# Contournement de VILLERS-COTTERETS

# Avenue de Noue – RD81



## Pièce F : Mise en Compatibilité du PLUi de la Communauté de Communes de Retz en Valois

Octobre 2026

| Version | Date | Auteurs | Date de la Vérification | Vérifié par | Commentaire |
|---|---|---|---|---|---|
| V1 | 21/01/2021 | EKA | 21/01/2021 | DTA | Création du document |
| V2 | 05/07/2022 | DTA | | YBL | Mise à jour suite à l'avis du CNPN |
| V3 | 31/07/2025 | TBO | | | Mise à jour suite à modification mesures compensatoires |

# Sommaire


**1 OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITE 5**
1.1 PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE 5
1.2 OBJET DU DOSSIER 5
1.3 CONTENU DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE 5
**2 PRESENTATION DU PROJET 6**
2.1 CONTEXTE DE L'OPERATION 6
2.1.1 Les porteurs du projet 6
2.1.2 Contexte actuel du projet 6
2.2 JUSTIFICATION DU PROJET RETENU ET DES AMENAGEMENTS CHOISIS 8
2.2.1 Tracé général du contournement de Villers-Cotterêts 8
2.2.2 Tracé de la liaison avenue de la Noue – RD81 9
2.3 PRESENTATION DE LA SOLUTION RETENUE 11
2.3.1 Profils en travers 11
2.3.2 Profil en long 13
2.3.3 Typologie des points d'échanges 14
2.3.4 Aménagements piétons et cycles 14
2.3.5 Stationnement 14
2.3.6 Transport en commun 14
2.3.7 Aménagements paysagers 14
2.3.8 Gestion des eaux 14
2.4 CONDITIONS D'EXECUTION DES TRAVAUX 17
2.5 MESURES COMPENSATOIRES 17
**3 SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DU PLUI 17**
3.1 PRESENTATION DU PLUI 17
3.2 PLAN DE ZONAGE ACTUEL 17
3.3 REGLEMENT ECRIT 19
3.3.1 Règlement de la zone U 19
3.3.2 Règlement de la zone AU 20
3.3.3 Règlement de la zone A 20
3.3.4 Règlement de la zone N 20
3.4 PRESCRIPTIONS PATRIMONIALES 21
3.4.1 Trame verte 21
3.4.2 Trame bleue 21
3.5 PRESCRIPTIONS LIEES AUX RISQUES 21
3.5.1 Indice -ip 21
3.5.2 Recul par rapport aux cours d'eau 22
3.6 PRESCRIPTIONS AUTRES 23
3.6.1 Orientation d'Aménagement de Programmation 23
3.6.2 Emplacements réservés 24
**4 INCIDENCE DU PROJET SUR LE PLUI 25**
4.1 PIECE 3.2 – ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLES 25
4.2 PIECE 5.3 – REGLEMENT ECRIT / PRESENTATION DES EMPLACEMENTS RESERVES 27
4.3 PIECE 4 – REGLEMENT GRAPHIQUE 27
4.4 PIECE 1.3 – RAPPORT DE PRESENTATION / JUSTIFICATIONS DES CHOIX 30
4.5 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE 31


# Table des illustrations

**FIGURES**


Figure 1 : Plan de localisation du projet ..... 6
Figure 2 : Vue en plan du tracé initial ..... 9
Figure 3 : Vu en plan du nouveau tracé ..... 10
Figure 4 : profil en long du projet ..... 13
Figure 5 : Pièce 4 - Règlement graphique ..... 18
Figure 6 : Extrait du PLUi de Retz-en-Valois ..... 24
Figure 7 : Extrait du PLUi de Retz-en-Valois ..... 24
Figure 8 : Extrait du PLUi de Retz-en-Valois ..... 25

# 1 OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITE

## 1.1 PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une procédure régie par le code de l'urbanisme.

Conformément aux articles L.153-54 et suivants, ainsi qu'à l'article R.153-14 du code de l'urbanisme, lorsque les dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, elles peuvent être adaptées pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

La notion de compatibilité impose que le projet respecte les dispositions du document d'urbanisme en vigueur.

## 1.2 OBJET DU DOSSIER

Ce dossier s'inscrit dans le cadre réglementaire de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la Communauté de communes de RETZ EN VALOIS qui doit intervenir conjointement à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la dernière section du contournement de la commune de VILLERS COTTERETS située entre l'Avenue de Noue et la RD81.

La Commune de VILLERS COTTERETS est située à 70 kms de Paris et à 20 kms de Soissons par la RN2, à 25 kms de la Ferté-Milon par la RD 936, et à 30 kms de Compiègne par la RD 973.

Le projet de contournement de la Commune de VILLERS COTTERETS est en cohérence avec l'aménagement actuel de la RN2 et s'y raccorde grâce à un échangeur existant.

L'objet de cette opération routière est la réalisation d'une voie de contournement de Villers-Cotterêts qui est destinée à drainer le trafic entre la RN2 au Nord et la RD 936 au Sud. Une partie du trafic des RD 231 et RD 81, desservies par le projet, se reportera également sur la voie nouvelle. Le projet se développe sur une longueur de 3 100 mètres.

Les principaux objectifs sont :

- ✓ D'assurer la desserte locale vers les quartiers et équipements à l'ouest de la ville, notamment le lycée Européen ;
- ✓ De limiter les difficultés de circulation dans le centre-ville. En conséquence, la qualité de l'air s'améliorera et les nuisances sonores seront réduites. La sécurité routière s'en trouvera également améliorée ;
- ✓ De répondre à l'objectif d'amélioration de la sécurité dans le centre-ville indiqué dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLUi ;
- ✓ La mise en œuvre de 2 OAP du Plan Local d'Urbanisme intercommunal approuvé le 7 juillet 2023 et modifié les 23 mai 2025 et 4 juillet 2025 :
  - ✓ L'OAP "Silo/gare" (secteur mixte habitat, activité et équipements) ;
  - ✓ L'OAP "Porte du Valois" (création d'un espace à destination d'activités à l'ouest de la ville).

Le présent dossier analyse la compatibilité du projet de la dernière section à réaliser (Avenue de Noue-RD 81) avec le PLUi de RETZ EN VALOIS et identifie les modifications à apporter à ce document d'urbanisme en application des articles L.153-54 et suivants et R.153-14 du code de l'urbanisme.

Le contournement de VILLERS-COTTERETS est nommé boulevard urbain dans le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté de Communes de Retz en Valois qui comprend déjà un emplacement réservé inscrit au bénéfice du Département.

## 1.3 CONTENU DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme porte sur la modification d'éléments des documents d'urbanisme et la mise en cohérence des documents graphiques avec la réalisation de l'opération déclarée d'utilité publique.

Les pièces suivantes, lorsqu'elles existent, sont analysées et éventuellement mises en compatibilité :

- ✓ Le rapport de présentation,
- ✓ Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD),
- ✓ Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP),
- ✓ Le règlement écrit des zones traversées par le projet,
- ✓ Le plan de zonage (représentant notamment les Espaces Boisés Classés, les Espaces Verts Protégés et les Emplacements Réservés),
- ✓ Les annexes (liste des emplacements réservés…).

Lorsqu'une mise en compatibilité est nécessaire l'extrait du document modifié, avant et après mise en compatibilité, est présenté dans le présent dossier, afin de mettre clairement en exergue les modifications apportées.

# 2 PRESENTATION DU PROJET

## 2.1 CONTEXTE DE L'OPERATION

### 2.1.1 Les porteurs du projet

MAITRE D'OUVRAGE :

**DEPARTEMENT DE L'AISNE**

**DIRECTION DE LA VOIRIE DEPARTEMENTALE**

2, rue Armand Brimbeuf

02 013 LAON CEDEX

SIRET : 22020002600015

### 2.1.2 Contexte actuel du projet

#### 2.1.2.1 Historique du projet

Le projet d'aménagement du Contournement de Villers-Cotterêts a été initié dans les années 1990 avec comme objectif premier de détourner le trafic de transit qui traverse le centre-ville de VILLERS-COTTERÊTS. Ce trafic encombre la circulation à l'intérieur de la ville et est source de nuisances pour les riverains. Le Contournement de Villers-Cotterêts engendrera une amélioration de la sécurité et une diminution des nuisances dans le centre-ville grâce au détournement du trafic poids lourd. Il est en cohérence avec les projets d'urbanisation future et améliorera la desserte de la ville. En outre, il est raccordé à la RN2 pour desservir la ville au nord grâce à l'échangeur RN2/RD973/RD80.

Le projet de Contournement se situe principalement à l'ouest de la ville, il débute au sud sur la RD936 à proximité du site de Volkswagen et se raccorde au nord sur le giratoire RD80 relié à l'échangeur de la RN2. La longueur totale de l'aménagement est d'environ 3 100 m. Il a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) en 1996. Le Département a acquis l'ensemble des emprises du tracé approuvé lors de la DUP de 1996.

Une première partie d'aménagement a été réalisée en 1999, de la RD936 à l'avenue de la gare (900 m). Une seconde partie a été réalisée en 2018-2019, de la RD80 à l'avenue de Noue. Les giratoires au droit des voiries interceptées par le projet ont été aménagés.

Aujourd'hui, il reste à aménager la dernière tranche du contournement, de l'avenue de Noue à la RD81, dont le tracé a dû être modifié par rapport au projet initial.

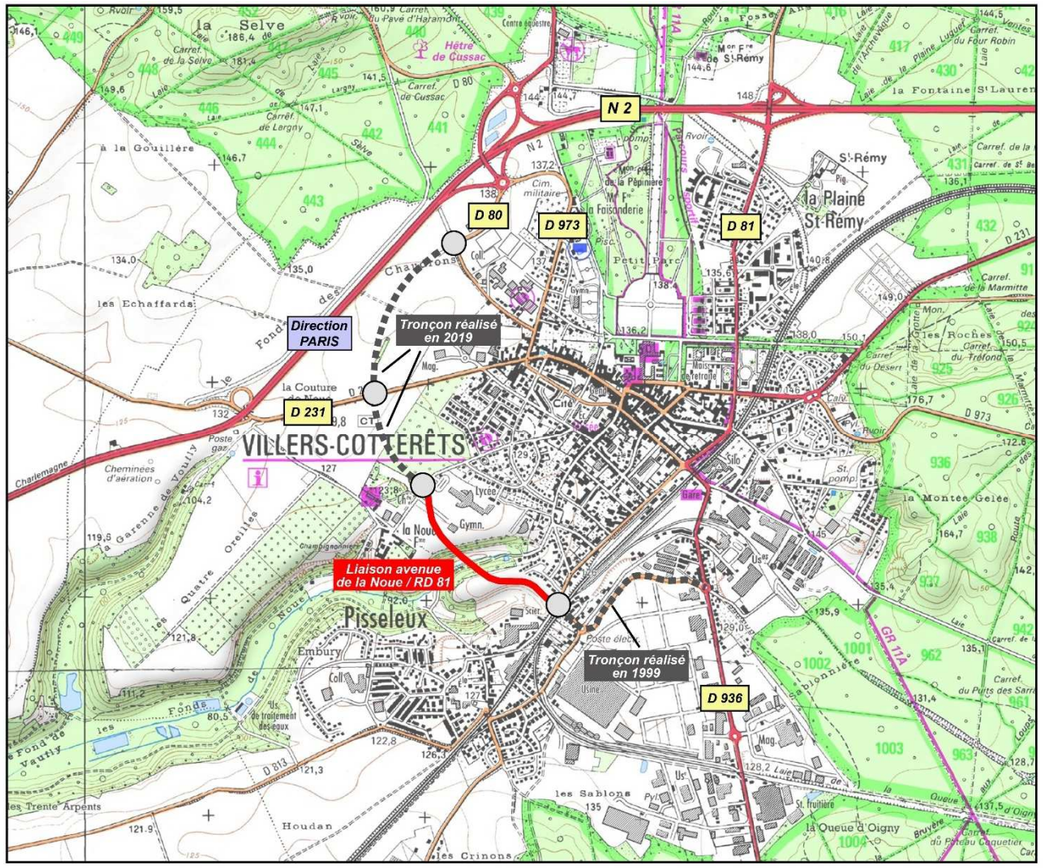



*Figure 1 : Plan de localisation du projet*

L'étude d'impact présente l'état initial tel qu'il est aujourd'hui, à savoir avec la liaison RD80/Avenue de Noue réalisée. Cependant les impacts seront, eux, évalués de façon globale de la RD80 à la RD81 (G4 à G1) conformément à la décision relative à l'examen d'étude au cas par cas.

