



Mairie
de Villebon-
sur-Yvette



Plan Local d'Urbanisme



Hôtel de Ville – Place Gérard-Nevers – 91140 Villebon-sur-Yvette / Tel. 01.69.93.49.00

4. Projet urbain au titre du L111-6 à L111-8 du Code de l'Urbanisme

Révision du PLU
approuvée en Conseil municipal
le 30 juin 2016



SIAM / 6 boulevard du Général Leclerc / 91470 LIMOURS EN HUREPOIX / Tél. : 01.60.12.69.00 / Fax : 01.60.80.12.50

Sommaire

<i>Préambule</i>	4
PARTIE 1	Le site de Courtabœuf 8 dit « Parc de l'atlantique »
Chapitre 1	Diagnostic et état actuel du site 6
	<i>I.1- Localisation du site</i> 6
	<i>I.2- Contexte intercommunal et Parc de Courtabœuf</i> 8
	<i>I.3- Environnement physique et paysage</i> 9
	<i>I.4- Perceptions et occupation du site</i> 15
	<i>I.5- Accès et dessertes</i> 16
	<i>I.6- Contraintes et éléments techniques à prendre en compte</i> 20
Chapitre 2	Objectifs et intentions du projet 24
	<i>II.1- Vocation et programme de l'opération</i> 24
	<i>II.2- Les grands principes</i> 25
Chapitre 3	Les effets du projet au regard de l'article L111-6 du C.U 30
	<i>III.1- Affectations</i> 30
	<i>III.2- Dessertes et accessibilité</i> 30
	<i>III.3- La sécurité</i> 31
	<i>III.4- Insertion dans le paysage</i> 32
	<i>III.5- Insertion dans les paysages urbains et architecturaux</i> 36
	<i>III.6- Les risques, nuisances et pollutions</i> 40
Chapitre 4	La traduction réglementaire 41
	<i>IV.1- Dispositions réglementaires graphiques</i> 41
	<i>IV.2- Dispositions réglementaires écrits</i> 42

PARTIE 2 La zone AUA , dit du secteur du Rocher

Chapitre 1	Diagnostic et état actuel du site	44
	<i>I.1- Localisation du site</i>	<i>44</i>
	<i>I.2- Accès et dessertes</i>	<i>45</i>
	<i>I.3- Description du site</i>	<i>46</i>
	<i>I.4- Contraintes et éléments techniques à prendre en compte</i>	<i>47</i>
Chapitre 2	Objectifs et intentions du projet	49
	<i>II.1- Objet et programme d'aménagement</i>	<i>49</i>
Chapitre 3	Les effets du projet au regard de l'article L111-6 du C.U	51
	<i>III.1- Dessertes et accessibilité et sécurité</i>	<i>51</i>
	<i>III.2- Insertion dans le site</i>	<i>51</i>
	<i>III.3- Prise en compte des risques, nuisances et pollutions</i>	<i>52</i>
Chapitre 4	La traduction réglementaire	53
	<i>IV.1- Dispositions réglementaires graphiques</i>	<i>53</i>
	<i>IV.2- Dispositions réglementaires écrits</i>	<i>53</i>

Préambule

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.

Les projets et zones impactées par cette réglementation sont :

- **l'opération Courtabœuf 8 dit « Parc de l'Atlantique »** du fait de sa proximité avec **l'autoroute A10** (bande de protection de 100 m de part et d'autre de la voie), ainsi qu'avec **la RD 118** (bande de protection de 75 m), voies classées à grande circulation par décret n°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation.
- **La zone AUa 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 ces deux sites de projets, l'adaptation / 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.

PARTIE 1

LE SITE DE COURTABŒUF 8 DIT « PARC DE L'ATLANTIQUE »

1. Diagnostic et état actuel du site

I.1. Localisation du site

D'une superficie de 21 ha, le site étudié est localisé au Sud de Villebon, en limite de la commune de Villejust, sur le secteur Est de l'ensemble du Parc d'Activités de Courtabœuf. Localisé à proximité immédiate des grands axes routiers, ferroviaires et aériens, le secteur se caractérise par sa situation géostratégique.

Le secteur est délimité :

- au Nord par des emprises dédiées à un équipement communal structurant à rayonnement intercommunal : le Grand Dôme et son parc de stationnement attenant, ainsi que par des terrains où sont implantés des installations TDF.
- A l'Ouest par l'autoroute A10 dont les voies ont été réalisées « en tranchée ». Au-delà de cet axe de desserte majeure à l'échelle nationale, le parc d'activités de Courtabœuf constitue un ensemble bâti à vocation économique compacte.
- Au Sud en amont de la RD 118, une société de location et une station de lavage automobile jouxte le site. Sur la partie Sud de la RD 118 est occupé par la zone d'activités de Courtabœuf 7 (où est notamment implantée l'usine d'incinération de Villejust, qui assure l'incinération des déchets des 13 communes du SIOM de la Vallée de Chevreuse) et notamment par le parc des Deux Lacs, aménagé pour la promenade et la détente. Le projet de la ZAC Courtabœuf 9 s'inscrit dans le prolongement Est de cet ensemble.

Le site d'étude à Villebon-sur-Yvette



La situation du site d'études par rapport aux infrastructures routières



Source : SIAM 2012 – Vue aérienne de 2011

-  **Voies de desserte**
-  **Travaux d'amélioration de la desserte du secteur (voir détails p 16)**

I.2. Contexte intercommunal et Parc de Courtabœuf

Conçu à partir des années 60, le parc d'activités de Courtabœuf constitue aujourd'hui un des premiers parcs tertiaires européens (378 ha) et accueille plus de 1 150 entreprises représentant environ 25 000 emplois et près de 12 000 visiteurs par jour.

Il connaît une forte attractivité du fait de la desserte par des axes structurants et des entreprises nationales et internationales y sont présentes depuis des années.

A la fin des années 1990, une coopération intercommunale, initiée sous forme de convention tripartite entre les 3 communes concernées par le Parc d'activités de Courtabœuf (Les Ulis, Villebon-sur-Yvette et Villejust), est établie pour garantir une action coordonnée sur l'ensemble de la zone et assurer :

- la promotion et le développement du parc ;
- la conduite des actions liées au développement du parc : relations avec les institutions partenaires, études et projets, constitution des dossiers de subvention...

Genèse du projet et création de Courtabœuf 8

En 2000, conformément aux dispositions des documents d'urbanisme en vigueur, il est envisagé d'étendre le parc d'activités sur les communes qui disposent de potentiels de développement, à savoir Villebon-sur-Yvette et Villejust.

Ainsi, l'aménagement des zones de Courtabœuf 8 (sur Villebon) et 9 (sur Villejust) doivent permettre de dynamiser et de conforter le rayonnement de la zone de Courtabœuf.

2002 à 2009 : un contexte économique et géographique en mutation

Entre 2003 et 2007, les évolutions du contexte économique sont défavorables aux activités tertiaires et bureaux « haut de gamme » et rendent les négociations avec les investisseurs économiques non concluantes.

Puis, les réflexions sur le développement du pôle d'envergure européenne sur le Plateau de Saclay font leur chemin et débouchent en mars 2009, sur la définition d'un périmètre d'Opération d'Intérêt National allant de Massy à Versailles-Satory englobant le pôle d'activités de Courtabœuf.

La priorité de l'Etat, via l'OIN et l'Etablissement Public de Paris-Saclay (EPPS) créé en Août 2010, vise la redynamisation des activités de Courtabœuf dans le cadre d'une complémentarité avec le pôle d'excellence du Plateau de Saclay. Il s'agit notamment d'assurer une gestion intercommunale efficace et de mettre les moyens adaptés à l'ambition sur ce territoire.

La réalisation d'une nouvelle bretelle entre le Parc de Courtabœuf et l'A10 fait partie de ces moyens pour améliorer les conditions de desserte et l'attractivité de la zone de Courtabœuf.

2010 à 2011 : relance des projets dans le nouveau contexte

De plus en plus sollicitées pour l'implantation d'activités, les communes de Villebon-sur-Yvette et de Villejust relancent les démarches d'aménagement des extensions de Courtabœuf 8 et 9.

Les opérations prévoient la réalisation d'un parc d'activités tertiaires constitué essentiellement de bureaux, ainsi que des bâtiments d'accompagnement (restauration, hôtellerie,...). De plus, des activités seront développées afin de contribuer au développement d'emplois pour des actifs de qualifications diverses sur le territoire et sur les communes voisines notamment des commerces.

I.3. Environnement physique et paysage

La topographie du site

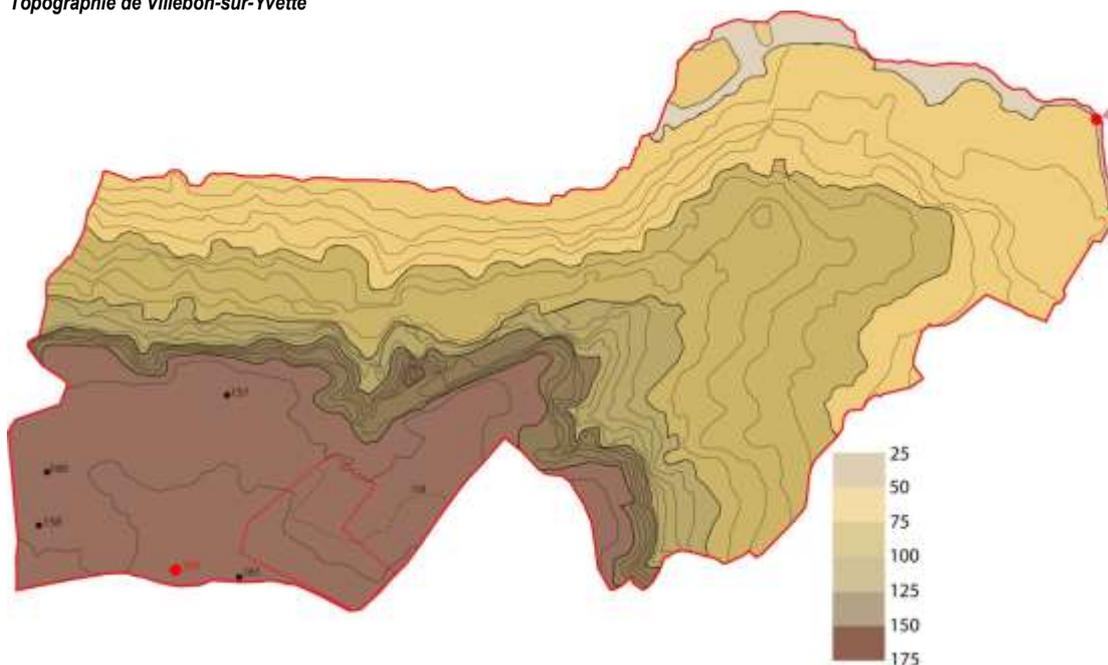
Le territoire communal s'organise ainsi en plusieurs étages topographiques :

- **Les parties les plus hautes se situent au Sud-Ouest en limite des communes de Villejust et des Ulis.** Principalement occupé par le parc d'activité de Courtabœuf, ce secteur culmine à environ 150 m NGF
- **Des pentes marquées en descendant du plateau vers le Nord et la vallée de l'Yvette** sont identifiables. Ces pentes enregistrent une différence de près de 100m NGF.
- **Une plaine cultivée en pente douce en descendant du plateau vers l'Est, vers la Boële et les communes de Saules-Chartreux et Champlan.** Les points altimétriques les plus bas oscillent aux alentours de 46 m NGF.

L'ensemble du site étudié est localisé sur la partie haute de Villebon, légèrement inclinée vers le Nord. Les cotes altimétriques varient peu, une légère déclivité Sud/Nord d'environ 1 à 2 % est constatée. A noter qu'un « bourrelet », couvert de taillis, longe l'autoroute.

Au vu de cette configuration topographique, le site étudié est exposé aux larges vues et perspectives ouvertes depuis le plateau agricole identifié à l'Est et notamment depuis la RD 59 et la RD 118.

Topographie de Villebon-sur-Yvette



Source : SIAM, 2012

Hydrologie et hydrogéologie

Le territoire de Villebon-sur-Yvette appartient au bassin versant de l'Yvette aval et est marqué par la présence de plusieurs cours d'eau :

- **L'Yvette**, qui constitue l'axe principal, située au Nord et au Nord-est du territoire de Villebon-sur-Yvette constitue une limite naturelle avec les communes de Palaiseau et de Champlan.
Cet affluent de l'Orge court au cœur de la vallée de Chevreuse, depuis le confins du plateau de la Beauce vers l'ancienne province du Hurepoix, intégré à l'Île-de-France. Son parcours se fait entre une altitude de 164 m à Lévis-Saint-Nom et 36 m à Épinay-sur-Orge, sur un terrain mêlant sable de Fontainebleau et meulière sur les coteaux et argile dans le fond de la vallée érodé par le courant, restes des divers sédiments laissés lors de l'occupation par la mer.
Longue de près de 34 kilomètres, le bassin versant de la rivière occupe 286 km² et compte 17 cours d'eau affluents de la rivière, auxquels s'ajoutent divers plans d'eau, étangs et lacs.
- **Plusieurs affluents de l'Yvette** : **La Boële**, qui rejoint l'affluence principale sur la partie Nord-Est du territoire communal, le **ruisseau le Vatencul** sur la partie centrale et le **ruisseau de Cretel** au Sud.
- Quelques plans d'eau sont également identifiés et constituent des ensembles écologiques de qualité, comme la mare de Villefeux.

