



PLU

Plan Local d'Urbanisme

2.5 Projet urbain au titre du L111-8 du Code de l'Urbanisme

Projet de PLU arrêté par délibération du conseil municipal en date du 25 juin 2024

1. Diagnostic et état actuel du site	7
a. Localisation du site	7
b. Accès et desserte	8
c. Description du site	9
d. Contraintes et éléments techniques à prendre en compte	10
2. Objectifs et intentions du projet	12
a. Objet et programme d'aménagement	
3. Les effets du projet au regard de l'article L111-6 du C.U	15
a. Dessertes et accessibilité et sécurité	
b. Insertion dans le site	
c. Prise en compte des risques, nuisances et pollutions	
4. La traduction réglementaire	16
a. Dispositions réglementaires graphiques	
b. Dispositions réglementaires écrits	

L'article L111-6 du Code de l'Urbanisme prévoit que : « en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe routier (au sens de l'article L 222-1 à L 222-5 du Code de la Voirie routière), de route express (au sens des articles L 151-1 à L 151-5) et des déviations (articles L 152-1 et L 152-2) ; ou de 75 mètres de part et d'autre des autres routes classées à grande circulation en vertu de l'article R 1 du Code de la Route ».

Cette interdiction 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.

Toutefois, conformément à l'article L111-8 du CU, le document d'urbanisme 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.

Sur le territoire de Villebon-sur-Yvette, les sites longeant l'A10, la RD118 et la RD59 sont concernés par ces dispositions lorsqu'ils ne sont pas situés dans les espaces urbanisés. Le projet et la zone impactées par cette réglementation est :

- La zone UL sur le secteur du Rocher, du fait de sa proximité avec l'autoroute A10 (bande de protection de 100 m de part et d'autre de la voie), la RD188, ainsi qu'avec la RD 59 (bande de protection de 75 m).

Pour ce site de projet, l'adaptation et la réduction des reculs par rapport aux voies à grande circulation concernées est prévue dans le PLU et les dispositions réglementaires, au regard de principes d'aménagement et d'insertion spécifiques garantissant la qualité architecturale, urbaine et paysagère et la prise en compte de la sécurité et de nuisances.

L'objet de ce document est donc de présenter ces principes spécifiques et de justifier les prescriptions inscrites dans les différentes pièces du Plan Local d'Urbanisme, répondant à la prise en compte des différents critères de qualité et de sécurité et de limitation des nuisances.

1. Diagnostic et état actuel du site

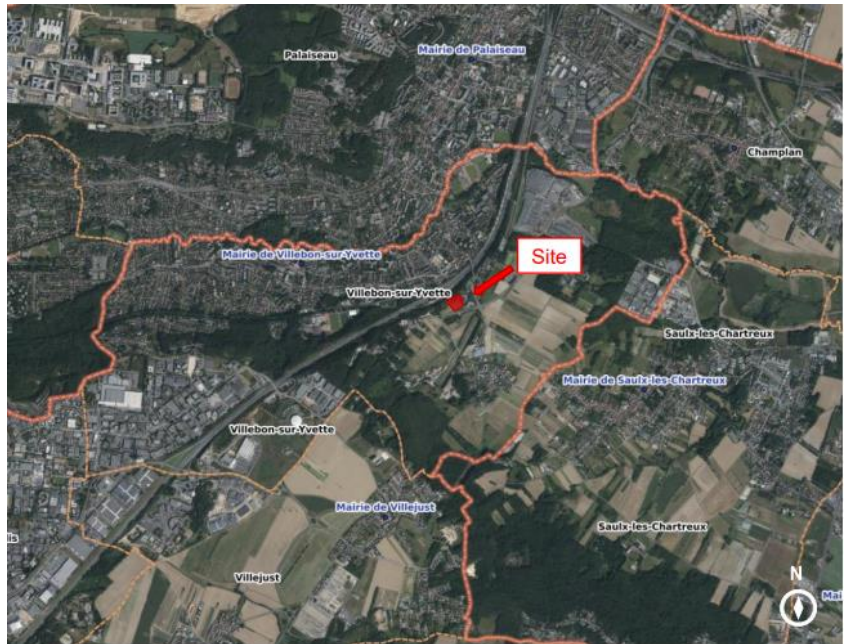
a. Localisation du site

Le projet se situe dans la commune de Villebon-sur-Yvette dans le département de l'Essonne (91).

