



PLU

Plan Local d'Urbanisme

2.5 Projets urbains au titre du L111-8 du Code de l'Urbanisme

Plan Local d'Urbanisme révisé, approuvé par délibération du Conseil municipal en date du 10 avril 2025

I. SECTEUR SENTIER DU ROCHER

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

II. SECTEUR COURTABOEUF

1. Diagnostic et état actuel du site	20
a. Localisation du site	
b. Le parc d'activités de Courtabœuf : « Courtabœuf Paris-Saclay Park »	
c. Un ancrage fort au sein d'un système de développement local	
d. L'extension « Courtabœuf 8 »	

e. Environnement physique et paysage	
f. Perceptions et occupations du site de Courtabœuf 8	
g. Des solutions de mobilité diversifiées et une desserte routière de premier ordre	
h. Contraintes et éléments techniques à prendre à compte	
2. Objectifs et intentions du projet	44
a. Vocation et programme du projet	
b. Les grands principes d'aménagement	
3. Les effets du projet au regard de l'article L111-6 à L111-8 du C.U	59
a. Affections	
b. Desserte et accessibilité	
c. La sécurité	
d. Insertion dans le paysage	
e. Insertion dans les paysages urbains et architecturaux	
f. Les risques, nuisances et pollutions	
4. La traduction réglementaire	72
a. Dispositions réglementaires graphiques	
b. Dispositions réglementaires écrites, prescriptions, et recommandations architecturales, urbaines et paysagères	

I. Secteur Sentier du Rocher

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

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières,
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières,
- aux bâtiments d'exploitation agricole,
- aux réseaux d'intérêt public.

Toutefois, conformément à l'article L111-8 du CU, le document d'urbanisme peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

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

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

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

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

1. Diagnostic et état actuel du site

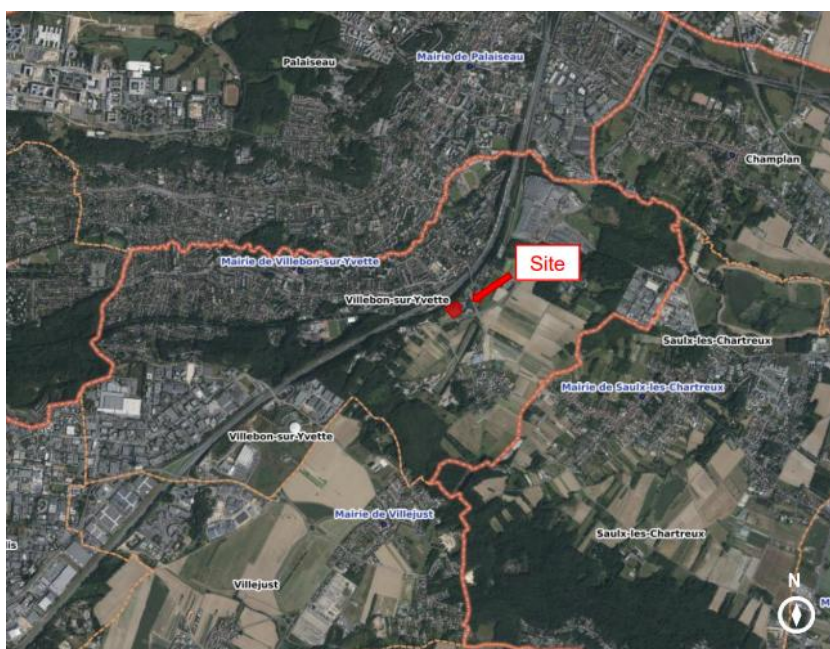
a. Localisation du site

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

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

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

Le site d'étude À Villebon-sur-Yvette



Le périmètre du site d'étude

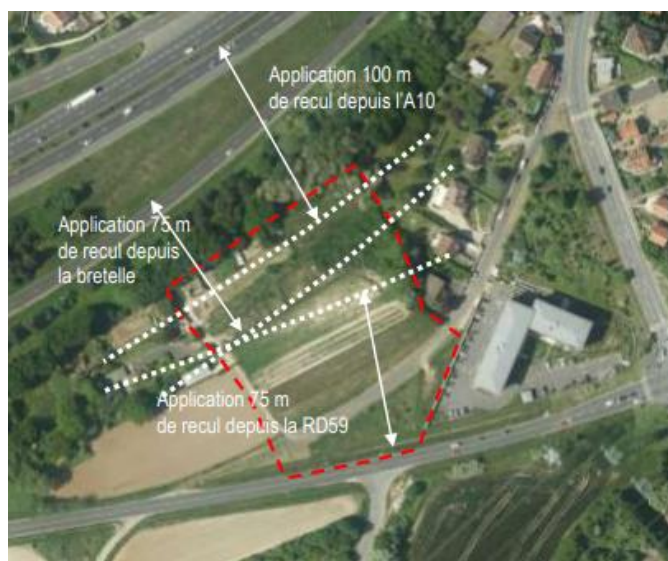
Le site est bordé au Nord par une frange boisée qui crée une barrière visuelle et acoustique avec l'autoroute A10 et ses bretelles RN188.

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

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

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

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



1. Diagnostic et état actuel du site

b. Accès et dessertes

Les accès routiers

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

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

Evolution tableau évolution trafic routier entre 2013 et 2022

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

La desserte en transports en commun

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

Plan des réseaux et de la desserte en transport en commun



Les circulations douces

Les liaisons douces

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

Les pistes cyclables

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

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

1. Diagnostic et état actuel du site

c. Description du site

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

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

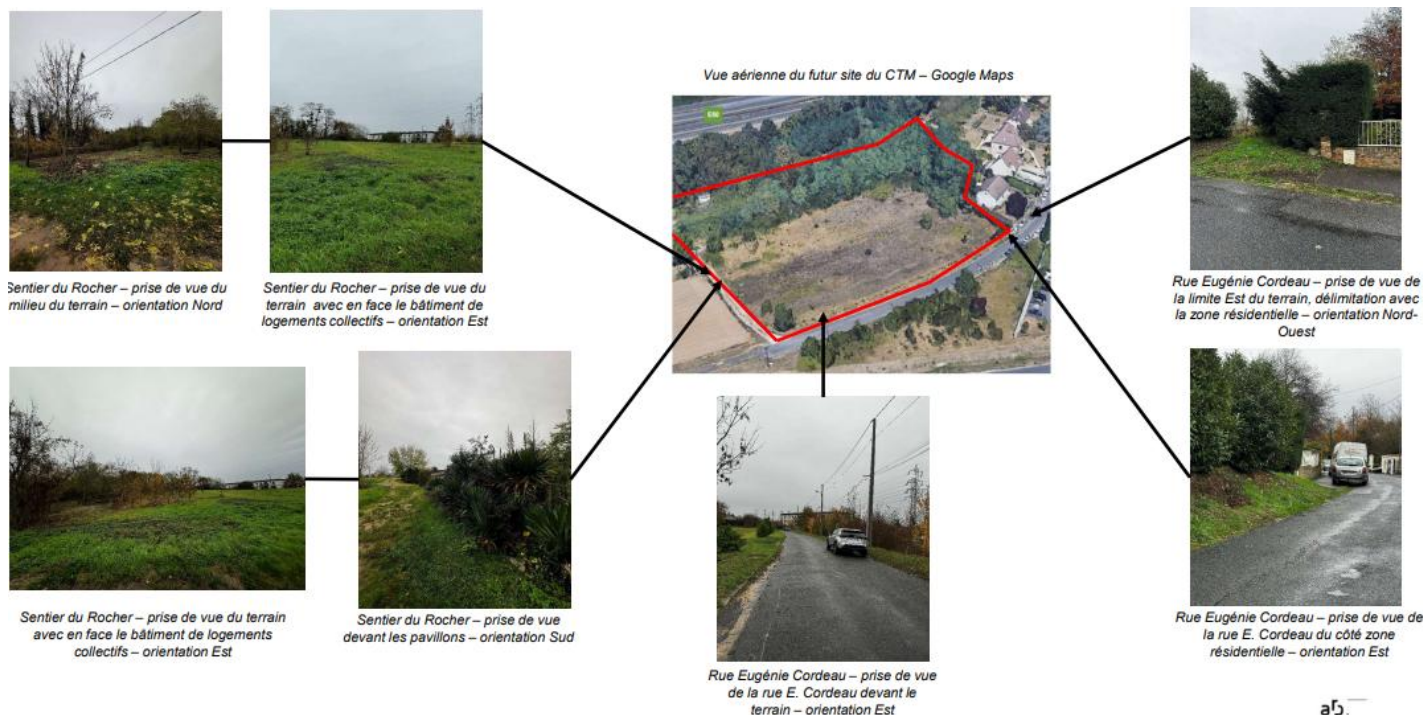
Cependant, la topographie est moins marquée sur la partie sud du site.

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

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

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

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



1. Diagnostic et état actuel du site



d. Contraintes et éléments techniques à prendre en compte

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

Réglementation biodiversité

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

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

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

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



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

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

Réglementation thermique

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

1. Diagnostic et état actuel du site

d. Contraintes et éléments techniques à prendre en compte

Les servitudes

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

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

Leurs effets ne sont pas incompatibles avec le projet.

Nuisances et risques

Le site est exposé à des infrastructures routières :

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

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

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

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

Les équipements publics ou collectifs sont autorisés.

Exposition au bruit :

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

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

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

A noter que le territoire de Villebon-sur-Yvette est situé en zone de sismicité 1, où le risque est faible.

Une sensibilité très faible de remontée de nappe est constatée.

2. Objectifs et intentions du projet

a. Objet et programme du projet

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

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

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

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

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

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

2. Objectifs et intentions du projet

a. Objet et programme du projet

Généralités :

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

Performance énergétique :

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

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

Gestion des eaux pluviales et Imperméabilisation des sols :

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

Biodiversité :

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

Qualité de l'air :

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

Réemploi :

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

2. Objectifs et intentions du projet

a. Objet et programme du projet



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

a. Dessertes, accessibilité et sécurité

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

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

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

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

b. Insertion dans le site

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

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

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

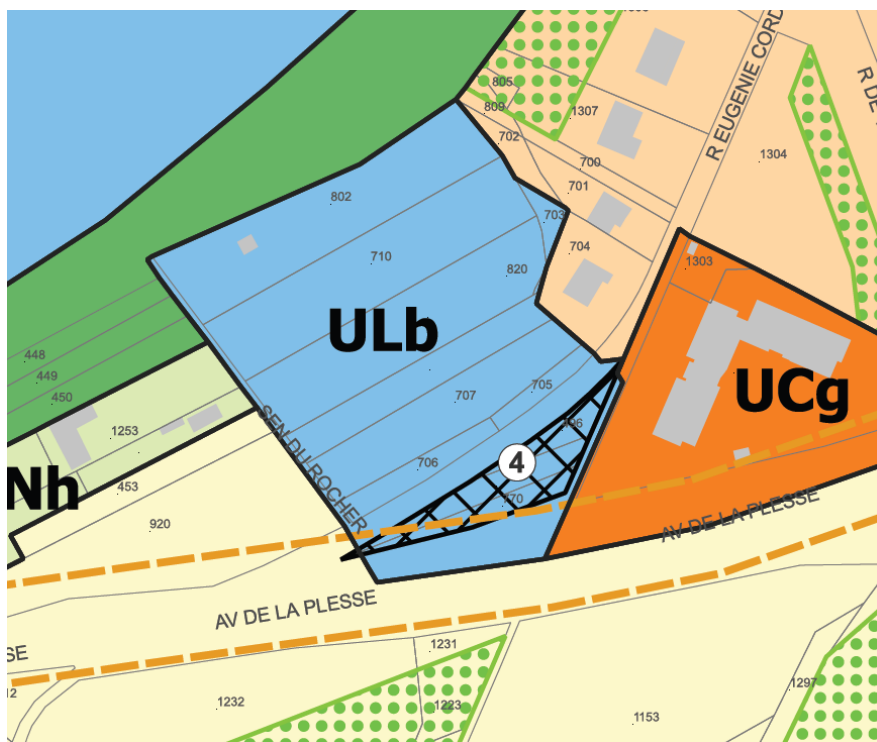
Ainsi, le projet s'insère dans son environnement de transition urbaine et ouvert sur les espaces agricoles et naturels présents dans le secteur.

4. La traduction réglementaire

a. Dispositions réglementaires graphiques

Le site est classé en zone ULb avec un règlement spécifique permettant la réalisation du projet. La partie sud en limite de la RD 59 est classée en zone A, et est concernée par une bande de recul imposée par le conseil départemental en vue d'un élargissement éventuel de la voie inscrit dans le Schéma directeur de la Voirie Départementale 2020.

Le plan de zonage



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

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

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

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

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

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

II. Secteur Courtabœuf

L'article L111-6 du code de l'urbanisme prévoit qu'« 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 du Code de la Voirie routière) et des déviations (articles L 152-1 et L 152-2 du code de la voirie routière) ; 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 code de l'urbanisme, 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.**

L'opération d'extension du parc d'activités de Courtabœuf (Courtabœuf 8) est concernée par les dispositions de l'article L111-6 du fait de sa proximité avec des voies classées à grande circulation par décret n°2009-615 du 3 juin 2009, fixant la liste des routes à grande circulation :

- l'autoroute A10, protégée par une bande de 100 m de part et d'autre l'axe de la voie,
- les routes départementales RD 118 et RD 59, protégées par une bande de 75 m de part et d'autre l'axe de la voie.

Au regard de principes d'aménagement et d'insertion spécifiques qui garantissent la qualité architecturale, urbaine, paysagère, la sécurité, et la prise en compte des nuisances, les **bandes d'inconstructibilité imposées par l'article L111-6 ont été réduites afin de proposer un aménagement urbain pertinent et en cohérence avec les schémas supra-communaux qui encadrent le développement de Courtabœuf 8** (notamment le Schéma directeur de développement de Courtabœuf et le Schéma stratégique de l'offre économique de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay).

Dans le cadre de la procédure de révision allégée, les orientations et le programme d'aménagement sont ainsi réactualisés à l'aune du nouveau périmètre d'études et des enjeux actuels au sein de Courtabœuf 8.

1. Diagnostic et état actuel du site

a. Localisation du site

D'une superficie d'une cinquantaine d'hectares, le site de projet est localisé au Sud de Villebon-sur-Yvette, en limite de la commune de Villejust, sur le secteur Est de l'ensemble du parc d'activités de Courtabœuf. Implanté à proximité immédiate des grands axes routiers, ferroviaires et aériens, le secteur se caractérise par sa position géostratégique.



Au Nord-est, le site est bordé par le chemin des Casseaux en limite de l'espace naturel dit des buttes du Hurepoix, qui s'étend de la forêt départementale du Rocher de Saulx jusqu'au Bois des Gelles à Villebon-sur-Yvette.

Au Sud-est, le site est bordé par l'avenue de la Plesse (RD 59) en limite des emprises déjà aménagées des premières opérations d'extension du parc d'activités de Courtabœuf, mais également de celle de l'équipement du Grand Dôme et des installations de TéléDiffusion de France (TDF) qui font l'objet d'une ouverture à l'urbanisation.

Au Nord-ouest, le site est bordé par l'autoroute A10 dont les voies ont été réalisées « en tranchée ». Au-delà de cet axe de desserte majeure à l'échelle nationale, s'étend la partie historique du le parc d'activités de Courtabœuf qui constitue un ensemble bâti à vocation économique compacte.

1. Diagnostic et état actuel du site

a. Localisation du site

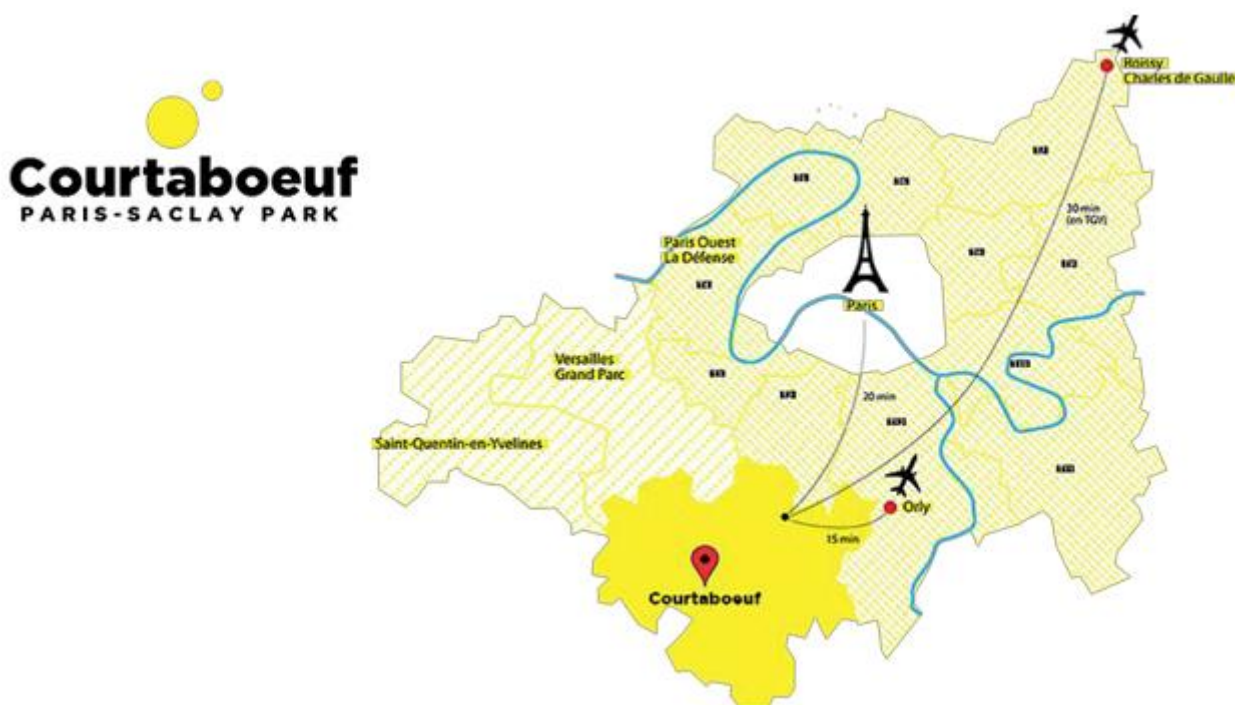
Au Sud-ouest, le site est bordé par la rue d'Orsay (RD 118) qui longe les emprises des installations de TéléDiffusion de France (TDF), une partie des emprises déjà aménagées des premières opérations d'extension du parc d'activités de Courtabœuf, ainsi qu'une zone déjà occupée par des bâtiments et activités à l'interface du rond-point de la Brûlerie.

