



Département d'Eure-et-loir, communauté de communes des portes euréliennes d'Île-de-France, commune de

# Ymeray

## Plan local d'urbanisme

Révision du Pos prescrite le 5 juillet 1996, approuvée le 19 mai 2000

Plu prescrit le 21 mai 2015  
 Projet de Plu arrêté le 22 novembre 2018  
**Projet de Plu approuvé le 23 mai 2019**

Vu pour être annexé à la délibération du conseil communautaire du 23 mai 2019 approuvant le plan local d'urbanisme de la commune d'Ymeray

Le président,  
 Stéphane Lemoine

## Orientations d'aménagement et de programmation

Date :

**6 mai 2019**

Phase :

**Approbation**

Pièce n° :

**3**

Mairie d'Ymeray, place de l'Église (28320)  
 Tél : 02 37 31 40 86 courriel : mairie-ymeray@wanadoo.fr

agence **Gilson & associés** Sas, urbanisme et paysage  
 2, rue des Côtes, 28000 Chartres / courriel : contact@gilsonpaysage.com



**GILSON  
 &  
 ASSOCIÉS**  
 URBANISME ET PAYSAGE

## **Rappels**

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent :

- définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune
- porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager
- prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics
- comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

**Avertissement:** *les orientations d'aménagement définissent des principes d'aménagement qui s'imposent aux occupations et utilisations du sol dans un rapport de simple rapport de compatibilité et non de conformité. En effet, il faut distinguer entre un document d'urbanisme réglementaire à savoir le plan local d'urbanisme, qui est un règlement général sur le territoire communal, et les futures autorisations d'urbanisme telles qu'un permis de construire ou un permis d'aménager qui sont des actes individuels d'occupation du sol.*

## **1.1. Secteur « Cœur de village »**

### **1.1.1. Contexte, enjeux et objectifs**

Cette orientation d'aménagement et de programmation vise à prévoir l'aménagement d'un nouveau quartier en plein centre du village à proximité des équipements (école, stade de football, cimetière, future salle des associations). L'objectif est de s'inscrire dans une réflexion globale à long terme (qui dépasse le temps du présent Plu) visant à renforcer la centralité du secteur d'aménagement en lien avec les principaux équipements de la commune.

### **1.1.2. Principes d'aménagement**

#### **Inscrire dans une logique d'aménagement à long terme**

Le projet d'aménagement et de développement durables met en évidence la volonté communale de se doter d'un cœur de village. Force est de constater que le développement urbain n'a pas conduit à doter la commune d'une certaine centralité même si le POS dès les années 1990 gelait les terrains du cœur d'îlot pour en maîtriser le devenir.

Pour répondre à cet objectif, le Plu s'appuie sur un projet à long terme concernant le cœur de l'îlot compris entre les rues de la Mairie, des Perrets, de l'Ormail, et des Bordes. Il est donc impératif de maintenir un accès pour les véhicules (« routier ») sensiblement sur les actuelles accroches est et ouest de la ruelle aux Ânes.

