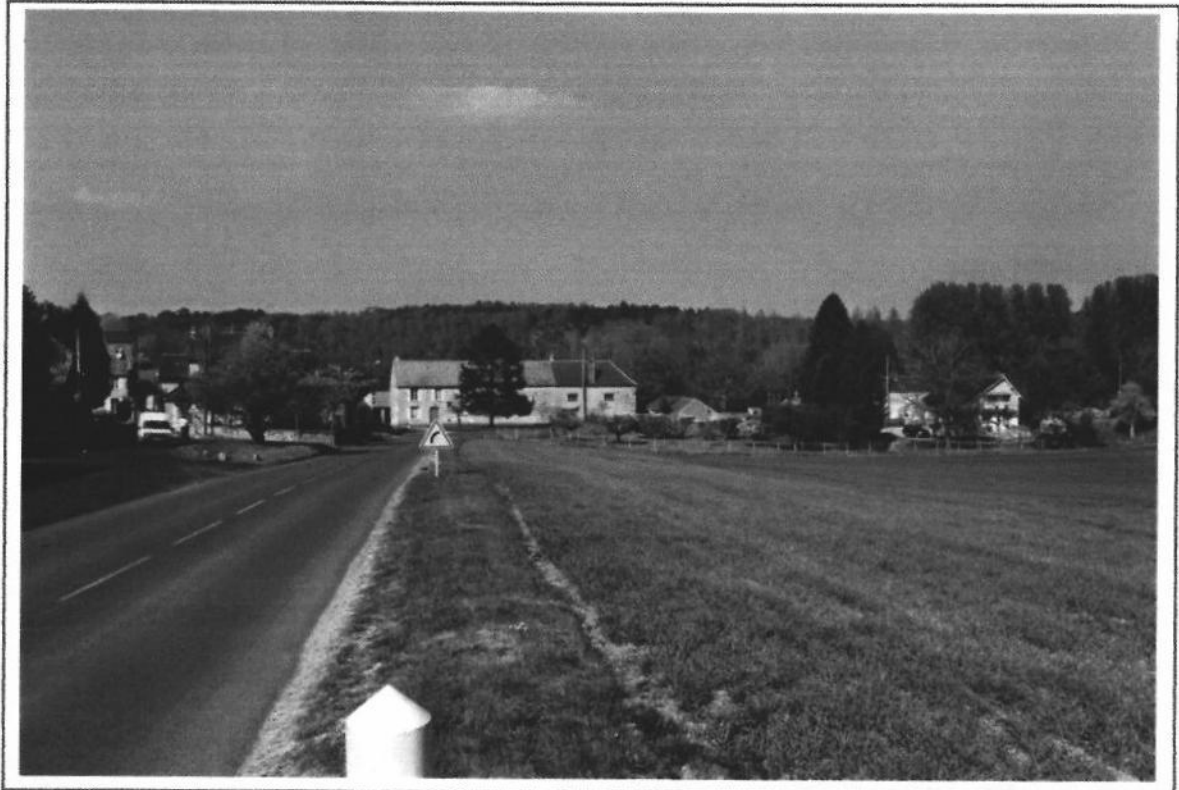
• 3.1 - Actions et opérations relatives à la restructuration ou à la réhabilitation d'îlots, etc :

Favoriser, dans la limite de la capacité en voirie et réseaux, la réhabilitation et l'évolution de l'affectation des bâtiments d'exploitation agricole, principalement en ce qui concerne les exploitations aujourd'hui insérées dans le village. Ci-dessous : vue de la rue de Voisins et des corps de ferme en activité.



• 3.2 - Caractéristiques et traitement des espaces et ouvrages publics :

• Sécuriser la traversée du village le long des principales infrastructures routières et notamment au carrefour de Grand Bois, à l'entrée du village le long de la RD 145, et sur la RD 49. Ci-dessous : vue de l'entrée sud du village, par la RD 145, laquelle nécessitera l'aménagement d'ouvrages de sécurité, notamment dans la perspective d'un accroissement de la circulation de transit.



• Identifier les principaux cheminements de circulations douces (piétonnières) et de promenade, en vue de leur entretien, de leur balisage ; et le cas échéant d'une réappropriation par la collectivité publique. La présence d'espaces naturels remarquables, structurés par les vallées de la Juine et de l'Éclimont, ainsi que par leurs coteaux boisés, justifie une démarche de la collectivité publique en termes d'accessibilité.



CHAPITRE II - LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

A - ORIENTATIONS EN TERMES D'ORGANISATION DE L'ESPACE

1 : Extension / densification des espaces urbains

• Rappelons que l'objectif retenu par la Municipalité en termes d'accroissement de sa population, à l'horizon de la réalisation de son nouveau plan local d'urbanisme, se situe aux environs de **cinquante à quatre-vingt** habitants, par rapport à la population dénombrée lors du recensement de 1999 (environ 430 habitants), soit un total de l'ordre de 540 habitants au maximum.

À raison d'une hypothèse de 2,7 habitants par logement sur l'ensemble du parc de résidences principales, soit un maximum de 190 logements¹ en résidences principales, la population de Saint-Cyr-la-Rivière s'élèverait cependant à environ 510 habitants.

Le recensement de 1999 a néanmoins permis de constater une forte réduction du taux d'occupation des logements, en raison de l'apparition d'un phénomène classique de décohabitation dans le parc de résidences principales, ce taux passant de **2,83** habitants par logement, en 1990, à **2,72** en 1999.

Pour cette raison, une hypothèse de l'ordre de **2,50** habitants par logement semble davantage plausible que celle de 2,7 en raisonnant à l'horizon de 2015.

Suivant cette hypothèse, la population de Saint-Cyr-la-Rivière s'élèverait alors à quelque ($2,50 \times 190 \approx$) 475 habitants, niveau démographique qui peut être considéré à la fois comme plausible et compatible avec les objectifs communaux, de même qu'avec le principe de "développement modéré des bourgs, villages et hameaux".

Dans les deux cas, l'accroissement de population s'élèverait soit à $(510 - 427) / 427$, et plus 19,4 %, par rapport à la population de 1990 ; soit à $(475 - 427) / 427$, et plus 11,2 % vis-à-vis de la population de 1990, ce qui s'avère compatible avec le principe de "développement modéré" rappelé ci-dessus.

• En termes de densité démographique, par ailleurs, en se rapportant aux superficies des différentes propriétés construites, celle-ci s'élevait en 1999 à $(427 \text{ habitants} / 56 \text{ hectares}) = 7,63 \text{ habitants/ hectare}$.

Après réalisation des objectifs du plan local d'urbanisme, avec la réalisation des zones UB a et une fois le remplissage des "dents creuses" effectué, principalement en zones UB, le site construit affecté principalement à l'habitat représenterait une superficie de l'ordre de 58 hectares, pour une population estimée à entre 475 et 510 habitants, soit une densité d'environ 8,2 et 8,8 habitants par hectare.

