

Mairie de POINCY
31 Grande rue
77470 POINCY

COMMUNE DE POINCY

PLAN LOCAL D'URBANISME

6.10 ETUDE LOI BARNIER



REÇU

01 FEV. 2023

SOUS-PRÉFECTURE DE MEAUX



Vu pour être annexé à la
Délibération d'approbation
du Conseil municipal en
date du 10/01/2023



40, Rue Moreau Duchesne
BP 12 - 77 910 Varreddes

Tél : 01.64.33.18.29

Fax : 01.60.09.19.72

Email : urbanisme@cabinet-greuzat.com

Web : www.cabinet-greuzat.com

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 de la commune de Poincy située dans la partie centrale le long de la RD 17A.

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 des bâtiments d'activités sur la commune de Poincy ainsi que des projets de constructions liés à l'habitat le long de la RD17A.

Poincy 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 6,4 km² et compte 683 habitants en 2019. La commune se situe à environ 60 km de Paris, 5 km de Meaux.

La commune est administrativement rattachée à l'arrondissement de Meaux et au canton de La Ferté sous-Jouarre, elle adhère à la communauté d'agglomération du Pays de Meaux.

La présente étude va étudier les zones de développement le long de la RD17A.

De par sa position géographique proche de grandes infrastructures (A140, A4, N330, RD 405, RD 603,...), ainsi que par sa localisation limitrophe à Meaux, la commune de Poincy représente un point stratégique en matière de développement économique.

La commune conserve un caractère rural avec une occupation du sol agricole et naturelle. Elle mêle également activités de carrières, de loisirs et lieux d'habitation avec harmonie. Sa situation dans le paysage des boucles de la Marne lui assure un cadre de vie de qualité mêlant l'urbain et la nature.

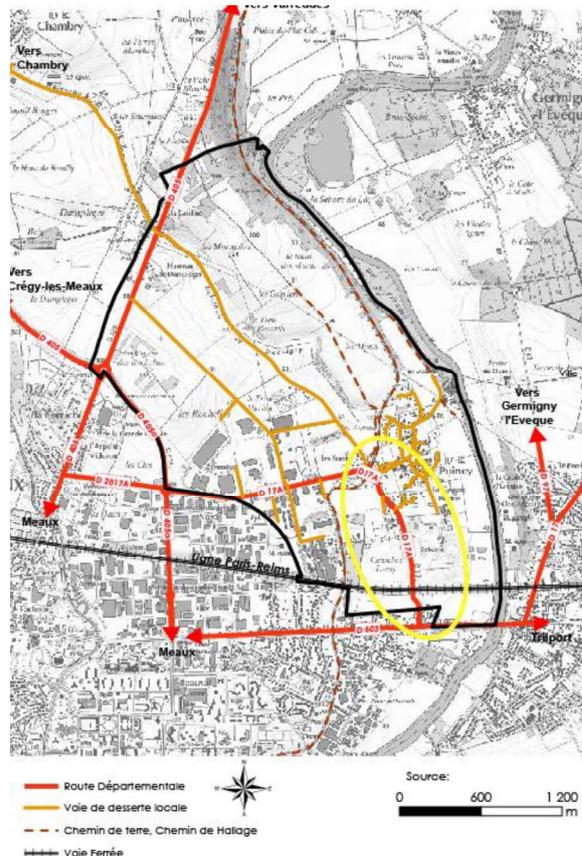
Un site d'étude dédié aux activités économiques viendra se caler en extension de la zone d'activité déjà existante. Il cherchera également à valoriser le caractère naturel du territoire et son identité tout en étant accessible depuis la RD 17A.

L'intégration du projet sera favorisée par l'existence le réseau de communication existant sur le territoire.

Un autre site d'étude dédié à l'habitat présent le long de la RD 17A permettra le développement démographique de la commune de Poincy.

Le territoire de POINCY est traversé par les RD 405, 405A, 603, 17A. Celles-ci permettent un bon maillage avec les territoires limitrophes et l'agglomération de MEAUX.

