

**Mairie de Marles-en-Brie
Place de la Mairie
77 610 Marles-en-Brie**

PLAN LOCAL D'URBANISME

COMMUNE DE MARLES-EN-BRIE 6.10- ETUDE LOI BARNIER



40, rue Moreau Duchesne - BP 12
77910 Varreddes

urbanisme@cabinet-greuzat.com
<http://www.cabinet-greuzat.com>

*Vu pour être annexé à la
délibération d'approbation
du Conseil Municipal en
date du : 17/02/2020*

Le Maire

Présentation de l'étude

Etude au titre de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme

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

Cette interdiction 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.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

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

« (...) Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation. »

Article L.111-1.4 du Code de l'Urbanisme issu de la Loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite loi Barnier.

Les dispositions réglementaires issues de la présente étude seront intégrées au règlement du Plan Local d'Urbanisme.

Durant ces dernières années, certaines zones de projet le long d'axes à grande circulation ont connu des implantations anarchiques (principalement commerciales) sans souci d'aménagement, de prescriptions urbanistiques et d'intégration par rapport aux villes. Leur existence se révèle parfois préjudiciable pour les communes, entravant leur fonctionnement et générant des prescriptions paysagères inesthétiques ou peu valorisantes.

La présente étude a donc pour but d'étudier les possibilités d'aménagement d'une zone Av de la commune de Marles-en-Brie destinée à l'accueil des gens du voyage, située dans la partie sud de la commune le long de la RN 4.

L'analyse du projet sera effectuée au regard de cinq critères de référence énoncés par la loi : les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages.

En application des dispositions de l'article R.123-1 du Code de l'Urbanisme, l'étude au titre de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme est une pièce constitutive du Plan Local d'Urbanisme.

Contexte de l'étude

Situation géographique et présentation du projet

Le présent dossier a pour but d'étudier le projet d'aménagement d'une zone destinée à accueillir l'aire d'accueil des gens du voyage.

Marles en Brie est une ville française, située dans le département de la Seine-et-Marne et dans la région Ile-de-France.

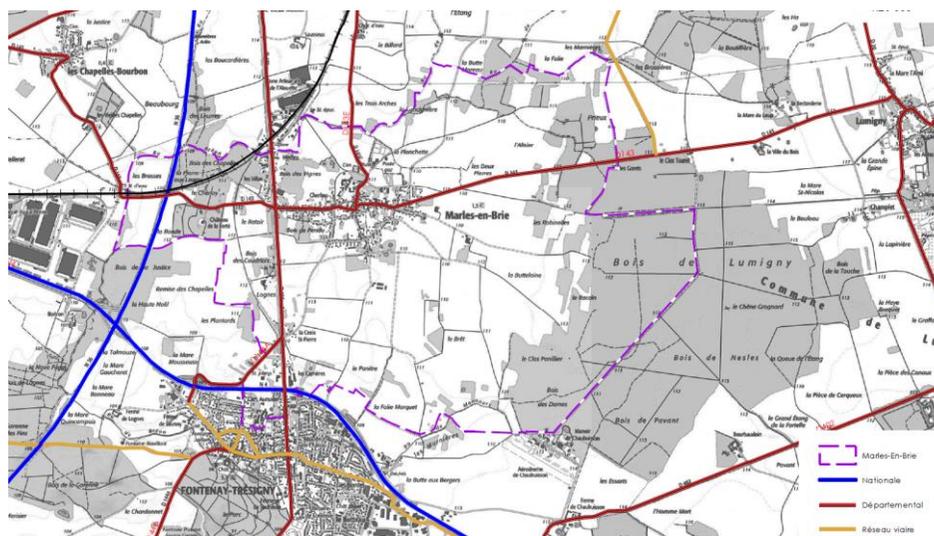
Elle s'étend sur environ 12,79 km² et compte 1 679 habitants au 1^{er} janvier 2017.

La commune se situe à environ 52 km de Paris, 30 km de Meaux et 20 km de Coulommiers.

La commune est administrativement rattachée à l'arrondissement de Provins et au canton de Fontenay-Trésigny, elle adhère à la Communauté de communes du Val Briard.