Au Sud de la RD 118, le site est bordé par la zone d'activités dite de Courtabœuf 7 (où est notamment implantée l'usine d'incinération de Villejust, qui assure l'incinération des déchets des 21 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 à Villejust s'inscrit dans le prolongement Est de cet ensemble.

1. Diagnostic et état actuel du site

b. Le parc d'activités de Courtabœuf : « Courtabœuf Paris-Saclay Park »

Situé à proximité de l'aéroport d'Orly, accessible par l'autoroute A10 et la N118, et desservi par un réseau de transport connecté au hub de Massy, le parc d'activités de Courtabœuf dispose d'une localisation idéale pour les entreprises qui souhaitent se développer au plan national et international.



Le Parc de Courtabœuf, dénommé depuis peu « Courtabœuf Paris-Saclay Park », est l'un des pôles économiques les plus importants de la région Île-de-France. Ce parc d'activités, situé sur les communes des Ulis, Villebon-sur-Yvette et Villejust, s'étend sur 376 hectares. Plus de 1 200 entreprises y sont recensées et emploient près de 24 000 personnes. Environ 12 000 visiteurs par jour sont comptabilisés.

Construit par tranches successives d'aménagement, ce parc d'activités est référencé comme l'un des pôles économiques les plus importants de la région Île-de-France, composé d'un tissu d'entreprises riche et diversifié.

Créée à partir des années 1960 dans le cadre de la création d'une zone à urbaniser en priorité (ZUP) de Bures-Orsay, désormais devenue la ville des Ulis, la zone d'activités de Courtabœuf devait permettre d'accueillir un nouveau bassin d'emplois de proximité. L'aménagement fut initié par les communes d'Orsay et de Bures-sur-Yvette via une société d'économie mixte, la « SAMBOE » (Société d'Aménagement de Bures-Orsay et d'Équipement en Essonne), qui procéda à l'expropriation des terres agricoles du plateau pour la construction d'un parc industriel sur le territoire d'Orsay/les Ulis, puis de Villebon-sur-Yvette et de Villejust.

Rapidement, de nombreuses entreprises sont séduites par l'exceptionnelle situation géographique de Courtabœuf située, mais surtout par l'une des plus grandes densités de « matière grise » de France.

1. Diagnostic et état actuel du site

b. Le parc d'activités de Courtabœuf : « Courtabœuf Paris-Saclay Park »

L'année 1967 marque le début des implantations des premières entreprises sur le secteur, qui se poursuivent encore aujourd'hui au fil des opportunités foncières et des projets d'extensions.

Dès 1999, les communes des Ulis, de Villebon-sur-Yvette et de Villejust s'associent au moyen d'une coopération intercommunale pour le développement du parc d'activités via l'agence « Courtabœuf Développement », devenue le 31 décembre 2006 le Syndicat mixte Courtabœuf Développement.



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 de bureaux « haut de gamme », ce qui rend les négociations avec les investisseurs économiques peu concluantes.

Parallèlement, les réflexions sur le développement d'un pôle d'envergure européenne sur le Plateau de Saclay avancent et aboutissent en mars 2009 à la définition d'un périmètre d'Opération d'Intérêt National qui s'étend de Massy à Versailles-Satory, en 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, est notamment de redynamiser le pôle d'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 développer des moyens adaptés à l'ambition sur ce territoire

1. Diagnostic et état actuel du site

b. Le parc d'activités de Courtabœuf : « Courtabœuf Paris-Saclay Park »

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 nos jours : un renouveau économique en cours

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 qui s'inscrivent dans les orientations de documents supra-communaux tels que le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) et l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay.

Les opérations prévoient la réalisation d'un parc d'activités tertiaires constitué essentiellement de bureaux, ainsi que des bâtiments d'accompagnement (restauration, hôtellerie, etc.). L'objectif est de développer des activités qui contribueront au développement d'emplois pour des actifs de qualifications diverses en provenance du territoire et sur les communes voisines.

1. Diagnostic et état actuel du site

c. Un ancrage fort au sein d'un système de développement local

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. Au sein de la Métropole du Grand Paris, Courtabœuf constitue l'un des secteurs identifiés pour le développement de l'innovation à l'échelle régionale et internationale dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay. Ce grand territoire d'envergure régionale, servant d'appui au développement du Plateau de Saclay, est le socle d'un système de synergies territoriales organisé autour de grands pôles d'activités économiques et/ou de recherches dont fait partie l'ensemble du parc de Courtabœuf.

Extrait du Schéma de développement territorial adopté par le Conseil d'administration de l'Etablissement Public Paris-Saclay le 13 janvier 2012,

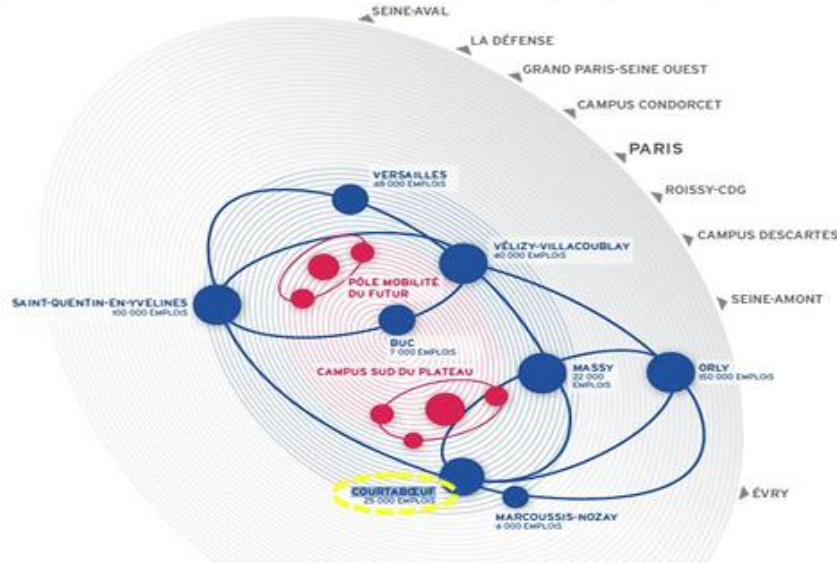


La couronne des zones d'activité

C'est à cette échelle que s'applique l'objectif de diffusion de l'innovation ouverte par une intensification des relations entre les acteurs économiques et par une meilleure valorisation du potentiel scientifique et technologique du cœur du territoire. C'est dans cette couronne que devra être accueillie une part essentielle des nouvelles entreprises attirées par le cluster ou créées en son sein. Cela suppose la construction d'une identité commune, une visibilité internationale partagée et la mise en cohérence d'une offre territoriale (immobilier d'entreprise, transports, services partagés, conditions d'accueil des salariés) de haute qualité.



**Le cœur du territoire, tourné vers
la recherche et développement**



1. Diagnostic et état actuel du site

d. L'extension « Courtabœuf 8 »

L'urbanisation du secteur aujourd'hui dénommé « Courtabœuf 8 » se révèle relativement ancienne et éparse. Ce site connaît une première phase de construction au cours du XXème siècle avec l'implantation des activités de Paris PTT qui assure la couverture radiophonique de Paris à proximité de l'ancienne ferme de la Plesse. Plus tard, l'Office de radiodiffusion-télévision française (ORTF) puis TéléDiffusion de France (TDF) poursuivront ces activités de radiodiffusion.

A l'époque de TDF - toujours propriétaire d'une partie des emprises foncières du secteur - un complexe de loisir est édifié en 1968 sur la partie Nord-est du secteur jusqu'à son démantèlement vers 1999. Au début des années 1990, quelques locaux d'activités viennent également s'implanter autour du rondpoint de la Brûlerie en face de l'actuelle Déchèterie-Ressourcerie SIOM de Villejust.

A cette même période, le secteur accueille le chantier d'envergure d'un grand équipement adapté à des compétitions sportives internationales, « Le Grand Dôme – Villebon – Paris Sud », dans le cadre des Jeux de la Francophonie de 1994. Ce projet porté par le Département de l'Essonne s'accompagne quelques années plus tard de la construction d'un refuge animalier en bordure de l'autoroute A10.

La nouvelle phase d'urbanisation de Courtabœuf 8 se concrétise dès 2010 par le dépôt de deux demandes de permis d'aménager. Depuis cette date, plusieurs demandes de permis de construire ont été accordées ayant permis à ce jour la construction d'environ 70 884,05 m² occupés de surface de plancher dédiés aux activités économiques. Des projets de construction sont actuellement en cours d'études et/ou de construction.

Le 28 juillet 2018, le Conseil municipal de Villebon-sur-Yvette a souhaité engager une procédure de révision allégée de son Plan Local d'Urbanisme afin de finaliser l'urbanisation de ce secteur à vocation économique situé en extension du parc d'activités de Courtabœuf. L'ouverture à l'urbanisation des terrains de TéléDiffusion de France (TDF) doit permettre de finaliser le projet d'extension prévu, tel qu'il était déjà acté dans les précédentes versions du PLU. L'objet de cette révision allégée est également de mieux encadrer le développement économique de ce secteur.

Le Schéma directeur d'aménagement de Courtabœuf, approuvé par la Communauté d'agglomération Paris-Saclay le 20 février 2019, rappelle que cette extension est nécessaire au parachèvement du projet de parc, notamment en réponse aux besoins fonciers identifiés pour le développement d'activités économiques mixtes industrielles et tertiaires.

1. Diagnostic et état actuel du site

e. Environnement physique et paysage

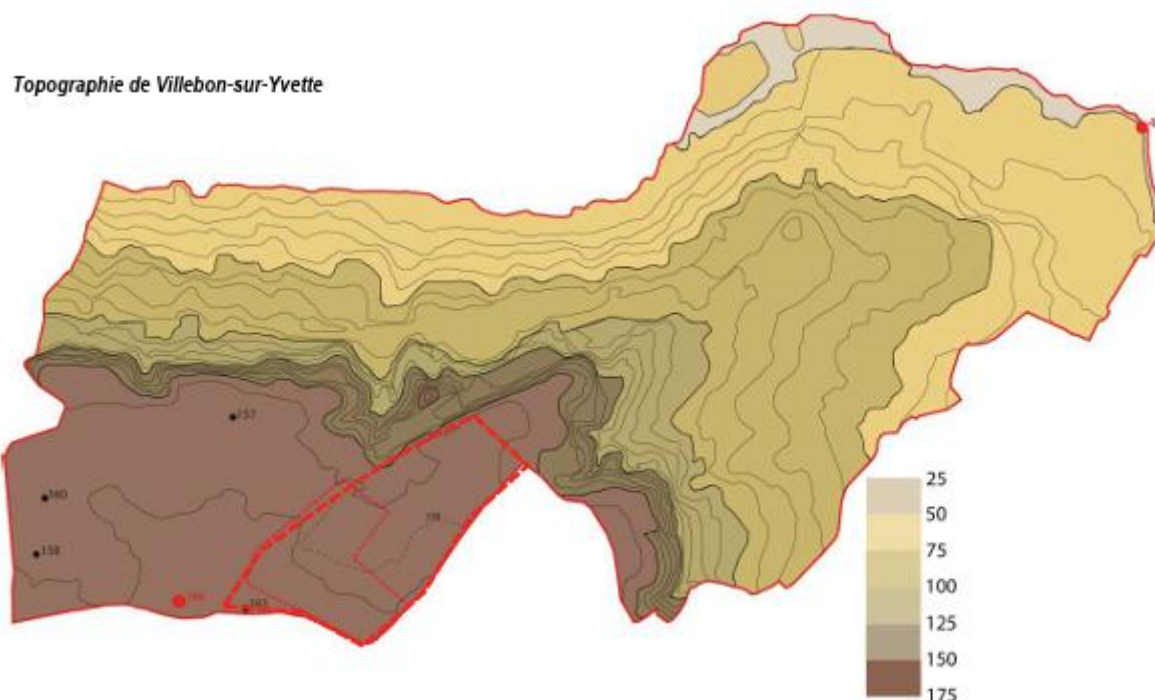
La topographie du site

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'activités 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 Saulx-les-Chartreux et de 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-sur-Yvette, 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



1. Diagnostic et état actuel du site

e. Environnement physique et paysage

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 forme 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 les confins du plateau de la Beauce vers l'ancienne province du Hurepoix désormais intégrée 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.

Long 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



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. Néanmoins, des études de sol ont mis en évidence l'existence de **deux zones humides d'une superficie cumulée d'environ 15 000 m²** identifiées et protégées par arrêté préfectoral n°2014.PRÉF.DRCL/BEPFI/SSPILL/175 du 21 mars 2014.

1. Diagnostic et état actuel du site

f. Perceptions et occupations du site de Courtabœuf 8

Un site en lien avec les activités et des équipements limitrophes.

Le site d'étude s'inscrit dans la continuité de la partie historique du parc d'activités de Courtabœuf, le long de l'A10, de la RD 59 et de la RD118. Il est encadré par des occupations très hétérogènes au sein des extensions voisines du parc d'activités à Villejust :

- des espaces naturels et agricoles au Sud et au Nord-est :
 - les espaces agricoles de Villejust encerrent la partie Sud du site,
 - des milieux boisés, constituant un massif de plus de 100 ha, ceinturent la partie Nord-Est.
- une infrastructure routière au Nord-ouest : emprises de l'autoroute A10.
- des emprises à vocation économique notamment commerciale qui marquent la limite Sud-est du périmètre :
 - un linéaire de restaurants implantés le long de la RD 118 côté Villejust (Poivre Rouge, Table à pizza, etc.),
 - un hôtel-restaurant Campanile côté Villejust,
 - un parc d'activités diversifié (bureaux et locaux mixtes) : parc d'activités de l'Océane et parc d'activités des 2 lacs à Villejust,
 - une usine de collecte et d'incinération de déchets gérée par le Syndicat Intercommunal des Ordures Ménagères de la Vallée de l'Yvette (SIOM).



Le secteur de développement étudié est en contact direct avec espaces agricoles localisés sur le territoire de Villejust. Malgré les 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 d'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'étude.

1. Diagnostic et état actuel du site

f. Perceptions et occupations du site de Courtabœuf 8

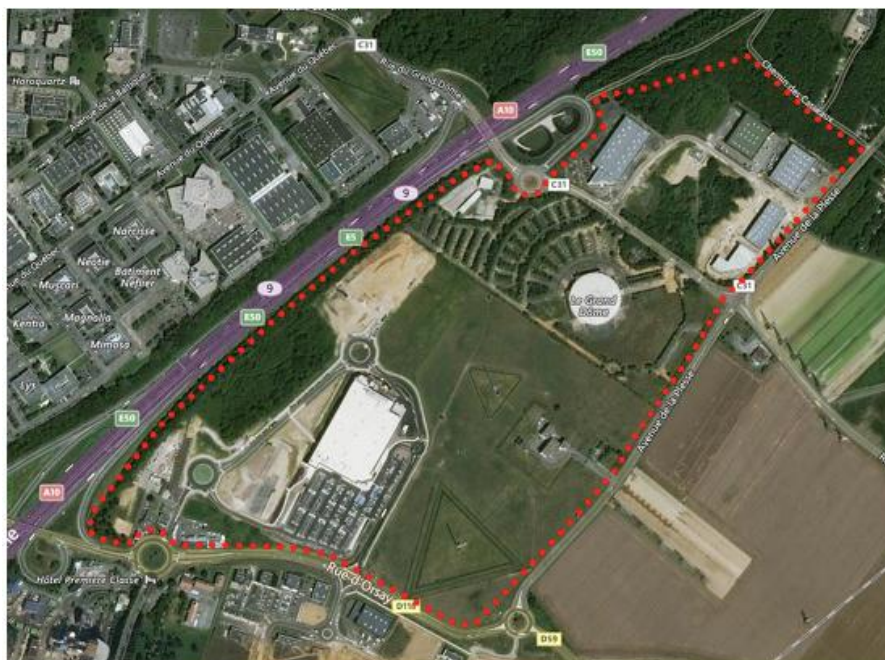
Un site hétérogène en cours de structuration.

