

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE CRISENOY ET D'ENQUÊTE PARCELLAIRE PRÉALABLE À LA CESSIBILITÉ DES PARCELLES À EXPROPRIER

CONSTRUCTION D'UN ÉTABLISSEMENT PÉNITENTIAIRE COMMUNE DE CRISENOY – DÉPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE

PIÈCE A	GUIDE DE LECTURE
PIÈCE B	OBJET DE L'ENQUÊTE – INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES
PIÈCE C	DOSSIER DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
PIÈCE D	DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE CRISENOY – ETUDE « ENTREE DE VILLE »
PIÈCE D1	ANNEXE ETUDE « ENTREE DE VILLE »
PIÈCE E	ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DU PROJET ET DES PLANS ET PROGRAMMES
PIÈCE E1	RESUME NON TECHNIQUE
PIÈCE F	DOSSIER D'ENQUÊTE PARCELLAIRE
PIÈCE G	DOCUMENTS ANNEXES

Octobre 2023

IDENTIFICATION DU DOCUMENT

Projet	ÉTABLISSEMENT PÉNITENTIAIRE – Site de Crisenoy		
Maître d'Ouvrage	APIJ		
Document	Dossier d'enquête publique : Étude « entrée de ville »		
Version	Version 5	Date	Mai 2023

REVISION DU DOCUMENT

Version	Date	Rédacteur(s)	Qualité du rédacteur(s)	Contrôle	Modifications
1	10/01/2023	P. FIACRE	Chargée d'études	M. FALQUE	/
2	13/02/2023	P. FIACRE	Chargée d'études	M. FALQUE	Compléments suite aux remarques de l'APIJ et compléments suite aux études acoustique et pollution lumineuse
3	01/03/2023	P. FIACRE	Chargée d'études	M. FALQUE	Compléments suite aux remarques de l'APIJ du 13/02/2023
4	04/04/2023	P. FIACRE	Chargée d'études	M. FALQUE	Compléments suite aux remarques de l'APIJ du 23/03/2023 et validés en réunion du 04/04/2023
5	30/05/2023	P. FIACRE	Chargée d'études	M. FALQUE	Compléments suite aux remarques de l'APIJ du 23/03/2023 et validés en réunion du 04/04/2023

SOMMAIRE

1		
1	Préambule	7
1.1	OBJET DU DOSSIER.....	7
1.2	LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE	8
1.2.1	Entrée de ville.....	8
1.2.2	Le contenu de l'étude	10
1.2.3	La loi Barnier	11
2	Analyse du site au regard des critères de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme	
	12	
2.1	DESCRIPTION GLOBALE DU SITE.....	12
2.1.1	Localisation du projet	12
2.1.2	Caractéristiques du site d'implantation	12
2.1.3	L'entrée de ville : Crisenoy, une commune aux portes de Melun et de Sénart.....	13
2.2	QUALITE PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DU SITE	14
2.2.1	Le paysage du site	14
2.2.2	Les enjeux écologiques du site	15
2.3	CONTEXTE ARCHITECTURAL, PAYSAGER ET URBAIN	15
2.3.1	Contexte de la commune de Crisenoy	15
2.3.2	Contexte urbain, paysager et architectural.....	15
2.4	LES DOCUMENTS D'URBANISME	21
2.4.1	Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France	21

2.4.2 Le PLU de Crisenoy	22
2.5 LA SECURITE	25
2.5.1 Accessibilité du centre pénitentiaire	25
2.5.2 Sécurité aux abords du site	29
2.5.3 Les lignes électriques	29
2.5.4 Les réseaux d'hydrocarbure et de gaz	30
2.5.5 Le réseau de télécommunication	31
2.5.6 Les captages d'alimentation en eau potable	31
2.6 LES NUISANCES.....	33
2.6.1 Les nuisances sonores	33
2.6.2 La pollution lumineuse.....	38
2.6.3 La pollution de l'air	39
2.7 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC DU SITE D'ÉTUDE	42
3 Enjeux de développement du site	43
3.1 INSCRIPTION DU PROJET SUR LE SITE D'ÉTUDE	43
3.2 DESCRIPTION DU PROJET.....	45
3.2.1 Capacité.....	45
3.2.2 Protection périmétrique.....	45
3.2.3 Portes d'entrée et voies d'accès	46
3.2.4 Les principaux éléments de sécurité.....	46
4 Principes d'intégration du projet	48
4.1 INTEGRATION PAYSAGÈRE ET ENVIRONNEMENTALE	48
4.1.1 Implantation du nouvel établissement	48

4.1.2 Traitement paysager	48
4.2 INTEGRATION ARCHITECTURALE ET URBAINE	52
4.2.1 La qualité architecturale	52
4.2.2 La qualité urbaine	53
4.3 PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA SECURITE DES PERSONNES	54
4.3.1 Signalétique	54
4.3.2 La circulation routière	54
4.3.3 La circulation piétonne	54
4.3.4 Les aires de stationnement	54
4.4 PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX NUISANCES.....	55
4.4.1 Dimensions bioclimatiques	55
4.4.2 Les nuisances sonores	55
4.4.3 La pollution lumineuse	56
4.4.4 La pollution de l'air	57
4.5 SYNTHÈSE DES PRINCIPES D'INTEGRATION DU PROJET.....	58
4.6 PROPOSITION DE REDUCTION DE LA BANDE INCONSTRUCTIBLE A 37 M	60
5 Transcription réglementaire des principes d'aménagement « entrée de ville » dans le PLU	63
5.1 PRESENTATION DU CADRE REGLEMENTAIRE ACTUEL.....	63
5.2 INSCRIPTION DES PRESCRIPTIONS DANS LE PLU.....	65
5.2.1 Évolution du règlement écrit	65
5.2.2 Rédaction d'orientations d'aménagement spécifiques à l'établissement pénitentiaire	69
6 Conclusion	72

1 Préambule

1.1 Objet du dossier

Le ministère de la Justice a décidé de construire un établissement pénitentiaire d'une capacité d'environ 1 000 places sur la commune de Crisenoy, en Seine-et-Marne (77).

L'Agence Publique pour l'Immobilier de la Justice (APIJ), agissant au nom et pour le compte de l'État – ministère de la Justice, est mandatée pour concevoir et construire le projet, et procéder aux acquisitions foncières nécessaires, par voie amiable ou d'expropriation.

Issue de la loi Barnier (n°95-101 du 2 février 1995) codifiée aux articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'urbanisme, la marge de recul ou bande d'inconstructibilité est considérée comme une servitude d'urbanisme. Elle s'applique en-dehors des espaces urbanisés des communes, notamment dans les secteurs de projets urbains d'entrées de ville.

Toutes constructions ou installations sont interdites :

- dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la voirie routière ;
- dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

L'entrée de ville désigne communément l'urbanisation qui se développe de part et d'autre des principales voies d'accès de la ville. Souvent sacrifiée à la succession de publicités et d'implantations économiques disparates, l'entrée de ville a fait l'objet de la loi n°95-101 du 2 février 1995 (dite « loi Barnier ») et a été codifiée dans le code de l'urbanisme afin d'en assurer la préservation.

La constitution du présent dossier permet de justifier la demande de réduction (voire d'exemption) de la marge de recul ou bande inconstructible vis-à-vis de l'autoroute A5 située au sud-ouest du projet du futur établissement pénitentiaire. Ce dossier appelé « dossier entrée de ville » permettra la justification de compatibilité du projet compte tenu des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

L'étude « entrée de ville » a pour objectif de lever la bande inconstructible qui affecte la partie sud-ouest du site de projet, liée à la proximité de l'A5 (autoroute).

1.2 Le contexte réglementaire

1.2.1 Entrée de ville

L'entrée de ville est réglementée par :

- Les articles L.111-6, L.111-7, et L.111-8 du code de l'urbanisme qui régissent l'étude d'entrée de ville.

✓ Article L.111-6 du code de l'urbanisme

L'article L.111-6 du code de l'urbanisme restreint l'urbanisation dans le cadre de l'Amendement Dupont de la Loi n°95-101 du 2 février 1995 de renforcement de la protection de l'environnement, dite « loi Barnier ». Cette loi pose les bases de la protection de la nature en tant qu'intérêt général et reprend les observations du rapport du sénateur Ambroise Dupont (1994) sur les entrées de ville, aboutissant à l'amendement Dupont en 1997.

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

[...] »

✓ Article L.111-7 du code de l'urbanisme

Le projet n'entre pas dans le champ des exemptions prévues à l'article L.111-7 du code de l'urbanisme.

✓ Article L.111-8 du code de l'urbanisme

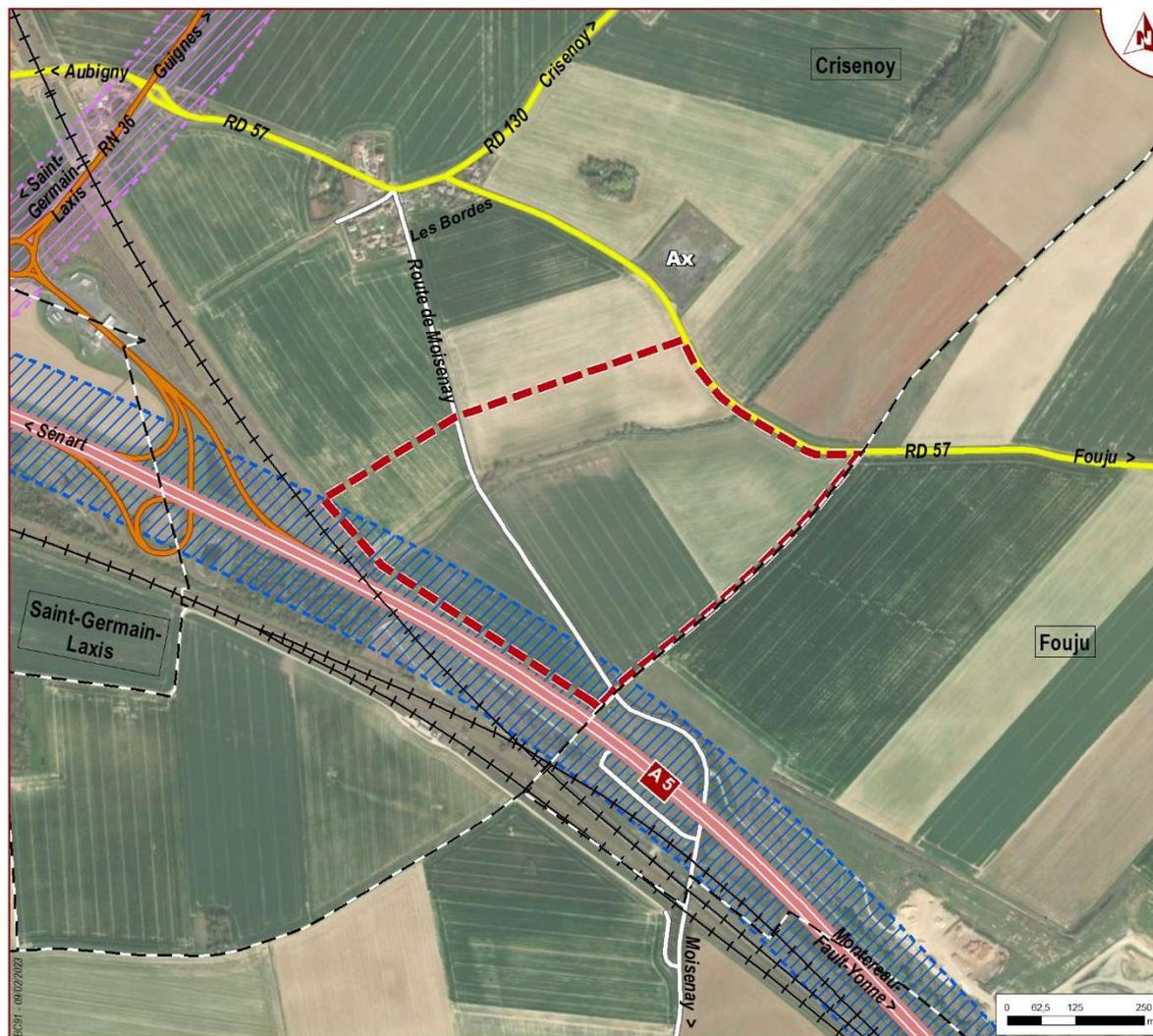
Il est mentionné à l'article L.111-8 du code de l'urbanisme que « **Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantations différentes de celles prévues par l'article L.111-6** lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

Zone d'inconstructibilité (Loi Barnier)

-  Périmètre du site d'étude
 -  Limite de commune
 -  Voie ferrée
 -  Autoroute
 -  Route nationale
 -  Route départementale
 -  Autre route
- Bande d'inconstructibilité (art. L111-6 du CU) :**
-  Bande d'inconstructibilité de part et d'autre de l'axe de la voie A5 : 100 m
 -  Bande d'inconstructibilité de part et d'autre de l'axe de la voie RN 36 : 75 m



Fond de plan : ESRI
Sources : APIJ - PLU arrêté de Crisenoy



1.2.2 Le contenu de l'étude

Conformément à l'article L.111-8 du code de l'urbanisme, une étude "entrée de ville" est réalisée afin de justifier les aménagements prévus par le projet d'établissement pénitentiaire sur la commune de Crisenoy dans la bande d'inconstructibilité située le long de l'autoroute A5 pour permettre de lever cette bande d'inconstructibilité.

La présente étude se décompose en quatre chapitres.

1) Analyse du site

Ce chapitre détermine les caractéristiques de l'axe routier dans ses différentes fonctions : axe de circulation, d'échanges, espace public, éléments de forme urbaine (statut et usages de la voie, flux de circulation, angles de perception intéressants depuis la route).

A noter que l'analyse du site et des différents enjeux a été étudié sur le périmètre d'étude d'une surface d'environ 33 ha. Le site de projet correspond quant à lui à l'emprise du projet d'établissement pénitentiaire.

2) Enjeux de développement du site

Ce chapitre détermine les enjeux relatifs au développement du site (implantation du projet, paysage, architecture, sécurité et nuisances) et présente les principales caractéristiques du projet.

3) Principes d'intégration du projet

Conformément à l'article L.111-8 du code de l'urbanisme, le projet doit exprimer un parti d'aménagement qui s'appuie sur les caractéristiques du site et qui doit déboucher sur des réalisations répondant à des objectifs définis et cohérents :

- ✓ préoccupation des nuisances ;
- ✓ préoccupation de la sécurité ;
- ✓ qualité architecturale ;
- ✓ qualité urbaine/paysage : elle doit s'apprécier au regard de la logique urbaine générale, le nouvel espace doit s'inscrire en cohérence avec les quartiers existants et en projet. L'organisation urbaine de la zone et l'aménagement des espaces publics doit être coordonnés.

4) Transcription réglementaire des principes d'aménagements dans le PLU

L'étude « entrée de ville » donne lieu à une transcription réglementaire des propositions. Elle sera dès lors intégrée au PLU de la commune de Crisenoy, dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité.

La justification du projet sera clairement exprimée dans les différentes pièces du dossier de PLU :

- ✓ Rapport de présentation ;
- ✓ PADD ;
- ✓ OAP ;
- ✓ Règlement graphique ;
- ✓ Règlement écrit.

1.2.3 La loi Barnier

Issue de la loi Barnier (n°95-101 du 2 Février 1995) codifiée à l'art L.111-1 à 10 du code de l'urbanisme, la marge de recul ou bande d'inconstructibilité est considérée comme une servitude d'urbanisme. Elle s'applique en dehors des espaces urbanisés des communes, notamment dans les secteurs de projets urbains d'entrées de ville (ici entrée nord de Vannes). Toutes constructions ou installations sont interdites :

- Dans une bande de 100 m de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière ;
- Dans une bande de 75 m de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Au droit du site, l'A5 est concernée par un retrait de 100 m.

Cette interdiction de construire ne s'applique pas aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux bâtiments agricoles et aux réseaux d'intérêt public.

Des règles différentes peuvent néanmoins être retenues dans les documents d'urbanisme (plan local d'urbanisme) lorsqu'une étude spécifique a été faite et après accord du Préfet. Cette étude doit justifier, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. Il peut en être de même lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les

installations ou les constructions au-delà de la marge de recul réglementaire, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée est motivé, et toujours après accord du Préfet.

Le site est concerné par la marge de recul (bande d'inconstructibilité) de 100 m qui s'applique à l'A5.

Les règles d'inconstructibilité qui s'appliquent au titre de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme à cette zone peuvent cependant être modifiées dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée est motivé, et toujours après accord du Préfet.

Un dossier dit "d'entrée de ville" devra donc être réalisé afin de déroger à cette interdiction de construction.

2 Analyse du site au regard des critères de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme

2.1 Description globale du site

2.1.1 Localisation du projet

La présente étude « entrée de ville » concerne la réalisation d'un nouvel établissement pénitentiaire sur la commune de Crisenoy, dans le département de Seine-et-Marne (77). Au sud-ouest de l'emprise du projet se situe l'A5 reliant Paris à Langres.

Le projet d'établissement pénitentiaire s'implante à l'extérieur du centre bourg de Crisenoy. Le secteur est actuellement à usage exclusivement agricole.

Le périmètre du site d'étude représente une surface d'environ 33 ha. A noter que le périmètre du site de projet (périmètre de MEC PLU et DUP) représente une surface réduite de 20 ha.

2.1.2 Caractéristiques du site d'implantation

✓ Occupation du sol

Le site est composé de parcelles agricoles cultivées en céréales ou oléagineux. Il est également traversé par le Ru d'Andy accompagné d'une ripisylve peu dense.

✓ Limites

L'autoroute A5 borde le site au sud-ouest. La LGV, au Sud Est, franchit l'A5 au droit du site en pont rail et se trouve en remblai de part et d'autre de l'ouvrage.

Tandis qu'au nord-est, le site est bordé par la RD57, qui relie la RN36 à la RD408 en passant par le hameau des Bordes.

La limite sud-est du site est longée par un chemin agricole.

✓ Topographie

Le site apparaît dans son ensemble relativement plat.

Il est localisé à une altitude moyenne de 88 mètres NGF, la variation au sein du site étant d'environ 1 mètre.

✓ Les alentours

Les occupations du sol voisines du site d'étude sont :

- des parcelles agricoles au nord et à l'est ;
- le talus végétalisé de l'A5 au sud et à l'ouest ;
- l'autoroute A5 et la LGV au sud et à l'ouest ;
- une parcelle accueillant un centre de recyclage et de valorisation au sud du site (REP - Décharge de Fouju - Moisenay) ;
- au nord du site, de l'autre côté de la RD57, située à 120 m, une ancienne plateforme de production d'hydrocarbures liquides ou gazeux ;

- le chemin de Moisenay (qui traverse le site) relie le hameau des Bordes à la commune de Moisenay ;
- le Ru d'Andy qui traverse également d'autres parcelles en amont et en aval.

2.1.3 L'entrée de ville : Crisenoy, une commune aux portes de Melun et de Sénart

Crisenoy est une commune rurale, elle compte un bourg principal et plusieurs lieux-dits dont le hameau des Bordes, situé à proximité du site d'étude.



**Vue vers le hameau de Bordes depuis la RD57
(Source : Google maps, 2022)**

La commune se situe :

- au nord de Melun et est reliée à cette dernière par la RN36 ;
- à l'est de Sénart et est reliée à cette dernière par l'autoroute A5.

De par sa situation géographique au croisement de ces deux infrastructures (A5 et RN36), elle est considérée comme une entrée de ville aussi bien pour Melun que pour Sénart.



Sortie 15 « St Germain Laxis » de l'autoroute A5 en direction de Crisenoy (Source : Google maps, 2022)

2.2 Qualité paysagère et environnementale du site

2.2.1 Le paysage du site

Le site d'étude se situe sur des terres agricoles en continuité des grands espaces cultivés du plateau de la Brie de Mormant et plus précisément au sud du bourg de Crisenoy.

Au nord et à l'est, les espaces agricoles sont cultivés. Le site d'étude est coupé en deux par le Ru d'Andy, qui est visible par sa ripisylve. Le paysage à l'ouest et au sud, est marqué par les infrastructures, avec la présence de l'autoroute A5 et de la LGV.