Le site visé pour le nouveau Centre Technique Municipal se trouve rue Eugénie Cordeau, à environ 600 m à l'Est de la mairie de la ville, de l'autre côté de l'autoroute A10.

Le Centre Technique Municipal actuel est localisé à proximité de la mairie, rue du Commandant Marin la Meslée.

Le site d'étude À Villebon-sur-Yvette



Carte du site étudié à l'échelle de la commune de Villebon-sur-Yvette (91),
Géoportail, Prise de vue en 2022

Le périmètre du site d'étude

Le site est bordé au Nord par une frange boisée qui crée une barrière visuelle et acoustique avec l'autoroute A10 et ses bretelles RN188.

De part et d'autre du site, à l'Ouest et à l'Est, s'étend le quartier de la Bruyère, composé de maisons individuelles de type pavillonnaire.

Au Sud-Ouest se trouve le secteur de Pierre Longue, des bâtiments d'environ 50 logements collectifs.

Au Sud, un terrain non construit occupe l'espace libre entre la rue Eugénie Cordeau et la RD59. Des terrains agricoles s'étendent ensuite de l'autre côté de la route départementale.

Ces voies classées à grande circulation sont soumises à des reculs d'urbanisation impactant largement le site, comme le montre la carte ci-contre.



1. Diagnostic et état actuel du site

b. Accès et dessertes

Les accès routiers

Le secteur est aujourd'hui desservi par la rue Eugénie Cordeau. Il est bordé par l'A10 au Nord et la RD59 au sud. Ces deux axes ne desservent pourtant pas directement le site. Mais ils sont structurants et supportent des trafics importants.

Selon les derniers comptages publiés par le Conseil Général, les trafics sont de l'ordre de 45 575 véhicules /jour sur l'A10, et 12 162 véhicules /jour dont 4,16 % de poids lourds sur la RD 59.

Evolution tableau évolution trafic routier entre 2013 et 2022

	2013	2022
A 10	env. 52 000 véhicules/jour	env. 45 575 véhicules/jour
RD 59	env. 11 525 véhicules/jour dont 4,4% de poids lourds	env. 12 162 véhicules/jour dont 4,16% de poids lourds

La desserte en transports en commun

La desserte de la commune par les transports en commun est assurée par plusieurs lignes régulières de bus (voir schéma et tableau ci-dessous), assurant un rabattement vers les gares RER les plus proches (Massy-Palaiseau, Palaiseau et Orsay) et les zones d'emplois à proximité (Z.I de Marcoussis, Centre commercial des Ulis, Parc d'activités de Courtabœuf...). Le site est desservi par une ligne de bus assurant la liaison avec le centre de Villebon et les gares RER. Des réflexions avec les gestionnaires de transports collectifs sont engagées en vue d'assurer un service adapté aux usagers dans le cadre du développement du secteur.

Plan des réseaux et de la desserte en transport en commun



Les circulations douces

Les liaisons douces

Plusieurs itinéraires maillent le territoire de Villebon mais aucune circulation douce ne dessert le site d'études.

Les pistes cyclables

Actuellement, il n'existe pas de voies cyclables sur le secteur. Le cycliste ne peut envisager de pratiquer ces axes structurants que dans ces conditions relativement inconfortables :

la RD 59 connaît des trafics importants notamment aux heures de pointe avec des vitesses assez élevées.

1. Diagnostic et état actuel du site

c. Description du site

D'après le plan topographique de 2015, le site présente une topographie en cuvette.

Le dénivelé est assez important entre le point culminant (l'angle nord-est du site) et le point bas (l'angle nord-ouest) : environ 9 mètres (altitudes min et max : 93,34m et 102,23m).

