

Département du Val d'Oise
Commune de **BRUYÈRES-SUR-OISE**

MODIFICATION SIMPLIFIÉE N°2 DU PLAN LOCAL D'URBANISME



Révision du PLU
Document arrêté le : 24 novembre 2017
Document approuvé le 29/06/2018
Modification simplifiée n°1 approuvée le :
2/11/2020

Modification simplifiée n°2 approuvée le :

Département du Val d'Oise
Commune de **BRUYÈRES-SUR-OISE**

MODIFICATION SIMPLIFIÉE N°2 DU PLAN LOCAL D'URBANISME

PIÈCE N°1 : NOTICE DE PRESENTATION DE LA MODIFICATION SIMPLIFIÉE



Révision du PLU
Document arrêté le : 24 novembre 2017
Document approuvé le 29/06/2018
Modification simplifiée n°1 approuvée le :
2/11/2020

Modification simplifiée n°2 approuvée le :

SOMMAIRE

1. OBJET DE LA MODIFICATION SIMPLIFIÉE.....	2
2. PRESENTATION ET JUSTIFICATION DES MODIFICATIONS APPORTEES.....	3
3. INCIDENCES DU PROJET DE MODIFICATION SIMPLIFIÉE SUR L'ENVIRONNEMENT ET PRISE EN COMPTE DE SA PRESERVATION ET DE SA MISE EN VALEUR.....	10

1. OBJET DE LA MODIFICATION SIMPLIFIÉE

Par délibération en date du 29/06/2018, le Conseil Municipal de Bruyères sur Oise a approuvé le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune conformément à la loi 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains. Le PLU a été modifié une première fois en date du 2 novembre 2020.

La Municipalité de Bruyères sur Oise souhaite aujourd'hui faire évoluer son PLU afin de permettre la réalisation d'une opération de construction au sein du périmètre de l'OAP n°9. Ce secteur est en effet stratégique puisque situé à proximité de la gare, de l'école et du centre-ville.

Il convient donc de faire évoluer le document des orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

Il s'agit en effet de modifier certaines orientations spécifiques au secteur 9, et notamment :

- pour y autoriser une ou plusieurs opérations d'ensemble,
- pour préciser dans l'OAP que l'implantation des logements devra se faire de manière préférentielle le long de la rue de Beaumont afin de diminuer les nuisances provoquées par la proximité de la voie ferrée
- pour modifier les modalités d'accès et de desserte (texte et plan).

Afin de prendre en compte ces points, la Municipalité a donc décidé de modifier son PLU.

Cette modification n'est pas de nature à modifier les orientations du PADD, comme nous le démontrons ci-après. De plus, la modification n'a pas pour conséquence de majorer de plus de 20 % les possibilités de construire résultant de l'application de l'ensemble des règles de la zone puisque le règlement n'est pas modifié.

Elle peut donc entrer dans le cadre d'une **modification simplifiée** conformément à l'article L.153-41 du code de l'urbanisme.

Le dossier de modification simplifiée du PLU comporte les pièces suivantes :

- une notice de présentation de la modification simplifiée (objet du présent document),
- les orientations d'aménagement et de programmation modifiées (extraits).

Les autres pièces du dossier de PLU restent inchangées.

2. PRESENTATION ET JUSTIFICATION DES MODIFICATIONS APORTEES

a) Présentation et localisation du projet

Un projet d'aménagement est en cours de réflexion dans le secteur situé aux abords de la gare de Bruyères sur Oise, en vue de la réalisation d'une opération de logements.

Le terrain d'assiette du projet se situe en zone 1AU du PLU de la commune, au sein du secteur n° 9 soumis à au respect d'une OAP sectorielle d'aménagement.

Pour mémoire, le règlement de la zone 1AU précise que "cette zone correspond aux secteurs numérotés 5, 9 et 12 sur les documents graphiques du règlement, devant être compatibles avec des OAP sectorielles d'aménagement (...) en application de l'article R. 151-19, R. 111-26 et R. 111-27 du code de l'urbanisme, ainsi que les dispositions inscrites dans le document des OAP".

Ainsi cette zone est réglementée par la seule OAP n° 9 du PLU, le règlement ne comprenant aucune règle d'urbanisme additionnelle. Seule la pièce de l'OAP est donc modifiée.