Du fait du relief relativement plat, les éléments paysagers (comme les haies le long des routes et les bosquets présents dans les parcelles agricoles) masquent les vues vers le site dès que l'on s'éloigne.

Le site est peu perceptible depuis le centre-bourg de Crisenoy, situé à 700 m au nord-est du site, ainsi que depuis la commune de Fouju, située à 2,5 km à l'est du site.

Le site est à l'inverse très perceptible depuis les routes, comme l'A5, la RD57 ou la RD130, et depuis le hameau des Bordes.

Seul le château de Blandy est visible depuis le site d'étude. Il n'y a pas de vis-à-vis direct avec d'autres monuments historiques depuis le site d'étude.



Au sein de la parcelle, le Ru d'Andy est visible par sa ripisylve depuis la RD57 (Source : Google maps, 2022)



Vue depuis le chemin agricole en limite est du site d'étude sur les talus autoroutiers et ferroviaires (Source : Egis)

2.2.2 Les enjeux écologiques du site

✓ Milieu naturel et habitats

Une étude Faune, Flore, Habitats a été réalisée par le bureau d'étude Alisea en 2022-23 sur un cycle biologique complet (4 saisons).

L'étude a conclu que les enjeux écologiques sont globalement faibles à moyens et se concentrent essentiellement au niveau du Ru d'Andy et de sa ripisylve avec une avifaune nicheuse riche.

✓ Zones humides

Une étude « zones humides » a été menée par le bureau d'étude Alisea en 2023.

Les données et les relevés phytosociologiques n'ont mis au jour aucune végétation de zone humide sur le site de projet. Seul un corridor diffus d'espèces hygrophiles a été observé, de part et d'autre du ru d'Andy, limité à la partie basse du talus/berge quand elle n'est pas maçonnée et en particulier au sud de la route de Moisenay.

Les sondages pédologiques ont mis à jour une petite zone humide, d'une surface estimée de 350 m² au croisement du ru d'Andy et de la route de Moisenay, en dehors du site de projet. Cette zone humide est potentiellement un artefact lié au tassement du sol par le passage des engins agricoles et amplifié par la proximité du ru.

2.3 Contexte architectural, paysager et urbain

2.3.1 Contexte de la commune de Crisenoy

Crisenoy est situé à 12 km de la ville de Sénart et à 7 km de Melun. La commune est desservie par la RN36, qui elle-même est desservie par l'A5 par un échangeur.

Entre 1982 et 2012, ce sont plus de 28 ha de terres agricoles qui ont changé d'affectation. Ces changements concernent principalement (25 ha) la réalisation d'infrastructures de transport (ligne LGV, autoroute A5) et le développement de l'habitat individuel (3 ha).

2.3.2 Contexte urbain, paysager et architectural

Crisenoy est une commune rurale située aux portes de deux grandes villes (Melun et Sénart). Elle est composée d'un bourg principal, de lieux-dits (grandes fermes) et d'un hameau, concentrés autour du village de Crisenoy formant ainsi des satellites.

La grande majorité des habitants vivent dans le bourg de Crisenoy même. Le reste des habitants se répartissent dans une demi-douzaine d'écarts (lieux-dits), dont les plus peuplés sont les hameaux des Bordes et de Sусy-sous-Yèbles. Les trois autres lieux-dits concernent : la ferme de Genouilly avec une pépinière, le domaine de Champigny avec une salle de réception pour mariage, et le gîte de Ver Saint-Père composé de chambres d'hôtes.

Quelques éléments architecturaux emblématiques sont présents au cœur du village de Crisenoy. Le bâtiment de la mairie qui abritait autrefois l'école en pierre meulière. Cette roche sédimentaire, abondante dans le sol du Bassin parisien, est largement utilisée pour la construction de nombreux édifices publics.

De plus, l'intérêt architectural de l'église Saint Pierre réside en trois dalles funéraires représentant des chevaliers des XIIIe et XIVE siècles, armés de pied en cap.

✓ **Les monuments historiques à proximité**

La commune de Crisenoy ne recense aucun monument historique.

Le Château de Vaux-le-Vicomte est situé à environ 2,5 km au sud-ouest du site d'étude. Son implantation en contre-bas ainsi que la présence du boisement, dense semblent empêcher toute covisibilité avec le site d'étude.

Le Château de Blandy est situé à environ 4 km au sud-est du site d'étude. Des covisibilités lointaines existent compte tenu de la topographie : château situé sur un léger relief. Cependant, les espaces boisés denses qui entourent la ville de Blandy masquent en partie le château et seules des covisibilités avec les parties les plus hautes du château existent.



**Etablissement
Etablissement
pénitentiaire**

Distance : 3,75 km

**Château de
Blandy**

**Château de
Vaux-le-Vicomte**

Distance : 2,5 km

**Etablissement
pénitentiaire**

Coupe entre le site d'étude et les monuments historiques proches (Source : Egis)

✓ **Les infrastructures**

La LGV Sud-Est (Paris -Lyon) traverse l'ouest de la commune de Crisenoy du nord au sud. Elle franchit l'A5, passe en remblais et surplombe les champs alentours. La LGV est accompagnée d'un cordon végétal (plus ou moins épais) et de modelés paysagers qui masquent les vues vers le sud-ouest du site.



Vue depuis la sortie 15 Saint Germain Laxis, au niveau de l'entrecroisement avec l'ouvrage de la LGV. La vue donne sur les talus végétalisés de la LGV et son ouvrage. (Source : Google Maps)

Les infrastructures routières (réseau local) : la commune de Crisenoy est traversée par la RN36 du nord-est au sud-ouest, par la RD130 du nord-ouest au sud-est. La RD57 traverse le sud de la commune d'est en ouest.

L'A5 sur la commune de Crisenoy

Au sud de Crisenoy, la LGV est jumelée avec l'autoroute A5 sur 60 km. L'A5, créée dans les années 2000, a fortement participé à façonner le territoire.

L'A5 traverse l'extrémité sud de la commune de Crisenoy sur 900 m.

Située à proximité immédiate du site d'étude, l'A5 traverse une zone agricole. L'infrastructure est en contact direct avec les parcelles de grandes cultures, dont celle du site d'étude. Les vues depuis l'A5 sont souvent lointaines et offrent des points de vue dégagés sur le territoire. Par sa légère position en remblai, l'infrastructure est perceptible depuis le territoire environnant.



Vue depuis l'A5, au niveau de la sortie de secours de l'autoroute du chemin agricole de Crisenoy. La vue est en direction du site d'étude. Les vues vers le paysage agricole sont lointaines. (Source : Google Maps)

Les habitations les plus proches (hameau des Bordes) ont un recul d'environ 700 m par rapport à la section courante de l'A5. Le hameau est peu perceptible depuis l'autoroute.



Vue depuis l'A5, au niveau de l'entrecroisement avec l'ouvrage de la LGV. Les vues sont en direction du site d'étude et du hameau de Bordes. La vue donne également sur la ripisylve du Ru d'Andy au second plan. (Source : Google Maps)

✓ **Le tissu urbain**

Le hameau des Bordes se situe à environ 450 m au nord de l'emplacement du futur établissement pénitentiaire. Le hameau est composé de bâtis anciens et de bâtiments plus modernes (pavillons). On y retrouve principalement des habitations.

Le village de Crisenoy, situé à 1 km au nord-est du site d'étude, est également composé de bâtis anciens et de bâtiments plus modernes, et d'équipements tels que l'hôtel de ville et l'église, le cimetière et quelques commerces de proximités.



Entrée est du hameau des Bordes (Source : Google Maps)



Centre pavillonnaire de Crisenoy (Source : Google Maps)

✓ **La zone agricole**

Les différentes entités urbaines décrites précédemment sont entourées par une zone agricole.

Cette zone agricole est caractérisée par la présence d'un plateau cultivé avec de vastes étendues de cultures. Sur le plateau se côtoient des éléments "traditionnels" du paysage comme les clochers, les châteaux, les fermes fortifiées, les alignements d'arbres le long des routes, et d'autres éléments incarnant la modernité comme les pylônes des lignes à haute tension, les puits de pétrole, la ligne à grande vitesse... De plus, un site de stockage de déchets non dangereux, situé sur la commune de Fouju, au sud-est du site d'étude, est perceptible depuis celui-ci.

Les routes et les chemins, surtout s'ils sont bordés d'arbres, offrent la possibilité de s'immerger dans ce paysage fondé sur les tensions entre l'étendue nue et continue de l'openfield et les îlots des fermes, des villages ou des bosquets.



Paysage agricole autour de Crisenoy (Source : Egis, avril 2019)

Le paysage est constitué d'un plateau cultivé avec de vastes étendues de cultures où se côtoient des éléments « traditionnels » (clochers, fermes fortifiées, bourgs, ...) et d'autres éléments incarnant la « modernité » (pylônes à haute tension, ligne à grande vitesse, autoroute, ...).

L'A5, à proximité immédiate du site, marque fortement le paysage. Elle est en contact direct avec les parcelles de grandes cultures, dont celles du site d'étude. Les vues depuis l'A5 sont souvent lointaines et offrent des points de vue dégagés sur le territoire. Par sa légère position en remblai, l'infrastructure est perceptible depuis le territoire environnant.

Du fait du relief plat, l'autoroute A5 n'est pas visible depuis le hameau des Bordes même si depuis l'autoroute les vues sont possibles sur quelques habitations.

La LGV longe l'autoroute en remblai et crée une coupure visuelle dans le paysage. Elle franchit l'A5 (en pont rail) au droit du Ru d'Andy.

La construction d'un établissement pénitentiaire peut avoir un impact paysager fort, depuis les infrastructures (A5 et LGV) du fait de leur proximité et leur position par rapport au terrain naturel (léger déblai à grand remblai).

2.4 Les documents d'urbanisme

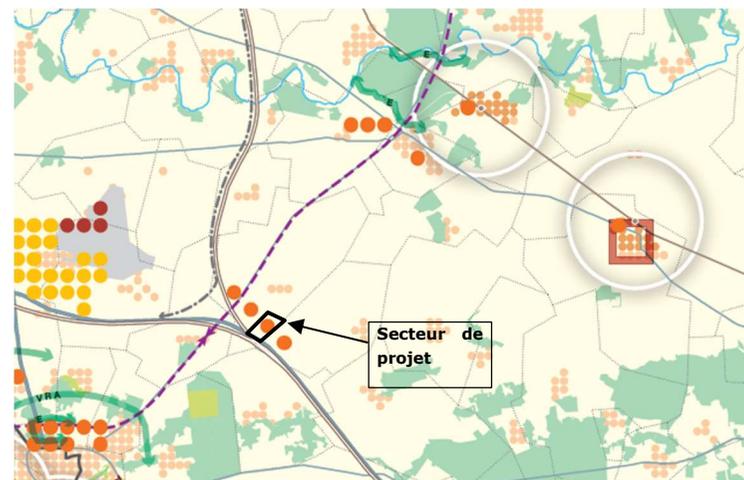
2.4.1 Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

La Région Ile-de-France dispose actuellement d'un Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France (SDRIF), approuvé le 27 décembre 2013.

À noter que la Région a voté le 17 novembre 2021 la mise en révision du Schéma directeur régional Île-de-France (SDRIF) actuel, en vue d'élaborer un SDRIF-Environnemental (SDRIF-E).

Comme le prévoit l'article L.141-1 du code de l'urbanisme, « ce schéma détermine notamment la destination générale des différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques ».

Ainsi, le SDRIF organise l'espace francilien en déterminant notamment les vocations du foncier du territoire jusqu'en 2030.



Polariser et équilibrer

Les espaces urbanisés

-  Espace urbanisé à optimiser
-  Quartier à densifier à proximité d'une gare
-  Secteur à fort potentiel de densification

Les nouveaux espaces d'urbanisation

-  Secteur d'urbanisation préférentielle
-  Secteur d'urbanisation conditionnelle
-  Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares

Extrait de la carte de destination générale du SDRIF

Le projet de construction d'établissement pénitentiaire :

- est situé dans secteur présentant un potentiel foncier préférentiel identifié au SDRIF ;
- sera conçu de manière à optimiser l'espace nécessaire ;
- comprend dans son périmètre l'emprise liée à une canalisation de transport de gaz naturel ;
- fera l'objet d'un travail qualitatif sur son intégration environnementale et paysagère.

2.4.2 Le PLU de Crisenoy

Le PLU de la commune de Crisenoy (approuvé en 2017 et dernière modification en mars 2023), définit les objectifs suivants relatifs à la prise en compte des éléments de contraintes et des déplacements. Il s'agit de :

- prendre en compte les contraintes en termes de déplacements et de sécurité routière (encadrer et limiter le développement de certains secteurs, ...) ;
- privilégier le développement des liaisons douces à l'échelle de la commune ;
- valoriser les entrées du bourg ;
- intégrer la sécurisation des liaisons entre voirie communale et RN36.

Les objectifs et principes concernant le paysage et inscrits au PADD suivant, concernent le projet :

- Garantir la préservation des terres agricoles [...] en apportant des éléments de protection au travers d'un zonage et d'un règlement adaptés.
- Protéger et valoriser les continuités écologiques (Ru d'Andy, espaces en eau, bosquets agricoles, ...) par le maintien de leurs caractéristiques au travers des dispositions graphiques et réglementaires du document d'urbanisme.
- Intégrer les principes d'une intégration paysagère des nouvelles constructions et des nouveaux secteurs d'urbanisation future :
- Respecter un principe de consommation restreinte du foncier, en s'appuyant sur les principes définis par le SDRIF.

Crisenoy s'inscrit dans la région naturelle de la Brie Française caractérisée par un paysage de plateau ouvert largement dévolu aux terres agricoles, à la topographie plane.

Le plateau correspond pour l'essentiel à la couche de calcaire sannoisien, souvent silicifié en meulière et recouverte de limons fertiles, et va de 85 m à l'ouest à 255 m à l'est où il se termine par la côte d'Île-de-France.

✓ **Le règlement graphique**

Le règlement graphique du PLU de Crisenoy est composé de deux cartes à l'échelle 1/6 000e (Pièce 4-1) et d'une carte à l'échelle 1/2 000e (Pièce 4-2).

Le périmètre du projet n'apparaît que sur la Pièce 4-1 du PLU.

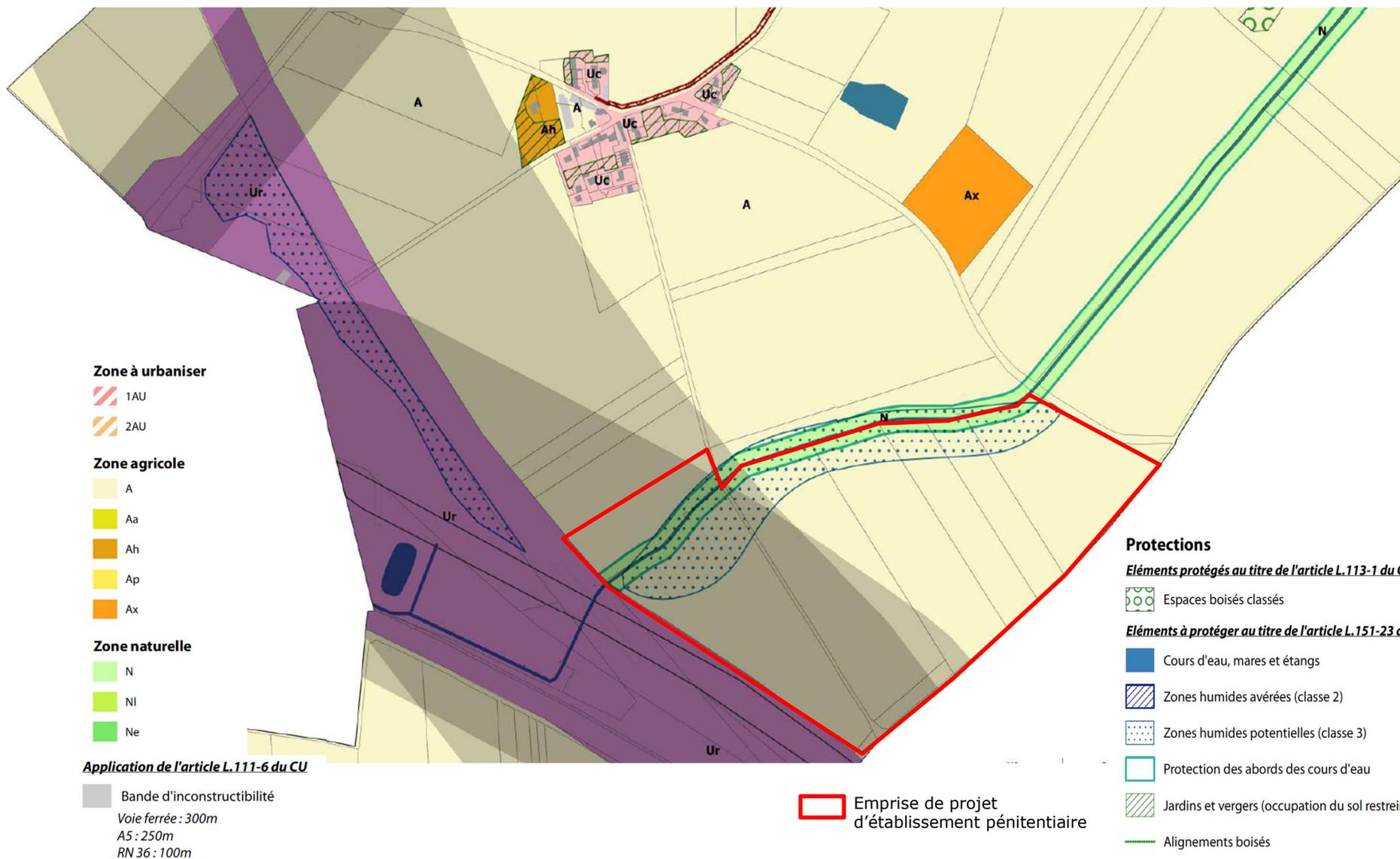
✓ **Le zonage**

L'emprise du projet est majoritairement classée en zone A, et pour partie en zone N, sur une largeur d'environ 50 m située le long du Ru d'Andy.

La zone A correspond aux espaces agricoles de la commune. Elle est principalement destinée à accueillir les constructions nécessaires à l'activité agricole, y compris les installations classées au titre de la protection de l'environnement quand il s'agit d'installations liées à ces activités.

La zone N, renseignée en « Espaces à dominante humide » sur le règlement graphique, correspond à des espaces naturels à préserver ou à certains types spécifiques d'occupation des sols (station d'épuration, équipements communaux de sport).

Par ailleurs, le règlement graphique renseigne également un zonage de « zone humide potentielle » le long du Ru d'Andy au titre de l'article L.151-23 du CU.



Extrait du règlement graphique du PLU de Crisenoy (2023)

2.5 La sécurité

2.5.1 Accessibilité du centre pénitentiaire

✓ Réseau routier

Le site est longé au sud par l'A5. La sortie n°15 St-Germain-Laxis permet un accès direct à la RN36 puis à la RD57 en traversant le hameau de Bordes.

La RD57 dessert le site par le nord et la RD130A dessert le bourg de Crisenoy.

Les RD57, RD130A et l'A5 sont situées à proximité du site. Ces axes offrent une desserte aisée et accessible du site d'étude depuis et vers l'extérieur (voir plan ci-après).

✓ La fréquentation de l'A5

L'A5 est une voie rapide à 2x2 et 2x3 voies sur certains tronçons, limitée à 130 km/h. Elle fait 240 km de long.

