

A10 | AMÉNAGEMENT DU PARC MULTIMODAL DE LONGVILLIERS

ENQUÊTE PUBLIQUE
NOVEMBRE 2018



■ DOSSIER C – DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU
DE LA COMMUNE DE LONGVILLIERS

SOMMAIRE

1. PRÉAMBULE.....	2
2. LE CONTEXTE JURIDIQUE.....	7
2.1 Objectifs de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)	7
2.2 Articulation DUP/ Déclaration de projet.....	7
2.3 La procédure de mise en compatibilité du PLU	8
2.4 Évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de la commune de Longvilliers.....	8
2.5 Réunion des Personnes Publiques Associées	9
2.6 Avis de la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (CDPENAF).....	10
2.7 Enquête publique	10
2.8 Consultation pour avis simple de l'EPCI compétent ou de la commune.....	10
2.9 Approbation de la mise en compatibilité du PLU	11
3. LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION DE RÉFÉRENCE	12
3.1. Le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France (SDRIF).....	12
3.2. Le Plan de Déplacement Urbain de l'Ile-de-France (PDUIF).....	12
3.3. La Charte du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse (PNR)	13
3.4. Le Schéma de Cohérence Territoriale du Sud Yvelines (SCoT)	17
3.5. La communauté d'agglomération Rambouillet Territoires	21
3.6. Le Plan Local de l'Urbanisme de la commune de Longvilliers (PLU).....	21
4. ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LE PLAN LOCAL DE L'URBANISME EN VIGUEUR DE LA COMMUNE DE LONGVILLIERS ET JUSTIFICATION DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ NÉCESSAIRE DE SON PLU.....	22
4.1. La création d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) dite « Parc Multimodal ».....	24
4.2. Les évolutions apportées au règlement écrit.....	25
4.3. Les évolutions apportées au document graphique.....	32
4.4. Addendum au rapport de présentation.....	33
4.5. Page 47	34
4.6. Page 100	36
4.7. Page 109.....	37
4.8. Page 110 : calcul de surface à compléter.....	38
4.9. Les impacts sur l'agriculture.....	39
4.10. Les impacts sur l'environnement.....	39
4.11. Les impacts sur le paysage.....	41

1. Préambule

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Commune de Longvilliers située dans le département des Yvelines, porte sur la prise en considération du projet d'aménagement du parc multimodal de Longvilliers. Ce projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) dont le dossier A constitue le dossier d'enquête préalable.

Le projet d'aménagement du parc multimodal est conduit sous la maîtrise d'ouvrage de Cofiroute. S'inscrivant dans la continuité des objectifs fixés par le SCOT Sud Yvelines et par le Plan Local d'Urbanisme lesquels prévoient expressément le projet, les travaux envisagés ne portent pas atteinte à l'économie générale du PLU de Longvilliers. Néanmoins, les dispositions du plan local d'urbanisme en vigueur (dernière révision approuvée le 3 juin 2016), ne permettent pas administrativement la mise en œuvre du projet. Elles doivent donc être revues pour être mises en compatibilité avec le projet.

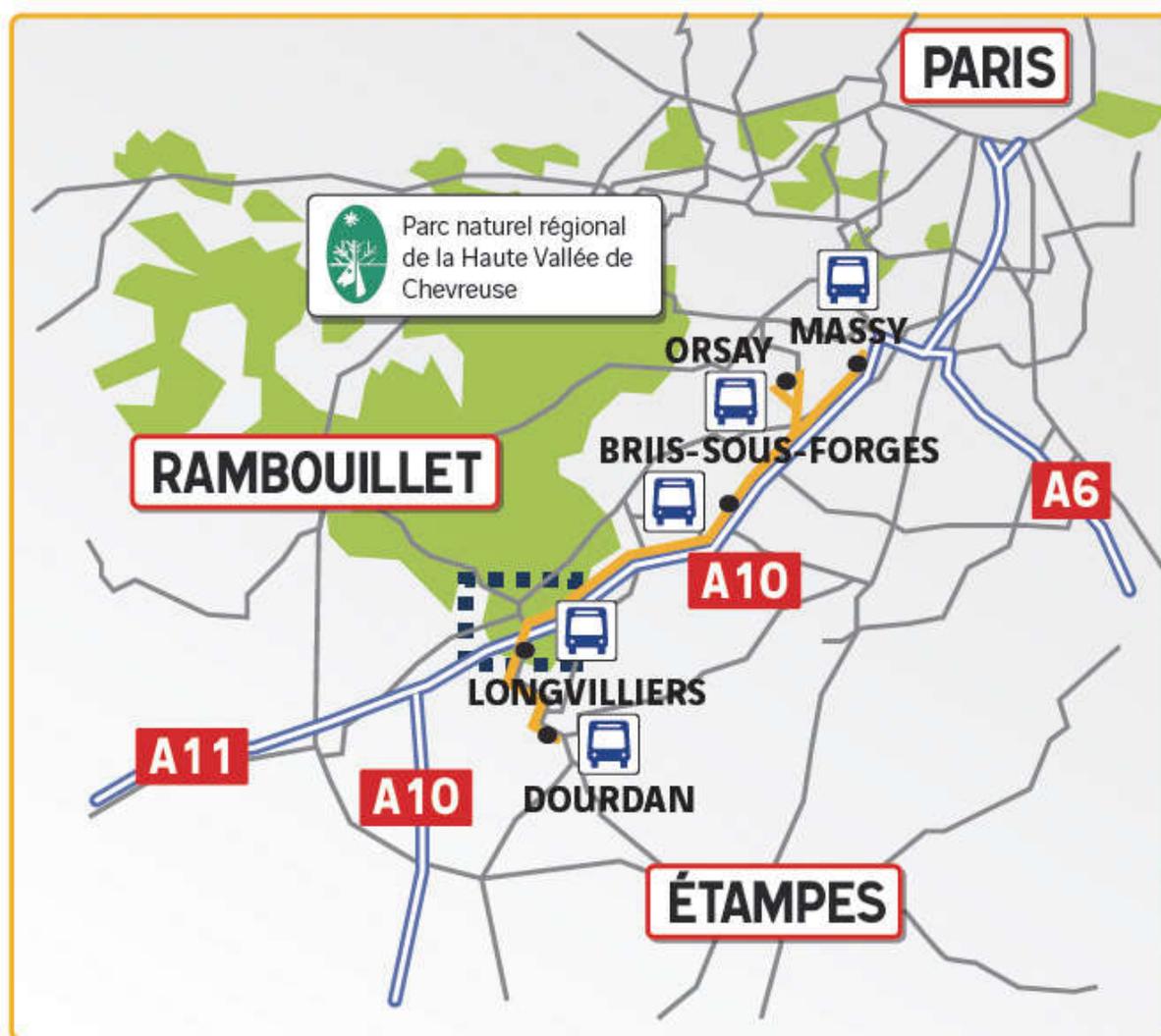
Les emprises foncières nécessaires à la réalisation de l'opération n'étant pas maîtrisées en totalité par le maître d'ouvrage Cofiroute, il a été décidé d'engager une procédure visant à obtenir une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) permettant, en tant que de besoin, de recourir à l'expropriation des parcelles nécessaires au projet.

L'évolution du Plan Local de l'Urbanisme de la commune de Longvilliers interviendra dans le cadre de la procédure de DUP, cette dernière emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme, en application des dispositions des articles L.153-54 et suivants du Code de l'urbanisme.

Le contexte, les objectifs et les principales caractéristiques du projet sont exposées dans la pièce I.2. du dossier A de la présente enquête publique unique et sont aussi présentés ci-après.

Dans le département des Yvelines, l'autoroute A10 occupe une place essentielle dans les stratégies de mobilité et de développement portées par l'État et les collectivités locales. Elle accueille, tous les jours, les lignes d'autocar Express qui permettent de relier efficacement les communes de grande couronne au pôle d'échange de Massy, connecté au RER B et au RER C.

Situé au niveau de l'échangeur n°10 – Dourdan / Saint-Arnoult-en-Yvelines, le parc multimodal de **Longvilliers existant accueille** chaque jour de nombreux usagers qui utilisent les parkings dans leurs déplacements quotidiens. En heure de pointe, un autocar toutes les 5 minutes permet d'effectuer le trajet entre Longvilliers et Massy en 30 minutes. Localisé aux portes du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse, dans un environnement préservé, le parc multimodal de Longvilliers s'intègre pleinement dans les stratégies de mobilités portées par l'État et les collectivités locales.



Plan de situation : les lignes de car express relient le parc multimodal de Longvilliers au pôle d'échanges de Massy.

Le parking relais existant, inauguré en avril 2013, dispose de 155 places. Il est implanté au niveau du giratoire sud de l'échangeur de Dourdan et situé à quelques dizaines de mètres de l'arrêt de bus « le Plessis Mornay ». Ce parking est devenu une véritable plateforme multimodale grâce à sa connexion aux gares RER de Massy, Dourdan et Orsay par l'intermédiaire de deux lignes de bus (91.02 et 91.03). Également utilisé comme zone de co-voiturage, le site voit sa fréquentation continuellement augmenter. Près de 200 automobilistes utilisent quotidiennement ce site pour prendre les transports en commun et pratiquer le covoiturage. La fréquentation du parc multimodal actuel est en constante augmentation et sa configuration ne répond plus à la demande du public, ce qui conduit à des dysfonctionnements et des gênes liés à une saturation et présente des enjeux de sécurisation vis-à-vis de la RD 149.



La fréquentation du parc actuel est en constante augmentation, la capacité ne répond plus à la demande du public.

Afin de maintenir un niveau de service de qualité, l'État a confié à VINCI Autoroutes (réseau Cofiroute), l'aménagement du parc multimodal de Longvilliers dans le cadre du Plan de relance autoroutier. Cet aménagement permet de favoriser les transports en commun, d'accompagner les nouvelles pratiques de mobilité, contribuant ainsi à réduire les émissions de gaz à effet de serre issues du transport routier et prévoit d'améliorer la sécurité des usagers du parc existant.

Les objectifs du projet d'aménagement du parc multimodal sont donc de :

- > répondre aux besoins existants et futurs en stationnement automobile et en quais bus ;
- > sécuriser et optimiser les flux de circulation routiers mais aussi piétonniers ;
- > augmenter la qualité de service et le confort des usagers ;
- > faciliter le report de la voiture vers les transports en commun ;
- > développer un mode de stationnement et de circulation pour atteindre les objectifs globaux des Lois Grenelle.

Le projet prévoit :

- > la création d'au moins 100 nouvelles places (dont 4 places PMR) au travers du réaménagement du parking existant et son extension, pour porter le nombre total de places de stationnement à 255 au final après l'ensemble des travaux de réaménagement dans les limites d'emprise du projet ;
- > la création d'une gare routière et de ses accès :
 - 1 zone d'arrêt pour les bus ;
 - 2 zones de dépose-minute sécurisées ;
 - la construction d'un bâtiment accessible aux PMR ;
 - des quais d'attente (espaces ouverts) ;
 - une plateforme de circulation pour les bus ;
- > l'installation d'équipements d'éclairage et d'un système de collecte sélective des déchets ;
- > la construction d'un dispositif d'assainissement des eaux pluviales et un dispositif de traitement des eaux usées pour le bâtiment.