Extrait du plan de zonage du PLU

b) Présentation et justification des modifications apportées à l'OAP n°9

- **Principe d'aménagement**

Les orientations spécifiques à ce secteur prévoyaient une seule opération d'aménagement d'ensemble. La présente modification vise ainsi à permettre une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble : ***"l'aménagement du secteur fera l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble qui prendra la forme d'une opération unique ou de plusieurs opérations menées conjointement ou successivement sous réserve que l'aménagement porte sur un***

ensemble foncier permettant de disposer de tous les équipements nécessaires à la bonne desserte du site ".

Cette modification a pour objectif de faciliter l'aménagement du secteur, tout en garantissant la cohérence d'ensemble et notamment la bonne desserte du futur quartier.

La possibilité de permettre plusieurs opérations d'aménagement au sein d'une OAP d'un PLU a été confirmée par la jurisprudence du Conseil d'Etat (28 septembre 2020, n°426961) qui s'est prononcé sur le périmètre d'une "opération d'aménagement d'ensemble" : « le plan local d'urbanisme peut prévoir que les autorisations de construction au sein d'une zone à urbaniser seront délivrées, dans les conditions qu'il précise, lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble. **Une telle opération peut ne porter que sur une partie seulement des terrains de la zone concernée**, sauf si le règlement du plan local d'urbanisme en dispose autrement ou si les conditions d'aménagement et d'équipement définies par ce règlement et par les orientations d'aménagement et de programmation du plan local d'urbanisme impliquent nécessairement que l'opération porte sur la totalité des terrains de la zone concernée » (CE 28 septembre 2020, n° 426961).

Pour mémoire, l'orientation concernant **la gestion économe des sols**, qui consiste à imposer une densité de 35 lgts/ha à l'échelle de l'opération, n'est pas remise en cause et sera respectée par les opérations d'aménagement successives le cas échéant. Ainsi, les 52 logements environ qui sont prévus sur cette zone et qui contribuent à l'atteinte des objectifs définis au PADD seront bien réalisés à terme. De même, la disposition concernant la réalisation de 20 % de logements sociaux sera elle aussi respectée à l'échelle de chaque opération.

Cependant, une souplesse est ajoutée dans le cas où plusieurs opérations seraient réalisées au sein du périmètre, le paragraphe suivant est donc ajouté aux OAP :

« Une densité de 35 lgts/ha devra être respectée (soit approximativement 52 logements) à l'échelle de l'ensemble du périmètre du secteur soumis à OAP, tel que défini sur le schéma ci-contre. Dans le cas où plusieurs opérations seraient réalisées, une densité supérieure pourra être autorisée le long de la rue de Beaumont pour éloigner au maximum les habitations de la voie ferrée, induisant une densité inférieure au droit de la voie ferrée, afin d'obtenir au final une densité de 35 logements/ha sur la totalité du périmètre. »

Les orientations du PADD ne sont donc aucunement remises en cause et la présente modification n'a pas pour effet de modifier la constructibilité sur l'ensemble de la zone concernée.

Extrait du plan du PADD sur le secteur concerné



Favoriser le développement et la diversification de l'habitat

Consolider l'entité urbaine principale à vocation d'habitat :
En valorisant les espaces libres pour la réalisation de logements

Principal espace libre à valoriser

En prévoyant une nouvelle urbanisation apte à recoudre le tissu urbain entre la rue de Beaumont et le bourg

Tenir compte des risques et contraintes dans le cadre du développement urbain

Zone soumise au risque inondation

En outre, les dispositions du PADD sur le secteur concerné ne sont pas remises en cause puisque la présente modification vise à faciliter la mise en œuvre de l'orientation concernant « la nouvelle urbanisation apte à recoudre le tissu urbain entre la rue de Beaumont et le bourg. » L'OAP rappelle également la présence de la zone turquoise matérialisée au PADD.

- **Mesures favorisant l'intégration paysagère des constructions**

Afin de favoriser la qualité architecturale sur le secteur, la commune a décidé d'ajouter la disposition suivante : « un traitement architectural soigné sera réalisé le long des limites avec la parcelle accueillant la gare. »

- **Protections risques et nuisances**

Afin de limiter les nuisances sonores liées à la proximité de la voie ferrée, la commune a décidé d'ajouter la disposition suivante :

« Pour tenir compte de la nuisance sonore relative à la voie ferrée, les constructions à usage d'habitation devront s'implanter de manière privilégiée le long de la rue de Beaumont. »

De plus, il est désormais précisé que « la collecte des déchets s'effectuera via des bornes enterrées » afin de favoriser un bon fonctionnement du futur quartier, en accord avec les dispositions prévues par le syndicat Tri-Or.

