

# Élaboration du Plan Local d'Urbanisme de Chevry-Cossigny

--- --- ---

## Avis du Département de Seine-et-Marne - Annexe technique

Février 2018

*Avis favorable sous réserve de la prise en compte des remarques suivantes :*

A l'horizon 2030, l'objectif du PLU (Rapport de Présentation (RP) Deuxième partie page 15) est d'atteindre 5 200 habitants (+ 1 235 hab.) en créant 475 logements par densification et extension (13,5 ha – RP II p. 54) du tissu urbain. La justification de ces objectifs et chiffres n'est pas toujours claire. Six Opérations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielles sont inscrites au PLU : un plan de localisation des OAP en faciliterait la lecture. **Cette révision du PLU affecte principalement les RD 216 et RD 51e1.**

Les OAP 1 (Poulain, 3 800 m<sup>2</sup>/23 logts), OAP 2 (Kubika, 7 000 m<sup>2</sup>/42 logts) et OAP 3 (Bruyères, 4 000 m<sup>2</sup>/25 logts) portant sur le développement urbain des parcs d'anciennes demeures et les mutations envisagées sur des secteurs d'activités a et b (12 logts) sont toutes situées en zone UB à vocation d'habitat dans un même quartier d'entrée de ville Sud-Ouest du bourg. L'enjeu est d'anticiper la mutation prochaine du quartier. Cette analyse est malheureusement peu perceptible au PLU.

## Voies Départementales

---

### *Servitudes d'alignement*

Le plan d'alignement (EL 7) de la RD 216 (plutôt que CD 216) doit être légèrement allongé à l'Est jusqu'au carrefour avec la RD 35 Nord. En revanche, il convient de rectifier l'adresse et le nom du gestionnaire (Conseil départemental et non DDT, adresse : 1 Place de la Porte de Paris, 77000 Melun) et de préciser au grand public, le lieu de consultation des plans (Agence Routière Territoriale de Melun – Vert-St-Denis 314, avenue Anna Lindh 77240 Vert-Saint-Denis).

### *Accès sur RD*

Un accès direct depuis la RD 216 est prévu pour chacune des OAP. Les OAP 1 et 2 sont maillées vers une future voirie arrière (Emplacement Réservé (ER) g) tandis qu'à l'OAP 3, l'urbanisation est programmée en impasse. Pour éviter un réseau viaire surnuméraire (multiplication des accès et voirie relativement proche de la RD) ou une urbanisation enclavée (OAP 3) reportant le trafic sur la RD 216 bien que récusé au diagnostic (RP II p.13), il faut notamment poursuivre l'étude de faisabilité du plan global d'aménagement du quartier. La réflexion doit s'appuyer à l'échelle du quartier, sur la mutualisation des accès, le maillage à long terme des impasses, la création de liaisons douces, un nouveau tracé de la voie communale péri-urbaine s'accrochant peut-être plus à l'Ouest avec la porte d'entrée de ville à hauteur de la zone Aux.

Sur les 7 **Emplacements réservés** (et non 6 selon le RP II p. 31) que le PLU définit, 5 ER de « b » à « e » et « g » impactent le réseau viaire départemental. Un ER « e » est notamment prévu au bénéfice du Département afin de sécuriser, en forêt, le « carrefour des 4 pavés, RN 4/RD 471 ». Si

l'ER est bien positionné, sa superficie est à corriger pour à ce jour, une surface de 11 931 m<sup>2</sup> et non de 1 846 m<sup>2</sup>.

## *Entrées de ville*

Il convient de préfigurer à long terme, l'aménagement d'entrée de ville, l'évolution et l'homogénéité du projet de quartier en une **OAP unique** (140 logements environ) pour donner cohérence et vision d'aménagement d'ensemble aux futurs aménageurs. L'OAP 4 (Dufay, 7 700 m<sup>2</sup>/46 logts) peut y être comprise.

**En complément de cette réflexion prospective, les points suivants impactant la RD 216 doivent être affichés à l'OAP commune (1 à 3) tant à l'écrit qu'en plan :**

- Le maintien de la sécurisation de l'entrée de ville (section 70) permettant aux automobilistes de décélérer progressivement de 80 à 50 km/h.
- La sécurisation du nouveau carrefour RD 216/RD 51e1/voie communale. Si cette voie est programmée comme future voirie urbaine carrossable, elle doit être située en vis-à-vis directe de la RD 51e1 pour un meilleur fonctionnement du carrefour en croix. Pour une voie réservée aux liaisons douces, il convient de rabattre les traversées au carrefour existant.
- Le maillage de liaisons douces internes avec les itinéraires existants (RD 216).
- Le renfort du traitement paysager de la frange Sud du terrain, premier plan perpendiculaire à la RD 216 (OAP 1) et très visible dans la perspective d'entrée de ville.