En termes de densification du tissu construit, et même si celle-ci se révélera modérée, vis-à-vis du caractère de commune rurale et péri-urbaine de Saint-Cyr-la-Rivière, on peut donc considérer que le plan local d'urbanisme aura satisfait un objectif majeur, dans le contexte du *développement durable*, au regard d'un impératif d'économie du foncier : la densité démographique aura en effet augmenté.

• De même, en termes de densité construite, on peut considérer que le nombre de logements du village (nombre total, c'est-à-dire y compris les résidences secondaires, logements occasionnels et logements vacants) représentait environ 187 unités en 1999, soit $(187 / 56 \approx) 3,3$ logements à l'hectare.

Après réalisation du plan local d'urbanisme, la densité construite serait, en intégrant la totalité du parc de logements, de $(210 / 58 \approx) 3,6$ logements à l'hectare.

Cette relative augmentation de densité bâtie, rapportée au nombre de logements, est comparable à celle qui serait constatée pour la population.

¹ Comprenant les résidences principales de 1999, augmentées - par hypothèse - de la totalité des constructions réalisables en zone U et des mutations probables de résidences secondaires ou de logements vacants en résidences principales, mais diminuées d'un *renouvellement* de l'ordre d'un logement par an.

2 : Préservation, mise en valeur des espaces naturels

• Le thème de la préservation et de la mise en valeur des espaces naturels, dans le plan local d'urbanisme, peut s'appréhender sous trois aspects :

- celui de l'économie du foncier constructible et du traitement de la limite espaces bâtis / espaces naturels ;
- celui de la gestion du paysage naturel et donc de la préservation de ce qui en constitue la richesse ;
- celui de l'intégrité des richesses naturelles, posée en termes de biotopes, d'hydrologie, de pédologie.

• Le premier critère trouve sa réponse premièrement dans une évaluation globale de la consommation d'espaces dans le P.L.U et constitue le complément de l'approche effectuée ci-avant, relative au rapport entre l'extension et la densification des espaces urbains. Cette consommation d'espace par l'urbanisation s'élèverait en effet au total - c'est-à-dire y compris la zone d'activité - à quelque 2 ha. pour un site construit de 60 ha. à terme (constructions isolées non comprises).

La densité humaine nette², exprimée en nombre d'habitants et en nombre d'emplois calculés sur les espaces urbanisés, y était de 427 habitants et de 64 emplois en 1999 ; on est fondé à l'estimer de l'ordre de 510 habitants (P) et de 70 emplois (E) à échéance de réalisation du P.L.U, soit par hypothèse de l'ordre de $(580 / 60 =) 9,67$ P + E par hectare urbanisé.

Cette valeur est à comparer à la moyenne des **14,5** P + E / hectare urbanisé, observés dans les secteurs ruraux de l'Île-de-France en 1990. Elle est aussi à comparer à la densité humaine nette de Saint-Cyr-la-Rivière en 1999, soit 491 P + E sur environ 58 hectares, et **8,47** P + E / ha.

Le plan local d'urbanisme de Saint-Cyr-la-Rivière répond donc bien, à son échelle de commune péri-urbaine, à une exigence globale d'économie du foncier.

• Le deuxième critère n'appelle pas de développements particuliers.

Doivent en effet suffire à permettre une gestion optimale de la qualité du paysage de Saint-Cyr-la-Rivière, d'une part, la préservation sous forme *d'espaces boisés classés* des bois et des bosquets existants, (identifiés précisément sur photographie aérienne) disséminés principalement dans les vallées de la Juine et de l'Éclimont, et sur leurs coteaux ou affluents, mais aussi, ponctuellement, sur le plateau agricole.

Le présent plan local d'urbanisme aura en effet satisfait à cet objectif, de bonne gestion du paysage naturel, si l'on peut réellement constater une application suivie de ces objectifs (y compris dans la gestion des dépôts et stockages observables dans la vallée de la Juine ...), à échéance d'une dizaine d'années ...

• Le troisième critère trouve en partie sa réponse à travers *la protection des bois et des bosquets*, lesquels représentent, outre un "motif" paysager digne d'intérêt, *des biotopes* plus diversifiés que les terres cultivées, permettant en particulier d'assurer la reproduction de diverses espèces, notamment du point de vue de la faune, et qui en constituent souvent l'habitat préférentiel. Suivant ce principe, la constructibilité de certaines parcelles a du être remise en cause à l'occasion de l'élaboration du P.L.U.

Mais ce critère qualitatif de la diversité des milieux naturels doit aussi trouver une expression à travers la conservation d'espaces naturels qui puissent représenter des entités suffisamment vastes pour constituer des biotopes garants d'une bonne représentativité pour chaque espèce inféodée ; condition de la diversité comme de la variabilité, notamment en termes de génétique des populations.

C'est aussi dans cette optique que le parti d'aménagement retenu vise à interdire toute exploitation de carrière, tant en raison des superficies qui seraient concernées, que pour préserver l'intégrité du fonctionnement hydro-géologique actuel.

Du point de vue de la Municipalité, il a en outre été convenu de protéger les espaces boisés situés à toutes les entrées du village et d'inciter à la plantation d'arbres d'essences autochtones. L'objectif est aussi de conserver à long terme une partie significative des boisements des coteaux et du plateau et de leurs lisières. Tout le fond inondable des vallées de la Juine et de l'Éclimont aurait en outre besoin d'un débroussaillage et d'un étrépage, pour permettre aux espèces végétales patrimoniales de réapparaître.

²

Vincent Fouchier. *Les densités urbaines et le développement durable*. Page 81.

B - PRINCIPES DU PARTI D'AMÉNAGEMENT

1 : Restructuration et valorisation des espaces urbains

• Ainsi qu'il ressort de l'analyse présentée en pages 8 à 11, les espaces construits de Saint-Cyr-la-Rivière sont marqués, comme d'ailleurs la plupart des villages de l'Île-de-France, par une certaine hétérogénéité des morphologies et des typologies, laquelle reflète tant les différentes époques de construction des extensions du périmètre construit, que la diversité des moyens mis en œuvre pour la construction.

D'une part, en effet, le style des différents bâtiments, tant par les motifs architecturaux que par les matériaux employés, reflète l'art de bâtir en vigueur selon le cas, aux XVIII^{ème} ou XIX^{ème} siècles, comme au début ou vers la fin du XX^{ème} siècle.

D'autre part, l'observateur peut constater, au sein d'une même période de construction, des différences qui ressortissent tant à la culture des constructeurs qu'aux moyens financiers qu'ils ont pu consentir, que ce soit dans la superficie des terrains, dans leur aménagement, ou dans le soin apporté à l'édification des bâtiments (leur entretien, le cas échéant), qu'il s'agisse de formes architecturales ou de choix de matériaux.

