

Département de l'Essonne

Commune de Briis-sous-Forges

BRIIS-SOUS-FORGES



# Modification simplifiée du P.L.U. 1. Notice de présentation

Document du 21 mai 2024

<b>1. Justification de la modification simplifiée</b>	<b>1</b>
1.1 Rappel du contexte nécessitant une adaptation du PLU de Briis-sous-Forges	1
1.2 Une adaptation du PLU nécessaire pour réaliser le projet du secteur de la Croix Rouge	4
1.3. Un projet indispensable pour la commune de Briis-sous-Forges	11
 <b>2. Objectifs et finalités de la modification simplifiée</b>	 <b>13</b>
2.1. Objectif n°1 de la modification simplifiée : adapter l'OAP de la Croix Rouge	13
2.2. Objectif n°2 de la modification simplifiée : traiter une erreur matérielle dans l'article UB1 du règlement	22
 <b>3. Incidences de la modification simplifiée</b>	 <b>23</b>
3.1 Compatibilité et respect du cadre réglementaire	23
3.2 Impacts de la modification simplifiées sur les autres composantes environnementales	23

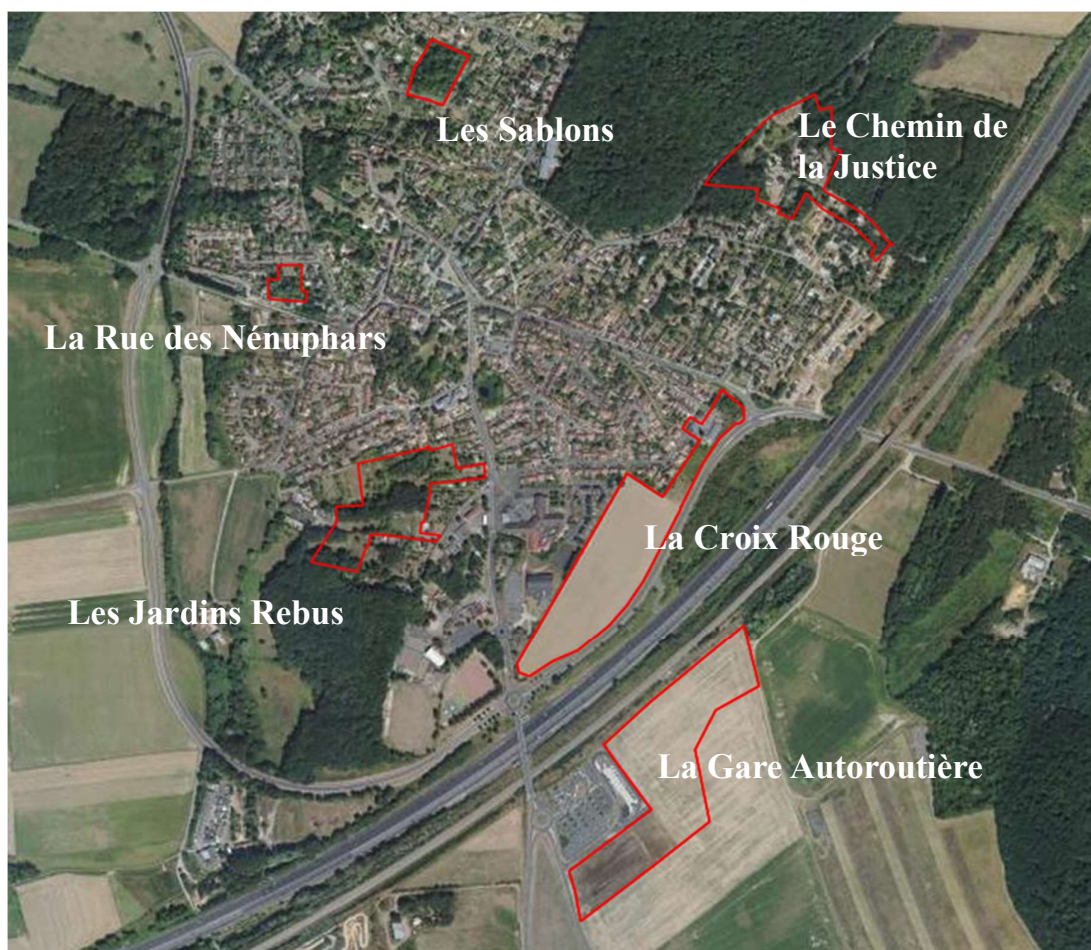
# 1. Justification de la modification simplifiée

## 1.1. Rappel du contexte nécessitant une adaptation du PLU de Briis-sous-Forges

---

La commune de Briis-sous-Forges est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme, qui a été approuvé en Conseil Municipal du 27 juin 2022.

Dans le document d'urbanisme, six secteurs à projet ont été identifiés et des Orientations d'Aménagements et de Programmation ont été élaborées. Ces dernières ont vocation à être mises en œuvre de manière séquentielle.



*Extrait du PLU de la commune*

Dans le cadre du Programme Local de l'Habitat intercommunal (PLHi) de la CCPL, approuvé au Conseil Communautaire du mois d'octobre 2023, les développements de deux sites sont envisagés sur la période 2022-2027. Dans un premier temps, celui de la « Croix Rouge », puis celui de la « Justice » qui sont les deux projets à court terme prévus au PLU de Briis-sous-Forges. Les autres sites seront ensuite aménagés en fonction de l'évolution des besoins en logements et des tendances démographiques rencontrées.

Sur la base d'une durée de vie d'un PLU estimée à environ 10 ans, la commune prévoit un échéancier basé sur 3 temporalités d'urbanisation :

**COURT TERME : premières zones urbanisées, à savoir dans les 3 à 4 premières années après l'approbation du PLU**

**1- Croix-Rouge (dès 2023) : dernière emprise foncière située en continuité directe du bourg et des différents équipements publics (écoles, CCPL, gare autoroutière, gymnase...). Ce site identifie 2 secteurs à vocation résidentielle, un secteur à vocation mixte (équipement et/ou de l'habitat) et un secteur à vocation d'équipement et de services accueillant le projet de tiers-lieu intercommunal de la CCPL.**

**2- Justice** : projet permettant de reconvertir l'ancienne déchèterie intercommunale en un quartier d'habitation. Pour ce faire, la mise œuvre de ce projet sera précédée des études de sol et de pollution éventuelles. Ce projet permettra par ailleurs d'améliorer les infrastructures routières en créant un nouveau chemin de la justice dont la réalisation permettra un meilleur traitement des eaux pluviales ainsi que le raccordement au réseau collectif de l'assainissement des habitations déjà existantes. Enfin, l'intégration paysagère avec la forêt environnante en vue d'une préservation des lisières sera prise en compte, notamment en sanctuarisant le petit bois à la pointe Sud de l'OAP.

**MOYEN TERME : deuxième projet d'urbanisation, à savoir entre 5 et 7 ans après l'approbation du PLU**

**3- Jardins Rebus** : projet à vocation d'habitation avec un traitement spécifique des lisières. Ce projet doit aussi tenir compte de la présence d'une zone humide dans le cadre de son aménagement.

Les dernières études démontrent que la zone humide se situe en limite Nord de l'OAP et n'empêchera pas l'accès à la future zone résidentielle.

En revanche, cette zone humide de 1000 m<sup>2</sup> qui serait évitée, privera la commune de quelques logements.

En conséquence, la mise en œuvre de ce projet, en maintenant l'objectif du nombre de logements, nécessiterait soit de densifier, soit de redéfinir les contours de l'OAP pour y intégrer des parcelles qui étaient réservées aux jardins partagés et de prévoir une plus grande densité de logements.

**LONG TERME : zones urbanisées en dernier lieu, à savoir dans les 3 dernières années environ du PLU**

**4- Nénuphars** : projet en proximité immédiate du centre-bourg favorisant l'aménagement de fonds de parcelles.

**5- Sablons** (si nécessaire pour atteindre les objectifs de logement) :

L'OAP des Sablons pourra être compensée par l'OAP des Nénuphars et l'ouverture à l'urbanisation de parcelles communales en densification comme la parcelle C0882 d'une superficie d'environ 900m<sup>2</sup>.

L'OAP de la gare autoroutière sera quant à elle mise en œuvre indépendamment de la chronologie de réalisation des autres OAP.

La commune a engagé une procédure de modification simplifiée de son PLU pour **ajuster l'OAP du secteur de la Croix Rouge mais également pour traiter une erreur matérielle mineure dans le règlement.**



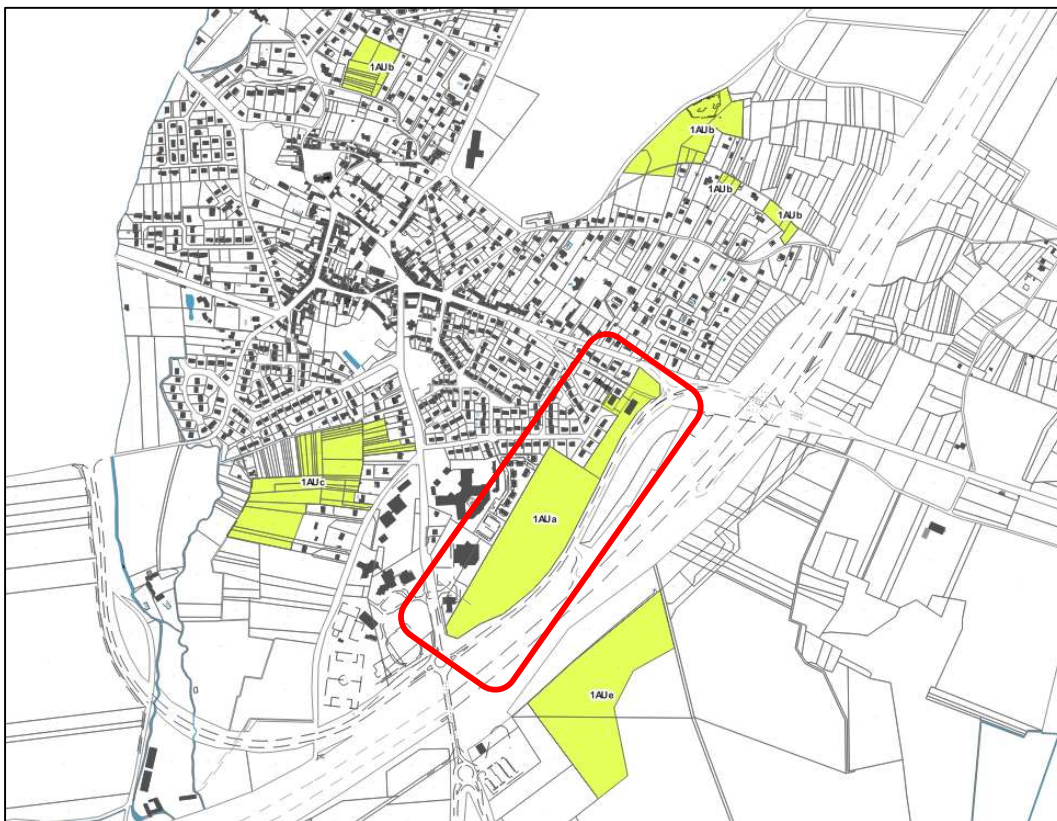
En ce qui concerne l'adaptation de l'OAP de la Croix-Rouge, le choix de la procédure est entériné par les services de la Direction Départementale des Territoires de l'Essonne et retranscrit dans un courrier adressé à la Commune de Briis-sous-Forges en date du 21 juillet 2023, qui rappelle les éléments ci-dessous :

*« Lors d'une réunion technique en mairie le 23 juin 2023, l'évolution de l'orientation d'aménagement et de programmation "La Croix Rouge" (OAP 1) du plan local d'urbanisme (PLU) de Briis-sous-Forges a été évoquée avec la direction départementale des territoires de l'Essonne. La découverte d'une zone humide conduit la municipalité à faire évoluer son projet afin d'éviter sa destruction. Ce choix respectueux de la biodiversité remet en question le principe de l'accès principal de ce quartier par la rue Marcel Quinet. Il implique également, pour la commune, qui souhaite tenir ses engagements en terme de construction de logements, de concentrer ses efforts sur une surface inférieure au sein de cette OAP.*

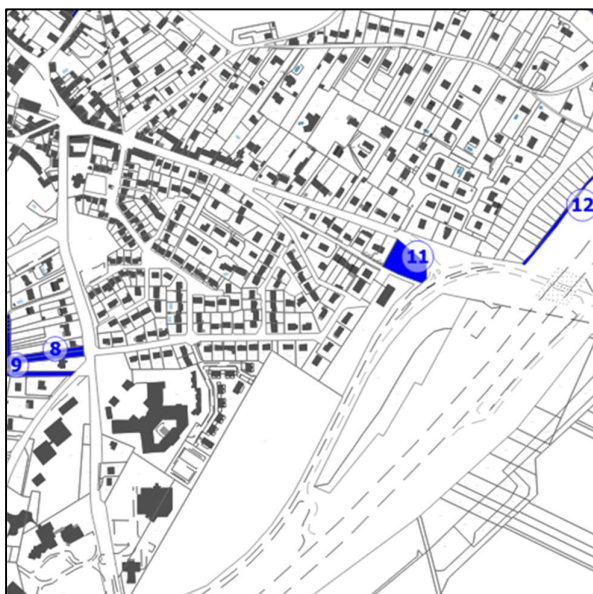
*Afin de permettre le projet, la zone constructible de l'OAP sera réduite et la possibilité de construire sur les autres secteurs de La Croix Rouge devra être augmentée, afin de respecter la programmation prévue. **Cette évolution entre dans le cadre d'une procédure de modification simplifiée du PLU.** »*

## 1.2. Une adaptation du PLU nécessaire pour réaliser le projet du secteur de la Croix Rouge

Le site de la Croix Rouge, identifié dans le PLU comme étant le secteur prioritaire de développement de la commune, est classé en zonage 1AUa.



Il s'agit d'une zone à urbaniser, prévue à court terme. Son urbanisation est subordonnée à la réalisation d'un projet d'ensemble portant sur la globalité de la zone et définissant un aménagement cohérent de la zone, répondant aux orientations d'aménagement et de programmation.

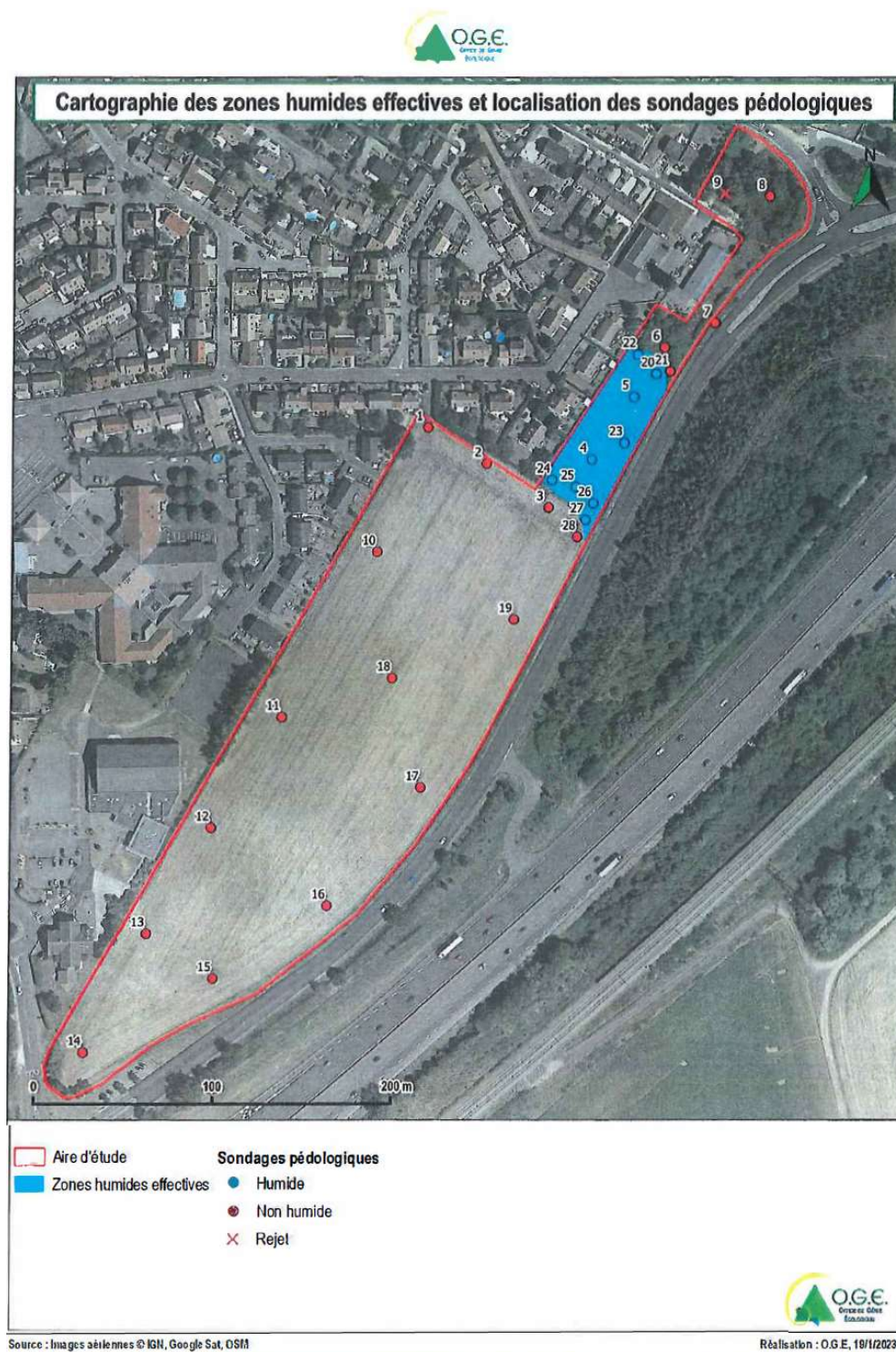


Un Emplacement Réservé (n°11) se trouve à l'extrémité Nord du secteur.

N°	Localisation	Objet	Bénéficiaire	Surface (m²)
1	Au sud du cimetière	Extension du cimetière et aménagement de circulations et espaces publics	Commune	4271
2	Chemin des Bosquets	Aménagement de carrefour	Commune	222
3	Chemin des Bosquets	Aménagement de carrefour et espaces publics	Commune	371
4	Rue Boissière	Aménagement de voie	Commune	300
5	Rue André Piquet	Aménagement de circulations	Commune	1512
6	Centre bourg	Aménagement de liaisons douces	Commune	535
7	Jardins rebus	Aménagement de circulations	Commune	1282
8	Jardins rebus	Entrée de lotissement	Commune	1192
9	Jardins rebus	Aménagement d'une liaison douce	Commune	971
10	Bois Croulard	Aménagement d'espaces verts	Commune	15881
11	Rue Marcel Quinet	Aménagement d'espaces publics	Commune	2005
12	Vieille Terrière	Aménagement de liaisons douces	Commune	775
13	Chemin de Justice	Aménagement de voie	Commune	531
14	Chemin de Justice	Aménagement de voie	Commune	1106

L'adaptation du PLU est nécessaire car, dans le cadre des investigations préalables à l'aménagement du site, une zone humide a été découverte sur le secteur de la Croix Rouge, sur l'unique emprise foncière permettant la réalisation de la voirie d'accès, hors piquage sur la RD 97.

Le premier diagnostic « zone humide » a déterminé une zone dont l'emprise bloque l'accès au site par le nord. Un second diagnostic a été demandé pour préciser l'emprise et a confirmé la présence d'une zone humide de 3297,48 m<sup>2</sup>.





La découverte de cette zone humide à cet endroit conduit la municipalité, soucieuse des enjeux de préservation écologique, à faire évoluer son projet, afin d'éviter la dénaturation de cette parcelle.

**En effet, dans le cadre du dispositif ERC, il a été fait le choix d'« EVITER » la zone humide, pour la préserver.** (*Éviter : modifie un projet afin de supprimer un impact négatif identifié que ce projet engendrerait*).

D'ailleurs, dans le PLU actuellement opposable, un chapitre rappelle les préconisations sur les zones humides (texte ci-dessous extrait du PLU de la commune) :

« 1.1 Favoriser un urbanisme respectueux des milieux naturels et en particulier des trames vertes et bleue

**« Protéger les zones humides**

*Les zones humides constituent un élément majeur du paysage briissois et dans le cadre de la trame bleue, leur protection est un enjeu essentiel. Les rives de la Prédecelle, des mares, les prairies humides et inondables forment des biotopes très particuliers, intermédiaires entre le milieu aquatique et les milieux terrestres qui entourent ces zones.*

*Ces zones humides assurent de nombreux services écosystémiques, qualité de l'eau, prévention des inondations, valeur paysagère et récréative, et biodiversité. Elles hébergent également une flore remarquable, et fournissent des refuges, des sites de ponte, d'hibernation, de nymphose pour de nombreuses espèces animales.*

*Leur maintien, leur protection et leur valorisation doivent assurer deux fonctions essentielles à ces milieux : fonction d'écotone (transition entre deux écosystèmes), et fonction de connexion. Cela se traduit en :*

- **Garantissant la productivité de ces milieux** en protégeant les entrées d'eau, pour une eau de qualité, et en quantité suffisante
- **Favorisant une structure hétérogène et dynamique** en veillant à garder les milieux ouverts, par un entretien raisonné, un pâturage éventuellement
- **Assurant la connectivité des systèmes aquatiques** en veillant à la naturalité des cours d'eau (méandres, rives adoucies), en conservant les mortes, et en veillant à des aménagements respectueux du cycle de vie de la faune aquatique. »

**UN EVITEMENT POSSIBLE DE LA ZONE HUMIDE GRACE A UNE AUTORISATION DE PIQUAGE SUR LA RD97**

Ce choix respectueux de la biodiversité remet en question le principe de l'accès principal de ce quartier par la rue Marcel Quinet. Dès lors, il faut un accès par la RD 97. Cet accès par la RD est historiquement impossible du fait du statut de déviation de la RD. Une demande de dérogation a été faite au Président du Conseil Départemental le 23 mars 2023. Cette dernière a été acceptée le 22 mai par courrier.

Extraits du courrier du Département en date du 22 mai 2023

« Par courrier du 23 mars 2023, vous informez le Conseil départemental de votre souhait de création d'un accès à un programme immobilier sur la RD 97 qui concerne le territoire communal de Briis-sous-Forges.

*Vous précisez que l'accès initialement projeté sur le réseau viaire communal doit être déplacé sur la RD 97, en raison d'une contrainte environnementale inconnue à l'origine de l'opération (découverte d'une zone humide dans le périmètre).*

*Il apparaît que cet accès au nouveau quartier est positionné sur une section de RD 97 portant statut de déviation d'agglomération. Or, la circulaire n° 71-283 du 27 mai 1971 précise la loi du 3 janvier 1969 qui prévoit, dans son article 5, que les riverains ne disposent pas, au droit de leur propriété, du droit d'accès à la déviation de toute voie publique qui se trouve déviée en vue du contournement d'une agglomération.*

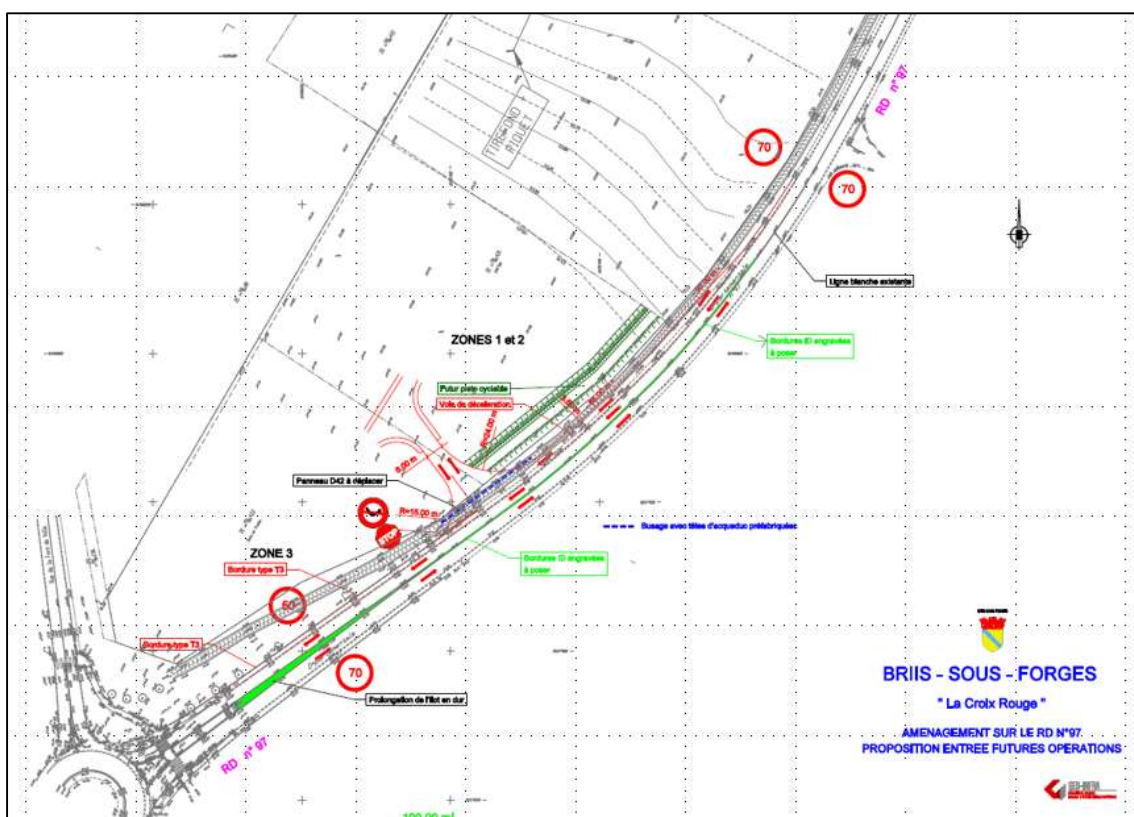


La définition des équipements et réseau viaire de l'opération « la Croix Rouge » étant en phase d'étude, un scénario consistant à autoriser plusieurs accès sur la RD 97 pour les 89 logements projetés n'est, dès lors, pas envisageable.