L'aménagement du parc actuel avec l'ensemble de ces équipements répond aux enjeux environnementaux du projet : réduction du CO₂, covoiturage, nouvelles mobilités de déplacement...

Le projet a également pour vocation de proposer aux usagers de nouveaux services publics relatifs à l'utilisation quotidienne du parc multimodal. Le bâtiment de la gare routière abritera, par exemple des toilettes, des abris pour les deux roues et des casiers de consigne.

Cet aménagement a pour but de faciliter et de poursuivre l'accès au transport en commun et au covoiturage sous la forme d'un parc multimodal conçu dans une vision de développement durable et étroitement lié à l'identité paysagère du site.

Le projet consiste à créer au moins 100 nouvelles places de stationnement en continuité ouest du parc existant dans un environnement arboré, le tout relié à une plateforme de bus nouvellement créée. Avec la création de ces 100 places supplémentaires, le nombre total de places de stationnements disponibles sera de 255, toutes incluses dans l'emprise du nouveau périmètre du parc multimodal.

L'accès au parc multimodal et aux deux parkings préexistants nécessite la création d'un giratoire à 4 branches pour gérer les flux d'entrée/sortie du parc multimodal en lien avec la RD 149 allant de Longvilliers à Dourdan. Le giratoire s'intégrera dans le réaménagement de la RD au droit du projet, en intégrant les pistes cyclables jusqu'au parc multimodal.

L'accès aux quais de bus est assuré par l'intermédiaire de cheminements piétons dédiés.

Le projet propose une implantation du bâtiment perpendiculaire aux lignes LGV et de l'autoroute, quasiment parallèle à la RD 149. Il place la gare routière dans une position centrale avec le nouveau parc multimodal situé à l'ouest et les deux parkings existants, réduisant ainsi les distances entre les stationnements et les quais bus.

Le bâtiment d'attente et d'accueil des voyageurs devient un repère à l'échelle du territoire. Le bâtiment à haute qualité environnementale sera construit dans le sens de la longueur, en cohérence avec l'architecture remarquable des hameaux de Longvilliers.



Figure n°1 : Plan masse du projet retenu, source : DSM - agence de Paysages, février 2018

2. Le contexte juridique

2.1 Objectifs de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

Le projet nécessite l'acquisition de parcelles dont le maître d'ouvrage (VINCI Autoroutes, réseau Cofiroute) n'a pas la maîtrise foncière. Par ailleurs, le projet requiert la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Longvilliers.

En conséquence, le projet est donc soumis à enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP), conformément à l'article L 110-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et menée suivant la procédure fixée par les articles L123-3 et suivants et R123-2 et suivants du Code de l'environnement dans la mesure où la mise en compatibilité du PLU de la commune de Longvilliers est nécessaire (articles L. 153-54 et L. 153-55 du Code de l'urbanisme).

La déclaration d'utilité publique permettra, d'une part, de poursuivre les acquisitions foncières par voie d'expropriation, et, d'autre part, d'assurer la mise en compatibilité du PLU de la commune de Longvilliers, conformément aux articles L. 153-54 et L. 153-55 du Code de l'urbanisme.

En résumé, le projet d'aménagement du parc multimodal de Longvilliers sous maîtrise d'ouvrage VINCI Autoroute, réseau Cofiroute présente un intérêt général (voir dossier A), et nécessite l'acquisition de terrains privés. C'est pourquoi le présent dossier d'enquête est préalable à la DUP pour les acquisitions des parcelles nécessaires.

En outre, le projet d'aménagement étant incompatible avec le PLU de Longvilliers, ce dernier doit être adapté. La DUP emportera également mise en compatibilité du PLU de la commune de Longvilliers.

2.2 Articulation DUP/ Déclaration de projet

La déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue aux articles L. 153-54 à 153-58, R.153-13 et R.153-14 du Code de l'urbanisme.

Cette procédure consiste, dans le cadre d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, à porter à la connaissance du public le projet d'aménagement et le projet de mise en compatibilité du PLU de la commune de Longvilliers.

Le projet d'aménagement est réalisé par le maître d'ouvrage Cofiroute, concessionnaire de l'État. En application du dernier alinéa de l'article L. 122-1 du Code de l'expropriation, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet.

La présente enquête publique et le dossier mis à la disposition du public s'inscrivent dans le cadre de cette procédure.

2.3 La procédure de mise en compatibilité du PLU

La mise en œuvre de la procédure de mise en compatibilité du PLU avec une DUP appartient au Préfet qui, sur la base du dossier préalable à l'enquête publique adressé par l'expropriant, apprécie si l'opération est compatible avec les dispositions du PLU.

En cas d'incompatibilité, le Préfet propose les mesures et modifications qu'il estime à même d'assurer la mise en compatibilité du document.

Le dossier présente le projet, ses finalités, ses principales caractéristiques, ses impacts sur l'environnement et l'agriculture et enfin ses impacts sur le PLU de la commune de Longvilliers et les objets de la mise en compatibilité de ce dernier.

2.4 Évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de la commune de Longvilliers

Au titre du Code de l'urbanisme, la réalisation du projet requiert la mise en compatibilité du PLU de la commune de Longvilliers.

Conformément à l'article R. 104-8 du Code de l'urbanisme, en cas de mise en compatibilité d'un PLU nécessitant une déclaration d'utilité publique, ce qui est le cas pour ce projet d'aménagement, le maître d'ouvrage doit adresser une demande d'examen au cas par cas à l'Autorité Environnementale qui apprécie si la mise en compatibilité du PLU requiert une étude d'impact, afin d'évaluer les impacts environnementaux de cette évolution du PLU.

L'Autorité Environnementale a été saisie par le Préfet à la date du 26 avril 2017, dans le cadre de cette procédure.

L'Autorité Environnementale, Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Ile-de-France, après avoir demandé des compléments d'informations, a décidé le 22 août 2017 de dispenser la mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du PLU de Longvilliers d'évaluation environnementale.

La décision de la Mission régionale d'autorité environnementale repose sur les considérants suivants :

- > la mise en compatibilité du PLU de Longvilliers consiste principalement à :
 - créer un sous-secteur Ac1 d'environ 2 hectares, rattaché à la zone agricole A et à l'intérieur duquel sera autorisée la réalisation de l'extension du parking multimodal et de la gare routière susvisées ;
 - modifier le règlement du PLU en y intégrant des dispositions spécifiques au secteur Ac1 qui est ainsi défini comme la seule partie de la zone agricole où « pourront être autorisés les antennes relais, les équipements publics et l'aire de comodalité » ;
- > le sous-secteur réglementaire Ac1, d'une part, constitue un secteur de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL) en application de l'article L.151-13 du Code de l'urbanisme et d'autre part, s'inscrit dans le site classé de la vallée de la Rémarde ;

- > les dispositions réglementaires spécifiques (hauteur, implantation et densité notamment) devront permettre d'assurer l'insertion architecturale et paysagère du projet de construction dans l'environnement, et sa compatibilité avec le maintien du caractère agricole de la zone à l'intérieur de laquelle il sera implanté ;
- > l'ensemble des informations fournies par la commune de Longvilliers, des éléments évoqués ci-dessus et des connaissances disponibles à la date de la présente décision, justifient que la mise en compatibilité du PLU de Longvilliers n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine.

Les pièces relatives à cette consultation figurent en pièce A-V du dossier d'enquête publique unique et sont rappelées ci-dessous :

- > le dossier de demande d'examen cas par cas au titre de la mise en compatibilité du PLU de la commune de Longvilliers ;
- > la Décision de la MRAe dispensant de la réalisation d'une évaluation environnementale (22/08/2017).

2.5 Réunion des Personnes Publiques Associées

Une réunion d'examen conjoint est prévue par le Code de l'urbanisme (article L. 153-54-2° du Code de l'urbanisme) associant les parties publiques associées.

Conformément aux dispositions de l'article L153-54-2° du Code de l'urbanisme, l'examen conjoint associe l'État, l'EPCI compétent en matière de PLU (la communauté d'agglomération de Rambouillet Territoires dans le cas présent), ainsi que notamment les personnes publiques associées suivantes :

- la Région,
- le Conseil départemental,
- l'autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains,
- l'organisme de gestion du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse,
- la Chambre de Commerce et d'Industrie,
- la Chambre des Métiers,
- la Chambre d'Agriculture,
- l'EPCI en charge du SCoT qui couvre le territoire du PLU mis en compatibilité.

Celle-ci s'est tenue le

Conformément à l'article R153-13 du Code de l'urbanisme, Le procès-verbal de la séance est annexé au dossier d'enquête publique dans le présent dossier (dossier C).

2.6 Avis de la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (CDPENAF)

La mise en compatibilité requiert la création d'un sous-secteur Ac₁ correspondant à la seule partie de la zone Ac dans laquelle pourront être autorisés les antennes relais, les équipements publics et l'aire de comodalité.

Ce secteur constitue un Secteur de Taille et de Capacité d'Accueil Limitées (STECAL).

La création de STECAL - sous-secteur Ac₁ a été soumise, dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Longvilliers, à l'avis de la CDPENAF. Cet avis est joint en annexe à ce dossier.

2.7 Enquête publique

Le projet de mise en compatibilité du PLU de la commune de Longvilliers est soumis à enquête publique organisée selon les modalités prévues au chapitre III du titre II du livre I^{er} du Code de l'environnement.

Il s'agit d'une **enquête publique unique**, portant à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU, ouverte et organisée par le Préfet.

Dans le dossier d'enquête publique, le dossier C porte plus particulièrement sur la mise en compatibilité du PLU.

Il est constitué du rapport de présentation modifié et / ou complété. Figurent également dans ce dossier C les compléments apportés aux autres parties du PLU (PADD, OAP, règlement et documents graphiques, annexes), la synthèse récapitulative des modifications envisagées ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint avec les personnes publiques associées et leurs avis éventuels.

2.8 Consultation pour avis simple de l'EPCI compétent ou de la commune

Au terme de l'enquête publique, le Préfet transmet à l'EPCI compétent ou à la commune le dossier de mise en compatibilité du PLU éventuellement modifié au vu des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur, ainsi que le procès-verbal de la réunion des personnes publiques associées. Le conseil communautaire ou municipal dispose d'un délai de deux mois pour se prononcer. Son avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans ce délai (articles L. 153-57 1° et R. 153-14 du Code de l'urbanisme).

Les éléments seront transmis conformément par le Préfet à la commune de Longvilliers et à la Communauté d'Agglomération de Rambouillet Territoires.

Seul l'avis de l'autorité compétente en matière de PLU, en l'espèce la commune de Longvilliers, est nécessaire : l'avis du conseil municipal sera sollicité dans le cadre des procédures administratives.

2.9 Approbation de la mise en compatibilité du PLU

L'arrêté préfectoral de Déclaration d'Utilité Publique emporte mise en compatibilité du PLU (article L. 153-58 1° du Code de l'urbanisme).

Le présent dossier présente les modifications nécessaires aux différentes pièces du PLU de la commune de Longvilliers pour la mise en œuvre du projet d'aménagement du parc multimodal, à savoir le rapport de présentation, le règlement écrit et les pièces graphiques.