L'autoroute A4 se situe à 9,5 km du centre de POINCY, et permet de relier la commune à la petite couronne de l'Est Parisien. Ce positionnement sous l'influence de PARIS et des agglomérations voisines (MEAUX, MARNE-LA-VALLEE) favorise le maillage et les interactions entre ces pôles.



Le territoire de POINCY est délimité à l'Est par la présence de la MARNE et au Sud par la voie ferrée, ce qui la contraint en termes d'axes routiers.

La desserte structurante de la commune de POINCY est principalement liée à la RD17A, 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 de POINCY et qui prennent à 73% leur véhicule pour se rendre sur le lieu de leur travail.

Document d'urbanisme :

La commune de Poincy est au règlement national d'urbanisme depuis le 27 mars 2017. Depuis le passage au RNU les deux zones de projet se situent en secteur agricole.

Situé à proximité de la RD 17 A, les sites d'étude sont soumis au régime de la loi Barnier.

Par conséquent les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75m de part et d'autre de l'axe central de la RD 17 A.

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 T1 : Servitude relative aux voies ferrées.
- la servitude PM1 : Plans de prévention des risques naturels prévisibles (PPRM)

Justification du projet et enjeux locaux : Intérêt général

Les zones concernées par la loi Barnier sont situées au Sud de Poincy le long de la RD17 A qui traverse le territoire du Sud au Nord.

Le tissu urbain principal communal est divisé en deux poches importantes : l'une à l'Est s'agissant de la centralité communale et l'autre à l'Ouest, il s'agit de la zone industrielle.

Cette dernière constitue une des neuf zones d'activités de l'Agglomération du Pays de MEAUX.

Les activités répertoriées sont principalement liées à l'artisanat, la logistique l'industrie et les services divers. La majorité des emplois de POINCY se concentre sur cette zone économique.

La zone d'activités s'étend sur 79 ha et comptabilisait 39 établissements et 606 salariés en 2007 (Source : *Diagnostic territorial du SCoT DU Pays de MEAUX*)

La zone d'étude liée à l'activité économique, d'une superficie de 24.3ha vient aménager un espace situé sur le futur PLU de Poincy en zone 1AUx (zone dédiée aux activités économiques).

Cette dernière est bordée :



- à l'ouest : par le canal de l'Ourcq,
- à l'est : par la Marne,
- au sud : par la voie ferrée,
- au nord : par le tissu urbain.

La zone d'étude liée à l'habitat, d'une superficie de 1ha vient aménager un espace situé sur le futur PLU de Poincy en zone 1AU (zone dédiée à l'habitat).