Toutefois, après examen de votre demande prenant en compte à la fois les enjeux de développement du territoire, les fonctionnalités et le niveau de service de la RD 97, j'émetts un avis favorable au principe de poursuite des études de raccordement avec un piquage sur la RD 97 sous les conditions et réserves suivantes, qui seront toutes respectées :

- ✓ le raccordement sera unique, à la charge de l'aménageur et devra se faire en demi carrefour, n'autorisant aucun cisaillement sur la RD 97 et ce à l'aide de dispositifs physiques à la charge de l'aménageur ;
- ✓ la conception du raccordement sera réalisée dans les règles de l'art en maintenant la zone de rattrapage et de sécurité de la RD, en cohérence aux vitesses de référence hors agglomération ;
- ✓ les mesures de protection phonique du nouveau quartier devront être intégrées à l'opération à la charge de l'aménageur. »

#### Schéma de principe validé par les services du Département

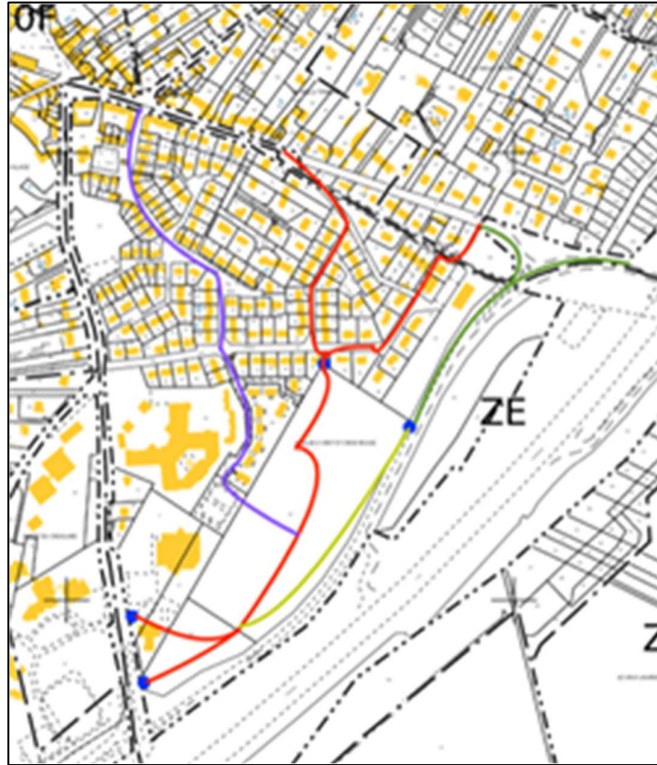


#### UN MAINTIEN DE LA LIAISON DOUCE A TRAVERS LA ZONE HUMIDE CAR LES ALTERNATIVES DE TRACES NE SONT PAS VIABLES

Dans le cadre du dispositif ERC, il a été fait le choix de maintenir le tracé de la liaison douce à travers la zone humide. Deux raisons justifient ce choix :

- Alternative de tracé n°1 : la piste cyclable est aménagée en bordure de la RD97. La solution proposée est jugée dangereuse du fait de la présence à proximité de véhicules circulant à vive allure sur ce tronçon de la RD.

- **Alternative de tracé n°2 : à travers les zones urbanisées, la piste cyclable est aménagée sur l'emprise des voies existantes des quartiers, notamment pavillonnaires. Cette solution semble être trop contraignante techniquement (voiries trop étroites, nombreux obstacles, absence de trottoirs...).**



Alternatives au tracé d'origine de la future piste cyclable

Le maintien du tracé de la piste cyclable sur l'emprise de la zone humide est retenu, avec la volonté de réduire au maximum l'impact sur cette dernière.

Pour y parvenir, un ouvrage en bois permettant une traversée de la zone humide « en survol » du terrain est préconisé. Le principe de « REDUCTION » est recherché (*Réduire : limite autant que possible la durée, l'intensité et/ou l'étendue des impacts d'un projet qui ne peuvent pas être complètement évités.*).

Le linéaire de la liaison douce est de 185 mètres environ.

La largeur de l'ouvrage est d'abord conditionnée par les obligations normatives de largeur de piste cyclable retenue à 3 m de largeur minimum en double sens. En anticipant les dispositions constructives nécessaires et en utilisant une poutre support du platelage comme séparateur entre les deux sens de circulation, il est possible de considérer une largeur construite de 310 centimètres afin d'intégrer les largeurs de chasse roue inhérentes à la mise en œuvre de ces ouvrages faisant circuler les cyclistes au-dessus du niveau du sol.

Afin d'en minimiser l'impact environnemental, une structure en bois non traité est préconisée. Une telle option nécessite le recours à des bois de classe IV sans traitement pour les poteaux fichés dans le sol formant fondation.

Pour les parties situées à plus de 20 cm de hauteur, c'est-à-dire pour tout le reste de la structure envisagée, on pourra avoir recours à un bois européen de classe III tel que le Pin Douglas ou le Mélèze.

Dans la disposition constructive pressentie, la portée du platelage est limitée à 132 cm entre appui. Pour pérenniser l'ouvrage, des sections standardisées de 45x90mm pourront être employées en toute sécurité.

La charge étant ramenée dans cette disposition sur 3 files porteuses, il en résulte que la travée centrale est deux fois plus chargée que les deux travées extérieures.

La surface au sol de l'ouvrage est extrêmement réduite puisque limitée à 3,22 m<sup>2</sup> (143 poteaux x 15 cm x 15 cm).



**Illustrations d'ambiance sur les aménagements envisageables (source : KOYA SCOP-ARL)**

Il apparaît qu'un tel dispositif présente un impact direct extrêmement limité sur le sol de la zone humide et que le changement d'environnement produit reste très léger dans la mesure où la forme assure la réalisation d'un objet perméable et conçu en matériaux respectueux de l'environnement naturel. Il est surtout important que la mise en cohérence du parcours cyclable à l'échelle de la commune et dans ses prolongements intercommunaux mette en perspective le rôle joué par la réalisation de cette traversée. Or les autres parcours qui pourraient constituer des alternatives risquent d'enclaver les quartiers les plus proches de l'entrée de ville située à proximité du pont autoroutier. C'est avant tout dans cette perspective que l'impact de cet ouvrage doit être considéré.

**Enfin, dans le cadre du dispositif ERC, afin de « COMPENSER » les 3,22 m<sup>2</sup> d'impact de l'aménagement du ponton, une surface d'environ 700 m<sup>2</sup> sera protégée dans la continuité de la zone humide avérée et sera favorisée par l'abandon des modalités de gestion antérieure.**

*(Compenser : apporte une contrepartie aux effets négatifs notables, directs ou indirects, qui n'ont pu être évités ou suffisamment réduits)*



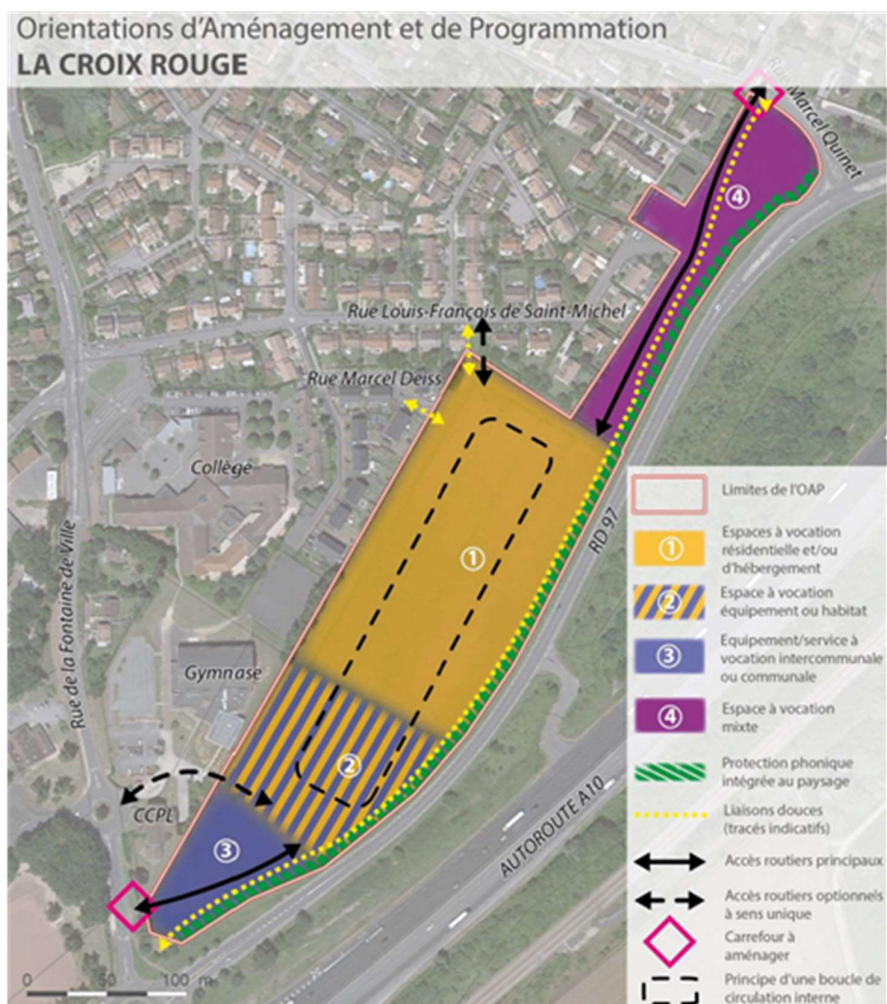




### 1.3. Un projet indispensable pour la commune de Briis-sous-Forges

Le secteur de la Croix Rouge est non seulement l'une des dernières parcelles à urbaniser sur la commune mais également un projet ambitieux à plusieurs égards. En effet, la commune souhaite tenir ses engagements en termes de construction de logements (logement adapté, accession sociale à la propriété, logement inclusif), notamment en réduisant la surface constructible au sein de cette OAP, mais également en terme de projet économique ambitieux et de création d'équipements publics.

L'OAP de la Croix Rouge est la première à être mise en œuvre depuis la révision du PLU. Le projet, mettant en œuvre les sections 1 (espace à vocation mixte assurant l'accès à l'OAP) et 4 de l'OAP (Espace à vocation résidentielle), a été présenté en réunion publique.



**OAP du PLU actuellement opposable**

Le projet prévoit, en effet, dans un premier de temps, la création d'environ 100 logements, dont 31 à vocation sociale. A ce titre, il doit participer de manière importante à atteindre les objectifs de création qui ont été fixés par le Plan Local de l'Habitat intercommunal de la communauté de communes du Pays de Limours (CCPL). Ces futurs logements servent aussi les objectifs de création de logements à l'échelle du département de l'Essonne et de la région Ile de France, à travers les préconisations du Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (SRHH).

La proximité de la gare autoroutière comme pôle de transport justifie la volonté communale de création de logements dont la pertinence est renforcée par le SDRIF et la présence d'une pastille d'urbanisation préférentielle.

En outre, ce projet prévoit la création de 10 logements en Prêt Locatif Aidé d'insertion (PLAi) adapté, pour la mise en œuvre d'un projet d'habitat inclusif avec l'association ADAPEI91 à destination du public en situation de handicap mental.

Outre le fait d'être en capacité de proposer un parcours résidentiel pour tous, le plus large possible à Briis, ces nouveaux logements permettront de libérer des places dans les foyers pour adultes en situation de handicap mental.

Enfin, ce projet d'aménagement intègre une piste cyclable en site propre, et donc sécurisée, qui pourrait se substituer avantageusement à la bande cyclable existante sur ce tronçon de la route départementale qui, pour rappel, dessert la gare autoroutière de Briis-sous-Forges et a vocation à se connecter pertinemment avec le plan vélo du département et le schéma directeur des liaisons douces de la CCPL.

## 2. Objectifs et finalités de la modification simplifiée

### 2.1. Objectif n°1 de la modification simplifiée : adapter l'OAP de la Croix Rouge

---

Le projet du secteur de la Croix Rouge constitue, pour la commune de Briis-sous-Forges, un enjeu stratégique.

C'est la raison pour laquelle, après avoir réétudié les différentes alternatives d'accès et considérant que l'étude de circulation réalisée par le CEREMA pour le compte du département en 2019 avait démontré qu'il convenait d'éviter autant que faire ce peut toute augmentation du trafic sur la RD131, notamment aux abords du collège Jean Monnet, la commune souhaite créer une voirie d'accès hors agglomération, sur la RD97, avec l'accord du Conseil Départemental.

Conformément aux préconisations de la Direction Départementale de l'Équipement dans son courrier en date du 21 juillet 2023, la commune entend reprendre certains éléments :

- Tout d'abord, *« la vocation du secteur 4 de l'orientation d'aménagement du PLU opposable, site initial de l'entrée de l'opération qui abrite une zone humide, va évoluer et sera accompagnée d'intentions et prescriptions fortes sans lesquelles la qualité du milieu ne peut être pérennisée. La protection au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme pourra utilement être mobilisée. Elle permet de créer un périmètre sur lequel s'appliquent des règles spécifiques insérées dans le règlement du PLU. »*
- *Ensuite, il est important de mettre en valeur la couture urbaine de l'OAP avec l'existant, en facilitant les déplacements actifs et les échanges entre quartiers, mais aussi dans le choix de la forme et de la disposition des constructions.*
- *Enfin, les cheminements qui relieront la Croix Rouge aux secteurs situés au nord et à l'ouest peuvent trouver plus de places. Le cheminement cyclo-pedestre prévu dans l'OAP initiale traversera la parcelle ZE142 et ses 5 000 m<sup>2</sup> de zone humide, mais de préférence sur un ponton afin de limiter son impact.*
- *De plus, cette OAP longée par une route à grande circulation, la RD97, constitue une entrée de ville. Elle sera traitée qualitativement afin que la première impression reflète une image la plus qualitative et la plus fidèle possible de la singularité de Briis-sous-Forges. »*

## Finalités de la modification simplifiée : modifier le contenu de l'OAP de la Croix Rouge

~~Texte~~ : Texte supprimé par rapport à la version du PLU opposable, dans le cadre de la modification simplifiée

**Texte** : Texte rajouté par rapport à la version du PLU opposable, dans le cadre de la modification simplifiée

### PERIMETRE ET LOCALISATION

Il s'agit de la dernière emprise foncière disponible entre le bourg et les infrastructures de transports (déviation, A10, LGV).

Le site est situé en continuité directe du bourg et à proximité des équipements (établissements scolaires, CCPL, gare autoroutière...). ~~Les possibilités d'accès sont limitées à l'ouest par les lotissements existants et interdits à l'est par la déviation.~~

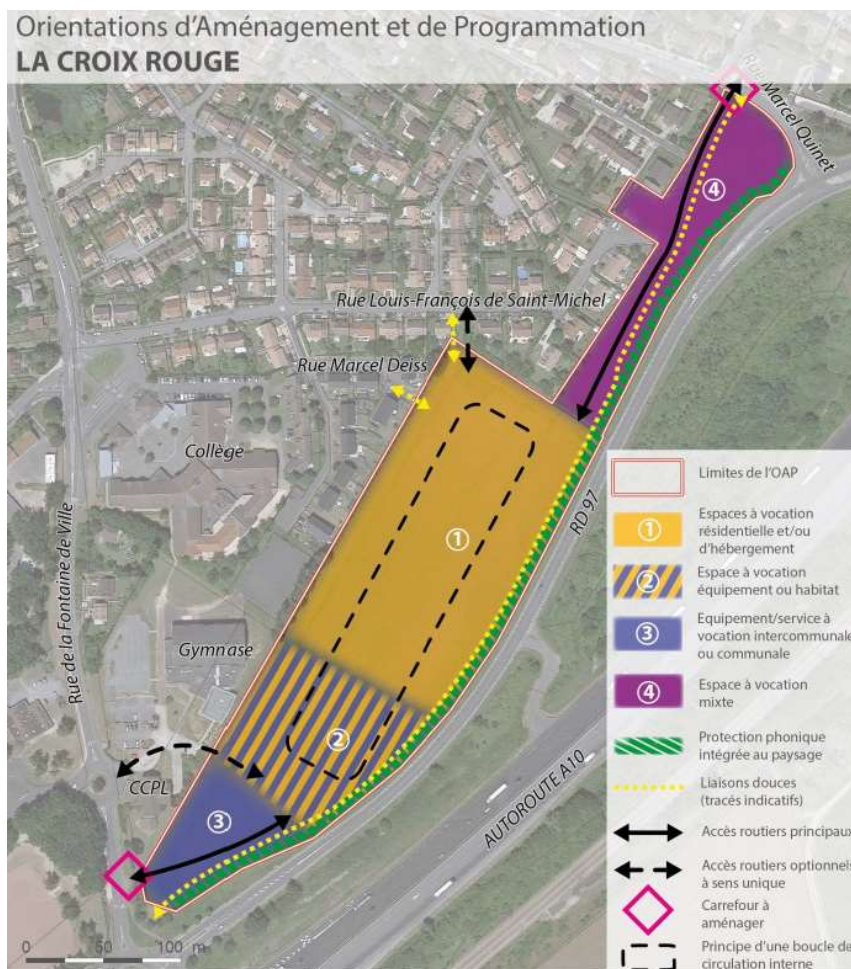
**Surface de l'OAP** : 5,4 ha





## VOCATION/PROGRAMMATION

Dans le PLU approuvé et opposable, la programmation (qui est modifiée dans le cadre de la procédure de modification simplifiée) est la suivante :



Le site est divisé en 4 secteurs :

- **Secteur n°1** (env. 2,6 ha) : Espace à vocation résidentielle.
  - Environ 89 logements mixtes.
  - 1/3 de logements locatifs ;
  - Certains pouvant se présenter sous forme de petits collectifs.
- **Secteur n°2** (env. 1,3 ha) : Espace pouvant accueillir des équipements ou de l'habitat sur une densité similaire à celle du secteur n°1.
- **Secteur n°3** (env. 0,5 ha) : Équipement / Services / Activités à gestion/compétence intercommunale ou communale.
- **Secteur n°4** (env. 1 ha) : Espace à vocation mixte pouvant accueillir des activités, des équipements, de l'habitat ou des hébergements. L'actuel centre technique municipal pourra être modifié.

Une attention particulière à l'aménagement paysager de ce projet dans ce contexte.

La densité sur le site tend vers 35 logements / hectare, en augmentant le nombre de logements prévu sur le site à 89 unités. Par ailleurs, il est rappelé que la surface utile de cette OAP, notamment du secteur 1, est nettement inférieure à la surface réelle puisque sont envisagés un merlon planté non constructible en bordure de la déviation, ainsi qu'une emprise importante destinée à accueillir des équipements publics (secteur 2) et un bassin de rétention des eaux pluviales.

Dans le projet de modification simplifiée, la nouvelle programmation est la suivante :



Le site est divisé en 4 secteurs :

- **Secteur n°1** (env. 3,9 ha) : Espace à vocation résidentielle et équipement communal.
  - Environ 100 logements mixtes.
  - 1/3 de logements locatifs sociaux ;
  - Certains pouvant se présenter sous forme de petits collectifs.
- **Secteur n°2** (env. 0,5 ha) : Équipement / Services / Activités à gestion/compétence intercommunale ou communale.

- **Secteur n°3** (env. 0,6 ha) : Espace naturel protégé ouvert au public, à vocation pédagogique à terme grâce à la valorisation de la zone humide et à l'aménagement d'une piste cyclo-pédestre.
- **Secteur n°4** (env. 0,2 ha) : Espaces publics et équipements municipaux existants.

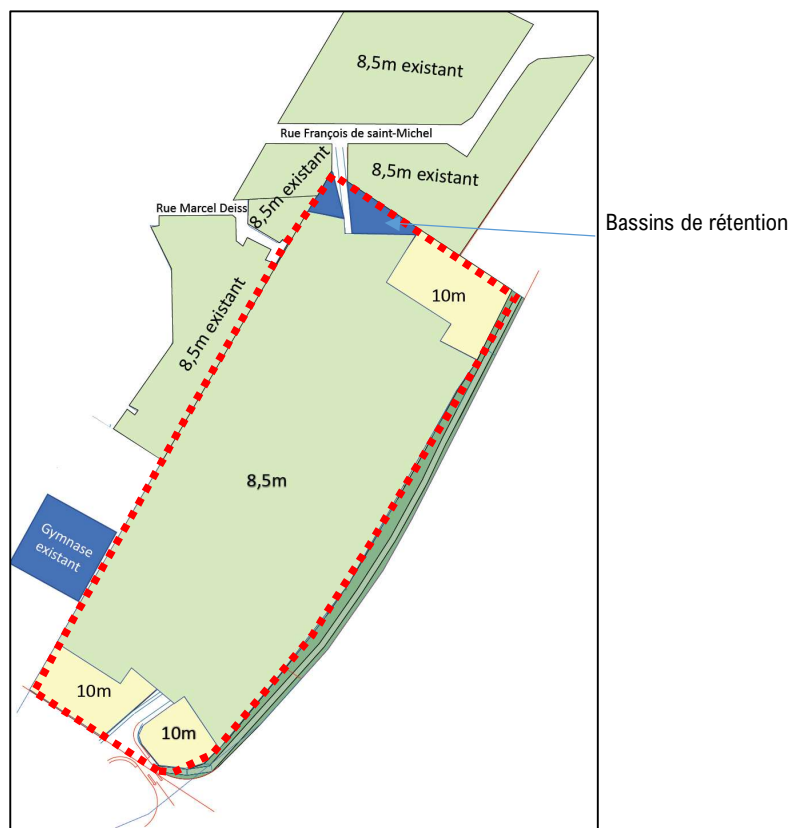
La densité sur le site tend vers 35 logements / hectare, en augmentant le nombre de logements prévu sur le site à environ 100 unités et en réduisant la zone constructible de l'OAP.

Par ailleurs, il est rappelé que la surface utile de cette OAP est nettement inférieure à la surface réelle puisqu'un merlon planté non constructible en bordure de la déviation, ainsi qu'une emprise importante destinée à accueillir un équipement public (secteur 2) et les bassins de rétention des eaux pluviales, sont prévus.

Le secteur de la Croix-Rouge est la dernière emprise foncière située en continuité directe du bourg et des différents équipements publics (écoles, CCPL, gare autoroutière, gymnase...). Ce site identifie deux secteurs à vocation résidentielle, un secteur à vocation mixte (équipement et/ou de l'habitat) et un secteur à vocation d'équipement et de services accueillant le projet de tiers-lieu intercommunal de la CCPL.

D'ailleurs, les gabarits des futures constructions seront identiques à ceux rencontrés dans les opérations immobilières bordant le site du projet.

#### Hauteurs maximales des constructions sur le site et aux abords



Par ailleurs, la promulgation de la loi « Climat & résilience » en 2021 a renforcé le principe de limitation de l'étalement urbain et de maîtrise de la consommation foncière. Aussi, le développement de projets de logements présentant une densité importante par rapport aux anciens quartiers environnants (essentiellement des lotissements peu denses avec des maisons individuelles) s'inscrit totalement dans cette démarche vertueuse.