3. Les documents de planification de référence

3.1. Le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France (SDRIF)

La commune de Longvilliers fait partie de la Région Ile-de-France. Sur son territoire, s'appliquent les dispositions du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France 2030 (SDRIF) qui a été adopté le 18 octobre 2013.

Le SDRIF organise l'évolution de la Région et promeut la solidarité et l'attractivité dans le respect des ressources territoriales. Cette vision stratégique de la Région Île-de-France à l'horizon 2030 repose sur trois piliers :

- > **« relier-structurer »** : le réseau de transports collectifs francilien s'enrichira de nouvelles dessertes pour une meilleure accessibilité ;
- > **« polariser-équilibrer »** : des bassins de vie multifonctionnels polariseront le territoire ;
- > **« préserver-valoriser »** : la consommation d'espaces naturels sera limitée et les continuités écologiques seront préservées.

Le volet qui nous intéresse dans le cadre de ce dossier concerne la thématique des transports. Le SDRIF prévoit notamment :

- > l'aménagement de l'autoroute A10 en Voie Rapide Multimodale (VRM) entre la gare de péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines et la gare multimodale de Massy,
- > le développement de l'intermodalité et des modes actifs, notamment le vélo.

En outre, le projet du Grand Paris Express prévoit la construction de la ligne 18 du métro automatique, avec notamment 4 gares entre Massy et Orsay.

L'aménagement de l'autoroute A10 en voie rapide multimodale est également prévu dans le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015.

La politique des transports dans le Département des Yvelines décline ces objectifs.

Le projet d'aménagement du parc multimodal de Longvilliers entre dans le cadre des objectifs du SDRIF et de la politique des transports dans le Département des Yvelines.

3.2. Le Plan de Déplacement Urbain de l'Ile-de-France (PDUIF)

Dans sa dernière version (2016), le PDUIF comporte des objectifs ambitieux en matière d'évolution de la mobilité comme la diminution des émissions de gaz à effet de serre, la baisse des déplacements individuels motorisés, le report modal vers les transports collectifs, avec des actions précises comme l'action 2.5 « Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité ».

Le projet d'aménagement du parc multimodal de Longvilliers répond pleinement aux objectifs généraux du PDUIF et en particulier à cette action 2.5. Ce projet contribue à favoriser la baisse des déplacements individuels motorisés, encourage l'utilisation des transports collectifs, et se matérialise par des équipements de qualité en termes de services aux usagers.

3.3. La Charte du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse (PNR)

Les Parcs Naturels Régionaux (PNR) sont des espaces qui « concourent à la politique de protection de l'environnement, d'aménagement du territoire, de développement économique et social et d'éducation et de formation du public. À cette fin, ils ont vocation à être des territoires d'expérimentation locale pour l'innovation au service du développement durable des territoires ruraux. Ils constituent un cadre privilégié des actions menées par les collectivités publiques en faveur de la préservation des paysages et du patrimoine naturel et culturel ».

En ce sens, les PNR s'inscrivent dans la démarche du développement durable et visent à protéger l'environnement tout en respectant le besoin de développement local de la vie économique et agricole notamment.

La spécificité d'un Parc Naturel Régional par rapport à un autre espace protégé réside non seulement dans la complémentarité entre ses objectifs de protection et de développement, mais aussi dans l'engagement volontaire de l'ensemble des partenaires (Communes et EPCI, Région(s), Département(s) et État) à orienter leurs interventions dans le cadre du contrat qu'est **la Charte du Parc**.

Créé en 1985, le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse (FR8000017) a une superficie de 63 303 ha dont le territoire de la commune de Longvilliers fait partie.

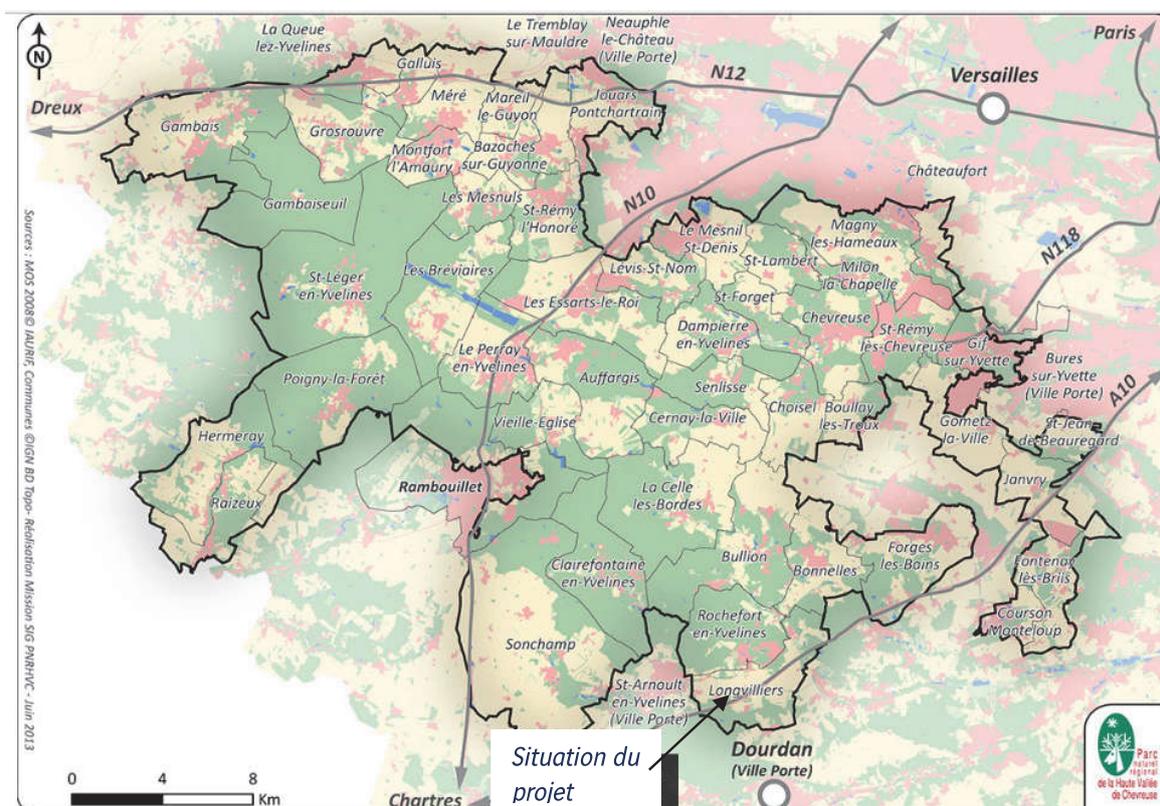


Figure n°5 : périmètre du Parc Naturel Régional de la Haute-Vallée de Chevreuse

Comme le montre la carte ci-dessus, le site d'implantation du projet se situe en limite sud du PNR, ainsi, le projet d'aménagement doit être compatible avec les objectifs de la Charte du PNR.

Le projet d'aménagement du parc multimodal de Longvilliers entre dans ce cadre. Le tableau ci-dessous présente les objectifs du projet au regard des axes stratégiques inscrits à la Charte du PNR.

Axes	Objectifs Stratégiques	Analyse du projet d'aménagement du parc multimodal
<p>Axe 1</p> <p>Gagner la bataille de la biodiversité et des ressources naturelles dans un espace francilien</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Améliorer la connaissance et le suivi de la biodiversité 2. Maintenir le socle naturel et paysager du territoire 3. Maintenir et développer les trames écologiques et paysagères 4. Garantir le bon fonctionnement des écosystèmes et des services écologiques associés 5. Conserver la biodiversité fragile et/ou remarquable 	<p>Les études faune-flore et recensement des zones humides concluent sur l'absence d'espèces protégées.</p>
<p>Axe 2</p> <p>Un territoire périurbain responsable face au changement climatique</p>	<ol style="list-style-type: none"> 6. Adopter la démarche « sobriété > efficacité énergétique > énergies renouvelables » 7. Développer des modes durables de déplacement 	<p>Le projet favorisant les modes durables de déplacement (co-voiturage, report vers les transports en commun), il permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>Par ailleurs, le site propose des bornes de recharges électriques pour les voitures ainsi que un abri pour les deux roues.</p>
<p>Axe 3</p> <p>Valoriser un héritage exceptionnel et encourager une vie culturelle rurale et rurale</p>	<ol style="list-style-type: none"> 8. Préserver l'identité et la diversité des paysages en intégrant la dimension écologique 9. Connaître, protéger et valoriser les patrimoines culturels 10. Développer une action culturelle partagée, contemporaine et innovante 	<p>Le projet a fait l'objet d'un atelier de co-construction avec les usagers du site. L'analyse des requêtes étant en cours, il est prématuré de faire la liste des services qui seront proposés mais, <i>a minima</i>, les usagers disposeront de panneaux d'information voyageurs et de porte-flyers relatifs aux activités culturelles locales.</p>
<p>Axe 4</p> <p>Un développement économique et social innovant et durable aux portes de la métropole</p>	<ol style="list-style-type: none"> 11. Favoriser la mixité sociale et la mixité habitat/activités 12. Encourager le développement d'une économie écologiquement et socialement responsable 13. Contribuer au développement économique d'une agriculture et d'une sylviculture diversifiée et écologiquement responsables 14. Conforter le développement d'un tourisme et de loisirs durables adaptés à tous les publics 	<p>Une convention est en cours de négociation avec la Chambre d'agriculture pour proposer un service de vente de produits locaux (paniers agricoles), permettant à la fois de favoriser le développement économique de cette filière et de rendre service aux usagers.</p>

<p>Axe transversal « Continuer d'être innovants ensemble »</p>	<p>A. Contribuer à l'appropriation par les habitants, les acteurs et les visiteurs du Parc d'une culture du développement durable</p> <p>B. Fédérer les acteurs du territoire et coordonner les actions s'inscrivant dans le projet de Parc</p> <p>C. Démultiplier l'action du Parc, développer et stimuler des relais sur tout le territoire</p> <p>D. Ménager la transversalité, inhérente au développement durable, dans les politiques du territoire et le fonctionnement du Parc</p> <p>E. Garantir l'exemplarité du développement durable du territoire</p> <p>F. Transférer et échanger avec d'autres territoires en France ou à l'International sur des expérimentations pertinentes</p>	<p>La conception du bâtiment intègrera les préconisations émises pour les nouvelles constructions en particulier en matière de développement durable. Le projet a fait l'objet de plusieurs réunions de concertation permettant une co-construction à la fois avec les acteurs institutionnels mais également avec les usagers</p> <p>Le parc multimodal est innovant dans sa conception et répond aux axes du développement durable.</p> <p>Au sein de VINCI Autoroutes, un projet similaire est à l'étude en région toulousaine, des échanges et retours d'expériences sont en cours avec l'équipe en charge de ce projet.</p>
---	--	--

L'État a confié à VINCI Autoroutes, réseau Cofiroute, l'aménagement du parc multimodal existant de Longvilliers dans le cadre du Plan de relance autoroutier. Ce dernier a amorcé les études de conception dès mi 2015 en s'entourant d'ingénieurs infrastructure, de paysagistes et d'architectes.