Enfin, un assouplissement des règles concernant le traitement paysager est prévu.

Comme indiqué dans les dispositions applicables à tous les secteurs (chapitre I-A du présent document) : «A minima, 20% de la superficie de l'unité foncière sera végétalisée en pleine terre sous une forme favorable à la biodiversité. De plus, au moins un quart des espaces ainsi réalisés devront être d'un seul tenant et seront destinés à un usage commun.»

Cependant, compte tenu de la possibilité de réaliser plusieurs opérations au sein du périmètre du secteur 9, l'obligation d'1/4 d'espace vert d'un seul tenant ne sera applicable qu'à la partie Nord du secteur, dans le cadre de la réalisation du merlon paysager aux abords de la voie ferrée.

Ainsi la règle sera bien respectée à l'échelle de l'ensemble du périmètre, mais l'espace vert d'un seul tenant sera positionné préférentiellement aux abords de la voie ferrée pour là encore limiter les nuisances pour les futurs habitants.

- **La desserte des terrains**

Les dispositions concernant la desserte sont modifiées comme suit :

~~**Une voie en sens unique reliant la rue de Beaumont au Sud Ouest, à la rue de la gare à l'Est sera créée.**~~

Trois accès principaux seront créés depuis la rue de Beaumont. Un aménagement spécifique sera réalisé **au droit de ces accès**, afin d'assurer une bonne visibilité aux automobilistes, la sécurité des usagers et de marquer par un paysagement spécifique les accès au nouveau quartier.

Ajout du paragraphe suivant : « **Une voirie interne sera créée afin de desservir les constructions. Elle sera aménagée sous la forme d'une voie partagée, où la vitesse sera limitée afin de garantir le déplacement en toute sécurité des différents usagers, piétons, cyclistes et automobilistes. Sa largeur sera d'au moins 4 m, pouvant ponctuellement être abaissée à 3,5 m. »**

Ces dispositions visent à favoriser l'optimisation de l'aménagement foncier, étant donné le parti d'aménagement retenu consistant à implanter les constructions le plus en recul possible vis-à-vis de la voie ferrée, pour limiter les nuisances sonores pour les futurs habitants. La qualité du fonctionnement urbain ne s'en trouve pas diminuée puisqu'une voie de desserte interne est toujours imposée, sous la forme d'une zone de rencontre privilégiant les modes de déplacement alternatifs.

Ainsi, les bâtiments accueillant des logements collectifs auront un accès direct à la rue de Beaumont, tout comme c'est déjà le cas pour les habitations existantes au Sud de cette voie, comme on peut le voir sur la photo aérienne ci-dessous (source géoportail.gouv.fr).



Il est à préciser que la rue de Beaumont n'est pas une voie départementale et qu'elle ne supporte pas un trafic très important. Par ailleurs, les dispositions de l'OAP visent toujours à favoriser la sécurité : « Un aménagement spécifique sera réalisé au droit des accès afin d'assurer une bonne visibilité aux automobilistes, la sécurité des usagers et de marquer par un paysagement spécifique l'accès et la sortie du nouveau quartier ».

De même la réalisation d'une voie partagée est préférée à celle d'une voie doublée d'une liaison douce afin d'optimiser la consommation de foncier. Ce type d'aménagement, de plus en plus prisé, est reconnu comme un bon moyen de partager les usages en toute sécurité, puisque la vitesse des véhicules est réduite.



Exemple de voie partagée

Le schéma de l'OAP est donc modifié pour tenir compte des modifications apportées au texte telles qu'exposées ci-dessus. La version avant et après modification est présentée ci-après.

Schéma de l'OAP avant modification



Schéma de l'OAP après modification



3. INCIDENCES DU PROJET DE MODIFICATION SIMPLIFIÉE SUR L'ENVIRONNEMENT ET PRISE EN COMPTE DE SA PRESERVATION ET DE SA MISE EN VALEUR

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU n'étant pas modifié, les différentes modifications apportées à l'OAP n° 9 du PLU n'auront globalement pas d'incidences négatives nouvelles sur l'environnement par rapport au PLU approuvé en 2018, qui, pour rappel, avait été soumis à évaluation environnementale.