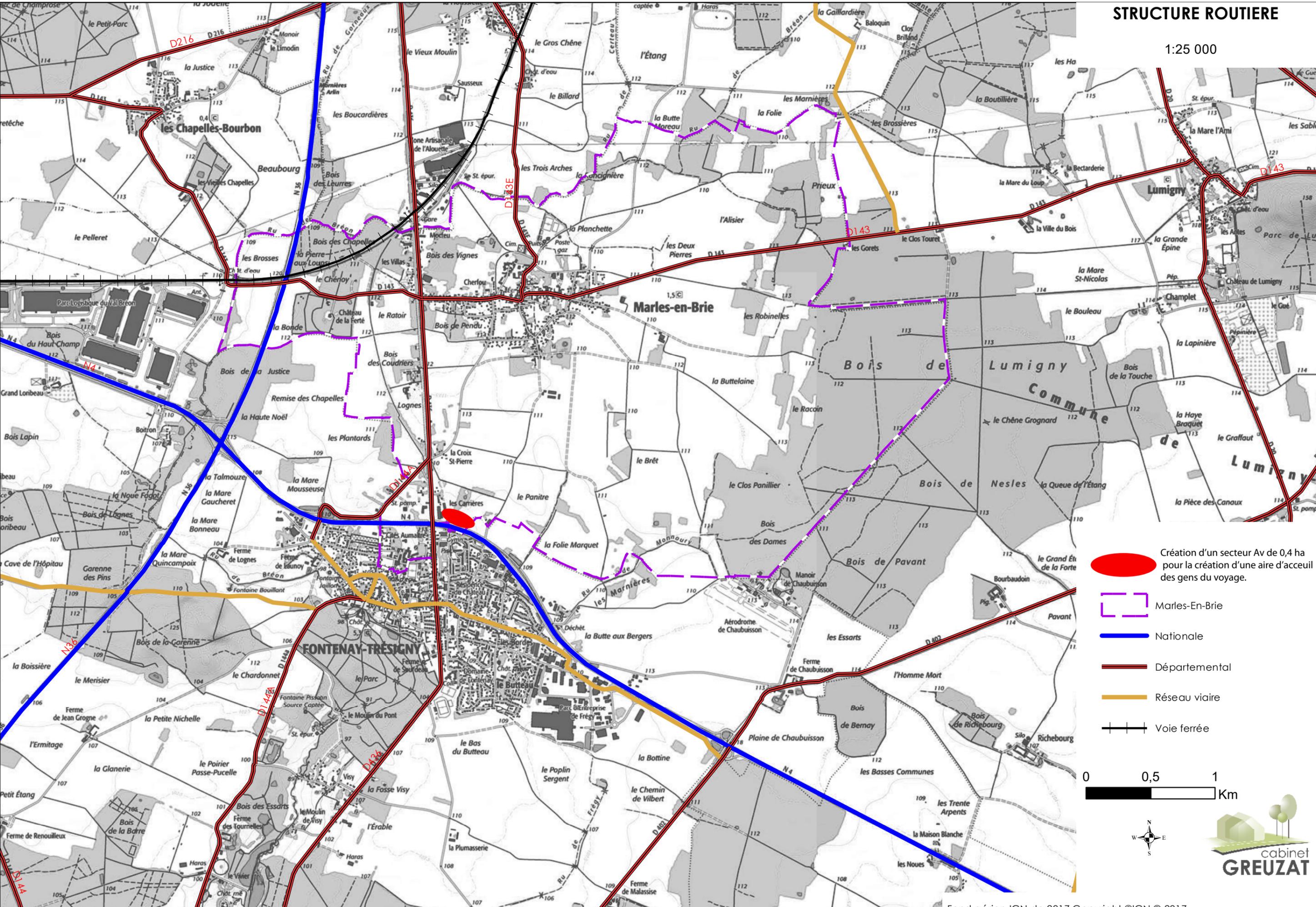
La zone d'étude de 0,4 ha se situe dans la partie sud de la commune. Elle se situe le long de la RN 4 limitrophe à la ville de Fontenay-Trésigny.

La zone de projet n'est pas desservie par la RN 4, mais elle est desservie par la RD 436. La vocation de la zone permettra d'apporter un nombre suffisant d'emplacement pour les gens du voyage.