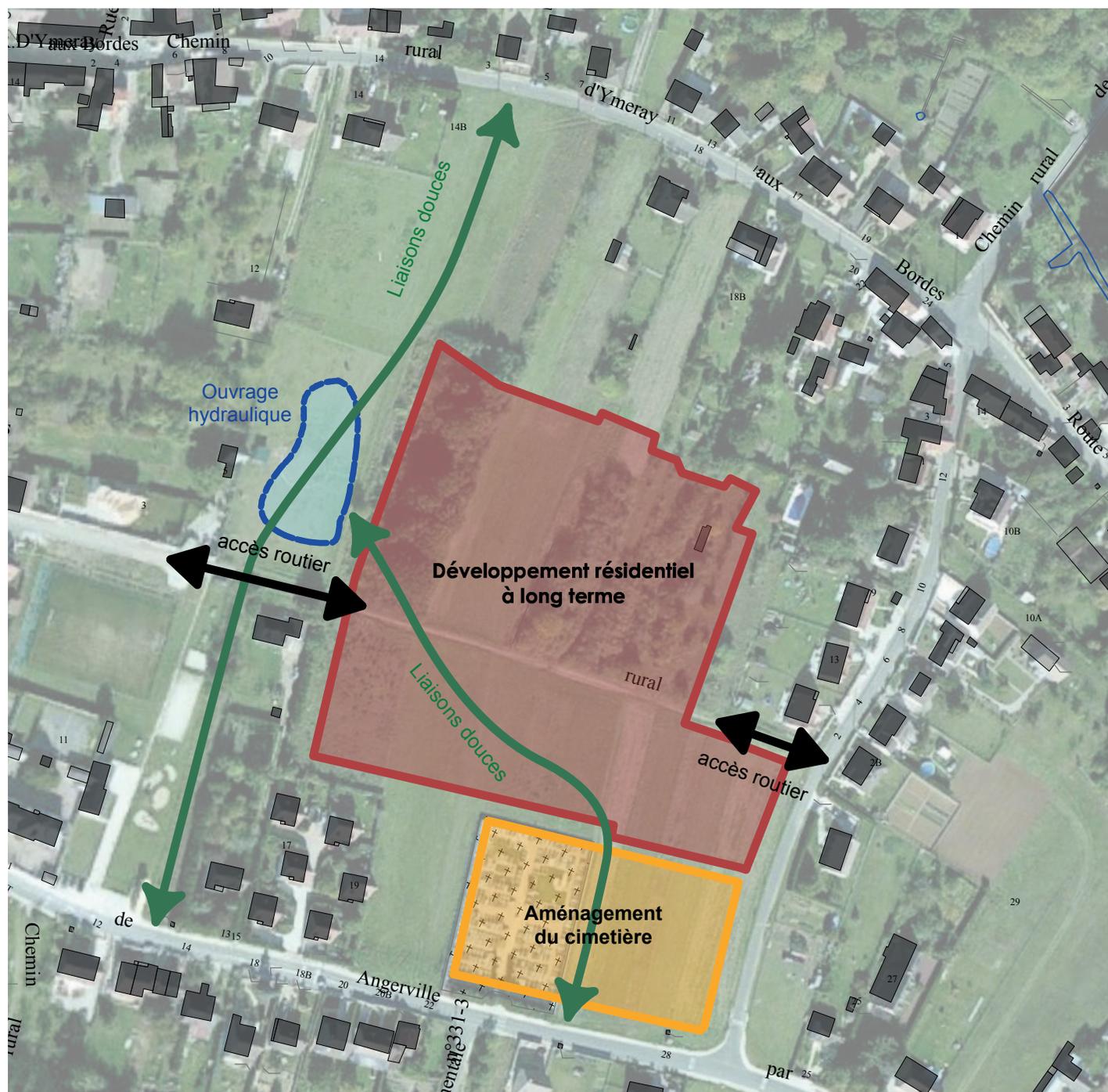
#### **Faire de ce futur quartier un lieu de vie central pour la commune**

Les principes de cette orientation d'aménagement ont pour but de doter la commune d'un cœur en affirmant sa centralité. Pour ce faire, il est proposé d'offrir une mixité de logements, notamment pour prendre en compte les objectifs définis par le Scot de 20% de logements intermédiaires (à Ymeray principalement des logements individuels groupés ou des formes d'habitat individuel dense) et de 5% de logements sociaux. De plus, pour faire pendant à la mairie et à l'église, il est envisagé de permettre la construction d'un local de réunions pour les associations à l'est du cimetière; ce local pourrait être l'accroche du cœur de village sur la rue de la Mairie.

Pour accentuer l'effet « cœur de village », l'aménagement devra intégrer un réseau de cheminements piétons reliant les différents équipements publics (école, stade, cimetière), et la rue de l'Ormail au nord de l'îlot.

### Prendre en compte les caractéristiques physiques du site et assurer l'intégration paysagère

L'aménagement de ce quartier nécessite de prendre en compte le caractère humide au nord du secteur. Il est donc impératif de réaliser un aménagement hydraulique pour gérer les eaux pluviales y compris celle du cimetière actuel et futur. Au regard de la typographie du site, il est sans doute nécessaire de l'installer sur la partie nord-ouest de l'îlot puisqu'il s'agit d'un point bas. Il ne s'agit pas de créer un «trou» revêtu d'une bâche plastique entourée d'une clôture mais au contraire d'intégrer cet espace dans un réseau d'espace vert : il sera donc traité en espace engazonné, facile à tondre, éventuellement planté d'arbres et constituant aussi un espace de détente pour l'ensemble du village. Un programme d'aménagement paysager d'ensemble devra également être défini à l'échelle du quartier. Rappelons que la préservation de la qualité paysagère du village est un objectif majeur pour la commune.