En effet, la présente modification a pour principal objet de faciliter l'aménagement d'un secteur ouvert à l'urbanisation dans le cadre du PLU approuvé.

Ce secteur se situe aux abords immédiats de la gare de Bruyères sur Oise. Il présente donc un intérêt certain en termes de limitation des déplacements automobiles sur le territoire communal et au-delà. En effet, les futurs habitants pourront aisément aller à pied prendre le train pour se rendre à leur travail, et ils seront également proches de l'école et du centre-bourg de Bruyères.

Par ailleurs les mesures favorisant l'intégration paysagère des constructions restent importantes au sein de l'OAP. Elles visent notamment à accroître l'offre de surfaces vertes et à favoriser les continuités écologiques au sein du tissu urbain.

Les modifications relatives aux déplacements visent à favoriser une circulation apaisée prenant en compte la sécurité de tous les usagers. La création d'une voie partagée permettra la réduction de la vitesse des véhicules et donc la réduction de la pollution. Elle promouvra également l'usage de modes de déplacement alternatifs (marché à pied, vélo).

En ce qui concerne les nuisances, la présente modification a pour objet de les réduire en favorisant la réalisation d'un projet qui va implanter les constructions le plus loin possible de la voie ferrée, à savoir le long de la rue de Beaumont.

De plus, à ce titre, la pièce n°12 du PLU approuvé présente l'arrêté préfectoral applicable en matière d'isolement acoustique, qui doit être adapté à la destination du bâti et à sa distance par rapport à la voie ferrée. Il faut également rappeler que la fréquence des trains n'est pas très importante sur la commune. Les incidences en termes de nuisances seront donc limitées.

Enfin, la zone turquoise du PPRI est également prise en compte (l'OAP la mentionne ainsi que le plan de zonage), et les constructions devront donc respecter les dispositions du PPRI rappelées en annexe du PLU afin de prévenir les risques inhérents aux inondations.

Département du Val d'Oise

Commune de **BRUYÈRES-SUR-OISE**

PLAN LOCAL D'URBANISME

PIÈCE N°4 : ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION MODIFIÉES (Extraits)



Révision du PLU
Document arrêté le : 24 novembre 2017
Document approuvé le 29/06/2018
Modification simplifiée n°1 approuvée le :
2/11/2020

Modification simplifiée n°2 approuvée le :

IngESPACES

Ensemble, participons à l'aménagement du territoire



Siège social : 23, rue Nobel - 77420 Champs-sur-Marne
Tel : 01.64.61.86.24 - Email : ingespaces@wanadoo.fr

E. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT PARTICULIERS AU SECTEUR 9 «RUE DE BEAUMONT»

Outre les dispositions définies au chapitre A, applicables à l'ensemble des secteurs, les dispositions suivantes sont à respecter dans le cadre de l'aménagement du secteur 9.

Le secteur se situe au Sud du bourg de Bruyères-sur-Oise. Il fait le lien entre le bourg et les habitations présentes rue de Beaumont. Il est donc bordé au Sud et au Nord par de l'habitat, à l'Ouest par l'espace agricole et à l'Est par la gare de Bruyères-sur-Oise.

1. Principe d'aménagement

L'aménagement du secteur fera l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble qui prendra la forme d'une opération unique ou de plusieurs opérations menées conjointement ou successivement sous réserve que l'aménagement porte sur un ensemble foncier permettant de disposer de tous les équipements nécessaires à la bonne desserte du site.

2. La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Hauteur des constructions (voir définition dans le lexique du règlement)

La hauteur des constructions ne devra pas être supérieure à 11 mètres, mesurés du sol naturel jusqu'au point le plus élevé de la toiture (R+1+Combles).

Gestion économe des sols

Une densité de 35 lgts/ha devra être respectée (soit approximativement 52 logements) à l'échelle de l'ensemble du périmètre du secteur soumis à OAP, tel que défini sur le schéma ci-contre. Dans le cas où plusieurs opérations seraient réalisées, une densité supérieure pourra être autorisée le long de la rue de Beaumont pour éloigner au maximum les habitations de la voie ferrée, induisant une densité inférieure au droit de la voie ferrée, afin d'obtenir au final une densité de 35 logements/ha sur la totalité du périmètre.