Devant cette hétérogénéité, l'objectif retenu par la municipalité consiste à favoriser d'une part ce qui constitue la principale caractéristique des extensions périphériques du village, à savoir la faible densité, et d'autre part un optimum qualitatif en ce qui concerne le choix des matériaux et le traitement des clôtures.

• Ces principes trouvent leur traduction dans des dispositions réglementaires qui tendent à favoriser un choix de matériaux compatible avec les caractéristiques dominantes du village (articles 11 du règlement), ou encore à favoriser la discontinuité du bâti, dans la zone UB (article 7).

Mais la Municipalité, au regard de la diversité des quartiers d'habitations, du point de vue de la qualité architecturale, a surtout mis l'accent sur la conservation de la morphologie générale actuelle du village.

Suivant ce principe, les dispositions suivantes ont été retenues : Dans l'ensemble des secteurs protégés par l'église inscrite, la règle, pour les matériaux de couverture, sera l'emploi de la petite tuile plate vieillie, d'une densité moyenne de 68 /m². En dehors du périmètre protégé, l'emploi de la tuile plate d'une densité minimale de 22 /m² sera imposé, sans possibilité d'y déroger (sauf en cas de réfection à l'identique).

Dans ce même contexte, la Commune souhaite favoriser, dans la limite de la capacité en voirie et réseaux, la réhabilitation et l'évolution de l'affectation des bâtiments d'exploitation agricole, "sous réserve que toutes dispositions seront prises pour que les risques et nuisances, tant sonores qu'olfactives, soient limités à un niveau compatible avec le voisinage".

D'autre part, les caractéristiques architecturales essentielles des bâtiments devront être préservées : traitement de la maçonnerie, pente des toitures et choix des matériaux de couverture, dimensions et emplacement des percements de toutes natures.

• Ces principes trouvent aussi leur traduction dans l'élaboration d'un cahier de recommandations architecturales qui distingue d'une part le bâti ancien d'autre part les nouvelles constructions. Concernant les plantations, les listes d'espèces recommandées, pour l'ornement et la constitution des haies, est précisée dans le règlement (titre I, pages 3 et 4).

2 : Valorisation des paysages et des milieux naturels

Avertissement :

L'analyse exposée ci-après a été effectuée par photo-interprétation aérienne. La présente étude ne vise donc pas à l'exhaustivité, mais se propose de procéder à un inventaire du risque en ce qui concerne la présence éventuelle de milieux protégés ... à titre de complément réglementaire vis-à-vis de l'étude écologique présentée en annexe au rapport de présentation.

L'ensemble du territoire communal est caractérisé par un plateau agricole, "le plateau de Beauce", d'une grande qualité agronomique, marqué par la confluence des deux vallées boisées que sont la Juine et l'Éclimont. On distingue ainsi plusieurs entités géographiques structurant le relief :

- à l'Est, la vallée tourbeuse et humide où serpente l'Éclimont, au pied d'un coteau escarpé fortement boisé, et occupée en particulier par des plantations de peupliers et des cultures maraîchères ;
- à l'Ouest, la plaine agricole, ponctuée de quelques petits boqueteaux ou taillis, et séparée en deux (Nord et Sud) par la vallée de la Juine et ses coteaux boisés. Le versant Nord/Est de la Juine constitue en outre un des milieux les plus remarquables avec ses marais et ses pelouses calcicoles, lesquelles ont été classées en Espaces Naturels Sensibles.

Il est propice à favoriser une certaine biodiversité, et plus particulièrement aux abords de la rivière de la Juine et du ru de l'Éclimont, dont le caractère naturel leur confère une grande richesse sur le plan floristique et faunistique.

Le site naturel, structuré par de nombreux éléments paysagers (coteaux boisés particulièrement vulnérables, espaces agricoles, prairies humides, etc.), se caractérise aussi par la présence d'étangs ou de mares (quoique assez rares), localisés essentiellement aux abords des vallées.

Ainsi, cette configuration des espaces a déterminé l'origine d'une part, de la localisation des secteurs construits actuels dans un site étroit et sinueux, en rive gauche du ru de l'Éclimont, et d'autre part, d'une certaine biodiversité qualitative due toujours à cette petite vallée, mais aussi à la vallée boisée de la Juine.

• 2.1 - Généralités.

Il est important de rappeler que le territoire communal subit plusieurs contraintes qu'il est nécessaire de prendre en considération, et notamment la préservation du milieu naturel. En effet, le P.O.S. du 25 janvier 1999 mentionne que les espaces agricoles, comme les espaces naturels de la commune doivent être protégés. Le P.O.S. rappelle également que le territoire communal est inventorié comme Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (Z.N.I.E.F.F) :

- Z.N.I.E.F.F de "type I" : dites : Zone Humide à Saclas ; Vallée de la Juine amont et de ses affluents.

La commune est en outre concernée par des périmètres d'Espaces Naturels Sensibles (E.N.S.), dont l'inventaire a été approuvé par le Conseil Général en date du 25 février 1993 et modifiée le 8 juillet 2003. Il s'agit notamment de zones humides, d'espaces boisés et de pelouses calcicoles.

De même, le schéma directeur du canton de Méréville, approuvé le 7 juillet 1997, identifie une Z.N.I.E.F.F. de type II, couvrant entre autres les vallées de la Juine et de l'Éclimont, et recense des espaces et éléments du paysage à protéger (espace boisé humide, milieu humide non boisé, ligne de crête, coupure naturelle, etc.).

À ce titre, il convient de conserver ces sites naturels, et même d'en assurer la mise en valeur, notamment les coteaux boisés des vallées de la Juine et de l'Éclimont, lesquels constituent des espaces paysagers dignes d'intérêt, et qui forment de plus un contraste avec les plateaux environnants.

Il existe également à l'intérieur du bourg, ou en sa périphérie, des vergers, jardins et plantations. On note de plus la présence de plantations d'alignement de tilleuls, situés essentiellement le long de la rue de la Gare, ainsi que des plantations de peupliers, localisés dans le prolongement visuel de quelques grands jardins privés.

La spécificité du territoire communal mérite donc une attention toute particulière et la typologie des milieux, établie par le programme "Corine biotopes", permet de répertorier les formations des différents habitats qu'il y a lieu de prendre en considération.

• 2.2 - Le Programme Corine biotopes³ appliqué au territoire de Saint-Cyr-la-Rivière.

Le Programme Corine biotopes constitue la première typologie européenne identifiant tous les groupements majeurs dont la présence contribue à l'évaluation de l'importance d'un site en matière de conservation d'un patrimoine naturel et de la biodiversité, tant sur le plan européen que national, régional ou local. De ce fait, appliqué au territoire de Saint-Cyr-la-Rivière, on peut identifier ainsi, par visite sommaire et photo-interprétation aérienne, les milieux naturels qu'il serait nécessaire de conserver et de préserver :

• Les milieux aquatiques non marins (code 2)

- Eaux douces stagnantes (code 22) : lacs, étangs et mares d'origine naturelle contenant de l'eau douce. Pièces d'eau douce artificielles, incluant réservoirs et canaux.