## ACCES / DESSERTE

---

- ~~Création d'un accès routier au sud,~~
- ~~Création d'un accès routier au nord via la rue Marcel Quinet ou un carrefour doit être aménagé.~~
- Un piquage sur la RD 97 est autorisé, conformément aux préconisations du Conseil Départemental, sous les conditions et réserves suivantes :
  - ✓ le raccordement sera unique, à la charge de l'aménageur et devra se faire en demi carrefour, n'autorisant aucun cisaillement sur la RD 97 et ce à l'aide de dispositifs physiques à la charge de l'aménageur ;
  - ✓ la conception du raccordement sera réalisée dans les règles de l'art en maintenant la zone de rattrapage et de sécurité de la RD, en cohérence aux vitesses de référence hors agglomération ;
  - ✓ les mesures de protection phonique du nouveau quartier devront être intégrées à l'opération à la charge de l'aménageur.
- Possibilités de connexions secondaires, à sens unique :
  - Entre le siège de la CCPL et l'intersection RD131 / RD97, avec aménagement d'un carrefour sécurisé ;
  - Rue Louis-François de Saint-Michel : voie douce et/ou automobile restreinte ;
  - Voie d'accès CCPL et Gymnase.
- La desserte interne, connectée aux différents accès, pourra faire l'objet de plusieurs possibilités en fonction du projet d'aménagement retenu, mais respectera le principe d'une boucle interne.
- Aménagement d'une liaison douce de la rue Marcel Quinet vers la gare autoroutière, desservant les habitations, activités et équipements.

## PROPOSITION D'AMENAGEMENT LE LONG DE LA RD 97

---

Plusieurs hypothèses d'aménagement ont été étudiées pour répondre au Code de l'Urbanisme et ses articles L111.6 à L111.10 : en effet, le PLU doit intégrer des dispositions permettant la prise en compte :

- des nuisances (bruit notamment),
- de la sécurité,
- de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Par ailleurs, le nouveau règlement de la zone 1AUa qui concerne l'OAP de la Croix Rouge indique dans l'article 4.3 : *Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques : Les constructions seront implantées à au moins :*

- **10m de l'emprise de la RD 97**
- *5m de l'alignement des autres voies*

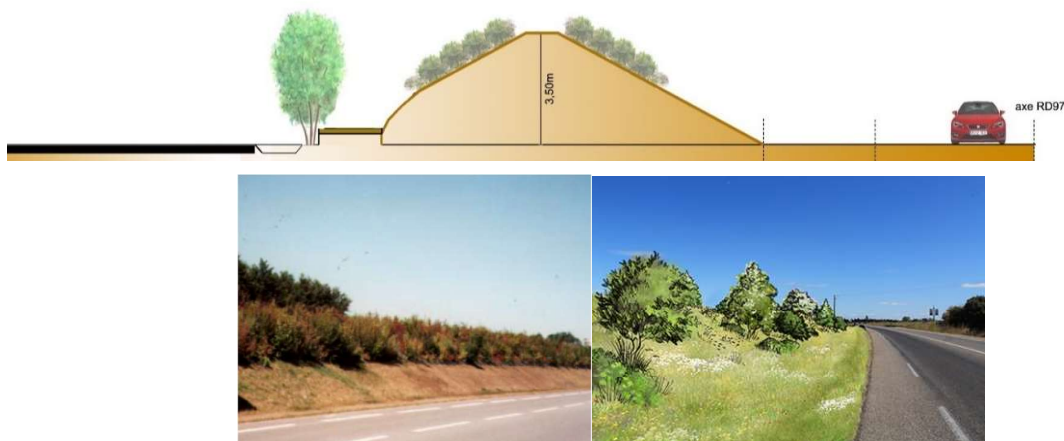
Ainsi, il est envisagé un aménagement paysager cohérent en bordure de la RD 97 permettant d'assurer une protection phonique aux normes les plus strictes.

Afin de prendre en compte les problématiques acoustiques dans le cadre du futur projet, l'opérateur désigné devra faire réaliser des études d'impacts spécifiques sur les nuisances sonores et la qualité de l'air avant de déposer un permis d'aménager. D'ores et déjà, il est précisé que les futures constructions devront être conformes aux normes et réglementations en vigueur, et que les implantations seront effectuées afin de limiter au maximum les nuisances sonores.



Hypothèses d'aménagement :

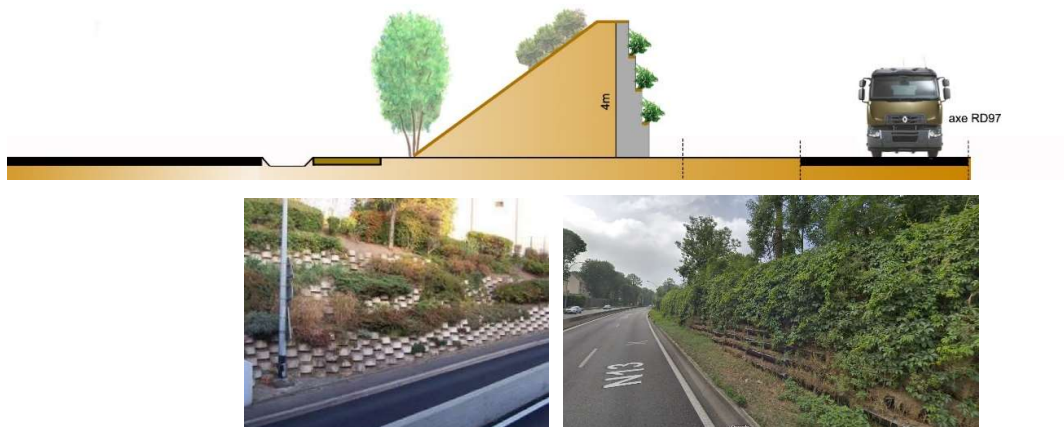
**1- Merlon paysagé** d'une hauteur d'environ 3,5 mètres, ou de toute autre forme de protection phonique. Le merlon pourrait en outre associer la liaison cyclable sur son versant interne au site.



**2- Ecran anti-bruit végétalisé** d'une hauteur d'environ 3,5 à 4 mètres, à « double face » :

Côté RD97, traité en mur végétalisé ou à gabions de qualité

Côté aménagement : talus planté et bordé par la piste cyclable et essences de haute tige



**3- Mur anti-bruit** d'une hauteur d'environ 3,5 à 4 mètres, agrémenté de plantations arbustives ou haute tige



## OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT DURABLE

- Gestion de l'eau exemplaire à organiser – Maîtrise et gestion des ruissellements : Les volumes d'eau de pluie rejetés hors de la parcelle doivent être gérés pour limiter les impacts sur les parcelles avalées. Le rejet au réseau d'eau pluvial en respectant un débit régulé constitue la solution à envisager en dernier recours pour les volumes d'eau non infiltrés. Les études nécessaires à la définition et à la justification du système de gestion des eaux pluviales devront être réalisées en amont du projet en cohérence avec les documents du SAGE Orge-Yvette.
- Gestion des eaux pluviales intégrant la notion de zéro rejet des eaux pluviales {cf. règlement d'assainissement et Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux {SAGE} Orge-Yvette) suite à l'imperméabilisation.
- Limitation de l'imperméabilisation des sols en privilégiant l'usage de matériaux perméables ou gérant l'eau.
- Usage de matériaux durables et écologiques dans les constructions.
- Orientation bioclimatique à privilégier.
- Prise en compte du bruit des infrastructures proches (RD 97, Autoroute A10 et LGV) **sur les secteurs n°3 et n°4**. Les constructions nouvelles situées dans les secteurs affectés par le bruit doivent faire l'objet d'une isolation acoustique selon les dispositions fixées par l'arrêté du 30 mai 1996 pour les habitations.

L'OAP fera l'objet d'une étude environnementale, complémentaire à celle réalisée par THEMA Environnement dans le cadre de l'Etat Initial de l'Environnement et l'Evaluation Environnementale, afin de bien prendre en compte les problématiques identifiées et de les intégrer dans le plan d'aménagement.

Il sera demandé au maître d'œuvre de réaliser les études d'impact spécifiques sur les problématiques acoustiques et atmosphériques et que les futures constructions soient conformes aux normes et réglementations en vigueur.

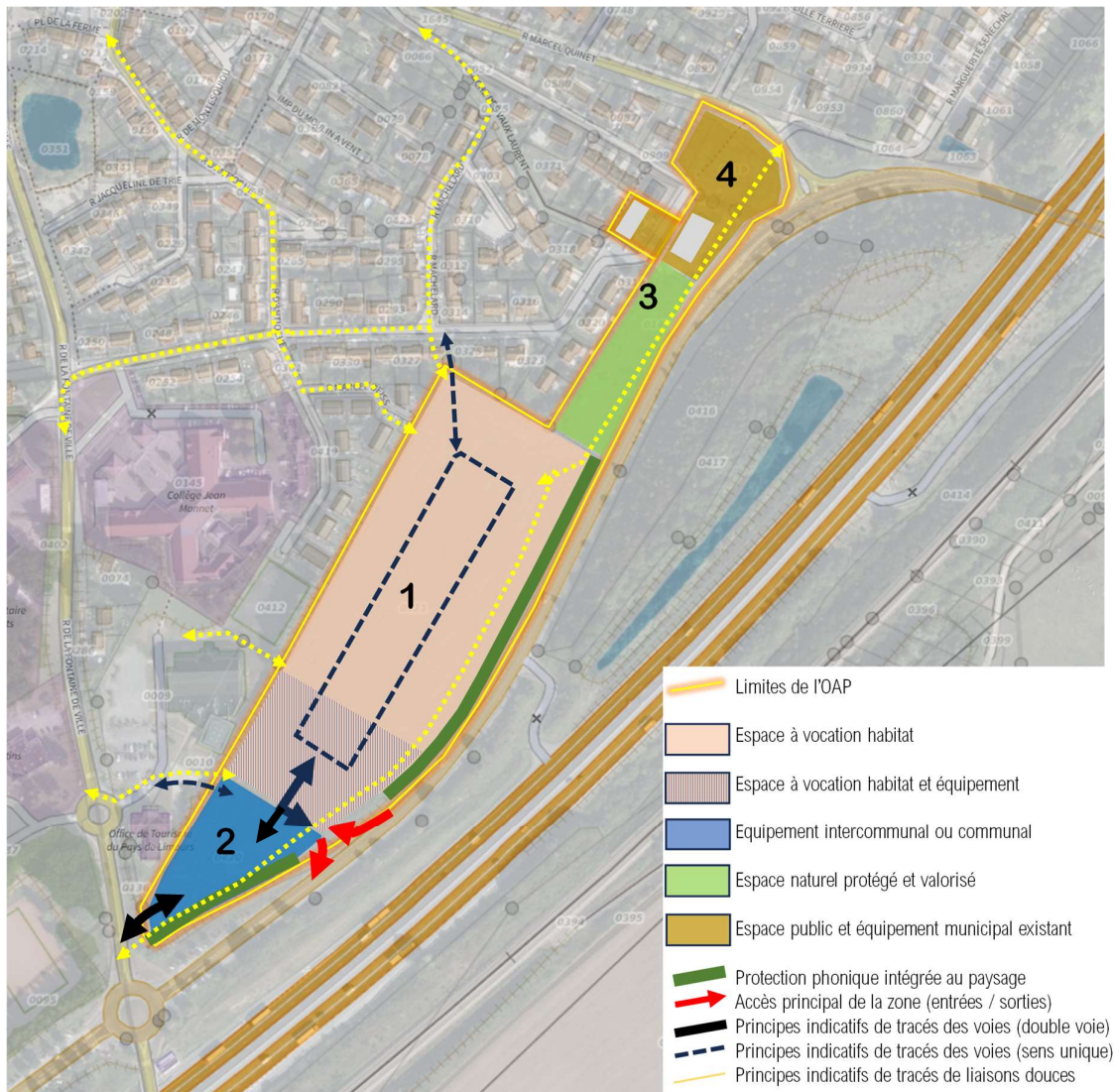
Si les résultats n'étaient pas satisfaisants, les normes de construction seraient renforcées et adaptées pour minimiser l'impact pour les futurs logements et permettre les constructions envisagées.

### Localisation des limites des secteurs affectés par le bruit :



## SCHEMA DE PRINCIPES

---



### 2.2. Objectif n°2 de la modification simplifiée : traiter une erreur matérielle dans l'article UB1 du règlement

---

Dans le paragraphe UB1 du règlement, il est indiqué :

« En matière de démolition :

- La démolition totale des bâtiments repérés au titre de l'article 151.19 du CU (figurant en pièce n° 9) sauf si cette démolition s'impose pour assurer la sécurité des personnes et des biens.
- Dans les zones sensibles aux risques d'inondations identifiées sur le plan n°8.2 – plan des périmètres particuliers.
- Les constructions nouvelles ou extension, hors élévation, sont interdites. »

**La procédure de modification simplifiée doit permettre de traiter une erreur matérielle, car, afin d'éviter toute interprétation, il faut lire la règle de la manière suivante :**

**« En matière de démolition :**

- *La démolition totale des bâtiments repérés au titre de l'article 151.19 du CU (figurant en pièce n° 9) sauf si cette démolition s'impose pour assurer la sécurité des personnes et des biens.*

**Dans les zones sensibles aux risques d'inondations identifiées sur le plan n°8.2 – plan des périmètres particuliers :**

- *Les constructions nouvelles ou extension, hors élévation, sont interdites. »*



## 3. Incidences de la modification simplifiée

### 3.1 Compatibilité et respect du cadre réglementaire

---

#### Le P.A.D.D. du PLU de la commune

La présente modification s'inscrit dans une logique de compatibilité avec les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU de Briis-sous-Forges.

#### Les documents supra-communaux :

Le projet de modification est compatible avec les différents plans, schémas et programmes :

- Urbanisme : SDRIF (2014-2030) ;
- Milieu aquatique : SDAGE, SAGE ;
- Air : PPA (2013), PDU (2010), SRCAE (2012) ;
- Milieu naturel : SRCE (2013).

#### Les servitudes d'utilité publique :

**Les servitudes et contraintes particulières** sont prises en compte et respectées dans le cadre de l'adaptation du PLU.

### 3.2 Impacts de la modification simplifiée sur les autres composantes environnementales

---

#### 1. Impact de la modification sur le milieu physique

##### Topographie

Les adaptations envisagées dans le cadre de la modification du PLU n'auront pas d'incidence sur l'item.

##### Hydrologie

Les adaptations envisagées dans le cadre de la modification du PLU contribueront au traitement et à l'infiltration des eaux pluviales.

##### Ressource en eau potable

Les adaptations envisagées dans le cadre de la modification du PLU n'auront pas d'incidence sur l'item.

#### 2. Impact sur le milieu naturel

Les adaptations envisagées dans le cadre de la modification du PLU auront des incidences positives.

#### **La Croix Rouge**

#### **Zone 1AUa**

##### *Sensibilités environnementales identifiées et incidences*

Risque mouvements de terrain : Aléa moyen concernant l'exposition au retrait-gonflement des argiles

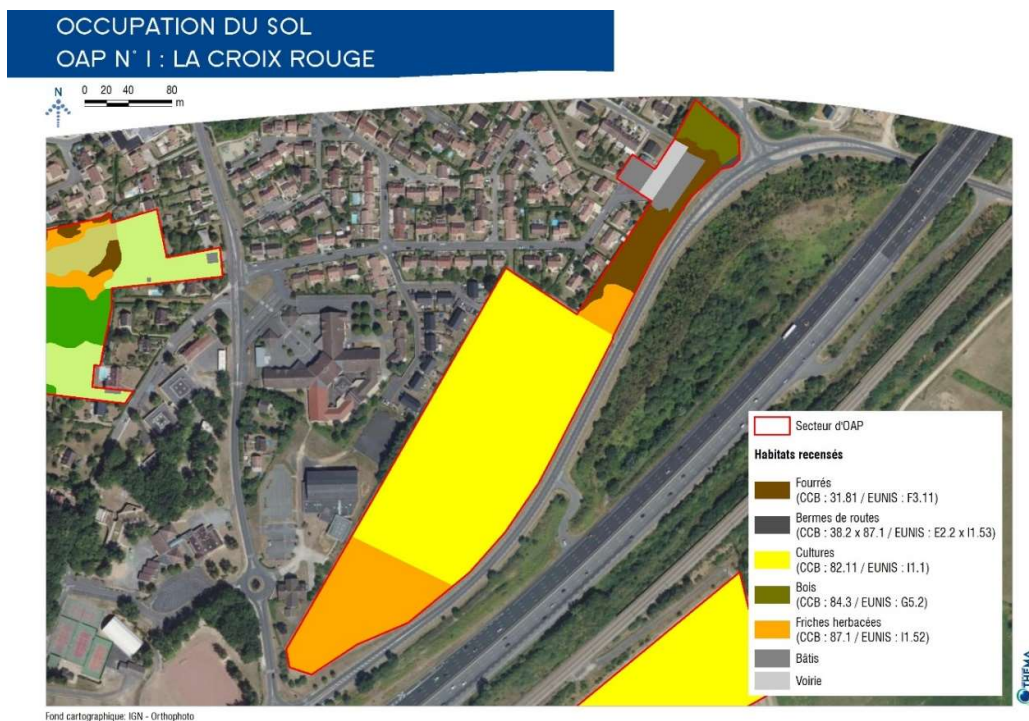
Risque inondations : Site localisé en dehors des Plus Hautes Eaux Connues

Remontées de nappes : Zone potentiellement sujette aux inondations de caves

BASIAS / BASOL / ICPE : Absence de site identifié

Exposition au bruit : Site entièrement compris dans un secteur affecté par le bruit d'une infrastructure soumise au classement sonore des infrastructures de transports terrestres de l'Essonne

Sites naturels sensibles : Absence de site Natura 2000 et de ZNIEFF



Milieux présents : cultures, friches herbacées, fourrés, bois, bâtis et voiries.

Faune/flore : Le site est majoritairement occupé par une grande parcelle de cultures intensives où les pratiques culturales et les traitements phytosanitaires influencent sur l'expression spontanée de la flore et tendent à réduire la diversité spécifique. Enclavées entre le tissu urbain et l'A10 et sans couvert végétal, elles sont peu favorables à la faune. Les friches herbacées, qui occupent la partie sud du site notamment, sont propices aux insectes, notamment aux lépidoptères, qui trouvent des conditions favorables à la réalisation de leur cycle biologique (présence de plantes à fleurs, zone refuge) ; ainsi qu'aux reptiles. Les strates arbustives et arborées constitutives des fourrés et du bois au nord sont propices à l'avifaune, notamment aux passereaux pour la nidification, et aux petits mammifères. D'une manière générale, le site ne présente a priori pas de sensibilité forte vis-à-vis de la faune et de la flore, les espèces présentes étant toutes communes à très communes.

L'aménagement du site va réduire les habitats disponibles pour l'alimentation et la reproduction d'espèces d'insectes, de reptiles, de petits mammifères et d'oiseaux communs, et pour la plupart plus ou moins commensales de l'homme.



Cultures



Friche herbacée



Fourrés

### ***Prise en compte des enjeux environnementaux dans le PLU : mesures d'évitement (ME), de réduction (MR), de compensation (MC) et d'accompagnement (MA)***

**ME** : Dans le cadre du dispositif ERC, il a été fait le choix d'« EVITER » la zone humide, pour la préserver.

**MR** : Dans le cadre du dispositif ERC, il a été fait le choix de maintenir le tracé de la liaison douce à travers la zone humide. Deux raisons justifient ce choix :

- Alternative de tracé n°1 : la piste cyclable est aménagée en bordure de la RD97. La solution proposée est jugée dangereuse du fait de la présence à proximité de véhicules circulant à vive allure sur ce tronçon de la RD.
- Alternative de tracé n°2 : à travers les zones urbanisées, la piste cyclable est aménagée sur l'emprise des voies existantes des quartiers, notamment pavillonnaires. Cette solution semble être trop contraignante techniquement (voiries trop étroites, nombreux obstacles, absence de trottoirs...).

**MC** : Enfin, dans le cadre du dispositif ERC, afin de « COMPENSER » l'aménagement du ponton, une surface de 700m<sup>2</sup> sera protégée dans la continuité de la zone humide avérée et sera favorisée par l'abandon des modalités de gestion antérieure.

**MA** : Règlement prévoyant :

- le traitement paysager des aires de stationnement (article 1AU6) ;
- les recommandations pour réaliser les nouvelles plantations : liste d'essences locales recommandées, composition, période et distance de plantation, entretien (annexe).

Plusieurs hypothèses d'aménagement paysager à l'étude dans l'OAP :

- Merlon paysagé d'une hauteur d'environ 3,5 mètres,
- Ecran anti-bruit végétalisé d'une hauteur d'environ 3,5 à 4 mètres, à « double face » :
  - Côté RD97, traité en mur végétalisé ou à gabions de qualité
  - Côté aménagement : talus planté et bordé par la piste cyclable et essences de haute tige.
- Mur anti-bruit d'une hauteur d'environ 3,5 à 4 mètres, agrémenté de plantations arbustives ou haute tige.

### **3. Impact sur les paysages et le patrimoine**

Les adaptations envisagées dans le cadre de la modification du PLU n'auront pas d'incidence sur l'item.

### **4. Impact sur l'assainissement et les déchets**

#### Assainissement des eaux usées

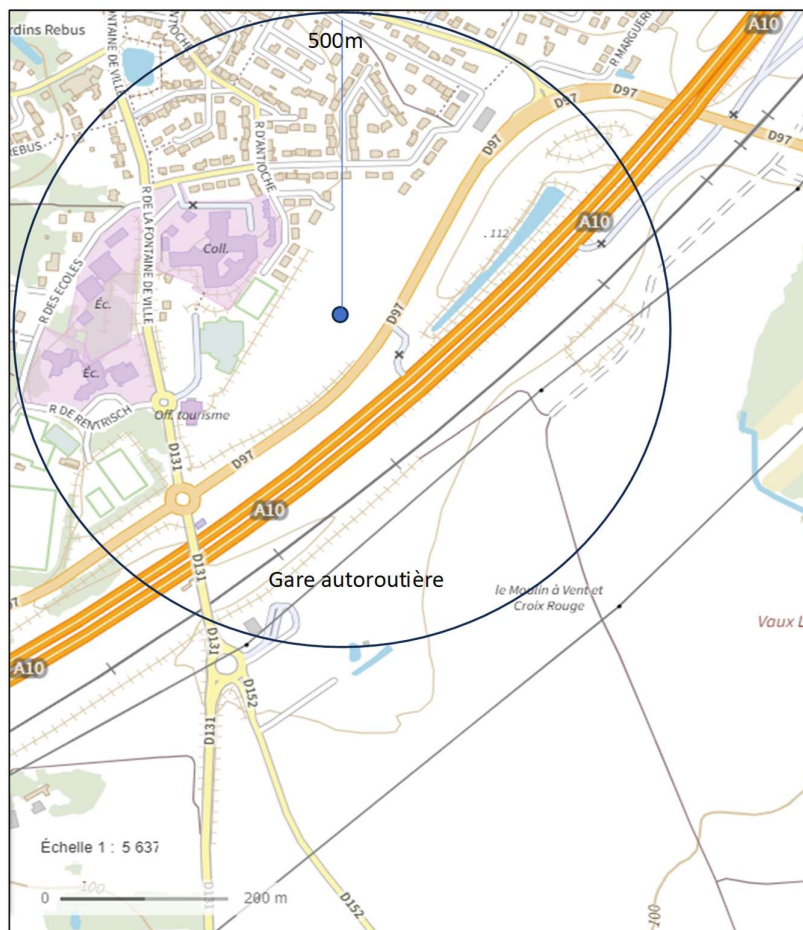
Les adaptations envisagées dans le cadre de la modification du PLU n'auront pas d'incidence sur l'item.

#### Gestion des déchets

Les adaptations envisagées dans le cadre de la modification du PLU n'auront pas d'incidence sur l'item.

### **5. Impact sur les flux et trafics**

Un des intérêts fondamentaux du choix du site de la Croix Rouge réside dans le fait qu'il se trouve à proximité immédiate de la gare autoroutière (moins de 10 min à pieds). Aussi, on peut supposer qu'une partie des futurs occupants utiliseront les transports en commun ou/et la nouvelle liaison douce, limitant dans le même temps les flux d'automobiles dans le secteur. Par ailleurs, le futur quartier est à proximité immédiates des écoles, du collège, des équipements sportifs et du centre-ville qui regroupe les principaux commerces et services public, 5 à 7 min à pied, ce qui découragera sans aucun doute l'usage des véhicules motorisés pour les petits déplacements du quotidien.



En ce qui concerne l'impact de la mise en œuvre de l'OAP Croix-Rouge, un apport supplémentaire de véhicule est indéniable, comme pour toute opération de création de logements. Pour autant, si le taux de motorisation de la commune est relativement élevé du fait de sa situation périurbaine, la localisation du projet au cœur de la zone agglomérée limitera forcément le recours au déplacement automobile.