Courtabœuf 8 est à ce jour caractérisé par une urbanisation disparate. Au Nord-est, entre A10 et la RD59, un ensemble de bâtiments mixtes à usage d'activités est en voie d'achèvement permettant déjà l'accueil d'entreprises sur environ 29 000 m² de surface de plancher. Au centre du site, se dresse l'équipement du Grand Dôme récemment acquis par la Fédération française de Judo et disciplines associées. Plus au Sud, les terrains des installations de TDF sont quant à eux marqués par des antennes de grande taille qui imposent la libération du sol.

Au Sud-ouest du site, le long de la RD 118, sont visibles les constructions du siège social et magasin de vente de Costco France, ainsi que quelques bâtiments anciens accueillant des activités principalement de services (station de lavage automobile, location automobile, etc.).

Enfin, le long de l'A10, à l'arrière de l'équipement du Grand Dôme, le site est marqué par la présence d'un ancien chenil animalier aujourd'hui à l'abandon. Cette partie du site doit être traversée à terme par une voie de desserte reliant la RD 118 à la rue du Grand Dôme (prolongement de l'avenue Saint-Pierre-et-Miquelon).

La transition entre le site d'étude et les infrastructures de déplacements (A10, RD 118 et RD 59) ne sont pas complètement traitées. Si les abords de l'A10 et de la RD 118 ont fait l'objet d'une précédente étude urbaine permettant de définir des marges de recul et des profils d'aménagement, ce n'est pas le cas de la RD 59. La présente étude urbaine dite « d'entrée de ville » a pour objet de redéfinir les marges de recul à l'aune de l'ouverture à l'urbanisation des emprises de TDF, mais également afin de mettre en cohérence l'ensemble desdites marges à l'échelle du périmètre global de l'extension du parc d'activités de Courtabœuf (Courtabœuf 8). Des marges de recul vis-à-vis de l'axe de la RD 59 seront ainsi créés afin de traiter la transition entre la zone urbanisée, la voirie et l'espace agricole voisin. Les marges de recul existantes le long de la RD 118 seront également retravaillées et étendues dans un souci de mise en cohérence du linéaire de façade du parc d'activités villebonnais.



Courtabœuf 8 dans son environnement proche

1. Diagnostic et état actuel du site

f. Perceptions et occupations du site de Courtabœuf 8



Entrée du parc d'activités en face du rond-point de la Brûlerie



Centre émetteur TDF de Villebon-sur-Yvette construit en 1934



Siège social et magasin-entrepôt COSTCO France



Construction en cours et achevées de bâtiments d'activités tertiaires : illustration du siège social du groupe de distribution pharmaceutique TFDIS



Bâtiments neufs à usage mixte bureaux-activités le long de la RD 59



Ancien refuge animalier

1. Diagnostic et état actuel du site

f. Perceptions et occupations du site de Courtabœuf 8

Un espace de développement à l'écart des habitations mais au cœur du bassin d'emplois

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, le parc d'activités La Bretèche ainsi que le parc d'activités 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.

En ce qui concerne la commune de Villejust dont le territoire est limitrophe au site d'étude, 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)

-  Secteurs résidentiels
-  Courtabœuf 8

1. Diagnostic et état actuel du site

g. Des solutions de mobilité diversifiées et une desserte routière de premier ordre

En termes de desserte routière, la situation de Courtabœuf 8, 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 améliorent encore l'accès et la desserte du site. A proximité immédiate, le Département de l'Essonne, dans le cadre d'un Contrat de plan État-Région 2015-2020, a engagé un chantier de réaménagement des diffuseurs routier des Ulis et de Mondétour, ce qui permettra d'améliorer et de sécuriser la desserte du parc d'activités de Courtabœuf tout en fluidifiant les échanges avec la RN118. Parallèlement, plusieurs offres de transports en commun sont existantes et de nouvelles solutions de mobilités douces sont en cours d'aménagement ou en réflexion.

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.

Extrait de la carte du trafic routier en Essonne en 2016 – Département de l'Essonne



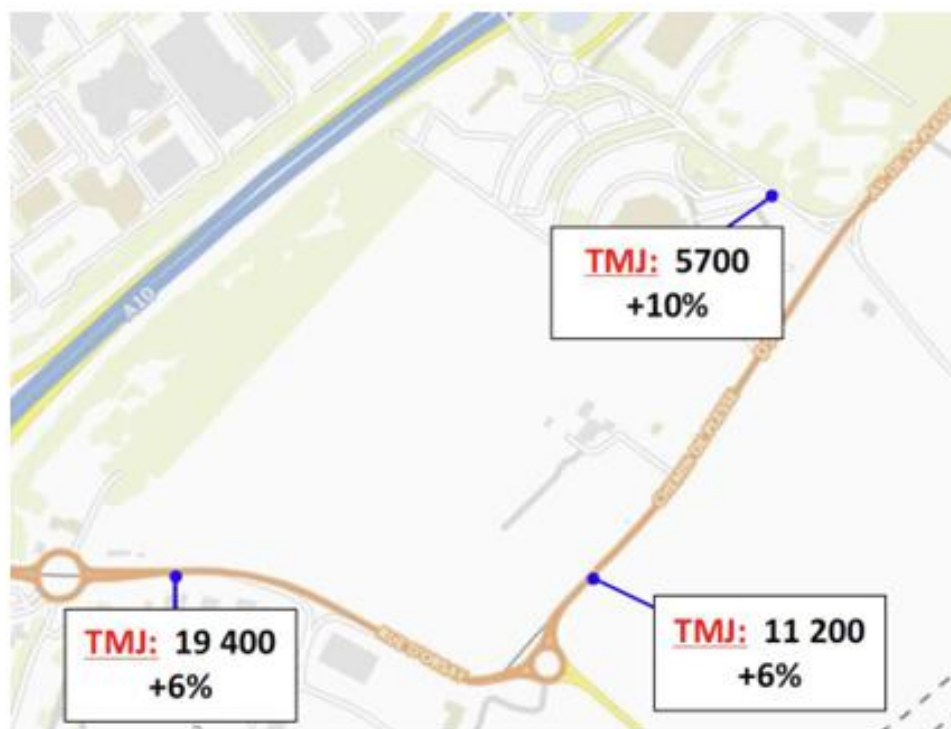
L'analyse des trafics et des flux sur le secteur de Courtabœuf 8 a été approfondie dans le cadre d'une récente étude de circulation réalisée par le cabinet CDVIA en 2019. Elle vise à prendre en compte les constructions existantes de Courtabœuf 8, et les aménagements qui découleront de l'évolution du Plan Local d'Urbanisme. Cette étude permet d'évaluer les incidences fonctionnelles sur les accès existants et notamment les différents carrefours de la RD59 et la RD118.

1. Diagnostic et état actuel du site

g. Des solutions de mobilité diversifiées et une desserte routière de premier ordre

Cette étude a permis de mettre en évidence les incidences suivantes :

- une augmentation de 6% du trafic moyen journalier sur la RD 118 par rapport à l'état actuel (ce qui correspond à plus de 1 000 UVP1/jour supplémentaires),
- une augmentation de 6% du trafic moyen journalier sur la RD 59 (+650 UVP/jour),
- une augmentation de 10% du trafic moyen journalier sur la rue du Grand Dôme (+500 UVP/jour),



Trafic Moyen Journalier (TMJ) futur avec les projets prévus par la révision du PLU (CDVIA)

Afin de limiter les effets de l'augmentation de trafic générée par les projets découlant de la révision allégée du PLU, plusieurs solutions sont néanmoins à l'étude par la collectivité à savoir :

- une modification (rééquilibrage) des temps de cycles des feux (phasage) sur le carrefour du Grand Dôme afin de donner plus de temps de vert à la RD 59 et à la route de Villebon, notamment en cas d'évènement au Grand Dôme,
- un accès au Grand Dôme et aux emprises TDF en tourne-à-droite uniquement sur la RD 59, avec un STOP sur les deux sorties,
- l'aménagement d'un bypass au sud sur le giratoire permettant de fluidifier le mouvement ouest vers Est (continuité RD 118) en heure de pointe,

1. Diagnostic et état actuel du site

g. Des solutions de mobilité diversifiées et une desserte routière de premier ordre

- l'augmentation de la largeur de l'anneau de circulation sur le giratoire RD 59/RD 118 compensée par une diminution de la taille de l'îlot central, ainsi que la création de surlargeurs sur les entrées/sorties de la RD 118. Ces aménagements permettraient la circulation sur 2 files sur ce carrefour, améliorant significativement sa capacité,
- l'élargissement de l'entrée et de la sortie de la RD 118 dans le sens Est vers ouest sur le giratoire avec les avenues Saint-Pierre-et-Miquelon et des Deux Lacs. Cet aménagement permettra la circulation sur 2 voies à l'intérieur du giratoire, qui est suffisamment largement dimensionné pour permettre cette circulation.

Sous réserve de ces aménagements, de la poursuite du développement des offres de transports en commun et de la poursuite du développement de solutions de mobilités douces, l'étude précise que les conditions de trafic demeureront satisfaisantes aux heures de pointe, avec une nette amélioration sur le giratoire RD 59/RD 118.

Un certain nombre de travaux ont d'ores-et-déjà été réalisés ou sont programmés sur le secteur afin d'améliorer la desserte du parc d'activités de Courtabœuf :

Projets réalisés :

- Le réaménagement de bretelles autoroutières permettant l'accès de l'A10 en direction de Paris,
- La construction d'un nouveau pont à double voies, au niveau du grand Dôme, en lieu et place du pont mono-voie détruit ; et la création des bretelles d'accès et de sortie permettant des échanges directs avec l'A10 pour les usagers en provenance ou en direction du Sud,
- La réalisation d'une voie dédiée aux bus sur un tronçon de l'autoroute A10, (3,3 km, depuis la bretelle d'accès de la RD118 jusqu'au carrefour giratoire donnant accès à la gare Massy-Palaiseau),
- L'aménagement des entrées et sorties de la ZAC de Courtabœuf 9 sur la RD 118,
- La réalisation de circulations douces et la mise en accessibilité de la traversée piétonne de la RD 118.

Projets en cours :

- Le réaménagement des diffuseurs routier des Ulis et de Mondétour, ce qui permettra d'améliorer et de sécuriser la desserte du parc d'activités de Courtabœuf tout en fluidifiant les échanges avec la RN 118,
- L'ouverture de l'avenue d'Ouessant sur la RD 59.

Projets programmés :

- L'aménagement du rond-point dit des Vaches,
- L'élargissement de la RD118 ? o L'aménagement du carrefour de la rue du Grand Dôme et de la RD 59,
- Le doublement de la RD 59.
- L'étude de nouveaux aménagements en lien avec les services de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay et du Département de l'Essonne.

Le secteur d'étude s'inscrit ainsi dans un environnement viaire très structurée, où l'accessibilité a été optimisée et continue à l'être.

1. Diagnostic et état actuel du site

g. Des solutions de mobilité diversifiées et une desserte routière de premier ordre

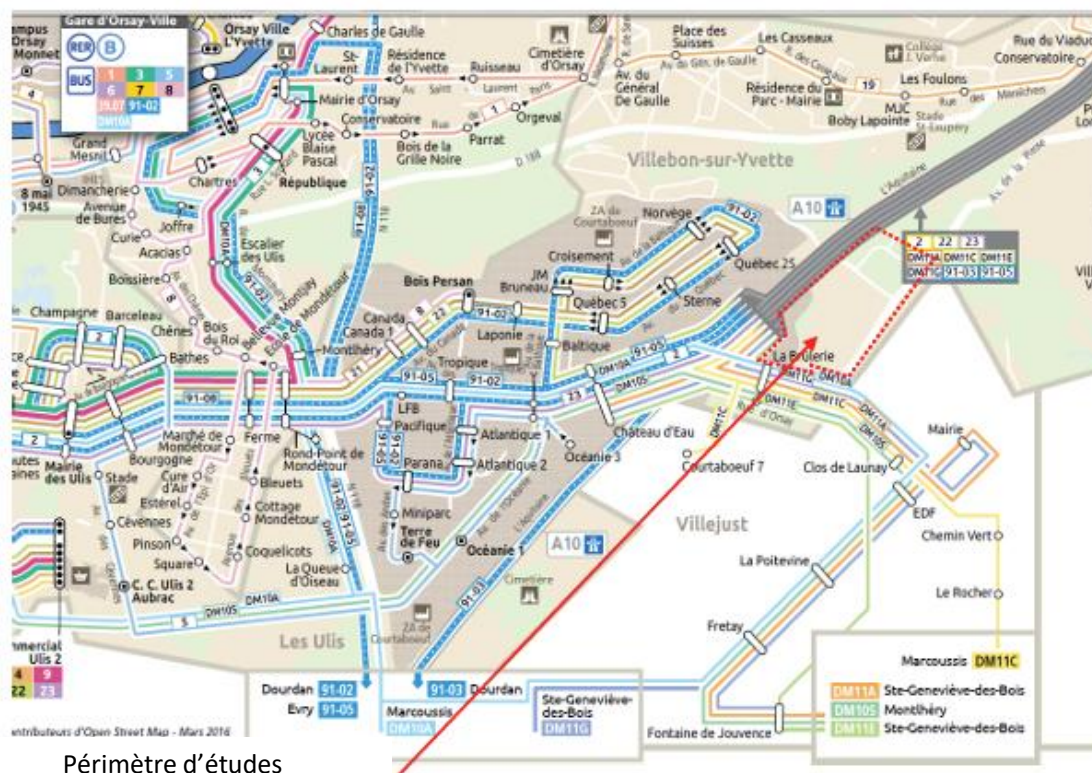
La desserte en transports en commun

La desserte de la commune par les transports en commun est assurée par plusieurs lignes régulières de bus (voir schéma et tableau ci-dessous), assurant un rabattement vers les gares RER les plus proches (Massy-Palaiseau, Palaiseau et Orsay) et les zones d'emplois à proximité (Z.I de Marcoussis, Centre commercial des Ulis, Parc d'activités de Courtabœuf, etc.).

Le parc d'activités de Courtabœuf est aujourd'hui desservi par un système de liaisons routières efficaces ainsi que par 14 lignes régulières de bus :

- lignes Express (Albatrans 91.02, 91.03, 91.05) assurant les liaisons vers et depuis Orsay, Massy, Dourdan et Evry,
- 9 lignes structurantes (2, 8, 21, 22, 23, DM11A, DM11C, DM 11E, DM11G) assurant les liaisons locales vers et de puis les Ulis, Orsay, Massy, Villejust, Nozay, Marcoussis et Montléhy,
- 1 ligne Noctilien (N122) assurant la liaison Saint-Rémy – Châtelet avec un arrêt situé à proximité du rond-point de Mondétour,
- 1 ligne de transport à la demande « Chronopro Courtabœuf ».

Extrait du plan de réseaux du secteur Ouest, STIF, mars 2016



Dans le cadre des réflexions menées en faveur du renforcement des transports collectifs sur le secteur, une démarche de co-construction de la desserte en transports a été initiée. Une mission d'assistance à la maîtrise d'ouvrage a été lancée dans le courant du 1er trimestre 2019 par la communauté d'agglomération afin de repenser la desserte de Courtabœuf depuis les pôles extérieurs.

1. Diagnostic et état actuel du site

g. Des solutions de mobilité diversifiées et une desserte routière de premier ordre

Parallèlement, une démarche intitulée « Move in Saclay » a été créée en 2018 pour répondre aux mieux aux besoins de mobilités actuels et à venir au sein du parc d'activités de Courtabœuf, et plus largement à l'échelle du territoire Paris-Saclay. Cette démarche s'est construite sur la nécessité d'améliorer l'expérience de mobilité des usagers du territoire ; ceux qui y travaillent, y étudient, y habitent, via un programme conçu comme laboratoire des mobilités innovantes et durables capable de faire référence en Europe.

Le programme de cette initiative s'appuie sur des projets existants dans les domaines des véhicules autonomes, des nouvelles mobilités, des infrastructures de transport, permettant ainsi de les coordonner et de leur donner de la visibilité.

L'offre alternative de déplacements qui émerge pourrait notamment s'appuyer sur :

- des navettes internes privées ou un système de transport à la demande, souhaités par les entreprises pour desservir notamment le temps du midi les polarités du « Cœur de parc » et du Grand Dôme,
- un maillage de liaisons douces plutôt orienté Nord-Sud (maillage complémentaire) et une qualité des espaces dédiés aux piétons au sein des pôles de services.

A l'échelle de Courtabœuf 8, l'étude de déplacements menée en début d'année 2019 par CDVIA abonde dans le sens des démarches de projet déjà engagées par les collectivités. En effet, l'étude préconise le renforcement des transports en commun via :

- l'association des itinéraires ; sens aller/retour identique toute la journée ;
- la réduction de la dizaine de lignes de bus desservant le parc en 4/5 lignes de bus structurantes cadencées ; à une ligne de bus correspondrait un secteur desservi depuis/vers Massy ;
- l'aménagement complémentaire de lignes Express, ou de navettes locales est en cours d'étude.