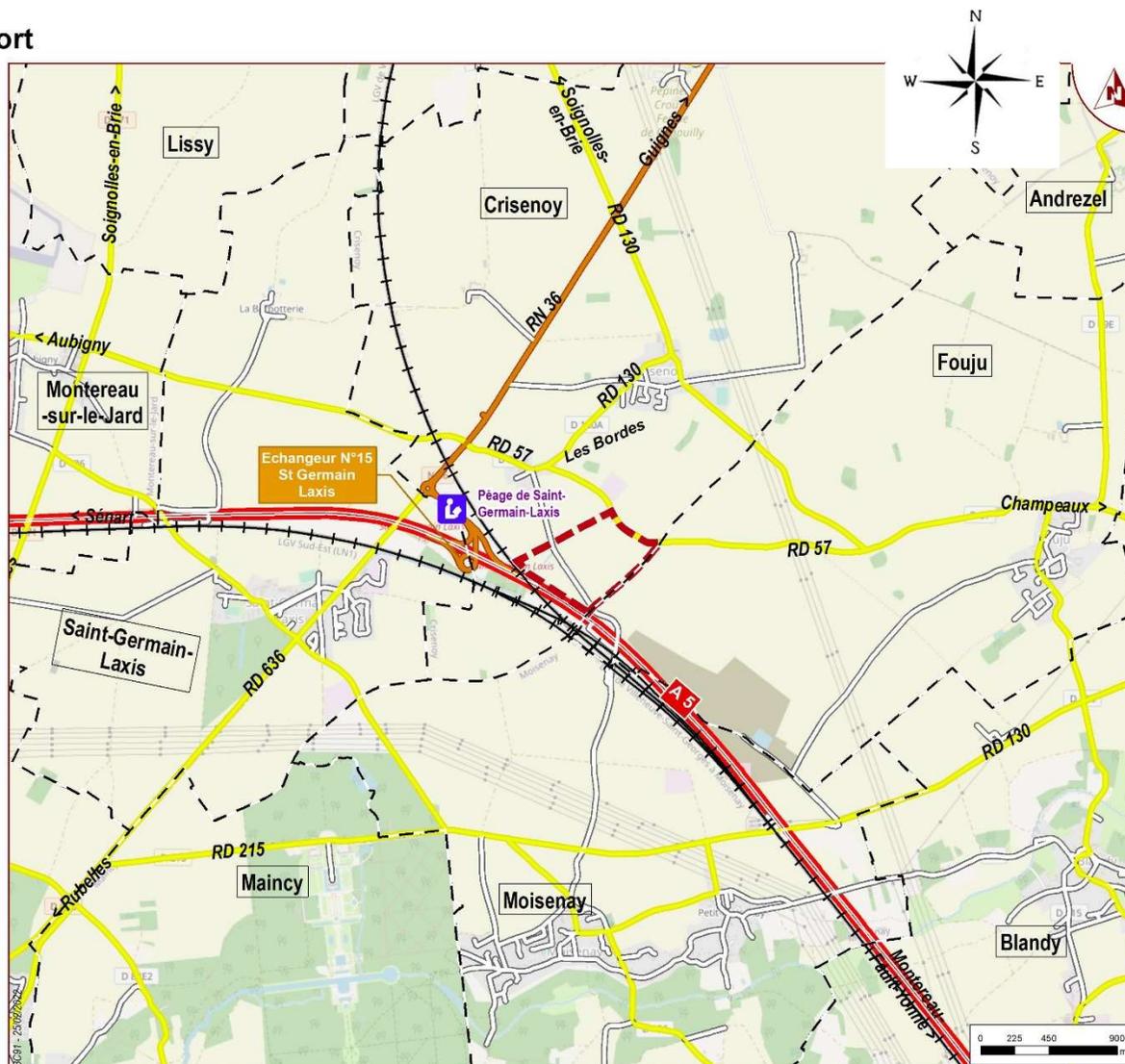
Mise à part la section gratuite entre la Francilienne et Melun (A105) dont le trafic varie entre 40 000 et 70 000 véhicules par jour, aucune section de l'A5 n'a un trafic supérieur à 25 000 véhicules par jour. En 2015, la section entre A105 - Saint-Germain-Laxis [15] avait un trafic moyen de 30 000 véhicules par jour (source : APRR et SarAtlas).

Infrastructures de transport

-  Périmètre du site d'étude
-  Limite de commune
-  Voie ferrée
-  Gare de péage
-  Autoroute
-  Route nationale
-  Route départementale
-  Autre route



Fond de plan : ESRI
Sources : APIJ - IGN



✓ **Desserte en transport en commun**

Le site d'étude est desservi par **quatre lignes de bus**, plus ou moins éloignées :

- la ligne Transdev 37A et 37B (arrêt « Genouilly » , « École » , « Les Bordes ») avec quatre bus le matin et deux bus le soir en semaine.
- la ligne Transdev 37C (arrêt « Suscy sous Yèbles » , « École » , « Les Bordes ») avec quatre bus le matin et deux bus le soir en semaine.
- la ligne Transdev Express 1 (arrêt « École ») avec un bus le matin et un bus le soir en semaine.

Par ailleurs, le regroupement pédagogique intercommunal (RPI) met à disposition un bus scolaire pour transporter les enfants entre Crisenoy et Champdeuil.

L'arrêt de bus « Les Bordes » est situé à environ 500 m au nord du futur établissement pénitentiaire.

✓ **Réseau ferré**

Le réseau ferré desservant Paris est accessible en voiture à moins de 15 minutes depuis Crisenoy. Le RER D est accessible à Melun, à 7 km au sud-ouest du site d'étude.

La ligne LGV sud-est qui relie Paris à Lyon passe à Crisenoy.

Transports en commun

 Périmètre du site d'étude

 Limite de commune

 Ligne 37

 Ligne 1

Réseau de bus

Arrêt de bus

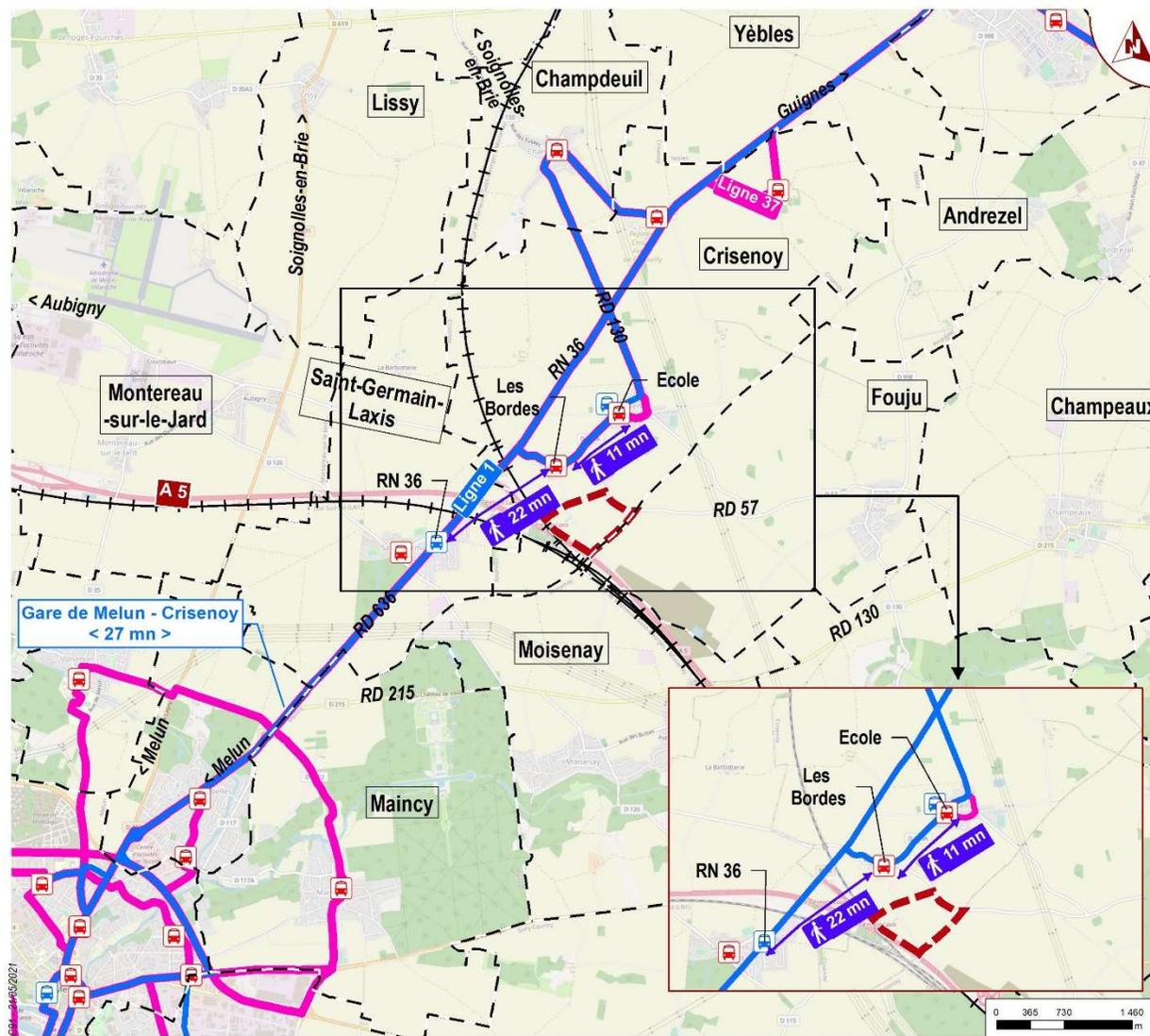
 Bus 1

 Bus 37

 Temps à pied entre les arrêts et le site



Fond de plan : ESRI
Sources : RATP / Transdev



2.5.2 Sécurité aux abords du site

La RN36 est une voie express à 2x2 voies, limitée à 80 km/h. Aucune circulation piétonne ni cyclable n'est aménagée le long de cette voie.

Quant à la RD57 c'est une route à 2x1 voie. Elle est limitée à 80 km/h à l'exception des secteurs en agglomération (Les Bordes, Crisenoy) où elle est limitée à 50 km/h. Des trottoirs sont aménagés pour les piétons uniquement dans le hameau des Bordes et autres secteurs urbains de Crisenoy.

Aux abords du site, il n'existe donc pas de trottoir ou piste cyclable aménagés. Cependant, le site est desservi :

- depuis le hameau des Bordes par le chemin de Moisenay (allant vers Moisenay) ;
- depuis le bourg de Crisenoy par le chemin agricole, qui longe le site au sud-est, qui se prolonge au sud de l'autoroute en direction du château de Vaux-le-Vicomte.

Ces chemins peuvent être utilisés par les piétons et les cyclistes hors circulation.

2.5.3 Les lignes électriques

Une ligne électrique aérienne est localisée le long de la RD57.

Cette servitude impose aux propriétaires de réserver un droit de libre passage et l'accès aux agents de l'entreprise pour la pose, l'entretien et la surveillance des installations. L'entreprise exploitante doit être prévenue au moins un mois à l'avance de tous travaux effectués sur les terrains grevés de cette servitude par lettre recommandée.

Cette servitude ne traverse pas le site d'étude.

2.5.4 Les réseaux d'hydrocarbure et de gaz

Le site d'étude est concerné par la présence d'une canalisation de transport d'hydrocarbures gérée par la société SFDM (société française Donges-Metz), DN 300, à l'extrémité nord-ouest. Cette canalisation est soumise à l'arrêté préfectoral n°16-DCSE SERV 125 instituant des servitudes d'utilité publique prenant en compte la maîtrise des risques autour des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques sur la commune de Crisenoy.

Le site d'étude est concerné par la présence de la canalisation de transport de gaz haute pression gérée par GRT Gaz. Cette canalisation est soumise à l'arrêté préfectoral n°16-DCSE SERV 125 instituant des servitudes d'utilité publique prenant en compte la maîtrise des risques autour des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques sur la commune de Crisenoy.

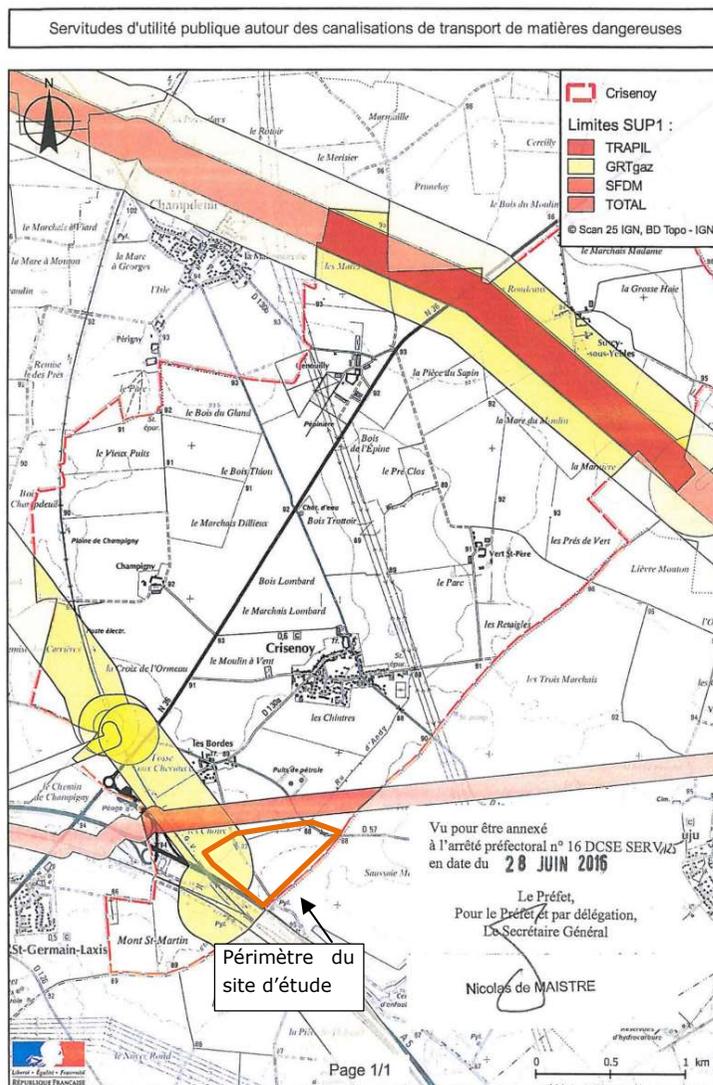
Trois périmètres à l'intérieur desquels s'appliquent les dispositions en matière de maîtrise de l'urbanisation pour les canalisations de gaz et d'hydrocarbures, sont définis :

- Périmètre SUP1 : ce périmètre correspond à la zone d'effets létaux (PEL) du phénomène dangereux de référence majorant au sens de l'article R. 555-10-1 du code de l'environnement.
- Périmètre SUP2 : ce périmètre correspond à la zone d'effets létaux (PEL) du phénomène dangereux de référence réduit.
- Périmètre SUP3 : il correspond à la zone d'effets létaux significatifs (ELS) du phénomène dangereux de référence réduit.

A noter que les bâtiments à l'intérieur de l'enceinte pénitentiaire ne sont pas classés ERP (Circulaire de la DAP n° 700020 du 12 janvier 2007 relative à l'application de l'arrêté du 18 juillet 2006 portant approbation des règles de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements pénitentiaires et fixant les modalités de leur contrôle). Seuls les bâtiments visiteurs sont classés ERP et seront implantés en dehors des servitudes SUP 1, 2 et 3.

La présence de ces canalisations faisant l'objet des servitudes I3 et I1, elle devra être prise en compte dans l'aménagement de l'établissement pénitentiaire. Le projet d'aménagement de l'établissement pénitentiaire respectera les distances en mètres d'inconstructibilité de part et d'autre des canalisations (SUP 2 et 3) et dans le périmètre de la SUP1, aucun bâtiments classés ERP n'y sera implanté.

Le projet est compatible avec les servitudes.



Extrait du PLU autour des servitudes d'utilité publique des TMD (Source : PLU de Crisenoy)

2.5.5 Le réseau de télécommunication

Le réseau de télécommunication, Orange, est présent le long du chemin de Moisenay qui traverse le site d'étude par le biais d'un réseau souterrain.

2.5.6 Les captages d'alimentation en eau potable

Le captage le plus proche est le captage AEP de Fouju. Cette servitude a pour effet de limiter l'utilisation des sols au sein des périmètres de protection.

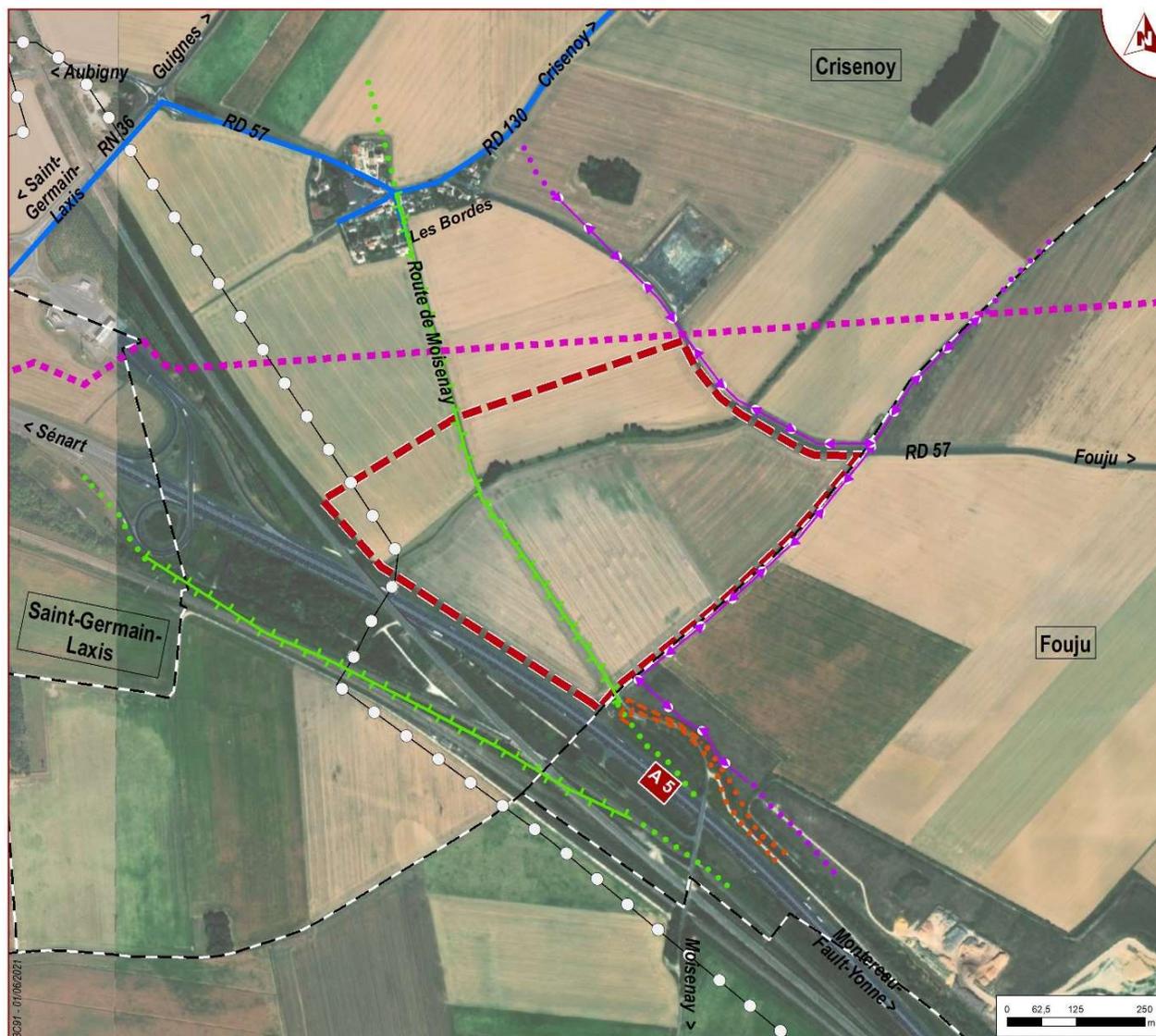
Le site de projet n'est pas concerné par cette servitude.

Réseaux

-  Périmètre du site d'étude
-  Limite de commune
-  Réseau eau potable
- Réseau télécom**
-  Conduite enrobée
- Réseau électrique**
-  Aérien
-  Souterrain
- Réseau de transport**
-  Hydrocarbures
-  Gaz



Fond de plan : ESRI
Sources : PLU, ENEDIS, ORANGE, GRDF, GRT



2.6 Les nuisances

Les éléments présentés ci-dessous sont un résumé de l'étude acoustique réalisée par AcoustTB. Pour plus de détails, se référer à cette dernière.