La trame bleue de Villebon-sur-Yvette



Source : SIAM 2012 – Vue aérienne de 2011 (Google Earth)

Le site n'est concerné ni par le passage de cours d'eau, ni par des périmètres de protection de captages, ni par le risque de remontées de nappes.

L'environnement général du site

Un emplacement de premier ordre pour les nouvelles entreprises

Le secteur est situé au cœur d'une forte concentration de zones économiques, scientifiques et résidentielles, qui comprend :

- Au Nord-Ouest : le plateau de Saclay avec ses principaux centres de recherches et universités,
- Au Nord-est le pôle tertiaire de Massy TGV,
- A l'Ouest : le secteur résidentiel de la vallée de Chevreuse.

Le développement de la zone s'inscrit ainsi dans l'un des plus grands espaces d'innovation français avec la présence des centres de recherche et grandes écoles du plateau de Saclay et l'Université Paris-Sud 11 d'Orsay.

Un site dans le prolongement des activités et équipements existants

Le site d'études s'inscrit dans la continuité du parc d'activités de Courtabœuf développé à partir des années 60, le long de l'A10 et de la RD118. A cheval sur les communes de Villebon-sur-Yvette et des Ulis et de Villejust, ce parc d'activités est un des premiers parcs tertiaires européens (378 ha) et compte plus de 1 150 entreprises représentant près de 25 000 emplois et 12 000 visiteurs par jour. Il constitue un pôle économique d'envergure régionale, véritable moteur économique pour tout le Nord du département de l'Essonne.

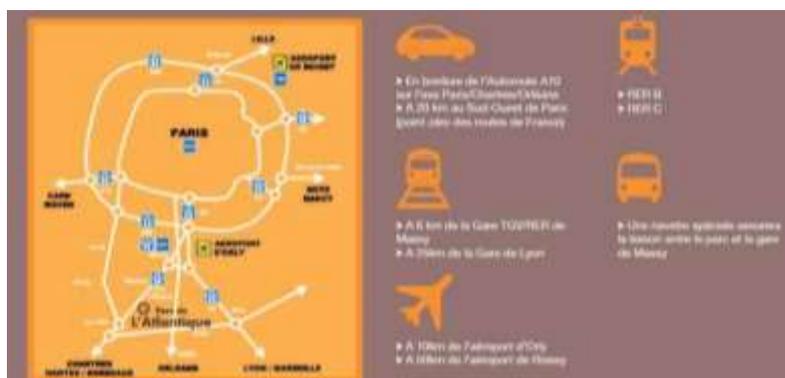
Plus localement, le site constitue une extension des espaces bâtis sur la partie Est de l'A10, principalement constitué d'activités hôtelières, d'activités tertiaires, de bureaux et d'activités diverses et le centre de traitement des déchets du SIOM.

La partie Est du site jouxte des emprises dédiées à un équipement communal structurant à rayonnement intercommunal : le Grand Dôme, qui permet l'organisation d'événements variés grâce à un espace scénique modulable et des gradins amovibles : spectacles, salons, séminaires, expositions... Il dispose de 6400 places assises au maximum, de 1 500 places de parkings et de 25 places d'autocars.

Des sites infrastructures de transport de qualité et une desserte de 1^{er} plan

En termes de desserte routière, sa situation, à proximité de la croisée A10/RD118, permet un accès rapide à un réseau de communication régional (RN118, RN20, Francilienne) et national en moins de 5 minutes. Les aménagements routiers récents ou en cours (notamment les accès renforcés à l'A10) améliorent encore l'accès et la desserte du site.

Le site bénéficie par ailleurs d'un « effet vitrine » important le long de la RD118 et de la RD 59.



De plus, une accessibilité du site est facilitée par la proximité d'infrastructures aériennes (aéroport Paris-Orly et aéroport de Paris-Roissy-Charles-de-Gaulle) et d'infrastructures ferroviaires (Gare TGV/RER de Massy...).

Des espaces de développement à l'écart des habitations

Sur la commune Villebon-sur-Yvette, l'urbanisation s'est principalement développée toute en longueur sur la partie Nord du territoire, entre l'Yvette et l'autoroute. Des entités détachées à vocation mixte (le Village, Villiers, le parc d'activités La Prairie, le Centre commercial Villebon 2 et le parc d'activités La Bretèche ainsi que le parc d'activité de Courtabœuf) complètent cette organisation urbaine, liées entre elles par des plaines cultivées en pente douce et des espaces boisés et/ou naturels

L'environnement proche du site est ainsi caractérisé en grande majorité par des zones économiques existantes ou futures, les zones résidentielles villebonnaises sont situées à une distance relativement importante dans ce secteur d'urbanisation à vocation d'habitat (à plus de 600 m).

En ce qui concerne la commune de Villejust dont le territoire est limitrophe au site d'études, les constructions à vocation d'habitat du bourg les plus proches, isolées de l'urbanisation de Villebon par des espaces agricoles, se situent à plus de 600 m.

Des espaces de développement à l'écart des habitations



SIAM 2012 – Vue aérienne de 2011 (Google Earth)

Un environnement rural fort et identitaire à proximité immédiate, marqué par des ouvrages et équipements techniques

Par ailleurs, le secteur de développement étudié est en contact direct avec espaces agricoles localisés sur le territoire de Villejust. Malgré des fortes pressions urbaines qui pèsent sur le secteur, ces espaces ont été préservés.

Cet environnement agricole se caractérise également par la présence de grandes entités à dominante d'activités ou installations spécifiques : une partie du parc d'activités de Courtabœuf (Courtabœuf 3 et Courtabœuf 7) incluant l'usine d'incinération du SIOM, des lignes haute tension et enfin l'émetteur TDF sur le site d'études.

REPERAGE PHOTOGRAPHIQUE

Un site dans le prolongement des activités et équipements existantes

Sur Villebon-sur-Yvette



Sur Villejust



Des infrastructures routières de qualité et une desserte de 1er plan...



Un environnement rural fort et identitaire à proximité immédiate, marqué par des ouvrages et équipements techniques



I.4. Perceptions et occupation du site

Le site est à ce jour libre de toute construction. Bordée côté autoroute par un linéaire de taillis, la partie Nord-Ouest du site est actuellement une prairie. Le reste du site est occupé par les installations de TDF.

La transition entre le site d'étude et les infrastructures de déplacement (RD 119 et RD 59) est abrupte. Les abords de ces deux axes ne bénéficient pas de traitement spécifique afin de garantir une circulation sécurisée des piétons et/ou cycles. La limite entre la chaussée et les clôtures actuelles est occupée par une bande engazonnée d'environ 3 à 5 m. Un recul plus important est observé au niveau du Rond-Point des vaches (bande engazonnée d'environ 15 m)



I.5. Accès et dessertes

Les accès routiers

Le secteur est aujourd'hui « irrigué » par 3 axes structurants :

- l'A10 grâce à un demi échangeur (situé à environ 300 mètres du site) : accès vers et depuis Paris.
- la RD 118, actuellement à deux voies, qui délimite le secteur sur sa partie Ouest et qui relie le secteur au reste du parc de Courtabœuf,
- la RD 59, qui permet de rejoindre la commune de Villebon-sur-Yvette, ainsi que les gares RER et TGV de Massy-Palaiseau.

Ces 3 axes jouent un rôle structurant dans la desserte du secteur et supportent des trafics importants. Selon les derniers comptages publiés par le Conseil Général en 2010, les trafics sont de l'ordre de 74 600 véhicules /jour sur l'A10, de 13 200 véhicules /jour dont 4,7 % de poids lourds sur la RD 118 et 11 525 véhicules /jour dont 4,2 % de poids lourds sur la RD 59.

Contrairement aux apparences, il est important de mettre en avant une diminution du nombre de véhicules par jour sur la RD 118 et la RD 59.

Evolution du trafic routier entre 2006 et 2010

	2006	2013
A 10	env. 73 780 véhicules/jour	env. 52 000 véhicules/jour
RD 118	env. 13 273 véhicules/jour	env. 11 825 véhicules/jour dont 4,5 % de poids lourds
RD 59	env.12 812 véhicules/jour dont 4,4 % de poids lourds	env.11 525 véhicules/jour dont 4,1% de poids lourds

Carte du trafic routier de 2010 – Conseil Général



L'analyse des trafics et des flux sur le secteur de Courtabœuf a été approfondie dans le cadre d'**une étude de circulation réalisée par le cabinet CDVIA en 2009** en liaison avec le Conseil Général. Elle vise à prendre en compte les aménagements économiques prévus sur Villebon-sur-Yvette sur ce secteur mais également sur Villejust (Courtabœuf9) et à évaluer les incidences fonctionnelles sur les accès et notamment les différents carrefours sur la RD59, et la RD118. Ils ont permis de mettre en évidence :

- une RD118 très sollicitée le matin dans le sens Est → Ouest et dans le sens opposé le soir (entre 1.000 et 1.200 UVP dans le sens le plus chargé),
- une RD59 chargée de manière assez symétrique sur la section Nord (de l'ordre de 700 à 800 UVP par sens de circulation matin et soir),
- des flux faibles et équilibrés sur le franchissement de l'A10 et sur les RD118 et RD59 en dehors des jours de semaine (comptages réalisés un samedi).

Un certain nombre de travaux ont été réalisés ou sont programmés sur le secteur afin d'améliorer la desserte de Courtabœuf :

- **Projet réalisé** : Le réaménagement des bretelles existantes B1 et B2 permettant l'accès de l'A10 en direction de Paris.
- **Projets en cours** : La construction d'un nouveau pont à double voie, au niveau du grand Dôme, en lieu et place du pont mono-voie détruit et la création des bretelles B3 et B4 permettant des échanges directs avec l'A10 pour les usagers en provenant ou en direction du Sud,
- **Projets programmés** : aménagement du rond-point des vaches, aménagement des entrées et sorties de la ZAC de Courtabœuf 9 sur la RD118, élargissement de la RD118 et réalisation d'un TCSP à long terme ainsi que le doublement de la RD 59.

Les projets d'amélioration de la desserte du site



Source : www.courtaboeuf.fr

Par ailleurs, le Contrat CPRD (Contrat Particulier Région-Département) déposé par l'Entente CAEE/CAPS inclut sur le parc la réalisation de circulations douces et la réfection de la passerelle piétonne au-dessus de la RD 118.

Le secteur d'étude s'inscrit ainsi dans un environnement viaire très attractif où l'accessibilité a été optimisée.

La desserte en transport 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 Courtaboeuf...).

La majorité des lignes passent sur la RD 118 qui longe le site d'études et deux d'entre elles desservent la zone de Courtaboeuf 7, localisée au Sud de la zone étudiée.

Plan des réseaux et de la desserte en transport en commun



Source : Atlas du STIF

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.

De plus, des navettes de liaison avec les gares de Massy seront développées en vue de proposer un aménagement fonctionnel attractif

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 118 et la RD 59 connaissent des trafics importants notamment aux heures de pointe avec des vitesses assez élevées. Ces axes débouchent sur l'échangeur de l'A10 ou la voie rapide traversant la zone de Courtabœuf où les conditions d'insécurité font que cet usage y est interdit.

I.6. Contraintes et éléments techniques à prendre en compte

Les articles L111-6 à L111-8 du Code de l'Urbanisme

Plusieurs voies encadrant le site étudié sont concernées par l'article L111-6 du code de l'urbanisme. :

- l'autoroute A10 sur une largeur de 100 m depuis son axe,
- la RD 118 sur une largeur de 75 m depuis son axe.

Les réflexions et intentions d'aménagement le long de ces voies permettent de diminuer ces largeurs inconstructibles en proposant les mesures d'intégration urbaine, paysagère, architecturale, fonctionnelle et de réduction des nuisances déclinées dans les chapitres ci-après (article L111-8 du CU).

Une réduction des largeurs inconstructibles à :

- au moins 76 m depuis l'axe de l'autoroute A 10 pour toutes nouvelles constructions,
- au moins 32 m depuis l'axe de la RD 118 pour toutes nouvelles constructions et au moins 15 m pour la réalisation d'aménagement paysagers et d'espaces de stationnements.