#### 2.1.2.2 Présentation du projet

Le projet consiste en un raccordement entre l'avenue de la Noue et la RD81 via la vallée de l'Automne.

Le projet comprend :

- ✓ La réalisation d'une voie nouvelle d'environ 800 mètres de longueur ;
- ✓ La réalisation d'un ouvrage de franchissement de la vallée de l'Automne de 80 mètres, avec remblais partiels.

La nouvelle voie présentera une plateforme composée d'une chaussée de deux voies de 3,00 m et de deux accotements de 4 m.

Cette liaison se raccorde sur deux giratoires existants.

Un aménagement des berges de l'Automne au droit des piles du viaduc sera également réalisé afin de les stabiliser. Cet aménagement sera réalisé sur une longueur de 40 m (20 m de part et d'autre du viaduc).

### 2.1.2.3 Rappel des décisions antérieures

Les études de faisabilité du contournement de Villers-Cotterêts entre la RN2 et la RD936, réalisées en 1992, ont évalué quatre hypothèses de tracé : deux contournements « larges » à l'Est et à l'ouest (Variantes 1 et 2), un contournement serrant au plus près l'urbanisation (Variante 3) et un contournement intermédiaire entre la variante 3 et le contournement à l'ouest (Variante 1/3). La comparaison des variantes a abouti au choix de la variante 3.

Cette solution répond au mieux aux objectifs du projet. Elle permet en effet :

- ✓ De capter l'ensemble du trafic de la RN2 à destination de la RD936, qu'il vienne de l'Ouest ou de l'Est ;
- ✓ De desservir dans de bonnes conditions les zones industrielles, VAG (site Volkswagen) et le lycée Européen.

Elle offre de plus une fonction de desserte des quartiers et plusieurs entrées de ville.

**Les autres variantes, outre leur coût nettement supérieur, imposent des dommages écologiques plus conséquents** : traversée de la forêt de Retz pour la variante Est, coupure de la vallée de l'automne dans un secteur sensible pour les deux autres variantes.

Le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 12 décembre 1996 puis prorogé pour une durée de 5 ans par arrêté du 7 décembre 2001.

La solution retenue a été présentée à la population locale lors d'une réunion de concertation le 14 décembre 1994 en mairie de Villers-Cotterêts.

Le Département est actuellement propriétaire de l'ensemble des emprises du tracé déclaré d'utilité publique en 1996.

### 2.1.2.4 Contraintes

#### *Foncier*

La liaison RD80 / Avenue de Noue du Contournement de Villers-Cotterêts a été réalisée dans les emprises acquises par le Conseil départemental suite à la DUP initiale.

Le Conseil départemental n'est actuellement pas propriétaire des terrains d'assiette du tracé alternatif de la liaison Avenue de Noue/RD 81.

#### *Archéologie*

Le Préfet de région a prescrit par arrêté du 20 mai 2003 un diagnostic d'archéologie sur les emprises du Contournement de Villers-Cotterêts. Ce diagnostic a été réalisé en septembre 2007. Les éléments découverts se sont avérés suffisants pour évaluer l'intérêt archéologique. Le préfet de région a donc conclu, en date du 3 décembre 2007, qu'il n'y aurait pas d'autres prescriptions au titre de l'archéologie.

Depuis, le tracé de la liaison avenue de la Noue / RD81 a été modifié suite à la découverte de terrain pollué. Les services de la Direction Régionale des Affaires Culturelles en ont été informés et un diagnostic complémentaire a été prescrit, par le Préfet de région, par arrêté du 6 janvier 2021.

Ce diagnostic a été réalisé en novembre 2021. Les éléments découverts se sont avérés suffisants pour évaluer l'intérêt archéologique. Le préfet de région a donc conclu qu'il n'y aurait pas d'autres prescriptions au titre de l'archéologie.

Les terrains d'assiette de la liaison avenue de la Noue / RD81 sont donc libérés de toute contrainte au titre de l'archéologie préventive à compter du 9 mars 2022.

#### *Réseaux*

Au droit du remblai dans la vallée de l'Automne, nécessaire à la réalisation de la liaison avenue de la Noue / RD81, deux canalisations du réseau d'eaux usées de la ville sont présentes sous le chemin rural de la Fontaine.

*Une enquête réseau sera réalisée afin de déterminer l'ensemble des éventuels réseaux présents dans les emprises du Contournement de Villers-Cotterêts.*

### 2.1.2.5 Enjeux et objectifs

La création de la liaison RD80-Avenue de Noue permettra :

- ✓ D'assurer la desserte locale vers les quartiers et équipements à l'ouest de la ville, notamment le lycée Européen ;
- ✓ De limiter les difficultés de circulation dans le centre-ville. En conséquence la qualité de l'air s'améliorera et les nuisances sonores seront réduites. La sécurité routière s'en trouvera également améliorée ;
- ✓ De détourner le trafic de transit RN2 - RD936 ;
- ✓ De répondre à l'objectif d'amélioration de la sécurité dans le centre-ville indiqué dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLUi ;
- ✓ La mise en œuvre de 3 OAP du Plan Local d'Urbanisme intercommunal approuvé le 7 juillet 2023 et modifié les 23 mai 2025 et 4 juillet 2025 :
  - ✓ L'OAP "Silo/gare" (secteur mixte habitat, activité et équipements) ;

- ✓ L'OAP "Porte du Valois" (création d'un espace à destination d'activités à l'ouest de la ville) ;
- ✓ L'OAP "Scierie" (création d'un espace à destination d'activités).

Le programme de travaux devra répondre aux objectifs suivants :

***Transit routier et desserte***

Le Contournement de Villers-Cotterêts doit permettre de capter le trafic de transit RN2 - RD936 et de desservir les zones industrielles situées au sud de la ville, notamment le site Volkswagen France. De plus, il assurera également la desserte locale vers les quartiers et équipements de la ville (lycée, supermarché, etc.) via la RD80, la RD231 et via les avenues de Noue, de la Gare et de Boursonnes.

Les voies de dessertes interceptées (RD231, avenue de Noue) seront rétablies. Le projet devra également rétablir les accès aux parcelles agricoles ou urbaines en évitant les accès directs sur la nouvelle voie.

***Cheminement annexe et accessibilité***

Le chemin rural de la Fontaine situé dans la vallée de l'Automne sera rétabli.

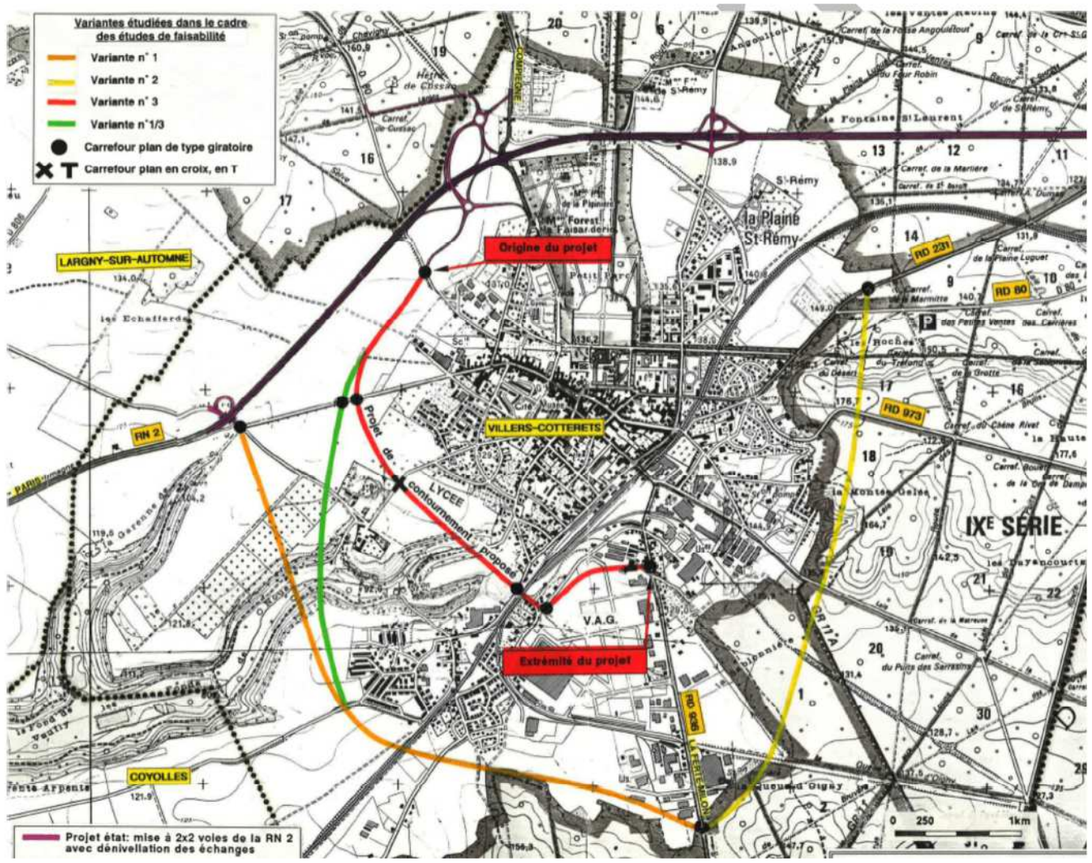
***Classement***

La totalité du Contournement de Villers-Cotterêts du giratoire sur la RD936 au giratoire sur la RD80 sera classée en RD936 et Route Prioritaire de catégorie 1 (RP1) dans le domaine public routier départemental.

## 2.2 JUSTIFICATION DU PROJET RETENU ET DES AMENAGEMENTS CHOISIS

### 2.2.1 Tracé général du contournement de Villers-Cotterêts

Les études de faisabilité du contournement de Villers-Cotterêts entre la RN2 et la RD936, réalisées en 1992, ont permis d'envisager quatre hypothèses de tracé : deux contournements « larges » à l'Est et à l'ouest (Variantes 1 et 2), un contournement serrant au plus près l'urbanisation (Variante 3) et un contournement intermédiaire entre la variante 3 et le contournement à l'ouest (Variante 1/3).




**Variantes n°1 et 2**

Les solutions de contournement large à l'Ouest ou à l'Est de l'agglomération sont de type rocade sans échange intermédiaire. Les échanges s'effectuent uniquement à l'origine avec la RN2 et à l'extrémité avec la RD 936.

Ces projets ne permettent pas la desserte des équipements et des zones industrielles dans de bonnes conditions (lycée, VAG). Ils n'ont aucune fonction de desserte pour la ville et ne drainent pas une partie suffisante du trafic entre la RN2 et la RD936. L'impact sur l'environnement est fort : la variante Ouest traverse les fonds de Noue dans un secteur sensible, alors que la variante Est impacte la forêt de Retz.