2.6.1 Les nuisances sonores

2.6.1.1 Notion d'acoustique

Le bruit est dû à une variation de la pression régnant dans l'atmosphère ; il peut être caractérisé par sa fréquence (grave, médium, aiguë) exprimée en Hertz (Hz) et par son amplitude (ou niveau de pression acoustique) exprimée en décibel (dB).

Les différentes composantes du bruit

- ✓ Le bruit ambiant : il s'agit du bruit total existant dans une situation donnée, pendant un intervalle de temps donné. Il est composé des bruits émis par toutes les sources proches ou éloignées.
- ✓ Le bruit particulier : c'est une composante du bruit ambiant qui peut être identifiée spécifiquement par des analyses acoustiques (analyse fréquentielle, spatiale, étude de corrélation...) et peut être attribuée à une source d'origine particulière.

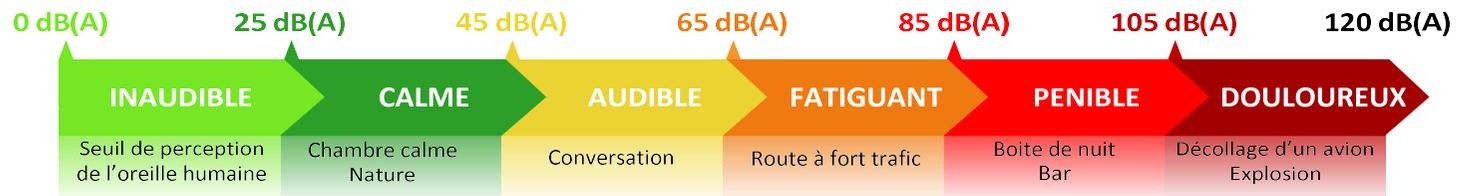
- ✓ Le bruit résiduel : c'est la composante du bruit ambiant lorsqu'un ou plusieurs bruits particuliers sont supprimés.
- ✓ L'émergence : elle correspond à la différence entre le niveau de bruit ambiant, comportant le bruit particulier en cause, et le niveau de bruit résiduel.

L'oreille humaine a une sensibilité très élevée, puisque le rapport entre un son juste audible ($2 \cdot 10^{-5}$ Pascal), et un son douloureux (20 Pascal) est de l'ordre de 1 000 000.

L'échelle usuelle pour mesurer le bruit est une échelle logarithmique et l'on parle de niveaux de bruit exprimés en décibels A (dB(A)) où A est un filtre caractéristique des particularités fréquentielles de l'oreille.

Arithmétique particulière :

- ✓ Le doublement de l'intensité sonore, due par exemple à un doublement du trafic, se traduit par une augmentation de 3 dB(A) du niveau de bruit : $60 \text{ dB(A)} + 60 \text{ dB(A)} = 63 \text{ dB(A)}$



- ✓ Si deux niveaux de bruit sont émis simultanément par deux sources sonores, et si le premier est supérieur au second d'au moins 10 dB(A), le niveau sonore résultant est égal au plus grand des deux. Le bruit le plus faible est alors masqué par le plus fort : $60 \text{ dB(A)} + 70 \text{ dB(A)} = 70 \text{ dB(A)}$

De manière expérimentale, il a été montré que la sensation de doublement du niveau sonore (deux fois plus de bruit) est obtenue pour un accroissement de 10 dB(A) du niveau sonore initial.

2.6.1.2 Méthodologie

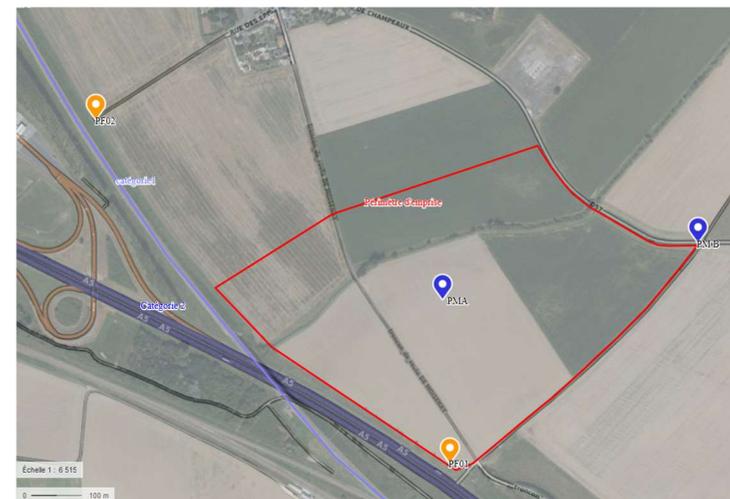
La campagne de mesures de bruit réalisée du 28 février au 03 mars 2022 sur la commune de Crisenoy est composée de deux mesures de 72 heures (nommées PF1 et PF2) et de 2 mesures de 1 heure (nommées PM1 et PM2).

Le PF1 permet de caractériser les niveaux sonores en limite sud, aux abords de l'autoroute A5. Le PF2 permet de caractériser les niveaux sonores à l'ouest du site, à proximité de la ligne ferroviaire à grande vitesse. Les PM1 et PM2 permettent de caractériser les niveaux sonores respectivement à l'ouest du site d'étude, ainsi qu'en son centre.

Les mesures du niveau de pression acoustique permettent de connaître les niveaux sonores sur les périodes réglementaires diurnes (6 h - 22 h pour les infrastructures de transport terrestre, 7 h - 22h pour les bruits de voisinage) et nocturnes (22 h - 6 h pour les infrastructures de transport terrestre, 22h - 7 h pour les bruits de voisinage)..

La méthode de mesure des bruits de l'environnement suit la norme NF S31-010 intitulée « Caractérisation et mesurage des bruits de l'environnement - Méthodes particulières de mesurage » de décembre 1996.

Le plan de la page suivante permet la localisation des quatre points de mesure réalisés aux abords du site de projet.



2.6.1.3 Analyse de résultats de mesures

2.6.1.3.1 Infrastructures routières et ferroviaires

Les niveaux sonores mesurés aux points fixes pendant 72 h, sont de l'ordre de :

- ✓ Pour la période diurne (6 h - 22 h) :
 - 67,5 dB(A) pour le point PF1,
 - 56,0 dB(A) pour le point PF2.

- ✓ Pour la période nocturne (22 h – 6 h) :
 - 62,0 dB(A) pour le point PF1,
 - 45,5 dB(A) pour le point PF2.

Au PM1, le niveau sonore mesuré pendant 1 h est de l'ordre de 51 dB(A). Quant au PM2, le niveau sonore mesuré sur 1 heure est de l'ordre de 60 dB(A).

Ces résultats de mesure vont permettre de valider le modèle numérique, destiné à calculer les niveaux sonores sur l'ensemble du périmètre du projet et en façade des futurs bâtiments.

2.6.1.3.2 Bruit dans l'environnement

Les niveaux sonores mesurés aux points fixes pendant 72 h, sont de l'ordre de :

Pour la période diurne (7 h – 22 h) :

- ✓ Pour le point PF1 :
 - LAeq = 67,5 dB(A),
 - L90 = 56,5 dB(A),
- ✓ Pour le point PF2 :
 - LAeq = 56,0 dB(A),
 - L90 = 38,5 dB(A).

Pour la période nocturne (22 h – 7 h) :

- ✓ Pour le point PF1 :
 - LAeq = 62,0 dB(A),
 - L90 = 43,5 dB(A),
- ✓ Pour le point PF02 :
 - LAeq = 47,5 dB(A),

- L90 = 35,5 dB(A).

Pour rappel, le LAeq correspond au niveau sonore mesuré sur une période donnée. L'indice L90 est un indice fractile correspondant au niveau sonore dépassé pendant 90% du temps de mesure. Le L90 permet ainsi de s'affranchir d'évènements courts et porteurs d'énergie acoustique élevée.

Étant donné les écarts importants entre les indices LAeq et L90, le niveau résiduel de référence pour le présent projet sera basé sur l'indice statistique L90.

Les valeurs par bande d'octave du niveau résiduel retenu sont présentées dans le tableau suivant :

Période	Niveau sonore résiduel [dB] par bande d'octave [Hz]					
	125	250	500	1000	2000	4000
Diurne	43,5	34,5	32,0	34,0	26,5	12,5
Nocturne	36,5	29,5	32,0	32,0	21,0	10,5

Les valeurs du niveau résiduel global retenu pour ce projet sont présentées dans le tableau suivant :

Période	Niveau résiduel sonore global [dB(A)]
Diurne	37,5
Nocturne	34,5

2.6.1.4 Analyse de l'impact acoustique des infrastructures de transport aux abords du site grâce au classement des voies

2.6.1.4.1 Infrastructures concernées par le classement sonore des voies

L'arrêté préfectoral du 19 avril 1999, relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestre en Seine-et-Marne, mentionne deux infrastructures classées à proximité du périmètre du projet d'établissement pénitentiaire :

- la ligne LGV Villeneuve-Saint-Georges – Bifurcation de Moisenay, N° 752100 : classée en catégorie 1 située à 80 m au sud-ouest du périmètre d'étude ;
- l'autoroute A5 : classée en catégorie 2 située à 30 m au sud-ouest du périmètre d'étude.

L'arrêté du 23 juillet 2013, modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation, précise la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure en fonction de la catégorie :

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence Laeq(6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence Laeq(22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	L > 81	L > 76	d = 300 m
2	76 < L < 81	71 < L < 76	d = 250 m
3	70 < L < 76	65 < L < 71	d = 100 m
4	65 < L < 70	60 < L < 65	d = 30 m
5	60 < L < 65	55 < L < 60	d = 10 m

Catégories de classement sonore

Le périmètre du projet est situé dans les zones affectées par le bruit de la LGV et de l'autoroute.

2.6.1.4.2 Autres infrastructures situées à proximité du site de projet

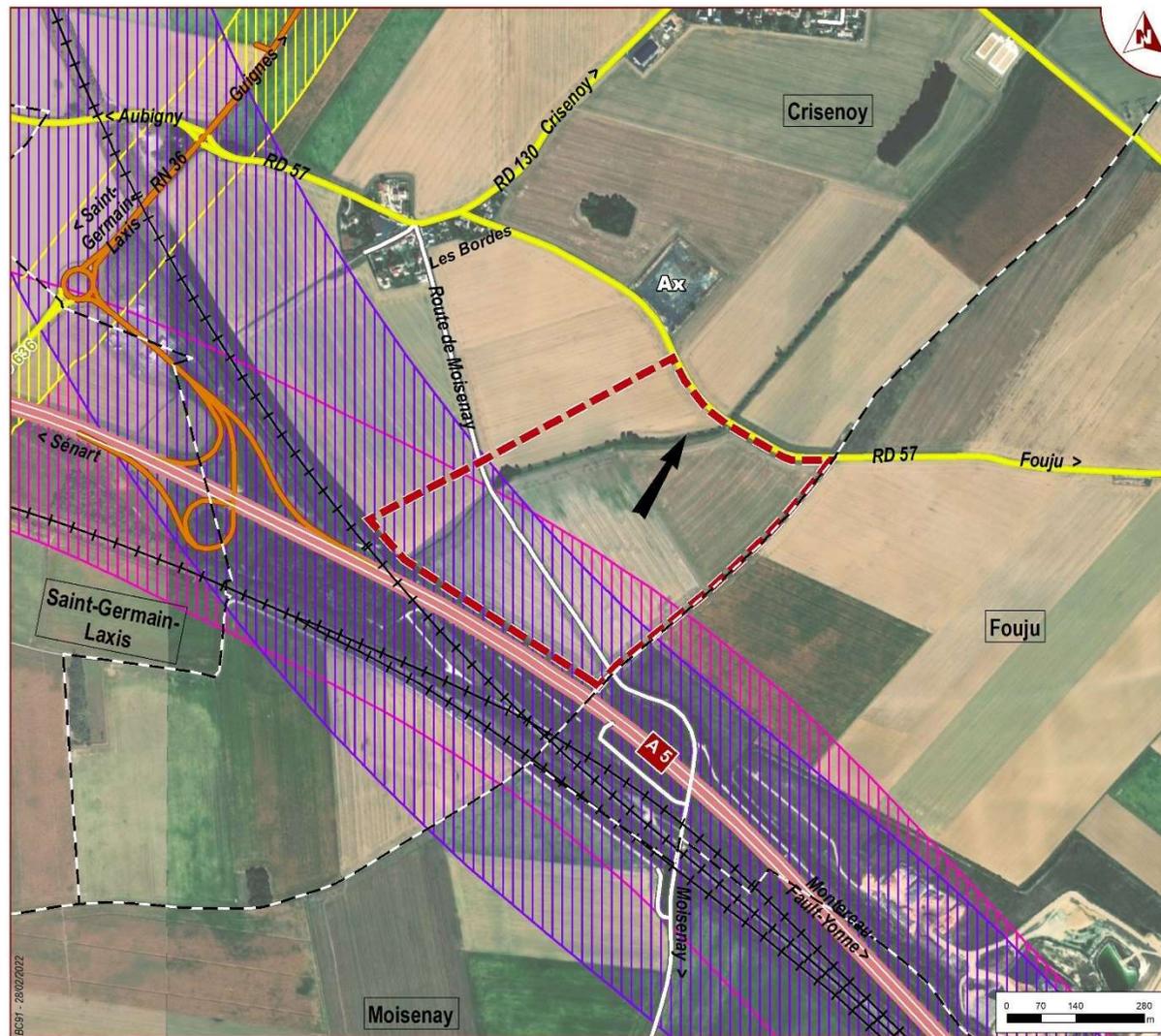
Bien que le périmètre du projet soit situé à moins de 5 km de l'aérodrome de Melun-Villaroche, celui-ci demeure hors plan d'exposition au bruit (PEB). Son impact acoustique n'est donc pas à prendre en compte.

Zone d'exposition au bruit

-  Périmètre du site d'étude
-  Limite de commune
-  Voie ferrée
-  Autoroute
-  Route nationale
-  Route départementale
-  Autre route
- Classement sonore des infrastructures de transport**
-  Catégorie 1 : 300 m.
-  Catégorie 2 : 250 m.
-  Catégorie 3 : 100 m.
-  Sens des vents dominants



Fond de plan : ESRI
Sources : APIJ - PLU arrêté de Crisenoy



Emprise du bruit de la voie ferrée et de l'autoroute A5 sur le site

2.6.2 La pollution lumineuse

Une étude sur la pollution lumineuse a été réalisée pour le site de Crisenoy par BL évolution. Le présent chapitre est un résumé, pour plus de détails, se référer à cette dernière (annexe de l'évaluation environnementale).

2.6.2.1 Méthodologie

Pour établir un état initial de l'environnement nocturne, nous nous intéressons à la question des impacts sur la biodiversité et des impacts sur la santé humaine. Dans ce sens, l'analyse des enjeux s'appuie sur l'étude écologique générale établie pour le projet, ainsi que sur l'étude de l'habitat proche.

Au sein de cette première partie, une première définition des enjeux est établie pour rendre compte des potentiels impacts. Ces enjeux traitent dans un premier temps de la biodiversité puis de la santé et du bien-être humain.

Afin d'établir l'état initial, il est recherché l'identification des enjeux spatialisés des habitats, des zonages réglementaires et de mettre en avant les commentaires quant aux espèces à proximité du projet.

Concernant les enjeux humains, nous cherchons notamment à appréhender la présence d'habitations au sein de l'aire d'étude. Cette démarche est établie pour estimer l'enjeu de la pollution lumineuse sur la santé humaine qui implique notamment des nuisances sur la qualité de vie et le sommeil.

Pour cette étude, l'objectif est d'identifier les habitations qui sont présentes et qui seront potentiellement touchées. Dans ce sens, le traitement consiste à recouper les données carroyées de l'INSEE (Filosofi) qui localisent le nombre de

foyers et les bâtiments issus des données de l'IGN (BD TOPO Bâti). On notera que la BD topo bâti ne différencie pas les bâtiments par type (local commercial, ateliers industriels, maisons...), il s'agit donc d'une estimation.

2.6.2.2 Résultats du diagnostic

2.6.2.2.1 Obscurité et lumière

Le diagnostic a permis de mettre en avant la pollution lumineuse directe et indirecte sur le projet à l'état initial. Différents éléments sont à retenir :

- ✓ Le site s'inscrit dans une zone sans lumière directe qui pourrait avoir une influence sur le périmètre d'étude. Les seuls éclairages à proximité restent à une distance importante et n'ont donc aucune influence sur le projet.
- ✓ La pollution lumineuse indirecte reste cependant un enjeu. En effet, le territoire se situe à l'intérieur de l'imposant halo lumineux de l'agglomération parisienne. On notera notamment une influence importante de la ville de Melun. Les zones urbaines à proximité, comme le centre-bourg de Crisenoy, ou le hameau des Bordes, ont une influence qui reste faible sur ce halo lumineux.
- ✓ Le projet s'inscrit dans une obscurité qui reste de mauvaise qualité, mais qui s'améliore en direction de l'est, en s'éloignant du halo lumineux global de la région parisienne

2.6.2.2.2 Les enjeux écologiques

L'enjeu principal se situe au niveau du Ru d'Andy.

Celui-ci représente le principal habitat d'intérêt. Il est aussi identifié comme un corridor écologique de la sous-trame bleue et peut représenter un axe migratoire pertinent pour les chauves-souris.

Concernant la flore, les enjeux sont identifiés comme faibles.

Concernant la faune, les principaux enjeux s'orientent sur la présence d'oiseaux, de mammifères et des chauves-souris. Ces espèces peuvent être plus ou moins sensibles à la lumière. On notera une prépondérance d'enjeu pour la pollution lumineuse directe, qui peut affecter les oiseaux, les mammifères et les chauves-souris. Plus généralement, les enjeux de halos lumineux semblent être moins prégnant, notamment au vu de la qualité de l'obscurité du ciel mesurée à l'état initial.

2.6.2.2.3 Enjeux humains

Les premières habitations se situent à environ 450 mètres du projet d'établissement pénitentiaire. Ces habitations restent relativement éloignées pour représenter un enjeu important dans l'étude de la pollution lumineuse.

2.6.3 La pollution de l'air

Les émissions désignent les polluants ou les gaz à effet de serre directement rejetés dans l'atmosphère par les activités humaines (cheminées d'usine ou de logements, pots d'échappement, agriculture...) ou par des sources naturelles (volcans, ou composés émis par la végétation et les sols). Elles sont principalement exprimées en tonnes par an. Il est important de bien différencier la notion d'émissions, qui sont les rejets de polluants dans l'atmosphère, avec celle de concentrations, qui sont les niveaux respirés dans l'atmosphère.

La station Airparif de fond urbain de Melun, située à environ 7 km au sud-ouest, est la station de mesure la plus proche du site de projet. Elle est utilisée comme station de référence

pour étudier les conditions de pollution atmosphérique à l'échelle locale.

Les résultats de mesures de cette station ne laissent pas envisager de dépassement des valeurs réglementaires concernant les concentrations de « fond » de NO₂ et de PM₁₀ dans l'environnement du projet.

Les principales sources d'émissions polluantes sont :

✓ **Secteur du transport routier**

Selon les mesures menées par Airparif en 2018 (estimations faites en 2020) pour l'intercommunalité Brie des Rivières et Châteaux (dont la commune de Crisenoy fait partie), les principales émissions liées au trafic routier aux abords de la zone d'étude sont dues à la RN36 et à l'autoroute A5 qui longe le site au sud.

Le transport routier est très fortement émetteur de NO_x et de GES dans l'intercommunalité Brie des Rivières et Châteaux. 77% des émissions de NO_x proviennent du secteur du transport routier. Et 44% des émissions de GES proviennent du secteur du transport routier.

✓ **Secteur résidentiel/tertiaire**

Le projet est situé dans une zone relativement peu urbanisée. C'est pourquoi les émissions engendrées par le secteur résidentiel/tertiaire sont moins importantes dans l'intercommunalité Brie des Rivières et Châteaux, que d'autres secteurs d'émissions.

✓ **Transport aérien**

L'aérodrome de Melun-Villaroche contribue également à la pollution atmosphérique (notamment due aux émissions de

NO₂ et de particules PM₁₀) dans l'environnement du projet, sous l'influence des régimes de vent de nord.