Les circulations douces

Plusieurs itinéraires maillent le territoire de Villebon-sur-Yvette et notamment le site d'études qui est inclus dans le schéma des circulations douces de la communauté d'agglomération de la Communauté Paris-Saclay.

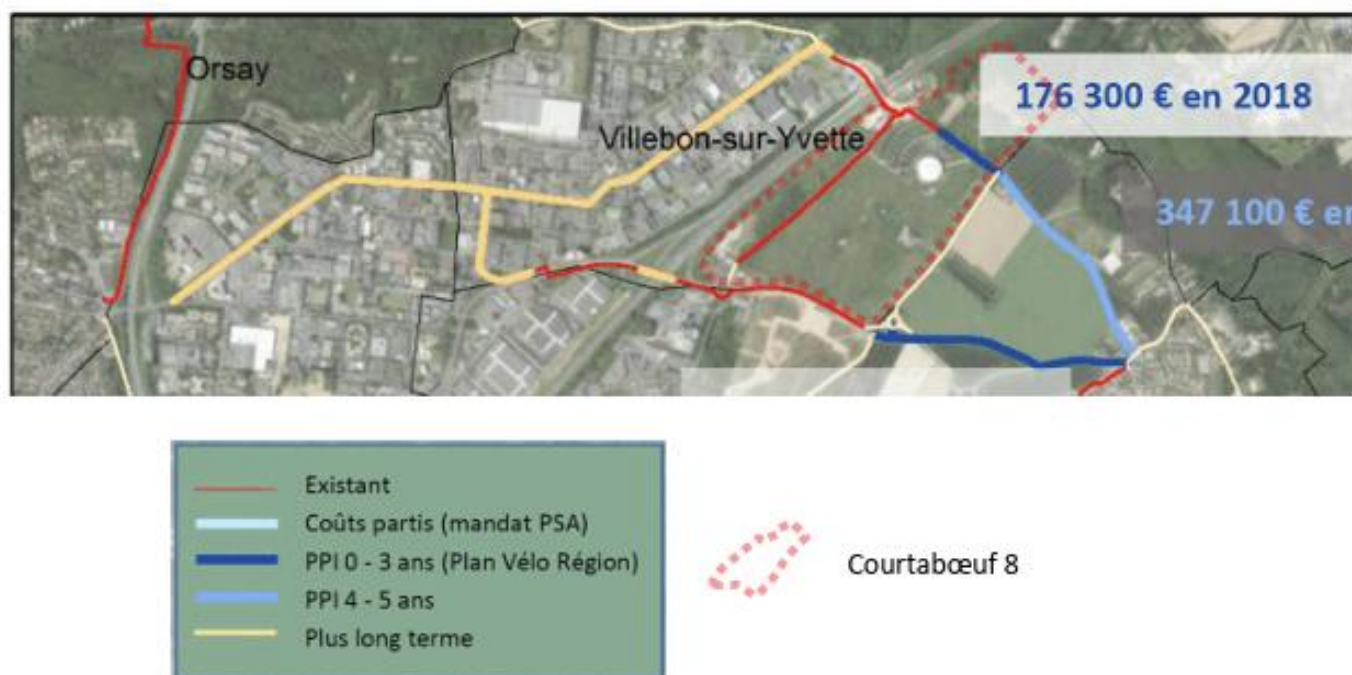
Des pistes cyclables ont été réalisées le long de certains axes de Courtabœuf 8. Les aménagements se poursuivent afin de faciliter et de sécuriser les mobilités. Les aménagements cyclables de la rue du Grand Dôme ont été achevés au printemps 2019. A termes les réseaux cyclables de Courtabœuf 8 seront connectés avec ceux existants le long de la RD118 à Villejust, et plus largement à ceux de Courtabœuf et du territoire communautaire.

Le schéma de circulations douces approuvé le 27 juin 2018 par la Communauté d'agglomération Paris-Saclay acte d'autres itinéraires cyclables prévus au sein et autour du site d'étude tels que représentés ci-après :

1. Diagnostic et état actuel du site

g. Des solutions de mobilité diversifiées et une desserte routière de premier ordre

Extrait du schéma directeur des circulations douces de la communauté d'agglomération Communauté de Paris-Saclay, approuvé le 27 juin 2018, « Itinéraires : Boucles du Hurepoix et Courtabœuf » :



1. Diagnostic et état actuel du site

h. 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, avec une marge d'inconstructibilité de 100 m de part et d'autre son axe,
- la RD 118, avec une marge d'inconstructibilité de 75 m de part et d'autre son axe,
- La RD 59, avec une marge d'inconstructibilité de 75 m de part et d'autre son axe,

Les réflexions et intentions d'aménagement le long de ces voies, objet de la présente étude, permettent de diminuer ces largeurs inconstructibles en proposant les mesures d'intégration urbaine, paysagères, architecturales, fonctionnelles et de réduction des nuisances. Ces mesures sont déclinées dans les chapitres ci-après.

Aussi, et ce en conformité avec l'article L111-8 du code de l'urbanisme, une réduction des largeurs inconstructibles a été définie :

- sur l'A10 : au moins 76 m depuis l'axe autoroutier,
- sur la RD 118 : au moins 25 m depuis l'axe de la voie pour toutes nouvelles constructions,
- sur la RD 59 : au moins 25 m depuis l'axe de la voie pour toutes nouvelles constructions. Cette largeur de 25 m inconstructible inclut la marge de recul obligatoire de 15 m prévue au PLU pour l'élargissement de ladite voie par le Département de l'Essonne.

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, etc.). 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.

L'analyse détaillée des milieux est incluse dans le document de l'évaluation environnementale.

Le site d'étude est concerné par des zones humides ayant fait l'objet d'une identification et d'une protection par arrêté préfectoral n°2014.PRÉF.DRCL/BEPAFI/SSPILL/175 du 21 mars 2014. Ces zones humides d'une superficie cumulée de 14 885 m² sont prises en compte dans la rédaction du règlement du Plan Local d'Urbanisme afin de procéder à leur protection et leur mise en valeur. L'identification d'une extension de la zone humide principale ayant été menée sur les terrains à ouvrir à l'urbanisation, cette dernière fait l'objet de la même protection réglementaire.

Le site d'étude n'est concerné par aucune mesure de protection du patrimoine bâti (site inscrit ou classé). Le bâtiment historique de TéléDiffusion de France présente néanmoins un intérêt patrimonial et a été identifié comme un lieu à réhabiliter dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLU.

1. Diagnostic et état actuel du site

h. Contraintes et éléments techniques à prendre en compte

LA DESSERTE EN RÉSEAUX

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

Le réseau Eau Potable : géré et exploité par SUEZ – Eau France. Les eaux proviennent de l'usine de Morsang sur Orge et de Viry-Châtillon via deux réservoirs situés à Villebon-sur-Yvette. En 2016, les études sanitaires menées effectuées d'après les mesures de l'Agence Régionale de Santé (ARS) ont montrées que l'eau distribuée à Villebon-sur-Yvette est conforme aux valeurs limites réglementaires fixées pour les paramètres bactériologiques et physicochimiques analysé (Rapport annuel du délégataire 2016 conforme au décret 2005-236 du 14 mars 2005).

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 est partiellement desservi par les réseaux d'assainissement, les raccordements seront envisagés comme suit :

- **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 pompes de relevage sont proscrites.

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 pluviales 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. Les noues seront végétalisées et infiltrantes, selon les caractéristiques géotechniques des sols, et équipées de dispositifs anti-débordement (surverse dans le réseau EP).

1. Diagnostic et état actuel du site

h. Contraintes et éléments techniques à prendre en compte

Conformément aux prescriptions du Syndicat d'Aménagement Hydraulique de la Vallée De l'Yvette (SIAHVY), 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 surface de type noue, bassin à ciel ouvert ou chaussée réservoir, etc.

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 est assurée sur le parc d'activités 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 du domaine public/privé 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 nécessaires à la nature de l'activité.

- Réseaux de télécommunication - Fibre

Le parc d'activités est desservi par des réseaux de télécommunication sous les voies nouvelles à partir des réseaux existants. Pour les extensions de réseaux, notamment sur la partie nouvellement ouverte à l'urbanisation, ce réseau sera composé de génie civil (fourreaux ø 80 et ø 45, de chambres de tirage (L3T à LOT)) et de sous répartiteur installés jusqu'en limite de lot.

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

- **Energies renouvelables**

Le parc d'activités est situé à proximité immédiate de l'usine d'incinération d'ordures ménagère (SIOM) de Villejust et offre un potentiel certain de raccordement aux réseaux de production de chaleur urbain. Des incitations en ce sens ont été intégrées au Règlement du PLU (pièce 5 du dossier pièce 2 du dossier de révision allégée du PLU). L'évaluation environnementale met quant à elle en évidence un potentiel géothermique intéressant

1. Diagnostic et état actuel du site

h. Contraintes et éléments techniques à prendre en compte

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'aérodrome de Paris-Orly – Servitude T5,
- Servitudes relatives au Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Paris-Orly,
- 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 dont le détail est présenté dans le document de l'évaluation environnementale :

- **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.
- Le site est partiellement concerné par le **Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Paris-Orly** approuvé le 21 décembre 2012 par arrêté inter préfectoral n°2012/4046. Il est également concerné par le Plan de Gênes Sonores d'Orly approuvé le 30 décembre 2013 par arrêté interpréfectoral n°2013-3820.
- **Les principales sources de pollutions** sont 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).
- **Plusieurs risques naturels** sont connus sur le territoire de Villebon-surYvette (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.

1. Diagnostic et état actuel du site

h. Contraintes et éléments techniques à prendre en compte

Il est à 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 $< 0,7\text{m/s}^2$).

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. Aucun site identifié dans la base de données BASOL (Base de données sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués) n'est répertorié à proximité immédiate.

2. Objectifs et intentions du projet

a. Vocation et programme de l'opération

OBJECTIFS GÉNÉRAUX :

L'aménagement du site d'étude « Courtabœuf 8 » doit permettre de dynamiser et de conforter le rayonnement du parc d'activités de Courtabœuf, à travers un objectif de développement à la fois économique et qualitatif, portant sur 5 orientations :

- Assurer une complémentarité de l'offre économique à l'échelle du l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay, en poursuivant le développement des activités tertiaires et industrielles.
- Créer une polarité du parc de Courtabœuf en valorisant un équipement existant, le Grand Dôme de Villebon, et les activités des nouveaux occupants : la Fédération française de judo, jujitsu, kendo et disciplines associées.
- Proposer une offre d'emplois nouvelle répondant aux besoins identifiés. ☐ Profiler un nouveau paysage urbain en mettant en valeur les ressources naturelles existantes (zones humides et espaces boisés).
- Implanter un parc d'activités éco-responsable.

Le parc aura le souci d'une intégration au sein du contexte paysager existant. Les constructions projetées prendront en compte les principaux thèmes environnementaux à savoir :

- Le paysage : assurer une continuité avec le milieu naturel par une végétalisation adéquate, notamment sur le front urbain qui marque la transition avec les espaces naturels et agricoles.
- L'urbanisme et l'architecture : veiller à une homogénéité des bâtiments entre chaque parcelle, ainsi qu'à des architectures durables et vertueuses via des prescriptions et des recommandations.
- Les transports et les déplacements : favoriser les mobilités douces via des aménagements sécurisés dédiés aux piétons et aux cycles, mais également via le renforcement de la desserte locale en transports en commun.
- Les matériaux et la technologie : garantir leur durabilité.
- La gestion de l'eau : optimiser la récupération, le traitement et le recyclage des eaux pluviales et des eaux usées, et préserver les zones humides identifiées.
- L'air : agir en faveur de la réduction des gaz à effet de serre (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.
- Les déchets : favoriser la bonne gestion et le recyclage par tri sélectif à toutes les étapes de la construction ainsi qu'à leur issue.
- Les espaces verts : entretenir une qualité visuelle paysagère associée à une gestion vertueuse favorable à la biodiversité.
- Les énergies : favoriser l'emploi de sources d'énergies renouvelables et locales.

2. Objectifs et intentions du projet

a. Vocation et programme de l'opération

VOCATION ET PROGRAMME :

Le programme d'aménagement du périmètre de Courtabœuf 8 répond à sa vocation économique mixte via un équilibre entre les besoins économiques identifiés, la nécessité d'une diversité des emplois, et des intérêts environnementaux et paysagers. Ce programme comprend :

❑ La réalisation d'un programme de produits immobiliers mixtes (ateliers/bureaux) à destination de PME/PME issues de la sphère productive.

La vocation première du parc d'activités est d'accueillir un développement d'activités mixtes favorable aux jeunes entreprises innovantes mais également aux petites et moyennes entreprises qui constituent la valeur ajoutée d'un écosystème de recherche et de développement à l'échelle du territoire de l'OIN Paris-Saclay. Ce type d'offre correspond au cœur de cible du parc d'activités et doit ainsi permettre de faciliter l'accueil d'activités à plus forte valeur ajoutée. Les typologies suivantes seront privilégiées :

- Bureaux et/ou activités sur des parcelles indépendantes dans le cadre de constructions pour des programmes bâtis denses, 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.

❑ La réhabilitation du Grand Dôme de Villebon et la réalisation d'une construction attenante d'environ 10 000 m² pour accueillir les activités de la Fédération française de judo, jujitsu, kendo et disciplines associées. Il s'agit de créer une nouvelle centralité forte et reconnue au sein du parc de Courtabœuf.

L'objectif de développement est d'ancrer cet équipement dans son contexte local en favorisant les synergies de proximité et les échanges avec le tissu économique, et notamment les salariés du parc d'activités.

❑ Une offre hôtelière en accompagnement du projet de la Fédération Française de Judo sur le Grand Dôme et en adéquation avec les besoins de fonctionnement du parc de Courtabœuf d'une manière plus générale.

Cette offre hôtelière (moyen-haut de gamme + 1 restaurant intégré) permettra de répondre aux besoins liés à la mise en œuvre des activités de la FFJUDO. L'organisation régulière de compétitions internationales et nationales nécessite une offre en hébergement hôtelier diversifiée. Par ailleurs, l'ensemble du parc hôtelier de Courtabœuf ne permet pas de répondre à la demande des entreprises locales.

2. Objectifs et intentions du projet

a. Vocation et programme de l'opération

☐ Un encadrement des emprises à vocation commerciale.

Les surfaces dédiées à la vocation « commerce » telle que définie dans le code de l'urbanisme est circonscrite :

- aux constructions déjà existantes ayant fait l'objet d'une autorisation d'urbanisme avant l'approbation de la révision allégée du PLU : Costco et Bricorama.
- aux restaurants au sein du volume des constructions à destination et/ou usage hôtelier dès lors qu'ils constituent un service intégré et géré par l'établissement hôtelier. Il est rappelé que leur implantation est encadrée par le Schéma directeur de développement du parc de Courtabœuf approuvé le 20 février 2019.

☐ La réhabilitation du bâtiment historique de Télédiffusion de France (TDF).

Il s'agit de valoriser cette construction remarquable sur le site en y proposant des espaces partagés et mutualisés par l'ensemble des entreprises implantées sur Courtabœuf. Les surfaces existantes seront réaménagées afin de proposer des espaces de co-travail, une conciergerie, des espaces de télétravail ou encore un restaurant inter-entreprises.

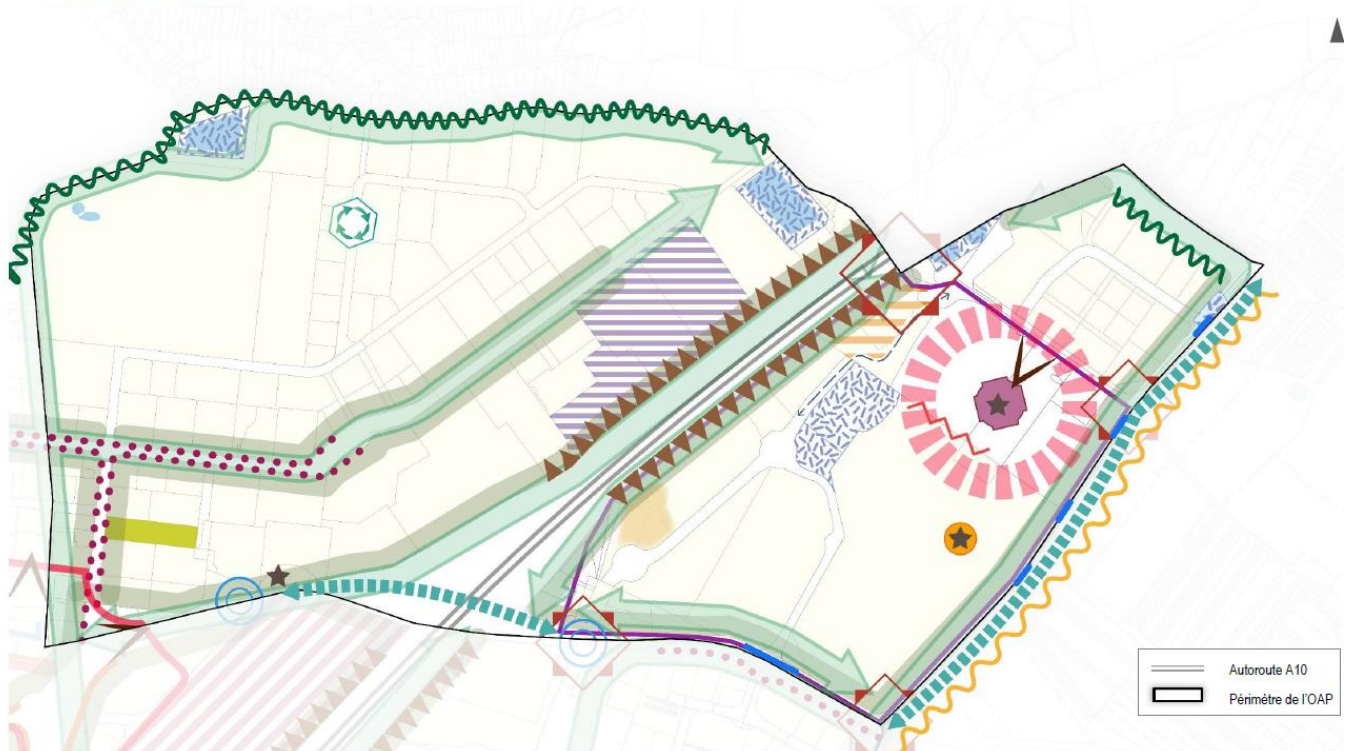
☐ Un volet paysager et environnemental assurant la bonne intégration des nouveaux aménagements et la valorisation de la trame verte et bleue :

- Un traitement spécifique sur l'ensemble des marges de recul du périmètre de Courtabœuf 8.
- La préservation des zones humides.
- La préservation des massifs boisés localisés sur le périmètre de Courtabœuf 8 notamment au Nord-Est.
- L'accompagnement végétal des voies par des alignements d'arbres de haute tige assurant des liaisons cohérentes sur l'ensemble de la zone.
- La création de noues végétalisées.
- L'intégration de recommandations architecturales urbanistiques et paysagères pour l'ensemble des nouvelles constructions.