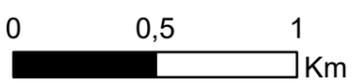


STRUCTURE ROUTIERE

1:25 000



-  Création d'un secteur Av de 0,4 ha pour la création d'une aire d'accueil des gens du voyage.
-  Marles-En-Brie
-  Nationale
-  Départemental
-  Réseau viaire
-  Voie ferrée



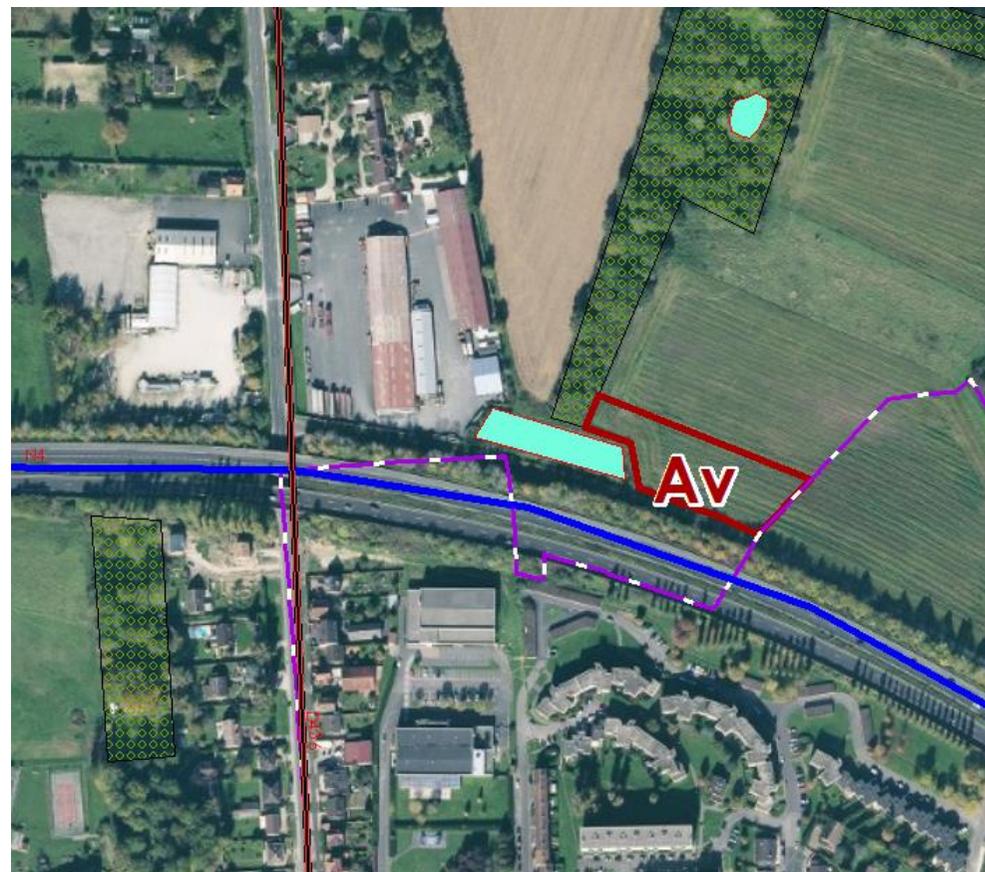
De par sa position géographique proche de grandes infrastructures (RN4, RD436,...), la commune de Marles en Brie représente un point stratégique en matière de développement d'une aire d'accueil des gens du voyage. La commune conserve un caractère rural avec une occupation du sol agricole et naturelle. Elle mêle également activités, habitations, équipements avec harmonie. Sa situation dans le paysage lui assure un cadre de vie de qualité mêlant l'urbain et la nature.

Le site d'étude dédié à l'aire d'accueil des gens du voyage viendra se caler en extension. L'intégration du projet sera favorisée par l'existence du réseau de communication existant sur le territoire.

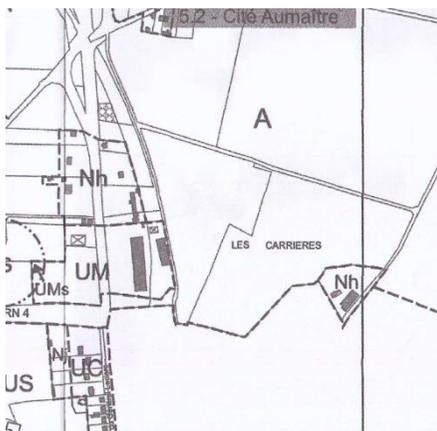
Le territoire de MARLES EN BRIE est traversé par les RD 436. Celle-ci permet un bon maillage avec les territoires limitrophes.

