VAL BREON

Collecte des prescriptions relatives à la destination de ce secteur d'urbanisation conditionnelle du territoire

Ce que dit le SDRIF 2030

Extrait CDGT (carte de destination générale des différentes parties du territoire)
SDRIF – 27/12/2013

Secteurs d'urbanisation conditionnelle	Secteurs porteurs de potentialités de développement urbain (en raison de leur localisation, leurs caractéristiques et la place qu'ils occupent dans le projet spatial régional) qu'il convient de ne pas obérer.	De l'ordre de 25 ha par « pastille »	- même condition sur la densité que les secteurs d'urbanisation préférentielle - création d'une desserte adaptée en transports collectifs -conditions spécifiques pour certains secteurs (voir fascicule 3 et 5 du SDRIF)

<u>Extrait page 30 du fascicule « Orientations réglementaires »</u>

LES SECTEURS D'URBANISATION CONDITIONNELLE

Le SDRIF distingue certains secteurs qui, par leur localisation, leurs caractéristiques, et la place qu'ils occupent dans le projet spatial régional, sont porteurs de potentialités de développement urbain à terme, qu'il convient de ne pas obérer. Leur ouverture à l'urbanisation est subordonnée au respect d'une condition de desserte et de conditions spécifiques pour les ports d'Achères-Seine-Métropole et de Vigneux-sur-Seine ainsi que les plateformes de fret intermodales de Goussainville et Tremblay-en-France. …

ORIENTATIONS

Chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 hectares que les communes et les groupements de communes peuvent ouvrir à l'urbanisation en fonction des besoins à court et moyen terme et des projets, et dans le respect des orientations communes aux nouveaux espaces d'urbanisation et des orientations relatives aux secteurs d'urbanisation préférentielle.

L'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs est conditionnée à la création d'une desserte adaptée en transports collectifs. Dans les cas des secteurs desservis par un projet d'infrastructure de transport de niveau métropolitain représenté sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, la date de référence de cette condition est celle de l'acte de déclaration d'utilité publique.

Secteurs de développement à proximité des gares	Secteurs les mieux desservis par les transports collectifs ou devant l'être à terme : dans un rayon de l'ordre de 2 km autour d'une gare	5 % de l'espace urbanisé communal de référence*	- dans le cercle. - en continuité stricte de l'espace urbanisé contenant la gare

<u>Extrait page 31 du fascicule « Orientations réglementaires »</u>

LES SECTEURS DE DEVELOPPEMENT A PROXIMITE DES GARES

Il s'agit de valoriser les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs ou devant l'être à terme, conformément aux objectifs du SDRIF. Sont concernés les secteurs situés dans un rayon de l'ordre de 2 kilomètres autour d'une gare représentée de façon indicative sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire par le figuré ❿.