. Eaux douces (code 22.1) : la pièce d'eau elle-même, indépendamment des ceintures végétales.

- Eaux courantes (code 24) : toutes les rivières et tous les cours d'eau.

. Lits des rivières (code 24.1) : lits des rivières quelle que soit la végétation immergée.

• Les landes, fruticées, pelouses et prairies (code 3)

- Pelouses calcicoles sèches et steppes (code 34) : pelouses sèches et thermophiles des plaines, collines (étage collinéen) et étage montagnard, sur des sols principalement calcaires, sur sables, à la surface de rochers décomposés ; steppes ; formations de lisières forestières thermophiles.

. *Mésobromion* parisien tertiaire (code 34.3226) : pelouses calcaires mésophiles du tertiaire parisien dans le centre du bassin de Paris.

- Prairies humides et mégaphorbiaies (code 37) : prairies humides non fertilisées ou faiblement fertilisées, mégaphorbiaies.

• Les forêts (code 4)

- Forêts caducifoliées (code 41) : les forêts et terrains boisés d'arbres indigènes caducifoliés (autres que des forêts riveraines ou de terrains marécageux). Les forêts dominées par des feuillus caducifoliés, mais comprenant des espèces sempervirentes sclérophylles sont incluses.

- Forêts de conifères (code 42) : forêts et bois de conifères indigènes, à l'exception des forêts riveraines et des forêts marécageuses ; formations dominées par des conifères, y compris celles incluant des feuillus sempervirents.

- Forêts mixtes (code 43) : les forêts et bois mixtes d'essences caducifoliés et de résineux en mélange.

- Forêts riveraines, forêts et fourrés très humides (code 44) : végétation arborescente et arbustive des plaines inondables, des marais, des marécages et des tourbières.

• Les tourbières et marais (code 5)

- Bas-marais, tourbières de transition et sources (code 54) : communautés de bas-marais à petites laïches et apparentées, des tourbières de transition et des marais tremblants ; végétation de sources.

. Sources (code 54.1) : sources jaillissantes, submergées, etc. (source : carte IGN -Série Bleue - au 1/25000 de 1997)

3

"Corine biotopes" (Édition de janvier 1997), École du Génie Rural des Eaux et Forêts.

- Les terres agricoles et paysages artificiels (code 8)

Il s'agit de surfaces cultivées ou construites sous l'influence prédominante de l'activité humaine ; la couverture de végétation naturelle a été totalement remplacée en raison des pratiques agricoles, de l'urbanisation ou de l'industrialisation. Une flore et une faune naturelle subsistent principalement dans les régions de cultures extensives et traditionnelles. Des plantes sauvages peuvent pousser entre les cultures, dans les haies, le long des routes, sur des murs et sur des terrains en friche.

- Prairies améliorées (code 81) : prairies permanentes semées ou très fortement fertilisées, parfois aussi traitées avec des herbicides sélectifs, avec une flore et une faune appauvries.

- . Prairies sèches améliorées (code 81.1) : pâturages intensifs secs ou mésophiles.

- . Prairies humides améliorées (code 81.2) : pâturages intensifs humides, souvent drainés, et capables d'abriter la reproduction d'échassiers ou l'hivernage du gibier d'eau, en particulier des oies.

- Cultures (code 82) : champs de céréales, betteraves, tournesols, légumineuses fourragères, pommes de terre et autres plantes récoltées annuellement. La qualité et la diversité faunistiques et floristiques dépendent de l'intensité des pratiques agricoles et de la présence de marges ou de bordures de végétation naturelle entre les champs.

- . Champs d'un seul tenant intensément cultivés (code 82.1) : cultures intensives impliquant une fertilisation chimique ou organique modérée et/ou une utilisation systématique de pesticides, avec une occupation complète du sol sur terrains secs.

- . Grandes cultures (code 82.11) : céréales et autres cultures sur de grandes surfaces non interrompues dans les paysages ouverts d'open fields .

- . Culture et maraîchage (code 82.12) : cultures intensives de légumes, de fleurs, petits fruits, habituellement en polycultures avec bandes où alternent différentes récoltes.

- . Cultures avec marges de végétation spontanée (code 82.2) : cultures traitées intensivement, entremêlées avec des bandes de végétation spontanée.

- . Culture extensive (code 82.3) : champs, en particulier de céréales, cultivés traditionnellement et extensivement, abritant une riche flore menacée de mauvaises herbes messicoles.

- Vergers, bosquets et plantations d'arbres (code 83) : cultures de ligneux. Des vergers extensifs et des vieilles plantations peuvent supporter une flore et une faune riches.

- . Vergers de hautes tiges (code 83.1) : cultures d'arbres de haute tige cultivés pour la production de fruits.

- . Plantations (code 83.3) : formations de ligneux cultivés, plantés le plus souvent pour la production de bois, composées d'espèces exotiques ou d'espèces naturelles en dehors de leur aire naturelle et de leur habitat naturel.

- . Plantations de conifères (code 83.31) ;

- . Plantations d'arbres feuillus (code 83.32) :

- . Plantations de peupliers (code 83.321) ;

- . Autres plantations d'arbres feuillus (code 83.325).

- Alignements d'arbres, haies, petits bois, bocage et parcs (code 84) : habitats boisés de petite taille, disposés de façon linéaire, en réseaux ou en îlots, intimement entremêlés d'habitats herbeux ou de cultures. Également les combinaisons de ces éléments, et des formations agricoles, composées de strates ligneuse et herbacée.

- . Alignements d'arbres (code 84.1) ;

- . Bordures de haies (code 84.2) ;

- . Petits bois, bosquets (code 84.3).

- Parcs urbains et grands jardins (code 85) : formations habituellement variées, créées à des fins récréatives. L'hétérogénéité des habitats engendre une grande diversité faunistique avec, quoi qu'il en soit, une prépondérance des espèces communes. La présence fréquente de vieux arbres favorise l'installation d'espèces plus rares.

. Grands parcs (code 85.1) : espaces verts grands et variés.

- . Parcelles boisées de parcs (code 85.11) ;
- . Pelouses de parcs (code 85.12) ;
- . Bassins de parcs (code 85.13) ;
- . Parterres de fleurs, avec arbres et bosquets en parc (code 85.14).

. Petits parcs et squares citadins (code 85.2).

. Jardins (code 85.3) :

- . Jardins ornementaux (code 85.31) ;
- . Jardins potagers de subsistance (code 85.32).

. Espaces internes au centre-ville (code 85.4)

- Villes, villages et sites industriels (code 86) : aires utilisées pour l'occupation humaine et les activités industrielles.

- . Villages (code 86.2).
- . Sites industriels en activité (code 86.3).

. Sites industriels anciens (code 86.4) : sites industriels abandonnés et les produits dérivés des activités industrielles susceptibles de colonisation par des communautés semi-naturelles.