Le territoire de MARLES EN BRIE est délimité au Sud par la présence de la RN4 ce qui la contraint en termes d'axes routiers.

La desserte structurante de la commune est principalement liée à la RD436, qui traverse le village sur l'axe Nord/Sud. Cette voie est le principal axe de transit pour les 87% habitants qui travaillent chaque jour en dehors du territoire et qui prennent à 76% leur véhicule pour se rendre sur le lieu de leur travail.



Document d'urbanisme :



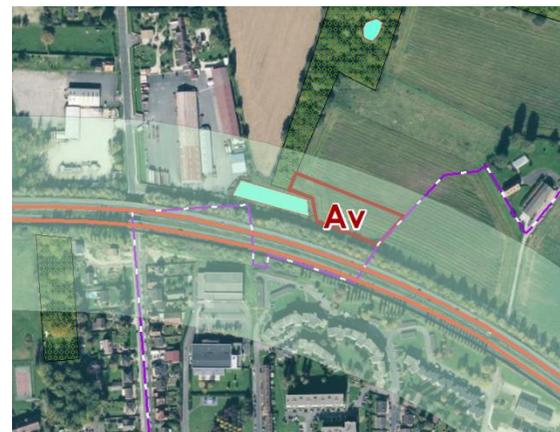
La commune de Marles en Brie est couverte par un PLU approuvé le 29 septembre 2006 dont celui-ci est en cours de révision.

Le site d'étude se trouvait sur une zone A (La zone A était destinée à l'activité agricole).

Situé à proximité de la RN 4, le site d'étude est soumis au régime de la loi Barnier.

Par conséquent les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100m de part et d'autre de l'axe central de la RN 4.

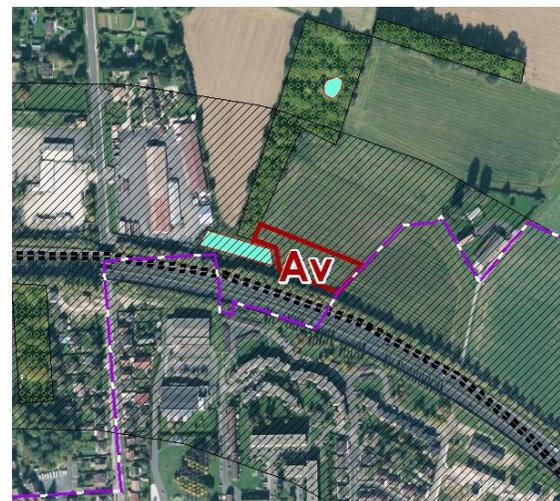
Ces dispositions ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le PLU, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. C'est dans ce cadre qu'intervient la présente étude.



Les servitudes :

Selon le plan des servitudes d'utilités publiques la zone est concernée par :

- la servitude EL11: Servitudes relatives aux interdictions d'accès grevant les propriétés limitrophes des autoroutes, routes express et déviations d'agglomération et sa zone tampon de 200 mètres.



Justification du projet et enjeux locaux : Intérêt général

La zone concernée par la loi Barnier est située au sud de Marles en Brie.

Le tissu urbain principal communal est divisé en deux poches importantes : l'une au Nord s'agissant de la centralité communale et l'autre au Sud, il s'agit de la cité Aumaître.

La zone d'étude, d'une superficie de 0,4ha vient aménager un espace situé sur le futur PLU en zone Av (zone dédiée à l'accueil d'une aire des gens du voyage).

Cette dernière est bordée :

- à l'ouest : par un bassin de rétention et une zone d'activités,
- à l'est : par la plaine agricole,
- au sud : par la RN4,
- au nord : par la plaine agricole.

Par-delà les voies citées ci-dessus, on retrouve principalement des secteurs urbanisés dédiés à l'habitat de la commune de Fontenay-Trésigny.

Le site d'étude sera limitrophe à la commune de Fontenay-Trésigny et le projet porte sur ces deux communes.