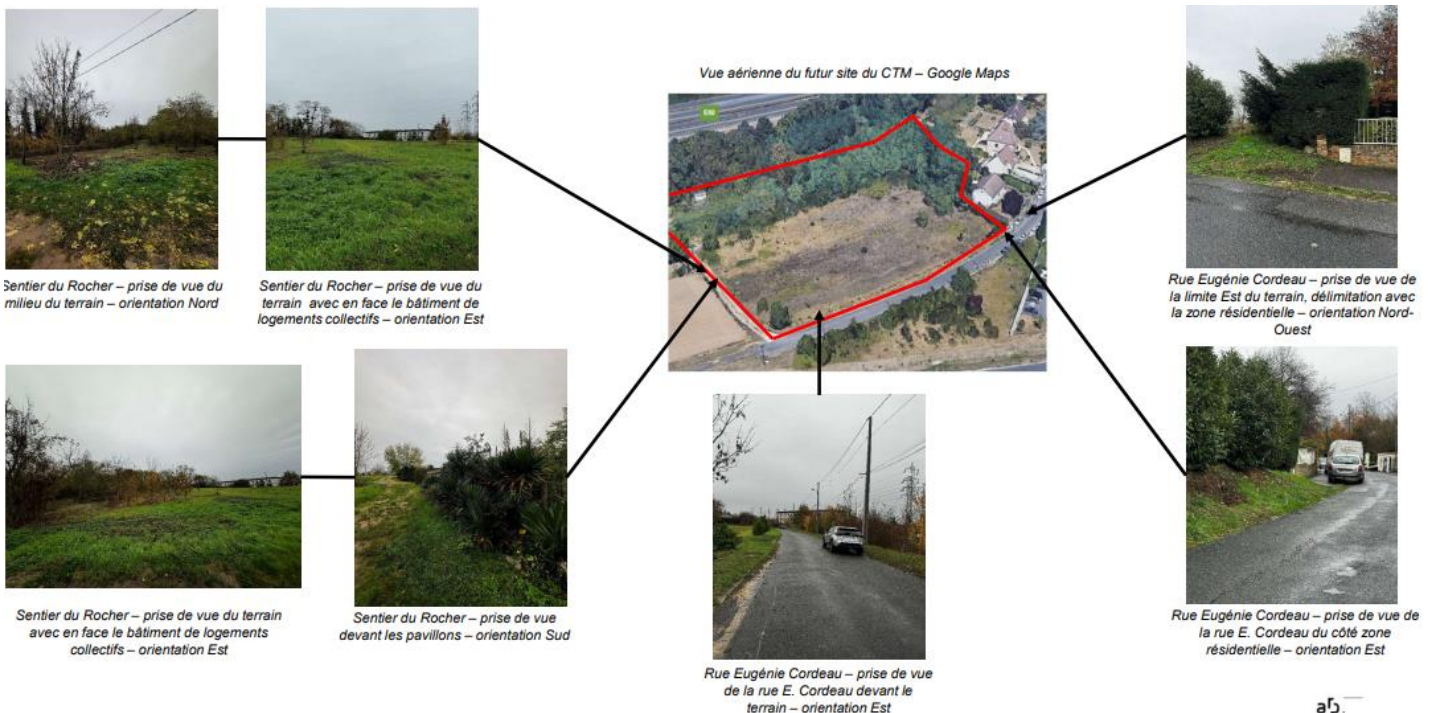
Cependant, la topographie est moins marquée sur la partie sud du site.

La moitié nord du site accueille un bosquet arboré dont une large partie a été récemment déboisée.

Les arbres subsistants occupent 36% du site. Il s'agit principalement de Robiniers faux-acacia, espèce exotique envahissante. Se trouvent également des Erables sycomores et des Noyers (photo 1). Une haie de Lauriers cerises, espèce exotique envahissante, suit la limite sud du site.

- Aucune espèce végétale protégée, menacée ou rare n'a été recensée : aucune espèce ne peut être considérée comme remarquable sur le site.
- 5 espèces sont considérées comme exotique envahissante d'après le catalogue Ile de France. (Source : Etude Alisea 2023.)

Des ouvrages de fondations/terrassement sont observables sur la partie nord du site : deux murs en plaque béton créent une rupture de pente d'environ 1 mètre (photo 2). Deux petites constructions d'un niveau et d'environ 20 m² se trouvent au fond de la parcelle derrière une clôture (photo 5). Leurs caractéristiques et usages ne sont pas connus



1. Diagnostic et état actuel du site



d. Contraintes et éléments techniques à prendre en compte

En raison de la proximité de l'A10 (bande de 100 m), de la RD188 et de la RD159 (bande de 75 m), le site est soumis aux articles L111-6 et L111-8 du code de l'urbanisme. Il fait l'objet d'une étude spécifique pour assurer sa bonne intégration le long des axes à grandes circulation que constituent l'A10, la RD188 et la RD159

Réglementation biodiversité

Le site ne se situe pas à proximité immédiate d'un périmètre de protection ou de gestion, de conservation d'espaces et de sites géologiques naturels (Natura 2000, Arrêté de protection du biotope, ZNIEFF...).