Une première phase de concertation a été réalisée en mai 2016 sur la base de trois scénarios. Celle-ci a été l'occasion de lancer un partenariat avec les différents acteurs de l'aménagement du territoire et particulièrement les services de la Préfecture des Yvelines, le Conseil Départemental, Rambouillet Territoires, la commune de Longvilliers, le PNR, Ile-de-France Mobilités, Albatrans et Transdev (sociétés de transport en commun). Les échanges opérés avec ces partenaires ont permis de faire évoluer le projet pour aboutir à un consensus.

Ainsi, le scénario retenu répond aux préconisations émises notamment par le PNR. Ce dernier soulignait dans le cadre de la concertation que le projet présente en effet, un vrai intérêt en termes d'intermodalité puisqu'il favorise le report de l'automobile sur d'autres modes de transport en commun. En outre, l'intégration de nouveaux services (abris deux-roues, borne de recharge électrique, sanitaires, consignes...) apporte un confort d'usage supplémentaire aux utilisateurs. Dans ce même courrier, le PNR suggérait quelques améliorations que le maître d'ouvrage s'est attaché à respecter. Elles concernaient principalement :

> **L'intégration du projet dans son environnement naturel et agricole :**

- les limites ont été travaillées pour paraître moins rectilignes. En outre, l'utilisation d'essences végétales locales permet de casser le côté rectiligne envisagé initialement.
- La palette végétale est composée d'essences essentiellement locales adaptées aux usages. Ainsi, le site sera ceinturé par des arbres à haute tige permettant de masquer la présence des véhicules. Les noues seront plantées d'espèces adaptées au milieu humide.
- Le stationnement des véhicules légers est organisé dans le sens de la pente, les quais de bus sont, quant à eux, surélevés pour atténuer la visibilité du parc de stationnement depuis la campagne environnante.

- Le bâtiment de faible hauteur ne s'impose pas dans le paysage, il le souligne. Il sera constitué de matériaux typiques de la région (pierre locale).
 - Le choix du mobilier urbain s'inscrit dans le parti-pris d'aménagement.
- > **la consommation d'espaces agricoles et la compacité du projet d'aménagement :** le projet a été conçu en prenant cette donnée d'entrée en priorité. Ainsi, l'emprise du projet est calculée au plus juste au regard des besoins techniques (espaces de giration nécessaires pour les bus, espaces nécessaires pour le stationnement, espace de circulation pour les personnes à mobilité réduite...) et l'insertion du végétal.
- > **la qualité architecturale du bâtiment :**
- le bâtiment est conçu pour faire entrer la lumière naturelle. Les brises vues en bois permettront d'assurer un confort thermique tout en conservant une certaine intimité.
 - Les locaux techniques sont séparés des espaces de passage des usagers.

Le projet d'aménagement du parc multimodal de Longvilliers entre dans le cadre des objectifs du PNR et de sa Charte.

3.4. Le Schéma de Cohérence Territoriale du Sud Yvelines (SCoT)

Le Schéma de Cohérence Territoriale du Sud Yvelines a été approuvé le 8 décembre 2014.

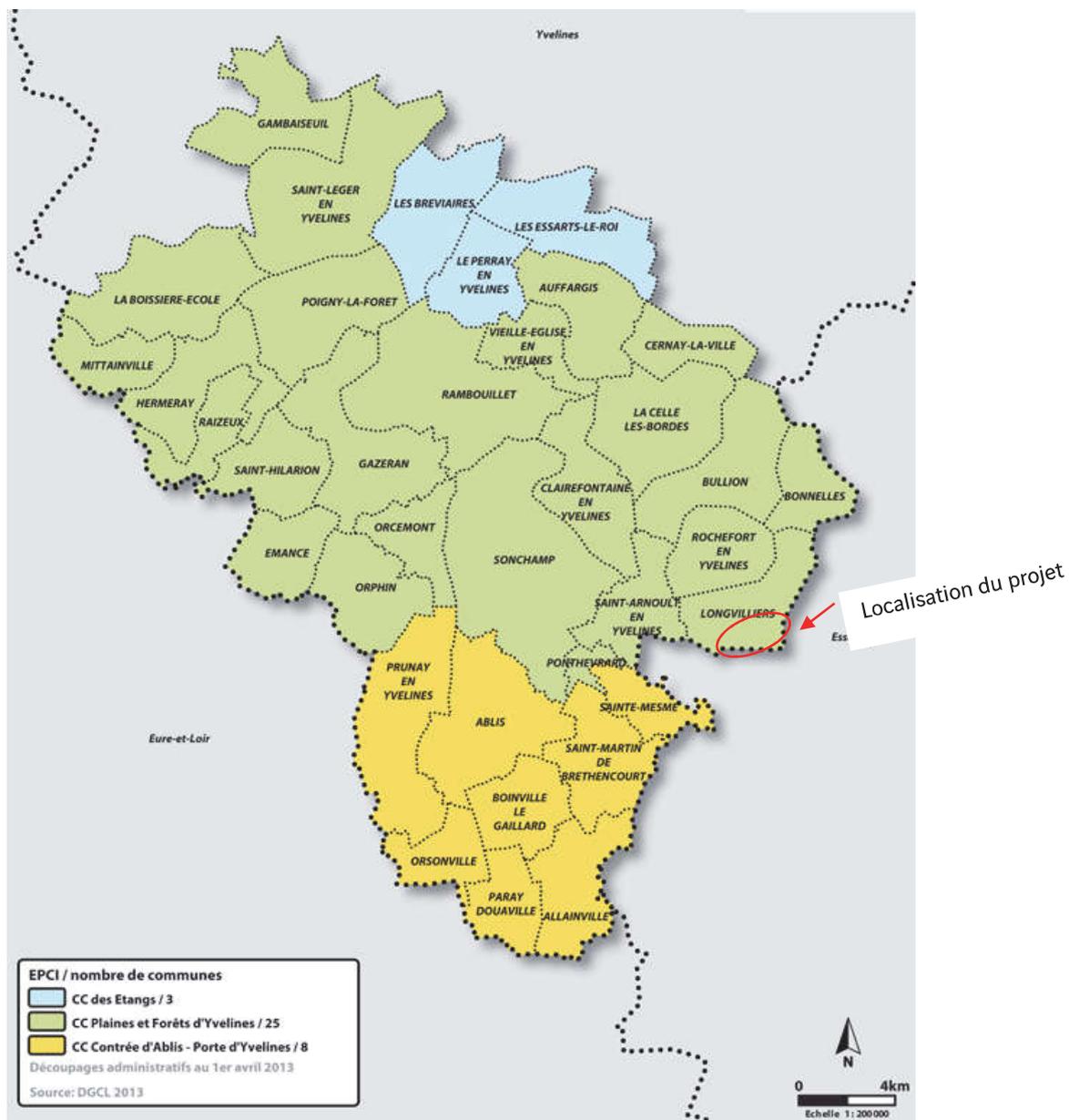


Figure n°6 : périmètre du Scot – source : www.smessy.fr

Le SCoT se fixe comme défis à relever de prévoir :

- > un développement urbain et rural harmonieux,
- > une politique de développement économique dynamique,
- > un logement pour tous,
- > des transports adaptés,
- > une préservation des richesses environnementales et patrimoniales du territoire.

Sur la thématique des déplacements en particulier, le SCoT affiche dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) pour objectif de :

- > renforcer l'intermodalité des gares du territoire (Rambouillet, Gazeran, Les Essarts-le-Roi et Le Perray-en-Yvelines) et les plus proches hors du territoire (Dourdan notamment) ;
- > permettre la desserte multimodale des zones d'activités en valorisant la desserte ferroviaire ;
- > limiter les déplacements automobiles ;
- > définir un schéma global des modes actifs, en lien avec les réseaux régionaux, départementaux et du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse.

Ces objectifs trouvent leurs traductions règlementaires dans le Document d'orientations et d'objectifs (DOO) au travers notamment des extraits suivants :

Objectifs	Prescriptions	Prise en compte des objectifs dans le projet d'aménagement du parc multimodal
<p>Structurer le développement urbain du sud-Yvelines dans l'optique d'élever la performance de l'offre en transports en commun</p>	<p>Favoriser la densité, la mixité et la qualité à proximité des pôles d'échanges :</p> <p>Les gares, les accès au réseau de transport en commun et leurs abords doivent être valorisés par l'aménagement d'espaces publics de qualité [...]. À cette fin :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ le stationnement voitures/vélos/ taxis/ cars doit être prévu dans un souci d'économie d'espace et d'optimisation du fonctionnement de l'espace public et entre ces modes d'accès, ▪ des cheminements piétonniers et cyclistes lisibles et confortables doivent être déterminés ; ▪ le besoin d'accessibilité des personnes à mobilité réduite doit être pris en compte. 	<p>Le projet prévoyant la restructuration du parking existant et son extension va permettre de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ favoriser le report modal ; ▪ sécuriser la desserte douce ; ▪ augmenter la capacité d'accueil y compris pour les PMR ; <p>En outre, la conception s'est attachée à trouver un juste équilibre entre consommation du foncier et intégration paysagère.</p>
<p>Organiser des transports en commun performants sur l'ensemble du territoire</p>	<p>Travailler en étroite concertation avec le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), le Conseil départemental des Yvelines (mise en œuvre du Schéma départemental des Déplacements), et avec le SINTER (Syndicat Intercommunal des Transports de la Région de Rambouillet) en visant les objectifs prioritaires suivants : (extrait)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'amélioration de l'articulation entre le réseau urbain de Rambouillet, le réseau de cars interurbains du Département et le réseau ferré, mais aussi avec les réseaux des territoires voisins qui ont des liens étroits avec le fonctionnement social (équipements scolaires, culturels...) et économique (emplois, commerces et services...) sur certains secteurs du territoire du SCoT : vers Dourdan, vers Épernon et de façon plus large 	<p>Le projet d'aménagement entre dans le cadre du Plan de relance autoroutier. Sa conception a été menée en concertation avec les différents organismes de transports concernés.</p> <p>L'emplacement de ce parc joue un rôle essentiel dans la stratégie de mobilité puisqu' il est situé au niveau de l'échangeur n°10 de l'A10 – Dourdan / Saint-Arnoult.</p> <p>Il est utilisé quotidiennement par des automobilistes qui utilisent les transports en commun (connexions au RER de Massy, Dourdan et Orsay)</p>

	<p>l'Eure-et-Loir. Le travail avec le Syndicat intercommunal de transport et d'équipement de la région de Rambouillet (SITERR) est à développer en ce sens.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'amélioration de l'offre (fréquence, amplitude) et de la qualité de service (régularité, rapidité, conditions de correspondance) en transports en commun sur l'ensemble du territoire, en particulier pour le rabattement aux gares et aux pôles d'emplois et de services. Les élus du Syndicat Mixte d'Élaboration du SCoT Sud-Yvelines (SMESSY) sont particulièrement attentifs et soucieux du maintien et de l'amélioration de l'offre et non plus sa réduction comme cela a pu être le cas ces dernières années. <p>Améliorer l'accessibilité aux quatre gares du territoire et à celles de Dourdan, d'Épernon et de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, proches et fréquentées par des habitants ou des actifs du territoire du SMESSY :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ en offrant des capacités et des conditions d'interconnexions et de rabattement attractives (intermodalité efficace) ; ▪ en créant si nécessaire des parkings relais ; ▪ en facilitant l'accès pour les vélos, et leur stationnement sécurisé à proximité immédiate de la gare. <p>Agir en faveur du développement de bus rapides sur l'A10-11 à destination des gares TGV et RER B -C de Massy-Palaiseau.</p> <p>Agir en faveur du développement du covoiturage en aménageant des parkings multimodaux (voitures/piétons/vélos/TC) dans les lieux de centralité (centre-ville, zones d'activités, zones commerciales,...) ou à proximité des principaux nœuds routiers (comme ceux d'Ablis et Longvilliers à ce jour).</p>	<p>via des lignes de bus ou pratiquent le co-voiturage. Son extension constitue une réponse à sa saturation et va permettre de développer l'intermodalité.</p>
--	--	--

La carte de synthèse du DOO (ci-après) n'illustre pas les objectifs généraux liés aux parcs-relais. Le parc multimodal de Longvilliers n'est donc pas représenté. Mais, compte tenu des développements précités et de l'absence de corridor écologique à préserver ou à restaurer, le projet d'aménagement du parc multimodal de Longvilliers s'inscrit dans les orientations du SCOT et est compatible avec ce document.