La prise en compte des milieux protégés

- **Le site n'est pas concerné par des zones naturelles protégées** (ZNIEFF, espaces naturels sensibles, massifs boisés de plus de 100 ha...). En raison de leurs distances conséquentes au site (au moins 11km), le site n'a pas d'incidences particulières au regard du réseau NATURA 2000.

Au vu des relevés de terrains réalisés en septembre 2010 et avril 2011, la faune et la flore sont peu diversifiées et typiques des milieux en friche.

- **Le site d'études n'est concerné par aucune mesure de protection du patrimoine bâti (site inscrit ou classé).**

La desserte en réseaux

Le site est actuellement desservi par les différents réseaux disponibles à proximité du site sur les voies existantes.

Le réseau Eau Potable : géré et exploité par la Lyonnaise des Eaux. Les eaux proviennent de l'usine de Morsang sur Orge et de Viry-Châtillon via deux réservoirs situés à Villebon-sur-Yvette. En 2008, les études sanitaires menées par la Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales (DASS) de l'Essonne, en charge du contrôle sanitaire de l'eau potable, ont montrées que l'eau distribuée par les usines de Morsang sur Seine et de Viry-Châtillon est conforme aux valeurs limites réglementaires fixées pour les paramètres bactériologiques et physico-chimiques analysés.

La desserte en eau potable du parc d'activités sera assurée sous les voiries nouvelles par un réseau de canalisation PEHD raccordé au réseau existant. Chaque lot sera desservi par un branchement sur ce réseau.

La défense incendie sera assurée à partir de poteaux ou bornes incendies réparties sur le parc d'Activités en conformité avec la réglementation. Ces dispositifs pourront être complétés par une défense incendie propre au lot (y compris poteau incendie et toutes sujétions de renforcement du réseau public nécessité par la nature de l'activité du lot, au regard de la réglementation du SDIS).

Le réseau Assainissement : Le site n'est pas directement desservi par les réseaux d'assainissement.

- **Assainissement Eaux Usées**

Le réseau d'assainissement créé sera séparatif. Il desservira le parc d'activités sous les voies nouvelles.

Le réseau d'eaux usées sera majoritairement gravitaire créé sous les voies nouvelles. Un regard de branchement sera prévu par lot en limite de lot afin de marquer la limite domaine publique/privée.

Les canalisations eaux usées seront en PVC de diamètre \varnothing 200 mm. Des regards de visites \varnothing 1000 seront positionnés tous les 50 m environ.

- **Assainissement Eaux Pluviales**

Les espaces publics prennent en charge leurs eaux d'assainissement pluvial conformément aux prescriptions du règlement d'assainissement du syndicat intercommunal pour l'aménagement de la vallée de l'Yvette.

Les eaux pluviales du domaine public seront collectées par un réseau de noues de faible profondeur le long des voies. Un bassin de rétention sera créé.

Conformément aux prescriptions du Syndicat d'Aménagement Hydraulique de la Vallée De l'Yvette, les eaux pluviales collectées à l'échelle des parcelles privées ne sont pas admises directement dans les réseaux d'eaux pluviales publics. Elles seront, au niveau de la parcelle, infiltrées prioritairement, sinon régulées selon les prescriptions en vigueur.

Au sein des lots privés, il sera privilégié la rétention/infiltration par des techniques alternatives en surfaces type noue, bassin à ciel ouvert ou chaussée réservoir

Attention, les rejets à débit régulé dans le domaine public seront réalisés dans les noues publiques créées. Des boîtes de branchement seront implantées à faible profondeur de rejet.

Les réseaux d'énergie : plusieurs réseaux d'énergies sont présents sur le secteur (électricité, gaz, réseau de chaleur du SIOM, etc.).

▪ **Electricité MT - BT**

La desserte en électricité sera assurée sur le parc d'activité par la création de réseau Moyenne Tension en coupure d'artère en 240² AL sur le réseau existant et de postes transformateurs.

Ces postes seront implantés en limite domaine publique/privée dans une enveloppe préfabriquée.

Pour tous les besoins de puissance supérieurs à la puissance de couverture souscrite par l'aménageur (0,09 KVA/m²) le preneur de lot devra se rapprocher de l'aménageur et EDF et prendre en charge les éventuels renforcements de réseau électrique nécessaire par la nature de l'activité.

Tous les postes transformateurs privés devront être intégrés aux bâtiments.

▪ **Gaz**

La zone sera desservie par une conduite de gaz sous la voie nouvelle par extension du réseau existant. Chaque lot sera desservi à partir du réseau créé.

▪ **Téléphone**

Le parc d'activités sera desservi par des réseaux de télécommunication sous les voies nouvelles à partir des réseaux existants.

Ce réseau sera composé de génie civil (fourreaux ø 80 et ø 45, de chambres de tirage (L3T à L0T)) et de sous répartiteur installé jusqu'en limite de lot.

La structure du réseau de génie civil permettra de desservir le parc d'activités en fibre optique avec double parcours afin de souscrire à des lignes sécurisées.

Les servitudes

Plusieurs servitudes concernent le site :

- Servitude de protection du centre radio-électrique d'émission et de réception (Centre radioélectronique de Paris Sud-Palaiseau, TDF sur Villebon sur Yvette) contre les obstacles – servitudes PT2,
- servitude aéronautique de dégagement liées à l'aéroport d'Orly – Servitude T5,
- servitude relatives au plan d'exposition au Bruit ADP,
- servitude relative aux interdictions d'accès grevant les propriétés limitrophes des routes express et des déviations d'agglomérations notamment l'A10 – servitude EL11.

Leurs effets ne sont pas incompatibles avec le projet.

Nuisances risques

et

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

- **Des nuisances sonores** : les principales sources d'émissions sonores sont liées au passage des infrastructures de transports (A10, RD118 et RD 59) et au bruit ambiant lié à la vie du quartier (circulations, activités, bruits de voisinage). La réglementation actuelle issue de la loi sur le Bruit précise les normes admissibles et les travaux à prévoir pour l'isolation des bâtiments d'habitat, d'équipements scolaires, d'hôtel ou de santé. Une bande de 300 m depuis l'emprise de l'A10 concerne le site ainsi qu'une bande de protection de 100 m depuis l'emprise de la RD 59 et 100 m depuis la RD 118.
- Si le site n'est pas concerné par le **Plan d'exposition au Bruit d'Orly**, il est concerné par le **Plan de Gènes Sonores**.
- **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 – PPRI de l'Yvette approuvé le 26 septembre 2006). 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 à moyens.

A noter que le territoire de Villebon-sur-Yvette est situé en zone de sismicité 1, où le risque est très faible (mouvement de sol dont accélération $< 0,7m/s^2$).

Une sensibilité très faible de remontée de nappe est constatée.

- **Des risques technologiques** sont potentiels à proximité du site avec la présence d'activités de services et de sites industriels identifiés par les données nationales BASIAS (Base de Données des Anciens Sites Industriels et Activités de Service) et du site d'incinération du SIOM.

2. Objectifs et intentions du projet

II.1. Vocation et programme de l'opération

Objectifs généraux

L'aménagement du site d'étude doit permettre de dynamiser et de conforter le rayonnement du parc d'activités de Courtabœuf, à travers un double objectif de développement, à la fois économique et qualitatif portant sur 5 orientations :

- la poursuite du développement d'activités tertiaires et commerciales, pour mieux répondre aux besoins des entreprises dans un cadre environnemental de qualité.
- une urbanisation axée sur la qualité des dessertes routières, la sécurité, les services, le paysagement.
- une complémentarité de l'offre et de la dynamique des emplois, des activités et des services avec le futur aménagement du plateau de Saclay, dans le cadre de l'OIN Paris-Saclay, dont elle fait partie.
- un parc d'activités éco-responsable
Le parc aura le souci d'une intégration au sein du paysage existant. Les constructions projetées prendront en compte les principaux thèmes environnementaux, c'est-à-dire :
 - Paysage : assurer une continuité avec le milieu naturel par une végétalisation adéquate.
 - Urbanisme et architecture : veiller à une homogénéité des bâtiments entre chaque parcelle.
 - Transports et déplacements : créer des aménagements pour les piétons et les cyclistes.
 - Matériaux et Technologie : garantir une image respectueuse de l'environnement.
 - Gestion de l'eau : optimiser la récupération, le traitement et le recyclage des eaux pluviales et des eaux usées.
 - Air : agir en faveur de la réduction des GES. Pour rappel, les études d'impact réalisées, encadrées par le Code de l'Environnement, devront traiter de l'impact des projets sur la qualité de l'air.
 - Déchets : favoriser gestion et recyclage par tri sélectif à commencer par la construction, depuis l'installation de chantier jusqu'à la livraison de celui-ci.
 - Espaces verts : entretenir une qualité visuelle paysagère associée à une gestion optimale des eaux pluviales.

Vocation Programme et

Le parc de l'Atlantique et son extension sur le secteur de La Plesse visent à développer UNE OFFRE DE FONCIER A VOCATION ECONOMIQUE, d'une surface de plancher d'environ 100 000 m², permettant :

- **de réaliser un programme bâti de qualité composé de :**
 - bureaux et/ou activités sur des parcelles indépendantes dans le cadre de constructions pour des programmes bâtis variables et adaptables à la demande ;
 - ensembles mixtes de bureaux/activité accueillant des sièges sociaux et/ou des activités diverses n'ayant pas de stocks importants, pour des programmes bâtis variables et adaptables à la demande ;
 - ensembles d'activités avec bureaux d'accompagnement, accueillant des sociétés de SAV/assemblage/distribution/entrepôts.

Conformément aux dispositifs réglementaires, les programmes à usage exclusif d'entrepôt et de logistique ne sont pas admis.

- **d'accueillir des activités de services et commerces.** Elle intègre des activités de restauration, des services et d'hôtellerie.

Ainsi, le panel d'activités proposées sur le secteur permet de dynamiser et de conforter le rayonnement du parc d'activités de Courtabœuf et de proposer des

II.2. Les grands principes



Légende

-  Aménagements paysagers spécifiques selon les indications des coupes de principe C1, C2
-  Espaces constructibles
-  Aménagement spécifique en entrée d'opération
-  Raccordements aux voiries existantes ou à venir
-  Réseaux viaires existants
-  Principe de voies structurantes (localisation indicative)
-  Principe de voies secondaires (localisation indicative)
-  Périmètre du secteur d'études
-  Travaux d'amélioration de la desserte du secteur en cours (en-dehors du site d'études)

Traitements spécifiques le long des voies concernées par L111-4 du Code de l'Urbanisme

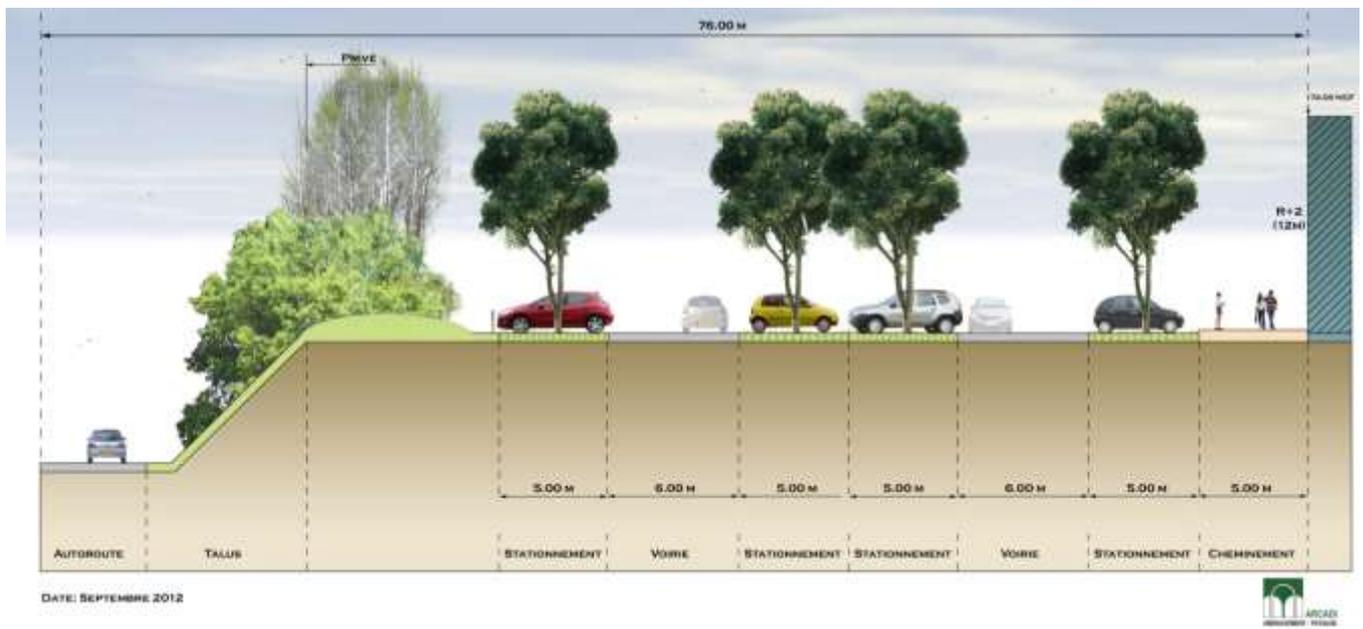
■ MAINTIEN D'UN LINEAIRE COHERENT D'UN POINT DE VU PAYSAGER LE LONG DE L'A10

Une bande d'au moins 76 m depuis l'axe de l'A10 sera préservé en espace non construit et traité soit en espace paysager et/ou planté soit en aire de stationnement.