- . Carrières (code 86.41) : carrières de sable, d'argile et de kaolin (code 86.411).
- . Serres et constructions agricoles (code 86.5).

- Terrains en friche et terrains vagues (code 87) : champs abandonnés ou au repos (jachères), bords de route et autre espaces interstitiels sur des sols perturbés. Ils sont colonisés par de nombreuses plantes pionnières introduites ou nitrophiles. Ils fournissent parfois des habitats qui peuvent être utilisés par des animaux d'espaces ouverts.

- . Carrières (code 86.41) ;
- . Voies de chemins de fer, gares de triage et autres espaces ouverts (code 86.43).

. Serres et constructions agricoles (code 86.5).

. Sites archéologiques (code 86.6).

- Terrains en friche et terrains vagues (code 87) : champs abandonnés ou au repos (jachères), bords de route et autre espaces interstitiels sur des sols perturbés. Ils sont colonisés par de nombreuses plantes pionnières introduites ou nitrophiles. Ils fournissent parfois des habitats qui peuvent être utilisés par des animaux d'espaces ouverts.

. Terrains en friche (code 87.1) ;

. Zones rudérales (code 87.2).

De par sa richesse écologique, constituant un milieu propice aux écosystèmes, certaines parties du territoire de la commune peuvent être concernées par la Directive Communautaire n° 92-43 du 21 mai 1992 portant sur la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, directive identifiant uniquement les milieux les plus sensibles.

2.3 - La directive communautaire 92-43 du 31 mai 1992 appliquée au territoire de Saint-Cyr-la-Rivière :

Il faut souligner que la classification hiérarchique des habitats réalisée lors du programme Corine constitue le travail de référence pour l'annexe I de la directive relative aux types d'habitats d'intérêt communautaire dont la conservation nécessite la désignation de zones spéciales de protections.

Afin de favoriser la biodiversité tout en tenant compte des exigences économiques, sociales, culturelles et régionales, c'est plus particulièrement en bordure des rives de la rivière de la Juine et du ru de l'Éclimont que cette directive s'applique, du fait de ses formations rivulaires boisées dignes d'intérêt, mais aussi du caractère naturel du site.

Au titre de cette directive, le territoire communal est concerné par la classification hiérarchique des habitats relative aux types d'habitats naturels d'intérêt communautaire, dont la préservation nécessite la désignation de zones spéciales de conservation (Annexe 1), plus particulièrement :

- les habitats d'eaux douces : eaux dormantes (code 22) ; eaux courantes (code 24). Elles sont susceptibles de présenter des habitats intéressants, mais néanmoins, elles ne sont pas classées au titre de la directive communautaire.
- les formations herbeuses naturelles et semi-naturelles : pelouses calcicoles sèches et steppes (code 34) et prairies humides semi-naturelles à hautes herbes (code 37) ;
- les forêts : forêts de l'Europe tempérée (code 41 à 44) ;

La préservation de tels sites, lesquels constituent des biotopes singuliers, présente donc un intérêt certain aux plans biologique et scientifique. Il s'agit de sites paysagers remarquables qui peuvent en outre assurer un rôle fondamental dans l'équilibre écologique de la vallée de la Juine.

La conclusion de cette approche purement typologique corrobore parfaitement celle effectuée par le bureau d'études Biotope, en ce qui concerne les sites à protéger (rapport de présentation, page 68) :

Les restes de milieux ouverts calcaires ou sablo-gréseux secs et exposés au sud, qui correspondent aux carrières des Grès et de la Sauge et aux milieux adjacents au lieu-dit Les Marvaux.

Tout le fond inondable des vallées de la Juine et de l'Éclimont, aux endroits non jardinés, où on observe également une grande richesse floristique et entomologique, avec de nombreuses espèces patrimoniales.

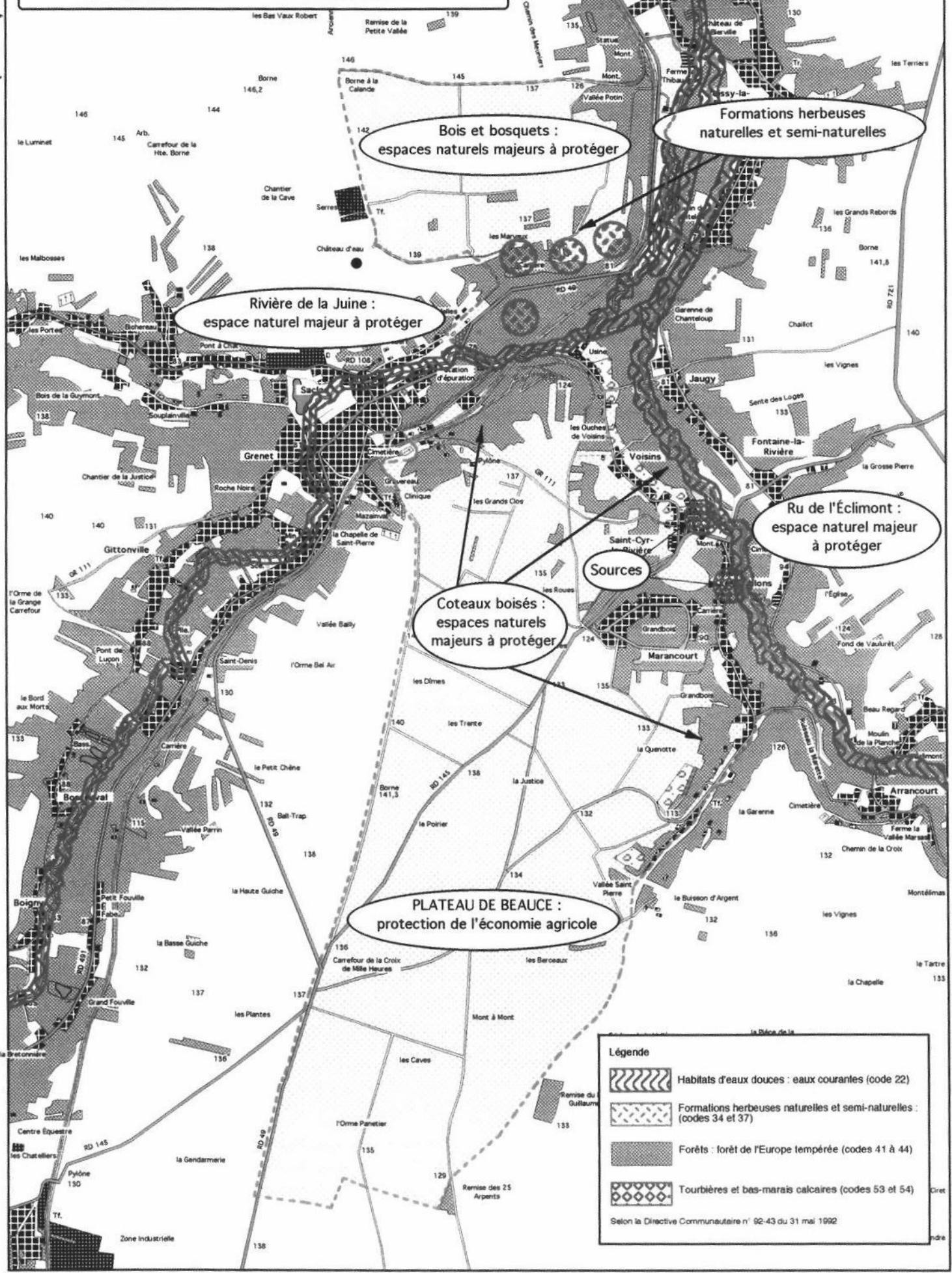
De fait, il faudra considérer que "tout plan ou programme susceptible d'affecter de manière significative les objectifs de conservation d'un site qui a été désigné ou qui le sera dans le futur" doit être l'objet d'une évaluation appropriée", suivant le dixième motif du visa de la directive européenne.