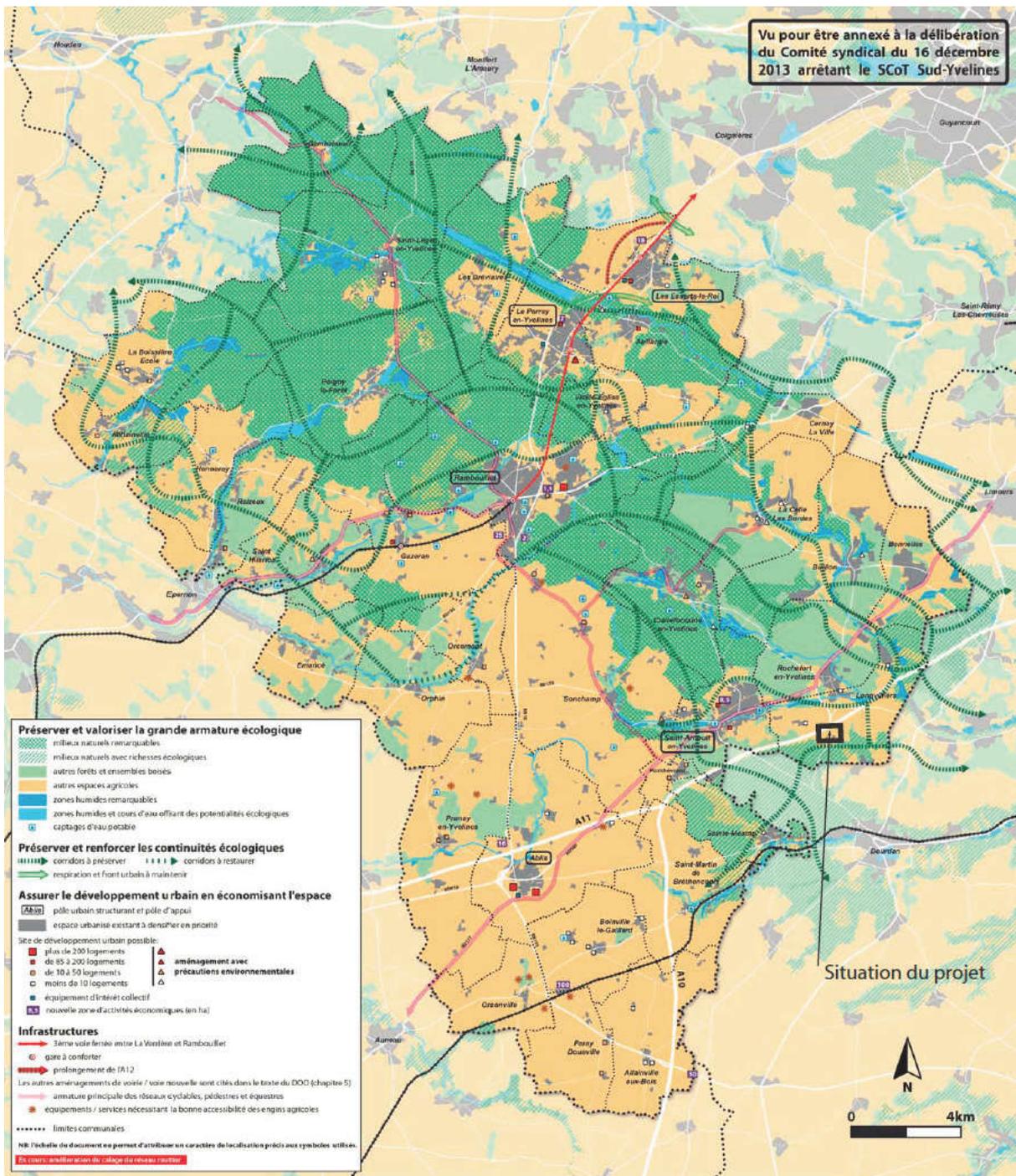


Figure n°7 : carte de synthèse du DOO du SCoT du Sud-Yvelines

3.5. La communauté d'agglomération Rambouillet Territoires

La commune de Longvilliers adhère à la communauté de communes Plaines et Forêts d'Yvelines (CCPFY), devenue depuis le 1^{er} janvier 2015 la communauté d'agglomération Rambouillet Territoires. Créée en décembre 2003, la communauté de communes comptait à son origine 14 communes, elles sont, depuis la fusion de 3 EPCI, au nombre de 36.

Depuis sa création, la communauté de communes plaines et forêts d'Yvelines exerçait des compétences variées qui se sont développées au fil des années. La communauté d'agglomération Rambouillet Territoires exerce des compétences facultatives en termes de mobilité et Rambouillet Territoires « expérimente de nouvelles offres de mobilité, met en œuvre une démarche de laboratoire de la mobilité (Mobilab) ».

3.6. Le Plan Local de l'Urbanisme de la commune de Longvilliers (PLU)

La commune de Longvilliers dispose d'un PLU dont la dernière révision générale a été approuvée le 3 juin 2016.

La commune de Longvilliers qui compte un peu plus de 500 habitants se fixe pour ambitions d'accueillir une cinquantaine de nouveaux habitants dans les 10 ans à venir. À cette fin, le PLU ouvre environ 1,2 ha pour le développement de l'urbanisation. Des constructions sont, par ailleurs, envisageables au sein de dents creuses identifiées au sein du centre-bourg ou au cœur d'hameaux déjà constitués, ou par le biais d'opération de renouvellement urbain. Le PLU maîtrise la consommation foncière car il restitue à l'espace agricole des secteurs que le POS avait ouvert à l'urbanisation.

Parallèlement au développement de l'habitat, le PLU permet la création de petites entreprises dont l'activité non-nuisante peut trouver sa place à proximité d'habitations, sans créer d'espace économique dédié. La municipalité envisage également le renforcement du pôle d'équipement existant au cœur du centre-bourg.

Une attention particulière est également apportée au développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (circulations douces / covoiturage / parking relais / ...).

Par ailleurs, le PLU assure la protection des espaces naturels selon leurs enjeux. Ainsi, il :

- > favorise la biodiversité ;
- > protège les espaces agricoles ;
- > protège les espaces forestiers ;
- > pérennise la ressource en eau ;
- > préserve les paysages et le patrimoine.

Le PLU est compatible avec les orientations du SCoT et du PNR de la Vallée de la Haute-Chevreuse. Pour autant, le projet d'aménagement du parc multimodal qui est compatible avec le SCoT et le PNR ne l'est pas avec le PLU de la commune de Longvilliers, ce qui rend nécessaire sa mise en compatibilité. L'analyse de la compatibilité du projet au regard du PLU est exposée dans le chapitre suivant.

4. Analyse de la compatibilité du projet avec le plan local de l'urbanisme en vigueur de la commune de Longvilliers et justification de la mise en compatibilité nécessaire de son PLU

Le PLU de la commune de Longvilliers se compose des éléments suivants :

- 1) **le rapport de présentation** : ce document présente l'état des lieux, les enjeux thématiques (démographie, économie, transport, et précise les dispositions positions par le PLU en tenant compte des documents de planification comme le Schéma Directeur de la région Île-de-France ;
- 2) **le projet d'aménagement et de développement durable (PADD)** : il définit le projet et les choix d'aménagements retenus ; c'est sur ce document que sont justifiées les prescriptions du PLU, les orientations d'aménagement et de programmation, le règlement écrit et son document graphique ou zonage ;
- 3) **les orientations d'aménagement et de programmation (AOP)** : elles définissent les grandes lignes du projet de la commune et concerne des lieux déjà urbanisés ou des terrains encore vierges de construction, des endroits à mettre en valeur ou à réhabiliter ; elle comprend des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, le paysage, les déplacements ; les orientations d'aménagement et de programmation sont illustrées par des schémas et précisent les principales caractéristiques des voies et espaces publics. Elles concernent la zone à urbaniser au sud de La Bâte le long du chemin de Bandeville, Bouc Étourdi, Le Petit Plessis, l'entrée de Reculet, les trames verte et bleue, les liaisons douces à renforcer notamment au niveau du projet ;
- 4) **le règlement écrit** : Il regroupe les prescriptions permettant d'atteindre les objectifs définis par le projet d'aménagement et de développement durables ; il précise, par exemple, quels matériaux sont prescrits pour les couvertures et quelle implantation par rapport à la rue et aux voisins sera exigée pour les constructions ;
- 5) **le document graphique du règlement (zonage)** ; il précise géographiquement les différentes zones. Il situe aussi les éléments à préserver (constructions, murs de clôture, mares, bosquets...) et indique les emplacements réservés ;
- 6) **les annexes** : il s'agit, par exemple, des plans de réseaux d'eau potable, des servitudes, etc.

Si le projet d'aménagement de parc multimodal est une activité de service public et constitue une opération relevant de l'intérêt général, et si le PLU rappelle qu'il doit être compatible avec le PDUIF qui vise une diminution des déplacements individuels motorisés, encourage l'utilisation des transports collectifs et le recours à de nouveaux modes de déplacement avec le développement des parcs multimodaux, le projet d'aménagement doit être compatible avec le PLU.