Bien que le site soit identifié comme zone humide potentielle (partie sud du site d'après la DRIEAT), aucune zone humide n'est présente sur le lieu d'emprise du projet d'après l'étude « zones humides, repérage faune, Flore et Habitats naturels » réalisée par ALISEA en novembre 2023.

N.B. : cette étude ne porte pas sur la parcelle E 703.

Celle-ci se trouve toutefois en hauteur par rapport au reste du site, et ne fait pas partie de la zone identifiée comme potentiellement zone humide par la DRIEAT.

Concernant l'évaluation environnementale fixée par la réglementation sur les aspects faune/flore/habitat, le projet sera soumis à un examen au "cas par cas", au regard de l'article R122-2, si la SDP du projet dépasse les 10 000 m². Si la SDP est inférieure à ce seuil, le projet sera soumis à examen au cas par cas uniquement par le déclenchement de la « clause filet » par les autorités compétentes dans un cadre des procédures d'autorisation ou de déclaration (décret n°2022-422 du 25 mars 2022). A la vue des conclusions de l'étude écologique réalisée sur site, le risque de déclenchement de la clause filet peut être classifié de faible à modéré.

Le site n'est pas concerné par les périmètres liés aux monuments historiques, classés ou inscrits.

Réglementation thermique

Le nouveau CTM peut être classé en « nouvelle construction », donc le projet devra respecter les prescriptions et les objectifs de la RE2020 niveau 2025 (Réglementation Environnementale 2020).



1. Diagnostic et état actuel du site

d. Contraintes et éléments techniques à prendre en compte

Les servitudes

D'après les documents fournis par la mairie, plusieurs servitudes s'appliquent au site :

- Des servitudes aéronautiques de dégagement (T5) : aucun obstacle nouveau ne doit être créé, c'est-à-dire sur notre site dépasser 189 m d'altitude (Plan des Servitudes Aéronautiques, Géoportail).
- Une servitude d'un réseau de transport d'eau potable sous le sentier du Rocher (voir Composants actuels du site – Réseaux)
- Une servitude de passage de canalisations d'eau sur les parcelles E 707 et/ou E 706.
- Une servitude de passage de canalisations sur la parcelle E 708 pour le pavillon édifié sur la parcelle E 704.

Leurs effets ne sont pas incompatibles avec le projet.

Nuisances et risques

Le site est exposé à des infrastructures routières :

- Au nord, l'A10 (et ses bretelles RD188) : zone d'isolement acoustique catégorie 1.
- Au sud, la RD59 : zone d'isolement acoustique catégorie 2.

La valeur limite pour les voies routières de 68 dB(A) est dépassée sur le site, allant de 70 à plus de 75 dB(A).

Le site n'est pas exposé à des nuisances sonores liées à des infrastructures ferroviaires.

Le site est exposé à des infrastructures aéroportuaires : il fait partie de la zone C du PEB d'Orly. L'article L112-10 du code de l'urbanisme est donc applicable. Le niveau d'isolation acoustique doit alors être de 35 dB(A).

Les équipements publics ou collectifs sont autorisés.

Exposition au bruit :

- Un indice d'affaiblissement acoustique particulier sera à prévoir en façade par rapport à l'exposition aux voies aériennes et surtout routières.
- L'autoroute se trouve à très grande proximité du Nord du site, et plusieurs mesures pourront être mises en place pour limiter les nuisances à l'intérieur des espaces
- Mise à distance des bâtiments (si possible, selon étude de faisabilité).
- Mise en place de masques/protections acoustiques (arbres, ...)
- Mise en place d'une isolation phonique spécifique

Il convient de préciser que le site et ses abords sont concernés par des nuisances et risques divers :

- Les principales sources de pollutions sont donc issues des infrastructures de transports terrestres (émissions de CO₂, oxydes d'azote NO, NO₂ et NO_x, fumées noires et particules fines) et des aéroports (kérosène, gaz divers). Les niveaux mesurés sont moyens mais inférieurs aux niveaux critiques admissibles pour chacun des polluants atmosphériques.
- Plusieurs risques naturels sont connus sur le territoire de Villebon-sur-Yvette (notamment des secteurs inondables). Cependant, seul celui liés à la présence d'argiles dans les sols doit être mis en avant. Ces éléments jouent sur la stabilité des sols et peuvent entraîner des mouvements de terrains. Toutefois, le site présente des aléas faibles.