La zone d'étude est accessible au sud via la RD 436 par une route longeant la RN4 et la parcelle Av. Sur le plan de l'accessibilité l'entrée/sortie se réalisera sur le chemin de la Gravière présent sur la commune de Fontenay-Trésigny. Ce chemin est accessible depuis la RD436.

La carte ci-contre montre que l'urbanisation environnante est principalement dédiée à l'activité économique et à l'activité agricole. Le tissu urbain à vocation d'habitat se trouve éloigné de la zone d'étude en delà de la RN4 sur la commune de Fontenay-Trésigny.

La carte révèle que notre site d'étude est concerné par la Loi Barnier et présente une bande d'inconstructibilité de 100m depuis l'axe central de la RN 4 qui est à l'origine de la présente étude.



Comme vu précédemment, le secteur d'étude de la commune jouit d'un contexte local développé à l'Ouest et agricole sur la partie Nord et Est. Au Sud le secteur est bloqué par la RN 4.

Aucune habitation n'est en contact direct avec le projet d'aire d'accueil des gens du voyage.

La carte ci-dessus révèle les tendances principales d'occupation du sol du territoire. Les franges Nord et Est sont directement bordées par un espace de plaine agricole couvrant tous deux une large surface. Au-delà de ces espaces et à l'Ouest, se trouve l'urbanisation de la commune composée d'activité économique (ZAE), et au Sud la RN4.

Un bassin de rétention protégé dans le cadre du présent PLU s'étend à proximité du site d'étude.

Au sein du site d'étude, la topographie est peu marquée avec pour point bas l'Ouest.

Le projet impactera l'occupation du sol en transformant des parcelles agricoles en aire d'accueil des gens du voyage.

Ce secteur communal présente un cadre de faible qualité conciliant activités économiques et espace agricole.

La bonne accessibilité de la zone permettra une implantation cohérente du nouveau projet avec les projets alentours existants.

Le projet permettra de répondre à la demande et aux lois concernant l'accueil des gens du voyage dans une communauté de communes tout en permettant de respecter les enjeux paysagers locaux.

Perceptions visuelles du site

Vues éloignées

Le site d'étude est bordé au Sud par la RN 4, la zone d'activités économiques à l'Ouest, et par la zone agricole au Nord et à l'Est. Ces éléments constituent de véritables barrières visuelles. De ce fait, les vues lointaines vers le site d'étude sont quasi inexistantes. Une seule vue lointaine vers le site pourrait se profiler depuis la route venant de la RD 436.



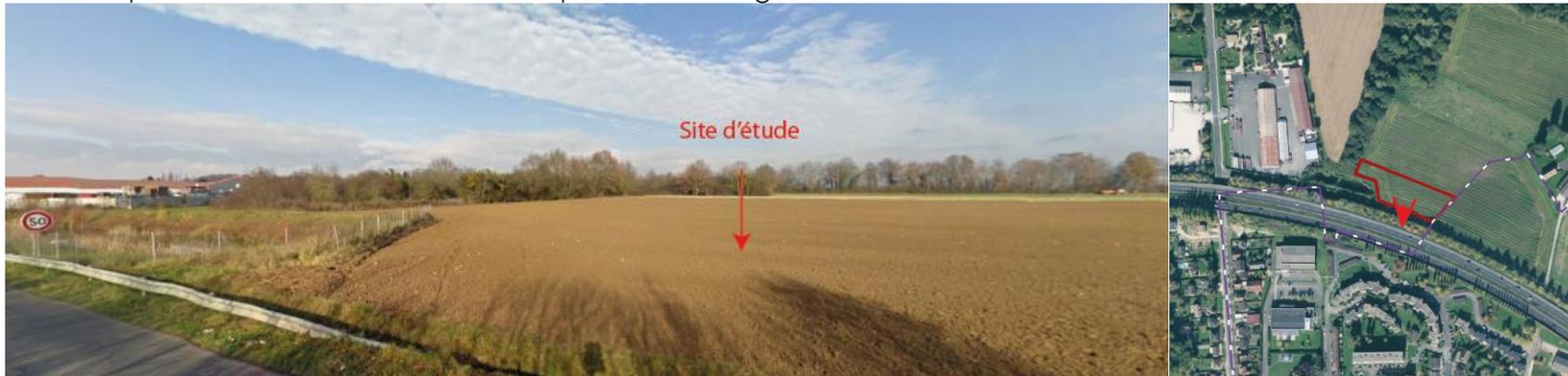
Vue depuis la route desservie par la RD 436. Le site d'étude est visible.