Enfin, la commune engage la mise en œuvre de son plan de liaisons douces dont deux composantes seront réalisées concomitamment avec la mise en œuvre de l'OAP (figure ci-dessous, trait rouge) :

- 1- Une piste cyclable en provenance du nord du village longera le nouveau quartier de la Croix-Rouge pour rejoindre la gare autoroutière,
- 2- Une piste cyclable reliera le centre-ville au collège et sera prolongée ultérieurement jusqu'à la gare autoroutière

Ce qui encouragera le recours aux mobilités actives et limitera encore le recours aux véhicules motorisés pour les petits trajets du quotidien au sein du bourg notamment pour les habitants de ce nouveau quartier.





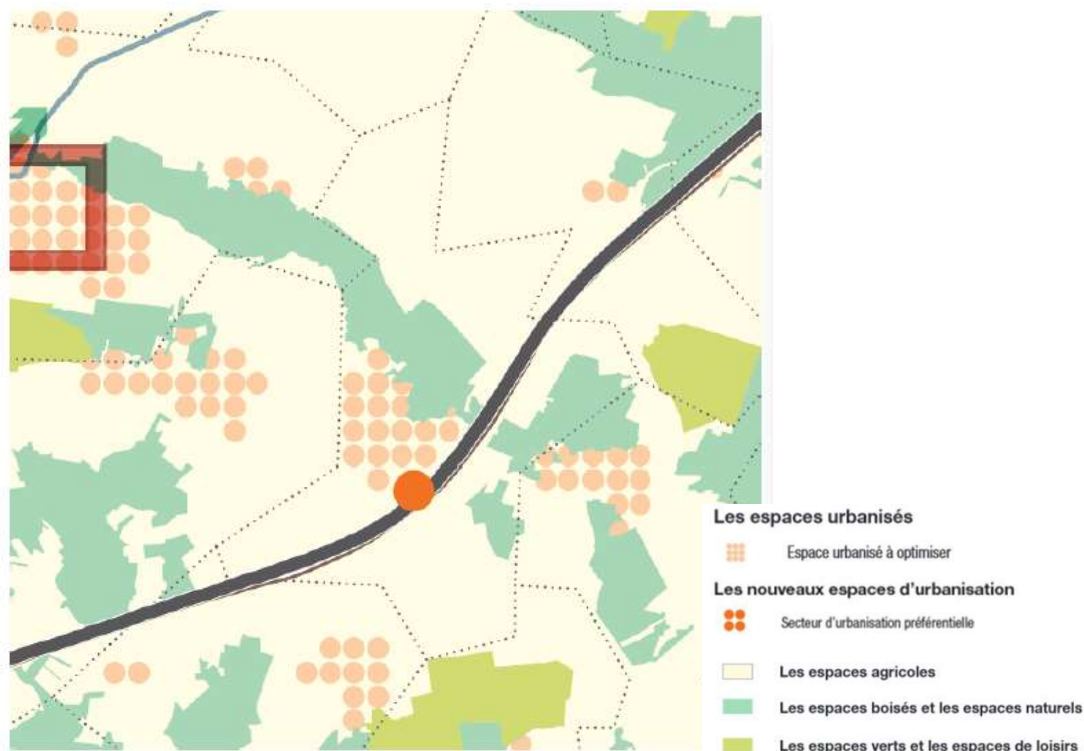
## Traitements paysagers et phoniques le long de l'A10



En ce qui concerne la LGV, elle est encaissée afin d'assourdir les bruits lors des passages des TGV, comme en atteste la carte de bruit p31.

- Le site est inscrit au SDRIF 2013 comme secteur d'urbanisation préférentielle, du fait notamment de la proximité de la gare autoroutière de Briis.

### Le SDRIF et le territoire de Briis-sous-Forges :



- Le site se trouve dans la continuité urbaine de lotissements réalisés récemment et fait partie des rares dernières emprises foncière disponibles dans le périmètre du centre-bourg dont le développement est contraint par la rivière au sud et à l'ouest, le bois communal au nord et la RD97 à l'est.





© IGN 1999



L'INSTITUT  
PARIS  
RÉGION



2021



Pour autant, la procédure en cours va présenter un impact bénéfique sur les pollutions sonore et l'exposition au bruit.

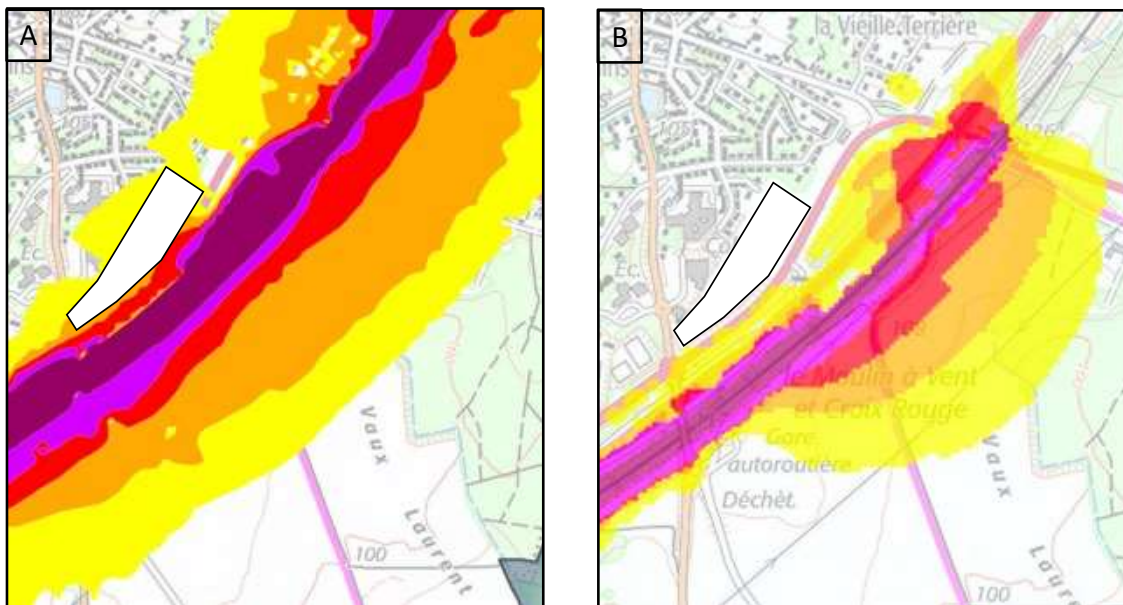
Concernant les pollutions sonores, il convient d'abord de remarquer que le tronçon de l'autoroute A10 traversant la commune Briis-sous-Forges n'est pas référencé comme zone de bruit critique dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier national dans le département de l'Essonne dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, adopté le 25 avril 2016 par arrêté préfectoral 2016-DDT-SE n°449.

Ensuite l'étude fine des cartes de bruits stratégiques 4<sup>ème</sup> échéance des différentes infrastructures de transport, autoroute A10 et LGV montrent que l'OAP de la Croix-Rouge est certes en zone de bruit comme toute la commune mais qu'elle ne se situe pas dans les bandes des dépassements des valeurs limites.

L'OAP se situe dans les bandes d'exposition Lden comprises entre 55 et 65 dB (A) et effleure la bande d'exposition 65-70 dB (A) à l'emplacement précis du merlon antibruit prévu dans l'opération.

Considérant que :

- la LGV est semi-enterrée et que la carte de bruit montre clairement que cette dernière n'impacte pas l'opération



Cartes de type A (Lden) Briis-sous-Forges

A. Infrastructure autoroutières concédées dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an Estimation du bruit sur 24 heures,

B. Voies ferrées dont le trafic est supérieur à 30 000 passages de trains par an Estimation de bruit sur 24 heures

- l'autoroute A10 est « cachée » derrière un merlon antibruit de grande hauteur (> 6m)

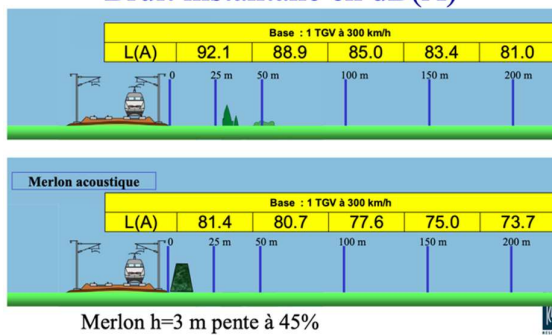
Le bruit ambiant mesuré résulte principalement de la RD97, axe routier identifiée de catégorie 3 à 4 dans le classement sonore départemental des infrastructures de transport terrestre selon les secteurs. La carte 2022 du trafic routier en Essonne indique un flux légèrement inférieur à 5000 véhicule/jour sur le tronçon concerné.

La commune prévoit donc de réduire le bruit ambiant par 3 approches :

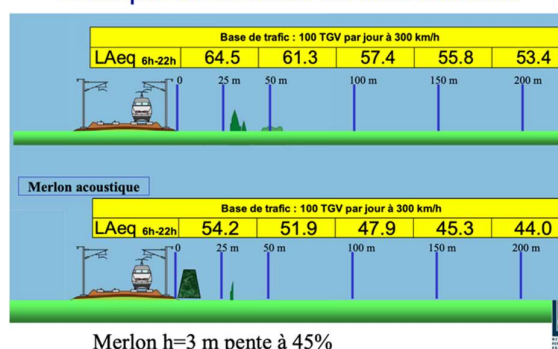
1- Par la réalisation d'un merlon antibruit sur toute la longueur de l'opération. Ce merlon pourra facilement abaisser le bruit de plus de 10 dB (A). En effet :

- a. Considérant que la création d'un merlon de 2 m permet de gagner en moyenne 6 dB (A) et qu'une hauteur de 6 m réduit le niveau sonore d'environ 12 dB (A) (Aménager l'environnement sonore: trois compositeurs à l'épreuve de l'urbanisme, Nathan Belval, doctorat en Aménagement et urbanisme, 2020)(Rapport d'études, Merlons, écrans et paysages routier, Setra, 2003), la création d'un merlon antibruit de 3,5m de hauteur minimale et d'une largeur d'environ 12 m permettrait de réduire le bruit de 8 à 10 dB (A). Ces éléments se trouvent être confirmés par les données présentées au débat public organisé en 2005 au préalable de la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse organisé par la cndp, au cours duquel il a été rapporté que la mise en place d'un merlon antibruit de 3 m de hauteur, avec des pentes à 45% permettait de réduire non seulement le bruit instantané du passage du TGV à pleine vitesse d'environ 10 dB(A) mais aussi le niveau de bruit calculé sur une base de trafic de 100 TGV par jour dès 25 m de la zone d'émission.

### Bruit instantané en dB(A)



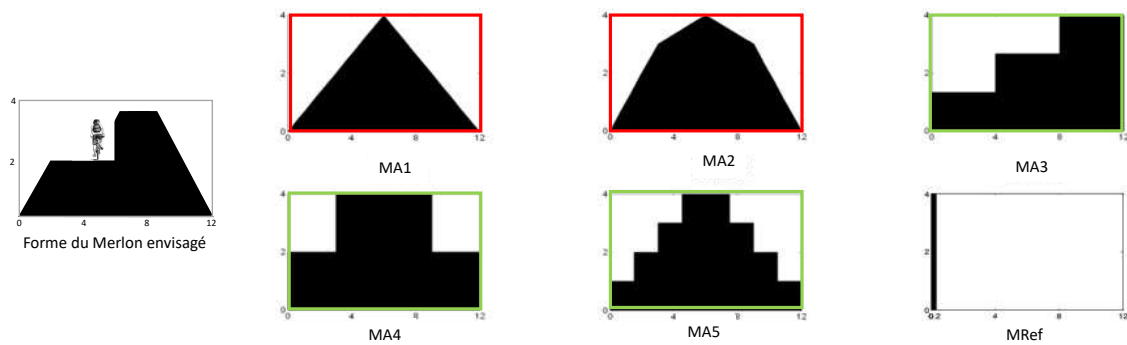
### Exemple de niveaux de bruit calculés



Effet de la distance et de la réalisation d'un merlon antibruit sur le bruit instantané et les niveaux de bruit calculé lors du passage d'un TGV

Il est donc raisonnable de penser que le merlon de 3,5m prévu confèrera une protection supérieure à 10 dB (A).

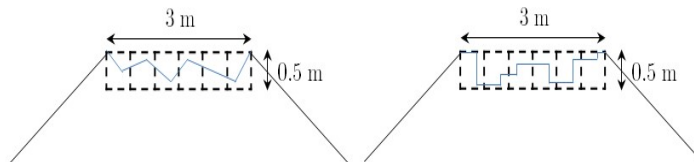
- b. Considérant qu'il a été démontré que les merlons de forme trapézoïdale présentaient les moins bonnes performances (J. Defrance – Diminution du bruit urbain par des moyens naturels, 2013) et que le merlon prévu par la commune devra accueillir une piste cyclable à mi-hauteur, la commune fera le choix d'un merlon dissymétrique, qui permettra d'atteindre les meilleures performances d'amoindrissement sonore. Cette configuration fait référence à des formes de merlons complexes dont l'efficacité d'atténuation de bruit a été mesurée à l'occasion de travaux d'acoustiques à l'école centrale de Lyon, au Laboratoire de Mécanique des Fluides et d'Acoustique, UMR CNRS 5509 (F. Koussa, Évaluation de la performance acoustique des protections antibruit innovantes utilisant des moyens naturels : application aux transports terrestres, 2012). Cette étude montre que les merlons de formes classiques (MA1, MA2) sont moins efficaces qu'un mur antibruit de même hauteur, alors que les merlons de formes complexes (MA3, MA4, MA5) sont entre 20 et 25 % plus efficaces que les merlons traditionnels (MA2).



Formes géométriques des merlons étudiés (MA1-MA5) et de l'écran rigide de référence (MRef).

La forme complexe du merlon prévu s'apparentant aux formes les plus efficaces testées dans cette étude, il est donc raisonnable de penser qu'en l'état, la protection conférée sera au minimum de 12 dB (A).

- c. Considérant que la même étude a démontré que la mise en place d'irrégularités au sommet des merlons permettait de gagner jusqu'à 4,3 dB (A) avec les formes rectangulaires, la commune fera le choix non seulement de créer des irrégularités rectangulaires au sommet du merlon réalisé. Si nécessaire, une plantation de buissons pourra être réalisé améliorera encore l'efficacité d'atténuation sonore d'1 dB (A). (École d'Automne Ville et Acoustique – 23/10/2013 – J. Defrance – Diminution du bruit urbain par des moyens naturels)



Exemples de géométries de puits au sommet du merlon acoustique avec une forme triangulaire (graphique de gauche) ou rectangulaire (graphique de droite)

- 2- Par ailleurs, la réduction de la vitesse maximale autorisée de 70 à 50 km/h sur la portion de déviation concernée afin de sécuriser l'accès de l'OAP sera elle aussi très favorable. Considérant qu'au-delà de 50 km/h le bruit automobile résulte principalement du bruit de roulement et qu'une diminution de 10 km/h de la vitesse permet un gain d'au moins 1 dB(A) (PPBE État département de l'Essonne). Le PPBE de la CA Marne et Gondoire indique quant à lui que la réduction de la vitesse de 70 à 50 km/h permet de gagner jusqu'à 3 dB(A). Nous gagnerons donc entre 2 et 3 dB (A) par rapport à la situation actuelle.

De manière cumulée, ces différentes dispositions permettront de réduire l'impact sonore des infrastructures de transport entre au minimum de 14 dB(A), ce qui permet d'atteindre le seuil de l'OMS et d'être bien deçà de la réglementation en vigueur. La mise en œuvre des irrégularités rectangulaires au sommet et de plantations permettrait d'atteindre une atténuation d'au moins 17 dB (A) conférant protection maximale des habitants qui pourra encore être renforcée par la plantation de buissons.

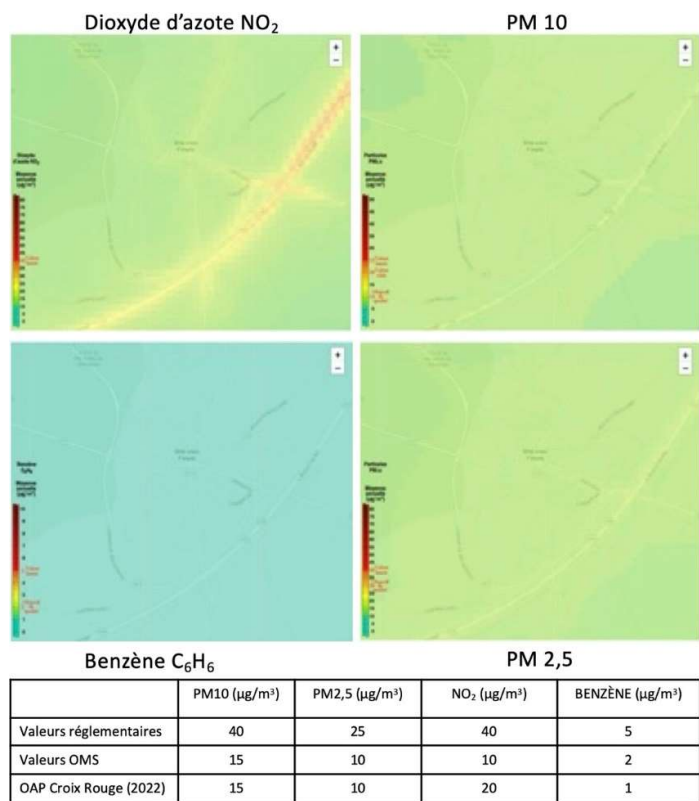
3. Enfin, le caractère bioclimatique de l'insertion des constructions dans l'OAP, maison orientées Nord-Sud, pignons aveugles à l'Est, du côté de la source de bruit, confère de fait une protection supplémentaire à l'intérieur des logements.

- La réduction des effets acoustiques liée à l'orientation des façades percées (-3dB quand on passe à la perpendiculaire de la zone d'émission)

Les caractéristiques géométriques du merlon envisagé (Hauteur 3,5 ml en moyenne, Largeur : 12,00 ml environ) sa position par rapport à la RD et au droit des maisons et la distance entre la RD (À la limite du projet : 11 ml environ. Au droit de maisons : 25 ml environ), l'autoroute et le projet (À la limite du projet : 80 ml environ, Au droit de maisons : 94 ml environ) laisse penser qu'il mais il parait raisonnable de considérer que sur un niveau sonore estimé à 55-65 db, les dispositions des façades, la distance entre la route et les construction et la forme du merlon permettent d'obtenir un niveau de bruit de 42 dB (A), qui sera traité dans une construction en ayant recours à des techniques de construction et à des qualités de fenêtres adaptées.

### Concernant les pollutions atmosphériques.

Les éléments fournis par AIRPARIF datant de 2022 montrent que l'emprise de l'OAP, bien que localisée à proximité d'infrastructures lourdes de transports est propice à l'implantation de nouvelles habitations sans danger particulier pour les habitants. En effet, les mesures réalisées pour le dioxyde d'azote, le Benzène et les particules fines PM10 et PM2,5 montrent que les niveaux sont inférieurs aux valeurs règlementaires voir de l'ordre des recommandations de l'OMS qui sont plus drastiques.



Données Airparif 2022

Cartes de qualité de l'air 2022 à Briis-sous-Forges



## **CONCLUSION :**

Au regard des incidences potentielles des objets de la modification simplifiée, aucun impact négatif pour l'environnement n'est identifié dans le cadre du projet d'adaptation du PLU de la commune.

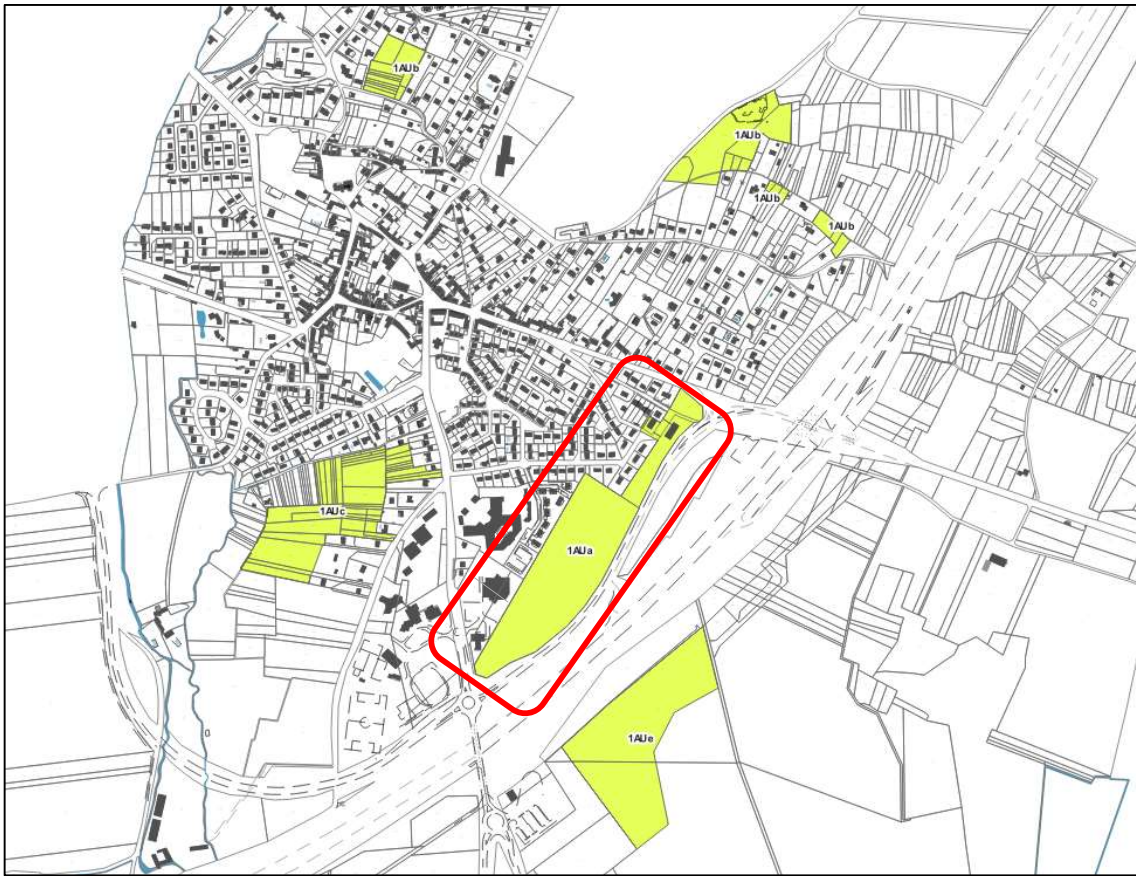
La modification simplifiée du PLU :

- ne porte pas atteinte à l'économie générale du Plan Local d'Urbanisme de la commune.
- n'a pas pour effet de :
  - majorer de plus de 20% les possibilités de construction résultantes, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan ;
  - diminuer ces possibilités de construire ;
  - réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser ;
- n'a pas pour objet de réduire un espace boisé classé.
- ne comporte pas de graves risques/nuisances.
- ne nuit pas à la qualité des sites ou des milieux naturels et aura même des incidences positives pour les milieux naturels avec la préservation et la mise en valeur d'une zone humide.
- ne porte pas atteinte à la pérennité des sites Natura 2000.

Au contraire, cette modification présente un bilan positif du point de vue de l'environnement et de la santé humaine considérant que plus de 3000 m<sup>2</sup> de zone humide seront protégés et valorisés et que le merlon édifié à l'occasion de l'aménagement de la Croix-Rouge profitera aussi aux habitants déjà présents à proximité.