En dernier lieu, il faut souligner que le porter à la connaissance du 8 juillet 2002 ne mentionne pas la Z.N.I.E.F.F. de type II sur le territoire communal de Saint-Cyr-la-Rivière.

- Par ailleurs, le choix du maintien de la protection "boisé classé" sur les secteurs recensés d'une grande richesse floristique et entomologique (les pentes des Grès, de la Sauge, les Marvaux, les restes de pelouses sèches des Ouches de Voisins, de Marancourt, la Quenotte, les fonds de parcelles le long de l'Éclimont et de la Juine) ne doit pas empêcher les actions de gestion préconisées par le bureau d'études en vue du maintien de leur biodiversité (cf p. 97 "Synthèse études des milieux naturels de la commune"). Ce choix traduit une volonté de préserver ces milieux dans le temps de toutes artificialisations (drainages, décharges diverses, transformation en espaces verts jardinés).

La municipalité entend parvenir à ce résultat dans le temps en associant la population et les enfants des écoles (réunions d'information, sensibilisation à travers le bulletin municipal, dans le cadre d'animations avec le services des E.N.S. du Département, signature de conventions de gestion).

SAINT-CYR-LA-RIVIÈRE : Étude d'environnement
 - sensibilité des milieux naturels -
 - schéma au 1 / 25 000 tiré de la carte IGN 1997 -



3 : Aménagements programmés ou envisageables concernant les transports

Les orientations contenues dans le P.D.U de la Région Ile-de-France et la loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbains sont à prendre en considération dans le P.L.U. Elles s'inscrivent dans un cadre général qu'il faut alors replacer et adapter au contexte local particulier de la commune de Saint-Cyr-la-Rivière.

Après avoir rappelé les caractéristiques majeures de la commune, l'analyse portera sur les potentialités en matière de circulation des véhicules, l'offre en transports collectifs, le développement des modes doux, notamment la marche à pied et les deux roues, ainsi que sur le renforcement de l'espace public.

3.1 - Les caractéristiques de la commune de Saint-Cyr-la-Rivière :

Rappel : le rapport de présentation, dans le chapitre relatif aux données de cadrage, présente les caractéristiques majeures de l'organisation du territoire communal de Saint-Cyr-la-Rivière, à savoir :

1 Deux routes départementales (RD 49 et RD 145), d'importance secondaire, permettent à Saint-Cyr-la-Rivière de se relier aux principales communes limitrophes et lui facilitent l'accès aux grands itinéraires nationaux et autoroutiers que sont la RN 20, à l'Ouest, l'A 10 et l'A 6, via la Francilienne située au Nord d'Étampes ; la trame viaire se compose principalement de trois axes structurants : la rue de Voisins, la rue du Château (RD 145) et la rue de Marancourt.

2 Les différents secteurs construits se sont développés linéairement dans un site étroit et sinueux, entre les coteaux boisés et le ru, d'une part, et de part et d'autre de la voie communale n° 2 de Saclas à Arrancourt, laquelle forme un carrefour avec la RD 145, d'autre part. Les constructions isolées (ferme "La Thibauderie", Moulin de "Chanteloup", lieu-dit "Les Graverlots", etc.) sont essentiellement localisées à l'Est de la RD 49.

3 Un faible niveau en équipements généraux (regroupés pour l'essentiel autour du carrefour formé par la V.C. n° 2 et la RD 145), et en activités industrielles, commerciales ou artisanales (six entreprises répertoriées), contraint les habitants à se déplacer dans les agglomérations voisines, notamment à Saclas, dont la composition urbaine assure un bon maintien des services publics et privés ; ainsi qu'à Méréville ou Étampes, lesquels constituent les pôles urbains locaux.

4 Une ligne de transport par car, assurée par la société C.E.A. Transports (91), permet de relier Saint-Cyr-la-Rivière aux communes de Angerville, Méréville, Saclas, Étampes, la Ferté-Alais, Arpajon, Longjumeau et Paris. Cette même ligne assure un rabattement vers la gare de Saint-Martin d'Étampes, située à 11 km de Saint-Cyr-la-Rivière, pour la ligne C du RER.

3.2 - Améliorer les conditions de déplacements

• La circulation des véhicules

On observe que les petits bassins de vie des zones rurales "mobilisent de la mobilité", notamment au regard de l'utilisation quasi-exclusive de la voiture particulière comme mode de déplacement. En effet, pour l'ensemble des mouvements, et plus particulièrement pour ceux des actifs de Saint-Cyr-la-Rivière (plus de 69 %), la voiture particulière reste le mode de transport par excellence.

L'analyse du réseau routier de la commune, même s'il est d'une importance secondaire, permet de différencier d'une part les voies de transit et d'autre part, les voies de desserte internes et externes. Ainsi, en prenant en compte le tracé du réseau routier, les flux de circulation et les villes desservies, il est possible de classer les voies selon leur fonction et leur impact :

• Les routes départementales de la commune :

- la RD 49 (d'Étampes à Méréville, en passant par Saclas) est une voie radiale d'une importance certaine pour le trafic local ; elle sert de voie de rabattement vers la RN 20 et vers les gares SNCF/RER d'Étampes ;

- la RD 145 (d'Angerville jusqu'à la Ferté-Alais, en passant par Méréville) est une voie d'une moindre importance que la RD 49 et qui sert également de voie de rabattement vers la RN 20, ou à l'opposé, vers la RD 721 (notamment, en direction de Pithiviers) ; il faut noter que les deux principales voies de desserte internes du village (rue de Voisins et rue de Marancourt) sont distribuées à partir de la RD 145.

- À l'intérieur de Saint-Cyr-la-Rivière, les voies communales jouent un rôle non négligeable, en articulant notamment les liaisons entre les routes départementales vers les communes voisines, ainsi que vers : les équipements, les hameaux et les groupes d'habitations isolées comportant ou non des corps de ferme.