Afin de maintenir un linéaire homogène et cohérent le long de l'A10, il est prévu :

- un traitement exclusivement végétal en limite privative. Des arbustes et d'arbres à haut tige y seront plantés, remplaçant le linéaire de taillis existant et constituant un écran végétal entre l'autoroute en contrebas et les nouveaux aménagements.

- des aires de stationnements et des circulations piétonnes seront aménagées entre cette bande paysagère et les nouvelles constructions. Les parkings extérieurs sont conçus de telle sorte que des écrans verts constitués d'arbustes rustiques variés puissent être plantés en pleine terre et forment un écran visuel, limitant l'effet de « nappe ».



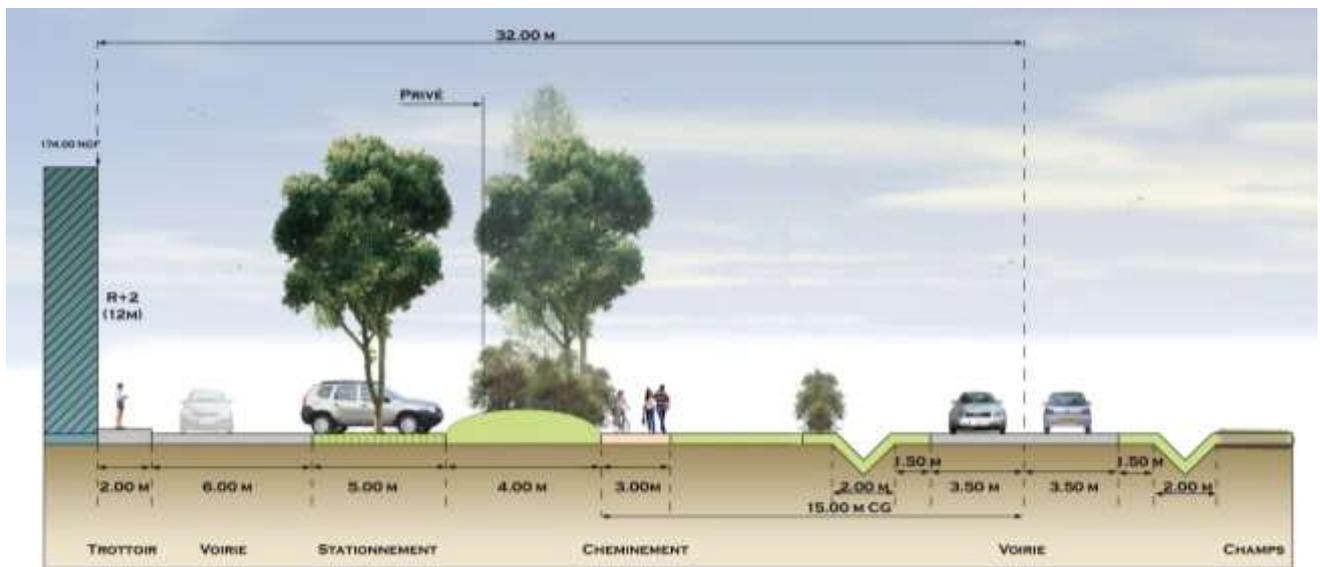
■ UN TRAITEMENT COHERENT SUR LA RD 118

Sur la une bande d'au moins 32 m depuis l'axe de la RD118 sera préservée en espaces non bâtis, traitée en cheminement piétonnier, en espaces paysagers et/ou plantés et en aire de stationnements, assurant ainsi une composition homogène le long de la RD 118.

Afin de tenir compte des perspectives d'aménagement à long terme de la RD118, des exigences en matière de plan de circulations douces, cette bande de 32 m sera constituée :

- **d'une emprise d'environ 15 m de largeur depuis l'axe** destinée à être cédée au Département. Cette emprise comprend :
 - une emprise d'environ 3 m réservée à la réalisation d'une circulation douce (piétons et cycles) répondant aux normes des schémas des circulations douces communautaire et départemental. Cette emprise sera bordée par des plantations (alignement de haute tige et/ou haie bocagère).
 - une emprise d'environ 8,5 m aménagé en espaces verts (ou engazonné et noues).
 - une emprise de 3,50 m de chaussée.
- **d'une emprise d'environ 4 m** depuis la limite d'ilot privatif sera aménagée en espaces végétalisés plantés : des haies d'essences locales aux tailles et temps de floraison variés ainsi que des arbres à haut tige seront privilégiés.
- **d'une emprise d'environ 13 m qui comprend** des aires de stationnements, des voies de desserte et des circulations piétonnes. Tout comme pour le traitement aux abords de l'A10, les parkings extérieurs sont conçus de telle sorte que des écrans verts constitués d'arbustes rustiques variés puissent être plantés en pleine terre et forment un écran visuel, limitant l'effet de « nappe ».

Coupe C2 – coupes de principe



Les accès au site d'études

■ UNE ACCESSIBILITE REMARQUABLE, OPTIMISEE

Les utilisateurs pourront emprunter plusieurs itinéraires pour accéder à la zone.

- **le secteur bénéficie d'une situation géostratégique de par sa desserte par l'A10.**

La voirie principale interne à la zone est connectée :

- **sur sa partie Ouest** : au Rond-Point de la Brulerie via une voie existante, requalifiée dans le cadre de l'opération. Le demi-échangeur, localisé à proximité immédiate du site, permet les accès vers (via la Bretelle B2, récemment réaménagé) et depuis Paris.
 - **sur sa partie Est** : il est envisagé de connecter la voirie principale à un axe reliant le site au carrefour rue du Grand Dôme. Celui-ci sera modifié afin d'assurer une gestion adaptée des flux dans le cadre de la création d'une nouvelle bretelle (B3), permettant aux usagers en provenant de la Province d'accéder facilement au site. La construction d'un nouveau pont à double voie, au niveau du grand Dôme, en lieu et place du pont mono-voie détruit facilitera les liaisons avec le parc de Courtabœuf localisé au Nord de l'A10 et permettra aux usagers de se diriger facilement vers la Province via l'A10.
- **Un accès à la zone sera aménagé depuis la RD 118**, grâce à un principe de bretelles de sortie et d'insertion sur la RD 118, étudié et aménagé avec les services du Conseil Général 91. Cet accès permettra de desservir directement les aménagements localisés sur la partie centrale du site via une voirie secondaire.
- **Aucun nouvel accès sur la RD 59 ne sera créé pour desservir la zone.** A terme les usagers pourront emprunter l'accès existant sur la RD 59 pour accéder au site via le carrefour localisé au Nord-Est du site et le nouvel accès créé.

Les accès ont été étudiés de manière à prendre en compte les différentes circulations nécessaires à la cohabitation des futurs usagers, employés ou visiteurs : circulations automobiles, piétonnes, cyclables et transports en commun.

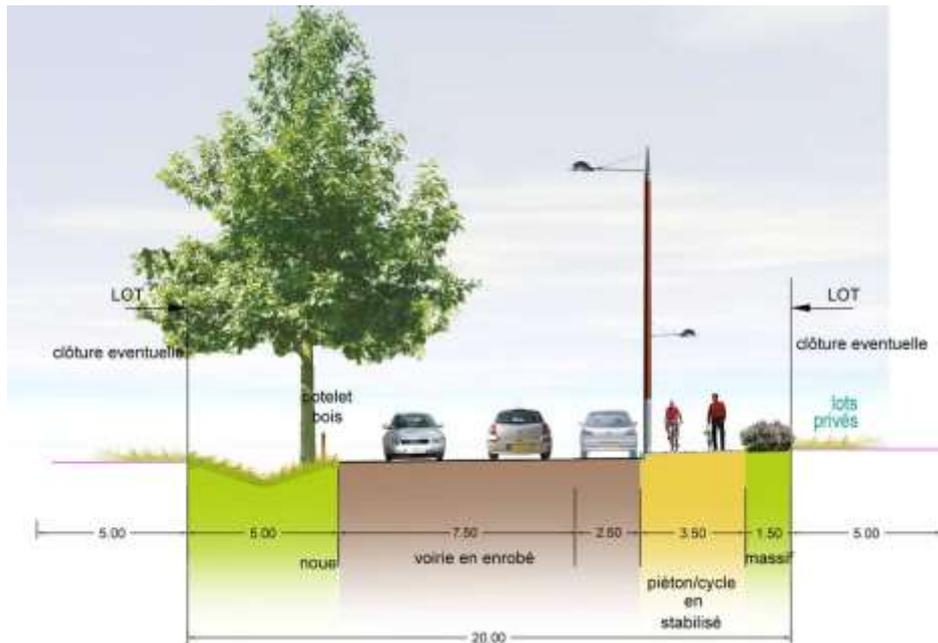
A noter qu'en accompagnement de l'extension du parc d'activités de Courtabœuf, non seulement l'amélioration fonctionnelle du giratoire des "Vaches" est envisagée, mais également la mise à 2x2 voies de la RD 118 et réalisation d'un TCSP à long terme ainsi que le doublement de la RD 59.

■ UN SCHEMA DE VOIRIE INTERNE SIMPLE HIERARCHISE LISIBLE POUR LES ENTREPRISES ET PRATICABLES POUR TOUS LES USAGERS

Le schéma d'aménagement s'appuie sur la réalisation des voies structurantes dont la largeur importante permet d'intégrer à la fois les plantations d'alignement, une noue et les circulations sécurisées pour les différents usages de déplacements (piétons, cycles, automobiles, VL/PL...). les circulations piétons et les cycles seront individualisées et nettement identifiable.

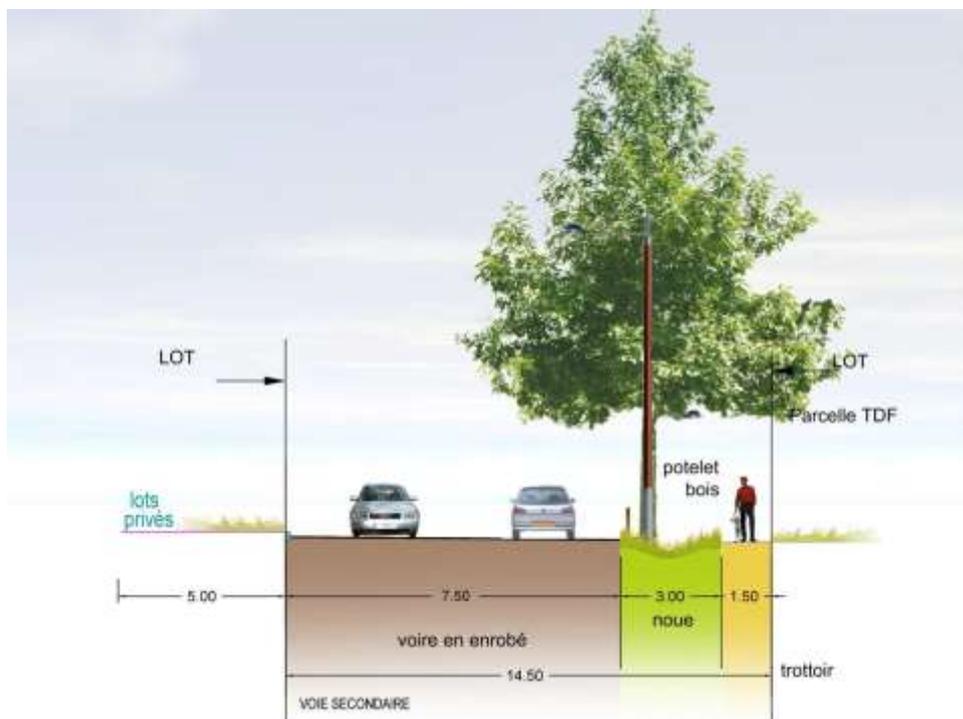
Cette voie structurante sera agrémentée de plusieurs placettes de distributions facilitant l'accès aux différents lots. Leur gabarit sera étudié de manière à assurer la sécurité des déplacements et la fluidité des circulations.

Les voies structurantes



Sur les voies secondaires, les circulations piétons et les cycles seront également clairement identifiés, séparées des circulations automobiles par une noue d'une emprise d'environ 3 m, agrémenté d'un linéaire planté.