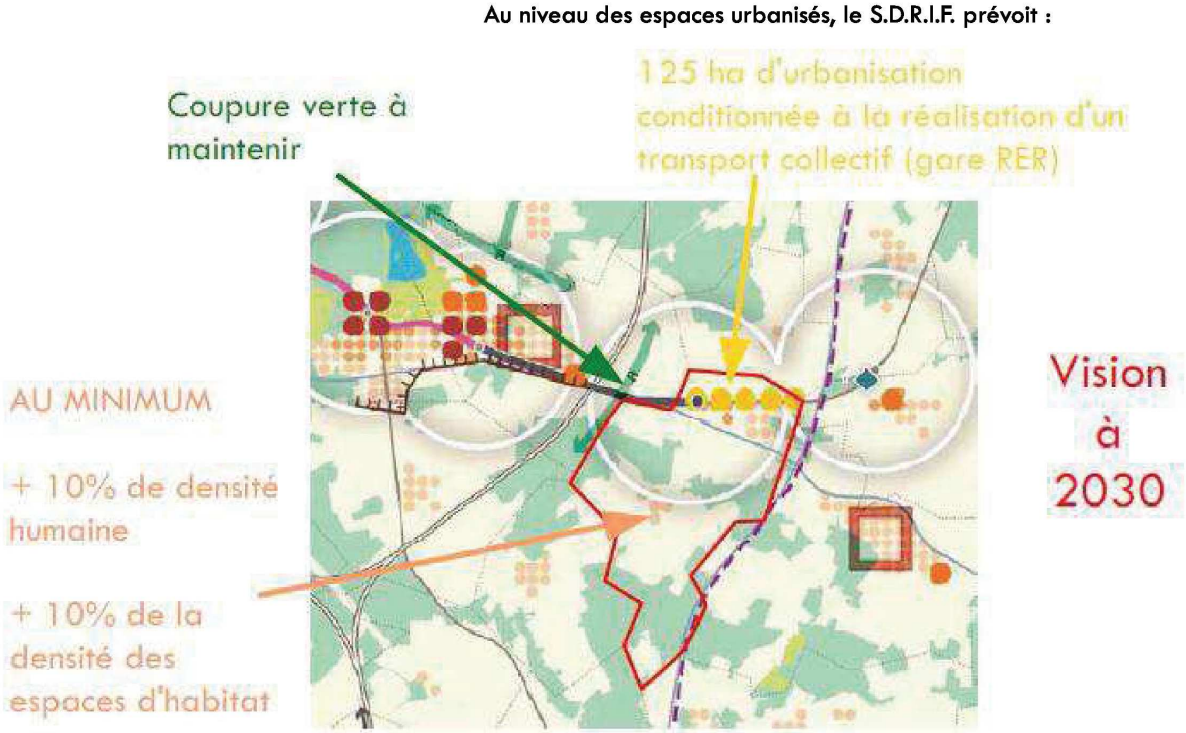
ORIENTATIONS

A l'horizon 2030, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal (cf. définition et calcul de référence de la superficie de l'espace urbanisé) est possible dans ces secteurs. Ces extensions doivent être en continuité de l'espace urbanisé existant au sein duquel la gare est implantée.

Ce que dit le PLU de Châtres

Projet de PLU arrêté le 14/06/2018, soumis à enquête publique du 28/01 au 28/02/2019.

Extrait du rapport de présentation, page 74, dans « exposé et justifications du PADD » :



On lit aussi page 76 :

Par ailleurs, le SDRIF localise 5 pastilles d'urbanisation au nord de la voie ferrée desservant la zone logistique de Val Bréon. Chacune représente un potentiel de 25 ha, soit 125 ha maximum d'urbanisation.

Toutefois, cette capacité d'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'un transport collectif, aujourd'hui absent. Dès lors, les terrains au nord de la voie ferrée ne pourront être rendus urbanisables et urbanisés que lorsque le site sera desservi par un transport collectif. Il n'est donc pas possible de les rendre urbanisables tant que cette gare n'aura pas été réalisée.

Les extensions urbaines concernant le village à proprement parler représentent 3,5 ha et sont localisées en continuité du bâti existant.
Les remarques émises par les personnes publiques seront intégrées au PLU avant son approbation (elles ne sont pas de nature à remettre en cause le projet de PLU).

Ce que dit la MRAE

Dans son avis du 19/01/2017, elle dispense la révision du PLU d'évaluation environnementale, suite au nouveau projet de PADD du 19/07/2016 (elle avait précédemment émis, le 20/06/2016 un avis portant obligation de réaliser une évaluation environnementale, basé sur le PADD daté du 27/11/2014), en

> Considérant que le SDRIF d'Île-de-France identifie sur le territoire de Châtres, au nord de la voie ferrée desservant la zone logistique du Val Bréon, un « secteur d'urbanisation conditionnelle » de 125 ha dont l'ouverture est subordonnée à la réalisation d'une infrastructure de transport collectif (enjeu de la réalisation d'une gare RER) ;
>
> Considérant que le nouveau projet de PADD joint au dossier de demande d'examen au cas par cas prévoit de conforter le pôle logistique du Val Bréon, sans poursuivre son extension (et donc sans mobiliser le potentiel d'« urbanisation conditionnelle » susvisé) ;