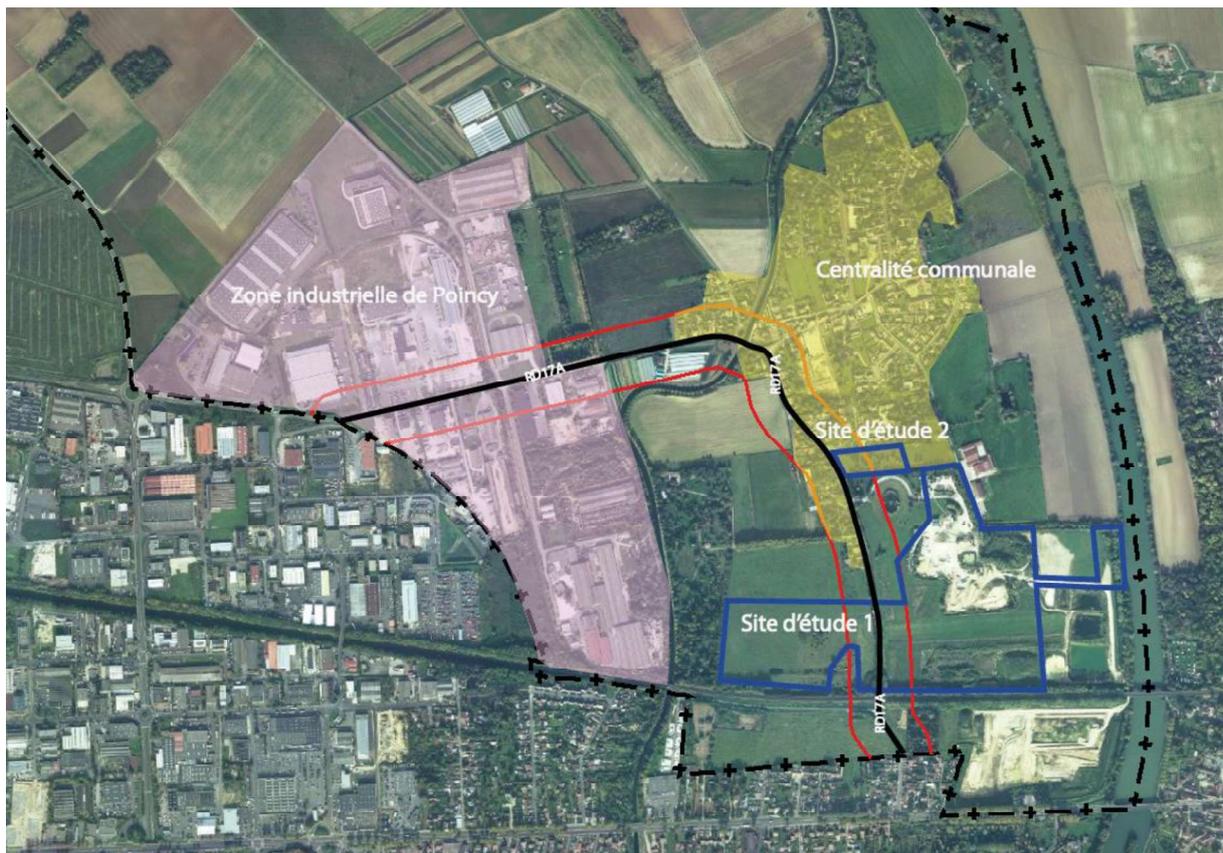
Cette dernière est bordée :

- à l'ouest : par des habitations,
- à l'est : par un espace naturel,
- au sud : par la futur zone économique,
- au nord : par le tissu urbain.

Les zones d'étude sont accessibles via la RD17 A, a terme si la zone de développement économique se réalise, une déviation de la RD17A permettra de désenclaver le centre de la commune et permettra le transit routier de circuler dans la zone d'activité de la Briqueterie.

La carte ci-contre montre que l'urbanisation environnante est principalement dédiée à l'activité économique. Le tissu urbain à vocation d'habitat se trouve au Nord de la zone d'étude.

La carte révèle que notre site d'étude est concerné par la Loi Barnier et présente une bande d'inconstructibilité de 75m depuis l'axe central de la RD 17 A qui est à l'origine de la présente étude.



Le site d'étude 1 est délimité sur la partie Sud par la voie ferrée et au Sud-Ouest par la zone industrielle de la communauté d'agglomération du Pays de Meaux L'objectif est donc de prolonger cette zone industrielle en lui permettant un échange tri-modal (Fer, Route, Fluviale). A l'Est du site d'étude la Marne est la limite du projet.

En partie Nord on retrouve le tissu urbain, entre la future zone économique et le tissu urbain sera aménager une bande de transition.

Le site d'étude 2 est délimité sur la partie Sud par une zone de transition avant la future zone économique, à l'Ouest par de l'Habitat et à l'Est par un espace naturel. Cette zone est en prolongement du tissu urbain.

Aucune habitation n'est en contact direct avec le projet de développement économique.

Des poches d'espaces verts ou de friches végétalisées s'étendent à proximité du site d'étude.

Le projet impactera l'occupation du sol, toutefois, les études d'impacts permettront de compenser les impacts négatifs.