2. Objectifs et intentions du projet

b. Les grands principes d'aménagement

Orientations cartographiques :



Accompagner la résilience et s'engager sur un aménagement durable du Parc

Promouvoir les continuités écologiques et les interactions entre trames vertes et bleues

-  Garantir le maintien des espaces verts existants et faciliter leur accès
-  Protéger les espaces en eau du secteur
-  Préserver les zones humides identifiées par la DRIEAT, et les valoriser comme espace d'agrément
-  Préserver la trame verte

Porter le projet d'un parc d'activités vertueux, soucieux de la santé humaine

-  Favoriser les initiatives de valorisation des déchets, de réemploi et d'économie circulaire
-  Garantir une protection acoustique pour les constructions accueillant des salariés, ainsi que les hôtels, le long des axes bruyants (>65 dB(A))

Poursuivre la requalification du parc, de son patrimoine et de ses franges

-  Permettre l'adaptabilité des bâtiments, et l'optimisation des usages et de l'occupation
-  Préserver et valoriser les bâtiments emblématiques du Parc
-  Soigner les franges forestières et urbaine au Nord de Courtabœuf, pour réduire l'impact des constructions vis-à-vis des habitations et des espaces naturels
-  Soigner les franges agricoles pour préserver le paysage notamment depuis Villejust
-  Créer ou préserver les percées visuelles

Affirmer la vocation productive et technologique du parc et accompagner les nouveaux secteurs de développement

Garantir une organisation du parc et un fonctionnement au service de ses usagers

-  Porter le projet de Cœur de parc : créer une centralité au croisement des trames vertes proposant des services à ses usagers : requalification des espaces publics, végétalisation, amélioration de l'offre d'équipements, mise en place de services aux employés (notamment de la restauration)...
-  Développer le pôle secondaire du Grand Dôme
-  Permettre une porosité des circulations et des usages entre le site TDF et le site du Grand Dôme

Poursuivre le développement du parc d'activités

-  Accompagner le développement de nouveaux programmes
-  Permettre le développement de datacenters
-  Conforter le datacenter existant
-  Porter un projet à destination de sport et de loisirs au Grand Dôme de Villebon-sur-Yvette
-  Favoriser l'implantation de commerces en RDC : restaurants, hôtels et services aux usagers de la zone
-  Emprise ciblée pour la réalisation d'hébergements hôteliers et de leurs services intégrés
-  Emprise comprenant a minima un hôtel et un restaurant
-  Permettre l'implantation de tiers-lieux sur le secteur TDF à Villebon-sur-Yvette

Améliorer l'accessibilité et la visibilité du parc

-  Renforcer les stations multimodales existantes
-  Aménagement pour le non-franchissement de la voirie
-  Créer des liaisons douces
-  Principe de prolongement de la voie structurante (hypothèse d'implantation)
-  Apporter un soin particulier aux façades visibles depuis l'A10
-  Améliorer les entrées de parc

2. Objectifs et intentions du projet

b. Les grands principes d'aménagement

TRAITEMENTS SPÉCIFIQUES LE LONG DES VOIES CONCERNÉES PAR L'ARTICLE L.111-6 DU CODE DE L'URBANISME

- ❑ **Maintien d'un linéaire cohérent d'un point de vue paysager le long de l'A10 et intégration des emprises bâties de l'ancien refuge animalier et du « terrain b » de Courtabœuf 8**

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

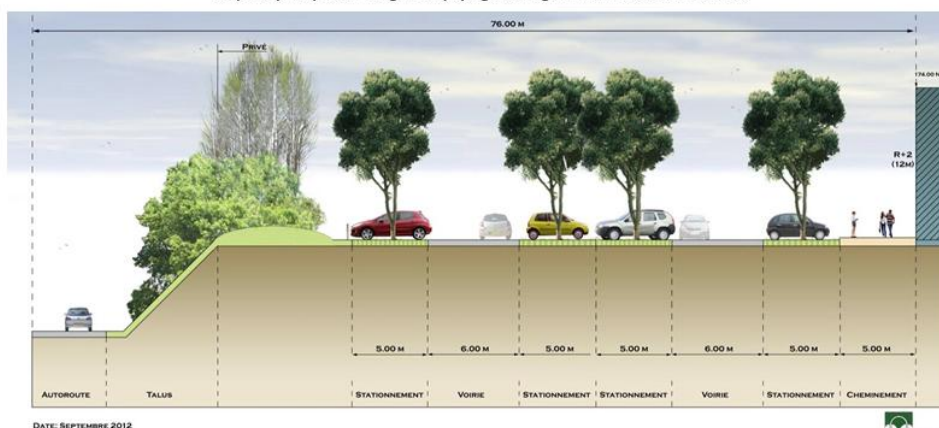
Afin de maintenir un linéaire homogène et cohérent le long de l'A10, il est prévu :

- un traitement exclusivement végétal en limite privative. Des arbustes et arbres à haute tige y seront principalement 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 espaces de stationnement 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 de maintenir un linéaire homogène et cohérent le long de l'autoroute A10, le traitement végétal en limite privative sera identique à celui de l'ensemble de la façade autoroutière :

- un traitement exclusivement végétal en limite privative. Des arbustes et 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 espaces de stationnement 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 ».

Coupe de principe d'aménagement paysager le long du linéaire de l'autoroute A10



AVANT



APRÈS



2. Objectifs et intentions du projet

b. Les grands principes d'aménagement

□ Un traitement cohérent le long de la RD 59

Une bande d'au moins 25 mètres depuis l'axe de la RD 59 sera préservée en espace non bâti.

Cette bande de recul sera aménagée selon deux profils type :

COUPE 1 (entre le rond-point dit des Vaches et la limite du site du Grand Dôme) : une séquence paysagée et plantée qui sera le support de circulations piétonnières sécurisées et à l'écart de la voie, mais également d'un aménagement cyclable conformément au Schéma de circulations douces de la communauté d'agglomération ParisSaclay.

D'un point de vue paysager, ce recul doit permettre de préserver à long terme la perception sur le front urbain d'intérêt régional en instaurant un cordon végétal en lien direct avec la frange boisée existante (EBC) et le plateau agricole. La typologie des essences végétales sera issue du cortège floristique des boqueteaux limitrophes. Le recul de 25 m tient compte de l'alignement des bâtiments déjà construits le long de la RD 59 afin de garantir une homogénéité de perception.

Afin de maintenir un linéaire homogène et cohérent, il est prévu :

- une emprise de 3,50 m de voirie,
- une emprise de 3,50 m constituée d'un accotement enherbé avec fossé susceptible de permettre la mise en double voie de la RD 59 tel que prévu par les documents de planification supra-communaux (schéma de la voirie départementale 2020),
- une emprise d'environ 3,50 m de prairie de fauche (ou de prairie fleurie) pouvant servir de réserve foncière dans le cas d'un doublement de la voie,
- une emprise de 4,50 m composée d'une piste cyclable de 2,50 m associée à une circulation piétonnière de 1,40 m (prescription du schéma communautaire des liaisons douces) et d'une bande enherbée de 60 cm,
- une emprise d'environ 5 m constituée d'une noue associée à une bande arbustive ponctuée d'arbres de haut jet. (Essences végétales issues du cortège floristique bocager local.),
- une emprise d'environ 5 m, constituée d'un mélange terre/pierre enherbé, bordée d'arbres sur tige et pouvant être utilisée en tant que stationnement.

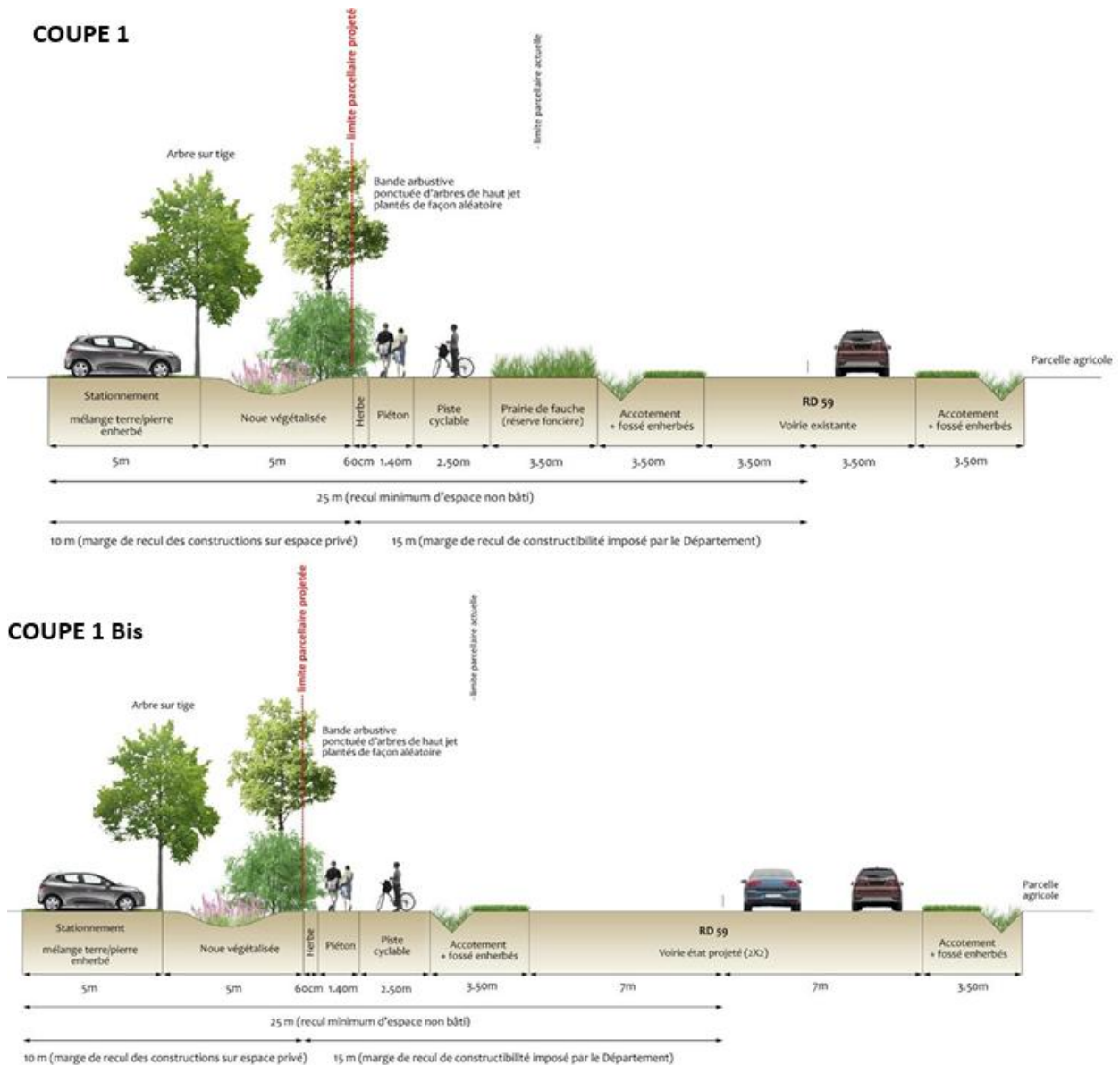
Une **COUPE 1 Bis** a été envisagée dans le cadre de l'éventuel élargissement de la RD59.

Afin de maintenir un linéaire homogène et cohérent, il est prévu :

- une emprise de 7 m de voirie (pour une emprise globale de 14m),
- une emprise de 3,50 m d'accotement avec fossé enherbé,
- D'une emprise de 4,50 m composée d'une piste cyclable de 2.50m associée à une circulation piétonnière de 1,40 m (prescription du schéma communautaire des liaisons douces) et d'une bande enherbée de 60 cm,
- une emprise d'environ 5 m constituée d'une noue associée à une bande arbustive ponctuée d'arbres de haut jet (essences végétales issues du cortège floristique bocager local),
- une emprise d'environ 5 m, constituée d'un mélange terre/pierre enherbé, bordée d'arbres sur tige et pouvant être utilisée en tant que stationnement.

2. Objectifs et intentions du projet

b. Les grands principes d'aménagement



COUPE 2 (linéaire de façade du site du Grand Dôme le long de la RD 59) : une séquence paysagée et plantée qui sera le support de circulations piétonnières sécurisées et à l'écart de la voie, mais également d'un aménagement cyclable conformément au Schéma de circulations douces de la communauté d'agglomération Paris-Saclay.

Afin de tenir compte des perspectives d'aménagement à long terme de la RD 59 et de garantir la cohérence des aménagements en fonction des exigences du SDRIF, cette bande de 25 m sera constituée à compter de l'axe de la voie. Il s'agit d'une séquence semi-ouverte offrant une fenêtre visuelle sur le Grand Dôme, élément bâti identitaire à l'échelle du front urbain de Courtabœuf 8.

2. Objectifs et intentions du projet

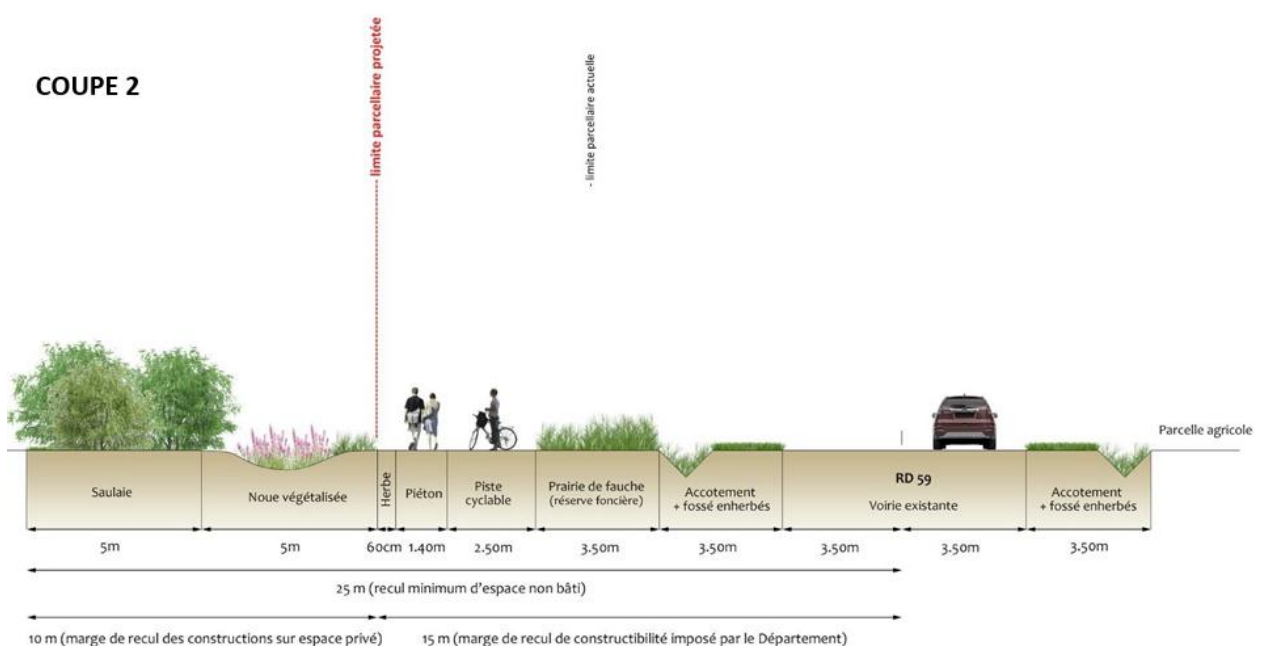
b. Les grands principes d'aménagement

Il est prévu :

- une emprise de 3,50 m de voirie,
- une emprise de 3,50 m constituée d'un accotement enherbé avec fossé susceptible de permettre la mise en double voie de la RD 59 tel que prévu par les documents de planification supra-communaux (schéma de la voirie départementale 2020),
- une emprise d'environ 3,50 m de prairie de fauche (ou de prairie fleurie) pouvant servir de réserve foncière dans le cas d'un doublement de la voie,
- une emprise de 4,50 m composée d'une piste cyclable de 2.50m associée à une circulation piétonnière de 1,40 m (prescription du schéma communautaire des liaisons douces) et d'une bande enherbée de 60 cm,
- une emprise d'environ 5 m constituée d'une noue plantée d'herbacées (essences végétales issues du cortège floristique bocager local),
- une emprise d'environ 5 m constituée d'une saulaie (association de saules).