Les voies secondaires



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

III.1. Affectations

La future opération doit garantir les objectifs économiques et qualitatifs fixés pour assurer son développement. En effet, le site présente d'excellentes conditions pour l'accueil d'activités économiques :

- des espaces de développement à l'écart des zones d'habitation,
- en-dehors de zones naturels ou écologiques fragiles à préserver et/ou protéger,
- un site dans le prolongement de zones d'activités existantes,
- une desserte assurée par des infrastructures de transport majeures.

Aujourd'hui, ces atouts sont confortés par :

- le besoin de foncier attractif disponible en Essonne, complémentaire au développement de Paris-Saclay,
- l'opportunité d'amélioration de la desserte du Parc de Courtabœuf à travers la réalisation d'une nouvelle bretelle sur l'A10.

Ainsi, conformément à ce qui est indiqué en page 23, la zone est destinée à accueillir des activités diverses dans un cadre de qualité.

III.2. Dessertes et accessibilité

La desserte routière

L'accès à la zone sera réalisé par des aménagements sécurisés à partir de l'aménagement d'entrée-sortie créé sur la RD118 et via le raccordement des voiries internes au secteur sur les voiries existantes et/ou à venir.

L'aménagement spécifique de l'accès sur la RD 118 doit apporter une sécurisation de la circulation sur l'ensemble du secteur en évitant les tournes à gauche en entrée et sortie pour ne pas créer de conflits et de file d'attente sur la RD118 lorsque les véhicules proviennent du Rond-Point de la Brulerie.

La mise en place d'une signalétique claire et précise doit contribuer à la lisibilité des différents accès ainsi réorganisés.

Au sein de la zone, la desserte sera assurée à partir d'une voie principale d'au moins 20 m d'emprise intégrant plantations et revêtements de qualité, et permettant la circulation de cycles et piétons sur des voies sécurisées (**3,50 pour les circulations douces et 5 m pour la noue**).

Des voiries secondaires d'une emprise d'environ 14,50 m y seront connecté et présenteront un traitement spécifique avec : une emprise d'environ 3 m dédiée à la réalisation d'une noue et des plantations et 1,50 m pour les circulations douces.

Par ailleurs, des aménagements assurant une desserte en transports en commun seront réalisés dans la zone (arrêt et stationnements de bus).

III.3. La sécurité

La sécurité routière a été prise en compte dans l'élaboration du projet sur le secteur de Courtabœuf. Plusieurs principes d'aménagement ont en effet été définis pour veiller à la bonne fonctionnalité de la zone et assurer une sécurité optimale.

Au sein du secteur de projet, les accès et les circulations ont été étudiés de manière à prendre en compte les différentes circulations nécessaires à la cohabitation des futurs usagers, employés ou visiteurs : circulations automobiles, piétonnes, cyclables et transports en commun :

- Un accès à la zone sera aménagé depuis la RD 118, grâce à un principe de bretelles de sortie et d'insertion sur la RD 118, étudié et aménagé avec les services du Conseil Général 91. Cet accès permettra de desservir directement les aménagements localisés sur la partie centrale du site via une voirie secondaire. Afin d'éviter tous conflits et des files d'attente sur la RD 118 lorsque les véhicules proviennent du Rond-Point de la Brulerie, les tournes à gauche en entrée et sortie ne seront pas une option choisie.
- Aucun nouvel accès sur la RD 59 ne sera créé pour desservir la zone. A terme les usagers pourront emprunter l'accès existant sur la RD 59 pour accéder au site via le carrefour localisé au Nord-Est du site et le nouvel accès créé.
- La mise en place d'une signalétique claire et précise doit contribuer à la lisibilité des différents accès ainsi réorganisés.
- Le gabarit et l'organisation des voies sont réalisés avec comme prérequis la sécurité de l'ensemble des utilisateurs.

A une échelle plus large, plusieurs projets sont projetés à proximité immédiate du site en vue d'améliorer la sécurité et la desserte du secteur de Courtabœuf, assurant ainsi la sécurité des déplacements à une échelle plus large :

- Projet réalisé : Le réaménagement des bretelles existantes B1 et B2 permettant l'accès de l'A10 en direction de Paris.
- Projets en cours : La construction d'un nouveau pont à double voie, au niveau du grand Dôme, en lieu et place du pont mono-voie détruit et la création des bretelles B3 et B4 permettant des échanges directs avec l'A10 pour les usagers en provenant ou en direction du Sud,
- Projets programmés : aménagement du rond-point des vaches, aménagement des entrées et sorties de la ZAC de Courtabœuf 9 sur la RD118, élargissement de la RD118 et réalisation d'un TCSP à long terme ainsi que le doublement de la RD 59.

A noter qu'en accompagnement de l'extension du parc d'activités de Courtabœuf, non seulement l'amélioration fonctionnelle du giratoire des "Vaches" est envisagée, mais également la mise à 2x2 voies de la RD 118 et réalisation d'un TCSP à long terme ainsi que le doublement de la RD 59.

Par ailleurs, le Contrat CPRD (Contrat Particulier Région-Département) déposé par l'Entente CAEE/CAPS inclut sur le parc la réalisation de circulations douces et la réfection de la passerelle piétonne au-dessus de la RD 118.

Ainsi, l'impact des nouveaux flux de circulations engendrés par l'opération d'aménagement ne remettra pas en cause la sécurité routière du secteur.

III.4. Insertion dans le paysage

Pour accompagner et compenser les modifications apportées au paysage initial du site, des mesures destinées à assurer l'intégration de l'aménagement sont mises en place en limite de la zone :

1. **en bordure de l'A10** où un traitement paysager et végétal spécifique sera créé afin de rendre « invisible » les nouveaux aménagements depuis l'A10 et depuis l'autre rive du parc d'activités de Courtabœuf.
2. **en bordure de la RD118** où une attention toute particulière est portée pour constituer une véritable frange urbaine lisible et qualitative. Il s'agit donc d'assurer un traitement de qualité, garantissant une certaine homogénéité et continuité notamment en termes paysager et architectural afin de prendre en compte « l'effet vitrine » de cette façade depuis la RD 118 et la RD 59.
3. **en requalifiant et en valorisant l'accès existant liant le site au rond-point de la brulerie.**
4. **des traitements spécifiques en limite de zone** pour sur les secteurs non assujetti aux dispositions du L111-6 à L111-8 du Code de l'Urbanisme, seront également prévus. Un traitement végétalisé devra être réalisé afin de garantir une bonne insertion des nouvelles constructions dans l'environnement existant.

Ainsi, le projet présente ainsi une véritable valorisation paysagère du secteur et l'impact sur le paysager y est positif.

Insertion dans le paysage – RD 59

AVANT



APRES



Insertion dans le paysage – RD 118

AVANT



APRES

Photomontage - Vue RD118

Insertion dans le paysage – A 10



AVANT



APRES



III.5. Insertion dans les paysages urbains et architecturaux

Afin d'assurer une cohérence et une harmonie des volumes bâtis le long de l'A10, de la RD 118 :

- Il sera recherché une harmonie dans le traitement architectural des différents projets de construction. On veillera notamment à éviter des disparités trop importantes sur les gabarits, les volumes, les choix de teintes et types de matériaux, etc.
- les constructions devront être implantées à une distance minimale de **76 m** de puis l'axe de l'A10 et au minimum à **32 m** de la RD 118.
- les hauteurs des bâtiments seront limitées à 18 m à l'acrotère. Cette hauteur est mesurée en tous point de la construction et par rapport au terrain naturel.

Ainsi, les différentes constructions devront présenter :

- **4 cibles HQE devront être respectées :**

Concernant l'éco-construction :

- **Cible n° 1 : La relation harmonieuse avec l'environnement immédiat.**
Elle concerne notamment l'intégration du bâti dans le paysage, la conception et l'aménagement des espaces plantés, le droit des riverains, la gestion des eaux pluviales....
- **Cible n° 2 :** Pour un chantier à faible nuisance.
Le bon déroulement des travaux de construction ou de déconstruction : la réduction des nuisances, des risques et des diverses pollutions, la gestion des déchets, leur tri et leur élimination....

Concernant l'éco-gestion :

- **Cible n° 3 : Gestion de l'énergie.**
L'isolation, la solarisation du bâtiment, les économies d'énergie (le chauffage, la climatisation, l'eau chaude, l'éclairage, l'électroménager), les énergies renouvelables (solaire, éolienne, bois, géothermie), le respect de l'environnement.
- **Cible n° 4 : Gestion de l'eau.**
Aspects économiques, gestion des eaux pluviales, récupération, assainissement...
- **des formes architecturales et volumes sobres.** Les divers bâtiments devront être traités dans une harmonie d'ensemble. Les décrochés éventuels ne seront pas des artifices, mais résulteront de l'organisation interne des bâtiments et seront nettement marqués. Ces décrochés pourront présenter un changement de nature de matériaux et/ou de couleur et/ou de type de pose.

La conception architecturale des constructions devra affirmer le côté résolument contemporain du parc. Les volumes avec toits terrasses traduisent le mieux la simplicité des lignes et formes architecturales. Ainsi, les toitures terrasses ou à faible pente avec acrotère masquant pourront être réalisées. A noter que les toits terrasses seront traités avec autant d'attention qu'une façade. Les éléments d'étanchéité et les éléments techniques devront être regroupés et recevoir un traitement les occultant d'éventuelles vues lointaines.

- **une limitation des teintes choisies :** la teinte dominante des façades (hors vitrage) sera choisie parmi les gammes de couleurs définies dans une palette de référence. Les teintes vives ne sont, par principe, pas proscrites. En revanche, toutes imitations de matériaux ainsi que l'emploi à nu, en parement extérieur de matériaux destinées à être couverts sont proscrites.

- Un traitement de façade qualitatif :

○ **Les bâtiments à destination tertiaire pourront être revêtus de :**

- panneaux plans de fibres minérales ou feuilletés, compactés teintés dans la masse ou en surface, fixés sur ossatures bois ou acier galvanisé,
- Revêtements bois stabilisé ou naturel à la condition toutefois que les cahiers des charges obligent à un traitement des surfaces tous les deux ans au maximum.
- Murs rideaux
- Cassettes métalliques traitées par prélaquage, teinte dans la gamme RAL,
- Revêtements agrafés naturels tels que terre cuite, pierre,
- Enduits projetés grattés, s'ils sont positionnés judicieusement (pas en pied de bâtiment compte tenu des rejaillissements ou sur un niveau rez-de-chaussée compte tenu des dégradations qu'il aura à subir et des mauvaises reprises qui pourront y être apportées)
- Murs végétalisés à la condition qu'ils ne soient pas sur la totalité d'une façade,

En complément aux matériaux cités, les bâtiments à usage commerciaux ou d'activités, pourront également être revêtus d'un bardage métallique.

Les paraboles, antennes de tous types sont interdits en façades.

○ **Prescriptions complémentaires inhérentes à la zone commerciale**

- L'ensemble du secteur commercial sera traité selon une unité architecturale. Les volumes seront redécoupés afin de minimiser le volume des bâtiments commerciaux, et participeront à la création de l'identité de chaque cellule.
- Une base de ton clair (couleur crème) mettra en valeur des séquences végétales, des panneaux bois et des bandeaux horizontaux gris anthracite. Des teintes vives pourront animer l'ensemble.

Dans les deux cas, des murs ou façades végétalisés pourront habiller des parties de façades ou des pignons afin de favoriser l'intégration paysagère du bâtiment.

- **Les matériaux :**

- Les matériaux tels que carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings, destinés à être recouverts d'un parement ou d'un enduit ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions. L'écriture architecturale (dessin de façades et matériaux) doit présenter une unité rigoureuse sur l'ensemble des façades, notamment des matériaux homogènes et de qualité.
- Les façades latérales et postérieures des constructions ainsi que les toitures considérées comme cinquième façade doivent être traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles. Le traitement des soubassements sera identique ou sera réalisé avec le même soin, que les façades.
- Les couvertures apparentes, en tôle ondulée, ou en papier goudronné sont interdites.
- Les constructions seront traitées en nombre limité de matériaux et de couleurs.
- Les unités de rafraîchissement d'air apparentes en façade sont interdites.
- Les installations de CVC et de production d'énergie, tels les panneaux solaires, ou cellules photovoltaïques, seront intégrées à l'architecture du bâtiment.

- **Les clôtures :**

Par ailleurs, il convient de privilégier la transparence paysagère entre les constructions. Pour une différenciation entre les espaces publics et espaces privés, il sera privilégié un traitement des limites de parcelles homogène et de qualité. Il est donc imposé une obligation de haies de végétaux le long des voies publiques pour chaque parcelle. Les limites séparatives entre parcelles, incluses dans les cours communes, ne seront pas traitées.

En cas de nécessité imposée par le domaine d'activités de l'utilisateur, la clôture sera en treillis soudés (hauteur maxi. 1,50 mètres), de teinte acier galvanisé, fixées sur des montants piqués au sol, sans mur bahut et implantées en limite du domaine public. Elle devra être impérativement doublée d'une haie végétale pour afin d'en limiter son impact visuel. Les clôtures bois ne sont pas autorisées.