✓ **Agriculture**

L'agriculture est fortement présente dans le secteur. C'est pourquoi les émissions engendrées par les polluants atmosphériques et gaz à effet de serre sont importants (NO_x, PM₁₀, PM_{2.5}, COVNM, NH₃, SO₂, GES) dans l'intercommunalité Brie des Rivières et Châteaux. Dans l'intercommunalité Brie des Rivières, 88% des émissions de NH₃ proviennent du secteur de l'agriculture. 44% des émissions de PM₁₀ proviennent également du secteur de l'agriculture.

✓ **Secteur industriel**

Aucun établissement à risque SEVESO n'est implanté sur les territoires de Fouju et Crisenoy. Néanmoins, il s'avère qu'il existe plusieurs installations classées pour la protection de l'environnement recensées sur ou à proximité immédiate de la zone d'étude.

- GEOPETROL « Saint Germain » : dépôt de liquides inflammables (Crisenoy) ;
- REP « Décharge de Fouju – Moisenay » : centre d'enfouissement des déchets, installation de Combustion (Fouju).

Le site d'enfouissement est exploité par la société REP (Routières de l'Est Parisien), filiale du groupe VEOLIA. Il accueille des déchets de classe II, c'est à dire les ordures ménagères et assimilées. La zone en cours d'exploitation est à plus de 200 m au sud de la zone d'étude.

L'inventaire national BASOL répertorie un site pollué à l'extrémité sud de la zone d'étude au niveau de la décharge de Fouju-Moisenay, sur le territoire communal de Fouju. Cette zone est incluse dans le périmètre actuellement

autorisé en Centre d'Enfouissement pour le stockage de déchets non dangereux. Cette nappe, non utilisée pour l'alimentation en eau potable, présentait des traces de pollution à l'aval hydrologique du site. Pour maintenir la pollution au niveau de la décharge, une paroi étanche d'isolation a été imposée par arrêté préfectoral du 16 septembre 1999. Cette paroi a été créée sur toute la périphérie du site (longueur 3,5 km) afin de confiner la pollution à l'intérieur de celle-ci et ainsi de protéger la nappe circulant autour de la décharge.

La concession d'hydrocarbures dite de Saint-Germain-Laxis a une superficie d'environ 20 km² et porte sur tout ou partie des communes de Blandy-les-Tours, Crisenoy, Fouju, Maincy, Moisenay et Saint-Germain-Laxis. Par décret du 2 février 2018, la concession de Saint-Germain-Laxis a été prolongée jusqu'au 28 septembre 2031 sur une surface inchangée, au profit de la société Geopetrol S.A.

Quatre plateformes sont présentes sur la concession, elles sont reliées entre elles par des canalisations enterrées :

- le centre de production de Blandy-les-tours avec 2 puits injecteurs d'eau ;
- la plateforme de Crisenoy avec 3 puits producteurs ;
- la plateforme de Moisenay avec 2 puits producteurs et 2 puits injecteurs ;
- la plateforme de Saint-Germain-Laxis avec 5 puits producteurs.

De toutes les plateformes présentes sur la concession, seuls 2 puits situés à Saint-Germain-Laxis sont en production.

La plateforme située sur Crisenoy est non exploitée pour des raisons économiques mais toujours susceptible de l'être. Cette plateforme n'est pas recensée en tant qu'ICPE. Les mesures de sécurité sont mises en place conformément aux règles et sont soumises au contrôle des services de l'État compétents.

La société GEOPETROL indique que la plateforme située sur Crisenoy n'est plus utilisée comme site de formation, et n'avoir aucun plan à moyen terme de remettre la plateforme ou la canalisation en activité.

2.7 Synthèse du diagnostic du site d'étude

Thématiques (selon les critères de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme)	Principaux enjeux du site
Qualité paysagère et environnementale du site	<ul style="list-style-type: none"> - Plaine ouverte agricole et plane - Vue lointaines depuis le territoire et depuis l'autoroute A5 - Présence du hameau des Bordes à proximité du futur établissement pénitentiaire - Enjeux écologiques globalement faibles à moyens - Végétation autour du Ru d'Andy à préserver - A ce jour, aucun habitat de zone humide n'a été recensé au niveau du Ru d'Andy. - Enjeux à venir sur le traitement des eaux pluviales
Contexte architectural, paysager et urbaine	<ul style="list-style-type: none"> - Structuration urbaine composée d'un centre bourg, de hameaux et de grandes fermes - L'autoroute A5 traverse en léger remblais le territoire agricole ouvert - Qualité architecturale identitaire : Bourg, hameau et grandes fermes
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> - Présence de canalisations de gaz et d'hydrocarbure dans la zone étude - Le site est desservi par plusieurs chemins pouvant être empruntés par des piétons et des cyclistes, depuis les Bordes et le bourg de Crisenoy. - Le site est proche de l'autoroute A5 et desservi par la RN36 et la RD57. La présente RD 57 traverse le hameau des Bordes. - La commune de Crisenoy est desservie par un réseau de bus scolaire. A ce jour le site n'est pas desservi par les transports en communs.
Nuisances	<ul style="list-style-type: none"> - Site soumis aux bruits des infrastructures routières liées à la présence de l'A5 et de la voie ferrée - Site soumis aux polluants atmosphériques et gaz à effet de serre principalement dus aux secteurs du transport routier et de l'agriculture. La qualité de l'air est compatible avec l'implantation du projet. - Présence de puits d'hydrocarbures à proximité du site, non exploités.

3 Enjeux de développement du site

3.1 Inscription du projet sur le site d'étude

D'une superficie d'environ 33 ha, le périmètre du site d'étude relatif au projet d'établissement pénitentiaire doit pouvoir inscrire en son sein un quadrilatère d'environ 15 à 20 ha environ pour contenir les bâtiments en enceinte. Le reste des espaces seront dédiés aux annexes, parkings, bassins de rétention, etc.

L'implantation d'un établissement pénitentiaire répond à un cahier des charges strict garantissant la sécurité du site.

Il doit, par ailleurs, se localiser à proximité d'une agglomération afin de bénéficier des services de santé et secours, forces de l'ordre et juridictions. Le site doit également être situé dans un bassin d'habitat offrant de bonnes possibilités de logement locatif pour les personnels de l'établissement ainsi que des équipements collectifs permettant leur installation dans de bonnes conditions.

Le réseau viaire et de transports en commun doit être suffisamment développé à proximité du site. Le cas échéant, l'extension de ces réseaux doit être possible.

Le scénario étudié a un accès direct et rapide depuis la RD57 qui se raccorde à la RN36 à l'ouest et à l'A5 via l'échangeur.

Le terrain est situé à proximité de certains réseaux (gaz, électricité, téléphone) et nécessitera le raccordement plus lointain aux réseaux d'eau potable notamment. La gestion des eaux usées est prévue in situ.

Le centre pénitentiaire sera implanté en respectant les servitudes accompagnant la canalisation de transport de gaz et celle d'hydrocarbures présentes sur site.

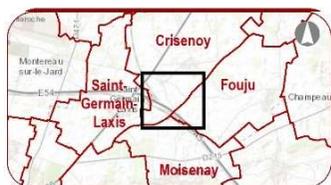
De plus, l'implantation choisie permettra d'éviter le Ru d'Andy et sa ripisylve.

Le chemin de Moisenay, interrompu par le projet, devra être dévié pour assurer sa continuité.

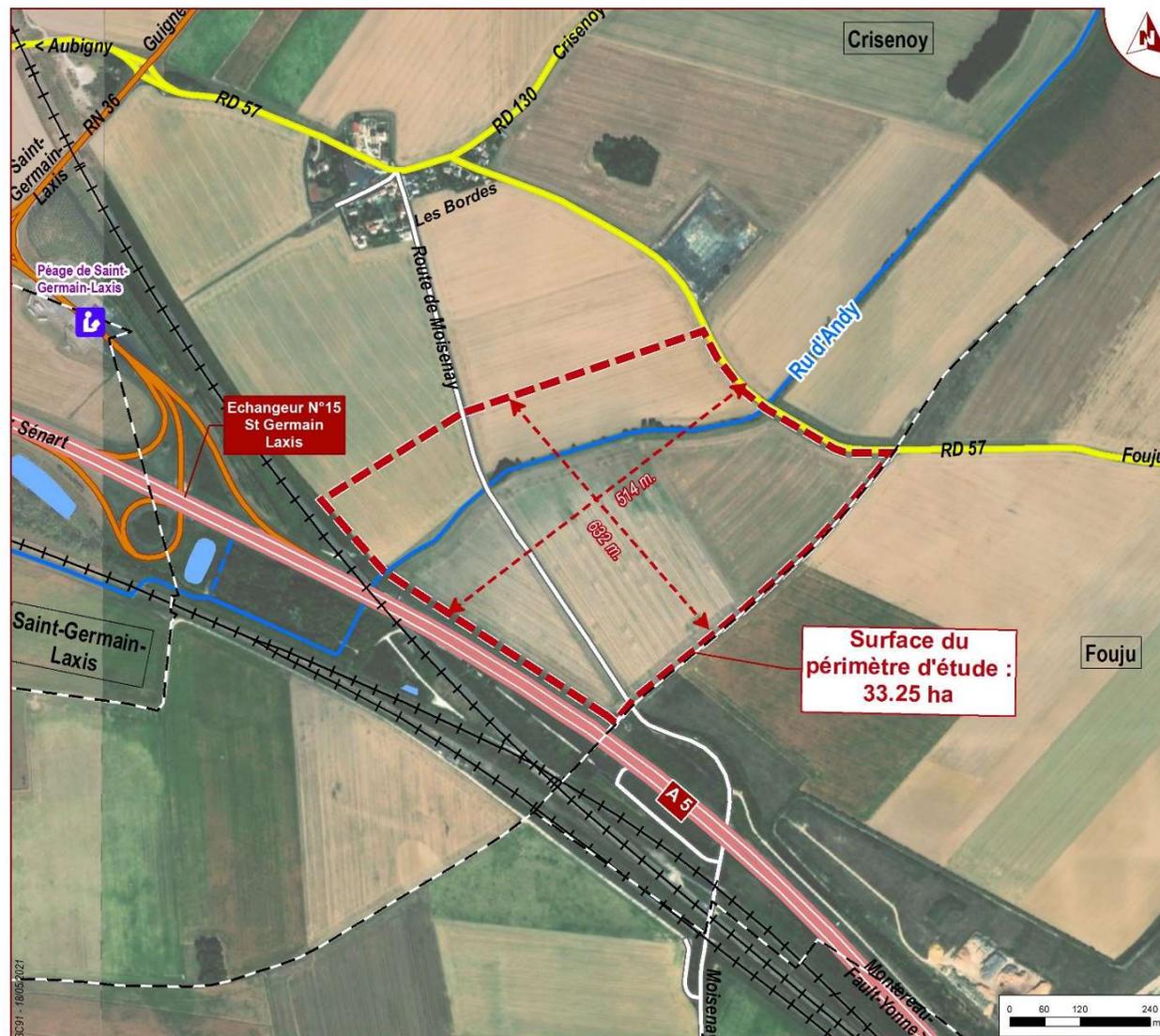
De plus, un projet routier prévoit la déviation de la RD57 à partir de la RN36 afin de contourner le hameau des Bordes.

Périmètre du site d'étude

-  Périmètre du site d'étude
-  Limite de commune
-  Voie ferrée
-  Autoroute
-  Route nationale
-  Route départementale
-  Autre route
-  Cours d'eau permanent
-  Cours d'eau temporaire
-  Plan d'eau
-  Gare de péage



Fond de plan : ESRI
Sources : APIJ - IGN



3.2 Description du projet

3.2.1 Capacité

L'implantation définitive de l'établissement pénitentiaire relèvera des études de conception-réalisation qui seront réalisées ultérieurement.

La géométrie type d'un établissement pénitentiaire de 1 000 places est représentée par un terrain de forme régulière permettant l'inscription d'un quadrilatère de 15 à 20 ha environ, soit environ 470 m x 470 m si c'est un carré, ou une autre forme régulière de même surface, en évitant des terrains excessivement étirés.

La superficie disponible sur le site de Crisenoy est suffisante pour accueillir un tel établissement pénitentiaire et ses bâtiments annexes.

L'enceinte de l'établissement pénitentiaire aura une superficie d'environ 15 ha et se compose d'un mur d'enceinte et de bâtiment de 18 m de hauteur maximum. L'intérieur de l'enceinte se compose de divers bâtiments et aménagements, dont les principaux sont les suivants :

- bâtiments dédiés au personnel pénitentiaire ;
- bâtiments d'hébergement ;
- locaux de formation générale, d'activités socioéducatives et des locaux médicaux ;
- locaux de service (cuisine, blanchisserie, ateliers d'entretien, chaufferie) ;
- ateliers de production et de formation professionnelle ;

- cours de promenade et installations sportives (dont un gymnase et des terrains sportifs).

3.2.2 Protection périmétrique

L'établissement pénitentiaire sera protégé par deux enceintes successives :

- une clôture grillagée ;
- un mur extérieur, celui-ci peut être épaissi et habité par des fonctions tout en respectant les objectifs de sûreté.

Les annexes hors enceinte comprennent :

- les locaux du personnel (dont le mess du personnel) d'une superficie de 1 000 m² ;
- l'accueil des familles, d'une superficie d'environ 300 m² ;
- un parking personnel d'une superficie de 11 000 m² ;
- un parking visiteurs d'une superficie de 6000 m².

Il est également prévu l'aménagement d'ouvrages d'assainissement tels que :

- un bassin de rétention des eaux pluviales d'une superficie d'environ 10 000 m² ;
- une station d'épuration pour le traitement des eaux usées d'une superficie d'environ 6 000 m².

3.2.3 Portes d'entrée et voies d'accès

Deux types de porte d'entrée sont représentés :

- ✓ une Porte d'Entrée Principale (PEP) : accès piéton à l'établissement pénitentiaire (famille, personnel, etc.), et un accès véhicules des détenus avec escortes ;
- ✓ une Porte d'Entrée Logistique (PEL) : accès livraison (dont poids lourds) pour atelier, locaux de service à la personne, etc.

Dans les scénarios envisagés, la PEP et PEL ont une voie d'accès commune.

3.2.4 Les principaux éléments de sécurité

Les éléments constitutifs de la sécurité passive de l'établissement pénitentiaire sont les suivants :

- ✓ la zone neutre : il s'agit d'une zone non constructible à respecter à l'intérieur de l'enceinte. Elle est située entre la clôture grillagée intérieure du glacis et l'ensemble des bâtiments, cours de promenade, et terrains de sport. Largeur = 6 m ;
- ✓ la clôture zone neutre / glacis : il s'agit d'un grillage de 5 m de haut ne permettant pas à un homme seul, sans instrument, d'escalader ;
- ✓ le glacis : il s'agit d'une bande de terrain découvert positionnée à l'intérieur du mur d'enceinte. Il contribue à la zone sureté périmétrique par la mise à distance des espaces en détention vis à vis du mur d'enceinte. Largeur = 20 m minimum ;

- ✓ la clôture glacis / chemin de ronde : même caractéristique que la clôture zone neutre / glacis ;
- ✓ le chemin de ronde : l'espace de part et d'autre du mur d'enceinte de l'établissement constitue le chemin de ronde. Ce dernier permet l'intervention des forces de l'ordre et des pompiers, en plus des surveillants. Largeur = 4 m ;
- ✓ le mur d'enceinte : il s'agit d'un mur de 6 mètres de hauteur. Il est équipé de caméras destinées à surveiller à la fois l'intérieur et l'extérieur du périmètre de sécurité. Rappelons que le mur d'enceinte est un élément majeur dans la sécurisation d'un établissement pénitentiaire. C'est un des premiers éléments architecturaux donné à voir. Il est ainsi traité comme une véritable façade principale animée et vivante, et non comme un simple ouvrage technique standardisé ;
- ✓ les abords extérieurs : il s'agit d'une bande comprenant une voie carrossable permettant l'accès des véhicules de maintenance (nacelle). La dimension de la voie carrossable doit permettre le déplacement de la nacelle et son retournement. Deux portillons sont mis en place pour assurer la fermeture de ces abords.
- ✓ Les miradors : Les miradors sont des postes protégés qui contribuent à la protection de l'établissement. Leur fonction est de dissuader, de surveiller, de détecter et d'intervenir. Ils assurent leurs missions 24h/24h. Ils sont au nombre de 2 par établissement en situation courante. Ils sont disposés sur le mur d'enceinte, en situation opposée l'un de l'autre, afin de couvrir la totalité de linéaire du périmètre de

l'enceinte. Leur conception est régie par des exigences ergonomiques précises.

- ✓ Les filins anti-hélicoptères : Le dispositif interdit à l'hélicoptère de se poser et empêche l'emploi de treuillage ou l'envoi d'échelles de corde par le risque, en cas d'accrochage, de déséquilibre de l'appareil en station. Il doit aussi permettre de retarder les actions de personnes déposées dans l'enceinte lors des cheminements en toiture. Il s'agit d'un réseau de câbles au-dessus des espaces à protéger, tenu par des poteaux ou une trame primaire de câbles. Les filins anti-hélicoptères couvrent l'ensemble des cours de promenade de tous les quartiers, et toutes les surfaces au sol accessibles ou non aux personnes détenues, dès lors qu'elles excèdent un cercle de 8 m.

4 Principes d'intégration du projet

4.1 Intégration paysagère et environnementale

Un travail soigné dans l'aménagement du site est essentiel afin de construire une transition ou de nouvelles limites entre le milieu rural et le futur établissement.

Les orientations et enjeux en termes de paysage indiqués dans le PLU, l'Atlas des Paysages et le Plan de Paysage du Val d'Ancoeur seront pris en compte.

4.1.1 Implantation du nouvel établissement

Pour favoriser l'intégration dans l'environnement, le nouvel établissement s'appuie sur des limites physiques existantes comme :

- ✓ l'autoroute A5 et la LGV au sud-ouest ;
- ✓ la RD57 au nord-est ;
- ✓ et le chemin agricole sud-est.

De plus, et afin de réduire l'impact, l'établissement s'implantera à l'est du Ru d'Andy. Cela permettra de préserver le cours d'eau et sa ripisylve et de limiter les covisibilités avec le hameau des Bordes.

4.1.2 Traitement paysager

Les recommandations proposées concernent l'intégration paysagère du projet.

Ainsi, l'objectif du projet d'aménagement paysager est de :

- ✓ Valoriser le Ru d'Andy par le confortement de la ripisylve en cohérence avec les préconisations écologiques et les continuités de la trame verte et bleue (TVB). Cela participera à réduire les relations visuelles avec le hameau des Bordes ;
- ✓ Créer des haies champêtres multi strates en bordure du site afin de conforter les limites et atténuer les relations visuelles avec le paysage environnant et les infrastructures situées à proximité (autoroute A5, RD57 et voie ferrée) ;
- ✓ Préserver la haie existante située au nord-est du site (le long du chemin agricole) par la plantation d'arbres de hautes tiges et d'arbustes ;
- ✓ Participer à la conservation de la petite faune et la flore en créant des espaces ouverts au sein du site (entre le mur d'enceinte et les haies en bordure du site, et le Ru d'Andy) : milieux herbacés composés d'essences thermophiles.
- ✓ Intégrer les bassins de gestion des eaux pluviales.

4.1.2.1 Valoriser la ripisylve du Ru d'Andy

La ripisylve existante présente le long du Ru d'Andy sera confortée par l'aménagement d'essences de milieu humide afin de protéger et valoriser les continuités écologiques.

4.1.2.2 Créer et préserver des haies champêtres au sein du site de l'établissement pénitentiaire

Des plantations seront réalisées au sud du site et au niveau des parkings, afin de respecter une transition entre l'espace agricole et le nouvel espace bâti. Ces plantations permettront de masquer ou d'atténuer les covisibilités avec l'autoroute A5 (haie de 3 à 4 m de large) et le château de Vaux-le-Vicomte. Le long du chemin agricole sur la face ouest du site, la haie existante sera préservée et, si les emprises le permettent, elle sera prolongée (haie de 2 m de large environ) vers le sud afin d'atténuer les covisibilités lointaines avec le château de Blandy. Ces plantations pourront prendre l'aspect de haies champêtres (mélange d'arbres et d'arbustes de différentes hauteurs), elles atténueront la présence des murs d'enceinte et créeront un cadre plus rural en cohérence avec la proximité de la zone agricole.