Vue depuis la RD 436 en direction de la future aire d'accueil des gens du voyage. Le site d'étude n'est pas visible du fait de l'aménagement de la zone d'activités économiques de Chaubuisson

Vues rapprochées

Des vues proches vers le site d'étude sont possibles le long de la route venant de la RD 436.



Vue depuis la route venant de la RD 436. Cette dernière est ouverte aux vues. Espace cultivé en place.

Prise en compte des nuisances

Définition

Les nuisances relèvent de 3 thèmes importants: le bruit, l'air et l'eau. Il s'agit en effet de rechercher les formes urbaines les plus efficaces pour protéger les riverains du bruit, de limiter l'étalement urbain le long des axes de communication et d'assurer une desserte par les réseaux d'assainissement ou d'alimentation en eau potable.

Le Parti d'Aménagement :

Nuisances sonores :

Le site de l'étude est impacté par les nuisances sonores générées par l'infrastructure RN 4. Cette pollution sonore peut être gênante si des mesures de réduction de ces bruits ne sont pas appliquées.

En dehors de ces axes, aucun autre axe générant des nuisances sonores ne se trouve à proximité du site d'étude.

Malgré la seule présence de cet axe, nous recommandons de mettre en place des recommandations afin d'amoindrir ces nuisances sonores. Tout d'abord, la gestion des nuisances sonores doit donc être envisagée par la mise en place de marges de **reculs raisonnables : 30m minimum depuis l'axe central de la RN 4 pour les constructions** et également par l'utilisation dans les constructions de **matériaux bénéficiant de bonnes capacités d'isolation acoustique**.

En complément de cette bande de recul, **une bande paysagère sera aménagée**. Elle prendra la forme d'une bande enherbée accompagnée de bosquets et d'arbres à base d'essences locales champêtres variées judicieusement disposées afin de limiter les échanges visuels non qualitatifs et au contraire d'agrémenter ces échanges entre la RN4 et le site d'étude.

Gestion des eaux pluviales :

L'imperméabilisation des sols est source de problèmes sur le territoire. Les répercussions sur les réseaux existants sont souvent importantes (saturation) : risques d'inondation possibles. Il convient donc de prendre le problème en amont et de gérer et intégrer la gestion des eaux pluviales dans le projet.

Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place, notamment via le maintien des fossés périphériques à la zone d'étude. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle. Le débit maximum de rejet au réseau public est fixé à 1 l/s/ha pour un orage d'occurrence centennal. Des noues et des bassins pourront venir compléter le dispositif de gestion des eaux.

L'air :

La préservation de la qualité de l'air passe par la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques.

Conséquence réglementaire

Zone A :

Article 4 : Les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales (articles 640 et 641 du Code Civil). Le rejet en rivière de ces eaux doit faire l'objet d'une autorisation des services compétents.

Le traitement des eaux pluviales devra être réalisé intégralement au sein de l'unité foncière avec rejets éventuels vers un émissaire naturel, dans la limite pour tout terrain, de 1l/s/ha pour une pluie décennale. En cas d'impossibilité, les eaux pluviales des constructions nouvelles et aménagements nouveaux devront mettre en œuvre des techniques d'infiltration et de rétention des eaux avec des rejets limités dans le réseau, lorsqu'il existe et que ses capacités sont suffisantes.

Article 6 : En bordure de la nationale 4, l'implantation des constructions doit respecter un retrait au moins égale à 100 mètres par rapport à l'axe central. En secteur Av ce recul est porté à 30 mètres.

En secteur Ax et Av, les constructions doivent être implantées avec un retrait minimal de 6 mètres des autres voies de desserte publiques ou privées existantes ou à créer.

Article 9 : En secteur Av, le nombre d'emplacements d'accueil des gens du voyage est limité à 15 emplacements maximum.

Article 13 : Les constructions et installations nouvelles devront être accompagnées par un aménagement paysager, assurant l'intégration avec l'espace naturel.