## **Annexe 2**

**Documents graphiques matérialisant la localisation des secteurs du territoire concernés par la procédure soumise à l'avis de l'autorité environnementale**



## **Annexe 3**

### **Auto-évaluation**



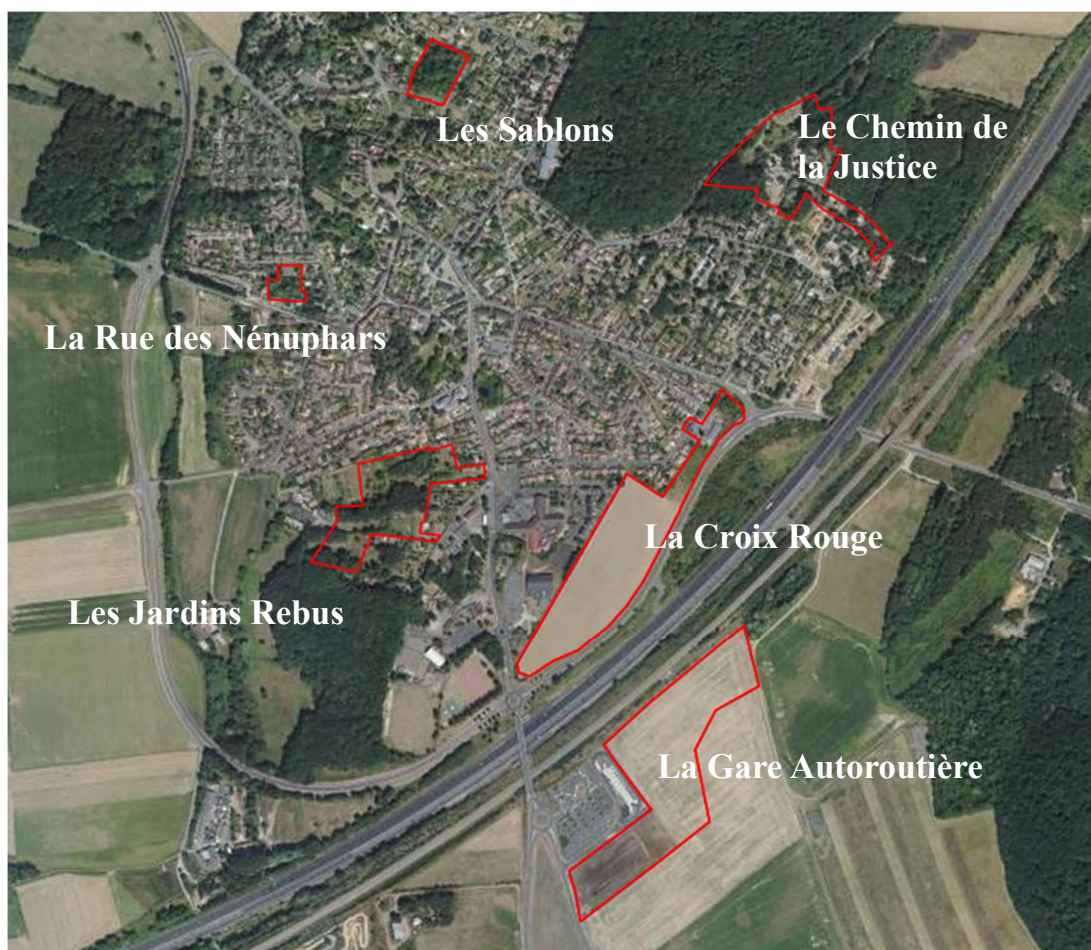
*L'auto-évaluation doit identifier les effets potentiels de la procédure qui fait l'objet du présent formulaire compte-tenu de sa nature, de sa localisation – c'est-à-dire en prenant en compte la sensibilité du territoire concerné - et expliquer pourquoi la procédure concernée n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.*

## **1. Rappel du contexte nécessitant une adaptation du PLU de Briis-sous-Forges**

---

La commune de Briis-sous-Forges est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme, qui a été approuvé en Conseil Municipal du 27 juin 2022.

Dans le document d'urbanisme, six secteurs à projet ont été identifiés et des Orientations d'Aménagements et de Programmation ont été élaborées. Ces dernières ont vocation à être mises en œuvre de manière séquentielles.



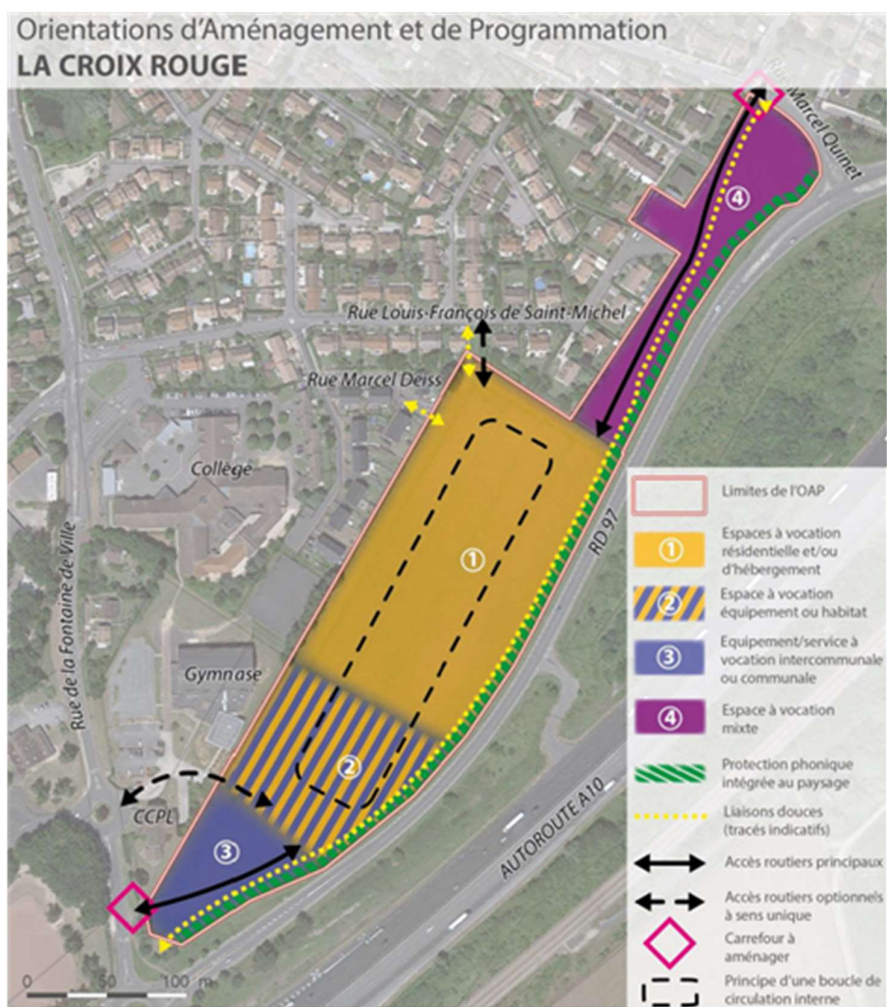
*Extrait du PLU de la commune*

Dans le cadre du Programme Local de l'Habitat intercommunal (PLHi) de la CCPL, approuvé au Conseil Communautaire du mois d'octobre 2023, les développements de deux sites sont envisagés sur la période 2022-2027. Dans un premier temps, celui de la « Croix Rouge », puis celui de la « Justice » qui sont les deux projets à court terme prévus au PLU de Briis-sous-Forges. Les autres sites seront ensuite aménagés en fonction de l'évolution des besoins en logements et des tendances démographiques rencontrées.

## 2. Un projet indispensable pour la commune de Briis-sous-Forges

Le secteur de la Croix Rouge est non seulement l'une des dernières parcelles à urbaniser sur la commune mais également un projet ambitieux à plusieurs égards. En effet, la commune souhaite tenir ses engagements en terme de construction de logements (logement adapté, accession sociale à la propriété, logement inclusif), notamment en réduisant la surface constructible au sein de cette OAP, mais également en terme de projet économique ambitieux et de création d'équipements publics.

L'OAP de la Croix Rouge est la première à être mise en œuvre depuis la révision du PLU. Le projet, mettant en œuvre les sections 1 (espace à vocation mixte assurant l'accès à l'OAP) et 4 de l'OAP (Espace à vocation résidentielle), a été présenté en réunion publique.



OAP du PLU actuellement opposable

Le projet prévoit, en effet, dans un premier de temps, la création d'environ 100 logements, dont 31 à vocation sociale. A ce titre, il doit participer de manière importante à atteindre les objectifs de création qui ont été fixés par le Plan Local de l'Habitat intercommunal de la communauté de communes du Pays de Limours (CCPL). Ces futurs logements servent aussi les objectifs de création de logements à l'échelle du département de l'Essonne et de la région Ile de France, à travers les préconisations du Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (SRHH).

La proximité de la gare autoroutière comme pôle de transport justifie la volonté communale de création de logements dont la pertinence est renforcée par le SDRIF et la présence d'une pastille d'urbanisation préférentielle.

En outre, ce projet prévoit la création de 10 logements en Prêt Locatif Aidé d'insertion (PLAi) adapté, pour la mise en œuvre d'un projet d'habitat inclusif avec l'association ADAPEI91 à destination du public en situation de handicap mental.

Outre le fait d'être en capacité de proposer un parcours résidentiel pour tous, le plus large possible à Briis, ces nouveaux logements permettront de libérer des places dans les foyers pour adultes en situation de handicap mental.

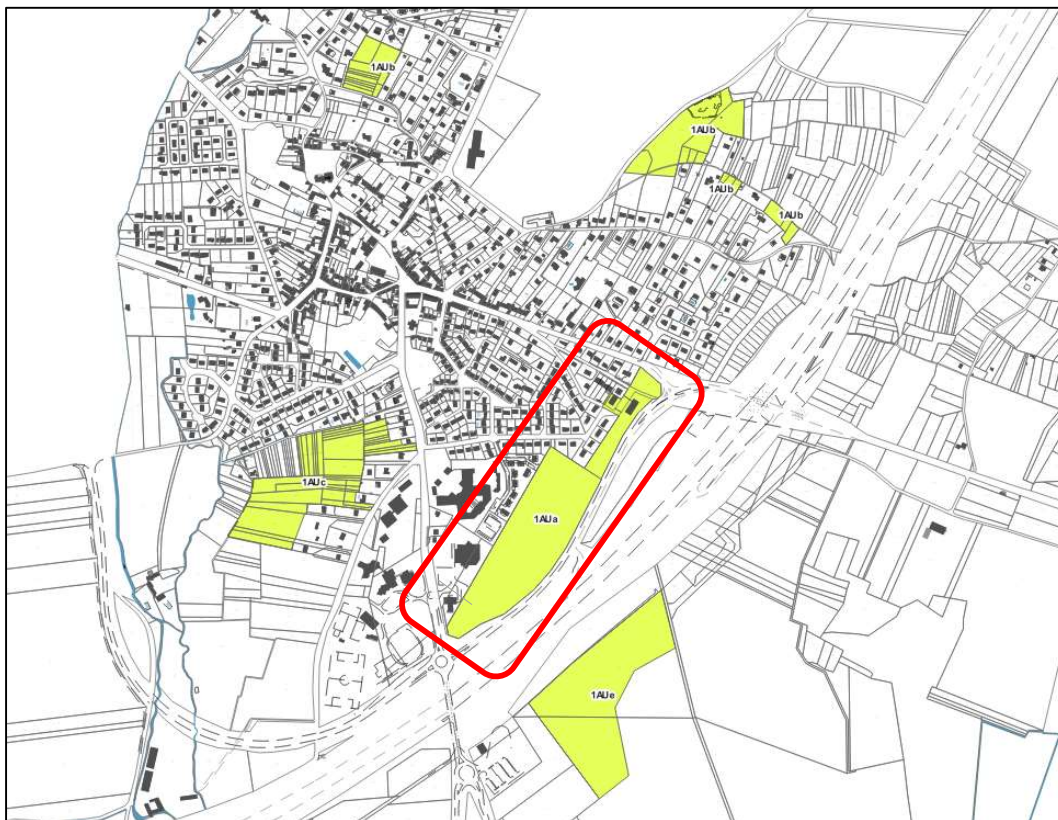
Enfin, ce projet d'aménagement intègre une piste cyclable en site propre, et donc sécurisée, qui pourrait se substituer avantageusement à la bande cyclable existante sur ce tronçon de la route départementale qui, pour rappel, dessert la gare autoroutière de Briis-sous-Forges et a vocation à se connecter pertinemment avec le plan vélo du département et le schéma directeur des liaisons douces de la CCPL.



### 3. Une adaptation du PLU nécessaire pour réaliser le projet du secteur de la Croix Rouge

---

Le site de la Croix Rouge, identifié dans le PLU comme étant le secteur prioritaire de développement de la commune, est classé en zonage 1AUa.



Il s'agit d'une zone à urbaniser, prévue à court terme. Son urbanisation est subordonnée à la réalisation d'un projet d'ensemble portant sur la globalité de la zone et définissant un aménagement cohérent de la zone, répondant aux orientations d'aménagement et de programmation.

L'adaptation du PLU est nécessaire car, dans le cadre des investigations préalables à l'aménagement du site, une zone humide a été découverte sur le secteur de la Croix Rouge, sur l'unique emprise foncière permettant la réalisation de la voirie d'accès, hors piquage sur la RD 97.

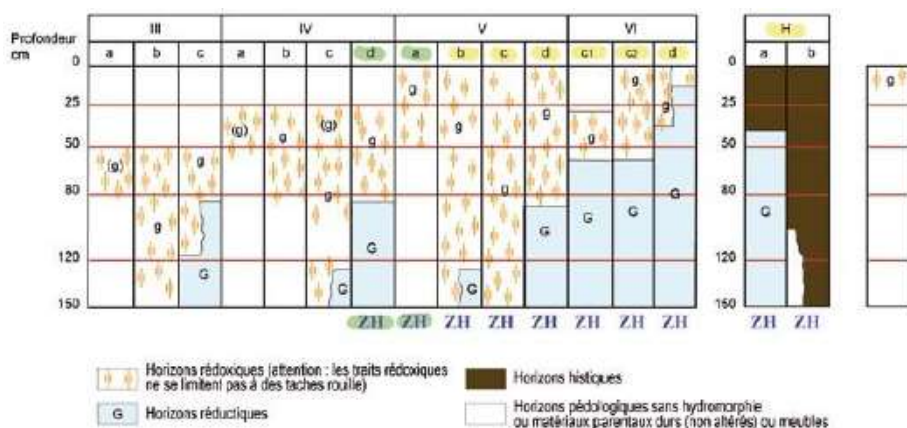
Le premier diagnostic « zone humide » a déterminé une zone dont l'emprise bloque l'accès au site par le nord. Un second diagnostic a été demandé pour préciser l'emprise. Le résultat a été identique.

Les éléments fournis ci-après s'appuient sur un diagnostic environnemental réalisé courant 2022 par la société OGE a réalisé une étude spécifique sur les zones humides.



## « 1 Rappel réglementaire et méthodologie

L'observation des traits rédoxiques et réductiques est réalisée selon les modalités définies par l'annexe I de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié : il existe ainsi quatre classes d'hydromorphies de sol de zones humides définies par le Groupe d'Etude des Problèmes de Pédologie Appliquée (GEPPA, 1981 modifié, illustré ci-après).



Ainsi, l'investigation pédologique réalisée à l'aide de la tarière manuelle se déroule comme suit :

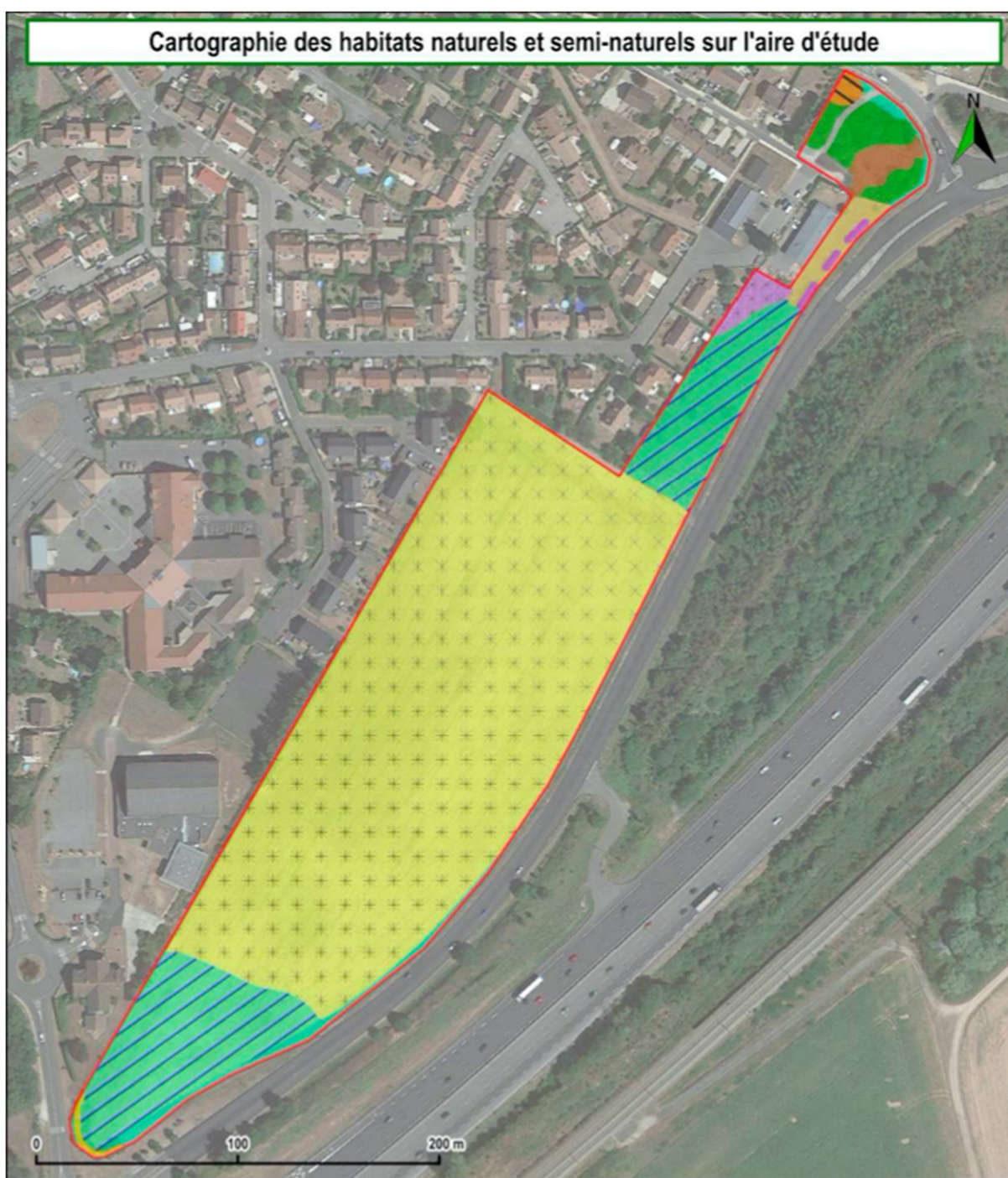
- La tête de la tarière correspond à une prospection de 20 cm, il est à noter que seuls les 10 premiers centimètres sont conservés en bout de tarière, afin d'éviter toute pollution de matériaux supérieurs,
- La répétition de l'opération jusqu'à une profondeur de 1,20 m si possible (un abandon de la prospection est accepté si aucune trace d'hydromorphie n'est observé jusqu'à 0,50 m de profondeur),
- Un enregistrement de la localisation du sondage par outils GPS, afin d'effectuer un report cartographique de la délimitation,
- Un recouvrement de l'excavation par les matériaux prélevés, si possible dans l'ordre des échantillons prélevés à l'aide d'une gouttière.

## 2 Étude des habitats

Au sein de la zone d'étude, 12 habitats distincts ont été différenciés. Le tableau suivant présente les habitats et leurs codes Corine Biotopes et Eunis associés.

Habitat	Code Corine Biotopes / Code Eunis	Habitat de ZH
Bandes herbacées mésophiles	38.1 / E2.1	Pour partie
Prairies améliorées mésophiles	81 / E2.6	Pour partie
Friches rudérales nitrophiles	87.2 / E5.12	Pour partie
Fourrés médio-européens	31.81 / F3.11	Pour partie
Fourrés nitrophiles	31.81 / F3.11	Pour partie
Ronciers	31.831 / F3.131	-
Haies ornementales	84.2 / FA	-
Alignements d'arbres	84.1 / G5.1	-
Petits boisements urbains de feuillus	84.3 / G5.2	Pour partie
Végétations adventices acidoclines des cultures sarclées	82.3 / I1.3	-
Friches vivaces nitrophiles	87.1 / I1.53	Pour partie
Pistes et réseaux routiers	86 / J4	NON

# Cartographie des habitats naturels et semi-naturels sur l'aire d'étude



- |                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| Aire d'étude                        | Haies ornementales FA   |
| Bandes herbacées mésophiles E2.1    | Alignements d'arbres G5.1                                     |
| Prairies améliorées mésophiles E2.6 | Petits boisements urbains de feuillus G5.2                    |
| Friches rudérales nitrophiles E5.12 | Végétations adventices acidoclines des cultures sarclées I1.3 |
| Fourrés médio-européens F3.11       | Friches vivaces nitrophiles I1.53                             |
| Fourrés nitrophiles F3.11           | Pistes et réseaux routiers J4                                 |
| Ronciers F3.131                     |   |



**Aucun des habitats répertoriés n'est considéré comme humide selon l'arrêté du 24 juin 2008.** Les autres habitats, d'après l'Annexe 2 table A de l'arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides, sept habitats sont dénommés comme « pro parte » et quatre autres ne sont pas indiqués dans l'arrêté. Cela signifie qu'une partie des habitats inclus dans ces catégories peut correspondre à des habitats caractéristiques de zones humides, mais que ce ne sont pas systématiquement des habitats de zones humides. Il n'est donc pas possible de conclure sur la nature humide des zones concernées à partir de la seule cartographie des habitats, une expertise des espèces végétales ou des sols doit donc être réalisée. Notons également que les sols imperméabilisés, ceux présentant du remblai ou des matériaux empêchant la prospection pédologique ne peuvent être classés comme zones humides.

### 3 Étude pédologique

Lors des prospections du 28 octobre 2022, 19 sondages pédologiques ont été réalisés au sein de la zone d'étude. Ils ont été répartis en fonction de la topographie et de manière à couvrir la zone d'étude de façon homogène. Leur localisation est présentée sur la carte des zones humides. D'autres sondages (sondages 20 à 28) ont été réalisés en complément le 13 janvier 2023 pour mieux délimiter la zone humide.



Le résultat de ces sondages est disponible dans le tableau suivant :

Numéro de sondage	Limite des horizons	Hydromorphie	Remarques	Sol hydromorphe
1	0 - 20 cm	-	Brun foncé, matière organique, limono sableux	NON
	20 - 50 cm	-	Brun clair, matière organique, limono sableux	
2	0 - 20 cm	-	Brun foncé, matière organique, limono sableux	NON
	20 - 60 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, matière organique, limono sableux, traces rédoxiques à 35 cm	
3	0 - 30 cm	-	Brun foncé, matière organique, limono sableux	NON
	30 - 60 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, matière organique, limono sableux, matière organique et traces rédoxiques à 40 cm	
4	0 - 20 cm	Caractère rédoxique	Brun foncé, limono-sableux	OUI
	20 - 40 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, limono sableux avec traces rédoxiques à 20 cm	
	40 - 80 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, limoneux	
5	0 - 15 cm	Caractère rédoxique	Brun foncé, limono-sableux	OUI
	15 - 30 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, limono sableux avec traces rédoxiques à 15 cm	
	30 - 70 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, limoneux	
6	0 - 20 cm	-	Brun foncé, matière organique, limono sableux	NON
	20 - 60 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, matière organique plus faible, limono sableux, traces rédoxiques à 30 cm	
7	0 - 20 cm	-	Brun foncé, matière organique, limono sableux	NON
	20 - 60 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, matière organique plus faible, limoneux, traces rédoxiques à 30 cm	
8	0 - 20 cm	-	Brun foncé, matière organique, limono sableux	NON
	20 - 50 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, matière organique, limono-sableux, traces rédoxiques à 30 cm	
9	-	-	Rejet	NON



10	0 - 15 cm	-	Brun foncé, matière organique, limono sableux	NON
	15- 60 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, limono sableux, traces rédoxiques à 40 cm	
11	0 - 30 cm	-	Brun foncé, matière organique, limono sableux	NON
	30 - 80 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, limono sableux, traces rédoxiques à 40 cm	
12	0 - 30 cm	-	Brun foncé, matière organique, limoneux	NON
	30 – 70 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, limoneux, traces rédoxiques à 30 cm	
13	0 - 30 cm	-	Brun foncé, matière organique, limono sableux	NON
	30 - 80 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, limono sableux, traces rédoxiques à 40 cm	
14	0 - 20 cm	-	Brun foncé, limono-sableux	NON
	20 - 60 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, limoneux, traces rédoxiques à 35 cm	
15	0 - 25 cm	-	Brun foncé, limono-sableux	NON
	25 - 60 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, limoneux, traces rédoxiques à 35 cm	
16	0 - 20 cm	-	Brun foncé, limono-sableux	NON
	20 - 60 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, limoneux, traces rédoxiques à 30 cm	
17	0 - 20 cm	-	Brun foncé, limono-sableux	NON
	20 - 60 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, limoneux, traces rédoxiques à 30 cm	
18	0 - 25 cm	-	Brun foncé, limono-sableux	NON
	25 - 60 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, limoneux, traces à 40 cm	
19	0 - 20 cm	-	Brun foncé, limono-sableux	NON
	20 - 65 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, limoneux, traces rédoxiques à 35 cm	
20	0 - 20 cm	-	Gris clair, limono-sableux	OUI
	20 - 60 cm	Caractère rédoxique	Brun jaune, limono-sableux, traces rédoxiques à 20 cm	
21	0 - 35 cm	-	Gris clair, limono-sableux	NON
	35 - 95 cm	Caractère rédoxique	Brun jaune, limono-sableux, traces rédoxiques à 35 cm	
22	0 - 20 cm	-	Gris franc, limono-sableux, matière organique,	OUI
	20 - 70 cm	Caractère rédoxique	Gris jaune, limono-sableux, traces rédoxiques à 20 cm	
23	0 - 20 cm	-	Gris clair, limono-sableux,	OUI

	20 - 65 cm	Caractère rédoxique	Brun gris, limono-sableux, traces rédoxiques à 20 cm	
24	0 - 15 cm	-	Gris clair, limono-sableux	OUI
	15 - 80 cm	Caractère rédoxique	Brun jaune, limono-sableux, traces rédoxiques à 15 cm	
25	0 - 15 cm	-	Gris clair, limono-sableux, matière organique	OUI
	15 - 85 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, limono sableux et traces rédoxiques à 15 cm	
26	0 - 15 cm	-	Gris clair, limono-sableux, matière organique,	OUI
	15 - 95 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, limono-sableux et traces rédoxiques à 15 cm	
27	0 - 25 cm	-	Gris clair, limono-sableux	OUI
	25 - 100 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, limono sableux et traces rédoxiques à 25 cm	
28	0 - 20 cm	-	Gris clair, limono-sableux	OUI
	10 - 115 cm	Caractère rédoxique	Brun clair, limono-sableux et traces rédoxiques à 10 cm	

Parmi les 28 sondages pédologiques réalisés au sein de la zone d'étude, 9 sont caractéristiques d'un sol de zone humide. Ils présentent en effet un caractère rédoxique avant 25 cm se prolongeant en profondeur. Il s'agit de Rédoxisols, des sols hydromorphes correspondant à la catégorie Vb ou Vc du tableau du GEPPA.