Mesures favorisant l'intégration paysagère des constructions

Rue de Beaumont, le front de rue sera valorisé par un traitement architectural et paysager de qualité. Un traitement architectural soigné sera réalisé le long des limites avec la parcelle accueillant la gare.

Un dispositif anti bruit sera aménagé le long de la voie ferrée (merlon, mur...).

Une insertion paysagère vis-à-vis de la zone agricole sera réalisée.












Enfin, une marge de recul de 10 mètres des constructions par rapport à la voie ferrée sera prévue.

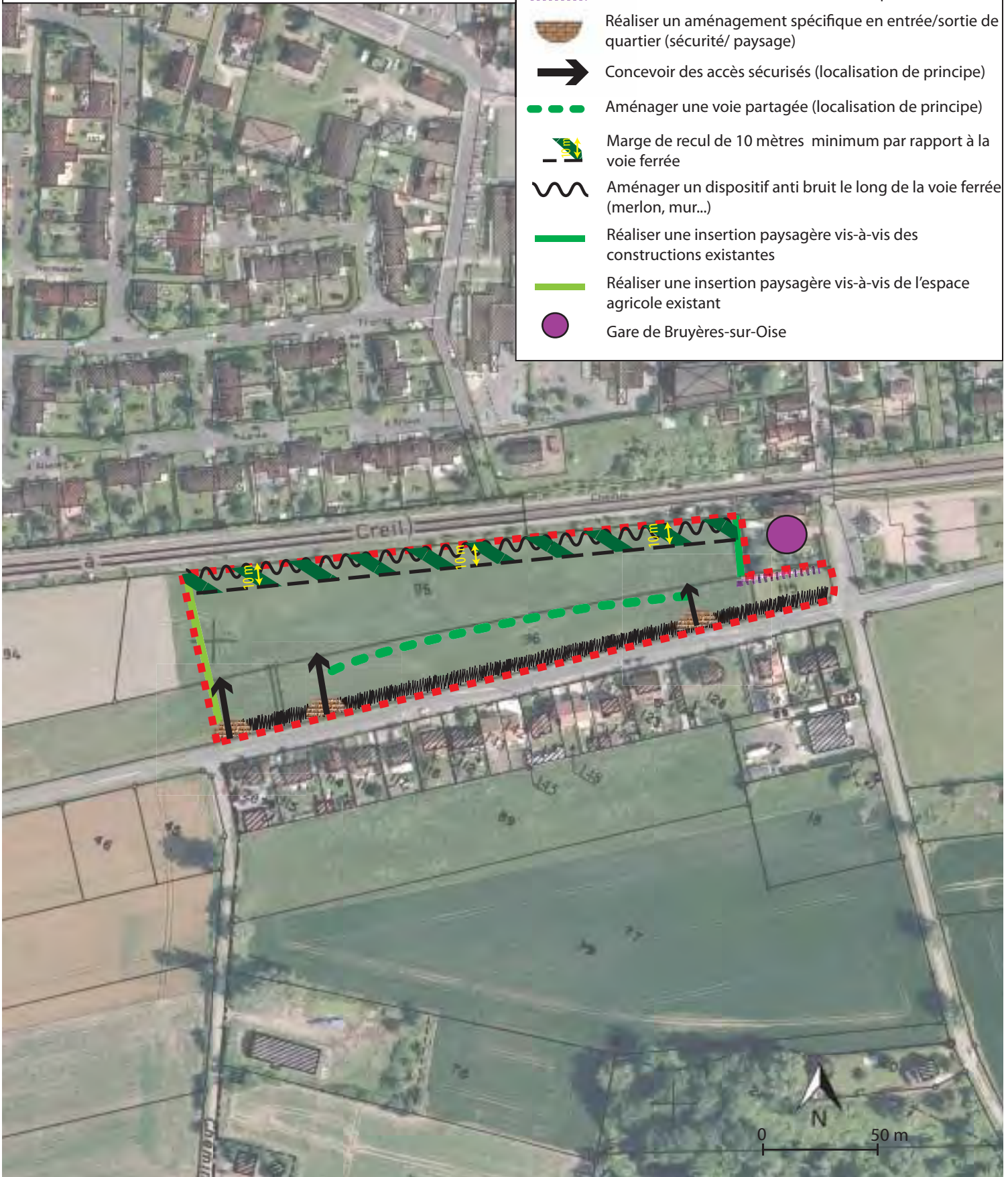
3. La mixité fonctionnelle et sociale

Ce secteur présente une vocation dominante d'habitat. En outre y sont autorisés les équipements d'intérêt collectif et services publics, les constructions à destination de commerces et activités de service (hors commerce de gros) ainsi que les bureaux.