Les clôtures dont la partie supérieure forme un effet de marches sont interdites.

- Les aires de stationnements :

- Les aires de stationnement en sous-sol sont autorisées.
- Les parkings extérieurs seront conçus de telle sorte que des écrans verts constitués d'arbustes rustiques variés puissent être plantés en pleine terre et forment un écran visuel, limitant l'effet de « nappe ».
- Afin d'éviter les surfaces goudronnées trop importantes, les enrobés noirs seront limités alors que les revêtements écologiques seront privilégiés.
- Les enrobés rouge ne sont pas autorisés.
- Accompagnement obligatoire des places de stationnement sous sa forme arbustive, il faut compter une densité de haie suffisante pour masquer à la vue les superficies trop étendues de stationnement.
- L'ensemble du parking devra être structuré et cadré. La présence de ces haies requalifiera les parcs de stationnement, et rendra lisibles les emplacements avec ou sans véhicule. La largeur des zones de pleine terre, traitées sous forme de noues sera d'une largeur minimum de 1,50 m, pour assurer un bon développement des végétaux et leur pérennité.

Exemple de traitements des aires de stationnements



- Signalétique – Enseigne

Toute enseigne doit faire l'objet d'un projet définissant la forme, les matériaux, les couleurs et la situation par rapport à son environnement bâti et non-bâti. Ce projet sera soumis à autorisation de la Ville.

Au cas où le preneur souhaiterait apposer une enseigne sur son bâtiment, il devra en limiter la dimension par rapport à la taille des bâtiments (hauteur de l'enseigne inférieure au 1/4 de la hauteur du bâtiment et inférieure au 1/3 de la hauteur du bâtiment pour les commerces), et s'interdire tout débord de façade.

Toute installation d'enseigne sur façade ou sur totem devra faire l'objet d'un projet définissant la forme, les matériaux, les couleurs et la situation par rapport à son environnement bâti et non-bâti, qui sera soumis à autorisation de la Ville.

Les enseignes sur muret seront limitées à une par entreprise.

- Gestion des déchets

Chaque lot disposera, au minimum, de 2 conteneurs de 660 litres pour le stockage des déchets courants et tri sélectif de papiers.

Leur entreposage, en attente de ramassage par la société chargée de la collecte, sera réalisé en extérieur, dans des espaces réservés à cet effet et en tout état de cause, à l'abri des regards depuis les espaces publics.

La sortie et la rentrée des conteneurs devront être effectuées de telle sorte que ceux-ci ne demeurent pas sur la voie publique pendant la journée et les week-ends ou les jours fériés.

- **Eclairage et mobilier urbain**

La lecture de nuit offre une vision alternative qui peut magnifier les bâtiments. Cependant, les éclairages n'ont aucun caractère obligatoire. Les recommandations ci-après sont donc applicables uniquement qu'en cas de réalisation.

Dans un souci d'homogénéité, les constructeurs utiliseront les mêmes gammes pour les aménagements extérieurs de leurs projets que celles retenues pour les espaces collectifs ; Aubrilam ou gamme analogue de la société Eclatec.

- **Éclairage des parkings et cheminements piétons:**

Dispositifs d'éclairage possibles: balisage par des bornes d'éclairage, encastresments de leds au sol, etc...

Les éclairages type « boule » seront proscrits.

Les mâts porteurs de systèmes privilégiant d'une part l'éclairage des cheminements piétons ainsi que les zones de circulations automobile seront favorisés.

Une attention particulière devra également être portée sur les espaces végétalisés au sein de la zone :

Les espaces végétalisés dans les lots devront répondre aux mêmes exigences que les espaces plantés publics. Les arbres existants sur chaque parcelle feront l'objet d'une attention particulière pour être conservés.

Le règlement du PLU impose que les espaces non bâtis et non destinés aux voiries et aux aires stationnements devront être végétalisés ou paysagers.

Par ailleurs tout terrain travaillé ou remué sera systématiquement revégétalisé.

- **Les allées dans les espaces plantés :**

Les allées dans les espaces plantés auront un aspect de sols stabilisés. Les éventuels aménagements liés, confortements, marches...seront en bois.

- **L'apport d'eau complémentaire :**

Les plantations seront choisies pour ne pas avoir à recevoir d'apport d'eau complémentaire. Néanmoins l'irrigation pourra être installée à titre temporaire pour les deux premières années après la plantation des végétaux afin d'assurer une bonne reprise. Elle sera assurée par un réseau localisé du type goutte à goutte.

- **Terre végétale, amendements et engrais :**

L'apport de terre végétale extérieure au site est interdit. Si besoin est, les sols seront amendés et fertilisés. Pour les amendements, l'apport de matière organique se fera sous forme de compost de déchets végétaux broyés et fermentés, qu'il soit issu d'usines de compostage, de rafles de raisins, de débris de sons, de déchets de tourteaux... Ils satisferont aux normes en vigueur.

- Les engrais sont des engrais organiques ou organo-minéraux à azote d'origine organique sans nitrate ni chlorure et provenant de débris organiques comme la corne torréfiée moulue, le sang desséché, les tourteaux, la chiquette de mouton, la fiente, le guano... De même le phosphore et le potassium sont naturels ou issus de déchets organiques tels que, pour la première poudre d'os cuits, phosphates naturels moulus..., pour le second d'extraits de vinasse, de potasskali... Comme pour les amendements, les engrais satisferont aux normes en vigueur.

- **Les végétaux :**

Le choix des végétaux dans les espaces privés des lots est laissé à la libre appréciation des personnes concernées. Il est néanmoins rappelé que les principes de développement durable plaident en faveur du choix de plantes locales, adaptées aux conditions du milieu. Par ailleurs il est interdit de planter des plantes dites invasives ou allergènes.

- Trois éléments structurent l'environnement paysager de la parcelle : le rideau végétal, les haies et le tapis végétal.
- Cet ensemble forme un écran végétal structurant à l'échelle du parcellaire, ouvert et axé sur l'horizon.

- **Rideau végétal entre lots :**

Situé en fond de parcelles, c'est un alignement constitué d'arbres de hautes tiges complété d'autres végétaux ligneux de tailles et de formes variées qui évoque les hautes haies coupe-vent. Ce rideau végétal rythme l'espace parcellaire, et donne une alternance de séquences bâti-plantations. Ces structures peuvent être intégrées dans le stationnement. Les distances entre arbres de hautes tiges ne dépasseront pas 6 m.

A proscrire : les cyprès, thuyas et autres conifères analogues ; les peupliers.

- **Haies arbustives dans aires de stationnement :**

Le port des haies peut-être libre ou maintenu par la taille à une hauteur de 1,50 m.

A proscrire : les conifères utilisés en haie, les pyracantha, les lauriers-cerises (Prunus laurocerasus)...

- **Tapis végétal :**

Composé de plantes tapissantes, d'arbustes bas et de graminées, plantes choisies pour leur adaptation au site, ce fond végétal, au-dessus duquel passe le regard, définit un traitement de sol en façade de parcelle le long de la voie structurante. Il assure la vue vers l'horizon arboré et contribue à la mise en valeur des bâtiments.

III.6. Les risques, nuisances et pollutions

Les mesures liées à la qualité de l'Air

La réflexion sur le schéma d'organisation viaire est menée de façon à assurer une fluidité optimale de la circulation, facteur favorable pour limiter les émissions de polluants atmosphériques susceptibles de contribuer à la dégradation de la qualité de l'air. De plus, le développement de circulations alternatives à la voiture (circulations douces et accès en transports en commun) permettra de limiter l'usage des véhicules motorisés pour les employés et visiteurs et ainsi de limiter l'émission de rejets polluants dans l'atmosphère.

Par ailleurs, les plantations arborées envisagées ou présentes permettront d'intervenir sur la propagation des polluants incombant à la circulation routière ; les végétaux permettent en effet la fixation de poussières par les feuilles.

De plus, concernant les entreprises susceptibles de s'implanter sur le site, celles-ci se conformeront à la réglementation en vigueur. La commune souhaite que l'aménagement ne comporte aucune activité polluante ou à risques ou portant atteinte à l'environnement.

Enfin, afin de limiter les besoins en énergies et les consommations futures liés à l'activité ou au fonctionnement de la zone, il est envisagé de travailler la conception architecturale et urbaine du bâti afin de limiter au maximum les déperditions d'énergie. Conformément à la réglementation en vigueur, les constructions devront respecter les critères de performance énergétiques correspondant à minima à la norme RT 2012.

Les mesures liées aux nuisances sonores

Le projet à vocation tertiaire et commerciale comprend la construction d'activités et de services associés. Ces types d'occupation ne sont pas de nature à générer des nuisances sonores particulières significatives. Les émissions sonores en provenance des nouveaux bâtiments de l'opération d'aménagement ne devraient donc pas engendrer de nuisance sonore importante, excédant les normes de «bruit de voisinage».

Les éventuelles nuisances sonores générées par des infrastructures routières nouvelles ou existantes sur le site d'études sont soumises à la réglementation sur le bruit des infrastructures routières.

Cette réglementation implique des isolations phoniques de façades éventuelles dans le cas de bâtiments exposés conformément à la Loi sur le Bruit.

Par ailleurs, on notera plusieurs voies bruyantes sur le secteur (RD118, RD59 et A10). Dans le cadre de l'aménagement, aucun bâtiment d'activités ne pourra être implanté à moins de 76 m de l'axe de la voie de l'A10 et à moins de 32 m de l'axe des voies de la RD118 et la RD59. Le traitement végétalisé et/ou planté réalisé en limite et sur la zone permet atténuer certaines nuisances sonores.

4. La traduction réglementaire

IV.1. Dispositions réglementaires graphiques

Les secteurs étudiés sont historiquement inscrits comme un potentiel de développement économique dans la continuité du parc d'activités de Courtabœuf (NAUI dans le POS approuvé en 1999).

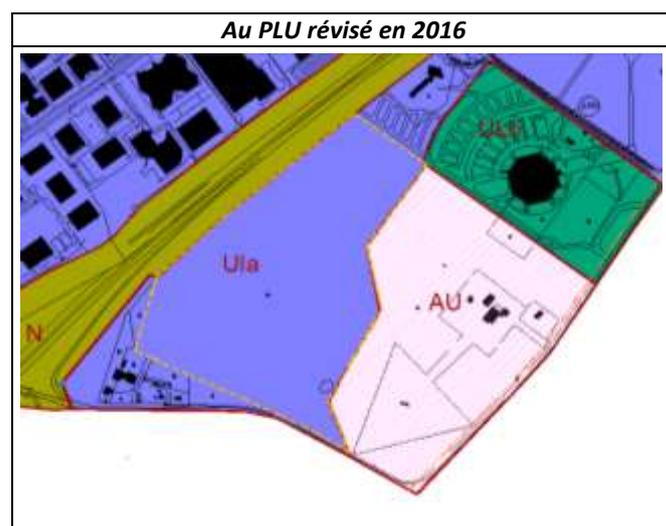
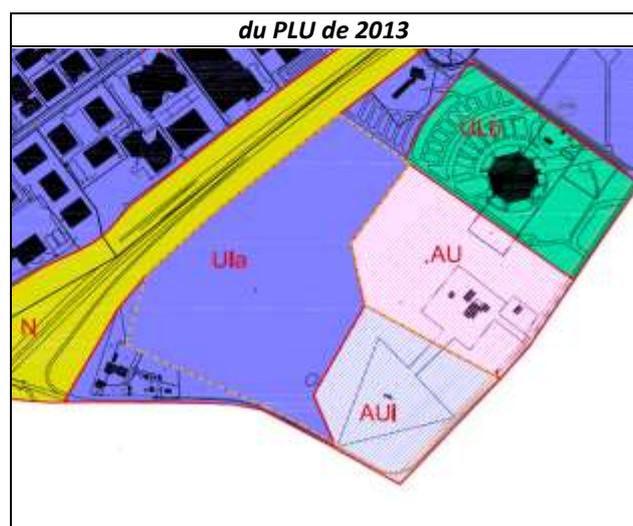
Dans le PLU de 2013, les secteurs concernés sont classés :

- **en zone Ula pour partie** : cette zone comprend notamment le parc d'activité de Courtabœuf sur le plateau en limite avec les communes des Ulis et de Villejust et au secteur bordé à l'Ouest par l'A10 et à l'est par la RD 59 (Parc de l'Atlantique).
- **et en zone AUi** : cette zone à vocation économique est destinée à recevoir l'extension du parc d'activités de l'Atlantique dans le cadre d'un aménagement cohérent et qualitatif le long des axes à grande circulation (RD 118 et RD 59). La capacité des réseaux à la périphérie immédiate ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone.