## Code de l'urbanisme : constructibilité le long des grands axes routiers

### Article L111-6

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

### Article L111-7

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 4° Aux réseaux d'intérêt public.

### Article L111-8

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

## 1.2. Secteur le long de l'A 11, concerné par la loi *Entrée de ville* : constructibilité le long des grands axes routiers

### 1.2.1. Contexte

Le PLU doit indiquer la compatibilité avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité de l'architecture, de l'urbanisme et des paysages - article L.111-6 du code de l'urbanisme. Il s'agit de l'aménagement de la parcelle située entre le bâtiment objet de la réhabilitation (ex *Kirchhoff*) et l'emprise de l'autoroute A11. C'est sur cette parcelle que sera implanté le siège social et le bâtiment accueillant l'académie de formation d'une entreprise de matériel agricole.

La parcelle est concernée en partie par la limite des 100 m à compter de l'axe de l'autoroute A11 proche. En réalité le terrain, sur place, est déconnecté de

l'autoroute et correspond historiquement au potentiel de développement de cette zone d'activités prévue au POS dès sa révision en l'an 2000. Le terrain est bordé à l'ouest par l'ex départementale n°116. Aujourd'hui, et depuis la création de l'autoroute, cette départementale a été déviée un peu plus à l'ouest, l'ancienne servant d'accès de service à l'autoroute. À l'est, le terrain était historiquement délimité par le chemin rural dit des Grands Prés, chemin disparu pour offrir une plus grande unité foncière à l'activité agricole.



## 1. Prise en compte des nuisances : nuisance sonore

Constat : le trafic de l'autoroute A 11 est évidemment important, environ 38 000 véhicules/jour (comptage 2009).

Par arrêté préfectoral du 24 novembre 2016, l'autoroute est concernée par une bande de 300 m affectée par le bruit de part et d'autre de cette infrastructure. La Rd 910 (ex Rn 10) détermine aussi une zone de nuisance concernée par une bande de 100m.

### Prise en compte et réponse :

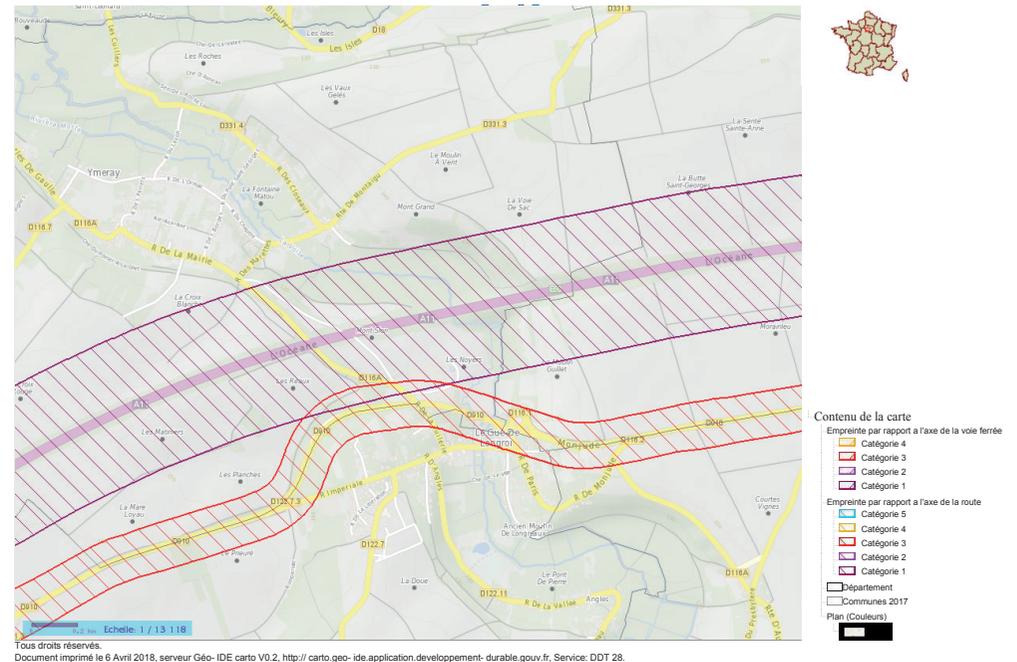
- Les constructions projetées seront toutes installées dans la zone de nuisances sonores et, partant, seront soumises à l'obligation d'isolement acoustique.
- Les constructions tiendront compte des dispositions de l'arrêté relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit.
- Le bruit sera atténué par le maintien des plantations existantes entre les constructions et l'A11.