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Secteur 9 « rue de Beaumont »

-  Secteurs soumis aux Orientations d'Aménagement et de Programmation
-  Valoriser le front de rue par un traitement architectural et/ ou paysager de qualité
-  Réaliser un traitement architectural de qualité
-  Réaliser un aménagement spécifique en entrée/sortie de quartier (sécurité/ paysage)
-  Concevoir des accès sécurisés (localisation de principe)
-  Aménager une voie partagée (localisation de principe)
-  Marge de recul de 10 mètres minimum par rapport à la voie ferrée
-  Aménager un dispositif anti bruit le long de la voie ferrée (merlon, mur...)
-  Réaliser une insertion paysagère vis-à-vis des constructions existantes
-  Réaliser une insertion paysagère vis-à-vis de l'espace agricole existant
-  Gare de Bruyères-sur-Oise



Ces activités sont autorisées à condition de ne pas porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique, d'être jugées compatibles avec le voisinage du point de vue des nuisances sonores, visuelles, olfactives et de l'environnement et dans la limite de 400 m² de surface de plancher par unité foncière.

Afin de favoriser la mixité sociale, un objectif de production de logements aidés est fixé. Ainsi, 20 % des logements construits seront des logements sociaux.

Une mixité de taille de logements devra être respectée.

4. La qualité environnementale et la prévention des risques

Protections, risques et nuisances

Outre les éléments cités dans la partie A, le secteur est concerné par :

- l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits aux abords des voies de transports terrestres : toute construction à usage d'habitation doit comporter un isolement acoustique conforme à la réglementation en vigueur, aux abords de la voie ferrée (cf. annexe spécifique au PLU).
- la zone turquoise du PPRI de la Vallée de l'Oise (périmètre matérialisé sur les documents graphiques), qui s'impose en tant que servitude d'utilité publique au règlement du PLU.

Pour tenir compte de la nuisance sonore relative à la voie ferrée, les constructions à usage d'habitation devront s'implanter de manière privilégiée le long de la rue de Beaumont.

La collecte des déchets s'effectuera via des bornes enterrées.

Comme indiqué dans les dispositions applicables à tous les secteurs (chapitre I-A du présent document) : «A minima, 20% de la superficie de l'unité foncière sera végétalisée en pleine terre sous une forme favorable à la biodiversité. De plus, au moins un quart des espaces ainsi réalisés devront être d'un seul tenant et seront destinés à un usage commun.»

Cependant, compte tenu de la possibilité de réaliser plusieurs opérations au sein du périmètre du secteur 9, l'obligation d'1/4 d'espace vert d'un seul tenant ne sera applicable qu'à la partie Nord du secteur, dans le cadre de la réalisation du merlon paysager aux abords de la voie ferrée.

5. La desserte des terrains

Trois accès principaux seront créés depuis la rue de Beaumont. Un aménagement spécifique sera réalisé au droit de ces accès, afin d'assurer une bonne visibilité aux automobilistes, la sécurité des usagers et de marquer par un paysagement spécifique les accès au nouveau quartier.

Une voirie interne sera créée afin de desservir les constructions. Elle sera aménagée sous la forme d'une voie partagée, où la vitesse sera limitée afin de garantir le déplacement en toute sécurité des différents usagers, piétons, cyclistes et automobilistes. Sa largeur sera d'au moins 4 m, pouvant ponctuellement être abaissée à 3,5 m.

III. BILAN DE LA PROGRAMMATION SUR LES DIFFÉRENTS SECTEURS SOUMIS A OAP

Numéro/Nom	Densité moyenne (lgts/ha)	Nombre approximatif de logements	Logement social (taux minimal imposé)	Surface (hors partie liée à l'accès et au stationnement pour le secteur 7)
1	35	22	/	6313
2	80	14	/	1812
3	35	13	/	3645
4	65	38	/	5832
5	50 à 60	80 à 100	20 %	11743
7	60 à 70	8 à 10	100%	1465
8	25	12	/	4698
9	35	52	20%	15047
10	30	8	100%	2590
11	15	3	/	2181
12	35	238	20%	68000