On retrouve aussi des Brunisols à horizon rédoxique de profondeur, ils correspondent aux seize sondages non humides présents sur l'aire d'étude et à la classe IVc du GEPPA modifié.

Pour le sondage 9, la présence d'éléments grossiers sur les premiers centimètres n'a pas permis de continuer le sondage plus en profondeur. On ne peut pas conclure sur le caractère hydromorphe ou non des horizons du sol ; toutefois, comme il s'agit de remblai, le sol n'est pas considéré comme caractéristique de zone humide.

#### **4 Conclusion**

Les investigations suivant les critères végétation et pédologie ont été menées sur l'aire d'étude et ont révélé la présence d'une zone humide. Ainsi conformément à la loi du 24 juillet 2019 rétablissant le critère alternatif, il est recensé un total de 3297,48 m<sup>2</sup> de zones humides selon le critère pédologique. » Par ailleurs, au titre des espèces dites remarquables :

- Concernant la flore, seul du thym précoce assez rare dans la région été identifié dans le secteur 4 donc hors périmètre de l'aménagement
- Concernant les insectes, deux espèces remarquables de papillons ont été identifiées, l'Hespérie de l'Alcée *Carcharodus alceae* et la Petite Violette ainsi qu'une espèce de mantoptère, *Mantis religiosa* et une espèce d'othoptère, *Oedipoda coereluscens* toujours dans le secteur 4 donc hors périmètre de l'aménagement prévu.

La découverte de cette zone humide à cet endroit conduit la municipalité, soucieuse des enjeux de préservation écologique, à faire évoluer son projet, afin d'éviter la dénaturation de cette parcelle.

**En effet, dans le cadre du dispositif ERC, il a été fait le choix d' « EVITER » la zone humide, pour la préserver. (*Éviter : modifier un projet afin de supprimer un impact négatif identifié que ce projet engendrerait*).**

D'ailleurs, dans le PLU actuellement opposable, un chapitre rappelle les préconisations sur les zones humides (texte ci-dessous extrait du PLU de la commune) :

#### « 1.1 Favoriser un urbanisme respectueux des milieux naturels et en particulier des trames vertes et bleue

##### **« Protéger les zones humides »**

*Les zones humides constituent un élément majeur du paysage briissois et dans le cadre de la trame bleue, **leur protection est un enjeu essentiel**. Les rives de la Prédecelle, des mares, les prairies humides et inondables forment des biotopes très particuliers, intermédiaires entre le milieu aquatique et les milieux terrestres qui entourent ces zones.*

*Ces zones humides **assurent de nombreux services écosystémiques**, qualité de l'eau, prévention des inondations, valeur paysagère et récréative, et biodiversité. Elles hébergent également une flore remarquable, et fournissent des refuges, des sites de ponte, d'hibernation, de nymphose pour de nombreuses espèces animales.*

*Leur maintien, leur protection et leur valorisation doivent assurer deux fonctions essentielles à ces milieux : fonction d'écotone (transition entre deux écosystèmes), et fonction de connexion. Cela se traduit en :*

- **Garantissant la productivité de ces milieux** en protégeant les entrées d'eau, pour une eau de qualité, et en quantité suffisante
- **Favorisant une structure hétérogène et dynamique** en veillant à garder les milieux ouverts, par un entretien raisonné, un pâturage éventuellement
- **Assurant la connectivité des systèmes aquatiques** en veillant à la naturalité des cours d'eau (méandres, rives adoucies), en conservant les mortes, et en veillant à des aménagements respectueux du cycle de vie de la faune aquatique. »

#### **UN EVITEMENT POSSIBLE DE LA ZONE HUMIDE GRACE A UNE AUTORISATION DE PIQUAGE SUR LA RD97**

Ce choix respectueux de la biodiversité remet en question le principe de l'accès principal de ce quartier par la rue Marcel Quinet. Dès lors, il faut un accès par la RD 97. Cet accès par la RD est historiquement impossible du fait du statut de déviation de la RD. Une demande de dérogation a été faite au Président du Conseil Départemental le 23 mars 2023. Cette dernière a été acceptée le 22 mai par courrier.

Extraits du courrier du Département en date du 22 mai 2023

*« Par courrier du 23 mars 2023, vous informez le Conseil départemental de votre souhait de création d'un accès à un programme immobilier sur la RD 97 qui concerne le territoire communal de Briis-sous-Forges.*

*Vous précisez que l'accès initialement projeté sur le réseau viaire communal doit être déplacé sur la RD 97, en raison d'une contrainte environnementale inconnue à l'origine de l'opération (découverte d'une zone humide dans le périmètre).*

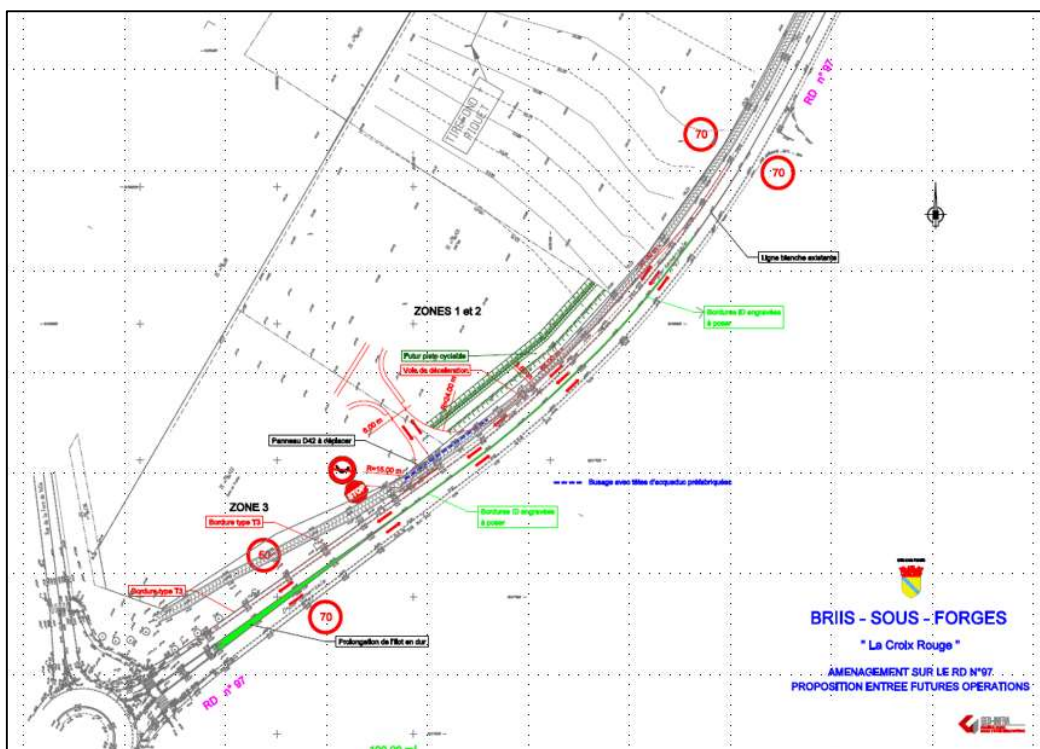
Il apparaît que cet accès au nouveau quartier est positionné sur une section de RD 97 portant statut de déviation d'agglomération. Or, la circulaire n° 71-283 du 27 mai 1971 précise la loi du 3 janvier 1969 qui prévoit, dans son article 5, que les riverains ne disposent pas, au droit de leur propriété, du droit d'accès à la déviation de toute voie publique qui se trouve déviée en vue du contournement d'une agglomération.

La définition des équipements et réseau viaire de l'opération « la Croix Rouge » étant en phase d'étude, un scénario consistant à autoriser plusieurs accès sur la RD 97 pour les 89 logements projetés n'est, dès lors, pas envisageable.

Toutefois, après examen de votre demande prenant en compte à la fois les enjeux de développement du territoire, les fonctionnalités et le niveau de service de la RD 97, j'émetts un avis favorable au principe de poursuite des études de raccordement avec un piquage sur la RD 97 sous les conditions et réserves suivantes, qui seront toutes respectées :

- ✓ le raccordement sera unique, à la charge de l'aménageur et devra se faire en demi carrefour, n'autorisant aucun cisaillement sur la RD 97 et ce à l'aide de dispositifs physiques à la charge de l'aménageur ;
- ✓ la conception du raccordement sera réalisée dans les règles de l'art en maintenant la zone de rattrapage et de sécurité de la RD, en cohérence aux vitesses de référence hors agglomération ;
- ✓ les mesures de protection phonique du nouveau quartier devront être intégrées à l'opération à la charge de l'aménageur. »

#### Schéma de principe validé par les services du Département

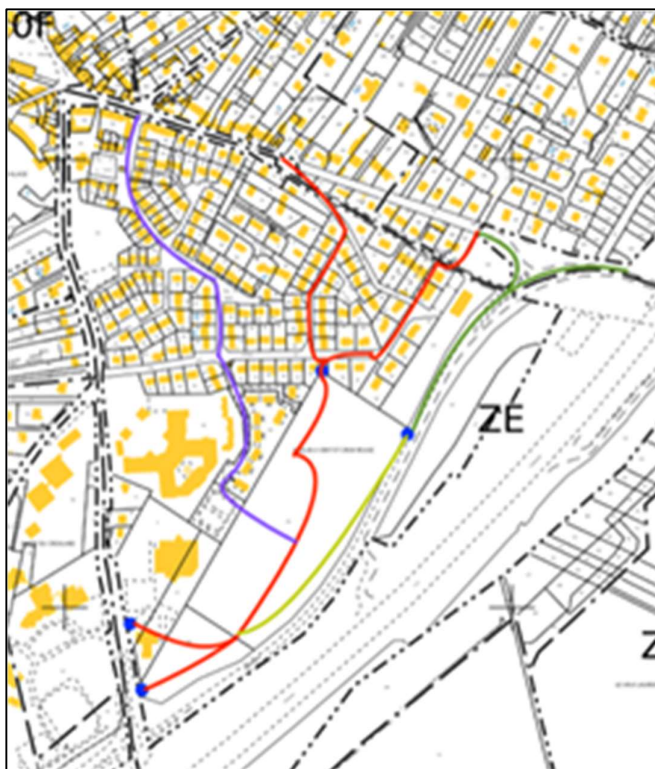




**UN MAINTIEN DE LA LIAISON DOUCE A TRAVERS LA ZONE HUMIDE CAR LES ALTERNATIVES DE TRACES NE SONT PAS VIABLES**

Dans le cadre du dispositif ERC, il a été fait le choix de maintenir le tracé de la liaison douce à travers la zone humide. Deux raisons justifient ce choix :

- Alternative de tracé n°1 : la piste cyclable est aménagée en bordure de la RD97. La solution proposée est jugée dangereuse du fait de la présence à proximité de véhicules circulant à vive allure sur ce tronçon de la RD.
- Alternative de tracé n°2 : à travers les zones urbanisées, la piste cyclable est aménagée sur l'emprise des voies existantes des quartiers, notamment pavillonnaires. Cette solution semble être trop contraignante techniquement (voiries trop étroites, nombreux obstacles, absence de trottoirs...).



Alternatives au tracé d'origine de la future piste cyclable

Le maintien du tracé de la piste cyclable sur l'emprise de la zone humide est retenu, avec la volonté de réduire au maximum l'impact sur cette dernière.

Pour y parvenir, un ouvrage en bois permettant une traversée de la zone humide « en survol » du terrain est préconisé.

Le principe de « REDUCTION » est recherché (*Réduire : limite autant que possible la durée, l'intensité et/ou l'étendue des impacts d'un projet qui ne peuvent pas être complètement évités.*).

Le linéaire de la liaison douce est de 185 mètres environ.

La largeur de l'ouvrage est d'abord conditionnée par les obligations normatives de largeur de piste cyclable retenue à 3 m de largeur minimum en double sens. En anticipant les dispositions constructives nécessaires et en utilisant une poutre support du platelage comme séparateur entre les deux sens de circulation, il est possible de considérer une largeur

construite de 310 centimètres afin d'intégrer les largeurs de chasse roue inhérentes à la mise en œuvre de ces ouvrages faisant circuler les cyclistes au-dessus du niveau du sol.

Afin d'en minimiser l'impact environnemental, une structure en bois non traité est préconisée. Une telle option nécessite le recours à des bois de classe IV sans traitement pour les poteaux fichés dans le sol formant fondation.

Pour les parties situées à plus de 20 cm de hauteur, c'est-à-dire pour tout le reste de la structure envisagée, on pourra avoir recours à un bois européen de classe III tel que le Pin Douglas ou le Mélèze.

Dans la disposition constructive pressentie, la portée du platelage est limitée à 132 cm entre appui. Pour pérenniser l'ouvrage, des sections standardisées de 45x90mm pourront être employées en toute sécurité.

La charge étant ramenées dans cette disposition sur 3 files porteuse, il en résulte que la travée centrale est deux fois plus chargée que les deux travées extérieures.

La surface au sol de l'ouvrage est extrêmement réduite puisque limitée à 3,22 m<sup>2</sup> (143 poteaux x 15 cm x 15 cm).



**Illustrations d'ambiance sur les aménagements envisageables (source : KOYA SCOP-ARL)**

Il apparaît qu'un tel dispositif présente un impact direct extrêmement limité sur le sol de la zone humide et que le changement d'environnement produit reste très léger dans la mesure où la forme assure la réalisation d'un objet perméable et conçu en matériaux respectueux de l'environnement naturel. Il est surtout important que la mise en cohérence du parcours cyclable à l'échelle de la commune et dans ses prolongements intercommunaux mettent en perspective le rôle joué par la réalisation de cette traversée. Or les autres parcours qui pourraient constituer des alternatives risquent d'enclaver les quartiers les plus proches de l'entrée de ville située à proximité du pont autoroutier. C'est avant tout dans cette perspective que l'impact de cet ouvrage doit être considéré.

**Enfin, dans le cadre du dispositif ERC, afin de « COMPENSER » les 3,22 m<sup>2</sup> d'impact de l'aménagement du ponton, une surface d'environ 700 m<sup>2</sup> sera protégée dans la continuité de la zone humide avérée et sera favorisée par l'abandon des modalités de gestion antérieure.**

*(Compenser : apporte une contrepartie aux effets négatifs notables, directs ou indirects, qui n'ont pu être évités ou suffisamment réduits. )*





## 4. Finalités de la modification simplifiée : modifier le contenu de l'OAP de la Croix Rouge et traiter une erreur matérielle dans l'article UB1 du règlement

---

### Objet n°1 de la modification simplifiée : modifier le contenu de l'OAP de la Croix Rouge

---

#### PERIMETRE ET LOCALISATION

---

Il s'agit de la dernière emprise foncière disponible entre le bourg et les infrastructures de transports (déviation, A10, LGV).  
Le site est situé en continuité directe du bourg et à proximité des équipements (établissements scolaires, CCPL, gare autoroutière...).

**Surface de l'OAP : 5,4 ha**





Dans le projet de modification simplifiée, la nouvelle programmation est la suivante :



Le site est divisé en 4 secteurs :

- **Secteur n°1** (env. 3,9 ha) : Espace à vocation résidentielle et équipement communal.
  - Environ 100 logements mixtes.
  - 1/3 de logements locatifs sociaux ;
  - Certains pouvant se présenter sous forme de petits collectifs.
- **Secteur n°2** (env. 0,5 ha) : Équipement / Services / Activités à gestion/compétence intercommunale ou communale.
- **Secteur n°3** (env. 0,6 ha) : Espace naturel protégé ouvert au public, à vocation pédagogique à terme grâce à la valorisation de la zone humide et à l'aménagement d'une piste cyclo-pédestre.
- **Secteur n°4** (env. 0,2 ha) : Espaces publics et équipements municipaux existants.

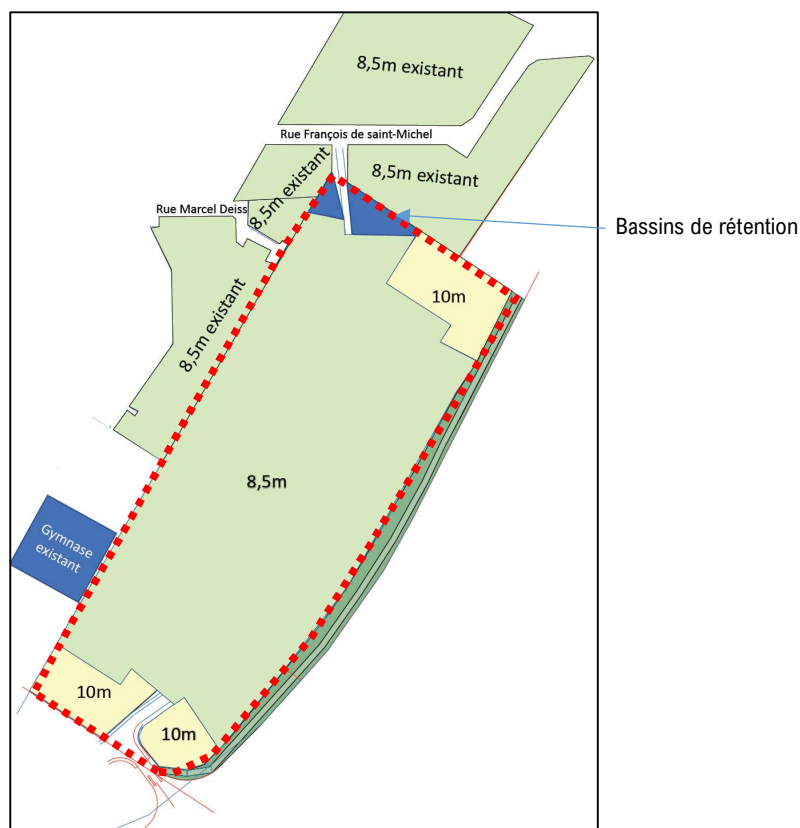
La densité sur le site tend vers 35 logements / hectare, en augmentant le nombre de logements prévu sur le site à environ 100 unités et en réduisant la zone constructible de l'OAP.

Par ailleurs, il est rappelé que la surface utile de cette OAP est nettement inférieure à la surface réelle. Un merlon planté non constructible en bordure de la déviation, ainsi qu'une emprise importante destinée à accueillir un équipement public (secteur 2) et les bassins de rétention des eaux pluviales, sont prévus.

Le secteur de la Croix-Rouge est la dernière emprise foncière située en continuité directe du bourg et des différents équipements publics (écoles, CCPL, gare autoroutière, gymnase...). Ce site identifie deux secteurs à vocation résidentielle, un secteur à vocation mixte (équipement et/ou de l'habitat) et un secteur à vocation d'équipement et de services accueillant le projet de tiers-lieu intercommunal de la CCPL.

D'ailleurs, les gabarits des futures constructions seront identiques à ceux rencontrés dans les opérations immobilières bordant le site du projet.

Hauteurs maximales des constructions sur le site et aux abords



Par ailleurs, la promulgation de la loi « Climat & résilience » en 2021 a renforcé le principe de limitation de l'étalement urbain et de maîtrise de la consommation foncière. Aussi, le développement de projets de logements présentant une densité importante par rapport aux anciens quartiers environnants (essentiellement des lotissements peu denses avec des maisons individuelles) s'inscrit totalement dans cette démarche vertueuse.

#### ACCES / DESSERTE

- Un piquage sur la RD 97 est autorisé, conformément aux préconisations du Conseil Départemental, sous les conditions et réserves suivantes :

- ✓ le raccordement sera unique, à la charge de l'aménageur et devra se faire en demi carrefour, n'autorisant aucun cisaillement sur la RD 97 et ce à l'aide de dispositifs physiques à la charge de l'aménageur ;
- ✓ la conception du raccordement sera réalisée dans les règles de l'art en maintenant la zone de rattrapage et de sécurité de la RD, en cohérence aux vitesses de référence hors agglomération ;
- ✓ les mesures de protection phonique du nouveau quartier devront être intégrées à l'opération à la charge de l'aménageur.
- Possibilités de connexions secondaires, à sens unique :
  - Entre le siège de la CCPL et l'intersection RD131 / RD97, avec aménagement d'un carrefour sécurisé ;
  - Rue Louis-François de Saint-Michel : voie douce et/ou automobile restreinte ;
  - Voie d'accès CCPL et Gymnase.
- La desserte interne, connectée aux différents accès, pourra faire l'objet de plusieurs possibilités en fonction du projet d'aménagement retenu, mais respectera le principe d'une boucle interne.
- Aménagement d'une liaison douce de la rue Marcel Quinet vers la gare autoroutière, desservant les habitations, activités et équipements.

#### PROPOSITION D'AMENAGEMENT LE LONG DE LA RD 97

Plusieurs hypothèses d'aménagement ont été étudiées pour répondre au Code de l'Urbanisme et ses articles L111.6 à L111.10 : en effet, le PLU doit intégrer des dispositions permettant la prise en compte :

- des nuisances (bruit notamment),
- de la sécurité,
- de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Par ailleurs, le nouveau règlement de la zone 1AUa qui concerne l'OAP de la Croix Rouge indique dans l'article 4.3 : *Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques : Les constructions seront implantées à au moins :*

- **10m de l'emprise de la RD 97**
- *5m de l'alignement des autres voies*

Ainsi, il est envisagé un aménagement paysager cohérent en bordure de la RD 97 permettant d'assurer une protection phonique aux normes les plus strictes.

Afin de prendre en compte les problématiques acoustiques dans le cadre du futur projet, l'opérateur désigné devra faire réaliser des études d'impacts spécifiques sur les nuisances sonores et la qualité de l'air avant de déposer un permis d'aménager. D'ores et déjà, Il est précisé que les futures constructions devront être conformes aux normes et réglementations en vigueur, et que les implantations seront effectuées afin de limiter au maximum les nuisances sonores.

#### OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT DURABLE

- Gestion de l'eau exemplaire à organiser – Maîtrise et gestion des ruissellements : Les volumes d'eau de pluie rejetés hors de la parcelle doivent être gérés pour limiter les impacts sur les parcelles avales. Le rejet au réseau d'eau pluvial en respectant un débit régulé constitue la solution à envisager en dernier recours pour les volumes d'eau non infiltrés. Les études nécessaires à la définition et à la justification du système de gestion des eaux pluviales devront être réalisées en amont du projet en cohérence avec les documents du SAGE Orge-Yvette.

- Gestion des eaux pluviales intégrant la notion de zéro rejet des eaux pluviales {cf. règlement d'assainissement et Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux {SAGE} Orge-Yvette) suite à l'imperméabilisation.
- Limitation de l'imperméabilisation des sols en privilégiant l'usage de matériaux perméables ou gérant l'eau.
- Usage de matériaux durables et écologiques dans les constructions.
- Orientation bioclimatique à privilégier.
- Prise en compte du bruit des infrastructures proches (RD 97, Autoroute A10 et LGV). Les constructions nouvelles situées dans les secteurs affectés par le bruit doivent faire l'objet d'une isolation acoustique selon les dispositions fixées par l'arrêté du 30 mai 1996 pour les habitations.

L'OAP fera l'objet d'une étude environnementale, complémentaire à celle réalisée par THEMA Environnement dans le cadre de l'Etat Initial de l'Environnement et l'Evaluation Environnementale, afin de bien prendre en compte les problématiques identifiées et de les intégrer dans le plan d'aménagement.