Ces plantations devront prendre en compte les contraintes de sûreté pénitentiaire et ne devront pas entraver au bon fonctionnement de l'établissement.

4.1.2.3 Renforcer la présence de friches prairiales

Les milieux agricoles sont omniprésents dans la zone d'étude. C'est pourquoi, afin de participer à la conservation de ces milieux ouverts au sein du site, des friches prairiales composées d'essences thermophiles, seront aménagées entre le mur d'enceinte et le Ru d'Andy.

4.1.2.4 Choix des essences végétales

Les essences végétales devront, d'une manière générale, être adaptées à la situation. Les plantations vont permettre de valoriser les continuités écologiques et paysagères : trame bleue, arborée et herbacée. Les essences seront de

provenance locale. Ainsi, la composition des essences pourrait être la suivante :

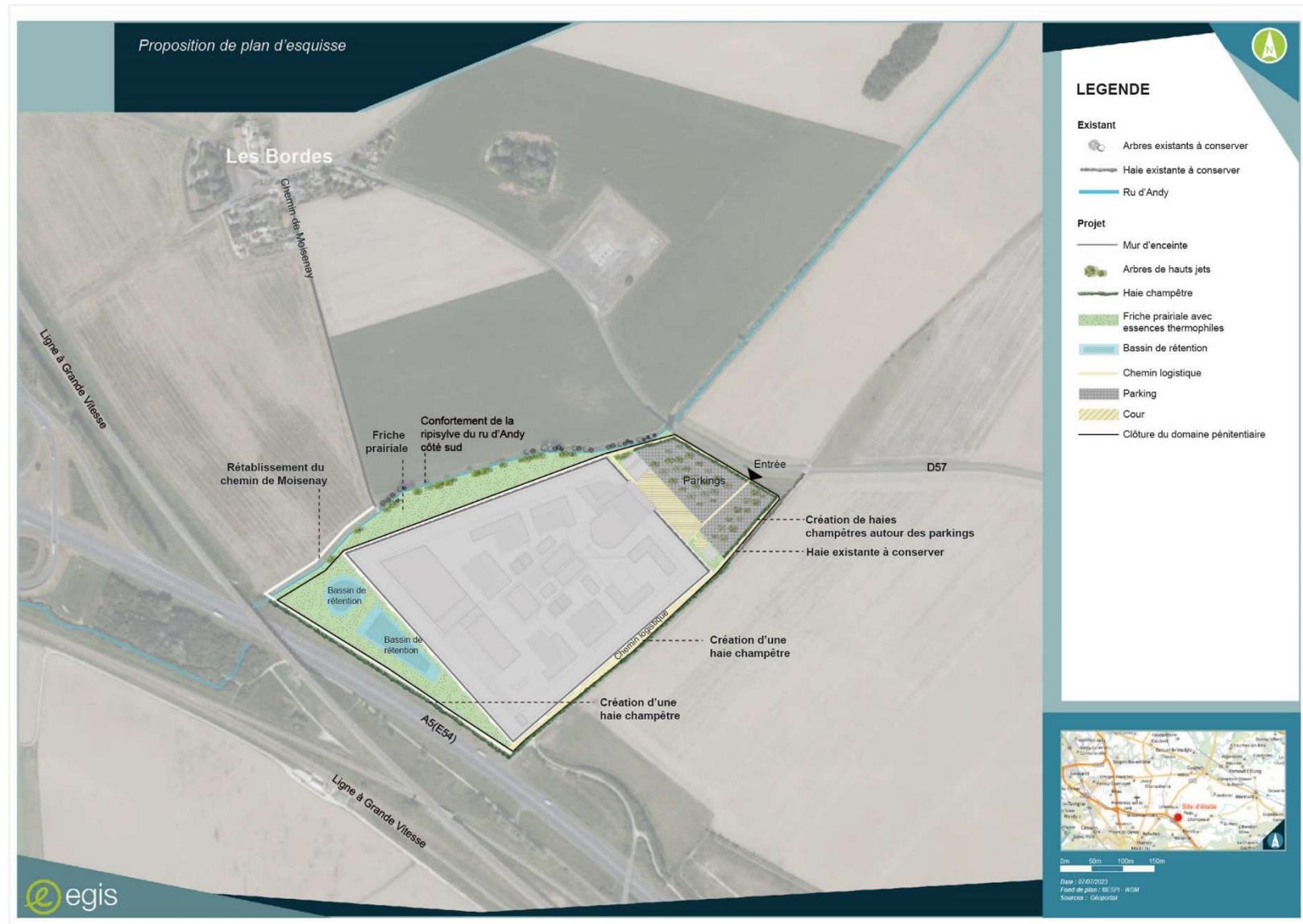
- ✓ arbres de haut jet : érable champêtre, aulne glutineux, charme commun ;
- ✓ confortement de ripisylve : saules, aulnes, peupliers, aubépine, etc. ;
- ✓ haies : Monogyne, Charme, Cornouiller mâle, Cornouiller sanguin, Troène, Fusain d'Europe, Saule marsault, Groseillier à maquereau, églantier, etc. ;
- ✓ friches prairiales : essences thermophiles.

Le choix définitif des essences relèvera des études de conception-réalisation qui seront réalisées ultérieurement.

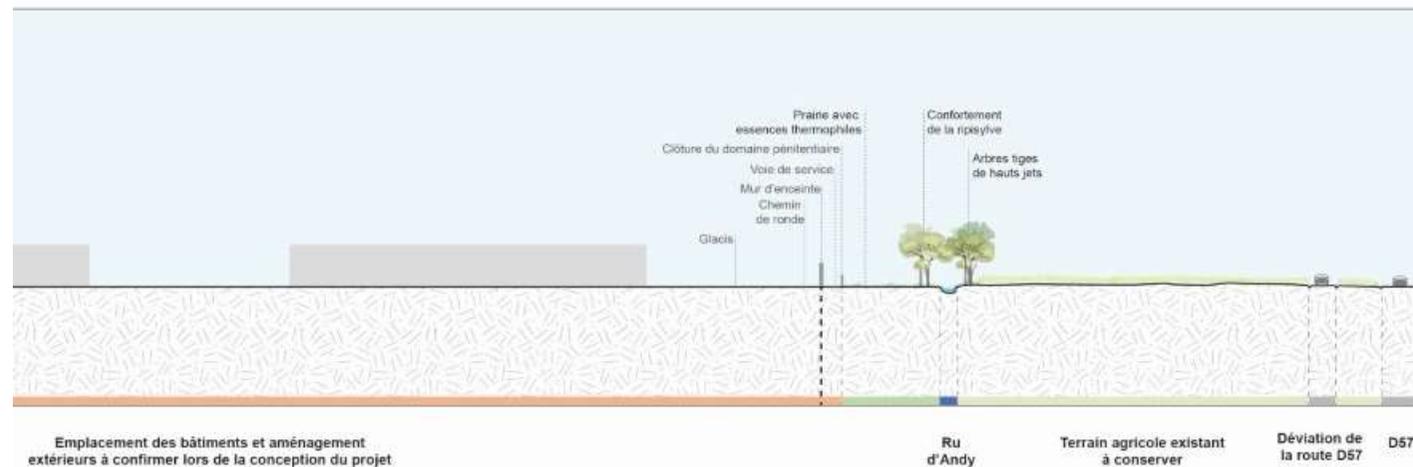
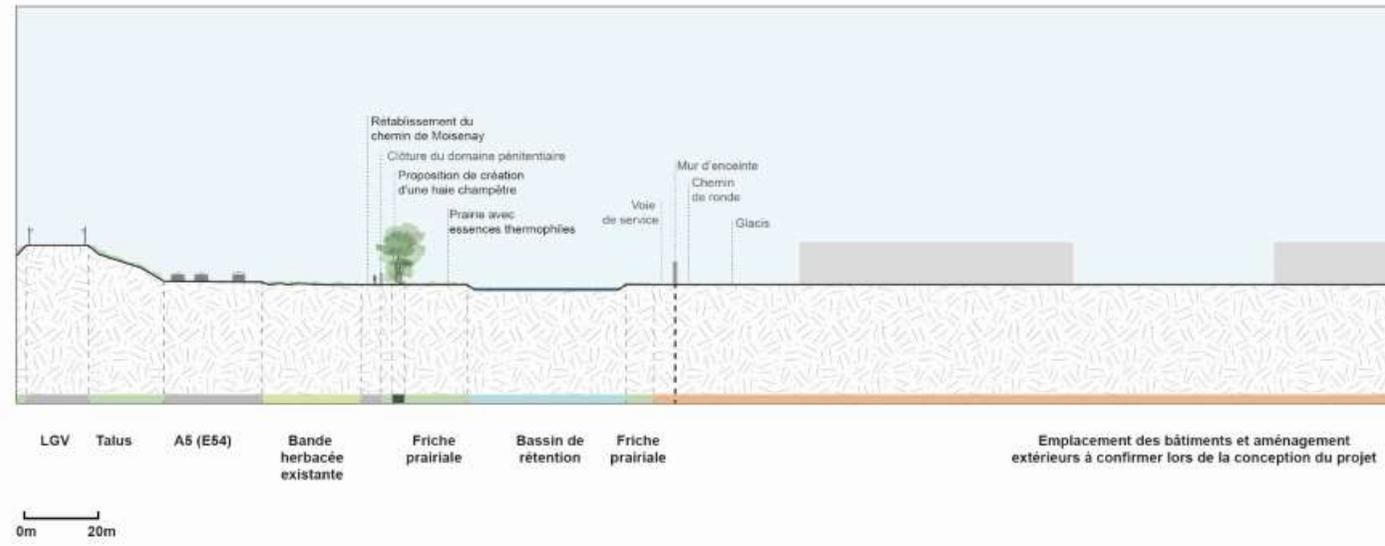
4.1.2.5 Gestion des eaux pluviales

Concernant la gestion des eaux pluviales sur le site, il sera mis en place un système de traitement des eaux de pluie et de ruissellement qui sera défini dans le cadre d'une étude hydraulique. Outre une réponse techniquement valide, il est attendu une proposition apportant un traitement paysager qualitatif des abords de l'établissement pénitentiaire ne rentrant pas en contradiction avec les exigences de sûreté pénitentiaire. Les dispositifs de gestion des eaux pluviales pourront être installés au sud du site, sur le domaine pénitentiaire.

Par exemple, un bassin de rétention/décantation pourra être aménagé pour une gestion efficace des eaux pluviales. Ce qui apportera par ailleurs une qualité environnementale au projet pour la lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain. En effet, les surfaces en eau permettent le rafraîchissement de la température. Le rafraîchissement est d'autant plus efficace qu'il permet l'évapotranspiration des arbres.



Plan des aménagements paysagers



Coupe des aménagements paysagers dont les bâtiments mesurent environ 18 m de haut au faitage (source : Egis)

4.2 Intégration architecturale et urbaine

L'architecture de l'établissement pénitentiaire favorisera son insertion dans son environnement à travers son intégration urbaine et la qualité de l'écriture architecturale :

- ✓ volumétrie et articulation des espaces (ouverts, couverts, fermés, de transition, de passage) assurant la meilleure compréhension possible des différents lieux ;
- ✓ matériaux, finitions, éclairage, couleurs, textures, végétalisation, y compris pour les équipements directement liés à la sûreté comme les clôtures, les portes et les grilles ;
- ✓ fonctionnalité (adaptation à l'usage requis, facilités ergonomiques, facilités d'appropriation), composante intrinsèque de la qualité architecturale.

4.2.1 La qualité architecturale

En raison des exigences fonctionnelles, techniques et de sûreté liées à l'usage pénitentiaire, les façades des bâtiments à l'intérieur de l'enceinte seront contraintes. Il sera toutefois recherché une sobriété facilitant l'intégration du bâti dans le site.

Afin de respecter l'environnement et le paysage de qualité environnant, l'architecture de l'établissement devra avoir un traitement architectural soigné sur tous les secteurs exposés aux vues.

Pour les bâtiments hors de l'enceinte, une architecture de qualité, faisant écho aux caractéristiques et aux usages de matériaux et couleurs locales, sera recherchée. Il s'agit de présenter une simplicité de volume et une unité d'aspect et de matériaux.

Il est prévu que certaines emprises construites en enceinte puissent atteindre au maximum 18 m de hauteur au faitage. Afin de limiter l'impression de volume et la visibilité des étages hauts et des toitures, toutes les façades orientées vers les voies publiques, ainsi que toutes les façades de plus de 25 m linéaires, devront soit comporter des matériaux de deux ou plusieurs natures (exemple : bardages rainurés verticaux et plaques composites, etc.), soit des jeux de décrochement de volume, soit des jeux de couleurs marquant l'horizontalité des bâtiments.

La taille et la hauteur des décrochements devront être justement proportionnées afin de ne pas déstructurer l'harmonie générale des constructions, tout en répondant aux contraintes pénitentiaires de rupture de bâti notamment.

Une attention particulière devra être portée aux constructions et au mur d'enceinte donnant sur l'A5 afin de constituer une vitrine attractive pour l'entrée de ville. Les tons des murs (hors mur d'enceinte), des toitures, de toute menuiserie et boiserie, devront s'intégrer dans l'environnement.

Les dimensions qualitatives et sensorielles des matériaux feront l'objet d'une exigence et d'une attention particulière :

- ✓ utilisation de matériaux variés et mise en valeur de leurs qualités intrinsèques : brique, pierre, crépi, bois, métal, aluminium, verre, zinc, béton, etc. (éviter les solutions systématiques ayant tendance à

cache ou à modifier la nature et l'apparence des matériaux) ;

- ✓ intégration de particules minérales et ou colorées dans la matière (béton notamment) ;
- ✓ effets de rugosité et/ou de lissage, polissage et/ou brillance, unicité et/ou polychromie, etc. ;
- ✓ effets de transparence et/ou d'opacité ;
- ✓ effets de trame et de calepinage.

Les aires de stockage extérieures ne devront pas être visibles depuis les voies publiques existantes et futures. Le cas échéant, elles devront faire l'objet d'un aménagement paysager pour les dissimuler.

Une attention particulière sera également portée sur le traitement de la porte d'entrée.

L'ensemble des clôtures grillagées implantées dans le cadre du projet sera de couleur identique.

4.2.2 La qualité urbaine

Les constructions seront implantées sur une emprise d'environ 20 ha et uniquement à l'est du Ru d'Andy. L'enceinte et, le cas échéant, son glacis s'inscrivent dans le cadre d'un polygone convexe d'environ 15 ha.

La construction de l'établissement va générer un accroissement de la circulation dans le hameau des Bordes. Le projet tient compte de l'état futur de la réorganisation de la voirie avec la création d'une déviation de la RD57 au sud du hameau des Bordes.

De plus, l'emprise coupe le chemin de Moisenay. Ce dernier sera rétabli le long du Ru d'Andy et au sud-ouest de l'établissement pénitentiaire (entre l'établissement et l'autoroute l'A5). Il est donc préconisé de garder un espace paysager en parallèle et en limite du chemin de Moisenay.

Cette bande plantée, composée d'une haie champêtre, créera un écrin végétal, isolant visuellement l'A5 du nouvel établissement pénitentiaire.

4.3 Prescriptions relatives à la sécurité des personnes

4.3.1 Signalétique

La caractérisation intrinsèque et architecturale des espaces et leur lisibilité intuitive seront la première réponse pour une bonne orientation dans l'espace.

Des principes transversaux seront appliqués, comme :

- ✓ concevoir en parallèle et en cohérence la signalétique et l'architecture des lieux (matière, éclairage, finitions, fixation etc.) ;
- ✓ orienter et jalonner les parcours piétons et véhicules depuis la RD 57 jusqu'aux destinations de chaque personne/véhicule, selon une identification claire des circuits type les plus empruntés (exemple : depuis le parking de stationnement des familles jusqu'à l'accueil famille, etc.) ;
- ✓ assurer un repérage de jour comme de nuit pour les fonctions desservies à partir des axes principaux, et en cohésion avec la conception des éclairages ;
- ✓ s'assurer de la conformité aux exigences du fonctionnement pénitentiaire ; résistance des matériaux et des supports ;
- ✓ Privilégier les pictogrammes, les symboles intuitifs, etc.

4.3.2 La circulation routière

L'accès à l'établissement se fera principalement à partir de la RD57. Cette dernière étant desservie par la RN36 et l'échangeur de l'autoroute A5 se situant à proximité du site.

Le projet tient compte de l'état futur de la réorganisation de la voirie avec la création d'une déviation de la RD57 au sud du hameau des Bordes, conformément à la déclaration d'utilité publique obtenue par le conseil départemental en décembre 2018.

4.3.3 La circulation piétonne

Le chemin de Moisenay, reliant les Bordes à Moisenay, sera interrompu par la construction de l'établissement. Le chemin sera rétabli le long du Ru d'Andy et au sud-ouest du futur établissement.

Au sein du site, les circulations piétonnes devront être organisées entre l'arrêt de bus, les parkings, les bâtiments d'accueil et l'entrée même dans la zone sécurisée. Les cheminements devront être conformes aux normes pour les PMR.

4.3.4 Les aires de stationnement

Les aires de stationnement seront créées à l'entrée de l'établissement. La signalisation devra être compréhensible et visible, notamment pour les places réservées aux PMR.

4.4 Prescriptions relatives aux nuisances

4.4.1 Dimensions bioclimatiques

L'ensemble du projet visera à mettre en œuvre un choix de matériaux à moindre impact sur l'environnement. Ils doivent contribuer à une conception bioclimatique des bâtiments et par conséquent à leur isolation.

La dimension bioclimatique, dont les impacts sur le projet dépassent les seules façades, devra trouver ici un de ses lieux d'expression :

- ✓ en tirant un profit maximum des conditions environnementales propres au site (relief, orientation, etc.) ;
- ✓ en anticipant l'utilisation prévue des lieux (chaleur dégagée par les occupants, utilisation diurne seule, ou diurne et nocturne, etc.) ;
- ✓ en mettant en œuvre des matériaux ayant un impact maîtrisé sur l'environnement (fabrication, transport, mise en œuvre, recyclage, réemploi, etc.) ;
- ✓ en implantant éventuellement des panneaux solaires en toiture, en enceinte ou hors enceinte, de façon qualitative (cohérence architecturale, qualité de la mise en œuvre, respect de la sûreté, etc.).

4.4.2 Les nuisances sonores

4.4.2.1 Les nuisances sonores extérieures impactant le projet

L'implantation des bâtiments sur le périmètre du site retenu pour la construction de l'établissement pénitentiaire est située à proximité de la LGV Villeneuve-Saint-Georges – Bifurcation de Moisenay, classée en catégorie 1, et de l'autoroute A5, classée en catégorie 2.

Les mesures de bruit ont montré que les niveaux sonores sont actuellement de l'ordre de :

- ✓ 68 dB(A) le long de l'autoroute A5 (point de mesure PF01) et de 56 dB(A) le long de la LGV (point de mesure PF02) en période diurne (6h-22h) ;
- ✓ 62 dB(A) le long de l'autoroute A5 (point de mesure PF01) et de 46 dB(A) le long de la LGV (point de mesure PF02) en période nocturne (22h-6h).

Une simulation numérique a été réalisée afin de déterminer avec précision les niveaux sonores attendus en façade des bâtiments du projet, et ce, en considérant le classement sonore des infrastructures de transport terrestre situées à proximité du projet.

Le mur d'enceinte de 6 mètres de hauteur prévu le long du périmètre du site offre une protection acoustique, mais n'est cependant pas suffisante pour les futurs bâtiments.

Conformément aux résultats présentés dans l'étude acoustique, les isolements de façade à prévoir sur l'ensemble des façades des futurs bâtiments sont compris entre 30 dB (valeur minimale réglementaire requise) et 32 dB suivant l'orientation des façades.

4.4.2.2 Bruit de voisinage - Impact acoustique de l'établissement

Au-delà de l'isolement acoustique des bâtiments de l'établissement pénitentiaire, le projet devra se conformer aux exigences du décret du 31 août 2006 relatif à la lutte contre le bruit de voisinage.