L'analyse de la compatibilité du projet avec l'ensemble des pièces du PLU conduit aux constats suivants :

- > **compatibilité du projet avec le rapport de présentation** : le rapport ne mentionne pas de façon expresse le projet de parc multimodal ; pour autant, le PLU s'inscrit globalement dans les orientations du PDU de l'Île-de-France (PDUIF) et est compatible avec ce dernier ; une actualisation du rapport de présentation du PLU de Longvilliers est nécessaire afin d'y intégrer le projet ;
- > **compatibilité du projet avec le PADD** : le PADD fixe une série d'orientations s'inscrivant dans les politiques de développement durable ; parmi ces orientations, le PADD retient des actions concernant les transports et les déplacements : actions au titre de la circulation routière ; actions au titre des circulations douces ; il mentionne, en particulier, que « des actions plus approfondies sur le partage de la voiture pourront être concrétisées notamment sur le parc relais : aire de covoiturage en lien avec le Conseil départemental par exemple, accessibilité au TransEssonne ... » ; le projet porté le maître d'ouvrage Cofiroute répond complètement à cette orientation en offrant des possibilités supplémentaires en terme de covoiturage, de mobilité, de transport et déplacement ; ce projet est donc compatible avec le PADD qui ne doit ainsi pas faire l'objet d'une mise en compatibilité ;
- > **compatibilité du projet avec les OAP** : les OAP de la commune de Longvilliers portent sur les thématiques générales suivantes : l'aménagement, l'habitation, le paysage et les déplacements ; de façon plus précises, elles concernent la zone à urbaniser au sud de La Bâte le long du chemin de Bandeville, Bouc Étourdi, Le Petit Plessis, l'entrée de Reculet, les trames vertes et bleues, les liaisons douces ; le projet d'aménagement du parc multimodal n'a pas d'impact sur les zones à urbaniser et sur les trames vertes et bleues, sur les liaisons douces ; l'OAP relative dite « Liaison douce » prend en effet en considération, par anticipation, le projet de parc multimodal ; le projet est donc compatible avec les OAP du PLU de la commune de Longvilliers et en particulier celle relative aux liaisons douces, mais il est nécessaire, dans la mesure où le développement du parc multimodal conduira à une hausse de fréquentation des véhicules sur le réseaux viaires et les axes « liaisons douces », d'assurer une concordance et un lien entre l'OAP « Liaison douce » et le projet, par la création d'une « OAP Parc multimodal » ;
- > **compatibilité du projet avec le règlement écrit** : la lecture combinée des articles A1 et A2 (chapitre VI du règlement PLU) limite les types d'occupation et les utilisations des sols ; tout ce qui n'est pas expressément interdit ou conditionné est donc présumé autorisé à condition de respecter la vocation de la zone ; le projet d'aménagement du parc multimodal est situé pour partie en zone A et en zone Ac du PLU de la commune de Longvilliers ; la zone A correspond aux secteurs protégés en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles ; le secteur Ac correspond à la partie dans laquelle la mise en place d'antennes relais peut être autorisée ; en l'état actuel du règlement et des zonages du PLU de la commune de Longvilliers, au regard des usages de la zone agricole et des conditions nécessaires pour la réalisation de l'aménagement du parc multimodal, ce projet d'aménagement est pour le moment incompatible avec les prescriptions d'urbanisme ;
- > **compatibilité du projet avec les documents graphiques et les annexes** : les documents graphiques relatifs à la zone agricole doivent aussi être modifiés pour tenir

compte du projet d'aménagement et être cohérent avec la mise en compatibilité du règlement écrit.

En conclusion, il est donc à considérer que le règlement du PLU n'est pas de nature à permettre la réalisation du projet. Le PLU n'est donc pas compatible avec le projet d'aménagement du parc multimodal de Longvilliers. Sa mise en compatibilité est donc nécessaire.

Le projet nécessite donc la mise en compatibilité du PLU de la commune Longvilliers selon la procédure décrite aux articles L.153-54 et L.153-55 du Code de l'urbanisme (déclaration d'utilité publique). La mise en compatibilité se traduit par la création d'une OAP Parc multimodal, **la création d'un nouveau sous-secteur dans la zone A : Ac₁ et la modification du règlement pour mettre le contenu en adéquation avec le projet ; ainsi, l'article A2 du chapitre VI du règlement est modifié.**

Les pièces impactées par la mise en compatibilité du PLU sont donc :

- > les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) : par la création d'une OAP dite « Parc multimodal » ;
- > le règlement écrit : par la création du sous-secteur Ac₁ ;
- > le règlement graphique : par la création d'un sous-secteur Ac₁. ;
- > le rapport de présentation : par l'établissement d'un addendum au rapport de présentation du PLU.

4.1. La création d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) dite « Parc Multimodal »

Les modifications apportées au document relatif aux OAP du PLU de la commune de Longvilliers figurent dans l'extrait ci-dessous en rouge encadré. Le reste de ce document écrit n'est pas impacté.

À la page 6 :

Chapitre 2 – Trames verte et bleue, liaisons douces et Parc Multimodal

(...)

Chapitre 2.2 – Enjeux et objectifs

(...)

- > Réduire les gaz à effet de serre en amélioration les transports en commune et le développement de structures multimodales comme l'aménagement du parc existant ;

(...)

Chapitre 2.3 – Dispositions portant sur l'aménagement

(...)

> Le renforcement des liaisons douces et l'augmentation des capacités d'accueil de la structure multimodale existante

(...)

« Un arrêt de bus devrait être aménagé (voir plan de détail), ainsi que l'aménagement du parc multimodal existant afin d'offrir des nouvelles capacités d'accueil en termes de places de stationnement de véhicules et de nouveaux services d'accueil des usagers (gare d'accueil, PMR, services,...).

À la page 12 :

« Le but du prolongement de cette liaison est de sécuriser les trajets entre le bourg et le parc relais, et le hameau du Plessis Mornay : piétons et cyclistes empruntent cette route très circulée sans qu'il y ait d'aménagement particulier qui sont d'autant plus nécessaires que le parc relais sera agrandi pour devenir un parc multimodal offrant de nouvelles capacités d'accueil tant en termes de places de stationnement que de services aux usagers des transports. »

4.2. Les évolutions apportées au règlement écrit

Les modifications apportées au règlement écrit du PLU de la commune Longvilliers figurent dans l'extrait ci-dessous en rouge.

Les éléments barrés seront retirés du règlement écrit après approbation de la mise en compatibilité du PLU, tandis que les éléments en rouge seront ajoutés.

Le reste du règlement écrit n'est pas impacté.

TITRE 4 : DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE AGRICOLE

Chapitre VI - Règles applicables à la zone A

Cette zone correspond aux secteurs de la commune protégés en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres *agricoles*.

Le **secteur Ac** correspond à la seule partie de la zone dans laquelle pourront être autorisées les antennes relais. En outre, le sous-secteur Ac₁ correspond à la seule partie de la zone dans laquelle pourront être autorisés les antennes relais, les équipements publics et l'aire de comodalité. Ce sous-secteur constitue un Secteur de Taille et de Capacité d'Accueil Limitées (STECAL) mentionné à l'article L.151-13 du Code de l'urbanisme.

Le **secteur As** correspond à une partie de la zone où seront autorisées les stations d'épuration.

Différentes dispositions pouvant concerner la présente zone figurent au titre 1 du présent règlement, « Dispositions générales » : l'on s'y reportera le cas échéant. Ces conditions peuvent concerner les lotissements et certaines opérations groupées, l'accessibilité, la sécurité, les éléments repérés (7° de l'article L. 123-1-5 III 2°)...

Rappel : dans les périmètres des monuments historiques et dans les sites inscrits, des dispositions particulières pourront être imposées selon l'avis de l'architecte des bâtiments de France.

Article A 1 : Types d'occupation ou d'utilisation des sols interdits

Tout mode d'occupation ou d'utilisation du sol à l'exception de ceux indiqués à l'article 2.

- Dans les parties de la zone soumises à des risques d'inondation :
 - les prescriptions du plan de prévention du risque naturel inondation (arrêté préfectoral de 1992) s'appliquent : il sera notamment exigé une étude géologique préalable ;
 - est interdite toute occupation et utilisation du sol susceptible de faire obstacle à l'écoulement des eaux ou de restreindre d'une manière sensible les champs d'inondation.

Article A 2 : Types d'occupation ou d'utilisation des sols soumis à conditions particulières

Les constructions, travaux, installations et aménagements nécessaires à l'exploitation agricole et aux activités dans le prolongement de l'acte de production sous réserve de concerner une exploitation agricole contenant au moins une surface minimum d'assujettissement (Sma) et d'être édifiés à proximité des sites d'exploitations agricoles existants.

Sont de plus autorisés :

1. Les abris pour animaux seulement s'ils sont liés à l'activité agricole à raison d'une construction par unité foncière d'une superficie au moins égale à 1 hectare et à condition que leur emprise au sol soit inférieure ou égale à 40 m² et qu'ils ne soient fermés que sur trois côtés.
2. Les constructions à destination d'habitation sous réserve :
 - d'être directement nécessaires à l'exploitation agricole si la nécessité de présence permanente est démontrée,
 - et de constituer le logement de fonction d'une exploitation agricole contenant au moins deux surfaces minimum d'assujettissement (Sma),
 - et d'être intégrées aux constructions existantes à destination agricole ou d'en être distantes de 100 m au plus.
3. L'extension limitée et le changement de destination des constructions existantes en vue de l'accueil à la ferme, de l'agro tourisme, de l'artisanat et des bureaux :
 - s'il s'agit de bâtiments ou de parties de bâtiments à valeur architecturale et patrimoniale repérés au règlement graphique et situés aux lieux-dits Morsang, La Forge, Saint-Fargeau et Reculet ;
 - sous réserve de la protection de l'activité agricole existante.
4. Les annexes et les extensions des constructions existantes désignées d'intérêt patrimonial au règlement graphique (suivant les dispositions de l'article L123-1-5 alinéa 15), à condition d'être incluses dans un périmètre au plus égal à 50 m comptés à partir des points extérieurs de la construction principale et sous réserve que

l'emprise au sol de ces annexes et extensions, réalisée en une ou plusieurs fois, ne dépasse pas :

- a. 30% de l'emprise au sol des constructions existante à la date d'approbation du PLU si cette emprise existante est inférieure ou égale à 100 m²,
- b. 25% de l'emprise au sol des constructions existante à la date d'approbation du PLU si cette emprise existante est supérieure à 100 m² et inférieure à 200 m²,
- c. 20% de l'emprise au sol des constructions existante à la date d'approbation du PLU si cette emprise existante est supérieure ou égale à 200 m², l'emprise au sol de ces annexes et extensions réalisées en une ou plusieurs fois ne pouvant pas dépasser 60 m².

L'emprise au sol ne comprend pas les tennis et piscines non couverts ainsi que les serres d'une emprise au sol inférieure ou égale à 40 m².

5. L'adaptation et la réfection de constructions existantes sous réserve de la protection de l'activité agricole existante.
6. Les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics - à l'exception des antennes relais et de radiotéléphonie mobile quelle que soit leur hauteur - dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.

7. Les constructions, travaux, installations et aménagements sous réserve :

- d'être liés et nécessaires à l'aménagement de l'aire de comodalité, à son exploitation, à sa surveillance et à sa sécurité,
- d'être liés à l'implantation d'antennes relais et de radiotéléphonie mobile d'une hauteur limitée à 12 m,
- et sous réserve d'une bonne insertion architecturale et paysagère,
- et d'être situés dans le **secteur Ac1** et de respecter son règlement (règlement STECAL) défini ci-après.

8. Les antennes relais et de radiotéléphonie mobile d'une hauteur limitée à 12 m sous réserve d'une bonne insertion architecturale et paysagère et si elles sont situées dans le **secteur Ac**.
9. Les constructions, travaux, installations et aménagements sous réserve :
 - d'être liés à la création et au fonctionnement des stations d'épuration,
 - d'être liés au captage d'eau potable, à leur exploitation, à leur surveillance et à leur sécurité,
 - et d'être situés dans le **secteur As**.
10. Dans les parties de la zone soumises à des risques d'inondation, le premier niveau de plancher de toutes constructions autorisées sera placé à au moins 0,20 m au-dessus de la cote des plus hautes eaux connues.