Ce que dit la CDPENAF

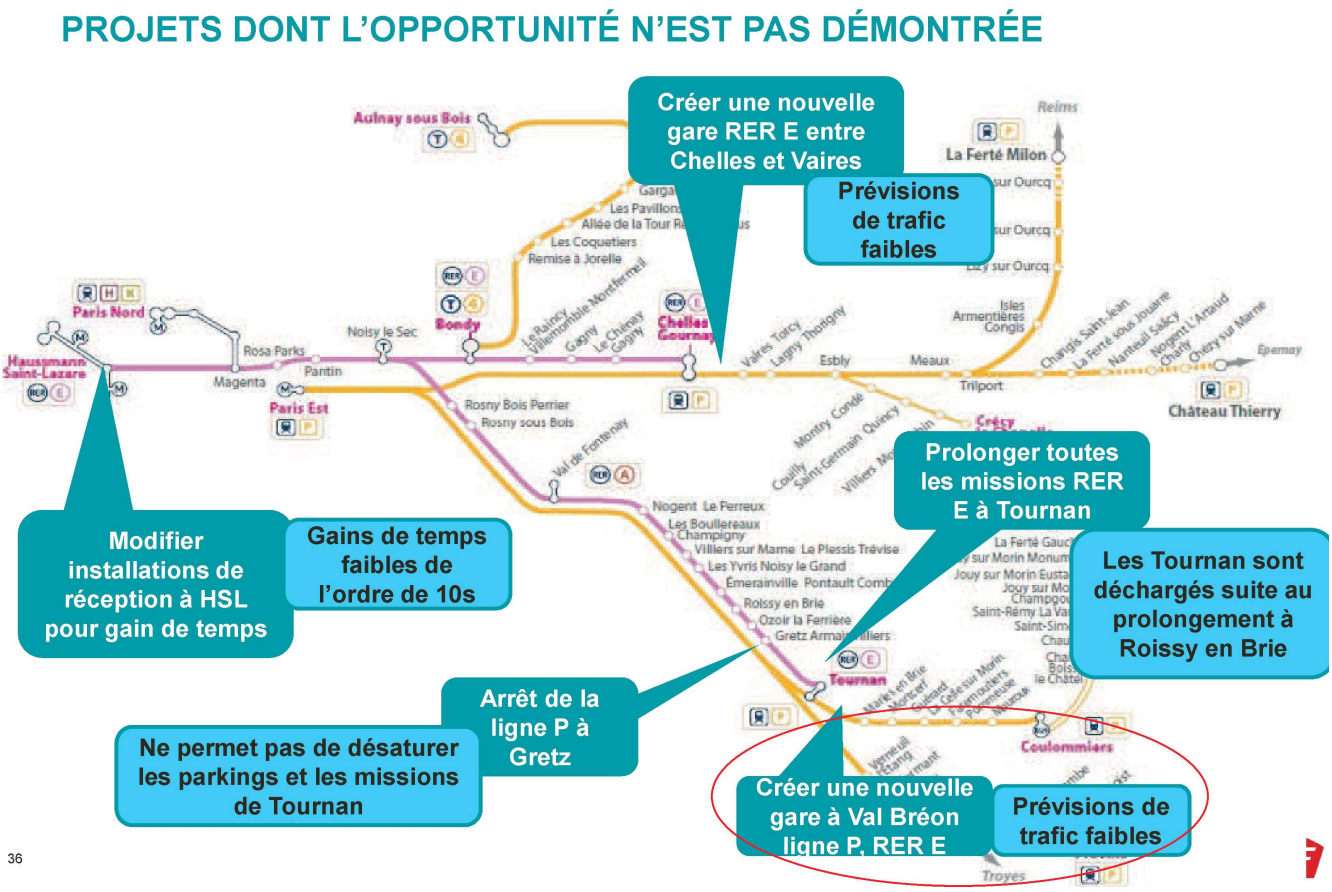
Premier avis défavorable en date du 21/09/2018, la CDPENAF demandant notamment que le sous-secteur AA, correspondant au projet de ZAE Val Bréon II soit reclassé en A en l'absence de projet sur cette zone à ce jour.

Finalement, la CDPENAF a rendu un avis favorable en date du 30/11/2018, sans que ce secteur ne soit reclassé en A plutôt qu'en AA, la commune ayant argué du fait que des études avaient déjà été lancées par la communauté de communes pour prévoir l'extension de la ZAE qui restait donc d'actualité et dont la réalisation serait compromise par la possibilité d'y construire des bâtiments agricoles.

Des zones d'urbanisation prévues initialement au sud du village (incluses dans les 3,5 ha d'extension urbaine et jugées trop éloignées du centre bourg par la CDPENAF seront par ailleurs relocalisées plus près des équipements.

Ce que dit la DDT dans son avis du 21/09/2018 sur le PLU arrêté le 18/06/2018

> Aussi, à l'horizon 2030, une extension de l'urbanisation de l'ordre 5 % de l'espace urbanisé communal est possible. Ce pourcentage est calculé à partir de la superficie de l'espace urbanisé communal de référence qui correspond à l'urbanisation existante à la date d'approbation du SDRIF (le 27 décembre 2013). Les éléments à prendre en compte pour calculer la surface de cet espace urbanisé communal sont précisés page 34 du fascicule 3 du SDRIF 2013.
>
> Toutefois, afin de pouvoir prétendre à une extension, la commune doit être en mesure de proposer une démonstration de sa capacité à densifier au sein de l'espace urbanisé.
>
> À ces 5 % s'ajoute la superficie d'environ 4 pastilles et demi, correspondant au « *secteur d'urbanisation conditionnelle* » des nouveaux espaces d'urbanisation. Ces pastilles sont localisées à l'extrême Nord du territoire communal au travers de la carte du SDRIF, dans la continuité de la zone d'activités du Val Bréon. Ce potentiel ne sera mobilisable qu'une fois la gare réalisée.

Ce que dit le schéma directeur du RER E

Comité de ligne du 20/04/2016 « schéma directeur RER E et ligne P », Horizon long terme 2030+, **projets dont l'opportunité n'est pas démontrée, page 36**