Ces solutions, non conformes aux objectifs, n'ont pas été retenues. Elles présentent de plus un surcoût lié au relief. La variante Ouest a toutefois été reportée dans le POS de l'époque en vue d'un possible contournement large de l'agglomération si, à long terme, les conditions de circulation le commandaient.

**Variante n°3**

Cette solution constitue un autre parti d'aménagement, collant plus à l'urbanisation existante. Elle réalise des échanges avec toutes les voies interceptées. Malgré une fluidité moindre, elle permet de capter au mieux le trafic de la RN2, d'avoir une fonction de desserte locale satisfaisante vers les équipements, zones industrielles et quartier. Elle correspond donc au mieux aux objectifs définis. Les principaux impacts sur l'environnement sont liés à la proximité du bâti d'une part (présence visuelle de la voie de circulation, impact sonore) et à la traversée d'un verger expérimental d'autre part. La bonne intégration du projet dans le paysage sera un point particulièrement sensible à traiter.

**Variante n°1/3**

Une solution intermédiaire entre le contournement large par l'Ouest et la Variante 3 a été étudiée sans qu'il lui soit attribué de réelles qualités.

**Comparaison des variantes**

Le tableau suivant résume, pour chaque variante étudiée, les principaux impacts négatifs sur l'environnement, considérés au stade des études de faisabilité.

Impact nul | Impact moyen

Impact faible | Impact fort

| | Variante n°1 | Variante n°2 | Variante n°3 | Variante n°1/3 |
|---|---|---|---|---|
| Eau | | | | |
| Mouvements de terrain | | | | |
| Milieu naturel | | | | |
| Paysage et patrimoine | | | | |
| Bâti et bruit | | | | |
| Agriculture | | | | |

Suite à la comparaison des variantes sur les thématiques à enjeux, la variante 3 est globalement la moins impactante.

Cette solution répond au mieux aux objectifs du projet. Elle est en effet la seule permettant :

- ✓ De capter l'ensemble du trafic de la RN2 à destination de la RD936, qu'il vienne de l'Ouest ou de l'Est ;
- ✓ De desservir dans de bonnes conditions les zones industrielles, VAG (site Volkswagen) et le lycée Européen.

Elle offre de plus une fonction de desserte des quartiers et plusieurs entrées de ville.

**Les autres variantes, outre leur coût nettement supérieur, imposent des dommages écologiques beaucoup plus conséquents** : traversée de la forêt de Retz pour la variante Est, coupure de la vallée de l'automne dans un secteur sensible pour les deux autres variantes.

La variante retenue a été présentée à la population locale lors d'une réunion de concertation le 14 décembre 1994 en mairie de Villers-Cotterêts.

### 2.2.2 *Tracé de la liaison avenue de Noue – RD81*

Suite aux études géotechniques du tracé déclaré d'utilité publique en 1996, une importante pollution des sols a été identifiée sur une partie des emprises du projet. Les analyses chimiques effectuées sur les échantillons de sols ont révélé que le site présentait ponctuellement une pollution aux hydrocarbures et métaux lourds (cuivre, plomb et mercure).

Compte tenu de l'hétérogénéité des matériaux et de la pollution présente, la réalisation des travaux de cette section aurait nécessité de purger ces matériaux, rendant le coût du projet routier prohibitif.

Par ailleurs, des demandes ont été exprimées afin que le tracé routier contourne le gymnase pour éviter que celui-ci se trouve séparé du lycée Européen.

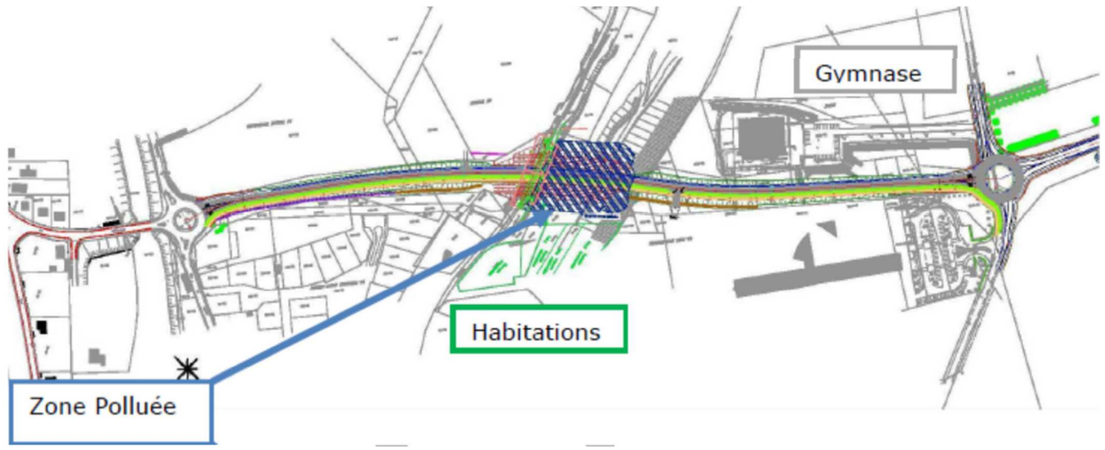



*Figure 2 : Vue en plan du tracé initial*

Au vu de ces éléments, le tracé déclaré d'utilité publique en 1996 a été retravaillé afin d'éviter la zone de pollution et de contourner le gymnase. Une campagne complémentaire de prélèvements et d'analyses de sols a été réalisée au droit du nouveau tracé. Les sondages ont mis en évidence la présence de remblais issus de travaux public (plaques d'enrobés, bordures béton…). Ces déchets n'empêchent pas la réalisation du nouveau tracé.

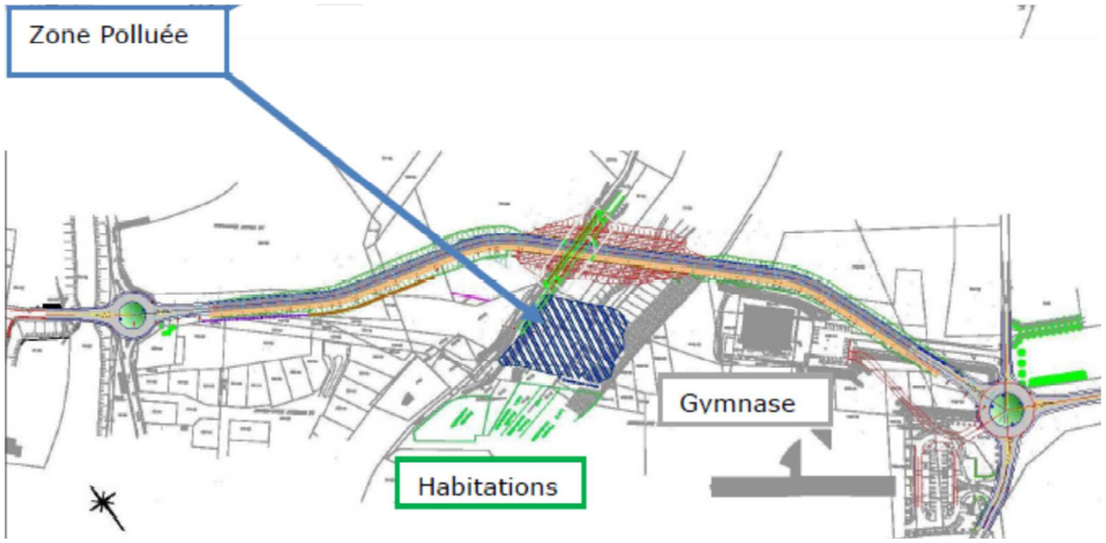


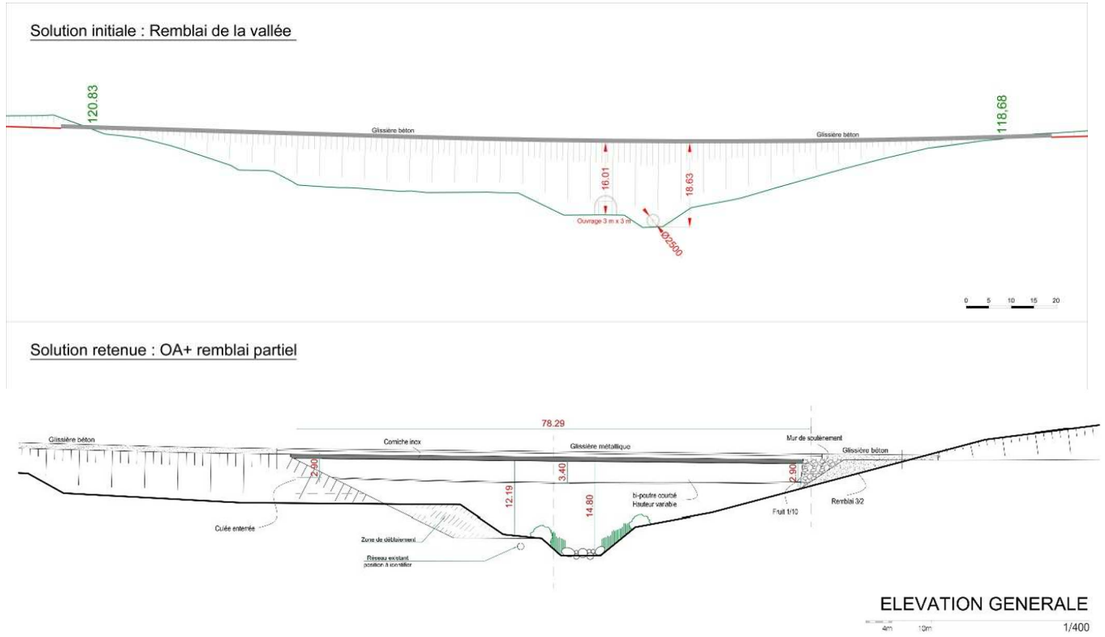

*Figure 3 : Vu en plan du nouveau tracé*

Par ailleurs, le projet traverse la vallée de l'Automne. Deux solutions ont été envisagées pour cette traversée :

La première solution consiste à traverser la vallée en remblai avec rétablissement de l'Automne et du chemin rural par la réalisation de deux ouvrages. Cette solution présente d'importants impacts environnementaux.

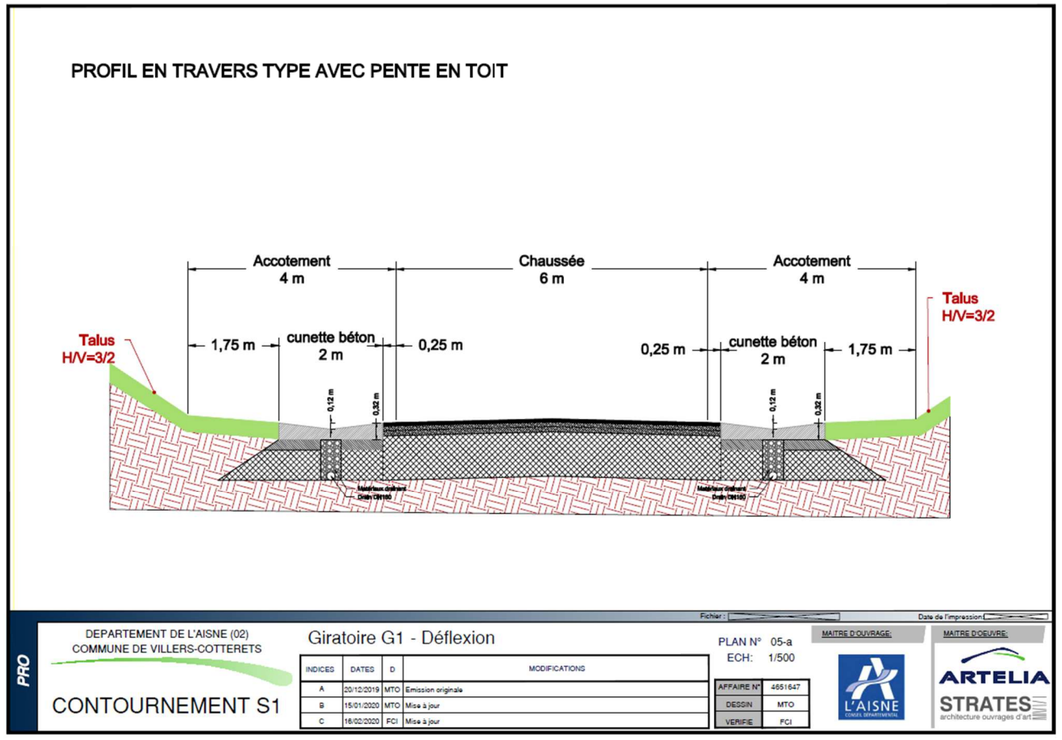
La seconde solution, qui est retenue, prévoit un franchissement de la vallée avec un viaduc associé à un remblai partiel de la vallée.