Pour confirmer le caractère urbain de la zone traversée, il conviendrait aussi d'imposer une implantation des façades bâties parallèlement à la RD 216.

**L'OAP 5** – Il s'agit de la ZAC dite « des nouveaux horizons » située au Sud-Est, en zone AUa (3,5 ha) à vocation d'habitat (120 logts) et portée par la Communauté de Communes de l'Orée de la Brie. La desserte principale sur la RD 216 est maillée à l'arrière avec le réseau viaire communal. Pour une meilleure compréhension, la définition du réseau de desserte est à préciser en plan à l'OAP, certaines voies semblant réservées aux liaisons douces (à raccorder à l'itinéraire cyclable /RD 216). La sécurisation du carrefour d'accès du lotissement est bien prévue. Néanmoins, l'effet recherché de « Porte d'entrée du quartier » ne doit pas, dans le cadre de la hiérarchisation des carrefours sur la RD 216, être plus important que le giratoire voisin (RD 216/RD 35). **Le projet devra être vu avec l'ART.** En revanche, en rive de la RD 216, la continuité des plantations d'alignement bilatéral conférant un caractère urbain homogène à la traversée de la RD dans le cœur de bourg comme dans l'espace péri-urbain pourrait être suggéré en plan à l'OAP.

**L'OAP 6** - Il s'agit de renforcer en zone AUx (10 ha) le développement économique sur 2 sites AUxa et AUxb à l'Ouest du bourg dans la continuité de la zone d'activités. Pour la desserte de la zone AUxa, la création d'une voie nouvelle et de 2 carrefours permettant le raccordement de cette voie sur les RD 216 et RD 51e1 sont inscrits à l'OAP. Le projet vu avec la DPR a fait l'objet d'une délibération de l'Assemblée départementale en date du 13/02/2015 dans laquelle sont évoqués à la charge de l'aménageur, ces 2 giratoires d'accès à la ZAC et la création de cette voie de desserte à reclasser dans la voirie départementale en échange de la section de la RD 51e1 à reclasser dans la voirie communale.

A l'OAP, tant en plan qu'à l'écrit, il convient :

- de hiérarchiser les carrefours créés avec un principe de nouvelle « Porte d'entrée de ville » au carrefour sur la RD 216 Ouest et « d'entrée de ville secondaire » au carrefour sur la RD 51e1 ;
- de sécuriser sur les RD 216 et RD 51e1, les entrées de ville situées en amont des carrefours de la voie nouvelle de la ZAC avec les 2 RD. Il s'agit de progressivement faire décélérer l'automobiliste de 80 à 50 km/h ;
- de faire évoluer la zone 70 sur la RD 216 ;
- d'interdire tout nouvel accès riverain sur la RD 216 et de supprimer du règlement AUXa - 3 cette phrase jugée ambiguë : « Il n'est autorisé aucun nouvel accès direct sur la RD 216, autre que celui se desservant sur un carrefour aménagé à créer » ;
- de mutualiser les accès riverains à la ZA par une desserte structurante depuis la RD 51e1 permettant de mailler les 2 secteurs ;
- de définir l'accessibilité des liaisons douces internes depuis celles existantes sur la RD 216.

## *Classification du réseau viaire*

La hiérarchisation du réseau viaire départemental (RP I p. 55/57) n'appelle pas de remarque. Toutefois, pour une meilleure compréhension, il est préconisé une analyse plus fine sur le réseau viaire de la ville (axe primaire, liaisons inter-quartiers...).

## **Déplacements**

---

### *Modes actifs*

La Commune projette la création de liaisons douces permettant de mailler le bourg au hameau de Cossigny via la rive Ouest de la RD 35 Sud (ER « c ») et aux espaces forestiers à l'Est, via la rive Nord de la RD 216. Sans aller à l'encontre de ces projets, **la Commune devra recevoir l'accord préalable de l'ART**, gestionnaire de la voirie, en phase pré opérationnelle. Ce principe doit être rappelé au PLU (RP II p. 31).

En termes de **Circulations douces** (RP I p. 62, RPII p. 13), une cartographie et quelques lignes permettraient de comprendre les objectifs et continuités des itinéraires des nouvelles liaisons douces dans le bourg notamment et entre hameaux et bourg (cf. ER ci-dessus).

### *Stationnements*

Des **stationnements** riverains encombrant les trottoirs sont notés au diagnostic (RP I p. 57). La localisation de ces dysfonctionnements sur une carte permettrait de suggérer ou de justifier des ER pour libérer les trottoirs du stationnement abusif.