A noter que le territoire de Villebon-sur-Yvette est situé en zone de sismicité 1, où le risque est faible. Une sensibilité très faible de remontée de nappe est constatée.

2. Objectifs et intentions du projet

a. Objet et programme du projet

Dans le cadre de l'actuelle mandature, la commune de Villebon sur Yvette à travers son Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) prévoit l'engagement rapide de la construction d'un nouveau Centre Technique Municipal (CTM).

En effet, l'actuel Centre Technique Municipal n'apparaît pas parfaitement adapté aux besoins des agents communaux et sa localisation actuelle en plein centre-ville n'est plus en cohérence avec les évolutions futures du quartier en matière d'urbanisme.

L'actuel Centre Technique Municipal se situe sur un terrain d'assiette qui fait l'objet depuis l'été 2023 d'une promesse de vente entre la Ville et le bailleur social ERIGERE, en vue de la réalisation d'environ 90 logements aidés. Les conditions de la promesse fixent une date de libération de l'actuel Centre Technique Municipal en Septembre 2027. Ce jalon est déterminant en matière de logements aidés sur son territoire dans un respect des engagements du prochain plan triennal.

Dans ce contexte, la commune de Villebon sur Yvette a décidé de confier à la SEM PARIS SACLAY AMÉNAGEMENT une mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage dans le but d'être accompagnée dans le processus de mise au point du projet du nouveau Centre Technique Municipal qui accueillera à terme 50 agents municipaux (à ce jour 45 postes existants). La commune de Villebon sur Yvette ayant d'ores et déjà choisi la localisation du nouveau Centre Technique Municipal, Rue Eugénie CORDEAU, sur un terrain d'environ 1,1 ha et pour lequel elle s'est déjà rendue propriétaire.

Le projet, à travers la réponse qu'il doit apporter aux besoins précédemment cités, présente plusieurs enjeux importants :

- Des enjeux Fonctionnels : Avant tout, le nouveau CTM devra se composer d'espaces qui répondent aux besoins des usagers du site, donc adaptés aux différentes activités des agents. Ces besoins seront traduits par des liaisons fonctionnelles entre espaces (à la fois intérieurs et extérieurs), et des aspects techniques différents et adaptés à chaque usage. Surtout, la programmation du site répondra à des objectifs de modularité (des espaces de travail, des salles de réunion, des ateliers), de confort d'usage au regard des activités, notamment en matière de sécurité, et d'accessibilité (nombre et caractéristiques des accès, traitement de la Rue Eugène Cordeau).
- Des Enjeux Environnementaux : le nouveau CTM s'inscrira dans une démarche bioclimatique, de réduction des consommations, et d'une gestion de l'énergie maîtrisée. A cela s'ajoute une attention particulière à la qualité de l'air des espaces, à la gestion des eaux (sanitaires, usées, pluviales), et à la réduction des nuisances sonores.
- A l'intersection des enjeux fonctionnels et environnementaux, le nouveau site devra favoriser la cohésion des équipes et la Qualité de Vie au Travail (QVT) de chacun des agents y évoluant. Le Centre Technique doit être un véritable lieu de vie pour les agents.
- D'un point de vue plus général, l'aménagement du nouveau CTM présente un enjeu Temporel décisif : l'actuel Centre Technique Municipal doit être libéré avant Septembre 2027.
- Enfin, les coûts du nouveau CTM devront être maîtrisés, notamment en intégrant dès les étapes de programmation la notion de coût global sur la durée de vie du bâtiment : en Conception, en Travaux/Réalisation, et en Exploitation et Maintenance.