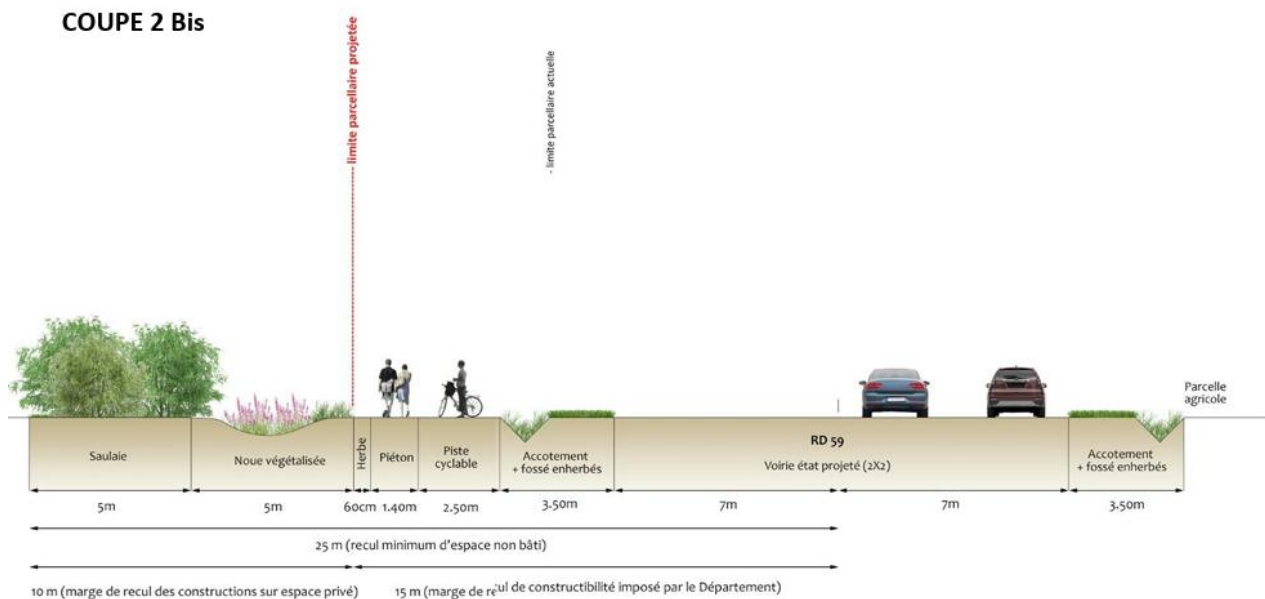
Une **COUPE 2 Bis** a été envisagée dans le cadre de l'éventuel élargissement de la RD59. Afin de maintenir un linéaire homogène et cohérent, il est prévu :

- une emprise de 7 m de voirie (pour une emprise globale de 14 m),
- une emprise de 3,50 m d'accotement avec fossé enherbé,
- une emprise de 4,50 m composée d'une piste cyclable de 2.50m associée à une circulation piétonnière de 1,40 m (prescription du schéma communautaire des liaisons douces) et d'une bande enherbée de 60 cm,
- une emprise d'environ 5 mètres constituée d'une noue plantée d'herbacées (essences végétales issues du cortège floristique bocager local),
- une emprise d'environ 5 m constituée d'une saulaie (association de saules).



2. Objectifs et intentions du projet

b. Les grands principes d'aménagement



COUPE 3 (entre la rue du Grand Dôme et la lisière boisée à proximité du chemin des Casseaux) : une séquence paysagée et plantée qui sera le support de circulations piétonnières sécurisées et à l'écart de la voie mais également de mise en valeur de la zone humide identifiée en bordure de la RD 59.

Afin de maintenir un linéaire homogène et cohérent, il est prévu :

- une emprise de 3,50 m de voirie,
- une emprise de 3,50 m constituée d'un accotement enherbé avec fossé susceptible de permettre la mise en double voie de la RD 59 tel que prévu par les documents de planification supra-communaux (schéma de la voirie départementale 2020),
- une emprise d'environ 6 mètres de prairie de fauche (ou de prairie fleurie) pouvant servir de réserve foncière dans le cas d'un doublement de la voie,
- une circulation piétonnière de 1,40 m (prescription du schéma communautaire des liaisons douces) et d'une bande enherbée de 60 cm,
- une emprise d'environ 5 m constituée d'une noue associée à une bande arbustive ponctuée d'arbres de haut jet (sauf au niveau de la zone humide pédologique),
- une emprise d'environ 5 m, constituée d'un mélange terre/pierre enherbé, bordée d'arbres sur tige et pouvant être utilisée en tant que stationnement (sauf au niveau de la zone humide pédologique),
- un traitement spécifique pour la zone humide pédologique identifiée : un platelage bois sera aménagé afin d'assurer la continuité du cheminement piétonnier tout en garantissant la préservation du milieu.

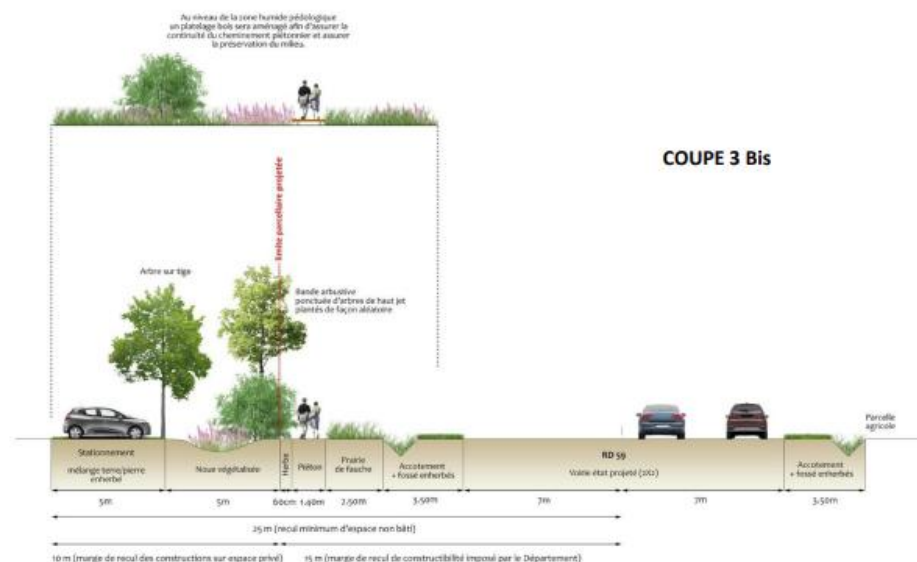
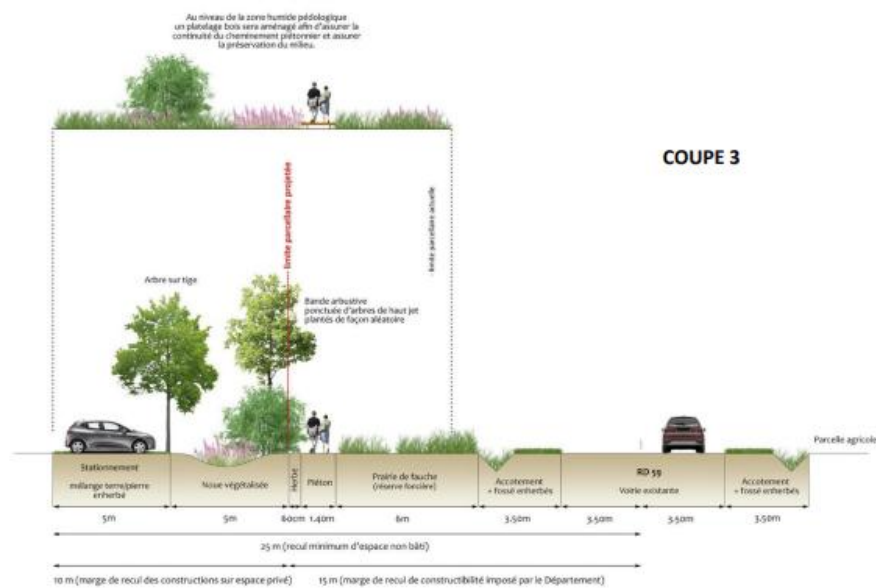
2. Objectifs et intentions du projet

b. Les grands principes d'aménagement

Une **COUPE 3 Bis** a été envisagée dans le cadre de l'éventuel élargissement de la RD59.

Afin de maintenir un linéaire homogène et cohérent, il est prévu :

- une emprise de 7 m de voirie (pour une emprise globale de 14 m),
- une emprise de 3,5 m d'accotement avec fossé enherbé,
- une emprise de 2,50 m de prairie de fauche (ou de prairie fleurie),
- une circulation piétonnière de 1,40 m (prescription du schéma communautaire des liaisons douces) et d'une bande enherbée de 60 cm,
- une emprise d'environ 5 m constituée d'une noue associée à une bande arbustive ponctuée d'arbres de haut jet (sauf au niveau de la zone humide pédologique),
- une emprise d'environ 5 m, constituée d'un mélange terre/pierre enherbé, bordée d'arbres sur tige et pouvant être utilisée en tant que stationnement (sauf au niveau de la zone humide pédologique).
- un traitement spécifique pour la zone humide pédologique identifiée : un platelage bois sera aménagé afin d'assurer la continuité du cheminement piétonnier tout en garantissant la préservation du milieu.



2. Objectifs et intentions du projet

b. Les grands principes d'aménagement

□ Un traitement cohérent le long de la RD 118

Une **bande d'au moins 25 mètres depuis l'axe de la RD 118** sera préservée en espace non bâti.

Cette bande de recul sera aménagée selon deux profils type :

COUPE 4 (entre le rond-point dit des Vaches et l'avenue de Bréhat) : une séquence paysagée et plantée qui sera le support de circulations piétonnières sécurisées et à l'écart de la voie, mais également d'un aménagement cyclable conformément au Schéma de circulations douces de la communauté d'agglomération Paris-Saclay.

Afin d'assurer la continuité de la frange de transition du front urbain d'intérêt régional il a été choisi de prolonger les principes d'aménagements paysagers de la RD 59 le long de la RD 118. Il est ainsi prévu :

- une emprise de 3,50 m de voirie,
- une emprise de 3,50 m d'accotement avec fossé enherbé,
- une emprise de 3,50 m constituée d'une prairie de fauche ou fleurie,
- une emprise de 3,90 m composée d'une piste cyclable de 2,50 m associée à une circulation piétonnière de 1,40 m (prescription du schéma communautaire des liaisons douces),
- une emprise d'environ 5 m constituée d'une noue végétalisée (Essences végétales issues du cortège floristique bocager local.),
- une emprise d'environ 5 m constituée d'un mélange terre/pierre enherbé, bordée d'arbres sur tige et pouvant être utilisée en tant que stationnement.

COUPE 5 (entre l'A10 et l'avenue de Bréhat) : une séquence paysagée et plantée qui sera le support de circulations piétonnières sécurisées et à l'écart de la voie.

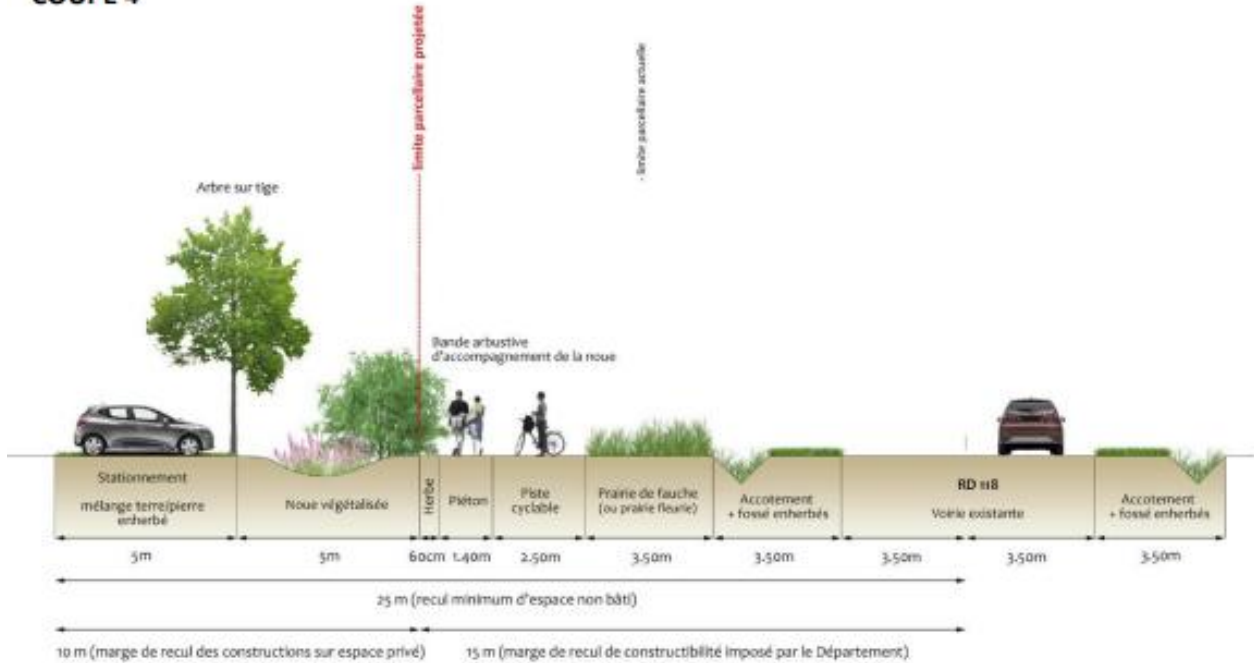
Afin de maintenir un linéaire homogène et cohérent, il est prévu :

- une emprise de 3,50 m de voirie,
- une emprise de 3,50 m d'accotement avec fossé enherbé,
- une emprise de plus ou moins 3,50 m constituée d'une prairie de fauche ou fleurie,
- une circulation piétonnière de 1,40 m,
- une emprise d'environ 5 m constituée d'une noue végétalisée (essences végétales issues du cortège floristique bocager local),
- une emprise d'environ 5 m constituée d'un mélange terre/pierre enherbé, bordée d'arbres sur tige et pouvant être utilisée en tant que stationnement.