Disposition concernant la sécurité routière

Définition

Il s'agit avant tout de contribuer à une meilleure sécurité routière en autorisant ou en refusant l'accès sur certaines voies et en déterminant les caractéristiques des accès.

Parti d'aménagement

La desserte du site d'étude se fera via l'aménagement d'une entrée sur le chemin de la Gravière situé sur la commune de Fontenay-Trésigny. Ce chemin est accessible via la route venant de la RD 436 et longeant la RN4.

Le chemin de la Gravière permettra l'accès au site d'étude, celui-ci sera accessible aux véhicules en deux points :

- A l'Ouest : accès depuis la RD436,
- A l'Est : depuis la route allant à l'aérodrome de Chaubuisson.

La desserte et l'organisation du site permettra des déplacements simples, fluides et rapides.

Une bande d'inconstructibilité de 30m depuis l'axe central de la RN4 sera instaurée.



Composition urbaine et architecturale

Définition

La qualité des projets architecturaux, leur intégration dans un projet urbain d'ensemble visant la globalité du site, la mise en valeur par traitement de l'axe et de la zone concernée devront être clairement exprimées et explicitées. Par ailleurs le traitement de l'aspect extérieur des constructions devra inciter les constructeurs à choisir des matériaux, des couleurs, des formes, qui adouciront l'impact visuel des constructions.

Parti d'aménagement

Le site d'étude a vocation à accueillir une aire d'accueil des gens du voyage. Il se situe sur des parcelles agricoles dans un environnement à faible valeur environnemental. Le tissu urbain se trouve à l'Ouest de la zone d'étude. Il se compose principalement d'activités économiques (Zone économique Chaubuisson).

Le projet prévoit la construction de 30 emplacements caravaning dont 15 sur la commune de Marles-en-Brie et 15 sur la commune de Fontenay-Trésigny. Les constructions possibles seront de petites constructions tels que des sanitaires, point eau etc...

La voirie primaire se raccordera à l'Est sur le chemin de la Gravière.

Une bande d'inconstructibilité de 30m depuis l'axe central de la RN 4 sera instaurée.

Conséquences réglementaires

ZONE A :

Article 6 : En bordure de la nationale 4, l'implantation des constructions doit respecter un retrait au moins égale à 100 mètres par rapport à l'axe central. En secteur Av ce recul est porté à 30 mètres.

En secteur Ax et Av, les constructions doivent être implantées avec un retrait minimal de 6 mètres des autres voies de desserte publiques ou privées existantes ou à créer.

Article 11 : Les dispositions édictées par le présent article A11 relatives aux toitures, parements extérieurs, clôtures et dispositions diverses pourront ne pas être imposées en cas d'équipements collectifs d'intérêt général, ou s'il s'agit de projets d'architecture contemporaine ou utilisant des technologies énergétiques nouvelles (habitat solaire, architecture bio-climatique, etc.) sous réserve toutefois que l'intégration de la construction à réaliser dans l'environnement naturel ou le paysage urbain soit particulièrement étudiée,

Article 13 : Les constructions et installations nouvelles devront être accompagnées par un aménagement paysager, assurant l'intégration avec l'espace naturel,

Qualité de l'urbanisme et de paysages

Définition

La qualité de l'urbanisation doit s'apprécier au regard de la logique urbaine générale. L'aménagement de la nouvelle zone doit réduire les impacts sur les milieux environnants. La forme urbaine doit notamment être étudiée pour permettre la notion d'intégration et de mixité des fonctions urbaines en relation avec les différentes activités qui pourraient s'y implanter.

Parti d'aménagement

Le site d'étude est actuellement occupé par de l'espace agricole.

Il conviendra de conserver au maximum le fonctionnement hydraulique en place. Un bassin de rétention des eaux pluviales pourra être créé sur le point bas du site d'étude à l'Ouest.

La frange Est du site d'étude est actuellement bordée de parcelles agricoles qu'il conviendra de préserver.