11. Dans les parties de la zone recouverte par la trame particulière correspondant aux zones humides fonctionnelles figurant au règlement graphique, sont seuls autorisés les affouillements et exhaussements du sol s'ils ont pour but la conservation, la restauration, la mise en valeur ou la création de zones humides.
12. À l'intérieur des **zones de nuisances sonores** figurées au plan des contraintes joint au dossier, les constructions à destination d'habitation sont soumises aux normes d'isolement acoustique contre les bruits de l'espace extérieur prévues aux articles L.571-1 et suivants du Code de l'environnement.

Règlement du sous-secteur STECAL Ac1

Ce sous-secteur STECAL représente la délimitation d'espaces pour la réalisation de l'aménagement du parc multimodal au sud de l'autoroute A10.

Article 1 - STECAL Ac1 : occupations et utilisations du sol interdites

Les occupations et utilisations non mentionnées à l'article A2-7 sont interdites.

Article 2 - STECAL Ac1 : occupations et utilisations du sol autorisées et soumises à des conditions particulières

Sont autorisées les occupations et utilisations du sol mentionnées à l'article A2-7 et les dispositions ci-dessous :

- places de stationnement ;
- gare routière ;
- équipements de gestion des eaux pluviales et des eaux usées ;
- clôtures ;
- aménagements paysagers ;
- équipements, réseaux, installations directement ou indirectement liés et nécessaires au fonctionnement du parc multimodal ;
- de façon générale, équipements publics, installations et/ou ouvrages techniques d'infrastructures de transport et leurs annexes à condition qu'elles soient directement liées et nécessaires aux services publics des transports en démontrant la nécessité technique de leur implantation en zone agricole sans porter atteinte au caractère de la zone ;
- en cas de sinistre, la reconstruction à l'identique, sauf en cas de sinistre avéré et lié à un risque naturel ; affouillements et exhaussements du sol qui ne compromettent pas la stabilité des sols, l'écoulement des eaux, qui ne portent pas atteinte au caractère du site.

Article 3 - STECAL Ac1 : conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public

Cet article n'est pas réglementé.

Article 4 - STECAL Ac1 : conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement**> Eau potable**

En l'absence de possibilité réelle de raccordement sur le réseau public d'Alimentation en Eau Potable, les constructions ou installations autorisées à l'article A2-7 peuvent être alimentées, soit par captage, forage ou puits particuliers ou tout autre ouvrage conformément à la réglementation en vigueur.

> Eaux pluviales

Les eaux pluviales, dont celles provenant de toute surface imperméabilisée, doivent être collectées, stockées et évacuées par un dispositif de dimensionnement approprié répondant aux prescriptions édictées par les services compétents de l'État.

> Eaux usées

Les eaux usées seront traitées et évacuées par un dispositif de dimensionnement approprié répondant aux prescriptions édictées par les services compétents de l'État.

> Réseaux de distribution, d'alimentation, de communication

Les réseaux de distribution, d'alimentation de communication seront soit aériens, soit souterrains. Les réseaux veilleront à être insérés en fonction de leur impact sur le paysage. Pour les besoins du fonctionnement du parc multimodal, les travaux de branchement à un réseau d'électricité basse tension ou de haute tension sont autorisés.

Article 5 – STECAL Ac1 : Superficie minimale des terrains constructibles

Sans objet, car disposition abrogée depuis l'entrée en vigueur de la loi n°2014-366 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR).

Article 6 - STECAL Ac1 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques et les voies privées ouvertes à la circulation

Toute construction nouvelle doit s'aligner à la voie publique ou bien respecter un recul d'au moins 3 mètres de l'alignement des voies publiques.

Une implantation différente est autorisée pour toutes les constructions nécessaires au fonctionnement du parc multimodal.

Article 7 – STECAL Ac1 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Toute construction nouvelle doit respecter un recul de 4 mètres minimum des limites séparatives.

Une implantation différente est autorisée pour toutes les constructions nécessaires au fonctionnement du parc multimodal.

Article 8 - STECAL Ac1 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Cet article n'est pas réglementé.

Article 9 - STECAL Ac1 : Emprise au sol des constructions ou aménagements

L'emprise au sol des constructions ne peut excéder 20% de la surface du terrain.

Une emprise au sol différente est autorisée pour toutes les constructions nécessaires au fonctionnement du parc multimodal.

Article 10 - STECAL Ac1 : Hauteur maximale des constructions**> Conditions de mesure de la hauteur autorisée**

Tout point de la construction à l'égout du toit ou à l'acrotère ne doit pas dépasser un plan parallèle au sol naturel avant travaux ou excavé, un plan altimétrique détaillé pourra être exigé.

> Hauteur maximale autorisée

La hauteur des nouvelles constructions définie dans les conditions de mesures ci-dessus, ne peut dépasser 7 mètres.

Ne sont pas soumis à ces règles, toutes les constructions nécessaires au fonctionnement du parc multimodal.

Article 11 - STECAL Ac1 : Aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords**> Généralités**

Les constructions et installations, à édifier ou à modifier, ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages agricoles, naturels ou urbains et aux perspectives monumentales. Ces constructions et installations doivent, par leurs dimensions, volumes, aspects extérieurs et aménagements de leurs abords, contribuer à une qualité architecturale et environnementale visant leur insertion harmonieuse dans le milieu récepteur.

L'installation des dispositifs d'énergie renouvelable notamment ceux qui recourent à l'énergie mécanique du vent ne sont pas soumis à cette disposition générale.

> Toitures

Cet article n'est pas règlementé.

> Enduits et revêtements

Les choix seront définis en liaison avec les services compétents au titre des procédures d'autorisation ou d'aménager du Code de l'urbanisme.

> Clôtures

La hauteur maximale doit répondre aux besoins d'exploitation et de sécurité du parc multimodal sans dépasser 3 mètres.

> Éclairages

Les éclairages nécessaires et indispensables au fonctionnement du parc multimodal et à la sécurisation de la zone sont autorisés. Les équipements d'éclairage chercheront à atteindre les objectifs « Développement Durable » du PADD.

Article 12 – STECAL Ac1 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

Le stationnement des véhicules, y compris les deux-roues, correspondants aux besoins des constructions et installations nouvelles doit être assuré en dehors des voies publiques et sur le terrain d'assiette du projet.

Les espaces dédiés au stationnement sont conçus afin d'assurer leur perméabilité.

Article 13 – STECAL Ac1 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs, et de plantations

Les espèces végétales plantées doivent être d'origine locale et adaptées au climat et au sol.

Les espèces allergisantes sont à éviter. Les espèces végétales exotiques envahissantes sont proscrites.

Les haies séparatives ne doivent pas être mono spécifiques.

Aux abords des nouvelles constructions, tout arbre de haute tige abattu doit être remplacé par un arbre d'essence adaptée au sol.

Les espaces dédiés aux cheminements publics ou privés assurent une perméabilité hydraulique et sont dotés d'un revêtement approprié à leur usage.

Les affouillements et/ou les exhaussements du sol ne seront autorisés que dans la limite où ils seront justifiés par la topographie du terrain avec insertion paysagère

Article 14 – STECAL Ac1 : Coefficient d'occupation du sol

Sans objet, car disposition abrogée depuis l'entrée en vigueur de la Loi n° 2014-366 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR).

Article 15 – STECAL Ac1 : Obligations en matière de performances énergétiques et environnementales des constructions

Les constructions chercheront à atteindre les objectifs « Développement Durable » du PADD.

Article 16 – STECAL Ac1 : Obligations en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques

Cet article n'est pas réglementé.

4.4. Addendum au rapport de présentation

La mise en compatibilité nécessite de réaliser un addendum au rapport de présentation du PLU, celui-ci porte sur :

- > **la page 47** : pour ajouter le projet d'aménagement du parc multimodal ;
- > **la page 100** : pour amender le tableau de synthèse du diagnostic et des enjeux et qui délivre les explications des choix retenus par le projet d'aménagement et de développement durable ;
- > **la page 109** : pour faire mention du nouveau STECAL sous-secteur Ac1, créé dans le cadre de la mise en compatibilité dans la partie exposant le découpage en zone ;
- > **la page 110** : pour rectifier le tableau des surfaces.

4.5. Page 47

2.5 – Les réseaux techniques

2.5.1 - Circulation / transport

Le PLU doit être compatible avec le **plan de déplacements urbains Île-de-France** (Pduif) approuvé le 15 décembre 2000 et qui a pour objectifs de :

- > diminuer le trafic automobile,
- > développer les transports collectifs,
- > organiser les stationnements sur le domaine public,
- > développer un réseau de liaisons douces.

Circulation automobile

La commune est traversée par :

- > l'autoroute A10 avec une sortie péage sur son territoire,
- > la RD 149 axe nord/sud reliant Longvilliers à Dourdan via la RD 836, et qui se prolonge au nord du territoire par la RD 988 en direction de Paris,
- > la RD 27 sud-sud-est/nord-nord-ouest reliant Dourdan à Rambouillet via Longvilliers.

La RD 149 constitue une barrière entre Longvilliers et les hameaux du Petit-Plessis et Reculet.

Les RD 149 et 988 sont classées routes à grande circulation par le décret du 31 mai 2010;

Transports en commun

Bus : la commune est desservie par les lignes 23 et 29 de la société de transport *Veolia Transport* Rambouillet et par les lignes 91.02 et 91.03 de la société de transport *Albatrans*.

Le bus Trans Essonne fonctionne sur l'A10 ; il implique du stationnement sur la route - départementale entre le Plessis-Mornay et l'A10.

SnCF : les gares SnCF les plus proches sont celles de Dourdan-La-Forêt et de Rambouillet.

Il faut environ 1 heure pour aller en transport en commun de Longvilliers à Rambouillet et environ 15 minutes pour se rendre à Dourdan. Du point de vue des transports en commun, la commune est tournée vers Dourdan. De Dourdan, il faut ensuite une heure en RER jusqu'à la gare Montparnasse, soit environ 1 h 15 pour aller de Longvilliers à Paris. En transport en commun les déplacements en direction de Dourdan sont aisés mais la durée du trajet et les changements pour aller à Rambouillet et Paris les rendent peu commodes.

Chemins piétons et cyclistes

La commune est concernée par :

- > le **schéma départemental de la randonnée pédestre** :
 - les itinéraires de randonnée Gr 11 D (diverticule) et Pr de Longvilliers à Saint-Arnoult-en-Yvelines ont été inscrits dans ce schéma en accord avec la commune.
 - Le chemin de grande randonnée vers le Mont-Saint-Michel-au-péril-de-la-mer vient tout récemment d'être créé.
 - Le franchissement du chemin de grande randonnée Gr 11d sur la RD 149 est très dangereux, il est situé juste en limite des communes de Longvilliers et Rochefort-en-Yvelines.

- > le **schéma départemental de la randonnée équestre** : la boucle de randonnée n°5 (Auffargis-Longvilliers-est du massif de Rambouillet) a été inscrite dans ce schéma en accord avec la commune.

Pistes cyclables

Il existe une piste cyclable le long de la RD 149 pour rejoindre l'arrêt de bus à l'entrée d'autoroute et le parc relais.

Stationnement

La commune a réalisé des aires de stationnement sur l'espace public.