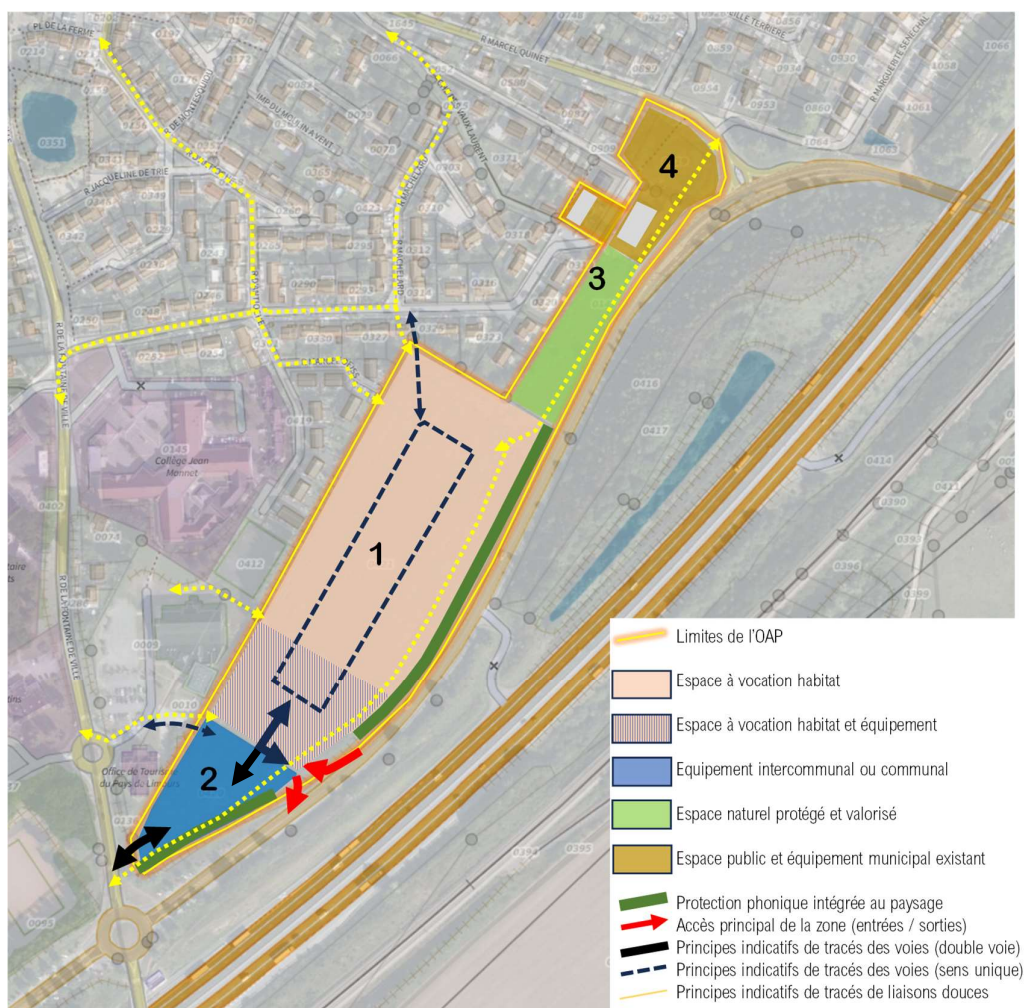
Il sera demandé au maître d'œuvre de réaliser les études d'impact spécifiques sur les problématiques acoustiques et atmosphériques et que les futures constructions soient conformes aux normes et réglementations en vigueur.

Si les résultats n'étaient pas satisfaisants, les normes de construction seraient renforcées et adaptées pour minimiser l'impact pour les futurs logements et permettre les constructions envisagées.

## **SCHEMA DE PRINCIPES**

---





*Dans le cadre du développement du projet sur le site de la Croix Rouge, une zone humide, au cœur du projet, a été découverte.*

*Soucieuse des enjeux de préservation écologique, cette dernière a conduit la municipalité à faire évoluer son projet, afin d'éviter la dénaturation de cette parcelle.*

*L'environnement est avant tout un atout pour le projet et sa mise en valeur est une condition sine qua non pour la réussite des futurs aménagements.*

#### **1. UN EVITEMENT POSSIBLE DE LA ZONE HUMIDE GRACE A UNE AUTORISATION DE PIQUAGE SUR LA RD97**

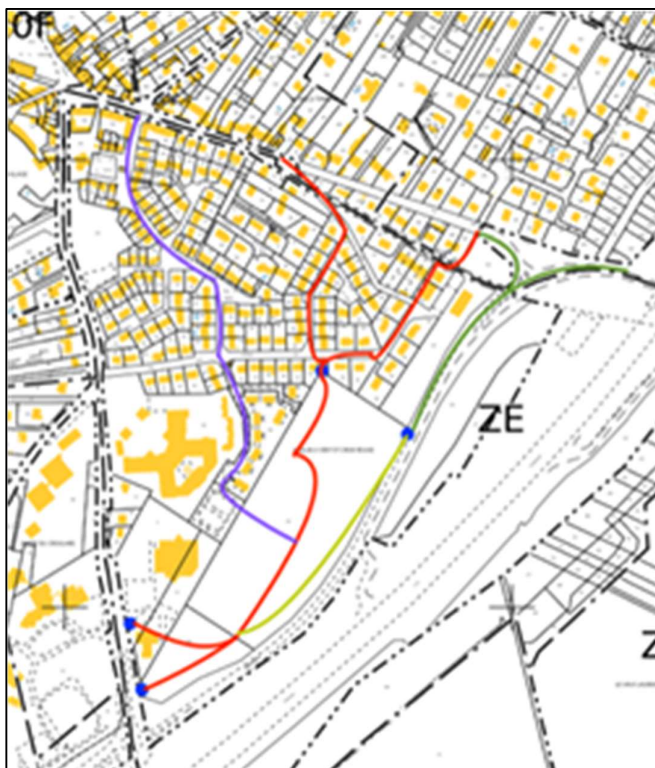
*En effet, dans le cadre du dispositif ERC, il a été fait le choix d' « EVITER » la zone humide, pour la préserver. Cela a été rendu possible grâce à une autorisation de piquage routier, par le Département, sur la RD97, sous les conditions et réserves suivantes, qui seront toutes respectées :*

- ✓ le raccordement sera unique, à la charge de l'aménageur et devra se faire en demi carrefour, n'autorisant aucun cisaillement sur la RD 97 et ce à l'aide de dispositifs physiques à la charge de l'aménageur ;*
- ✓ la conception du raccordement sera réalisée dans les règles de l'art en maintenant la zone de rattrapage et de sécurité de la RD, en cohérence aux vitesses de référence hors agglomération ;*
- ✓ les mesures de protection phonique du nouveau quartier devront être intégrées à l'opération à la charge de l'aménageur. »*

#### **2. UN MAINTIEN DE LA LIAISON DOUCE STRUCTURANTE A TRAVERS LA ZONE HUMIDE CAR LES ALTERNATIVES DE TRACES NE SONT PAS VIABLES**

*Dans le cadre du dispositif ERC, il a été fait le choix de maintenir le tracé de la liaison douce à travers la zone humide. Deux raisons justifient ce choix :*

- Alternative de tracé n°1 : la piste cyclable est aménagée en bordure de la RD97. La solution proposée est jugée dangereuse du fait de la présence à proximité de véhicules circulant à vive allure sur ce tronçon de la RD.*
- Alternative de tracé n°2 : à travers les zones urbanisées, la piste cyclable est aménagée sur l'emprise des voies existantes des quartiers, notamment pavillonnaires. Cette solution semble être trop contraignante techniquement (voiries trop étroites, nombreux obstacles, absence de trottoirs...).*



Alternatives au tracé d'origine de la future piste cyclable

***Le maintien du tracé de la piste cyclable sur l'emprise de la zone humide est retenu, avec la volonté de réduire au maximum l'impact sur cette dernière.***

***Pour y parvenir, un ouvrage en bois permettant une traversée de la zone humide « en survol » du terrain est préconisé. Le principe de « REDUCTION » est recherché.***

***Le linéaire de la liaison douce est de 185 mètres environ.***

***Une surface au sol de l'ouvrage extrêmement réduite puisque limitée à 3,22 m<sup>2</sup>. (143 poteaux x 0,15 cm x 0,15 cm).***

***Il apparaît qu'un tel dispositif présente un impact direct extrêmement limité sur le sol de la zone humide et que le changement d'environnement produit reste très léger dans la mesure où la forme assure la réalisation d'un objet perméable et conçu en matériaux respectueux de l'environnement naturel. Il est surtout important que la mise en cohérence du parcours cyclable à l'échelle de la commune et dans ses prolongements intercommunaux mettent en perspective le rôle joué par la réalisation de cette traversée. Or les autres parcours qui pourraient constituer des alternatives risquent d'enclaver les quartiers les plus proches de l'entrée de ville située à proximité du pont autoroutier. C'est avant tout dans cette perspective que l'impact de cet ouvrage doit être considéré.***

### **3. UN AGRANDISSEMENT DE LA ZONE HUMIDE IDENTIFIEE POUR COMPENSER L'EMPRISE DES POTEAUX DANS LA ZONE HUMIDE**

*Enfin, dans le cadre du dispositif ERC, afin de « COMPENSER » l'aménagement du ponton, une surface de 700m<sup>2</sup> sera protégée dans la continuité de la zone humide avérée et sera favorisée par l'abandon des modalités de gestion antérieure.*

*La préservation des zones humides, qui dans d'autres endroits est une contrainte, est ici un atout à mettre en avant.*

*Les impacts de la modification simplifiée sur les autres composantes environnementales :*

#### **1. Impact de la modification sur le milieu physique**

**Topographie :** *Les adaptations envisagées dans le cadre de la modification du PLU n'auront pas d'incidence sur l'item.*

**Hydrologie :** *Les adaptations envisagées dans le cadre de la modification du PLU contribueront au traitement et à l'infiltration des eaux pluviales.*

**Ressource en eau potable :** *Les adaptations envisagées dans le cadre de la modification du PLU n'auront pas d'incidence sur l'item.*

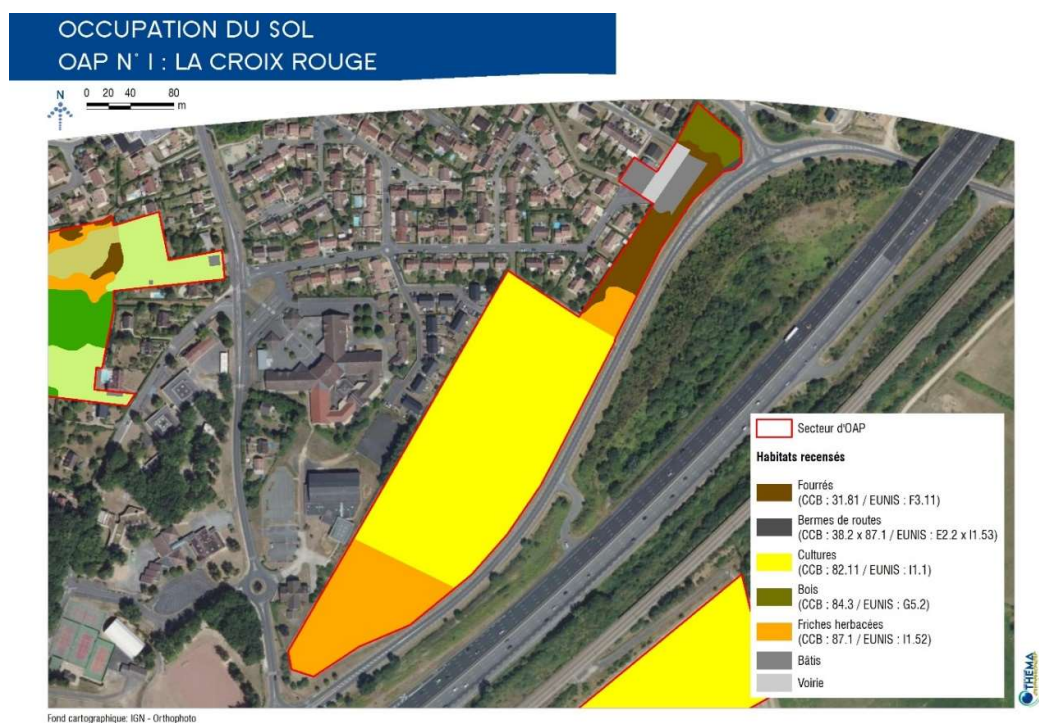
#### **2. Impact sur le milieu naturel**

*Les adaptations envisagées dans le cadre de la modification du PLU auront des incidences positives.*

<b>La Croix Rouge</b>	<b>Zone 1AUa</b>
<b>Sensibilités environnementales identifiées et incidences</b>	
<u><b>Risque mouvements de terrain :</b></u> <i>Aléa moyen concernant l'exposition au retrait-gonflement des argiles</i>	
<u><b>Risque inondations :</b></u> <i>Site localisé en dehors des Plus Hautes Eaux Connues</i>	
<u><b>Remontées de nappes :</b></u> <i>Zone potentiellement sujette aux inondations de caves</i>	
<u><b>BASIAS / BASOL / ICPE :</b></u> <i>Absence de site identifié</i>	
<u><b>Exposition au bruit :</b></u> <i>Site entièrement compris dans un secteur affecté par le bruit d'une infrastructure soumise au classement sonore des infrastructures de transports terrestres de l'Essonne</i>	



**Sites naturels sensibles : Absence de site Natura 2000 et de ZNIEFF**



**Milieux présents** : cultures, friches herbacées, fourrés, bois, bâtis et voiries.

**Faune/flore** : Le site est majoritairement occupé par une grande parcelle de cultures intensives où les pratiques culturales et les traitements phytosanitaires influencent sur l'expression spontanée de la flore et tendent à réduire la diversité spécifique. Enclavées entre le tissu urbain et l'A10 et sans couvert végétal, elles sont peu favorables à la faune. Les friches herbacées, qui occupent la partie sud du site notamment, sont propices aux insectes, notamment aux lépidoptères, qui trouvent des conditions favorables à la réalisation de leur cycle biologique (présence de plantes à fleurs, zone refuge) ; ainsi qu'aux reptiles. Les strates arbustives et arborées constitutives des fourrés et du bois au nord sont propices à l'avifaune, notamment aux passereaux pour la nidification, et aux petits mammifères. D'une manière générale, le site ne présente a priori pas de sensibilité forte vis-à-vis de la faune et de la flore, les espèces présentes étant toutes communes à très communes.

L'aménagement du site va réduire les habitats disponibles pour l'alimentation et la reproduction d'espèces d'insectes, de reptiles, de petits mammifères et d'oiseaux communs, et pour la plupart plus ou moins commensales de l'homme.



**Cultures**



**Friche herbacée**



**Fourrés**

**Prise en compte des enjeux environnementaux dans le PLU : mesures d'évitement (ME), de réduction (MR), de compensation (MC) et d'accompagnement (MA)**

**ME : Dans le cadre du dispositif ERC, il a été fait le choix d' « EVITER » la zone humide, pour la préserver.**

**MR : Dans le cadre du dispositif ERC, il a été fait le choix de maintenir le tracé de la liaison douce à travers la zone humide. Deux raisons justifient ce choix :**

- **Alternative de tracé n°1 : la piste cyclable est aménagée en bordure de la RD97. La solution proposée est jugée dangereuse du fait de la présence à proximité de véhicules circulant à vive allure sur ce tronçon de la RD.**
- **Alternative de tracé n°2 : à travers les zones urbanisées, la piste cyclable est aménagée sur l'emprise des voies existantes des quartiers, notamment pavillonnaires. Cette solution semble être trop contraignante techniquement (voiries trop étroites, nombreux obstacles, absence de trottoirs...).**

**MC : Enfin, dans le cadre du dispositif ERC, afin de « COMPENSER » l'aménagement du ponton, une surface de 700m<sup>2</sup> sera protégée dans la continuité de la zone humide avérée et sera favorisée par l'abandon des modalités de gestion antérieure.**

**MA : Règlement prévoyant :**

- **le traitement paysager des aires de stationnement (article 1AU6) ;**
- **les recommandations pour réaliser les nouvelles plantations : liste d'essences locales recommandées, composition, période et distance de plantation, entretien (annexe).**

**Plusieurs hypothèses d'aménagement paysager à l'étude dans l'OAP :**

- **Merlon paysagé d'une hauteur d'environ 3,5 mètres,**

- **Ecran anti-bruit végétalisé d'une hauteur d'environ 3,5 à 4 mètres, à « double face » :**
  - **Côté RD97, traité en mur végétalisé ou à gabions de qualité**
  - **Côté aménagement : talus planté et bordé par la piste cyclable et essences de haute tige.**
- **Mur anti-bruit d'une hauteur d'environ 3,5 à 4 mètres, agrémenté de plantations arbustives ou haute tige.**

### **3. Impact sur les paysages et le patrimoine**

**Les adaptations envisagées dans le cadre de la modification du PLU n'auront pas d'incidence sur l'item.**

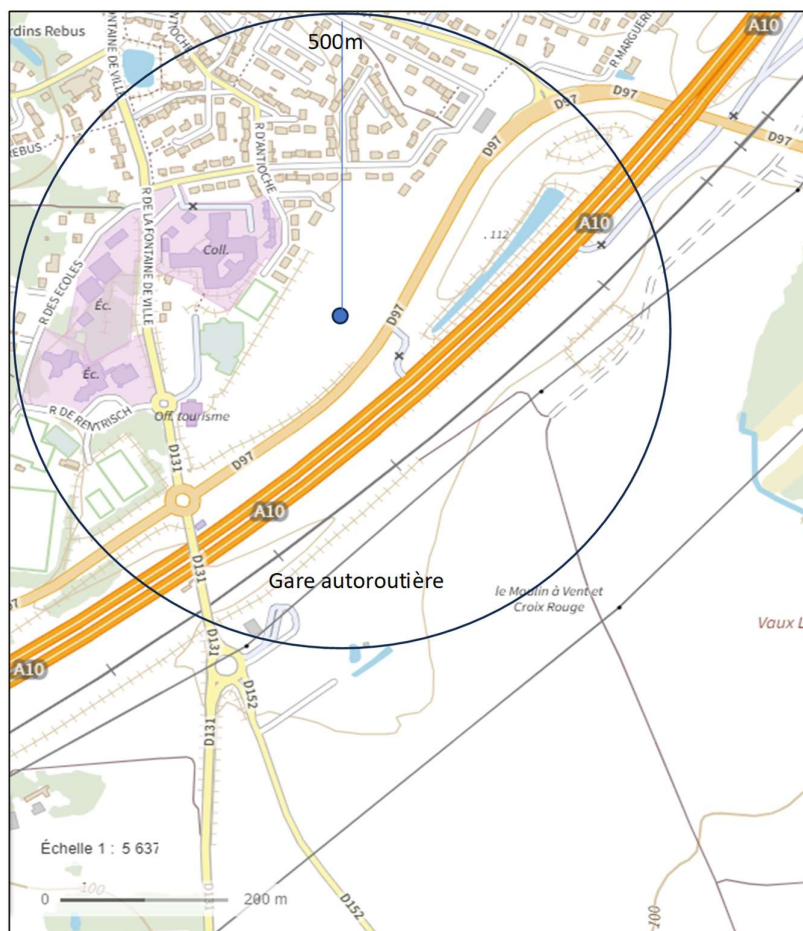
### **4. Impact sur l'assainissement et les déchets**

**Assainissement des eaux usées : Les adaptations envisagées dans le cadre de la modification du PLU n'auront pas d'incidence sur l'item.**

**Gestion des déchets : Les adaptations envisagées dans le cadre de la modification du PLU n'auront pas d'incidence sur l'item.**

### **5. Impact sur les flux et trafics**

**Un des intérêts fondamentaux du choix du site de la Croix Rouge réside dans le fait qu'il se trouve à proximité immédiate de la gare autoroutière (moins de 10 min à pieds). Aussi, on peut supposer qu'une partie des futurs occupants utiliseront les transports en commun ou/et la nouvelle liaison douce, limitant dans le même temps les flux d'automobiles dans le secteur. Par ailleurs, le futur quartier est à proximité immédiates des écoles, du collège, des équipements sportifs et du centre-ville qui regroupe les principaux commerces et services public, 5 à 7 min à pied, ce qui découragera sans aucun doute l'usage des véhicules motorisés pour les petits déplacements du quotidien.**



***En ce qui concerne l'impact de la mise en œuvre de l'OAP Croix-Rouge, un apport supplémentaire de véhicule est indéniable, comme pour toute opération de création de logements. Pour autant, si le taux de motorisation de la commune est relativement élevé du fait de sa situation périurbaine, la localisation du projet au cœur de la zone agglomérée limitera forcément le recours au déplacement automobile.***

***Enfin, la commune engage la mise en œuvre de son plan de liaisons douces dont deux composantes seront réalisées concomitamment avec la mise en œuvre de l'OAP (ci-dessous, trait rouge) :***

- 3- Une piste cyclable en provenance du nord du village longera le nouveau quartier de la Croix-Rouge pour rejoindre la gare autoroutière,***
- 4- Une cyclable reliera le centre-ville au collège et sera prolongée ultérieurement jusqu'à la gare autoroutière***

***Ce qui encouragera le recours aux mobilités actives et limitera encore le recours aux véhicules motorisés pour les petits trajets du quotidien au sein du bourg pour les habitants de ce nouveau quartier.***





***Par ailleurs, trois raisons permettent de justifier l'urbanisation du secteur :***

- ***Des traitements paysagers et phoniques (merlons plantés) ont été réalisés lors de la réalisation de l'A10.***

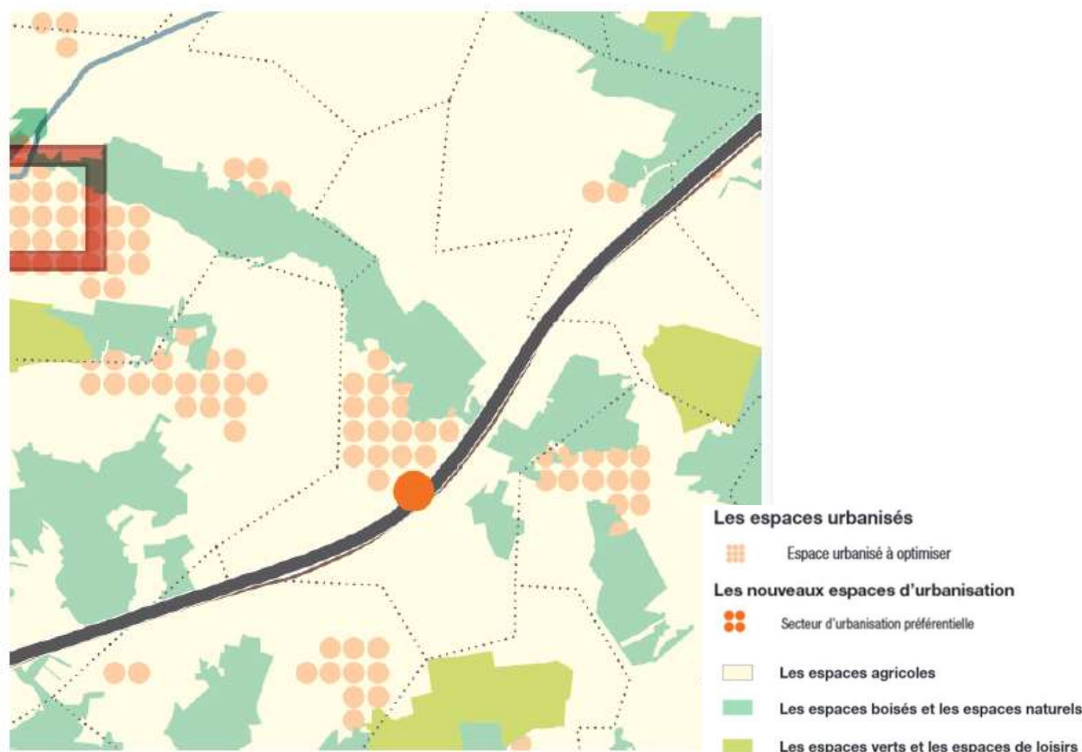
***Traitements paysagers et phoniques le long de l'A10***



***En ce qui concerne la LGV, elle est encaissée afin d'assourdir les bruits lors des passages des TGV.***

- ***Le site est inscrit au SDRIF 2013 comme secteur d'urbanisation préférentielle, du fait notamment de la proximité de la gare autoroutière de Briis.***