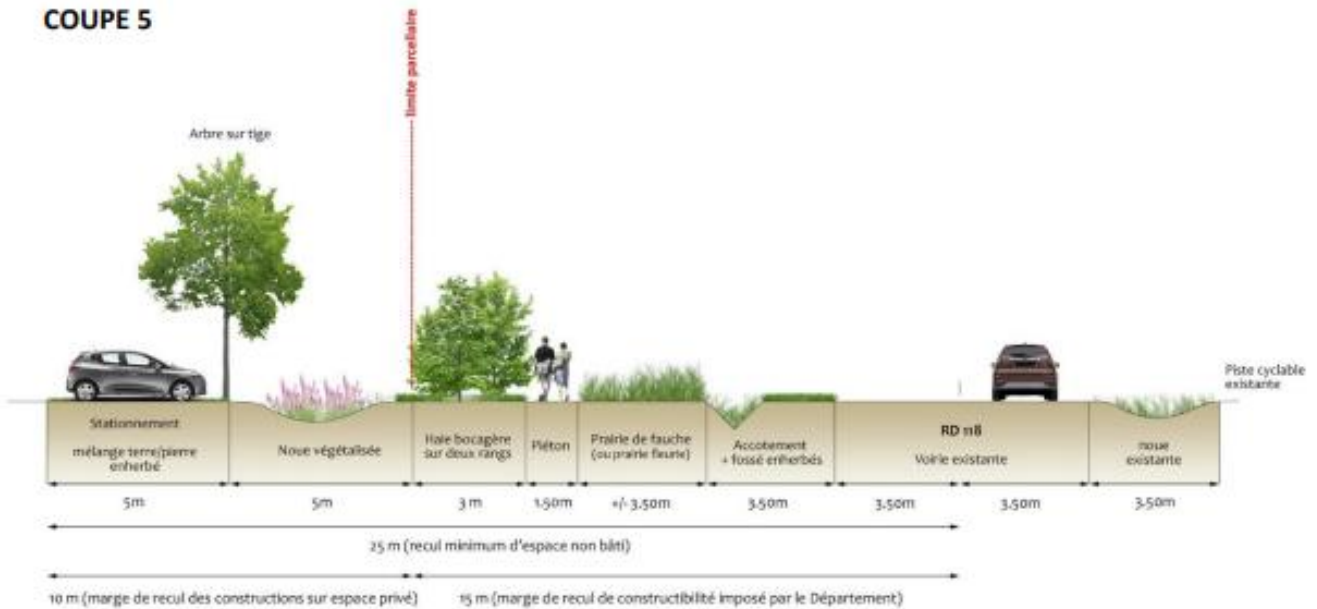
2. Objectifs et intentions du projet

b. Les grands principes d'aménagement

COUPE 4



COUPE 5



2. Objectifs et intentions du projet

b. Les grands principes d'aménagement

LES ACCÈS AU SITE D'ÉTUDE DEPUIS L'EXTÉRIEUR

□ UNE ACCESSIBILITÉ REMARQUABLE, OPTIMISÉE

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 Brûlerie via une voie existante, requalifiée dans le cadre de l'opération et prolongée (avenue Saint-Pierre-et-Miquelon). Le demi-échangeur, localisé à proximité immédiate du site, permet les accès vers et depuis Paris.
- sur sa partie Est : la rue du Grand Dôme qui sera prochainement connecté à l'avenue Saint-Pierre-et-Miquelon prolongée et qui permettra la desserte via les bretelles de sortie/entrée de la rue du Grand Dôme. Le carrefour de la rue du Grand Dôme a déjà été remanié afin d'assurer une gestion adaptée des flux dans le cadre de la création d'une nouvelle bretelle de sortie, permettant aux usagers en provenant de la Province d'accéder facilement au site. La construction d'un nouveau pont à double voie dans le prolongement de la rue du Grand Dôme, a permis d'établir une véritable liaison avec la partie historique du parc d'activités et l'entrée de l'autoroute en direction de la Province.
- Un accès à la zone est aménagé depuis la RD 118, grâce à un principe de bretelles de sortie et d'insertion, étudié et aménagé avec les services du Département de l'Essonne. Cet accès permet de desservir directement les aménagements localisés sur la partie centrale du site via une voirie secondaire.
- **De nouveaux accès sur la RD 59 seront créés pour desservir la zone du « terrain B » déjà bâtie ainsi que celle à ouvrir à l'urbanisation.**

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 le doublement de la RD 59.

2. Objectifs et intentions du projet

b. Les grands principes d'aménagement

□ UN SCHÉMA DE VOIRIE INTERNE SIMPLE ET HIÉRARCHISÉ, LISIBLE POUR LES ENTREPRISES ET PRATICABLES POUR TOUS LES USAGERS

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

Les voies seront agrémentées de plusieurs placettes de distributions facilitant l'accès aux différents lots. Leur gabarit a été étudié de manière à assurer la sécurité des déplacements et la fluidité des circulations. Ponctuellement, quelques places de stationnement pourront être créés à proximité des équipements/services avec de la clientèle, et ce en fonction de la programmation des projets. Dans les autres cas, le stationnement devra s'effectuer à la parcelle et non sur l'espace public, tout particulièrement en ce qui concerne le stationnement des poids-lourds.

La largeur de la voirie principale à double sens de circulation devra être de 6,50m avec l'intégration d'une sur-largeur dans les courbes. Les trottoirs devront avoir une largeur minimale de 1,40 m pour permettre la bonne circulation de tous les usagers. Des bordures béton haute compression, avec dispositifs anti stationnement/chasse roue si nécessaire, devront être installées.

Concernant les aménagements cyclables, ils devront respecter selon leur typologie les caractéristiques suivantes :

- pistes cyclables : elles pourront être soit bidirectionnelles avec une largeur minimale de 2,50 m, ou monodirectionnelle avec une largeur minimale de 1,50 m,
- bande cyclable monodirectionnelle sur chaussée : largeur minimale de 1,50 m par voie avec séparateur.

Les revêtements en stabilisé pour les pistes cyclables ne sont pas autorisés.

Les espaces de circulation mixtes piétons/cycles ne sont pas autorisés, ils doivent être dissociés dans le cadre des nouveaux projets d'aménagement. En cas d'impossibilité technique avérée, aucun marquage au sol « piste cyclable » ne pourra être posé.

2. Objectifs et intentions du projet

b. Les grands principes d'aménagement

Profil d'aménagement type des voies structurantes



Profil d'aménagement type des voies secondaires :

Sur les voies secondaires, les circulations pour les piétons et les cycles seront également clairement identifiées, séparées des circulations automobiles par une noue d'une emprise d'environ 3 m, agrémentée d'un linéaire planté. Dans le cas où des aménagements cyclables seraient envisagés, ils devront prioritairement être réalisés sous forme de bandes cyclables de 1,50 m de large minimum dans chaque sens de circulation, ou intégrés à une zone 30.



3. LES EFFETS DU PROJET AU REGARD DES ARTICLES L111-6 À L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

a. 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 mais au cœur du bassin d'emplois,
- 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 au sein du bassin d'emplois local, complémentaire au développement du « cluster » Paris-Saclay,
- l'amélioration de la desserte du parc d'activités de Courtabœuf à travers la mise en œuvre d'un plan global d'amélioration des infrastructures routières, piétonnières, cyclables, ainsi que de l'offre de desserte en transports en commun.

Ainsi, comme précédemment énoncé, le site de Courtabœuf 8 est destiné à accueillir des activités diverses dans un cadre urbain efficient.

3. LES EFFETS DU PROJET AU REGARD DES ARTICLES L111-6 À L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

b. Dessertes et accessibilité

LA DESSERTE ROUTIERE INTERNE

L'accès à la zone sera réalisé via des aménagements sécurisés depuis les axes structurants qui encadrent le périmètre de Courtabœuf 8.

Ainsi, des interconnexions ont déjà été établies avec la RD 118 via les nouvelles voies « avenue Saint-Pierre-et-Miquelon » et « avenue de Bréhat ». Ces dernières disposent de cheminements dédiés aux piétons et aux cycles en parallèle de la chaussée.

L'aménagement spécifique des accès le long de la RD 118 a permis la sécurisation de la circulation sur l'ensemble du secteur en évitant les tournes à gauche en entrée et sortie, ce qui permet de ne pas créer de conflits et de file d'attente sur la route départementale lorsque les véhicules arrivent du rond-point de la Brûlerie.

L'accès au site depuis la RD 59 est déjà assuré par l'interconnexion avec la rue du Grand Dôme. L'actuel carrefour à feux fait l'objet de réflexions d'aménagement de la part des services du Département de l'Essonne pour améliorer sa fluidité et sa sécurité. Par ailleurs, l'un des permis d'aménager déjà accordé prévoit le raccordement de la RD 59 avec le secteur dit du Parc de l'Atlantique au sein de Courtabœuf 8 via l'avenue d'Ouessant nouvellement créée. Enfin, dans le cadre de l'ouverture à l'urbanisation des terrains actuellement propriété de TéléDiffusion de France (TFF), l'accès carrossable au bâtiment historique sera réemployé et réaménagé de sorte qu'il puisse assurer une bonne desserte de ce secteur du site de Courtabœuf 8. Des échanges sont en cours avec les services du Département pour arrêter le choix des sens de circulation de ces intersections afin de garantir la fluidité et la sécurité des flux.

La mise en place d'une signalétique claire et précise, conforme à la charte signalétique de la communauté d'agglomération Paris-Saclay, doit contribuer à la lisibilité des différents accès. Au cœur du périmètre, la desserte est assurée grâce à deux voiries principales structurantes (avenue Saint-Pierre-et-Miquelon et rue du Grand Dôme) intégrant des plantations et des revêtements de qualité, ainsi que par un maillage de voiries secondaires (avenues de Bréhat et d'Ouessant qui seront complétées par des nouvelles voies au sein des emprises TDF qui seront ouvertes à l'urbanisation). Les circulations piétonnières et cyclables font l'objet d'un traitement spécifique permettant des déplacements sécurisés (voir titre 2.2 de la partie 2).

Par ailleurs, de nouveaux aménagements organisant la desserte en transports en commun seront réalisés au sein du périmètre (arrêt et stationnements temporaires de bus).

3. LES EFFETS DU PROJET AU REGARD DES ARTICLES L111-6 À L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

c. La sécurité

La sécurité routière a été prise en compte dans l'élaboration du projet sur le secteur de Courtabœuf 8. Plusieurs principes d'aménagement ont en effet été définis pour veiller au bon fonctionnement de la zone et afin d'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 a été aménagé depuis la RD 118, grâce à un principe de bretelles de sortie et d'insertion sur la RD 118, étudié avec les services du Département de l'Essonne. Cet accès permet 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 Brûlerie, les tournes à gauche en entrée et sortie ne seront pas autorisées.
- De nouveaux accès sur la RD 59 seront créés pour desservir la zone, dans le respect des attendus des services du Département de l'Essonne afin de garantir la fluidité et la sécurité des flux.
- 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 envisagés à proximité immédiate du site en vue d'améliorer la sécurité et la desserte du secteur de Courtabœuf :

Projets réalisés :

- Le réaménagement des bretelles existantes B1 et B2 permettant l'accès de l'A10 en direction de Paris.
- 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,
- L'aménagement des entrées et sorties de la ZAC de Courtabœuf 9 sur les RD118, du parc d'activités de Courtabœuf 8 sur la RD118,

Projets programmés : aménagement du rond-point dit des vaches, aménagement des entrées et sorties du parc d'activités (Courtabœuf 8) sur la RD 59, élargissement de la RD118, et le doublement de la RD 59.

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

3. LES EFFETS DU PROJET AU REGARD DES ARTICLES L111-6 À L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

d. Insertion dans le paysage

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

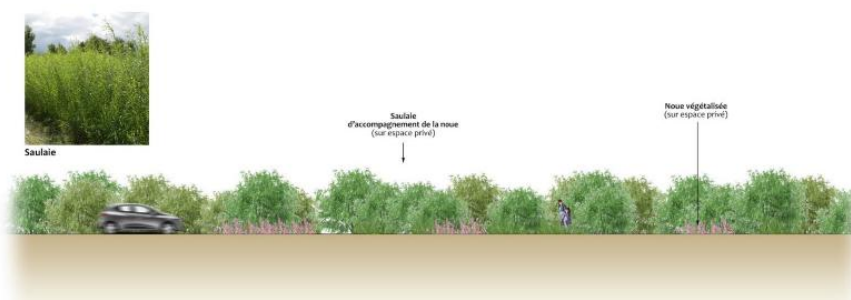
1. **en bordure de l'A10**, où un traitement paysager et végétal spécifique sera créé afin de rendre « invisibles » les nouveaux aménagements depuis l'A10 et depuis l'autre rive du parc d'activités de Courtabœuf.
2. **en bordure de la RD 118**, où une attention toute particulière est portée pour constituer une véritable frange urbaine lisible et qualitative. Il s'agit d'assurer un traitement de qualité, garantissant une certaine homogénéité et continuité notamment en termes paysagers et architecturaux afin de valoriser « l'effet vitrine » de cette façade.
3. **en bordure de la RD 59**, où un traitement paysager spécifique sera envisagé afin de constituer une zone tampon entre le parc d'activités et les espaces ouverts de cultures au-delà de la RD 59, tout en assurant une continuité écologique avec le massif boisé limitrophe. Suivant la même logique que pour le traitement de la RD 118, la continuité des aménagements et « l'effet vitrine » seront recherchés.
4. **en requalifiant et en valorisant l'accès existant liant le site au rond-point de la Brûlerie.**

Ainsi, le projet présente une valorisation paysagère du secteur avec un impact paysager positif et qualitatif (traitement du front urbain, continuité écologique).

Principe d'implantation de la frange de transition (séquences 1 & 3)
(vue de face)



Principe d'implantation de la frange de transition (séquence 2)
(vue de face)



3. LES EFFETS DU PROJET AU REGARD DES ARTICLES L111-6 À L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

e. 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 et de la RD 59 :

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,
 - à une distance minimale de 25 m de puis l'axe de la RD 118,
 - à une distance minimale de 25 m de puis l'axe de la RD 59,
- les hauteurs des bâtiments seront limitées à 26 m ou 20 m à l'acrotère selon le zonage réglementaire. Cette hauteur est mesurée en tous points de la construction et par rapport au terrain naturel.

Ainsi, les différentes constructions devront intégrer les critères vertueux suivants :

- **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, etc.
- **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, etc.

- **des formes architecturales et volumes sombres.** 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.

3. LES EFFETS DU PROJET AU REGARD DES ARTICLES L111-6 À L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

e. Insertion dans les paysages urbains et architecturaux

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 proscrits.
- **Un traitement de façade qualitatif** :
 - o 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-dechaussée 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 commercial ou d'activités, pourront également être revêtus d'un bardage métallique. Des murs ou façades végétalisés pourront habiller des parties de façades ou des pignons afin de favoriser l'intégration paysagère du bâtiment.

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

- **Les matériaux** :
 - o 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.
 - o 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.

3. LES EFFETS DU PROJET AU REGARD DES ARTICLES L111-6 À L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

e. Insertion dans les paysages urbains et architecturaux

- 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 :

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 afin de limiter son impact visuel. Les clôtures bois ne sont pas autorisées.

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

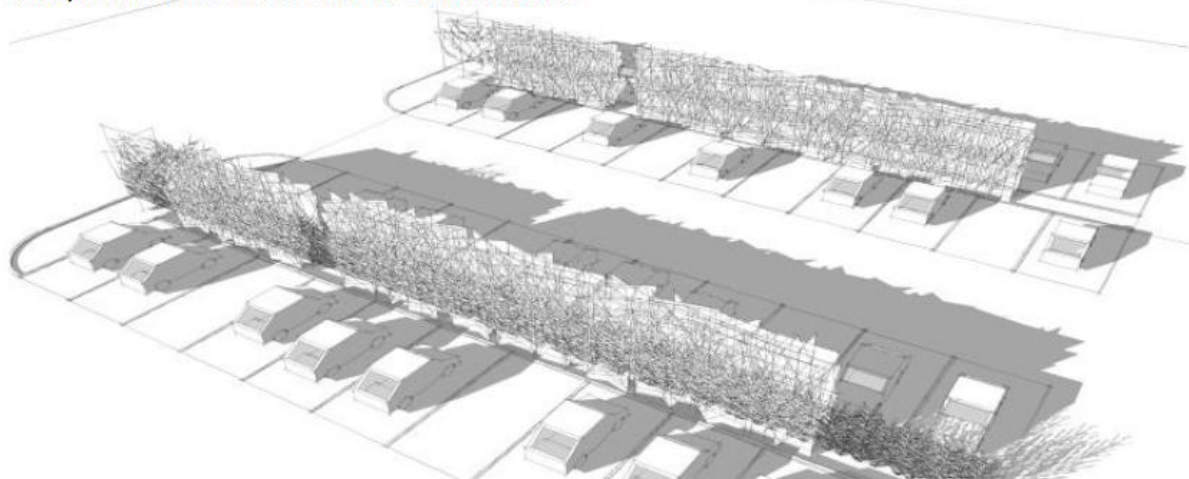
- Les aires de stationnement :

- 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 notamment les stationnements enherbés. Au sein de la bande d'inconstructibilité relative à la RD 59, les places de stationnement implantées dans la bande des 5 mètres telle que figurée sur la coupe de principe devront obligatoirement être végétalisées.
- Les enrobés rouges ne sont pas autorisés.
- Accompagnement obligatoire des places de stationnement sous 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

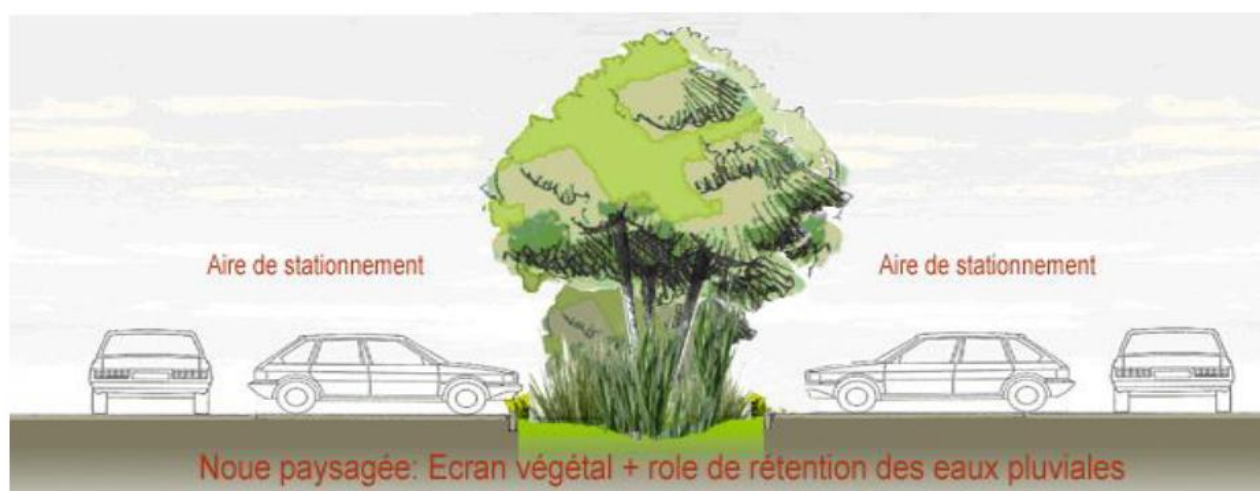
3. LES EFFETS DU PROJET AU REGARD DES ARTICLES L111-6 À L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

e. Insertion dans les paysages urbains et architecturaux

Exemple de traitements des aires de stationnements



Exemple de traitements des aires de stationnements



- Signalétique – Enseigne, préenseigne, publicité

Toute installation d'enseigne, de préenseigne, de publicité, 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 commune et devra être conforme au Règlement Local de Publicité en vigueur. La signalétique interne du parc d'activités devra être étudiée en partenariat avec la communauté d'agglomération, notamment au regard de la Charte signalétique communautaire.