## 2. Prise en compte de la sécurité : sécurité routière

Constat : il n'y a bien évidemment pas d'accès direct à l'autoroute. Il existe cependant une entrée/sortie pour les véhicules de service de l'autoroute via l'ex départementale 116 (celle-là même qui a été déviée un peu plus à l'ouest).

### Prise en compte et réponse :

- la sécurité sera prise en compte ; le projet maintient de facto la bande arborée entre la parcelle et l'autoroute permettant une réelle coupure, car ces arbres sont installés sur le domaine public autoroutier; la bande pourra être complétée sur le terrain de l'entreprise ;
- le projet d'aménagement prévoit également d'installer les aires de stationnement et des constructions mesurées (lavage notamment) sur la partie nord de la parcelle côté autoroute, ce qui renforcera l'effet « zone tampon » entre



Source : Cartographie en ligne du classement sonore en 2016



Bande végétale sur le talus en déblai entre l'autoroute et la parcelle accueillant les constructions (source google maps)

les constructions nouvelles et l'autoroute. Des plantations d'arbres complémentaires seront exigées sur ces aires de stationnement ; il ne s'agit pas de cacher mais d'accompagner l'ensemble bâti par quelques arbres d'essences locales à développement adulte de 15 m et plus pour être à l'échelle du paysage ;

- bien évidemment aucun accès ne sera autorisé à l'autoroute !

### 3. Prise en compte de la qualité architecturale

Constat : Le terrain est situé entre une friche industrielle et l'autoroute qui, par sa situation en déblai, n'offre que peu de visibilité sur la parcelle hormis depuis l'extrémité nord-est où la bande végétale s'interrompt sur une centaine de mètres.

#### Prise en compte et réponse :

- Le terrain n'est pas accolé à un secteur d'habitation, et le seul bâtiment voisin est l'ancien bâtiment Kirchhoff. L'enjeu est donc de proposer le même type de bâtiment industriel, de forme plutôt allongée. Les premiers éléments de projet fournis par l'entreprise font état d'un bâtiment de ce type avec une hauteur limitée à 2 niveaux correspondant à ces attentes.
- L'aspect architectural devra être soigné puisqu'il s'agira d'un bâtiment accueillant le siège social de l'entreprise en France. Les quelques vues depuis l'autoroute offriront d'ailleurs un effet vitrine à l'entreprise. Il faudra néanmoins veiller à ce que la toiture - la cinquième façade - soit traitée de façon qualitative (gestion des émergences notamment) et homogène car elle sera perçue en plongée depuis l'autoroute.



Vue depuis la Rd 116 au niveau du bâtiment Kirchhoff : la bande végétale offre une barrière naturelle entre les futurs bâtiments et l'autoroute (source google maps)



Vue depuis la bande végétale au nord-est de la parcelle : un potentiel effet vitrine pour l'entreprise ... (source google maps)

#### 4. Prise en compte de la qualité de l'urbanisme et du paysage

Constat : Le terrain est situé entre une friche industrielle et l'autoroute qui, par sa situation en déblai, n'offre que peu de visibilité sur la parcelle hormis depuis l'extrémité nord-est où la bande végétale s'interrompt sur une centaine de mètres.

#### Prise en compte et réponse :

- En matière d'urbanisme, l'enjeu du projet est dans un premier temps de réhabiliter l'ancien bâtiment Kirchhoff et donc de réutiliser des emprises économiques existantes, sans compter le relookage du bâtiment l'insérant mieux dans le site en supprimant l'actuel contraste dans le site de façades trop claires. L'aménagement de la parcelle voisine, objet de la présente prise en compte de l'article L111-6 du code de l'urbanisme, doit permettre aux nouvelles constructions de s'insérer harmonieusement dans l'environnement. Les aspects architecturaux (forme et hauteur du bâtiment notamment) des premières esquisses montrent que cet aspect a bien été pris en compte.
- L'insertion paysagère du projet passera nécessairement par le maintien voire le renforcement de la bande végétale en limite avec l'autoroute. Cela participera également au renforcement des continuités écologiques voisines. Pour préserver au mieux les plantations existantes, un recul minimal de 55 m à compter de l'axe de l'autoroute sera imposé.
- L'aménagement des aires de stationnement est également un enjeu pour l'insertion paysagère du site. Elles devront faire l'objet non pas d'un plan de plantation mais d'un projet de paysage, où il y aura une réelle composition paysagère.