2. Objectifs et intentions du projet

a. Objet et programme du projet

Généralités :

- Le bâtiment sera vertueux et tendra vers les exigences de la nouvelle RE 2020 (au niveau 2025) à travers une approche bioclimatique du bâtiment. Plus particulièrement, le projet devra répondre à une performance élevée sur le volet énergétique par la réduction des consommations, des dispositifs facilitant le rafraîchissement naturel et la production d'ENR in situ; en matière de gestion des eaux, de qualité de l'air, d'acoustique.
- L'approche environnementale du projet s'affirme dès le programme par une stratégie affirmée en faveur de la biodiversité et de l'économie circulaire (réemploi).
- Le nouveau CTM visera des performances équilibrées et élevées, sans toutefois s'inscrire dans une démarche de labellisation.

Performance énergétique :

La réduction des consommations d'énergie est un enjeu décisif. Du point de vue énergétique, la stratégie prioritaire se développe autour des attentions suivantes:

- Une conception bioclimatique efficace,
- Une isolation thermique performante à coût maîtrisée, permettant de tendre vers une consommation énergétique réduite en matière d'ECS et de chauffage (cible à 50kWh/m²/an, correspondant à un niveau de bâtiment basse consommation). Les températures de confort et de réduit seront adaptées selon les espaces concernés.
- Un bâtiment support de production d'énergie adapté dans le cadre d'un mix énergétique. La production d'énergie pourra permettre un fonctionnement en autoconsommation pour tout ou partie du bâtiment. Dans le cadre de la production d'énergie renouvelable (ENR), il est recommandé de privilégier une approche optant pour des systèmes complémentaires. Il serait envisageable, par exemple, d'atteindre une production d'ENR de 30%. Cette démarche contribuera à promouvoir une approche énergétique durable sur le site.
- Pour appuyer la production d'ENR sur le site, on privilégiera des panneaux solaires/photovoltaïques en toiture des bâtiments, pour éviter les ombrières photovoltaïques au-dessus des places de stationnement et y installer un revêtement en partie perméable (type pavés enherbés).

Gestion des eaux pluviales et Imperméabilisation des sols :

- Le projet devra garantir la gestion des eaux pluviales à la parcelle, en favorisant l'infiltration (selon la capacité infiltrante du terrain naturel) et en privilégiant une réutilisation en corrélation avec les besoins d'usage: arrosage in situ, stockage pour tonne à eau, alimentation des WC, etc...
- Des cuves de récupération d'eau pourront être installées.
- Eventuellement, des bassins de rétention pourront être mis en place.
- Le projet tendra vers un CBS (Coefficient de Biotope par Surface) supérieur ou égal à 0,35 en privilégiant des surfaces perméables

Biodiversité :

- Les arbres existants présentant un potentiel de développement écologique et/ou support d'habitat pour la biodiversité seront conservés.

Qualité de l'air :

- Des dispositifs favorisant la ventilation naturelle du bâtiment sera étudiée afin de limiter les coûts de fonctionnement et de maintenance des équipements techniques. Les dispositifs de renouvellement d'air seront adaptés selon les espaces concernés.
- Des matériaux qualitatifs, biosourcés et/ou géosourcés et peu émissifs seront privilégiés.

Réemploi :

- Le réemploi sera privilégié pour certains aspects du projet : structures de stockage, plateformes, mobilier, éléments d'aménagement intérieur, etc...
- Le projet intégrera un minimum de 5 familles de matériaux pour lesquelles le projet devra s'inscrire dans une démarche d'économie circulaire.

2. Objectifs et intentions du projet

a. Objet et programme du projet



3. Les effets du projet au regard de l'article L111-6 à L111-8 du code de l'Urbanisme

a. Dessertes, accessibilité et sécurité

Le site, situé en entrée de ville, bénéficie d'une proximité avec de larges infrastructures routières d'échelles nationales et départementales :

- Au Nord, l'autoroute A10 et la bretelle de la route nationale N188;
- Au Sud, la route départementale D59 (avenue de la Plesse).

Cependant, le potentiel qu'offre la proximité de ces axes n'est pas réalisé en raison d'un accès restreint. En effet, le site est desservi par une seule rue, la rue Eugénie Cordeau, sur son côté sud. Cette impasse est desservie par la rue de Villiers. A son extrémité sud-ouest se trouve le sentier du Rocher, lui-même impasse, qui longe le côté ouest du site.