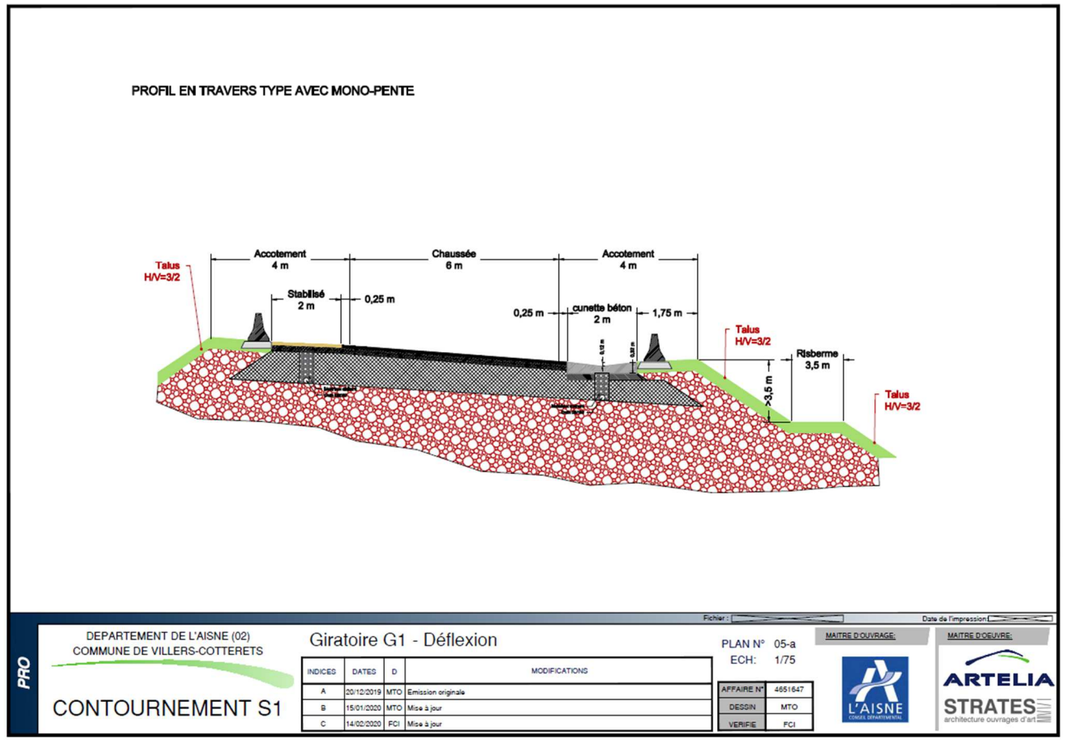
Cette seconde solution permet de limiter l'impact sur l'écoulement des eaux en provenance de la ville et sur le chemin rural. De plus, l'impact sur la faune et la flore présentes dans la vallée est également diminué, notamment pour les chiroptères qui utilisent la vallée comme corridor de déplacement.



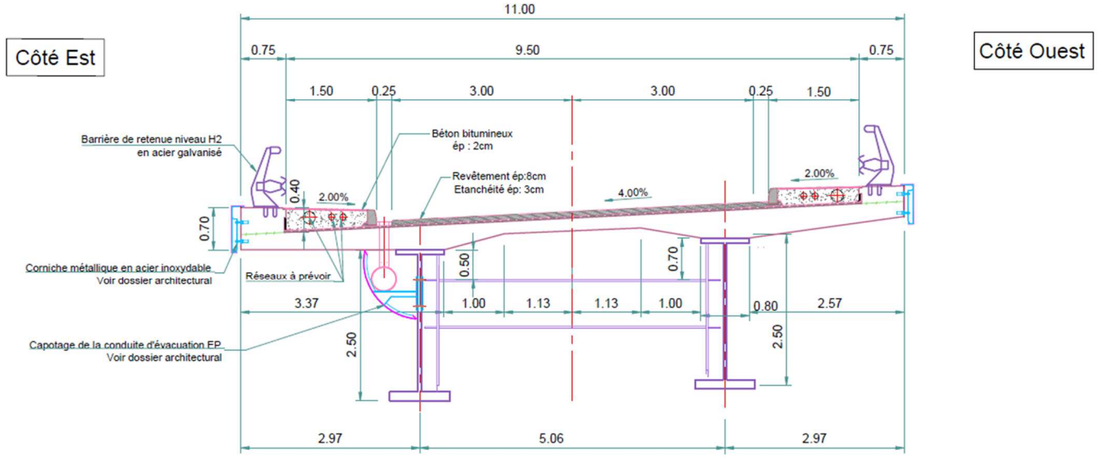
## 2.3 PRESENTATION DE LA SOLUTION RETENUE

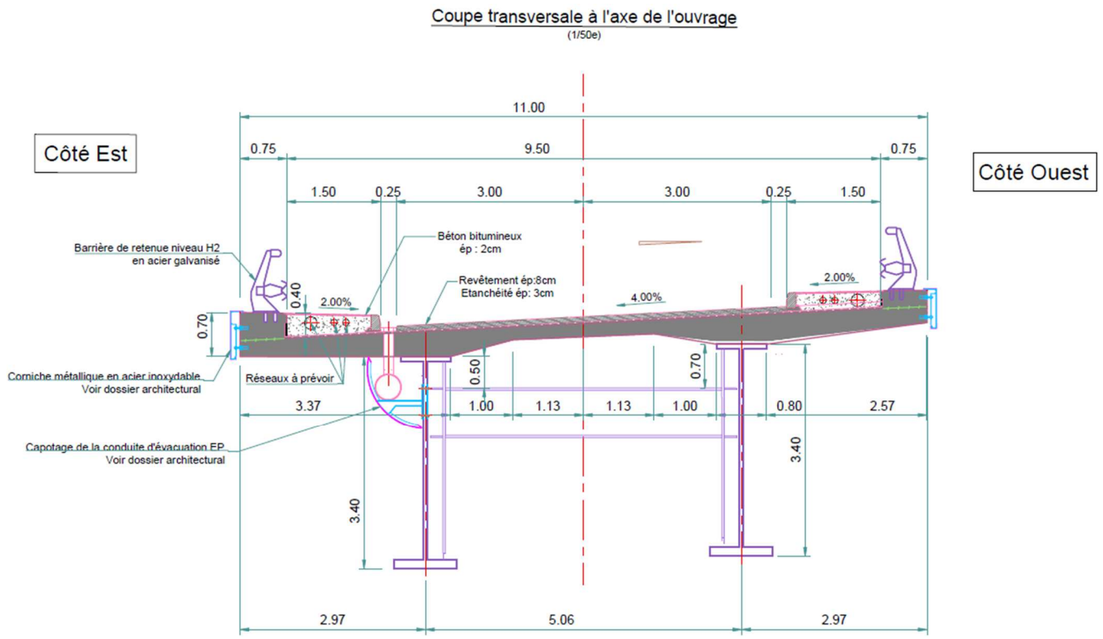
### 2.3.1 Profils en travers



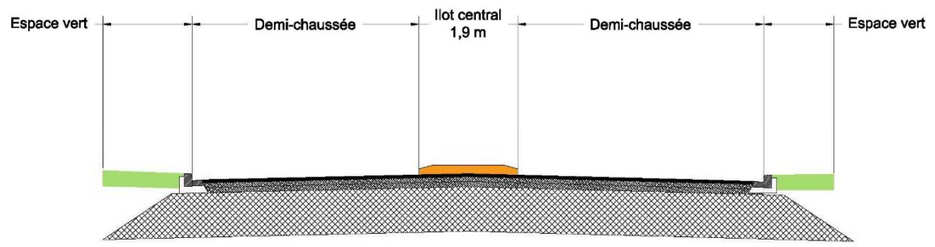




Coupe transversale au droit des appuis
(1/50e)






PROFIL EN TRAVERS TYPE
Abord du Giratoire 1




PRO

DEPARTEMENT DE L'AISNE (02)
COMMUNE DE VILLERS-COTTERETS

CONTOURNEMENT S1

PROFIL TYPE - Abord giratoire

| INDICES | DATES | D. | MODIFICATIONS |
|---|---|---|---|
| A | 20/12/2019 | MTO | Emission originale |
| B | 15/01/2020 | MTO | Mise à jour |

PLAN N° 04-1
ECH: 1/500

| | |
|---|---|
| AFFAIRE N° | 4651647 |
| DESSIN | MTO |
| VERIFIE | FCI |

MAITRE D'OUVRAGE: L'AISNE CONSEIL DEPARTEMENTAL

MAITRE D'OEUVRE: ARTELIA STRATES architecture ouvrages d'art

### 2.3.2 Profil en long

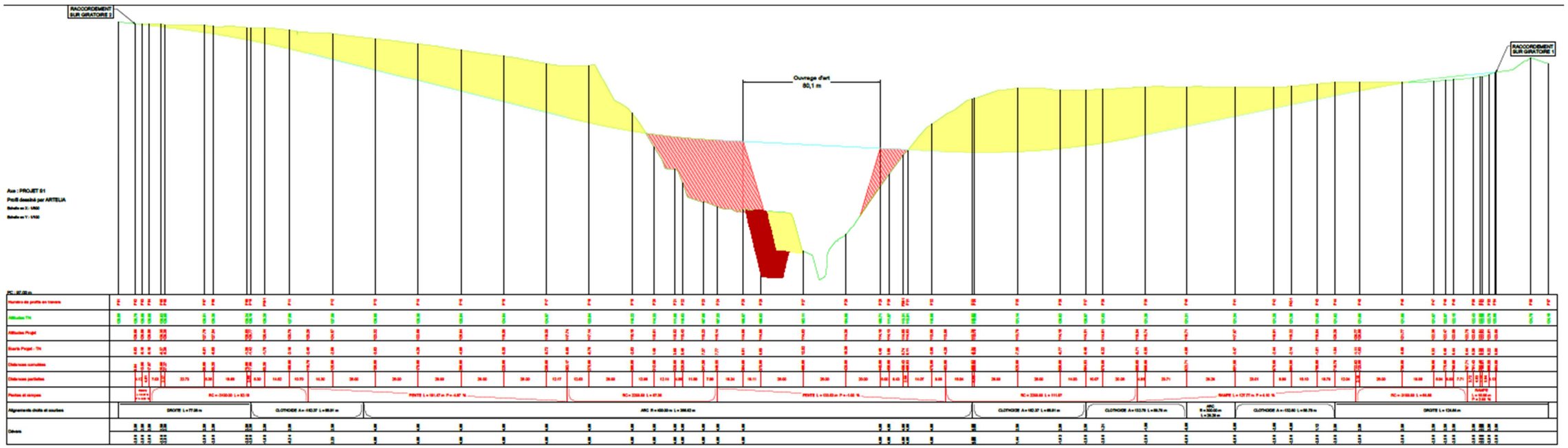
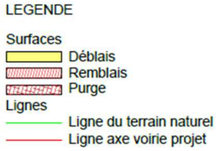



*Figure 4 : profil en long du projet*






### 2.3.3 Typologie des points d'échanges

Le projet se raccordera aux carrefours giratoires existants. Aucun autre point d'échange ne sera réalisé.