Dans le PLU révisé en 2016, les secteurs concernés connaissent quelques évolutions sur la partie Est du site :

- **la zone Ula correspondant au périmètre du** parc d'activité de Courtabœuf 8 est conservée (Parc de l'Atlantique).
- **La partie Est, anciennement classée en AUi est classée en zone AU**, formant une extension de la zone AU existante.

De plus, les plans de zonage indique les secteurs ici étudiés sont assujettis à des OAP et des recommandations architecturales, paysagères et urbanistique.



IV.2. 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.

Ainsi les articles 2 (occupations et utilisations des sols soumises à de conditions particulières), **11** (aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords) **et 13** (obligatoires d'aménagement d'espaces libres et d'aires de stationnement), , des zones Ula précisent que les nouvelles constructions sont autorisées « *Sous réserve du respect des Orientations d'Aménagement et de Programmation figurant en pièce n°4 du dossier de PLU et de la prise en compte des recommandations architecturales, urbanistiques et paysagères figurant en annexe n°6 du présent règlement (titre 5) pour les secteurs identifiés sur les documents graphiques comme étant « assujetti à des prescriptions particulières d'un point architectural, urbanistique et paysager ».*

Concernant la zone AU, élargie dans le cadre de la présente révision, le règlement précise que « *Toutes nouvelles constructions sont interdites, l'ouverture à l'urbanisation est subordonnée à une procédure adaptée du Plan Local d'Urbanisme ».*

En conséquence, les dispositions visant à assurer l'intégration de l'aménagement future seront précisés ultérieurement dans le cadre de ladite procédure d'adaptation du PLU, en connaissance du futur projet et de ses principes d'aménagement.

Les autres articles (article 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9,10, 12, 14, 15 et 16) de la zone UI assurent une bonne intégration des nouveaux aménagements dans l'environnement existant.

Ces dispositions sont par ailleurs complétées par les prescriptions et recommandations architecturales, paysagères et urbaines intégrées en annexe du règlement de zones (Pièce n° 5 du dossier de PLU). Elles définissent :

- les cibles HQE,
- l'aspect, les teintes et matériaux des constructions,
- le traitement des clôtures,
- l'organisation et l'aménagement végétalisé des aires de stationnements,
- etc.

PARTIE 2

LA ZONE AUA DIT « SECTEUR DU ROCHER »

1. Diagnostic et état actuel du site

I.1. Localisation du site

Situé sur la partie centrale du territoire de Villebon et plus particulièrement sur le secteur du Rocher, le secteur étudié couvre une surface d'environ 0,9 ha et constitue une emprise intéressante à optimiser en continuité de l'enveloppe urbaine existante.

En effet, le site s'inscrit dans la continuité du quartier de la Haute Bruyère, qui s'accueille des constructions de type « maison individuelle » et le secteur de la Pierre Longue, sur lequel une résidence d'environ 50 logements collectifs a été récemment réalisée.

Le site d'étude à Villebon-sur- Yvette

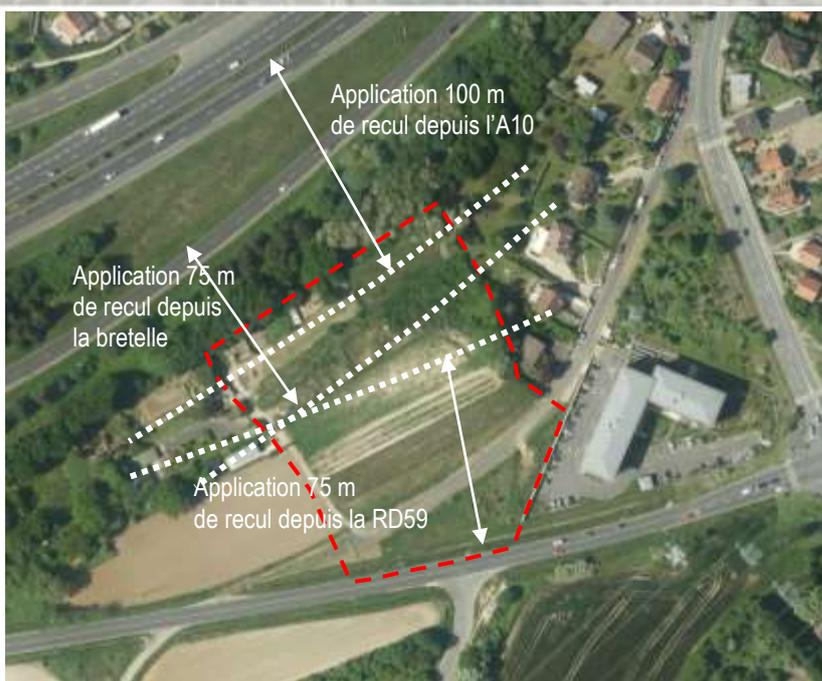


Le périmètre du site d'étude

Le périmètre du secteur d'études est bordé :

- par l'A10 et la bretelle d'accès ou RD188 au nord, dont il est séparé par un linéaire planté à haute tige, protégeant en partie le site de nuisances éventuelles engendrées par l'A 10. A noter que ces infrastructures sont situées en contrebas du site à ce niveau. Le linéaire planté correspond au talus.
- par la RD59 au sud.

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



I.2. 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 74 600 véhicules /jour sur l'A10, et 11 525 véhicules /jour dont 4,2 % de poids lourds sur la RD 59.

Evolution du trafic routier entre 2006 et 2010

	2006	2013
A 10	env. 73 780 véhicules/jour	env. 52 000 véhicules/jour
RD 59	env.12 812 véhicules/jour dont 4,4 % de poids lourds	env.11 525 véhicules/jour dont 4,1 % de poids lourds

La desserte en transport 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 Courtaboeuf...).

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.

I.3. Description du site

L'ensemble du site étudié s'inscrit dans une topographie « en cuvette » par rapport à la RD 59. Toutefois, il est en contre-haut par rapport à l'A10 et sa bretelle (RD188)

Au vu de cette configuration topographique, le site étudié est relativement exposé aux larges vues et perspectives ouvertes depuis la RD 59 mais très peu visible depuis l'A10 et la RD188.

Le site n'est concerné ni par le passage de cours d'eau, ni par des périmètres de protection de captages, ni par le risque de remontées de nappes.

Il est actuellement occupé par des jardins, friches naturelles et quelques cultures potagères.

Il s'inscrit dans la continuité urbaine du quartier de la Haute Bruyère, composée essentiellement d'habitat pavillonnaire et le secteur de la Pierre Longue, sur lequel a été réalisé un ensemble d'habitat collectif.

REPERAGE PHOTOGRAPHIQUE

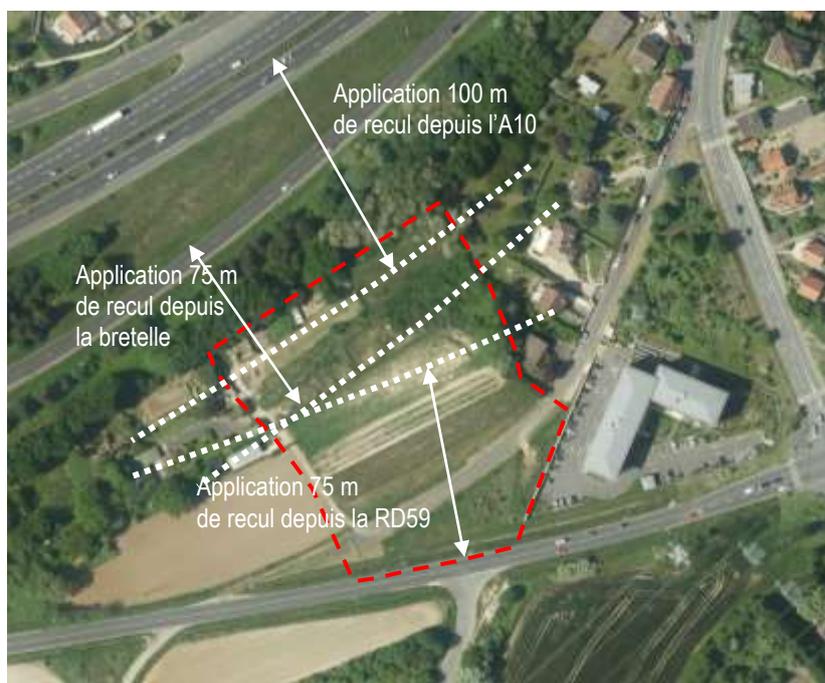


I.4. Contraintes et éléments techniques à prendre en compte

Les articles L 111-6 et L111-8 du Code de l'Urbanisme

Plusieurs voies encadrant le site étudié sont concernées par l'article L111-6 du code de l'urbanisme :

- l'autoroute A10 sur une largeur de 100 m depuis son axe,
- la RD 59 sur une largeur de 75 m depuis son axe.
- la RD 188 sur une largeur de 75 m de son axe.



Les réflexions et intentions d'aménagement le long de ces voies doivent permettre de diminuer ces largeurs inconstructibles en proposant les mesures d'intégration urbaine, paysagère, architecturale, fonctionnelle et de réduction des nuisances pour arriver à des bandes de recul depuis les deux voies à grande circulation (articles L111-8 du Code de l'Urbanisme) de :

- au moins 100 m depuis l'axe de l'autoroute A 10 pour toutes nouvelles constructions,
- au moins 50 m depuis l'axe de la RD 188
- au moins 40 m de la RD 59 pour toutes nouvelles constructions et au moins 15 m pour la réalisation d'aménagement paysagers et d'espaces de stationnements.

La prise en compte des milieux protégés

- **Le site n'est pas concerné par des zones naturelles protégées** (ZNIEFF, espaces naturels sensibles, massifs boisés de plus de 100 ha...). En raison de leurs distances conséquentes au site (au moins 11km), le site n'a pas d'incidences particulières au regard du réseau NATURA 2000.

Au vu des relevés de terrains réalisés en septembre 2010 et avril 2011, la faune et la flore sont peu diversifiées et typiques des milieux en friche.

- **Le site d'études n'est concerné par aucune mesure de protection du patrimoine bâti (site inscrit ou classé).**

Les servitudes

Plusieurs servitudes concernent le site :

- servitude aéronautique de dégagement liées à l'aéroport d'Orly – Servitude T5,
- servitude relatives au plan d'exposition au Bruit ADP,
- servitude relative aux interdictions d'accès grevant les propriétés limitrophes des routes express et des déviations d'agglomérations notamment l'A10 – servitude EL11.

Leurs effets ne sont pas incompatibles avec le projet.

Nuisances et risques

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

- **Des nuisances sonores** : les principales sources d'émissions sonores sont liées au passage des infrastructures de transports (A10 et bretelle RD188, RD 59) et au bruit ambiant lié à la vie du quartier (circulations, activités, bruits de voisinage). La réglementation actuelle issue de la loi sur le Bruit précise les normes admissibles et les travaux à prévoir pour l'isolation des bâtiments d'habitat, d'équipements scolaires, d'hôtel ou de santé. Une bande de 300 m depuis l'emprise de l'A10 concerne le site ainsi qu'une bande de protection de 100 m depuis l'emprise de la RD 59 et 75 m depuis la RD 188.
- le site est concerné par le **Plan d'exposition au Bruit d'Orly**, (zone C) et par le plan de gênes sonores.
- **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 – PPRI de l'Yvette approuvé le 26 septembre 2006). 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 très faible (mouvement de sol dont accélération < 0,7m/s²).

Une sensibilité très faible de remontée de nappe est constatée.

2. Objectifs et intentions du projet

II.1. Objet et programme du projet

Objectifs généraux

Le projet envisagé sur Villebon est une opération innovante, inédite, aux besoins de personnes lourdement handicapées, en situation complexe, et/ou faisant face à une situation de crise imminente nécessitant des réponses rapides.

La structure a pour objectifs de permettre aux personnes handicapées de vivre avec les autres et non pas confinées dans un établissement à l'écart, d'encourager chaque personne accompagnée à développer son autonomie, d'accompagner des personnes en situation complexe grâce à une évaluation fine et in situ des besoins.

L'implantation de ce dispositif expérimental à Villebon-sur-Yvette permet d'intégrer les personnes handicapées au sein de la ville et de poursuivre les actions en faveur du « vivre ensemble ».

Cette structure innovante permet de regrouper au sein du territoire de Villebon-sur-Yvette une palette variée de modalités d'accueil pour des adultes handicapés et leur accompagnant, sur la base d'un diagnostic approfondi réalisé par des spécialistes.