La fréquentation du bus *Trans Essonne* implique du stationnement sur la route départementale entre le Plessis-Mornay et l'Autoroute A10. Le conseil départemental a créé, en 2012, 150 places de stationnement pour répondre à ce besoin : il s'agit du « parc relais ». **L'aménagement d'une centaine de places supplémentaires de ce parc est projeté.**

Accessibilité des espaces publics

L'étude du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics a été lancée.

La mairie, le cimetière et l'école sont accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).

4.6. Page 100

[...]

Thématique 4 : transports et déplacements

Conclusions du diagnostic	Enjeux	Objectifs
<p>La grande majorité des actifs utilisent leur voiture pour se rendre au travail.</p>	<p>La limitation des gaz à effet de serre.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contribuer à limiter les déplacements liés à l'emploi : prévoir des objectifs de développement démographique couplés à un développement de l'emploi ▪ limiter les déplacements en voiture au sein de la commune et vers les pôles d'emploi proches (Dourdan, Rochefort, Saint-Arnould...) : renforcer le réseau de liaisons douces ▪ favoriser le co-voiturage (TransEssonne, A10, et parc relais), <div style="border: 1px solid red; padding: 2px; display: inline-block; color: red;">penser à son extension son aménagement est projeté.</div>

4.7. Page 109

4.2.2 – Évolution du document d'urbanisme, du plan d'occupation des sols au plan local d'urbanisme

[...]

Zone agricole

La zone **NC** du POS passe en zone **A** au PLU avec une superficie largement augmentée ce qui correspond plus à la réalité des activités agricoles. Ce gain représente un cinquième, c'est-à-dire que la zone agricole du PLU est augmentée de 20% par rapport à la zone NC du POS.

La zone **A** correspond aux secteurs de la commune protégés en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Elle permet la prise en compte de la prise de la Charte du parc, la constructibilité de la zone étant limitée aux abords des sites d'exploitation existants.

Le secteur **Ac** correspond à la seule partie de la zone dans laquelle pourront être autorisées les antennes relais cela afin de prendre en compte la richesse du paysage, concrétisée par l'inscription du territoire communal en site inscrit. Il comprend un sous-secteur Ac1 – STECAL - au sein duquel pourront être autorisés les antennes relais et les équipements publics (il s'agit du parc relais et de son aménagement).

4.8. Page 110 : calcul de surface à compléter

5.3.5 Actualisation du rapport du PLU de 2016 : calcul des surfaces par zone

- > Les données figurant ci-dessous précisent les modifications apportées par la présente mise en compatibilité du PLU au rapport de présentation établi pour l'approbation du PLU en 2016.
- > Les modifications apportées au titre de la présente mise en compatibilité sont matérialisées en texte **rouge gras** dans le tableau.

PLU actuel		Projet de PLU	
Zone	Superficie (ha)	Zone	superficie (ha)
Ua	11,58	Ua	11,58
Ub	16,81	Ub	16,81
Ue	2,08	Ue	2,08
Uh	8,12	Uh	8,12
Total zones urbanisées	38,59	Total zones urbanisées	38,59
1AU	1,20	1AU	1,20
Total zones Non urbanisables	1,20	Total zones non urbanisables	1,20
A	771,98	A	769,93
As	1,64	As	1,64
AC	5,2	AC	3,17
		Ac1	4,08
Total	778,82	Total	778,82
N	560,91	N	560,91
Nh	11,48	Nh	11,48
Total	572,39	Total	572,39
Total Territoire	1 391,00	Total Territoire	1 391,00
Total zones urbanisées et urbanisables	39,79	Total zones urbanisées et urbanisables	39,79

Espaces boisés classés

492ha

4.9. Les impacts sur l'agriculture

Le projet d'aménagement a une emprise totale de 2,83 ha (ce périmètre prend en compte le parc existant et son aménagement pour une superficie de 2,1 ha). Il s'implante sur une parcelle agricole de près de 17,5 ha et le projet d'extension impacte donc 12% de cette parcelle, jusqu'à présent cultivée. Pour mémoire, le premier parking situé de part et d'autre de la RD 149, s'étendait sur une superficie de 0,6 ha. Il est rappelé que dans le cadre de ce projet d'aménagement qui prévoit l'augmentation de la capacité d'accueil des places de stationnements (passant de 155 à 255 places, soit 100 places de stationnement nouvelles) et le développement de nouveaux services, la ligne directrice a bien été de le concevoir dans un objectif de compacité du projet et de réduction des emprises foncières.

En effet, bien que ce projet réduise la surface agricole utile de la commune (passant de 489 ha à 486,9 ha, soit une réduction de -0,4%), il a été conçu en cherchant la meilleure maîtrise possible de la consommation des espaces agricoles puisque n'est retenu que le strict nécessaire à l'opération.

L'impact de la mise en compatibilité sur les activités agricoles reste faible (12%) par rapport à la parcelle totale agricole et quasi inexistant (0,3%) à l'échelle du territoire de la commune de Longvilliers.

La création du nouveau sous-secteur **Ac1** – STECAL - a été soumis, au titre de la procédure de mise en compatibilité du PLU de la commune de Longvilliers, à l'avis de la CDPENAF. Cet avis est joint en annexe à ce dossier.

4.10. Les impacts sur l'environnement

Le projet est situé en dehors de toutes zones sensibles relevant de protection particulière (Natura 2000, ZNIEFF...), tout en étant relativement proche de certains d'entre eux.

En outre, les relevés faune-flore opérés pendant la phase de conception ont révélé que le projet se situait en dehors de toute zone potentiellement humide et en dehors des corridors grande faune. Compte tenu de l'absence d'habitats d'intérêt communautaire, il n'est identifié aucune incidence sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire.

Par ailleurs, le projet d'aménagement vient en continuité fonctionnelle du parc relais existant. L'espace boisé classé limitrophe au secteur d'implantation ne sera pas impacté par le projet.

Concernant la gestion de l'eau, le projet est en dehors de périmètre de captage d'eau potable, il n'y a donc pas de contrainte particulière à prendre en considération. Le projet et les mesures de précaution associées sont, en outre, compatibles avec le SDAGE, et les SAGE auxquels il se rattache.

Une vigilance particulière a été apportée à la gestion des eaux pluviales. En effet, le projet se situe dans un secteur à enjeu puisque situé en aval du bassin de la Rémarde. Bien qu'il n'y ait pas de risque de crue sur le site du projet, les pluies parfois violentes en période estivale peuvent générer des écoulements importants pouvant alimenter les crues de la Rémarde et, par continuité, de l'Orge. La nature même du projet induisant de nouvelles imperméabilisations, il est donc prévu des équipements spécifiques et des dispositifs de stockage temporaire des eaux

pluviales afin de temporiser les rejets au milieu naturel. La topographie du site facilite ces aménagements. En effet, le relief est ici peu marqué et suit une pente relativement homogène et douce orientée vers le nord qui vient buter au contre-bas du talus de la ligne à grande vitesse (LGV).

En cas de pluies exceptionnelles, un problème d'inondation localisée au niveau du busage sous la LGV au point bas de la cuvette peut être observé. Les ouvrages hydrauliques envisagés dans le cadre du projet auront pour effet de réduire ce risque. La situation sera donc améliorée.

Les aménagements prennent également en compte le risque de pollution accidentelle dans la conception des dispositifs de gestion des eaux pluviales qui intègre des bassins de traitement des eaux de ruissellement avant rejet dans le milieu naturel.

L'aménagement du parc multimodal de Longvilliers n'aura pas d'impact sur la qualité de l'air puisque le projet vise à favoriser les déplacements alternatifs à la voiture individuelle et vise également à réduire les émissions de gaz à effet de serre sur la région Ile-de-France.

Par ailleurs, le projet ne prévoit pas de développement de l'habitat, l'exposition aux différents risques, par ailleurs modérée et ne sera pas renforcée par la mise en compatibilité du PLU de la commune de Longvilliers.

Il est utile de rappeler ici que le projet entrant dans le champ d'application de l'article R 122-2 du Code de l'environnement et de son tableau annexe, a fait l'objet d'une demande d'examen cas par cas transmis à l'Autorité Environnementale (AE). La décision de l'AE, en date du 07/04/2016, dispense d'étude d'impact.

La décision de l'Autorité Environnementale repose sur les considérants des impacts du projet sur l'environnement :

- > qui comportent des impacts positifs, visant l'amélioration du report modal ;
- > qui comprennent des impacts négatifs :
 - la consommation de terrains agricoles ;
 - l'imperméabilisation des sols ;
 - la modification du paysage ;
 - étant néanmoins acquis que les incidences négatives ont vocation à faire l'objet de mesures appropriées conformément au dossier et aux procédures applicables, et que la production d'une étude d'impact ne semble pas de nature à permettre de modifier significativement les impacts négatifs résiduels du projet.

À noter que les éléments décrits ci-après figurent dans le dossier A-V du dossier A (dossier enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique) :

- > le dossier de demande d'examen cas par cas au titre du projet relevant du Code de l'environnement ;
- > la décision de l'Autorité Environnementale dispensant de réaliser une étude d'impact.

Ces éléments figurent aussi dans le dossier A-V du dossier A (dossier enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique).

La présente procédure de mise en compatibilité a également fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas relatif à l'évaluation environnementale. La Mission régionale d'autorité

environnementale d'Ile de France a dispensé la présente procédure de mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du PLU de Longvilliers de réaliser une évaluation environnementale (décision de la MRAe 78-033-2017 du 22 août 2017).

Ces éléments figurent aussi dans le dossier A-V du dossier A (dossier enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique).

4.11. Les impacts sur le paysage

La conception du projet s'est effectuée en prenant en considération la grande qualité du paysage de la vallée de la Rémarde et en s'attachant à travailler au mieux son insertion paysagère. Les aménagements aux abords sont, par exemple, soignés et respectueux du caractère rural du site (plantation d'essences locales qui renforcent son inscription durable dans le territoire de Longvilliers). Le bâtiment sera construit en pierres locales selon la typologie du bâti traditionnel. Ainsi, il s'agit d'un bâti longitudinal, le moins épais possible, pour suivre les lignes du paysage et accompagner la grande longueur des quais bus. L'implantation du parking est conçue selon les logiques géographiques et topographiques.

Des échanges constructifs ont déjà eu lieu, lors de la procédure de concertation au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme, avec différents partenaires et notamment le PNR et l'ABF, qui ont permis de faire avancer le projet et trouver un consensus entre la qualité des aménagements pour les usagers, les riverains et l'environnement au sens large.

Par ailleurs, le projet pourra intégrer les préconisations émises pour les nouvelles constructions en particulier en matière de développement durable telles que : éclairage à LED et temporisés, collecte et tri des déchets, toilettes économes en eau...

Au titre du Code de l'urbanisme, certains éléments (bâtiment) du projet peuvent relever de procédures spécifiques comme celles relatives au droit de construire ou au droit d'aménager. Ces démarches seront formalisées en étroite concertation avec les services compétents (services instructeurs droit des sols, DDT, ABF, PNR) après la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement du parc multimodal de Longvilliers. Les aspects insertion paysagère pourront faire l'objet de précisions lors des étapes de concertation et d'échange avec les services instructeurs.