### 2.3.4 Aménagements piétons et cycles

Le projet ne sera pas accessible aux piétons et ne présentera pas de possibilité de traversées piétonnes en dehors des giratoires d'extrémités.

### 2.3.5 Stationnement

Aucune possibilité de stationnement n'est prévue sur la nouvelle voirie.

### 2.3.6 Transport en commun

Les transports en commun pourront emprunter cette nouvelle voie.

### 2.3.7 Aménagements paysagers

Une étude paysagère a été réalisée afin d'intégrer au mieux le projet à son environnement.

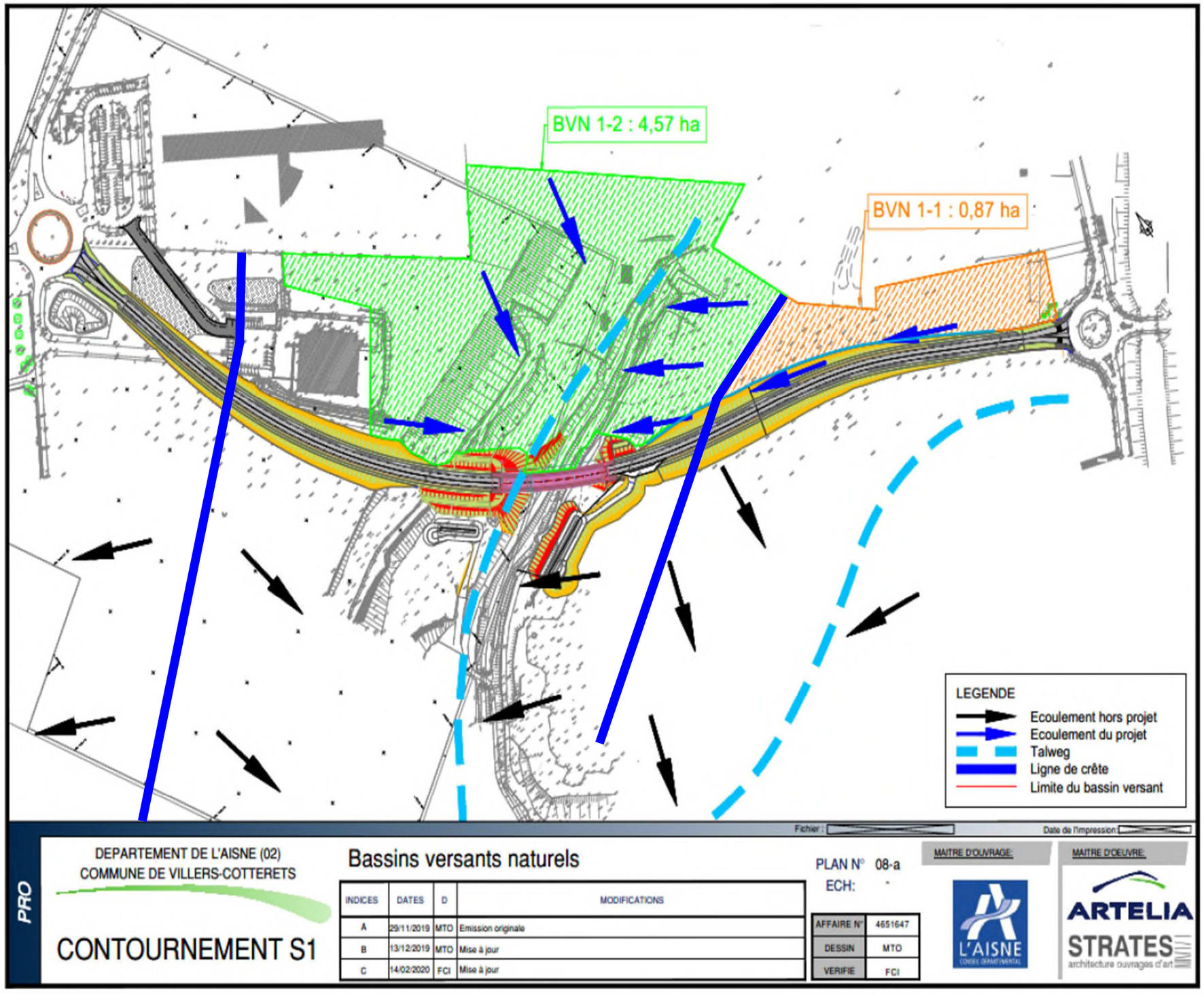
### 2.3.8 Gestion des eaux

Le principe d'assainissement retenu visera à limiter l'impact de l'aménagement sur la qualité des eaux superficielles et souterraines. Les bassins versants naturels interceptés seront rétablis. La collecte des eaux sera réalisée à l'aide d'un système d'assainissement de type gravitaire comprenant des dispositifs de régulation et de traitement des eaux de ruissellement de la plateforme avant rejet dans le milieu naturel. Le débit de fuite dans le milieu naturel sera limité selon les préconisations des services de la police de l'Eau de la Direction Départementale des Territoires.

#### 2.3.8.1 Rétablissement des écoulements des bassins versants naturels

Les solutions choisies sont détaillées ci-après :

- ✓ **Liaison du giratoire de la RD 81 au giratoire avenue de Noue** : Les eaux de ruissellement interceptées par le projet proviennent du BVN 1-1. Le projet étant ici principalement réalisé en déblai, les eaux provenant du Nord sont collectées en haut de talus au moyen d'une cunette enherbée. Au niveau de la jonction avec la zone en remblai les eaux sont dirigées vers l'Automne.
- ✓ **Liaison du giratoire avenue de Noue au giratoire de la RD231** : Les eaux de ruissellement interceptées par le projet proviennent du BVN 2-2. Le projet étant ici principalement réalisé en remblai, les eaux du BVN, venant du Nord, sont donc collectées au moyen d'un fossé en pied de talus et dirigées vers le point bas du terrain. Un ouvrage de rétablissement est dimensionné pour permettre de conserver les écoulements du talweg au-delà du projet. Pour consentir au BVN de reprendre un écoulement naturel, un **fossé de répartition** est réalisé à la sortie de l'ouvrage de rétablissement. Ce fossé a également pour objectif d'éviter la concentration des eaux à la sortie de l'ouvrage et donc d'éviter des désordres.
- ✓ **La liaison du giratoire de la RD 231 au giratoire de la RD 80** : L'impact du projet sur les BVN 3 et BVN 4 reste limité. Les eaux interceptées par le projet sont donc collectées au moyen d'un **fossé enherbé** suivant le profil du projet de liaison. Elles sont dirigées vers les bassins de rétention créés pour le projet routier. Les eaux du BVN 3 sont retenues dans le bassin 3 et les eaux du BVN 4 dans le bassin 4.


BVN 1-2 : 4,57 ha
BVN 1-1 : 0,87 ha
LEGENDE
Ecoulement hors projet
Ecoulement du projet
Talweg
Ligne de crête
Limite du bassin versant
Fichier :
Date de l'impression :
PRO
DEPARTEMENT DE L'AISNE (02)
COMMUNE DE VILLERS-COTTERETS
CONTOURNEMENT S1
Bassins versants naturels
PLAN N° 08-a
ECH: *
INDICES | DATES | D | MODIFICATIONS
A | 29/11/2019 | MTO | Emission originale
B | 13/12/2019 | MTO | Mise à jour
C | 14/02/2020 | FCI | Mise à jour
AFFAIRE N° 4651647
DESSIN MTO
VERIFIE FCI
MAITRE D'OUVRAGE:
L'AISNE
MAITRE D'OEUVRE:
ARTELIA
STRATES
architecture ouvrages d'art

### 2.3.8.2 *Assainissement des eaux de plateforme*

Les principes et objectifs assignés à l'assainissement des eaux de plateforme sont essentiellement :

- ✓ La protection de la ressource en eau ;
- ✓ La sécurité des usagers.

***Les ouvrages de collecte***

**Sur la liaison RD81 / avenue de la Noue** les eaux seront collectées par des cunettes bétonnées 2,00 x 0,12 (0,12 m de profondeur, 2 m d'ouverture de gueule). Elles seront implantées de part et d'autre de la voirie pour les tronçons en « toit » et sur le côté en point bas pour les tronçons dont le devers est « à quai ». Des grilles implantées au niveau de la cunette béton permettent une collecte régulière par le réseau d'assainissement. L'eau sera ensuite acheminée vers les différents bassins.

Un drain Ø160 sera également prévu de part et d'autre de la voirie. La tranchée drainante permettra de collecter les eaux afin de protéger la structure de la voirie principalement dans les zones en déblai. Les eaux sont collectées par le réseau d'assainissement et dirigées vers le bassin de rétention.

Le choix d'un réseau d'assainissement enterré en complément des cunettes béton a été pris du fait du caractère de la voirie de ce tronçon. Cette dernière ayant des pentes en long importante (4 à 5%), l'interception de ces eaux pluviales tout au long du tracé permettra de réduire les risques de débordement de ces dernières en point bas du projet.

Les eaux pluviales provenant des talus et de la bande enherbée seront également reprises par les cunettes bétons 2,00 x 0,12 m en rive de la voirie. Ces eaux seront acheminées vers les bassins de rétention.

**Sur la liaison Avenue de la Noue / RD80,** les eaux seront collectées de chaque côté de la voirie par des cunettes bétonnées 1,75 x 0,12 (0,12 m de profondeur, 1,75 m d'ouverture de gueule).

L'eau sera ensuite acheminée vers les différents bassins.

Un drain Ø160 sera également prévu de part et d'autre des voiries de la liaison. La tranchée drainante permettra de collecter les eaux afin de protéger la structure de la voirie principalement dans les zones en déblai. Ils seront orientés vers le point bas du tracé et raccordée selon le principe suivant :

- ✓ Vers l'ouvrage de rétablissement du BVN 2-2 (avec raccordement sur les noues en bas de talus) ;
- ✓ Vers les collecteurs des BVR 6 et 7 (avec raccordement sur les regards grille au niveau des cunettes béton).

***Les bassins***

Au regard des perméabilités mesurées, le choix de l'infiltration n'est pas privilégié car il impose soit des temps de vidanges trop longs (supérieur à 200 heures pour des bassins de taille classique), soit des emprises beaucoup trop grandes vis-à-vis des emprises du projet. Le choix de l'infiltration n'est donc retenu que sur contrainte technique particulière.

Le choix des exutoires est donc recherché en superficiel.

Le profil en long du projet défini quatre points bas localisés à l'extrémité sud du viaduc au niveau des giratoires de l'avenue de la Noue, de la RD231 et de la RD80.

- ✓ Les eaux des **bassins 1-1 et 1-2** se rejetteront après traitement et régulation vers l'Automne.
- ✓ Les eaux du **bassin 2** se rejetteront après traitement et régulation vers l'Automne (Ce rejet initialement provisoire dans le précédent dossier N°02-2018-0075 devient définitif).
- ✓ Les eaux du **bassin 3** se rejetteront après traitement et régulation dans le fossé existant situé au niveau de la RD231 en direction de la RN2.
- ✓ Au vu de la saturation du réseau communal, les eaux du **bassin 4** se rejetteront après traitement et régulation dans un bassin d'infiltration offrant une surface suffisamment grande au regard des perméabilités pour infiltrer les eaux retenues sur un délai inférieur à 48 heures.