L'impact sonore des équipements techniques et des activités se déroulant sur le site devra être limité, afin de respecter les émergences réglementaires suivantes en limite de propriété des riverains :

- ✓ 5,0 dB(A) en période diurne (7 h – 22 h) ;
- ✓ 3,0 dB(A) en période nocturne (22 h – 7 h).

Les niveaux résiduels spectraux mesurés sur site sont les suivants :

Période	Niveau sonore résiduel [dB] par bande d'octave [Hz]						Global dB(A)
	125	250	500	1000	2000	4000	
Diurne	43,5	34,5	32,0	34,0	26,5	12,5	37,5
Nocturne	36,5	29,5	32,0	32,0	21,0	10,5	34,5

Niveaux résiduels

Dans le cas où 500 individus crient de manière simultanée (situation très exceptionnelle), ceux-ci ne seraient pas audibles pour les premières habitations à proximité de l'établissement pénitentiaire.

4.4.3 La pollution lumineuse

Globalement les impacts du projet sont modérés, mais un enjeu majeur est présent au niveau du Ru d'Andy. En effet, déjà à l'état initial, cet espace est identifié comme la principale source d'enjeu.

Celui-ci pourra être directement touché par des éclairages issus des éclairages les plus à l'ouest du projet. Selon la simulation, l'éclairage reste faible (inférieur à 1 lux). Néanmoins, certaines espèces peuvent être sensibles à des niveaux d'éclairage faibles.

Cela représente un enjeu essentiellement pour les chiroptères, pour les autres potentielles espèces associées aux milieux humides (4 espèces de poissons, 1 espèces d'amphibiens) aucune espèce ne présente des enjeux.

La cohérence des écosystèmes semble peu propice sur le territoire d'étude, notamment par la présence des infrastructures routières.

Seul le Ru est un élément identifié par le SRCE.

L'autre enjeu important concerne l'avifaune. Le projet pourra d'une part altérer la nidification avec les flux lumineux qui impliquent potentiellement des éclairages qui vont au-delà de l'enceinte du projet. Les habitats semblent assez peu favorables, à l'exception de la ripisylve du Ru. Cependant, la question de la migration est aussi un enjeu et le halo lumineux est déjà peu propice à l'état initial. Le projet pourra participer à altérer cette qualité.

Concernant les habitants, les enjeux restent particulièrement faibles du point de vue de la pollution lumineuse directe et indirecte.

Le plus important est donc de travailler sur les éclairages les plus à l'ouest pour éviter et réduire les impacts du projet sur le Ru d'Andy. Et cela permettra en même temps de réduire les impacts sur le hameau des Bordes.

4.4.4 La pollution de l'air

✓ La pollution extérieure impactant le projet

L'ensemble des plantations prévues permettra d'atténuer l'impact des pollutions sur la santé des personnes détenues et du personnel du centre, notamment en implantant des arbres et espaces paysagers pour remplir un rôle de filtre contre les poussières et autres particules rejetées par la circulation automobile.

✓ La pollution provoquée par le projet

Les activités d'un établissement pénitentiaire sont non polluantes pour l'atmosphère, hormis la pollution liée aux flux de véhicules des livraisons, du personnel et des familles. Cet impact est considéré comme faible étant donné l'estimation des mouvements de circulation du centre à 2 100 véhicules/jour maximum d'après l'étude trafic réalisée en 2021 par Transmobilité.

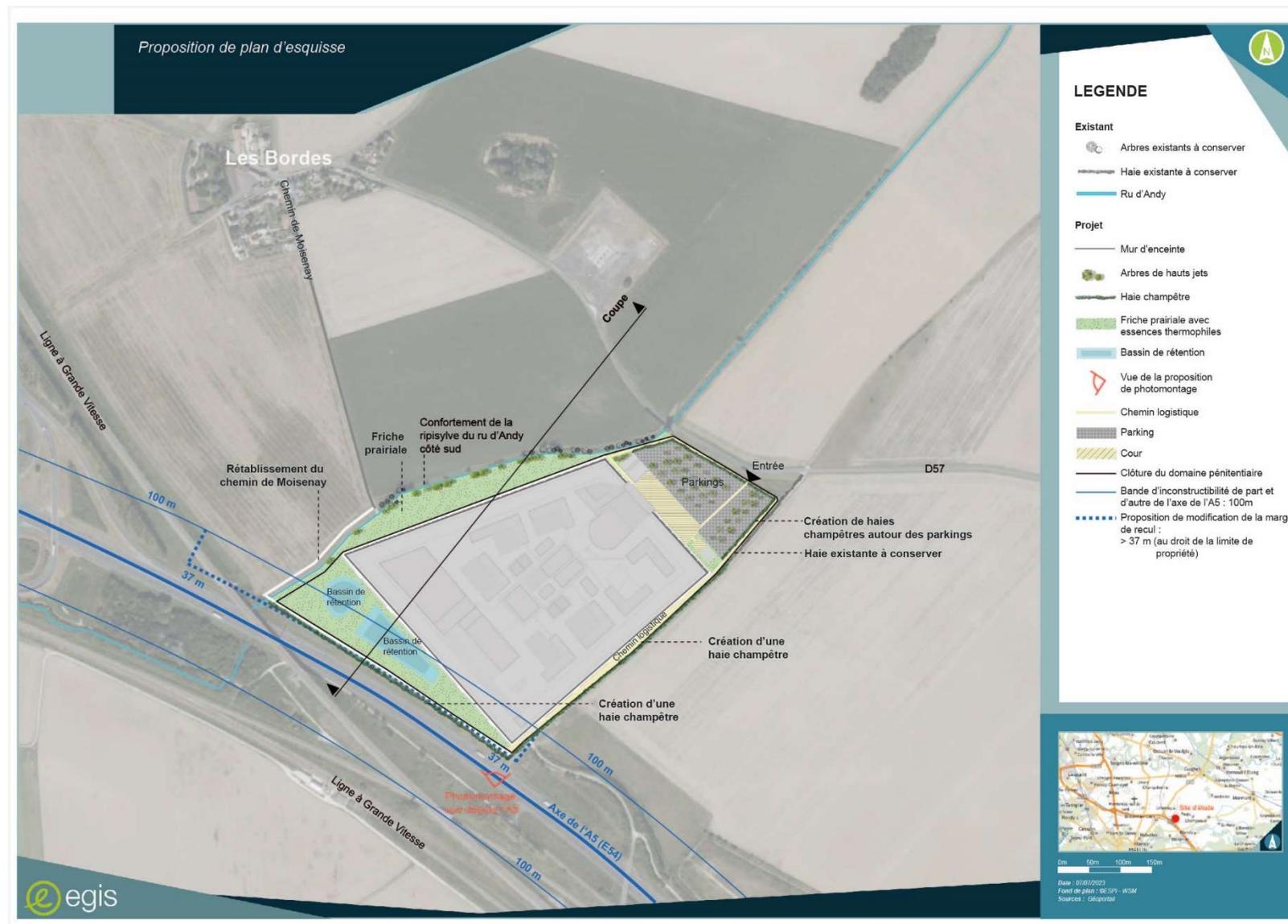
Cette augmentation du trafic ne peut influencer significativement la pollution de fond sur le secteur.

4.5 Synthèse des principes d'intégration du projet

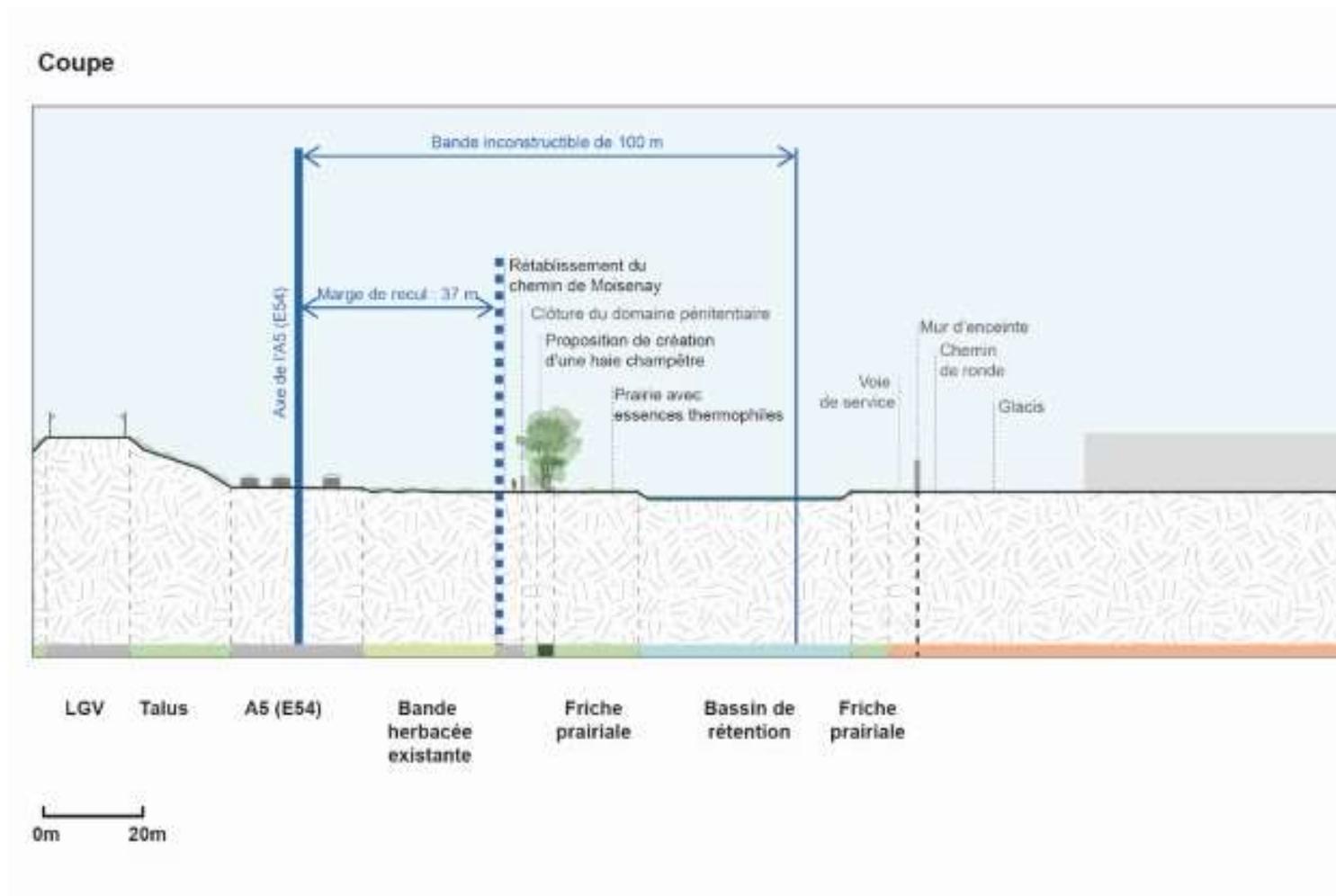
Thématiques (selon les critères de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme)	Enjeux	Principales prescriptions à intégrer au projet
Qualité paysagère	<ul style="list-style-type: none"> - Plaine ouverte agricole et plane. - Transition paysagère entre l'espace agricole et le site. - Paysage à dominante rural 	<ul style="list-style-type: none"> - Implantation à l'est du Ru d'Andy pour préserver sa ripisylve et garder le filtre visuel vis-à-vis du hameau des Bordes - Plantations de haies arborescentes en limite de projet - Végétalisation partielle haute et basse des aires de stationnement sans masquer la vidéo-surveillance - Espaces paysagers aux abords de l'enceinte comprenant des espèces végétales locales
Qualité environnementale	<ul style="list-style-type: none"> - Gestion des eaux pluviales de l'établissement pénitentiaire. - Préservation du Ru d'Andy. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'un système de gestion des eaux pluviales et de ruissellement (le cas échéant, bassins de rétention) - Confortement de la ripisylve existante
Qualité architecturale	<ul style="list-style-type: none"> - Insertion du projet dans son environnement. 	<ul style="list-style-type: none"> - Sobriété de l'architecture - Utilisation de matériaux et traitements variés (alternative au « tout béton ») - Traitement architectural des grandes façades
Qualité urbaine		<ul style="list-style-type: none"> - Implantation à l'est du Ru d'Andy - Rétablissement de la continuité du chemin de Moisenay
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation au sein du hameau des Bordes - Prise en compte des modes doux 	<ul style="list-style-type: none"> - Au sein du site, les circulations piétonnes devront être organisées entre l'arrêt de bus, les parkings, les bâtiments d'accueil et l'entrée même dans la zone sécurisée - Rétablissement de la continuité du chemin de Moisenay

Thématiques (selon les critères de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme)	Enjeux	Principales prescriptions à intégrer au projet
Nuisances sonores	<ul style="list-style-type: none"> - LGV, classée en catégorie 1, et autoroute A5, classée en catégorie 2 - Bruit de voisinage - Impact acoustique de l'établissement 	<ul style="list-style-type: none"> - Les isolements de façade à prévoir sur l'ensemble des façades des futurs bâtiments sont compris entre 30 dB (valeur minimale réglementaire requise) et 32 dB suivant l'orientation des façades. - Il est recommandé de disposer les cellules sur les façades opposées aux habitations (hameau des Bordes) et vers les cours intérieures.
Pollution lumineuse	<ul style="list-style-type: none"> - Nuisances lumineuses liées à l'activité de l'établissement pénitentiaire. 	<ul style="list-style-type: none"> - L'éclairage sera conçu pour ne pas diffuser à l'extérieur du site pénitentiaire. - Le plus important est de travailler sur les éclairages les plus à l'ouest pour éviter et réduire les impacts du projet sur le ru d'Andy. Et cela permettra en même temps de réduire les impacts sur le hameau des Bordes.
Pollution de l'air	<ul style="list-style-type: none"> - Pollutions diverses agissant sur la santé des pensionnaires et du personnel de l'établissement. 	<ul style="list-style-type: none"> - Implantation de plantations diverses permettant de filtrer les poussières et autres particules rejetées par la circulation automobile.

4.6 Proposition de réduction de la bande inconstructible à 37 m



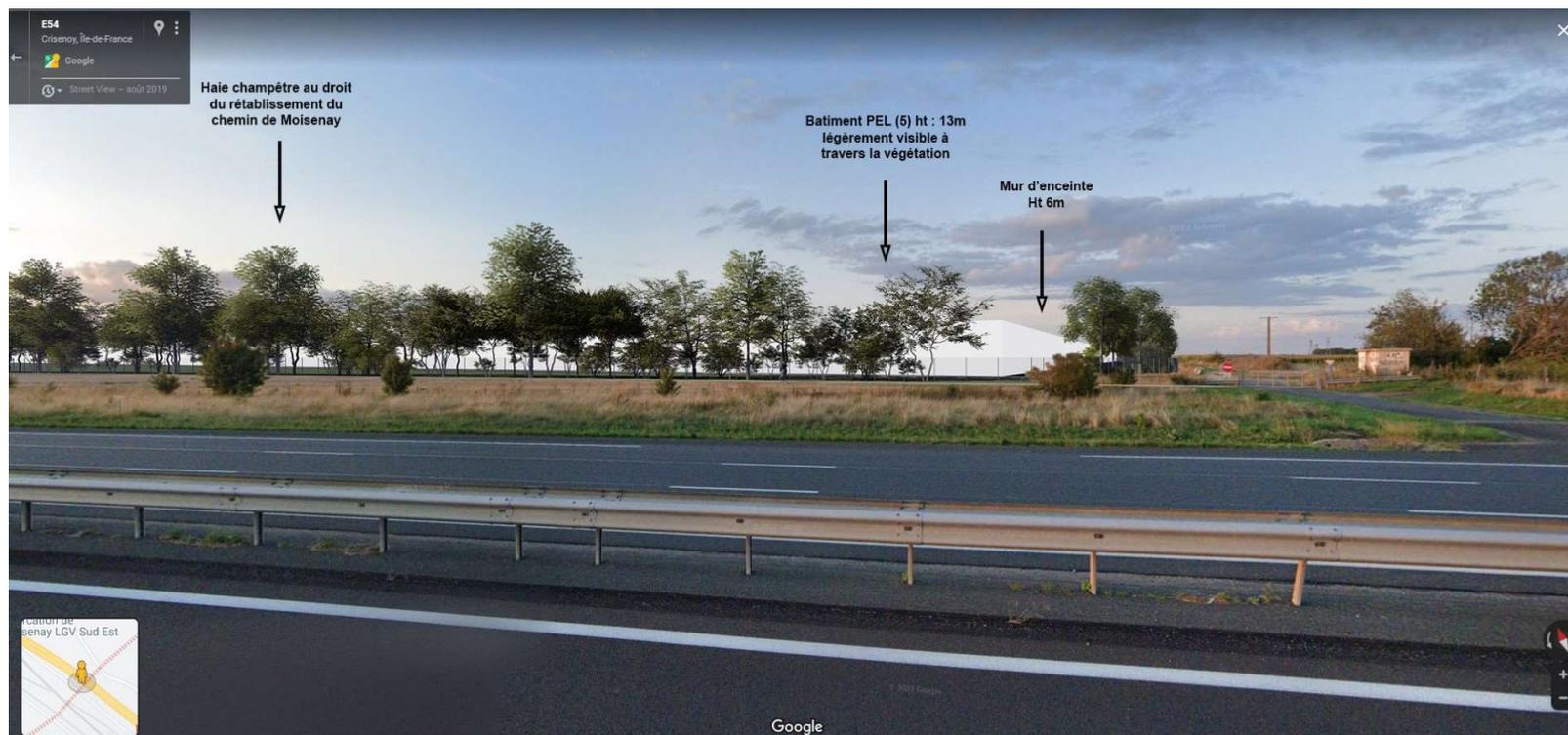
Proposition de réduction de la bande inconstructible à 37 m au droit du site de projet (côté est de l'autoroute A5)



Proposition de réduction de la bande inconstructible



Photomontage 3 – Etat actuel vu depuis l’A5



Photomontage 3 – Etat projeté vu depuis l’A5

5 Transcription réglementaire des principes d'aménagement « entrée de ville » dans le PLU

La présente étude d'entrée de ville s'inscrit dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Crisenoy en lien avec le projet de construction d'établissement pénitentiaire.

5.1 Présentation du cadre réglementaire actuel

Le périmètre d'étude est inscrit en zone agricole (A) et en zone naturelle (N) au PLU de Crisenoy.

La zone A correspond aux terrains qui font l'objet d'une protection particulière en raison de la valeur et du potentiel agronomique des terres agricoles. Elle est destinée à l'activité agricole et aux constructions liées et nécessaires aux besoins de l'exploitation agricole.