La ville lance une étude de requalification de la rue Eugénie Cordeau et d'une potentielle entrée-sortie sur la RD59.

b. Insertion dans le site

Le site se situe à proximité d'infrastructures routières importantes (A10, RD59).

Le site est mal desservi d'un point de vue logistique : impasse de largeur réduite, avec réseaux aériens (5,6 m). La rue Eugénie Cordeau sera à réaménager pour le trafic régulier et le passage de PL.

Insertion des constructions au plus près du milieu naturel : Le projet sera conçu de manière à implanter les constructions dans la topographie du terrain naturel. Dans ce sens, certaines parties des constructions pourront être semi-enterrées et les toitures plates seront végétalisées.

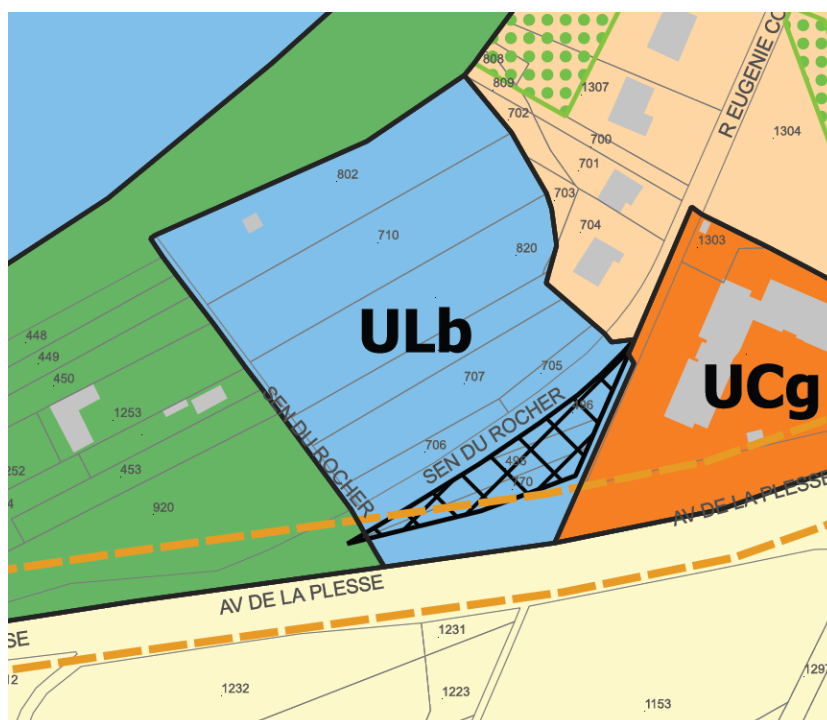
Ainsi, le projet s'insère dans son environnement de transition urbaine et ouvert sur les espaces agricoles et naturels présents dans le secteur.

4. La traduction réglementaire

a. Dispositions réglementaires graphiques

Le site est classé en zone UL avec un règlement spécifique permettant la réalisation du projet. Il fait l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation précisant l'organisation des affectations, les traitements paysagers et bande de reculs imposées dans le projet. La partie sud en limite de la RD 59 est classée en zone A, et est concernée par une bande de recul imposée par le conseil départemental en vue d'un élargissement éventuel de la voie.

Le plan de zonage



b. Dispositions réglementaires écrits et prescriptions et recommandations architecturales, urbaines et paysagères

Le choix des règles applicables aux secteurs d'études met en œuvre un projet urbain d'ensemble cohérent posant des prescriptions et règles d'intégration au regard de la sécurité, de l'intégration urbaine, paysagère et architecturale ou environnementale.

Les règles de la zone UL assurent une bonne intégration des nouveaux aménagements dans l'environnement existant, tout en satisfaisant aux enjeux fonctionnels de la future construction.

Les espaces libres doivent être végétalisés et 15 % de la superficie de l'unité foncière traité en espaces verts de pleine terre.

Les règles relatives à la performance énergétique assurent l'atteinte des objectifs de qualité environnementale future des bâtiments.

Les OAP thématiques ville et nature édictent par ailleurs un certain nombre d'orientations qu'il conviendra de prendre en compte dans le futur projet (gestion des eaux pluviales, perméabilité des sols, etc.).