Les rejets seront donc :

*Tableau 1 : Localisation des rejets*

| | Rejets |
|---|---|
| **Bassin 1-1 (à créer)** | L'Automne |
| **Bassin 1-2 (à créer)** | L'Automne |
| **Bassin 2 (existant)** | L'Automne via canalisation |
| **Bassin 3 (existant)** | Fossé existant RD231 |
| **Bassin 4 (existant)** | Infiltration |

Au-delà de la pluie de référence, les eaux de ruissellement sont évacuées vers les points de rejet via les surverses existantes au niveau des différents bassins.

Le principe de fonctionnement est le suivant :

- Bassin 1-1 : une surverse est prévue au droit de l'ouvrage de sortie du bassin. Le point de rejet est l'Automne ;
- Bassin 1-2 : une surverse est prévue au droit de l'ouvrage de sortie du bassin. Le point de rejet est l'Automne ;
- Bassin 2 : une surverse est existante au droit de l'ouvrage de sortie du bassin. Le point de rejet est l'Automne via la canalisation Ø500 ;
- Bassin 3 : une surverse est existante au droit de l'ouvrage de sortie du bassin. Le point de rejet est le fossé de la RD231 via la canalisation Ø400 ;
- Bassin 4 : Les eaux du bassin de récupération sont acheminées dans le bassin d'infiltration qui est équipé d'une surverse dont le point de rejet est le fossé de la RD80.

## 2.4 CONDITIONS D'EXECUTION DES TRAVAUX

La date de démarrage des travaux sera fixée ultérieurement par le Département de l'Aisne.

La durée du chantier est estimée à 18 mois.

Les travaux seront réalisés en plusieurs phases :

- ✓ Terrassement des déblais ;
- ✓ Terrassement des remblais et acquisition des tassements ;
- ✓ Réalisation de l'ouvrage d'art ;
- ✓ Réalisation des chaussées, assainissement et finitions.

Le phasage des travaux pour l'aménagement des berges est le suivant :

- ✓ Terrassement des déblais et stockage des matériaux ;
- ✓ Pose des boites de gabions,
- ✓ Remblaiement (en utilisant les déblais stockés) jusqu'au haut la berge,
- ✓ Mise en œuvre du matelas de gabions végétalisé,
- ✓ Aménagement du chemin de la Fontaine et finitions.

## 2.5 MESURES COMPENSATOIRES

Dans le but de compenser l'impact du projet routier sur le milieu naturel existant, les mesures compensatoires suivantes ont été définies et validées par le CNPN :

- ✓ la restauration et la gestion écologique des boisements existants afin de permettre d'augmenter la capacité d'accueil du site et de pallier l'impact sur l'habitat des chiroptères et des oiseaux arboricoles,
- ✓ la restauration et la gestion écologique des zones ouvertes qui a pour objectif de compenser l'impact sur les « prairies sèches » considérées comme remarquables du fait de leur diversité spécifique,
- ✓ la plantation de haies. Elles renforceront les corridors écologiques et les zones de refuges pour les petits mammifères terrestres et accroîtrons l'attractivité des espaces pour les chiroptères et l'avifaune,
- ✓ la renaturation de zones imperméabilisées qui a pour objectif final de créer de nouvelles « prairies sèches ».

# 3 SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DU PLUI

## 3.1 PRESENTATION DU PLUI

La ville de Villers-Cotterêts est située dans le département de l'Aisne (02). Elle fait partie de la Communauté de Communes de Retz-en-Valois.

L'élaboration d'un PLUi unique permet de couvrir l'ensemble du territoire de la Communauté de Communes de Retz-en-Valois avec un document d'urbanisme adapté, à la fois plus lisible et plus efficace. Il intervient en remplacement des 12 PLU, 14 POS et 9 cartes communales précédemment en vigueur sur l'ensemble du territoire (19 communes n'ayant aucun document d'urbanisme).

Ce document unique simplifie l'émergence d'une politique d'aménagement du territoire cohérente et d'une culture commune de l'urbanisme.

A l'issue d'une procédure d'élaboration de plusieurs années, le PLUi a été approuvé par le Conseil Communautaire le 21 février 2020. Le PLUi est entré en vigueur le 23 mars 2020 sur l'ensemble des communes de l'ex-CCVCFR (Communauté de Communes Villers-Cotterêts – Forêt de Retz) et le 23 avril 2020 sur les communes de l'ex-CCPVA (Communauté de Communes du Pays de la Vallée de l'Aisne) et de l'ex-CCOC (Communauté de Communes de l'Ourcq et du Clignon).

Enfin une révision du PLUI a été effectuée en 2023. La CCRV a approuvé la révision du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) le 7 juillet 2023. Le document est exécutoire sur le territoire des 54 communes depuis le 29 septembre 2023. Ce document a fait l'objet de procédures de modification et de modifications simplifiées qui ont été approuvées par délibérations du Conseil communautaire les 23 mai 2025 et 4 juillet 2025 et rendues opposables les 21 août 2025 et 21 septembre 2025.

## 3.2 PLAN DE ZONAGE ACTUEL

Il s'agit de la Pièce *4 - Règlement graphique* du PLUi (VILLERS COTTERETS). Il est présenté sur la carte suivante (de façon zoomée autour du projet).

Le projet de la liaison Avenue de Noue-RD 81 est inscrit en emplacement réservé (n° V40 du PLUi) au bénéfice du Département et apparait sur le plan de zonage, en chevauchant une partie de l'OAP VILLERS-COTTERETS /Scierie.

Les zones concernées par le projet sont : Zone UC1, Zone UIb, Zone UE, Zone 1AUIb, Zone A, Zone N, Zone Ns.

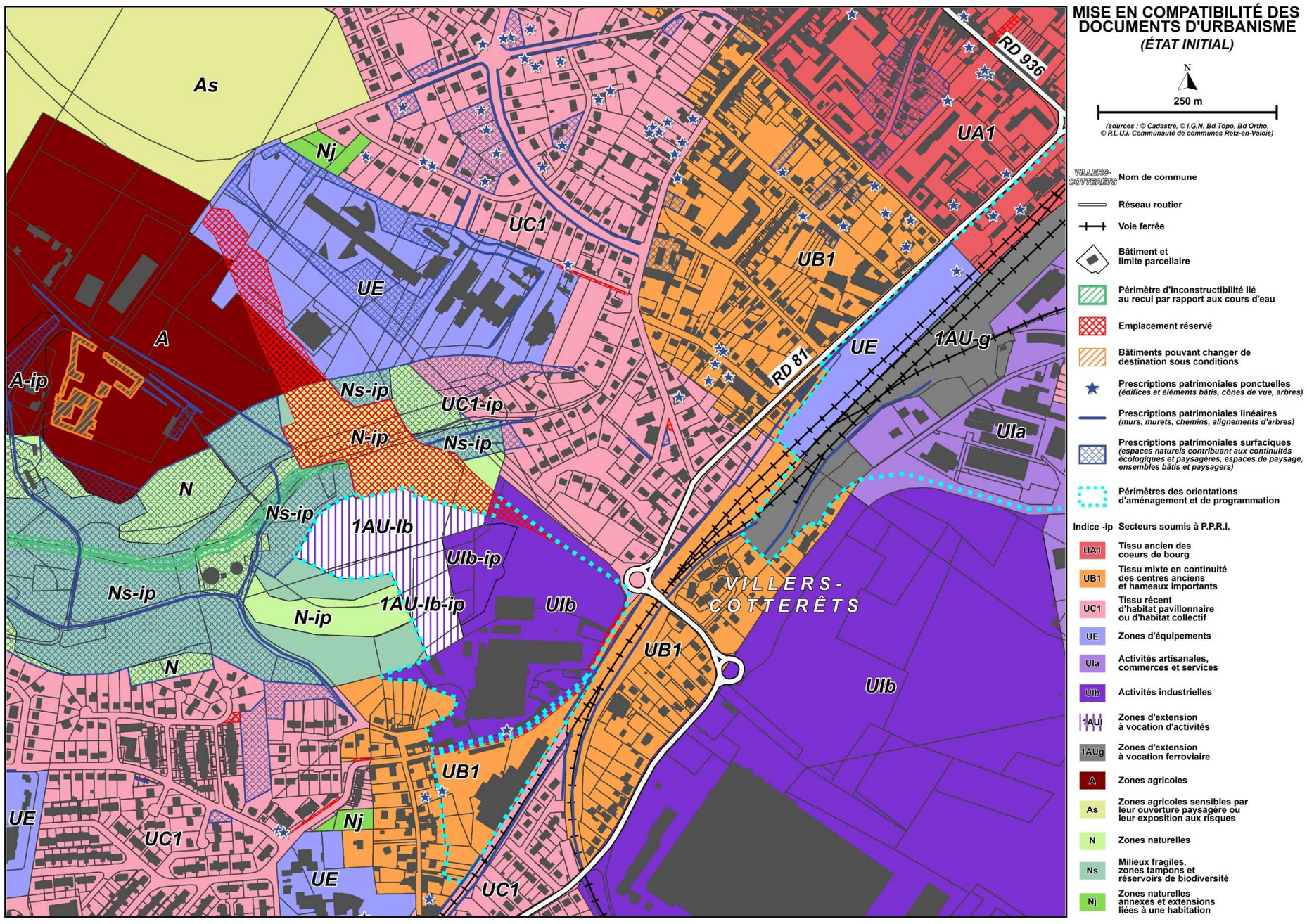



*Figure 5 : Pièce 4 - Règlement graphique*

## 3.3 REGLEMENT ECRIT

Il s'agit de la pièce *5.1 - Règlement Ecrit ; B – Règlement des zones urbaines et C – Règlement des zones à urbaniser, agricoles et naturelles* du PLUi.

### 3.3.1 Règlement de la zone U

#### 3.3.1.1 Règlement de la zone UC1

*Les zones UC correspondent au tissu urbain pavillonnaire. Ces zones accueillent un bâti généralement en milieu de parcelle et des lotissements. La zone UC1 permet également l'implantation d'habitat collectif.*

*Article 1.1. Destination des constructions*

*[…]*

*Les constructions et les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées dans l'ensemble de la zone, sous-secteurs compris. Les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont donc également autorisés pour des exigences fonctionnelles ou techniques.*

*[…]*

*Article 1.2.2. Sont admises sous conditions les occupations et utilisations du sol ci-après :*

- *Les exhaussements et affouillements de sol, directement liés aux travaux de construction autorisés.*

*[…]*

- *Les affouillements, les exhaussements de sol, les équipements, les aires de repos et les installations classées liées à la mise à 2 x 2 voies de la RN2 et à la réalisation du boulevard urbain.*
- *La construction d'ouvrages publics ou des installations d'intérêt général sous réserve qu'ils soient jugés compatibles avec le site.*

*[…]*

***Le projet est compatible avec le règlement de la zone UC1.***

#### 3.3.1.2 Règlement de la zone UIb

*Les zones UI correspondent aux zones industrielles et d'activités. L'implantation de ce bâti est réalisée sur de grandes parcelles et de manière libre. Les zones UIb sont dédiées aux activités industrielles.*

*Article 1.1. Destination des constructions*

*[…]*

*Les constructions et les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées dans l'ensemble de la zone, sous-secteurs compris. Les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont donc également autorisés pour des exigences fonctionnelles ou techniques.*

*[…]*

*Article 1.2.2. Sont admises sous conditions les occupations et utilisations du sol ci-après :*

*[…]*

- *Les affouillements, les exhaussements de sol, les équipements, les aires de repos et les installations classées liées à la mise à 2 x 2 voies de la RN2 et à la réalisation du boulevard urbain.*
- *La construction d'ouvrages publics ou des installations d'intérêt général sous réserve qu'ils soient jugés compatibles avec le site.*