Schématiquement, le site bâti le plus dense s'est développé à partir d'un "nœud" d'échanges secondaires formé par la RD 145, laquelle présente une certaine capacité en tant que voies de transit, et par la V.C. n° 2, le long de laquelle s'étire la majeure partie des constructions. Cette dernière voie, aux destinations purement locales, permet d'irriguer quasiment l'ensemble du village. Cette configuration, bien que ne posant pas aujourd'hui de problème spécifique, mérite cependant une attention particulière.

En effet, l'évolution constante de l'utilisation de la voiture dans les campagnes, comme le trafic de transit en matière de transport de marchandises, engendrent des nuisances qu'il est nécessaire de prendre en compte. Notamment le bruit occasionné par le passage des véhicules, et les pollutions diverses qui en résultent. Dans le cas particulier de Saint-Cyr-la-Rivière, ces nuisances sont à relativiser compte tenu que le trafic de transit est concentré principalement sur la RD 49, laquelle ne dessert pas directement les parties agglomérées du village et se trouve masquée par les versants boisés de la vallée de la Juine.

Dans le contexte du développement durable et de la gestion des déplacements, la rationalisation de l'utilisation de la voiture particulière représente ainsi un objectif majeur.

De fait, les autres modes de transport, beaucoup moins employés, à savoir : les transports en commun, les deux-roues, la marche-à-pied et le co-voiturage, pourraient devenir des alternatives dans la promotion des nouveaux modes de déplacements, ainsi que dans la manière de se déplacer. Néanmoins, il ne faut pas perdre de vue que ces modes de déplacements nécessitent d'être adaptés à une commune rurale telle que celle de Saint-Cyr-la-Rivière.

- Une offre en transports collectifs à réorganiser :
- Il faut rappeler que seulement 6,67 % des actifs, pour leurs trajets domicile-travail, empruntent les transports en commun.

Actuellement, Saint-Cyr-la-Rivière est desservie par une seule ligne de car, assurée par la société C.E.A. Transports, laquelle permet de se relier aux communes de : Angerville, Pussay, Monnerville, Méréville, Saclas, Boissy-la-Rivière (église et SNCF), Le Mesnil, Ormoy-la-Rivière, Étampes (A et D), Étréchy, Mesnil-Racoin, Boissy-le-Cutté, Longueville, Cerny, la Ferté-Alais, Itteville, Bouray, Cheptainville, Arpajon, Linas, Montlhéry, La Grange-aux-Cercles, Longjumeau, Porte d'Orléans et Paris (Denfert).

Par ailleurs, les élèves de Saint-Cyr-la-Rivière bénéficient de circuits de ramassage scolaire, notamment en direction d'Étampes et de Méréville. C'est également la société C.E.A Transports qui assure la desserte scolaire vers les lycées d'Étampes et le LEP de Montmirault de Cerny.

La commune n'étant pas desservie par une ligne SNCF, les habitants doivent se rendre à Étampes (à environ 11 kilomètres au Nord) pour emprunter les lignes SNCF et RER, ou bien encore à Guillerval, situé à environ 7 kilomètres à l'Ouest, pour les voyages à destination de Paris ou d'Orléans.

C'est également à Étampes qu'est situé le terminus de la ligne C du RER avec deux arrêts, le principal à Étampes même et le second à Saint-Martin. La fréquence de cette ligne de RER provoque une saturation et entraîne des problèmes de sécurité, de qualité du service, ainsi que des difficultés de stationnement à proximité de la gare d'Étampes.⁴

À noter, l'existence de la ligne SNCF Étampes/Méréville/Pithiviers, ancienne voie ferrée désaffectée d'intérêt local, construite au pied des versants boisés. Cette dernière a fait l'objet d'une étude pour sa réouverture qui n'a cependant pas abouti. Le schéma directeur du canton de Méréville, dont l'un des objectifs est l'amélioration des transports et des équipements d'infrastructure, rappelle que les variations de trafic à l'horizon 2015 entraîneront des conséquences sur le réseau de la voirie, notamment en ce qui concerne la RD 49, entre Saclas et Étampes, laquelle constituera un axe particulièrement délicat.

4

Schéma directeur du Canton de Méréville, chapitre II : l'état actuel et le futur engagé, p. 61 et 62

Cet axe connaît, en effet, un accroissement important du trafic et les caractéristiques géométriques actuelles rendront nécessaires un aménagement de cet itinéraire. D'autre part, le SIEP envisageait des aménagements locaux liés instamment à la sécurité, à savoir, l'aménagement, à Saint-Cyr-la-Rivière, du carrefour entre la RD 145 et la voie communale desservant le hameau de Marancourt.⁵

L'amélioration en transports collectifs devrait en outre permettre de disposer d'un véritable réseau de dessertes, en complément de celles assurées par le fer, des communes environnantes.

Il serait donc opportun de développer le "transport à la demande" et de rendre possible l'accessibilité aux handicapés ou encore de renforcer la collaboration avec les taxis. Cela suppose aussi une meilleure qualité de service passant, par exemple, par un renforcement de l'offre, une amélioration dans l'accessibilité et une plus grande information des usagers.

• Les liaisons douces :

Dans l'optique de réduire de manière significative les déplacements de courtes distances en voiture particulière, notamment pour l'accompagnement et les achats de la vie quotidienne, il serait sans doute nécessaire de développer, voire de promouvoir, l'usage de la marche et de la bicyclette, à l'échelon intercommunal. Cette intention peut se concrétiser, sur un plan général, par la mise en place d'un réseau cyclable et d'une trame piétonnière, dans des conditions de confort et de sécurité satisfaisantes, notamment vers les différents équipements publics et commerciaux, les établissements scolaires, les pôles de loisirs de la commune comme des communes environnantes, notamment Saclas.

• Les cheminements piétonniers pourront trouver des améliorations ponctuelles d'une part, dans la création, l'abaissement ou l'élargissement des trottoirs, et d'autre part, dans le choix des revêtements, du mobilier urbain ou de la signalisation. Une attention particulière sera également portée à la sécurité des utilisateurs de ces cheminements, empruntés le plus souvent par les enfants ou les personnes âgées.

Les besoins spécifiques des piétons peuvent devenir une priorité dans l'aménagement des espaces publics. Cela peut, en effet, conduire à redéfinir le dimensionnement des trottoirs et l'aménagement d'espaces-clés, tels que les arrêts des transports publics, et à réserver des espaces aux piétons où la circulation des véhicules automobiles peut être soumise à des prescriptions restrictives (zones 30), comme par exemple à hauteur des écoles.

On notera par ailleurs que le chemin de grande randonnée (G.R n° 111) traverse, en partie, le territoire communal d'Ouest en Est. Ce cheminement, qui relie Méréville à Ormoy-la-Rivière, est un des facteurs favorisant le développement de la marche. Il convient donc de le prendre en considération quant à sa vocation de loisirs (vallée de la Juine), ainsi qu'à son rôle d'itinéraire de liaisons.