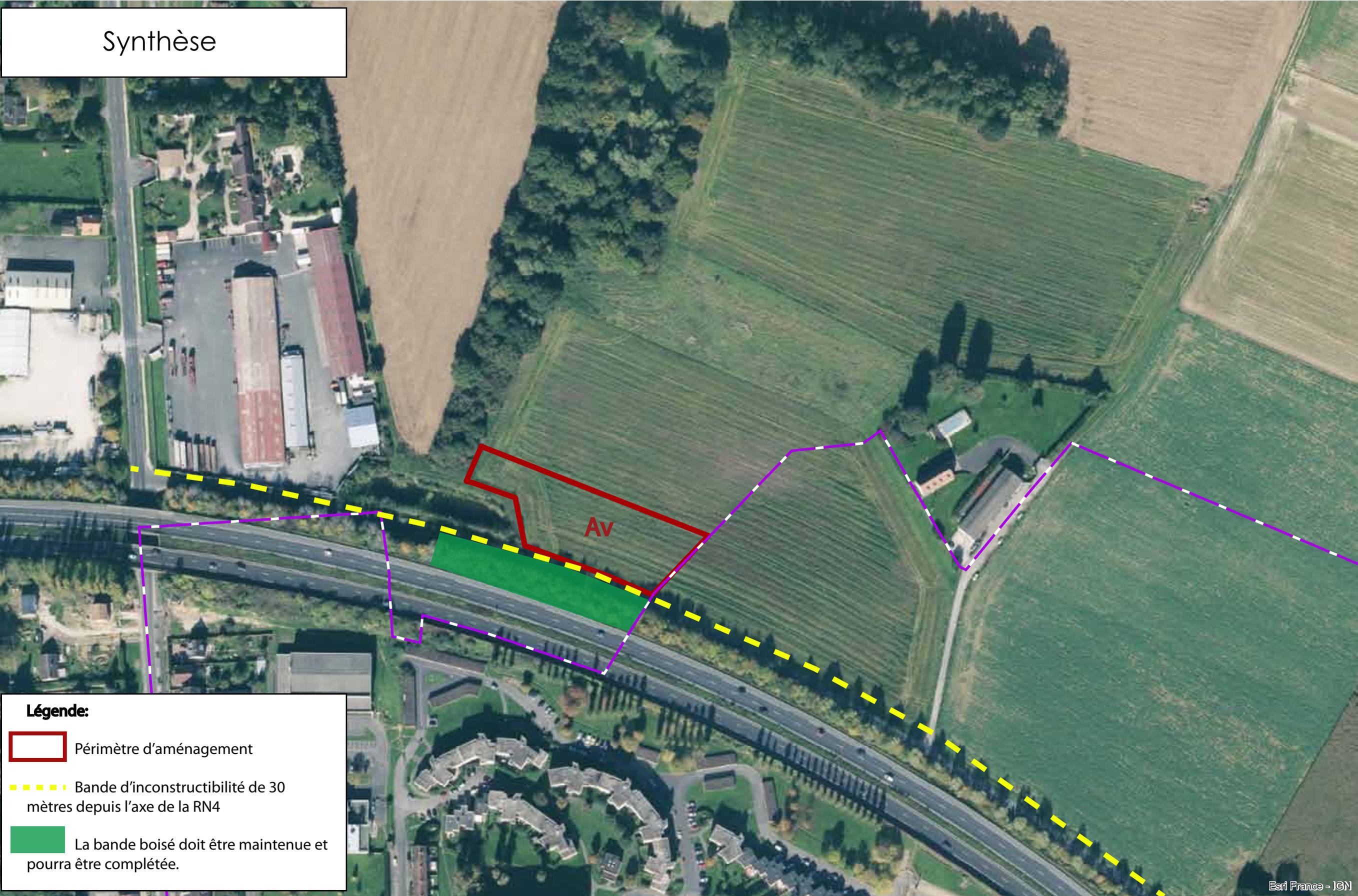
La frange Sud, est délimitée par la présence des RN4. Elle recevra un traitement paysager afin de limiter les nuisances visuelles et sonores.

Conséquence réglementaire

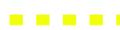
Article 13 : En secteur Av : Dans la marge de recul de la RN 4, la bande boisée doit être maintenue et pourra être complétée.

Schéma d'organisation Synthèse :

Synthèse



Légende:

-  Périimètre d'aménagement
-  Bande d'inconstructibilité de 30 mètres depuis l'axe de la RN4
-  La bande boisée doit être maintenue et pourra être complétée.