3. LES EFFETS DU PROJET AU REGARD DES ARTICLES L111-6 À L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

e. Insertion dans les paysages urbains et architecturaux

- Gestion des déchets

Chaque lot disposera, au minimum, de 2 conteneurs de 660 litres pour le stockage des déchets courants et les circulations automobiles 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.

- Eclairage des parkings et cheminements piétons

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

Les mâts porteurs de systèmes privilégiant d'une part l'éclairement des cheminements piétons ainsi que les zones de circulations automobiles seront favorisées.

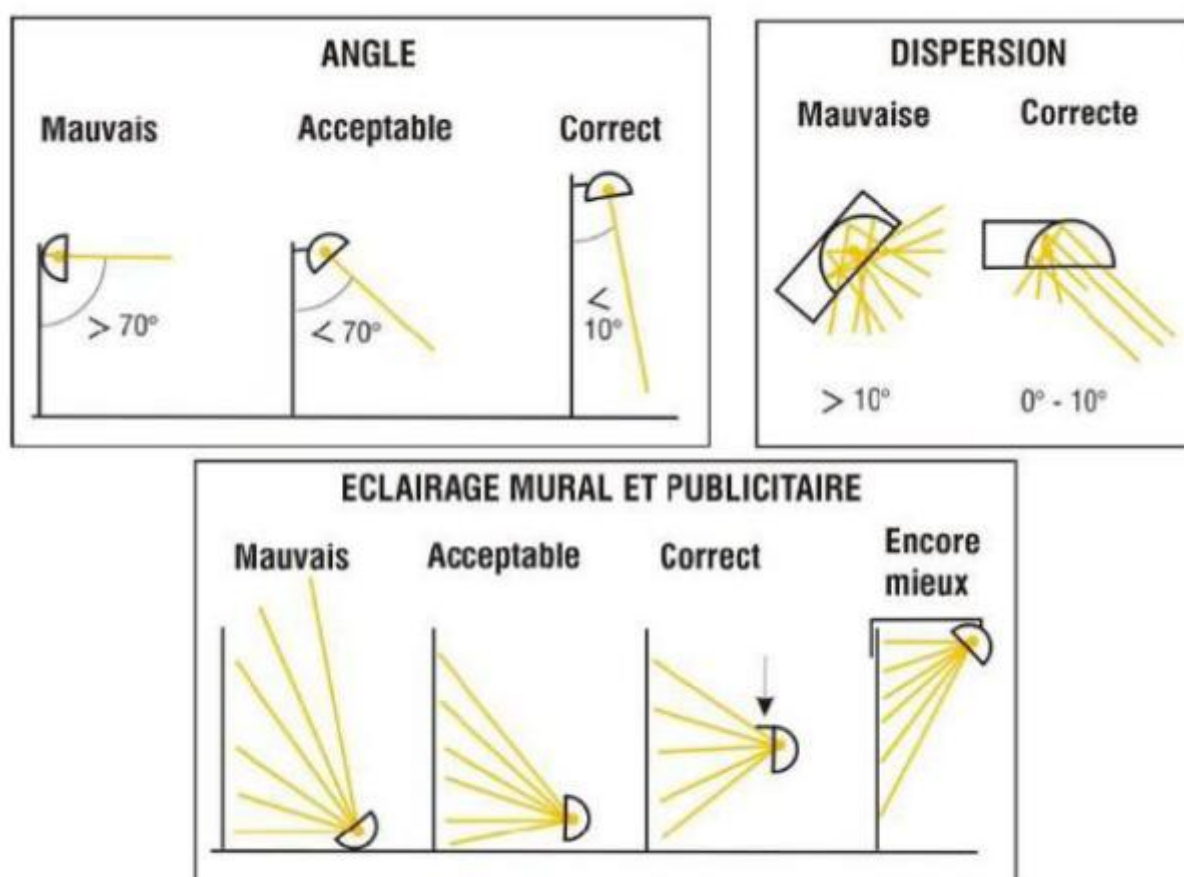
Un certain nombre de principes relatifs aux dispositifs d'éclairage devront être respectés afin d'éviter tout éclairage inutile ou gênant, tout en économisant l'énergie :

- la puissance de l'éclairage sera limitée aux strictes nécessités de la sécurité des espaces à éclairer notamment afin de limiter la pollution lumineuse. Les hauteurs des mats d'éclairage devront ainsi être adaptées, et la puissance de l'éclairage devra être établie en fonction de l'usage du mat et de sa position ;
- les équipements utilisés pour l'éclairage devront être à économie d'énergie, les enseignes de type retro éclairées ou sans éclairage et réglés sur une horloge programmée pour une extinction en dehors des horaires d'ouverture afin d'éviter toute pollution visuelle nocturne (les entreprises devront respecter l'arrêté du 25 janvier 2013, relatif à l'éclairage nocturne des bâtiments : extinction des éclairages intérieurs une heure après la fin de l'occupation des locaux à usage professionnel, illuminations des façades des bâtiments éteintes au plus tard à une heure, interdiction d'illuminations des façades des bâtiments avant le coucher du soleil, etc.) ;

3. LES EFFETS DU PROJET AU REGARD DES ARTICLES L111-6 À L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

e. Insertion dans les paysages urbains et architecturaux

- Les luminaires comporteront des systèmes optiques permettant de diriger le flux lumineux afin d'éviter les débordements de lumière inutiles (projections vers les façades d'habitations, l'extérieur de la zone, les zones naturelles et espaces verts), ainsi que des déflecteurs ou d'autres dispositifs de contrôle dirigeant la lumière vers le bas (voir figure ci-dessous) ;



Source : Demoulin, 2005.

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 végétalisés 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.

3. LES EFFETS DU PROJET AU REGARD DES ARTICLES L111-6 À L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

e. Insertion dans les paysages urbains et architecturaux

- **Les allées dans les espaces plantés**

Les allées dans les espaces plantés auront un aspect de sols stabilisé. 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, etc. 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 potentialité... 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 (prise en compte des préconisations du Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique (SRCE) et du Schéma de la Trame verte et bleue de l'ancienne communauté d'agglomération Europ'Essonne).

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 écrin 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.

3. LES EFFETS DU PROJET AU REGARD DES ARTICLES L111-6 À L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

e. Insertion dans les paysages urbains et architecturaux

- **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*), etc.

- **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.

3. LES EFFETS DU PROJET AU REGARD DES ARTICLES L111-6 À L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

f. Les risques, nuisances et pollutions

Le détail des incidences liées à la révision allégée du document d'urbanisme est présenté dans le document de l'évaluation environnementale.

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 liées 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 énergétique correspondant à minima à la norme établie (actuellement RT 2012).

Les mesures liées aux nuisances sonores

Le projet d'aménagement prévoit la construction de locaux d'activités et de services associés. Ces types d'occupation ne sont pas de nature à générer des nuisances sonores particulièrement significatives. Les émissions sonores en provenance des nouveaux bâtiments des opérations d'aménagement ne devraient donc pas engendrer de nuisances sonores importantes, excédant les normes de «bruit de voisinage». Les grands événements ponctuels qui se dérouleraient dans l'enceinte du Grand Dôme seront également contenues dans la mesure où il s'agit d'un équipement spécifiquement conçu pour accueillir de tels événements.

Les éventuelles nuisances sonores générées par des infrastructures routières nouvelles ou existantes sur le site d'étude 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, les bâtiments d'activités ne pourront être implantés en deçà des marges de recul imposées. Le traitement végétalisé et/ou planté réalisé en limite et sur la zone permettra dans une certaine mesure d'atténuer la diffusion des nuisances sonores.

4. La traduction réglementaire

a. Dispositions réglementaires graphiques

Les secteurs étudiés sont historiquement inscrits comme un potentiel de développement économique dans la continuité du parc d'activités de Courtabœuf.

Dans la révision du PLU de 2016, 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 (Courtabœuf 8).
- **en zone AU** : cette zone à vocation économique est destinée à recevoir l'extension du parc d'activités de Courtabœuf 8 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.
- **en zone ULb** : cette zone correspond aux équipements publics et notamment au Grand Dôme.

Dans la révision allégée du PLU en 2018, les secteurs concernés connaissent quelques évolutions. Le plan de zonage, après révision allégée, est concerné par :

- **La création d'une zone ULc** spécifiquement dédiée au périmètre d'activités économiques de Courtabœuf 8.
- **La création d'une zone AUlc** correspondant aux emprises nouvellement ouvertes à l'urbanisation au sein de Courtabœuf 8.
- **La création d'une zone ULc** dédiée au Grand Dôme.
- **La création d'une zone NZh** dédiée aux zones humides identifiées par arrêté préfectoral au sein du secteur de Courtabœuf 8.

Dans la révision du PLU de 2025, les secteurs concernés sont désormais classés :

- **En zone UID** : correspondant à la partie du parc d'activités de Courtabœuf située sur le territoire communal de Villebon-sur-Yvette. Le parc d'activités de Courtabœuf a vocation à accueillir des activités mixtes tertiaires, techtiaries, industrielles et artisanales, en lien notamment avec le pôle de recherches scientifiques du plateau de Saclay. Cette zone comprend également le bâtiment Le Grand Dôme qui constitue une centralité à l'Est de l'autoroute A10.

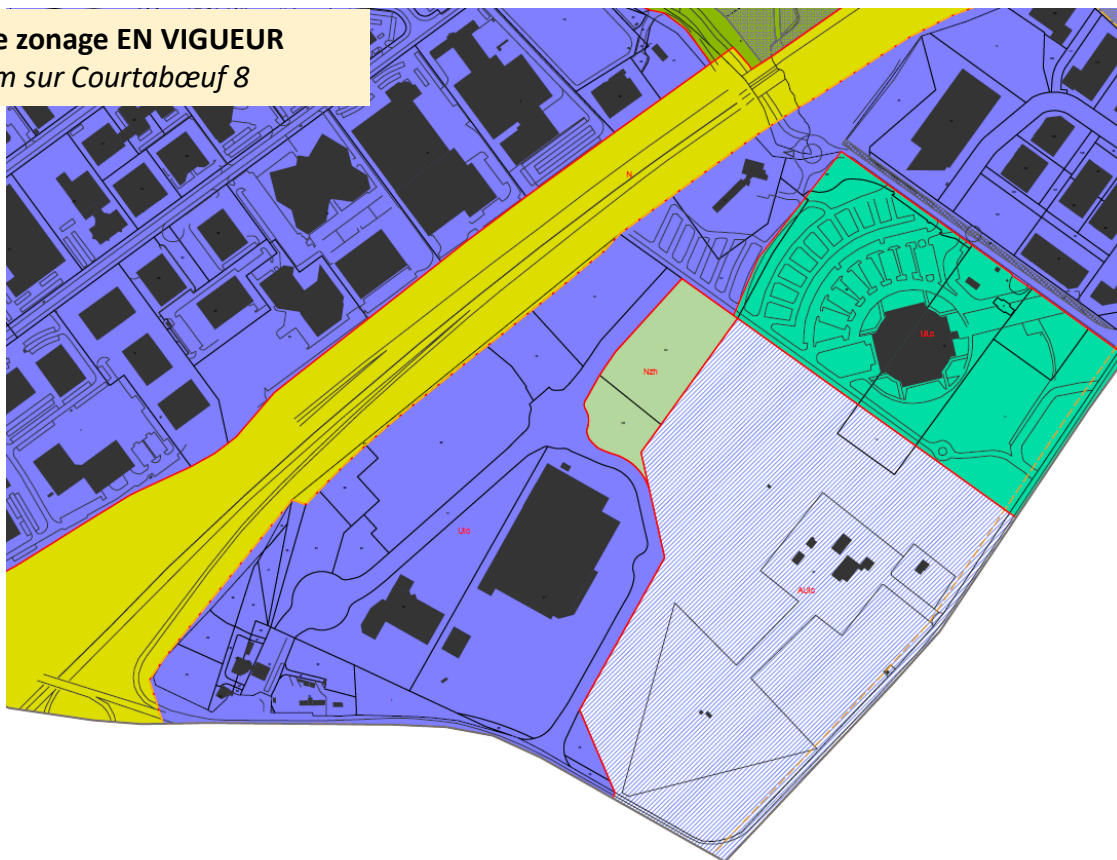
Cette zone est par ailleurs concernée par l'OAP « Courtabœuf » figurant en pièce n°4 du dossier de PLU.

- **En zone AUID** : correspondant au secteur d'extension du parc d'activités de Courtabœuf située à l'Est de l'autoroute A10 en limite de la commune de Villejust.

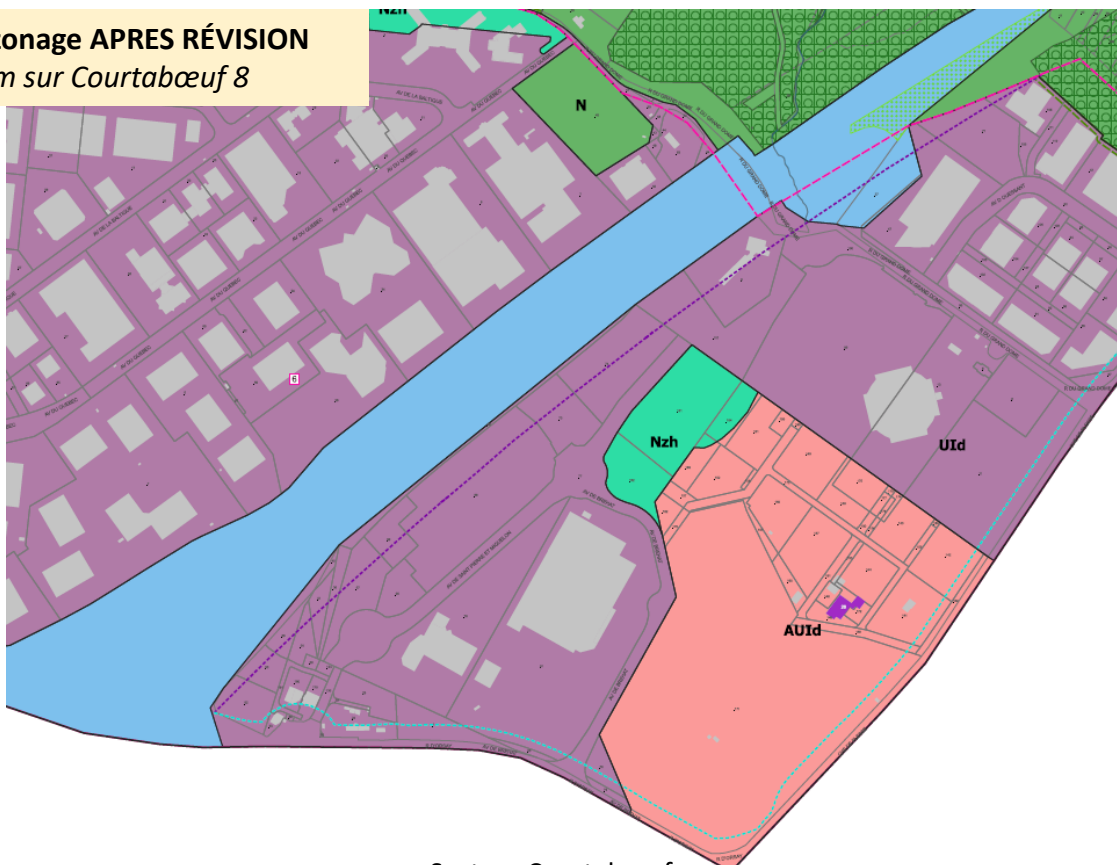
4. La traduction réglementaire

a. Dispositions réglementaires graphiques

Plan de zonage EN VIGUEUR
Zoom sur Courtabœuf 8



Plan de zonage APRES RÉVISION
Zoom sur Courtabœuf 8



Secteur Courtabœuf

4. La traduction réglementaire

b. Dispositions réglementaires écrites, 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 règles relatives aux destinations et sous-destinations autorisées, ainsi qu'aux caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères, des zones UID et AUID précisent qu'elles prennent en compte les caractéristiques de l'environnement alentour et qu'une attention particulière est exigée en limite d'OAP (traitement environnemental et paysager des espaces non-bâtis, implantation des constructions par rapport aux limites séparatives, etc.).

Les règles d'implantation des zones UID et AUID garantissent ainsi une bonne intégration grâce à des prescriptions spécifiques relatives aux reculs des constructions, au traitement des espaces libres, aux hauteurs, etc.

La rédaction des articles 1 à 16 des règlements des zones UID et AUID assure une bonne intégration des 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. 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.