À ce titre, il serait peut être opportun de créer ou d'améliorer la signalisation, aux abords de la V.C. n° 2 depuis le G.R., en direction du centre ancien, lequel peut constituer une étape intéressante au plan architectural (église inscrite, maisons de caractère beauceron, Moulin de Chanteloup, etc.).

Dans tous les cas, un meilleur entretien de ce cheminement favoriserait la randonnée pédestre, équestre ou cycliste, de même que la réalisation d'équipements d'accueil (auberges, campings, etc.).⁶

• La réalisation d'un réseau cyclable gagnerait ainsi à s'intégrer dans un aménagement le plus sécurisé possible pour les utilisateurs, reliant les équipements publics et les zones d'emploi. Dans ce contexte, une réflexion intercommunale serait alors nécessaire pour définir les grandes orientations des collectivités partenaires en matière de circulation des deux roues.

Des aménagements isolés ne suffisent pas en effet à constituer un réseau continu. Ceux-ci devront, entre autre, se traduire par une continuité dans les itinéraires. Il conviendra donc de veiller à leur confort, d'améliorer la coexistence avec les flux mécanisés, d'accroître la sécurité aux carrefours et d'équiper les lieux de stationnement, etc.

⁵ Schéma directeur du Canton de Méréville, chapitre IV : le parti d'aménagement, p. 124 et 125

⁶ Schéma directeur du Canton de Méréville, chapitre IV : le parti d'aménagement, p. 110

SAINT-CYR-LA-RIVIÈRE : LES DESSERTES ROUTIÈRES

schéma au 1 / 25 000 tiré de la carte IGN 1997

Vers Étampes, la gare SNCF/RER, la
RN 20 et l'A 6 - l'A 10, via la Francilienne

Vers Étampes, au Nord,
ou Pithiviers, au Sud

Vers Saclas, la gare de
Guillerval et la RN 20

Vers Méréville, Angerville
et la RN 20

Vers Méréville et
la RN 20

5950 véhicules/jour en 2000
RD 721

1350 véhicules/jour en 2000
RD 49

760 véhicules/jour en 2000
RD 145

630 véhicules/jour en 2000
RD 49

LÉGENDE

- principaux boisements
- rivières et plans d'eau
- ☆ activités
- ★ équipements

INFRASTRUCTURES

comptages : source, carte DDE, Conseil Général
- trafics routiers 2000

- voies de transit
- voies communales
- chemins
- - - GR
- lignes EDF



• Renforcer la qualité de l'espace public

La voirie, et plus particulièrement son aménagement, est un élément qui contribue à l'identité d'un village, à travers une différenciation des traitements qui doit accompagner la différenciation des fonctions.

L'analyse systématique des principales dégradations des conditions de circulation, telles que stationnement, prédominance des panneaux indicateurs, manque d'intégration sont, pour l'essentiel, des objectifs majeurs dans un contexte de requalification de l'espace, plus particulièrement de la voirie.

De fait, la Municipalité - dans un souci de sécurité et d'amélioration de la signalisation routière - poursuit, entre autres, dans ses objectifs, d'une part, la réfection de la chaussée, rue de la Gare et la pose de bordures, et d'autre part, le réaménagement du virage de la RD 145, ainsi que l'entretien de la V.C. n° 1 du Monument aux Morts. (Source : Le petit Saint-Cyrien illustré, n° 26 - déc. 2001 - travaux réalisés depuis).

La Municipalité revendique par ailleurs, auprès du conseil Général, la sécurisation de la sortie du Grand Bois, jusqu'aux abords de la mairie-école.

En matière de stationnement, le Plan de Déplacement Urbain de la région impose à chaque commune, à partir d'une réflexion intercommunale, d'élaborer un plan de stationnement. Les possibilités offertes en matière de stationnement dans la commune restent en effet insuffisantes et de nombreux trottoirs servent aujourd'hui de lieux privilégiés pour le stationnement des véhicules. Rappelons qu'en moyenne un véhicule ne circule que 5 % de son temps : la consommation d'espace dévolu au stationnement est considérable⁷.

Parallèlement, l'espace public implique également d'engager des actions visant à limiter les nuisances associées à la circulation motorisée. Cet enjeu peut se traduire par la création de quartiers dits "tranquilles" ou de "zones 30" permettant ainsi de contribuer à la diminution de la circulation automobile, à la réduction des nuisances sonores et aux émissions polluantes.

3.3 - Orientations pour une politique soutenable des transports à l'échelon communal :

• Ces différentes approches et suggestions, sans être ici limitatives, recouvrent en fait plusieurs démarches spécifiques relatives à chaque mode de transport, dont plusieurs dépassent évidemment le champ de compétence juridique de la seule municipalité de Saint-Cyr-la-Rivière. Il est nécessaire de mieux les définir, afin d'intégrer et de coordonner toutes les actions concernant la marche-à-pied, les deux roues, les transports publics et les véhicules motorisés. L'ensemble de ces éléments, qui concourent à préserver la qualité de l'environnement, nécessitent donc de résoudre ponctuellement les *conflits d'usage* entre les différents modes de transport.

En conclusion, les principales actions à mener concerneront :

- la sécurité des voies internes (aux croisements de la VC n° 2 et de la RD 145, entre autres), laquelle s'appréhende sous l'angle de la gestion de la circulation et essentiellement dans l'aménagement de la voirie (chemin piétonnier depuis le lotissement du Grand Bois au centre du village ; cf délibération du 11/02/03) ;
- l'amélioration en transports collectifs, laquelle peut se traduire notamment par des mesures visant à améliorer la qualité du service, l'organisation du *rabattement* (vers les gares), la communication, etc. en direction des usagers ;
- une réflexion relative au stationnement, et plus particulièrement à la place accordée à l'automobile, dans le contexte d'un éventuel plan de stationnement ;
- la réalisation d'aménagements pour les deux roues et les piétons (itinéraire de randonnées pédestres : confer projet de circuit pédestre, approuvé par délibération du conseil municipal du 8 juillet 2003), que ce soit à l'échelle du village ou en termes de liaison avec les communes proches (dans le contexte du schéma départemental des circulations douces, lequel prévoit sur la RD 145 un fléchage vers Bouville).

Il semble cependant évident, qu'à l'échelle d'une commune rurale telle que Saint-Cyr-la-Rivière, cette dernière action ne doive pas se traduire par la réalisation de pistes cyclables dans toutes les rues de la commune. En revanche, un tel aménagement doit s'entendre dans le sens où les principaux pôles générateurs de déplacements, c'est-à-dire les équipements, les écoles, les pôles d'emploi et de loisirs, etc., des communes environnantes, gagneraient à être reliés par ce mode de transport, ce qui nécessite à l'évidence une réflexion et une mise en œuvre intercommunales.

⁷
"De préjugés en paradoxes", M. Allaman, revue Diagonal, n° 147, janvier-février 2001, p. 28