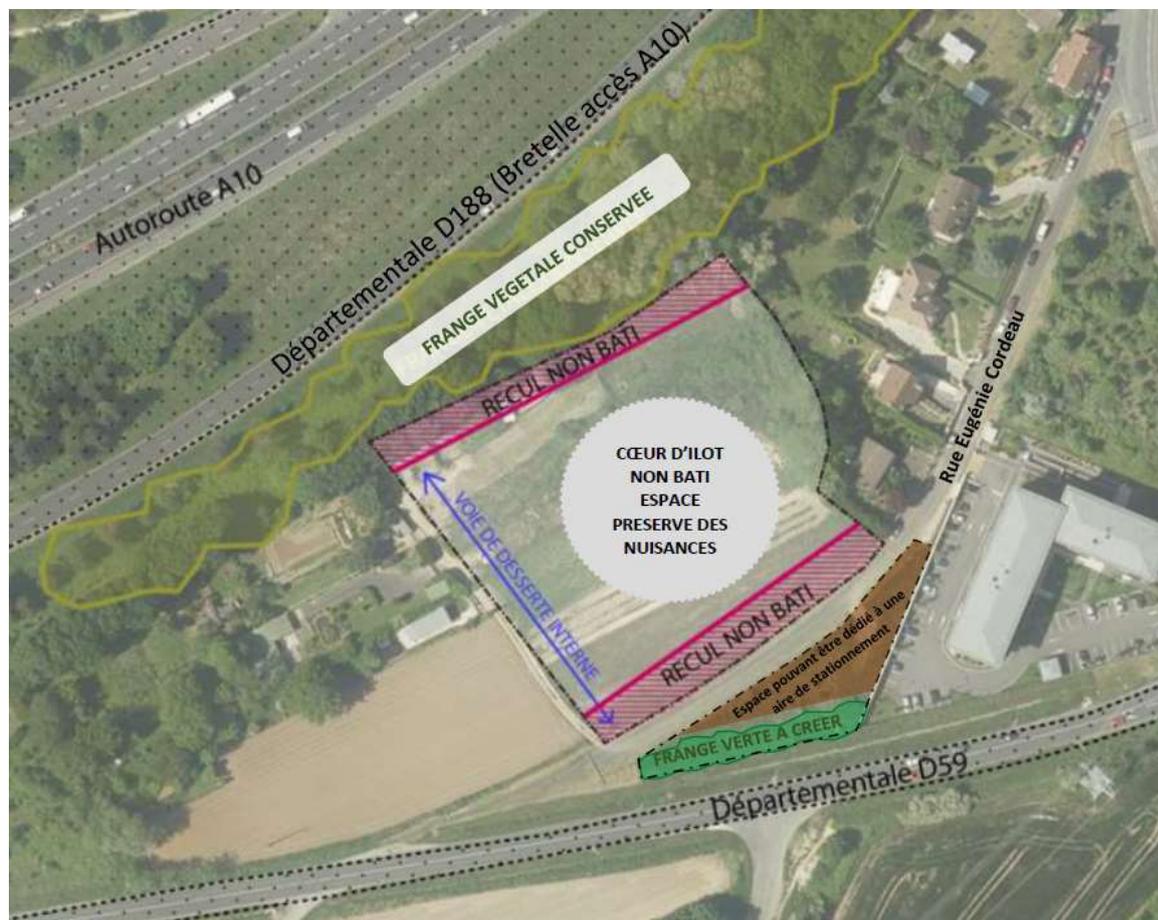
La création d'un établissement novateur sur Villebon-sur-Yvette est le point d'ancrage de ce projet. Des logements seront également réservés au sein même de la commune pour accueillir des personnes handicapées dont l'autonomie le permet.

Le programme bâti

Le projet comprend :

- **une unité de transition** qui permettra aux spécialistes d'émettre un rapport détaillé sur la situation et les besoins de chaque personne accueillie sur la structure et d'élaborer un projet d'accompagnement global pour la personne.
- **un accueil d'urgence** qui assure un relais immédiat à l'hôpital dès que la situation médicale est stabilisée, dans le cas où un retour sur le lieu de vie habituel n'est pas possible immédiatement, (environ 5 places)
- **un accueil dit de répit de l'entourage** qui permet de soulager ponctuellement les accompagnants de la personne, (environ 5 places)
- **un accueil des familles en situation de rupture** (parent + enfant handicapé) en vue de préparer la suite des parcours de vie de l'adulte handicapé qui doit apprendre à vivre en autonomie, (environ 7 cellules dédiées à l'accueil de ces familles)
- **une Maison d'Accueil Spécialisée (MAS)** qui accueille des adultes handicapés nécessitant une assistance et qui sont tributaires d'une surveillance médicale et de soins constants. Elle permet d'assurer de manière permanente l'hébergement, les soins médicaux et paramédicaux, les aides à la vie courante et les soins d'entretien, des activités de vie sociale aux personnes qu'elles accueillent, (environ 22 places)
- **des espaces de vie partagés dites « zones conviviales »** ouverts aux personnes résidant dans l'établissement mais également à tous les habitants de Villebon-sur-Yvette.
- **des locaux dédiés aux fonctions administratives, logistiques et de soins (plateau technique)**

Schéma de principes d'aménagement



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

III.1. Dessertes, accessibilité et sécurité

L'accès à la zone sera réalisé à partir de la rue Eugénie Cordeau. Aucun accès ne sera effectué depuis la RD59 et bien évidemment depuis la RD188 et l'A10 située au nord en contrebas.

Une voie d'accès au site sera créée en s'appuyant sur l'emprise du chemin existant perpendiculaire à la rue Eugénie Cordeau et desservant déjà quelques constructions.

Cette voie d'aménagement sobre et de gabarit limité desservira l'ensemble du projet.

Cet aménagement garantit la sécurité routière sur les voies existantes et un accès aisé pour les besoins des véhicules de services liés à l'opération.

III.2. Insertion dans le site

Pour accompagner et compenser les modifications apportées au paysage initial du site, des mesures destinées à assurer l'intégration de l'aménagement sont mises en place en limite de la zone :

- **Aménagement des parties Nord et Sud de la rue Eugénie Cordeau** : Au vu du programme envisagé sur le secteur, l'aménagement des parties Nord et Sud de la rue Eugénie Cordeau sera nécessaire. La partie Nord accueillera des constructions liées à la réalisation d'une nouvelle structure médico-sociale, la partie Sud sera quant à elle affectée à la création d'une aire de stationnement et à des aménagements paysagers.
- **Continuité bâtie le long de la rue Eugénie Cordeau** : L'opération devra constituer un linéaire bâti tout le long de la rue Eugénie Cordeau. Le recul des constructions sera d'au moins 5 m, tout comme les constructions déjà existantes aux abords de cet axe.
- **Maintien d'une frange non bâtie et végétalisée le long de l'A10 et de la D188** : L'autoroute A10 ainsi que les bretelles de la D188 ont été réalisées « en tranchée ». Avec le maintien de la frange végétalisée qui limite le territoire au Nord et le recul des constructions par rapport à la limite séparative, le projet n'aura pas d'impacts sur l'A10 et la RD188 autant d'un point de vue paysager que du point de vue de la sécurité routière.
- **Création d'une frange végétalisée le long de la RD 59 permettant de dissimuler les nouveaux aménagements dans l'environnement existant** : Un traitement qualitatif des abords de la RD 59 est attendu dans le cadre de l'aménagement de ce secteur. Dans la continuité des plantations existantes en clôture de la résidence de la Pierre Longue, il sera planté un linéaire végétal le long de la RD 59 en vue de dissimuler les nouveaux aménagements depuis les axes routiers. Un espace de stationnement pourra être réalisé sur le terrain localisé au Sud de la rue Eugénie Cordeau.

A noter qu'une attention particulière sera portée sur la marge de recul imposée sur la RD 59 en vue d'accueillir le projet de doublement de cet axe mené par le Conseil Départemental (marge de 15 m depuis l'axe de la RD 59). Dans cette bande, aucun aménagement, plantation ou construction ne seront réalisés.

- **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. Par ailleurs, un espace central d'agrément, protégé des nuisances grâce au bâti, sera créé dans l'enceinte du nouvel établissement.
- **Prise en compte des nuisances pouvant être induites par les infrastructures routières localisées à proximité** : Un recul de 8 mètres non bâti est appliqué le long des limites parcellaires côté autoroute A10 et de la bretelle RD188 et côté RD59 afin d'éloigner les bâtiments des nuisances générées par ces deux axes. L'isolation des constructions sera traitée conformément aux dispositions en vigueur.
- **Desserte des aménagements via la rue Eugénie Cordeau** : Afin de garantir la sécurité des circulations, les accès à la nouvelle structure médico-sociale seront réalisés uniquement par la rue Eugénie Cordeau, qui sera requalifiée dans sa totalité. Une voie d'accès privée sera également aménagée sur la partie Nord de la rue Eugénie Cordeau afin de desservir les nouvelles constructions.

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

III.3. Les risques, nuisances et pollutions

Les mesures liées à la qualité de l'Air

La réflexion les accès et dessertes est menée de façon à assurer une fluidité optimale de la circulation, facteur favorable pour limiter les émissions de polluants atmosphériques susceptibles de contribuer à la dégradation de la qualité de l'air.

De plus, le développement de liens avec le centre-ville et l'incitation à utiliser des moyens de déplacements doux (circulations douces et accès en transports en commun) permettra de limiter l'usage des véhicules motorisés pour les usagers et ainsi de limiter l'émission de rejets polluants dans l'atmosphère.

Par ailleurs, les plantations arborées envisagées ou présentes permettront d'intervenir sur la propagation des polluants incombant à la circulation routière ; les végétaux permettent en effet la fixation de poussières par les feuilles.

Enfin, afin de limiter les besoins en énergies et les consommations futures liés à l'activité ou au fonctionnement de la zone, il est envisagé de travailler la conception architecturale et urbaine du bâti afin de limiter au maximum les déperditions d'énergie. Conformément à la réglementation en vigueur, les constructions devront respecter les critères de performance énergétiques correspondant à minima à la norme RT 2012.

Les mesures liées aux nuisances sonores

Le projet n'est pas de nature à générer des nuisances sonores particulières significatives.

Les éventuelles nuisances sonores générées par des infrastructures routières nouvelles ou existantes sur le site d'études sont soumises à la réglementation sur le bruit des infrastructures routières.

Cette réglementation implique des isolations phoniques de façades éventuelles dans le cas de bâtiments exposés conformément à la Loi sur le Bruit.

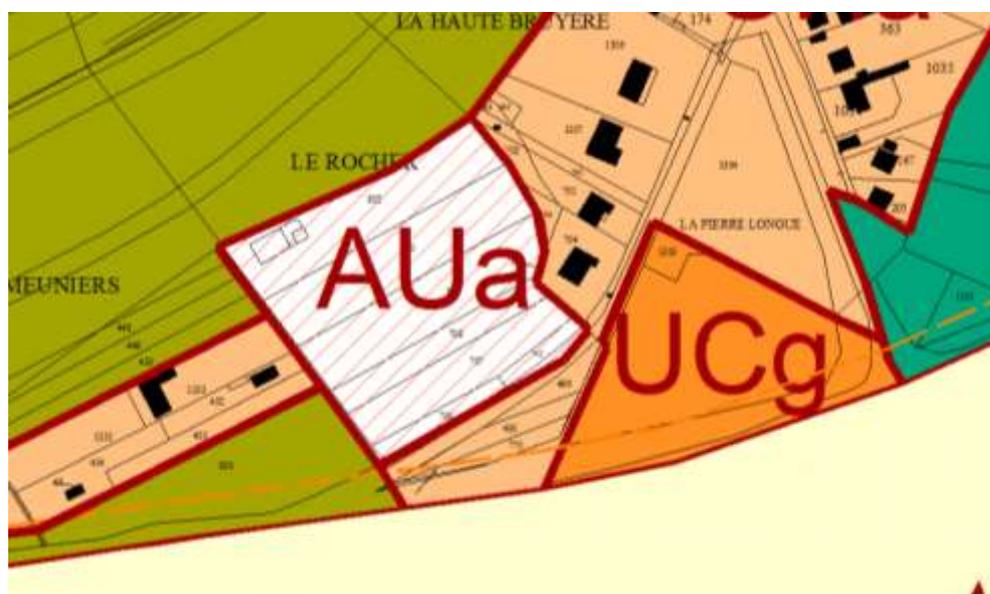
Par ailleurs, on notera plusieurs voies bruyantes sur le secteur (RD59, RD188 et A10). Les reculs et le traitement végétalisé et/ou planté réalisé en limite et sur la zone permet atténuer certaines nuisances sonores.

4. La traduction réglementaire

IV.1. Dispositions réglementaires graphiques

Le site est classé en zone AUa 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 UHa, mais 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



IV.2. Dispositions réglementaires écrites 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.

Ainsi les articles 2 (occupations et utilisations des sols soumises à de conditions particulières), **11** (aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords) et **13** (obligatoires d'aménagement d'espaces libres et d'aires de stationnement), de la zone AUa précisent que les nouvelles constructions sont autorisées « *Sous réserve du respect des Orientations d'Aménagement et de Programmation figurant en pièce n°4 du dossier de PLU* ».

Les autres articles (article 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 14, 15 et 16) de la zone AUa assurent une bonne intégration des nouveaux aménagements dans l'environnement existant.