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 et permettra la déviation des Poids-Lourds du centre de Poincy.

Le projet sur le site d'étude 1 permettra de dynamiser l'activité économique de la commune et de la communauté d'agglomération tout en permettant de respecter les enjeux paysagers locaux.

—Perceptions visuelles du site

Vues éloignées

Le site d'étude 1 et 2 sont bordés par la RD 17 A.
Si on se place à des endroits éloignés des deux sites d'étude, la voie ferrée et le tissu urbain sont des éléments qui constituent de véritables barrières visuelles.
De ce fait, les vues lointaines vers le site d'étude sont inexistantes.



Vue du Sud, aucune vision sur les sites d'études.



Vue du Nord, aucune vision sur les sites d'études.

Vues rapprochées

Des vues proches vers le site d'étude 1 et 2 sont possibles en plusieurs endroits. Depuis le rondpoint de la RD 17A, le site d'étude 2 sera visible. Depuis la RD 17 A qui traverse le site d'étude 1 des vues seront visibles.



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.

Le Parti d'Aménagement :

Nuisances sonores :

Les sites d'étude 1 et 2 sont impactés par les nuisances sonores générées par l'infrastructure RD 17A. 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 des sites d'étude.

Malgré la seule présence de cet axe, nous préconisons 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 : 10m minimum depuis l'axe central de la RD 17A pour les constructions** et également par l'utilisation dans les constructions de **matériaux bénéficiant de bonnes capacités d'isolation acoustique**.

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 les sites, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place, notamment via le maintien des fossés périphériques aux zones d'étude. L'imperméabilisation des sites 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 2 l/s/ha pour un orage d'occurrence centennal. Des noues et des bassins viendront 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

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.

Les eaux pluviales des constructions nouvelles et du ruissellement des espaces imperméabilisés, 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. Dans le cas contraire, le traitement des eaux pluviales devra être réalisé intégralement au sein de l'unité foncière avec rejets limités éventuels vers un émissaire naturel.

Article 6 : Les constructions nouvelles doivent être implantées avec un retrait minimal de 6 mètres des voies de desserte existantes ou à créer et de 10 mètres depuis l'axe de la RD 17A.

Article 9 : L'emprise au sol des constructions (annexes comprises) ne pourra excéder 70% de la superficie de l'unité foncière.

Article 13 : Obligation de plantation de la marge de recul entre la RD 17A et les sites d'étude sous forme de bande enherbée accompagnée de bosquets et d'arbres à base d'essences locales champêtres variées.

Conséquence sur les orientations d'aménagement et de programmation

- Les constructions devront bénéficier de matériaux à bonnes capacités d'isolation acoustique,
- Recul minimum des constructions de 10m depuis l'axe central de la RD 17A,
- Mise en place d'une bande paysagère entre la RD 17A et les sites d'étude,
- Mise en place d'une bande enherbée accompagnée de bosquets et d'arbres à base d'essences locales champêtres variées: entre la RD 17A et les sites.
- Prise en compte de la gestion hydraulique, maintien des fossés périphériques à la zone d'étude, gestion obligatoire des eaux pluviales à la parcelle, création de noues et bassins.

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 des sites d'étude se fera via l'aménagement d'une entrée sur la RD 17A pour le site d'étude 1 et à partir de la rue Saint-Lazare pour le site d'étude 2.

Des voiries secondaires pourront éventuellement se greffer à l'axe primaire. Celles-ci seront également accompagnées de liaisons douces et s'orienteront dans un axe est/ouest.

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

Les déplacements doux se feront sur des voies dédiées afin de les rendre les plus sûrs possibles.

Une bande d'inconstructibilité de 10m depuis l'axe central de la RD17A sera instaurée.