La zone N correspond au classement en zone naturelle. L'objectif de ce classement est de faire ressortir cette emprise au sein des espaces agricoles, mais également de transcrire la volonté communale de mise en valeur et de préservation des espaces naturels

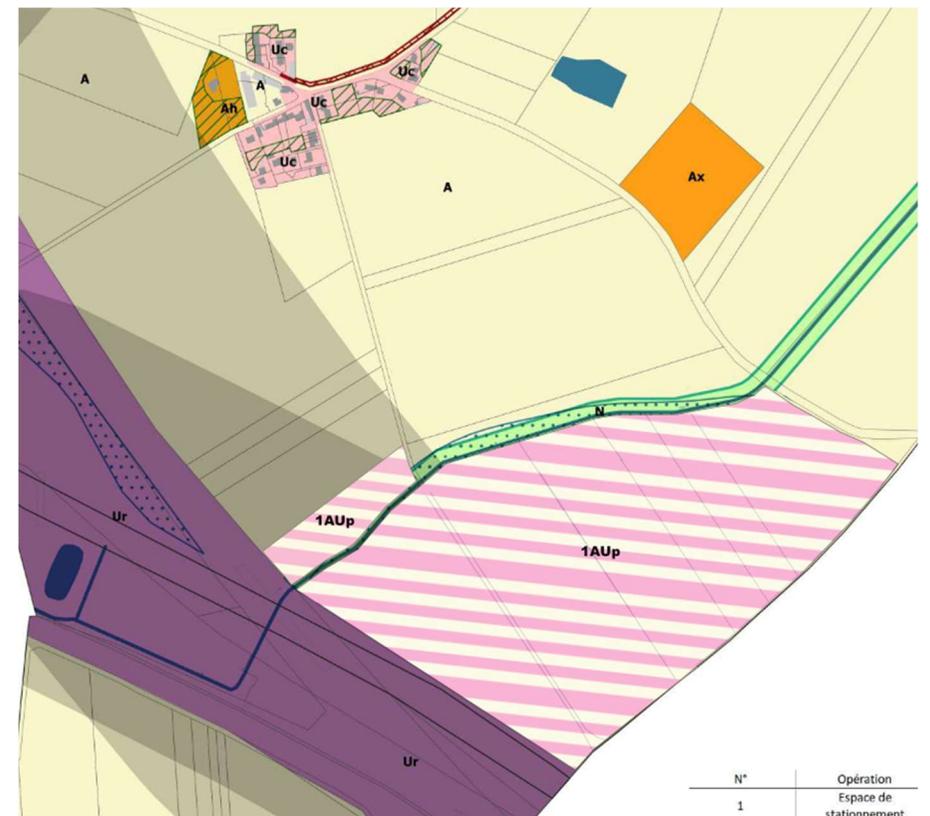
Le site d'étude, d'une emprise globale d'environ 33 ha, est consommateur d'environ 22 ha de zone agricole sur la commune de Crisenoy.

Concernant la bande d'inconstructibilité présentée sur le plan graphique du PLU, elle est donc présentée réduite au droit du projet d'établissement pénitentiaire (bande grisée).

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE, EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE CRISENOY, ET D'ENQUÊTE PARCELLAIRE PRÉALABLE À LA CESSIBILITÉ DES PARCELLES À EXPROPRIER



Avant mise en compatibilité



Après mise en compatibilité

- | | | |
|--|---|---|
| <p>Zone urbaine</p> <ul style="list-style-type: none"> Ua Ub Uc Ue Ur | <p>Zone agricole</p> <ul style="list-style-type: none"> A Aa Ah Ap Ax | <p>Prescriptions</p> <ul style="list-style-type: none"> Emplacement réservé Bâtiments pouvant faire l'objet d'un changement de destination en application de l'article L.151-11 Application de l'article L.111-6 du CU Banded'inconstructibilité <i>Voie ferrée : 300m</i> <i>A5 : 250m</i> <i>RN36 : 100m</i> |
| <p>Zone à urbaniser</p> <ul style="list-style-type: none"> 1AU 2AU | <p>Zone naturelle</p> <ul style="list-style-type: none"> N NI Ne | |

- | | | |
|--|---|---|
| <p>Zone urbaine</p> <ul style="list-style-type: none"> Ua Ub Uc Ue Ur | <p>Zone agricole</p> <ul style="list-style-type: none"> A Aa Ah Ap Ax | <p>Prescriptions</p> <ul style="list-style-type: none"> Emplacement réservé Bâtiments pouvant faire l'objet d'un changement de destination en application de l'article L.151-11 Application de l'article L.111-6 du CU Banded'inconstructibilité <i>Voie ferrée : 300m</i> <i>A5 : 250m</i> <i>RN36 : 100m</i> |
| <p>Zone à urbaniser</p> <ul style="list-style-type: none"> 1AU 2AU | <p>Zone naturelle</p> <ul style="list-style-type: none"> N NI Ne | |

5.2 Inscription des prescriptions dans le PLU

5.2.1 Évolution du règlement écrit

Comme rappelé plus haut, la mise en compatibilité implique d'intégrer au règlement de la zone 1AU, un règlement spécifique applicable au secteur 1AUp nouvellement créé.

Le règlement de la zone 1AUp est présenté ci-après (« Titre IV – Dispositions applicables aux zones à urbaniser – Zone 1AUp »). Il sera distinct du règlement de la zone 1AU pour une meilleure lisibilité.

Règlement de la zone 1AUp

La zone 1AUp recouvre une zone d'environ 22 hectares située en limite de l'A5, au bord de la RD57.

Les dispositions réglementaires établies pour cette zone ont comme objectifs essentiels de proposer la création d'un secteur spécifiquement destiné à l'accueil d'un équipement pénitentiaire et aux constructions, équipements et aménagements qui y sont liés.

Rappels

- L'édification des clôtures est soumise à déclaration, conformément à l'article R.421-12d du code de l'urbanisme et à une délibération du conseil municipal en date du 14/12/2015 à l'exception des clôtures nécessaires à l'activité agricole et forestière conformément à l'article R.421-2 g.

- Les constructions et installations dispensés de permis de construire sont soumises à déclaration conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, et plus particulièrement les articles R.421-1 et suivants.

- La Direction Régionale des Affaires Culturelles – Service Régional de l'Archéologie – doit être consultée pour avis, au titre de l'article R.111-4 du code de l'Urbanisme.

- Les dispositions de l'article R.151-21 ne s'appliquent pas au sein de la zone 1AU : les règles édictées s'appliquent à chacun des lots en cas de division de propriété.

1AUp 1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol suivantes :

- Les constructions, installations susceptibles de créer des nuisances incompatibles avec la proximité de l'habitat (élevage agricole, activités industrielles,..)
- Les activités commerciales ou de bureaux d'une surface de plancher supérieure à 150 m², sous réserve de l'absence de nuisances pour le voisinage
- Les installations classées pour la protection de l'environnement, autres que celles mentionnées à l'article 2
- Les Habitations Légères de Loisirs définies à l'article R.111-37 du code de l'urbanisme ainsi que celles définies à l'article R.421-23 j du Code de l'urbanisme

- Les terrains de camping et de caravanage ainsi que les terrains d'accueil des habitations légères de loisirs, -visés aux articles R443-1 et suivants du Code de l'urbanisme
- Le stationnement de caravanes isolées pour une durée de plus de trois mois (« en garage mort ») en dehors de bâtiments ou remises, sauf dans les conditions prévues à l'article Ub2
- Les dépôts et stockages (matériaux, déchets, ferrailles, carcasses de véhicules..) de toute nature
- Les sous-sols sont interdits

1AUp 2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES À DES CONDITIONS PARTICULIÈRES

En secteur 1AUp, sont autorisées les occupations et utilisations du sol suivantes :

- La construction d'un établissement pénitentiaire et les installations, constructions et aménagements liés à son fonctionnement ;
- Les constructions et occupations du sol liées au fonctionnement d'un établissement pénitentiaire ;
- Les constructions d'accueil des visiteurs sont autorisés à condition qu'elles soient nécessaires au fonctionnement de l'établissement pénitentiaire, et qu'elles respectent les normes d'isolement acoustique définies par la réglementation en vigueur.

1AUp 3 CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVÉES ET D'ACCÈS AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

Rappel

Pour être constructible un terrain doit avoir un accès à une voie public ou privée, ouverte à la circulation automobile et en état de viabilité.

Accès

Les accès sur les voies publiques doivent être aménagés en fonction de l'importance du trafic de façon à éviter les risques pour la sécurité des usagers. Ces accès seront réalisés en accord avec le service gestionnaire de voirie.

L'accès à l'établissement pénitentiaire se fera uniquement par la RD57.

La création d'accroches sur l'A5 est formellement interdite.

Voirie

- Pour être constructible, tout terrain doit être desservi par une voie aux dimensions, formes et caractéristiques adaptées aux usages qu'elle supporte et à la nature de l'opération envisagée. En particulier, si une voie est réalisée, elle comportera une largeur d'emprise minimale de 6,50 m et comprendra au moins un cheminement piéton aux normes en vigueur.

- Les voies se terminant en impasse doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour.

1AUp 4 CONDITION DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS

Alimentation en eau potable

- Toute construction ou installation nouvelle nécessitant une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau public de distribution. Ce branchement doit être exécuté conformément aux prescriptions techniques et aux règles en vigueur.

Assainissement

- Le raccordement au réseau d'assainissement collectif est obligatoire quand celui-ci est présent.

En l'absence de réseau ou dans le cas de contraintes techniques spécifiques l'assainissement autonome est obligatoire. Il devra être réalisé conformément à la réglementation et la législation en vigueur et conformément aux prescriptions du schéma d'assainissement approuvé et sa mise en service est subordonnée à l'autorisation de l'autorité compétente.

- Toute évacuation dans les fossés, cours d'eau et égouts pluviaux est interdit.

- Les effluents issus des activités doivent subir un traitement conforme à la réglementation en vigueur avant d'être rejetés.

Eaux pluviales

Le traitement des eaux pluviales devra se référer aux dispositions définies au sein des annexes sanitaires du PLU et aux prescriptions du service gestionnaire.

- La gestion des eaux pluviales doit se faire à l'échelle de la parcelle ou du périmètre de projet sauf impossibilité technique. Dans le cas où le traitement n'est pas possible à l'échelle du terrain de l'opération, les dispositions propres au traitement des eaux pluviales définies par le zonage d'assainissement seront à respecter.

- Les aménagements nécessaires à la bonne gestion des eaux pluviales sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

- Les eaux de pluie issues de vastes surfaces imperméabilisées doivent faire l'objet d'un traitement, adapté avant leur rejet dans le réseau collecteur ou le milieu naturel.

Autres réseaux

- Les branchements et dessertes internes au terrain doivent être enterrés.

1AU 5p SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS

Sans objet.

1AUp 6 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées en retrait de la voirie, conformément à l'OAP.

1AUp 7 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions peuvent s'implanter sur au plus une limite séparative.

Pour les constructions à destinations d'équipements d'intérêt collectif et services publics en zone 1AUp pourront s'implanter en limite ou en retrait d'au moins 1m.

1AUp 8 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIÉTÉ

Non réglementé

1AUp 9 EMPRISE AU SOL

Non réglementé

1AUp 10 HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Les constructions auront une hauteur maximale de 18 m au faitage.

Ces règles ne s'appliquent pas aux infrastructures techniques et équipements des services publics ou d'intérêt collectif, pour lesquels la hauteur est libre lorsque les contraintes liées à ces ouvrages l'exigent.

1AUp 11 ASPECT EXTÉRIEUR

L'insertion des constructions devra être étudiée et justifiée à l'appui d'une étude paysagère.

1AUp 12 OBLIGATION DE REALISER DES AIRES DE STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions ou installations pénitentiaires doit être assuré en-dehors des voies publiques.

1AUp 13 OBLIGATION DE REALISER DES ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Des aménagements paysagers accompagneront les constructions de l'établissement pénitentiaire en vue de leur bonne insertion, conformément à l'OAP. Notamment, les arbres existants sur une largeur de 3,5 m le long du ru devront être conservés, et cette ripisylve devra être confortée par la plantation, entre autres, d'arbres à hautes-tiges.

1AUp 14 COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

- Sans objet

1AUp 15 OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTIONS, TRAVAUX, INSTALLATIONS ET AMENAGEMENTS, EN MATIERE DE PERFORMANCES ENERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

Tout projet d'aménagement et de construction devra veiller à intégrer des dispositifs susceptibles d'assurer une prise en compte des enjeux environnementaux et énergétiques, notamment en ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, l'implantation des constructions...

En particulier les constructions nouvelles doivent prendre en compte dans la mesure du possible les objectifs de développement durable et la préservation de l'environnement tout en s'inscrivant en harmonie avec le paysage existant :

Privilégier les matériaux renouvelables, récupérables, recyclables ;

Intégrer des dispositifs de récupération de l'eau de pluie.

Prévoir une isolation thermique pour réduire la consommation d'énergie.

Privilégier l'utilisation des énergies renouvelables, solaires (utilisation passive et active de l'énergie solaire), géothermique... et des énergies recyclées...

Orienter les bâtiments pour favoriser la récupération des apports solaires et valoriser la lumière naturelle pour limiter les dépenses d'énergie.

1AUp 16 OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTIONS, TRAVAUX, INSTALLATIONS ET AMENAGEMENTS EN MATIERE D'INFRASTRUCTURES ET RESEAUX DE COMMUNICATIONS ELECTRONIQUES

- Tout nouveau projet de construction ou toute nouvelle opération d'aménagement devra prévoir son raccordement futur aux réseaux de communication électronique à haut Débit (fibre optique,...) par l'implantation de fourreau d'attente à même de permettre une diffusion et raccordement aisés à ces réseaux.

5.2.2 Rédaction d'orientations d'aménagement spécifiques à l'établissement pénitentiaire

Un secteur 1AUp étant créé, des orientations d'aménagement (OAP) dédiées à ce nouveau secteur sont proposées, afin de permettre la réalisation de l'équipement.

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Le secteur 1AU_p

1. Espace dans lequel s'inscrit le secteur



Située sur la frange est de Crisenoy, l'emprise du secteur 1AU_p est actuellement occupée par une surface agricole sur de grandes parcelles agricoles cultivées en céréales.

En limite communale et à proximité immédiate de l'A5, cette emprise est traversée par le chemin de Moisenay et desservie par la RD57 au nord.

Le Ru d'Andy marque la limite nord-ouest du secteur 1AU_p. Sa ripisylve est peu abondante, mais marque le trajet du cours d'eau dans la parcelle par quelques bosquets d'arbres et des buissons implantés sur ses berges.

Le hameau des Bordes se situe au nord-ouest à 450 m environ. Le hameau se compose d'un tissu urbain ancien composé de corps de fermes doublé d'une enveloppe de pavillons individuels avec jardins.

L'implantation d'un établissement pénitentiaire répond à un cahier des charges strict. Il s'agit de permettre à l'administration pénitentiaire de conduire sa mission dans les meilleures conditions de sécurité, de sûreté et de fonctionnalité.

2. Etat des lieux – aspect du site



Vue du ru d'Andy dans l'emprise de projet. (vue n°01).



Vue du chemin agricole en limite est de l'emprise de projet. Les talus autoroutiers et ferroviaires marquent fortement le paysage proche (vue n°02)



Vue depuis la route de Moisenay qui conduit aux Bordes. (vue n°03)



Vue prise depuis la RD57 entre l'urbanisation des Bordes et la plateforme d'exploitation pétrolière. La ripisylve du ru d'Andy marque la ligne médiane du site (vue n°04)

3. Principes des orientations d'aménagement

L'opération d'aménagement comprend la construction de l'établissement pénitentiaire et des équipements nécessaires à son fonctionnement : voiries, parkings, bâtiment d'accueil des familles et bâtiment du personnel, bassins d'assainissement.

PRINCIPE VIAIRE

L'accès à l'établissement pénitentiaire se fera par la RD57 au nord-est. Cet accès veillera à assurer une accessibilité à tous (cyclistes, automobilistes, poids lourds).

INSERTION URBAINE ET PAYSAGÈRE

L'objectif des principes d'aménagement paysager est :

- Valoriser et préserver le Ru d'Andy par le confortement de la ripisylve en cohérence avec les préconisations écologiques et les continuités de la trame verte et bleue (TVB) ;
- Créer des haies champêtres multi strates en bordure du site afin de masquer les interfaces et atténuer les relations visuelles avec la voie ferrée, l'autoroute, la RD57 et le long du chemin au nord-est du site ;
- Participer à la conservation de la petite faune et la flore en créant des espaces ouverts au sein du site (entre le mur d'enceinte et les haies en bordure du site) : milieux herbacés composés d'essences thermophiles.

Une attention particulière sera portée à l'insertion urbaine et paysagère du secteur. En effet, il est situé à l'interface de zones rurales et d'espaces agricoles au nord et à l'est.

L'architecture favorisera une bonne insertion dans le site (à toutes les échelles de perception) en veillant à un équilibre entre « affirmation ostentatoire » et « banalisation excessive ».

La qualité et la typologie des façades des bâtiments feront l'objet d'une conception architecturale soignée.

Des plantations seront réalisées afin de marquer la nouvelle limite donnée à l'urbanisation et minimiser l'impact visuel de l'établissement pénitentiaire.

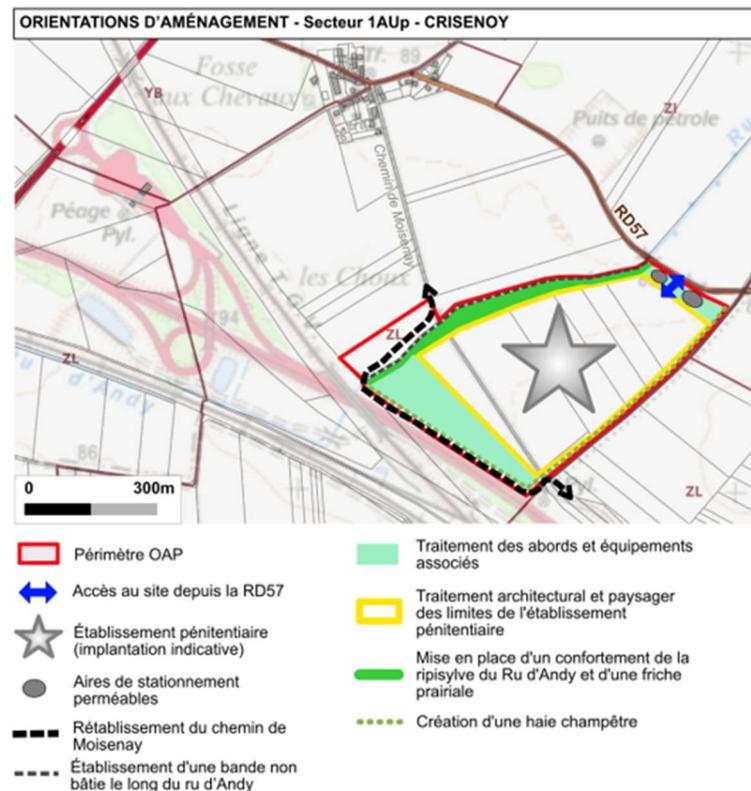
La diversité des essences devra faire l'objet d'une attention particulière, non seulement en raison des problématiques allergènes et des contraintes sécuritaires, mais aussi en fonction de leur tenue dans le temps, de leur développement, de leurs variations saisonnières et de leur entretien.

La dérogation à l'application de la loi Barnier, qui implique un recul initial de 100 m pour l'implantation de nouveaux bâtiments depuis l'axe de l'A5 fait l'objet d'un arrêté préfectoral. Le parti pris d'aménagement sur le périmètre de l'OAP se justifie :

- en termes de cohérence urbaine, le projet s'inscrit dans le prolongement de l'autoroute A5 et de la RD 57 vers Fouju et à proximité du projet de ZAC des Bordes ;
- par son implantation, le projet sera éloigné du vieux village de Crisenoy. Il n'engendrera pas de vues directes et proches des pavillons. Une attention particulière sur le traitement architectural de l'établissement permettra d'accroître son intégration dans le contexte local ;
- par la mise en place une bande paysagère de 3 m de large pour s'inscrire dans la continuité de la logique urbaine et paysagère de l'A5. Les vues vers l'enceinte seront ainsi masquées en été et filtrées en hiver. Ce parti pris permettra de qualifier l'entrée de ville et d'harmoniser le traitement paysager de la commune de Crisenoy.

Cette AOP comprend également l'implantation d'une bande non bâtie le long du ru d'Andy. Une largeur d'environ de 3,5 m de large est prévue, conformément à l'usage des servitudes de marchepied.

4. Orientations d'aménagement



6 Conclusion

La demande de dérogation à la loi Barnier pour réduire à 37 m la bande de recul pour l'implantation de nouveaux bâtiments depuis l'axe de l'A5, est justifiée par le parti d'aménagement du projet d'établissement pénitentiaire :

- De par son implantation, le projet sera moins visible depuis l'A5. Une attention particulière sur le traitement architectural de l'établissement permettra d'accroître son intégration dans le contexte local ;
- Pour s'inscrire dans la continuité de la logique paysagère du site d'étude, il est proposé de conforter la ripisylve du Ru d'Andy en cohérence avec les préconisations écologiques et les continuités de la trame verte et bleue (TVB). Cela participera à réduire les relations visuelles avec le hameau des Bordes.
- De plus l'établissement pénitentiaire sera accompagné d'autres plantations : haies, arbres tiges en accompagnement des annexes, parkings et voies carrossables.