*[…]*

***Le projet est compatible avec le règlement de la zone UIb.***

#### 3.3.1.3 Règlement de la zone UE

*Les zones UE correspondent aux secteurs d'équipements publics. Ces zones mixtes accueillent des équipements implantés sur de grandes parcelles.*

*Article 1.1. Destination des constructions*

*[…]*

*Les constructions et les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées dans l'ensemble de la zone, sous-secteurs compris. Les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont donc également autorisés pour des exigences fonctionnelles ou techniques.*

*[…]*

*Article 1.2.2. Sont admises sous conditions les occupations et utilisations du sol ci-après :*

- *Les exhaussements et affouillements de sol, directement liés aux travaux de construction autorisés.*

*[…]*

- *Les affouillements, les exhaussements de sol, les équipements, les aires de repos et les installations classées liées à la mise à 2 x 2 voies de la RN2 et à la réalisation du boulevard urbain.*

- *La construction d'ouvrages publics ou des installations d'intérêt général sous réserve qu'ils soient jugés compatibles avec le site.*

*[…]*

***Le projet est compatible avec le règlement de la zone UE.***

### 3.3.2 Règlement de la zone AU

#### 3.3.2.1 Règlement de la zone 1AUIb

*Les zones 1AUIb correspondent aux zones à urbaniser à destination d'entrepôts et d'industries. Elles sont urbanisables à court et moyen terme.*

*Article 1.1. Destination des constructions*

*[…]*

*Les constructions et les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées dans l'ensemble de la zone, sous-secteurs compris. Les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont donc également autorisés pour des exigences fonctionnelles ou techniques.*

*[…]*

*Article 1.2.2. Sont admises sous conditions les occupations et utilisations du sol ci-après :*

*[…]*

- *Les affouillements, les exhaussements de sol, les équipements, les aires de repos et les installations classées liées à la mise à 2 x 2 voies de la RN2 et à la réalisation du boulevard urbain.*
- *La construction d'ouvrages publics ou des installations d'intérêt général sous réserve qu'ils soient jugés compatibles avec le site.*

*[…]*

***Le projet est compatible avec le règlement de la zone 1AUIb.***

### 3.3.3 Règlement de la zone A

*Les zones A correspondent aux zones aujourd'hui cultivées ou dont la qualité agronomique des sols est à valoriser.*

*Article 1.1. Destinations des constructions*

*[…]*

*Les constructions et les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées dans l'ensemble de la zone, sous-secteurs compris. Les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont donc également autorisés pour des exigences fonctionnelles ou techniques.*

*[…]*

*Articles 1.2.2. Sont admises sous conditions les occupations et utilisations du sol ci-après :*

*Sont admises les constructions ou installations de toutes natures, sous réserve des conditions fixées ci-après et des interdictions énumérées à l'article 1.2.1:*

*[…]*

- *Les affouillements, les exhaussements de sol, les équipements, les aires de repos et les installations classées liées à la mise à 2 x 2 voies de la RN2 (dont la réalisation d'échangeurs) et à la réalisation du boulevard urbain.*
- *La construction d'ouvrages publics ou des installations d'intérêt général sous réserve qu'ils soient jugés compatibles avec le site.*

*[…]*

***Le projet est compatible avec le règlement de la zone A.***

### 3.3.4 Règlement de la zone N

#### 3.3.4.1 Règlement de la zone N

*Les zones N correspondent aux zones naturelles non équipées.*

*Article 1.1. Destinations des constructions*

*Les constructions et les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées dans l'ensemble de la zone, sous-secteurs compris. Les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont donc également autorisés pour des exigences fonctionnelles ou techniques.*

*Articles 1.2.2. Sont admises sous conditions les occupations et utilisations du sol ci-après :*

*Sont admises les constructions ou installations de toutes natures, sous réserve des conditions fixées ci-après et des interdictions énumérées à l'article 1.2.1:*

*[…]*

- *Les affouillements, les exhaussements de sol, les équipements, les aires de repos et les installations classées liées à la mise à 2 x 2 voies de la RN2 (dont la réalisation d'échangeurs) et à la réalisation du boulevard urbain.*
- *La construction d'ouvrages publics ou des installations d'intérêt général sous réserve qu'ils soient jugés compatibles avec le site.*

*[…]*

***Le projet est compatible avec le règlement de la zone N.***

#### 3.3.4.2 Règlement de la zone Ns

*Les zones N correspondent aux zones naturelles non équipées et visent à préserver les espaces naturels sensibles d'un point de vue écologique et paysager.*

*Article 1.1. Destinations des constructions*

*[…]*

*Les constructions et les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées ainsi que les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages pour des exigences fonctionnelles et/ou techniques.*

*[…]*

*Article 1.a.ii. Sont admises sous conditions les occupations et utilisations du sol ci-après :*

*Sont admises sous réserve de ne pas augmenter l'exposition des populations aux nuisances ou aux risques :*

- *Les affouillements, les exhaussements de sol, les équipements, les aires de repos et les installations classées liées à la mise à 2 x 2 voies de la RN2 (dont la réalisation d'échangeurs) et à la réalisation du boulevard urbain.*

*[…]*

***Le projet est compatible avec le règlement de la zone Ns.***

## 3.4 PRESCRIPTIONS PATRIMONIALES

Il s'agit de la pièce *5.1-Règlement écrit ; D-Prescriptions graphiques réglementaires et annexe*.

### 3.4.1 Trame verte

*Le projet doit permettre la conservation de la trame végétale existante et proposer le développement et l'extension de celle-ci. Les végétaux seront à dominante indigènes, afin de leur assurer la meilleure pérennité, une bonne intégration paysagère, ainsi que le développement de la biodiversité. Les masses boisées doivent être protégées et leur pérennité et leur renouvellement assurés.*

Le projet impute une très faible surface à la trame verte (environ 20 m²). De plus, le projet de contournement comprend des aménagements paysagers afin d'intégrer au mieux la route. Ces aménagements paysagers seront composés d'espèces indigènes.

***Le projet est compatible avec la prescription Trame verte.***

### 3.4.2 Trame bleue

*Le lit et l'écoulement des cours d'eau à ciel ouvert doivent être conservés. Les milieux humides doivent être protégés. Les projets doivent limiter l'imperméabilisation des sols au strict nécessaire et favoriser la récupération des eaux de ruissellement et/ou leur rejet dans les surfaces de pleine terre.*

Le projet limite l'imperméabilisation des sols en passant au-dessus de l'Automne en viaduc, la surface interceptée par le projet routier et les travaux est donc faible, la majeure partie de la surface de la trame bleue interceptée par le projet se situe sur les parcelles destinées aux mesures compensatoires, la trame bleue ne sera donc pas dégradée sur cette partie. Le projet ne dégrade aucune zone humide. Les eaux de ruissellement de la plateforme routière seront gérées par des bassins de rétentions et de traitement des eaux puis rejetées dans l'Automne.

***Le projet est compatible avec la prescription Trame bleue.***

## 3.5 PRESCRIPTIONS LIEES AUX RISQUES

Il s'agit de la pièce *5.1-Règlement écrit ; D-Prescriptions graphiques réglementaires et annexe*.

### 3.5.1 Indice -ip

*L'indice –ip indique que la zone est couverte par un PPRI. Il convient alors de se référer à ce document pour connaître les éventuelles restrictions associées.*

Le projet se situe en zones bleue et marron du Plan de Prévention du Risque inondation de l'Automne :

- **Le règlement de la zone bleue « ruissellement et coulée de boue » autorise :**

« *Les travaux de construction ou d'aménagement d'infrastructures de transport (routières, ferroviaires), et les installations nécessaires à leurs fonctionnements, sous réserve que ces travaux ne conduisent pas à une augmentation des risques, qu'ils prennent en compte les impératifs de l'écoulement des eaux, et que ces travaux fassent l'objet de mesures compensatoires le cas échéant.* »

Le projet engendrera des mouvements de terres et des imperméabilisations. En effet, le projet inclut le remblai partiel de vallée de l'Automne dans sa partie haute et une imperméabilisation au droit de la future voirie. Cependant, le choix retenu pour traverser la vallée de l'Automne au moyen d'un viaduc d'une longueur de 80 m permet de réduire l'impact sur l'écoulement des eaux et d'assurer une transparence du projet vis-à-vis des écoulements amont et aval. La section hydraulique sous l'ouvrage d'art est bien supérieure à la section hydraulique nécessaire au débit centennal du cours d'eau et permet donc d'éviter une augmentation des risques. De plus, une gestion séparative des eaux pluviales est

prévue. Les eaux de ruissellement issues des bassins versants naturels seront dirigées via des fossés enherbés vers le ru de l'Automne. Les eaux de ruissellement de la plateforme routière seront quant à elle dirigées vers des bassins avant rejet calibré dans l'Automne.

Le projet est donc compatible avec le règlement du PPRI, il n'engendrera pas d'augmentation du risque de ruissellement et de coulée de boue. En effet il améliorera la gestion des eaux pluviales sur le secteur limitant ainsi le ruissellement et les risques associés.

- **Le règlement de la zone marron « à préserver » autorise :**

*« Les travaux de construction ou d'aménagement d'infrastructures de transport (routières, ferroviaires, fluviales), et les installations nécessaires à leur fonctionnement, sous réserve que ces travaux ne conduisent pas à amplifier ou créer de nouveaux risques, qu'ils prennent en compte les impératifs de l'écoulement des eaux et fassent l'objet de mesures compensatoires le cas échéant. »*

Le projet engendrera des mouvements de terres et des imperméabilisations. En effet, le projet inclut le remblai partiel de vallée de l'Automne dans sa partie haute et une imperméabilisation au droit de la future voirie. Cependant, le choix retenu pour traverser la vallée de l'Automne au moyen d'un viaduc d'une longueur de 80 m permet de réduire l'impact sur l'écoulement des eaux et d'assurer une transparence du projet vis-à-vis des écoulements amont et aval. La section hydraulique sous l'ouvrage d'art est bien supérieure à la section hydraulique nécessaire au débit centennal du cours d'eau et permet donc d'éviter une augmentation des risques. De plus, une gestion séparative des eaux pluviales est prévue. Les eaux de ruissellement issues des bassins versants naturels seront dirigées via des fossés enherbés vers le ru de l'Automne. Les eaux de ruissellement de la plateforme routière seront quant à elle dirigées vers des bassins avant rejet calibré dans l'Automne.

Le projet est donc compatible avec le règlement du PPRI, il n'engendrera pas d'augmentation du risque de ruissellement et de coulée de boue. En effet il améliorera la gestion des eaux pluviales sur le secteur limitant ainsi le ruissellement et les risques associés.

***Le projet est compatible avec les zones en indice -ip.***

### 3.5.2 Recul par rapport aux cours d'eau

*Ce risque concerne le débordement des cours d'eaux principaux, notamment sur les périmètres identifiés au règlement graphique :*

- *5m le long des berges de l'Ourcq,*
- *5m le long des rives de l'Aisne,*
- *7m le long des rives de l'Automne, sauf projet d'intérêt général lié aux infrastructures de transport.*

*Dans les zones indicées Ip, il est impératif de se référer au règlement du PPRI.*

Le projet est situé le long des rives de l'Automne et est d'intérêt général en lien avec les infrastructures de transport. Il intercepte une faible surface de la zone de prescription (140 m² hors périmètre intercepté par les parcelles destinées aux mesures compensatoires).