Conséquence sur les Orientations d'aménagement et de programmation

- Création de deux accès sur le site d'étude 1
- Desserte du site via l'aménagement d'une voirie primaire se raccordant à la RD17A et à la rue de la Briqueterie,
- Accompagnement des voiries par des liaisons douces.
- Desserte des parcelles par la voirie primaire ou des voiries secondaires est-ouest.

Composition urbaine et architecturale

Définition

La qualité des projets architecturaux, leur intégration dans un projet urbain d'ensemble visant la globalité des sites, la mise en valeur par traitement de l'axe et des zones concernées 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 1 a vocation à accueillir des bâtiments d'activités. Il se situe en continuité de la zone industrielle sur des parcelles agricoles et de carrière dans un environnement à faible valeur environnemental. Le tissu urbain se trouve au Nord de la zone d'étude 1.

Le site d'étude 1 recevra des constructions sur l'ensemble de la zone séparées par des traitements paysagés. Afin d'intégrer de la meilleure façon possible le futur projet.

Le site d'étude 2 a vocation à accueillir des habitations. Il se situe en continuité de la zone urbaine sur des parcelles naturelles dans un environnement à faible valeur environnemental. Le tissu urbain se trouve au Nord de la zone d'étude 2.

Les façades des constructions orientées vers la RD17A devront être soignées et intégrer un travail architectural plus poussé que sur les autres côtés du bâti, afin d'offrir une vitrine de la zone d'étude depuis la RD 17A et afin de s'intégrer au bâti existant en place.

Conséquences réglementaires

Article 6 : Reculs : voir paragraphe sur la gestion des nuisances

Article 11 : L'autorisation d'utiliser le sol, de bâtir, de créer tout aménagement, peut être refusée ou n'être accordée que sous réserve de prescriptions particulières, si l'opération proposée, par sa situation, son implantation, l'aspect architectural des bâtiments et ouvrages à édifier, est susceptible de porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites ou aux paysages naturels ou urbains. Compte tenu du caractère paysager, l'insertion paysagère des aménagements et l'insertion des constructions au relief devront être particulièrement étudiées.

Article 13 : Obligation de planter une bande enherbée: voir paragraphe sur la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Conséquence sur les orientations d'aménagement et de programmation

- Création de bandes de recul de 10m depuis la RD 17A (voir chapitre sur les nuisances),
- Soin particulier apporté aux façades des constructions orientées vers la RD 17A.

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 des nouvelles zones doivent 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 aux différentes activités qui pourraient s'y implanter.

Parti d'aménagement

Le site d'étude 1 est actuellement occupé par de l'espace agricole, des espaces végétalisés (haies bocagères...) ainsi qu'un espace de carrière.

La voirie primaire et les voiries secondaires du site seront accompagnées d'un traitement paysager, de voies piétonnes.

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.

Afin d'offrir des vues valorisantes vers le site d'étude 1, ainsi qu'un effet vitrine de depuis la RD17A, des cônes de vue pourront être aménagés.

Conséquence réglementaire

Article 13 : les marges de recul par rapport aux limites séparatives doivent être plantées. Les aires de stationnement découvertes doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 5 places de parking. 10% de la superficie du terrain doit être traité en espaces verts plantés ou engazonnés. Dans la marge de recul de la RD 17A, une bande enherbée accompagnée de bosquets et d'arbres à base d'essences locales champêtres variées doit être créée.

Conséquence sur les orientations d'aménagement et de programmation

- Accompagnement des voiries primaires et secondaires du site par un traitement paysager, des voies piétonnes.
- Gestion hydraulique: fossés périphériques conservés, création d'un bassin de rétention, gestion des eaux pluviales à la parcelle.
- Aménagement possible de cônes de vue depuis la RD17A pour un effet vitrine.
- Création d'une frange herbacée avec bande enherbée accompagnée de bosquets et d'arbres à base d'essences locales champêtres variées et prenant place sur les zones non urbanisées entre la limite d'inconstructibilité de 10m (depuis l'axe central de la RD17A) et la limite de zone.

Schéma d'organisation Synthèse

Voir Schéma OAP