**Le SDRIF et le territoire de Briis-sous-Forges :**



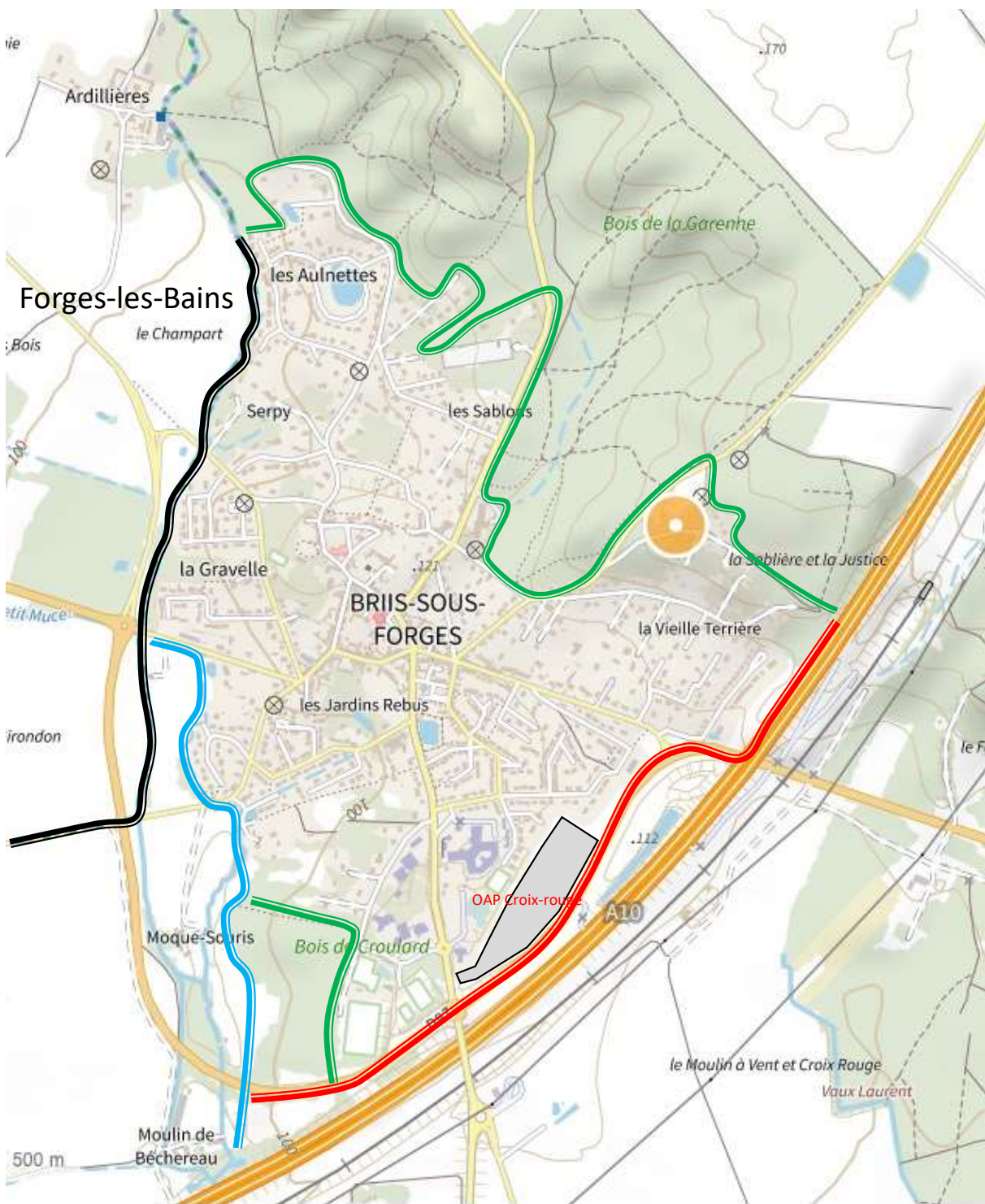
- ***Le site se trouve dans la continuité urbaine de lotissements réalisés récemment qui avec le secteur de la croix-rouge représentent les dernières emprises urbanisables en extension, considérant la réalité géographique de la commune que sont les espaces boisés classés, les zones inondables et les axes routiers qui sont autant de freins légitimes à l'urbanisation.***







## Des possibilités d'extension limitées



- Bois EBC/ENS
- Limite communale
- Zone inondable
- Axe routier

**Par ailleurs, la procédure en cours va présenter un impact bénéfique sur les pollutions sonore et atmosphérique.**

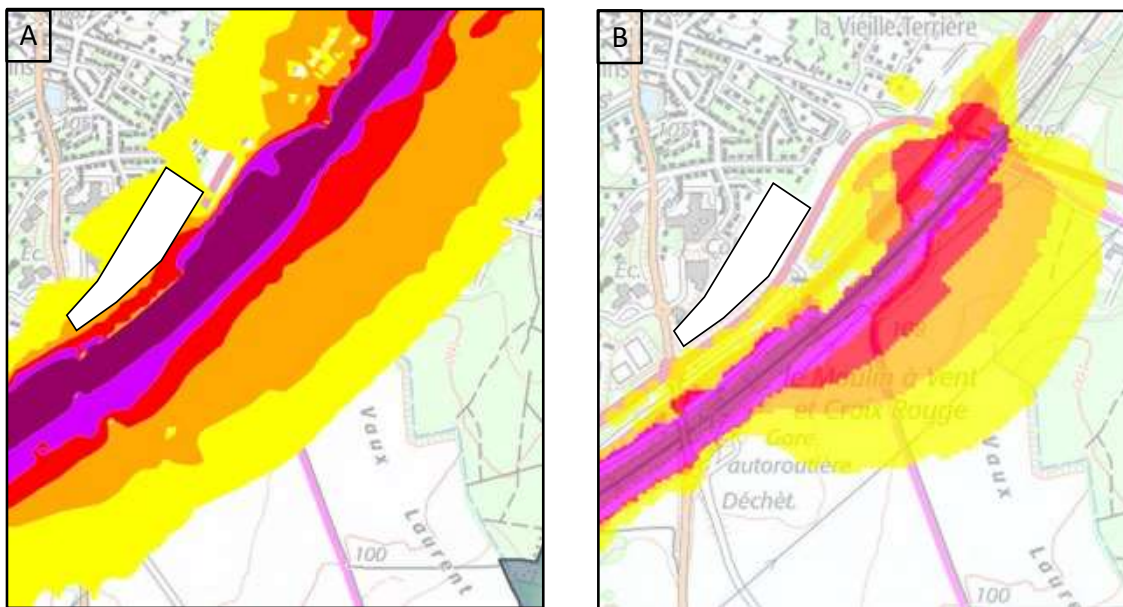
**Concernant les pollutions sonores, il convient d'abord de remarquer que le tronçon de l'autoroute A10 traversant la commune Briis-sous-Forges n'est pas référencé comme zone de bruit critique dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier national dans le département de l'Essonne dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, adopté le 25 avril 2016 par arrêté préfectoral 2016-DDT-SE n°449.**

**Ensuite l'étude fine des cartes de bruits stratégiques 4<sup>ème</sup> échéance des différentes infrastructures de transport, autoroute A10 et LGV montrent que l'OAP de la Croix-Rouge est certes en zone de bruit comme toute la commune mais qu'elle ne se situe pas dans les bandes des dépassements des valeurs limites.**

**L'OAP se situe dans les bandes d'exposition Lden comprises entre 55 et 65 dB (A) et effleure la bande d'exposition 65-70 dB (A) à l'emplacement précis du merlon antibruit prévu dans l'opération.**

**Considérant que :**

- la LGV est semi-enterrée et que la carte de bruit montre clairement que cette dernière n'impacte pas l'opération**



Cartes de type A (Lden) Briis-sous-Forges

A. Infrastructure autoroutières concédées dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an Estimation du bruit sur 24 heures,

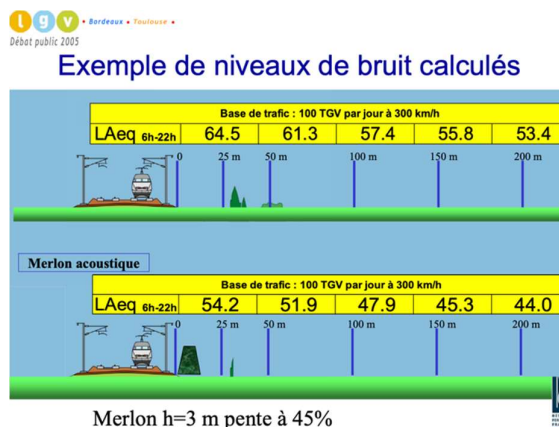
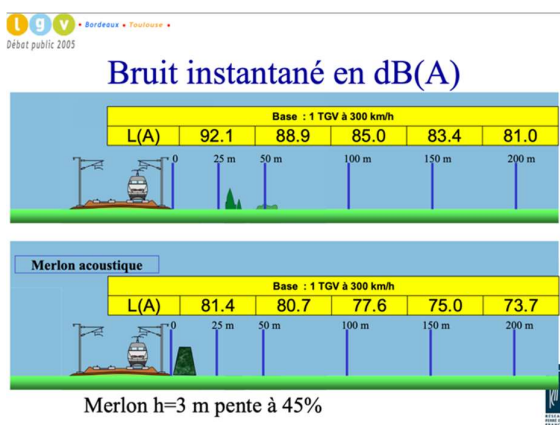
B. Voies ferrées dont le trafic est supérieur à 30 000 passages de trains par an Estimation de bruit sur 24 heures

- l'autoroute A10 est « cachée » derrière un merlon antibruit de grande hauteur (> 6m)**

**Le bruit ambiant mesuré résulte principalement de la RD97, axe routier identifiée de catégorie 3 à 4 dans le classement sonore départemental des infrastructures de transport terrestre selon les secteurs. La carte 2022 du trafic routier en Essonne indique un flux légèrement inférieur à 5000 véhicule/jour sur le tronçon concerné. La commune prévoit donc de réduire le bruit ambiant par 3 approches :**

**1. Par la réalisation d'un merlon antibruit sur toute la longueur de l'opération. Ce merlon pourra facilement abaisser le bruit de plus de 10 dB (A). En effet :**

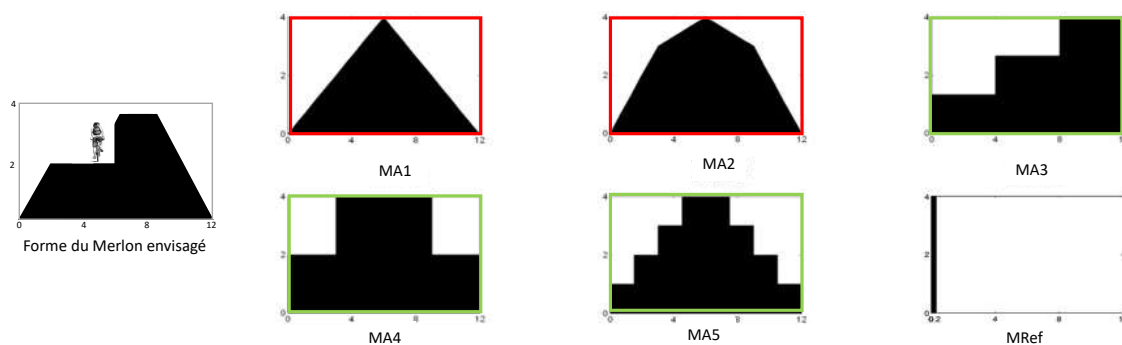
**a. Considérant que la création d'un merlon de 2 m permet de gagner en moyenne 6 dB (A) et qu'une hauteur de 6 m réduit le niveau sonore d'environ 12 dB (A) (Aménager l'environnement sonore: trois compositeurs à l'épreuve de l'urbanisme, Nathan Belval, doctorat en Aménagement et urbanisme, 2020)(Rapport d'études, Merlons, écrans et paysages routier, Setra, 2003), la création d'un merlon anti-bruit de 3,5m de hauteur minimale et d'une largeur d'environ 12 m permettrait de réduire le bruit de 8 à 10 dB (A). Ces éléments se trouvent être confirmés par les données présentées au débat public organisé en 2005 au préalable de la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse organisé par la cndp, au cours duquel il a été rapporté que la mise en place d'un merlon antibruit de 3 m de hauteur, avec des pentes à 45% permettait de réduire non seulement le bruit instantané du passage du TGV à pleine vitesse d'environ 10 dB(A) mais aussi le niveau de bruit calculé sur une base de trafic de 100 TGV par jour dès 25 m de la zone d'émission.**



Effet de la distance et de la réalisation d'un merlon antibruit sur le bruit instantané et les niveaux de bruit calculé lors du passage d'un TGV

**Il est donc raisonnable de penser que le merlon de 3,5m prévu confèrera une protection supérieure à 10 dB (A).**

**b. Considérant qu'il a été démontré que les merlons de forme trapézoïdale présentaient les moins bonnes performances (J. Defrance – Diminution du bruit urbain par des moyens naturels, 2013) et que le melon prévu par la commune devra accueillir une piste cyclable à mi-hauteur, la commune fera le choix d'un merlon dissymétrique, qui permettra d'atteindre les meilleures performances d'amoindrissement sonore. Cette configuration fait référence à des formes de merlons complexes dont l'efficacité d'atténuation de bruit a été mesurée à l'occasion de travaux d'acoustiques à l'école centrale de Lyon, au Laboratoire de Mécanique des Fluides et d'Acoustique, UMR CNRS 5509 (F. Koussa, Évaluation de la performance acoustique des protections antibruit innovantes utilisant des moyens naturels : application aux transports terrestres, 2012). Cette étude montre que les merlons de formes classiques (MA1, MA2) sont moins efficaces qu'un mur antibruit de même hauteur, alors que les merlons de formes complexes (MA3, MA4, MA5) sont entre 20 et 25 % plus efficaces que merlons traditionnels (MA2).**

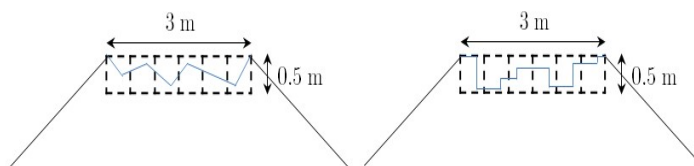


*Formes géométriques des merlons étudiés (MA1-MA5) et de l'écran rigide de référence (MREF).*

**La forme complexe du merlon prévu s'apparentant aux formes les plus efficaces testées dans cette étude, il est donc raisonnable de penser qu'en l'état, la protection conférée sera au minimum de 12 dB (A).**

**c. Considérant que la même étude a démontré que la mise en place d'irrégularités au sommet des merlons permettait de gagner jusqu'à 4,3 dB (A) avec les formes rectangulaires, la commune fera le choix non seulement de créer des irrégularités rectangulaires au sommet du merlon réalisé. Si nécessaire, une plantation de buissons pourra être réalisée améliorerait encore l'efficacité d'atténuation sonore d'1 dB (A). (École d'Automne Ville et Acoustique – 23/10/2013 – J. Defrance – Diminution du bruit urbain par des moyens naturels)**





Exemples de géométries de puits au sommet du merlon acoustique avec une forme triangulaire (graphique de gauche) ou rectangulaire (graphique de droite)

2. **Par ailleurs, la réduction de la vitesse maximale autorisée de 70 à 50 km/h sur la portion de déviation concernée afin de sécuriser l'accès de l'OAP sera elle aussi très favorable. Considérant qu'au-delà de 50 km/h le bruit automobile résulte principalement du bruit de roulement et qu'une diminution de 10 km/h de la vitesse permet un gain d'au moins 1 dB(A) (PPBE État département de l'Essonne). Le PPBE de la CA Marne et Gondoire indique quant à lui que la réduction de la vitesse de 70 à 50 km/h permet de gagner jusqu'à 3 dB(A). Nous gagnerons donc entre 2 et 3 dB (A) par rapport à la situation actuelle.**

**De manière cumulée, ces différentes dispositions permettront de réduire l'impact sonore des infrastructures de transport entre au minimum de 14 dB(A), ce qui permet d'atteindre le seuil de l'OMS et d'être bien deçà de la réglementation en vigueur. La mise en œuvre des irrégularités rectangulaire au sommet et de plantations permettrait d'atteindre une atténuation d'au moins 17 dB (A) conférant une protection maximale des habitants qui pourra encore être renforcée par la plantation de buissons.**

3. **Enfin, le caractère bioclimatique de l'insertion des constructions dans l'OAP, maison orientées Nord-Sud, pignons aveugles à l'Est, du côté de la source de bruit, confère de fait une protection supplémentaire à l'intérieur des logements.**
  - **La réduction des effets acoustiques liée à l'orientation des façades percées (-3dB quand on passe à la perpendiculaire de la zone d'émission)**

### 1) Protection des façades du bâtiment considéré par des bâtiments

Les bâtiments susceptibles de constituer des écrans sont le bâtiment étudié lui-même, des bâtiments existants ou des bâtiments à construire faisant partie de la même tranche de construction que le bâtiment étudié.

L'angle de vue sous lequel l'infrastructure est vue est déterminé depuis la façade de la pièce considérée du bâtiment étudié. Cet angle n'est pas limité au secteur affecté par le bruit.

Les corrections à appliquer à la valeur d'isolement acoustique minimal en fonction de l'angle de vue sont les suivantes :

Angle de vue $\alpha$	Correction
$\alpha > 135^\circ$	0 dB
$110^\circ < \alpha \leq 135^\circ$	-1 dB
$90^\circ < \alpha \leq 110^\circ$	-2 dB
$60^\circ < \alpha \leq 90^\circ$	-3 dB
$30^\circ < \alpha \leq 60^\circ$	-4 dB
$15^\circ < \alpha \leq 30^\circ$	-5 dB
$0^\circ < \alpha < 15^\circ$	-6 dB
$\alpha = 0^\circ$ (façade arrière)	-9 dB

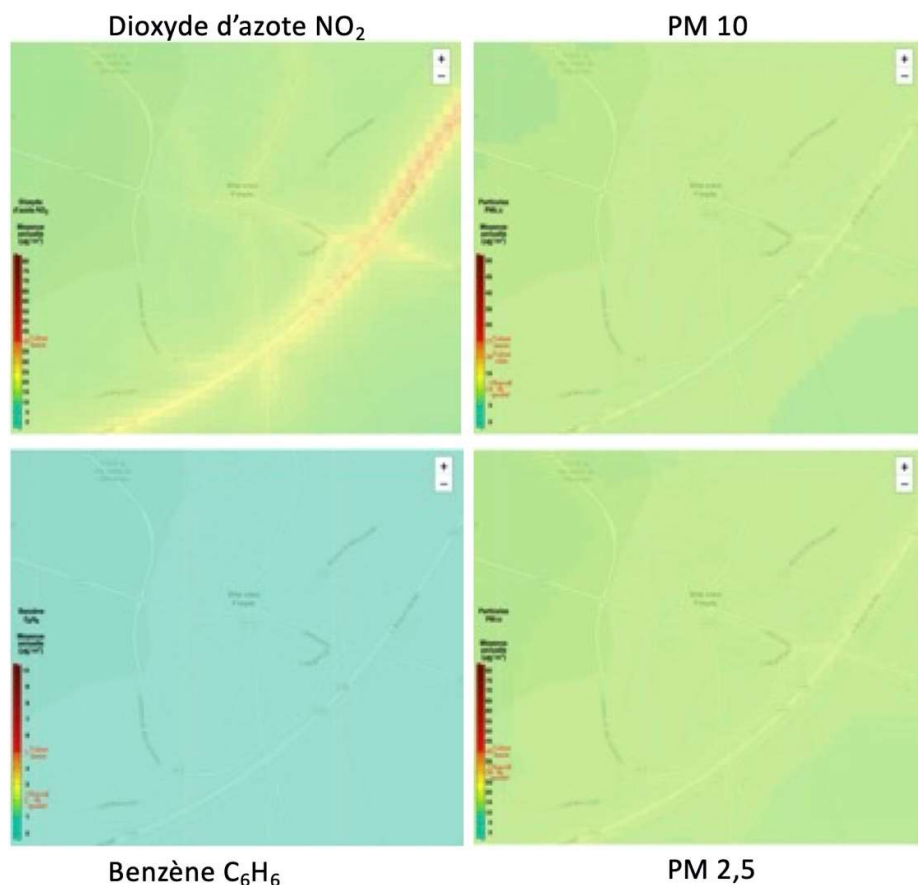
Pour chaque portion de façade, l'évaluation de l'angle de vue est réalisée en tenant compte du masquage en coupe par des bâtiments. Cette disposition est illustrée par les schémas et exemples de la page suivante.

Les caractéristiques géométriques du merlon envisagé (Hauteur 3,5 ml en moyenne, Largeur : 12,00 ml environ), sa position par rapport à la RD et au droit des maisons et la distance entre la RD (À la limite du projet : 11 ml environ. Au droit de maisons : 25 ml environ), l'autoroute et le projet (À la limite du projet : 80 ml environ, Au droit de maisons : 94 ml environ) laisse penser qu'il paraît raisonnable de considérer que sur un niveau sonore estimé à 55-65 dB (A), les dispositions des façades, la distance entre la route et les construction et la forme du merlon permettent d'obtenir un niveau de bruit de 42 dB (A), qui sera traité dans une construction en ayant recours à des techniques de construction et à des qualités de fenêtres adaptées.

***Il faut bien entendu qu'une étude acoustique soit menée une fois le projet plus avancé,***

### **Concernant les pollutions atmosphériques,**

***Les éléments fournis par AIRPARIF datant de 2022 montrent que l'emprise de l'OAP, bien que localisée à proximité d'infrastructures lourdes de transports est propices à l'implantation de nouvelles habitations sans danger particulier pour les habitants. En effet, les mesures réalisées pour le dioxyde d'azote, le Benzène et les particule fines PM10 et PM2,5 montrent que les niveaux sont inférieurs aux valeurs réglementaires voir de l'ordre des recommandations de l'OMS qui sont plus drastiques.***



	PM10 (µg/m <sup>3</sup> )	PM2,5 (µg/m <sup>3</sup> )	NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	BENZÈNE (µg/m <sup>3</sup> )
Valeurs réglementaires	40	25	40	5
Valeurs OMS	15	10	10	2
OAP Croix Rouge (2022)	15	10	20	1

Données Airparif 2022

Cartes de qualité de l'air 2022 à Briis-sous-Forges

## Objet n°2 de la modification simplifiée : traiter une erreur matérielle dans l'article UB1 du règlement

Dans le paragraphe UB1 du règlement, il est indiqué :

« En matière de démolition :

-La démolition totale des bâtiments repérés au titre de l'article 151.19 du CU (figurant en pièce n° 9) sauf si cette démolition s'impose pour assurer la sécurité des personnes et des biens.

- Dans les zones sensibles aux risques d'inondations identifiées sur le plan n°8.2 – plan des périmètres particuliers.

- Les constructions nouvelles ou extension, hors élévation, sont interdites. »

La procédure de modification simplifiée doit permettre de traiter une erreur matérielle, car, afin d'éviter toute interprétation, il faut lire la règle de la manière suivante :

**« En matière de démolition :**

- *La démolition totale des bâtiments repérés au titre de l'article 151.19 du CU (figurant en pièce n° 9) sauf si cette démolition s'impose pour assurer la sécurité des personnes et des biens.*

***Dans les zones sensibles aux risques d'inondations identifiées sur le plan n°8.2 – plan des périmètres particuliers :***

- *Les constructions nouvelles ou extension, hors élévation, sont interdites. »*

### **CONCLUSION :**

***Au regard des incidences potentielles des objets de la modification simplifiée, aucun impact négatif pour l'environnement n'est identifié dans le cadre du projet d'adaptation du PLU de la commune.***

***La modification simplifiée du PLU :***

- ***ne porte pas atteinte à l'économie générale du Plan Local d'Urbanisme de la commune.***
- ***n'a pas pour effet de :***
  - ***majorer de plus de 20% les possibilités de construction résultantes, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan ;***
  - ***diminuer ces possibilités de construire ;***
  - ***réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser ;***
- ***n'a pas pour objet de réduire un espace boisé classé.***
- ***ne comporte pas de graves risques/nuisances.***
- ***ne nuit pas à la qualité des sites ou des milieux naturels et aura même des incidences positives pour les milieux naturels avec la préservation et la mise en valeur d'une zone humide.***
- ***ne porte pas atteinte à la pérennité des sites Natura 2000.***

***Au contraire, cette modification présente un bilan positif du point de vue de l'environnement et de la santé humaine considérant que plus de 3000 m<sup>2</sup> de zone humide seront protégés et valorisés et que le merlon édifié à l'occasion de l'aménagement de la Croix-Rouge profitera aussi aux habitants déjà présents à proximité.***

***Aussi, dans ce cadre de respect intrinsèque environnemental, une évaluation environnementale ne nous paraît pas nécessaire car les futurs aménagements n'altéreront ni le paysage, ni***



***l'environnement du site ; bien au contraire, ils le valoriseront grâce à l'extension importante de la zone humide existante.***