*Autorisation sous conditions*

- *Les installations, ouvrages, travaux et activités modifiant le profil en long ou le profil en travers du lit mineur,*
- *Les installations ou ouvrages à impacts sur la luminosité nécessaire à la vie et la circulation aquatique,*
- *Les installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles de détruire des frayères et zones de croissance,*
- *L'entretien générant une extraction de sédiments ne sont acceptés que s'ils visent :*
  - *à restaurer, améliorer l'état écologique au sens des articles du code de l'environnement,*
  - *ou à assurer la sécurité des biens et des personnes ou la salubrité publique.*

*Interdictions*

*Les opérations de consolidation ou de protection des berges par des techniques autres que végétales vivantes sont interdites. Ne sont pas concernées par la présente règle les opérations pour lesquelles le pétitionnaire démontre l'inefficacité des techniques de génie végétal vivant et l'existence d'enjeux liés à la sécurité des biens et des personnes ou que ces opérations permettent d'améliorer l'état écologique au sens des articles du code de l'environnement.*

*Les nouvelles installations et les ouvrages constituant un obstacle (transversal ou longitudinal) à la continuité écologique sur les cours d'eau du bassin versant sont interdits sauf si sont cumulativement démontrées :*

- *l'existence d'un intérêt général au sens du code de l'environnement avéré et motivé de protection des populations contre les inondations ou de protection contre la défense incendie ;*
- *la possibilité de mettre en œuvre des mesures corrigeant et compensant l'atteinte à la continuité écologique et n'aggravant pas les inondations à l'aval.*

*Dans ce cas, la mise en œuvre de mesures compensatoires permettant la circulation des espèces piscicoles et des sédiments est réalisée par le pétitionnaire.*

Des travaux vont être effectués sur les berges de l'Automne afin de stabiliser les berges. Les techniques envisagées pour la stabilisation des berges du cours d'eau de l'Automne vont constituer une association d'éléments issus du génie civil et de techniques végétales. Elles permettront de combiner les atouts des techniques végétales et la consistance des techniques plus dures. La raison pour laquelle les techniques « dures » ont été considérées est liée aux pentes de la berge, à la proximité de conduites d'eaux usées, à l'impossibilité d'adoucir la berge (présence des conduites ou indisponibilité foncière).

***Le projet est compatible avec la prescription de recul par rapport aux cours d'eau.***

## 3.6 PRESCRIPTIONS AUTRES

### 3.6.1 Orientation d'Aménagement de Programmation

Il s'agit de la pièce *3.2-du PLUi, « Orientations d'Aménagement et de Programmation Sectorielles ».*

*Les OAP sont obligatoires sur toutes les zones d'extension.*

*Elles peuvent également exister sur des secteurs à enjeux forts afin d'encadrer les futurs projets.*

- *Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.*
- *Les principes énoncés dans les orientations d'aménagement et de programmation complètent les dispositions du zonage et du règlement en y étant compatible mais sans s'y substituer.*
- *A l'exception de celles concernant les zones 1Aur, qui ont une valeur règlementaire et dont le texte se substitue au règlement écrit.*
- *Les permis de Construire doivent ainsi être conformes au PADD et au Règlement mais simplement compatibles avec les OAP pour laisser une certaine liberté à l'expression des futurs projets. Les grands principes doivent être respectés en cohérence avec les objectifs définis, en respecter l'esprit.*

*Pour connaître les orientations s'appliquant à chaque secteur, se reporter aux pièces « 4- Orientations d'aménagement et de Programmation ».*

Le projet est concerné par l'OAP « scierie ». Il ampute environ 3 ha à l'OAP (projet routier et ses travaux, ainsi que les terrains destinés aux mesures compensatoires).

L'OAP est décrite ci-dessous. La description est extraite de la pièce *3.2 – Orientations d'Aménagement et de Programmation Sectorielles.*

**VILLERS-COTTERETS – Scierie**

La ville de Villers-Cotterêts est située au cœur de la forêt de Retz, à la source de l'Automne. Desservie par la ligne de train Paris-Laon, la ville s'est développée autour de son vaste château et le long de la rue du Général Leclerc. Situé au sud-ouest de la commune ce site est à l'interface avec la vallée de l'Automne et correspond à une extension de l'activité voisine.

| | |
|---|---|
| Superficie de l'OAP | 8,9 ha environ |
| Surface constructible | 1.46 ha environ |
| Ouverture à l'urbanisation prévisionnelle de la zone AU | A partir de 4 ans suivant l'approbation du PLUi |

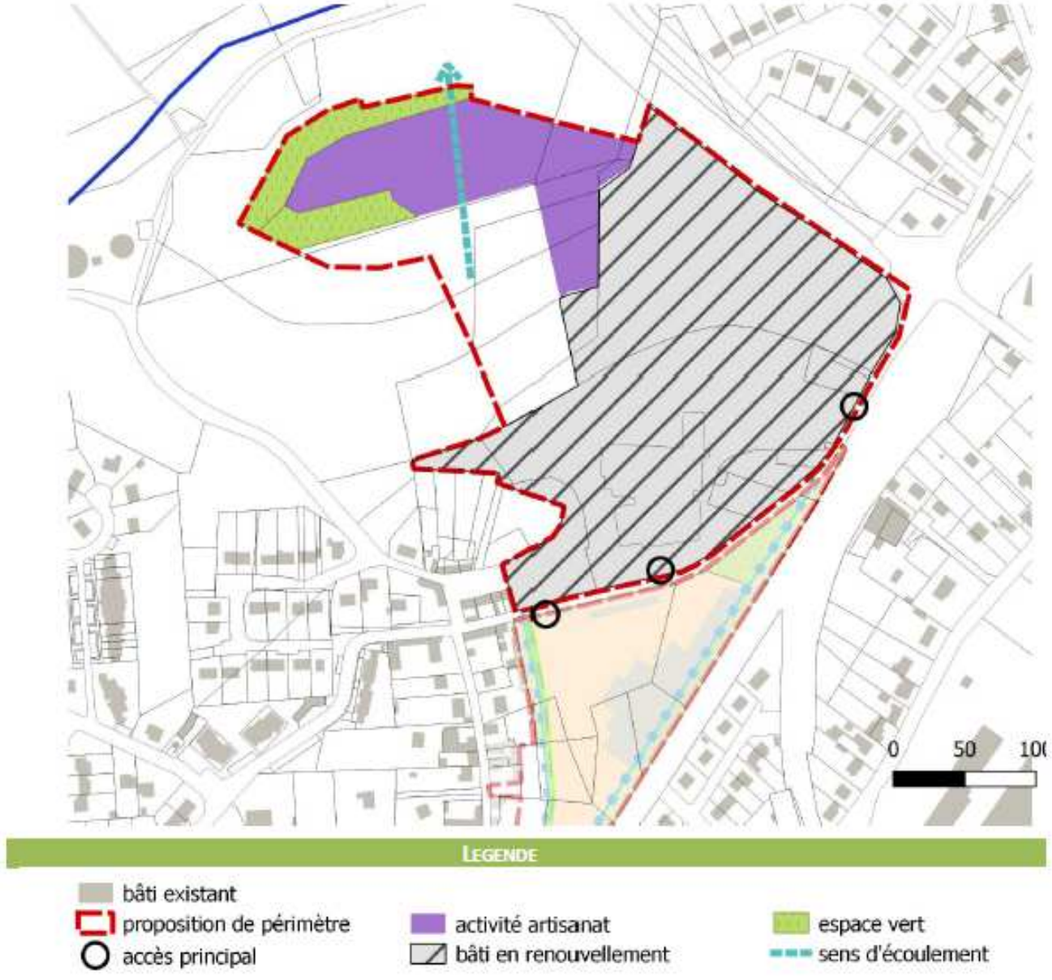



*Figure 6 : Extrait du PLUi de Retz-en-Valois*

**VILLERS-COTTERETS – Scierie**

## 1. Espaces bâtis et équipements

### > Programme

Le secteur présentera un espace à destination d'activités.

### > Implantation des constructions

Au nord, les constructions devront s'implanter avec un recul permettant de mettre en place un espace tampon avec les espaces verts situés autour du secteur.

## 2. Voirie et liaisons douces

### > Points d'accroche au réseau viaire

Les accès existants depuis la rue du presbytère sont conservés et serviront à l'extension du site.

### > Stationnement

Les espaces de stationnement seront réalisés en surface et limités dans la mesure du possible. Des espaces de stationnement cyclables seront également prévus.

## 3. Gestion des eaux pluviales

### > Eaux pluviales

Les espaces communes et/ou végétalisés permettront de stocker temporairement les eaux.

Sur l'ensemble des franges nord, est et ouest, des noues seront créées afin de tamponner le ruissellement des eaux pluviales.

## 4. Espaces libres et plantations

### > Trame paysagère et points de vue

Sur les limites au Nord du secteur, un espace vert devra être mis en place afin de faire tampon avec les espaces de biodiversité alentours à protéger

*Figure 7 : Extrait du PLUi de Retz-en-Valois*

***Le projet n'est pas compatible avec l'OAP de la scierie.***

### *3.6.2 Emplacements réservés*

Il s'agit de la pièce *5.3 – Présentation des emplacements réservés*.

L'emplacement réservé intercepté par le projet est destiné au projet de contournement.

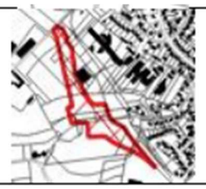
| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Villers-Cotterêts** | ER 14 | **V40** | Boulevard urbain section 1 de giratoire à giratoire 2 | 40 602m² | Section BA-BB-BE |  |

*Figure 8 : Extrait du PLUi de Retz-en-Valois*

***Le projet est compatible avec les emplacements réservés.***

***Cependant, il est nécessaire d'adapter le périmètre de l'emplacement réservé V40 aux emprises du projet présenté dans le dossier de DUP.***

***De plus, un emplacement réservé spécifique est nécessaire pour les mesures compensatoires écologiques du projet.***

*Conclusion*

***Le projet de contournement de Villers-Cotterêts n'est pas compatible avec le PLUi de la Communauté de Communes de Retz-en-Valois.***

***Afin de rendre le projet compatible avec le PLUi, le règlement graphique doit être adapté et le périmètre de l'OAP « VILLERS COTTERETS Scierie » modifié. Il doit également être modifié dans les pièces du PLUi dans lequel l'OAP apparaît.***

***Il est également pertinent de changer le zonage des parcelles destinées à la compensation, et d'en faire un emplacement réservé spécifique, ainsi que d'adapter le périmètre de l'emplacement réservé V40 avec les emprises du projet présentées dans le dossier de DUP.***

# 4 INCIDENCE DU PROJET SUR LE PLUI

Les pièces à modifier sont les suivantes :

- ✓ Pièce 3.2 - Orientations d'aménagement et de programmation sectorielles ;
- ✓ Pièce 5.3 – Règlement écrit / Présentation des emplacements réservés ;
- ✓ Pièce 4 - Règlement graphique ;
- ✓ Pièce 1 – Rapport de présentation
- ✓ Pièce 1.4 – Evaluation environnementale.

## 4.1 PIECE 3.2 – ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLES

Dans la pièce 3.2 Orientations d'aménagement et de programmation sectorielles, le périmètre de l'OAP « VILLERS COTTERETS Scierie » est à modifier, tout comme sa superficie ainsi que la surface constructible.

La Superficie de l'OAP passe de **8,9** ha environ à **7,70 ha**. La surface constructible passe de 1,46 ha environ à **0,66 ha.**

Dans cette pièce, la seule modification à apporter est la figure du périmètre de l'OAP scierie (page suivante). Aucune modification n'est à apporter à la partie écrite de l'OAP.

**Figure avant mise en compatibilité**

| | |
|---|---|
| **Superficie de l'OAP** | 8.9 ha |
| **Surface constructible** | 1,46 ha |

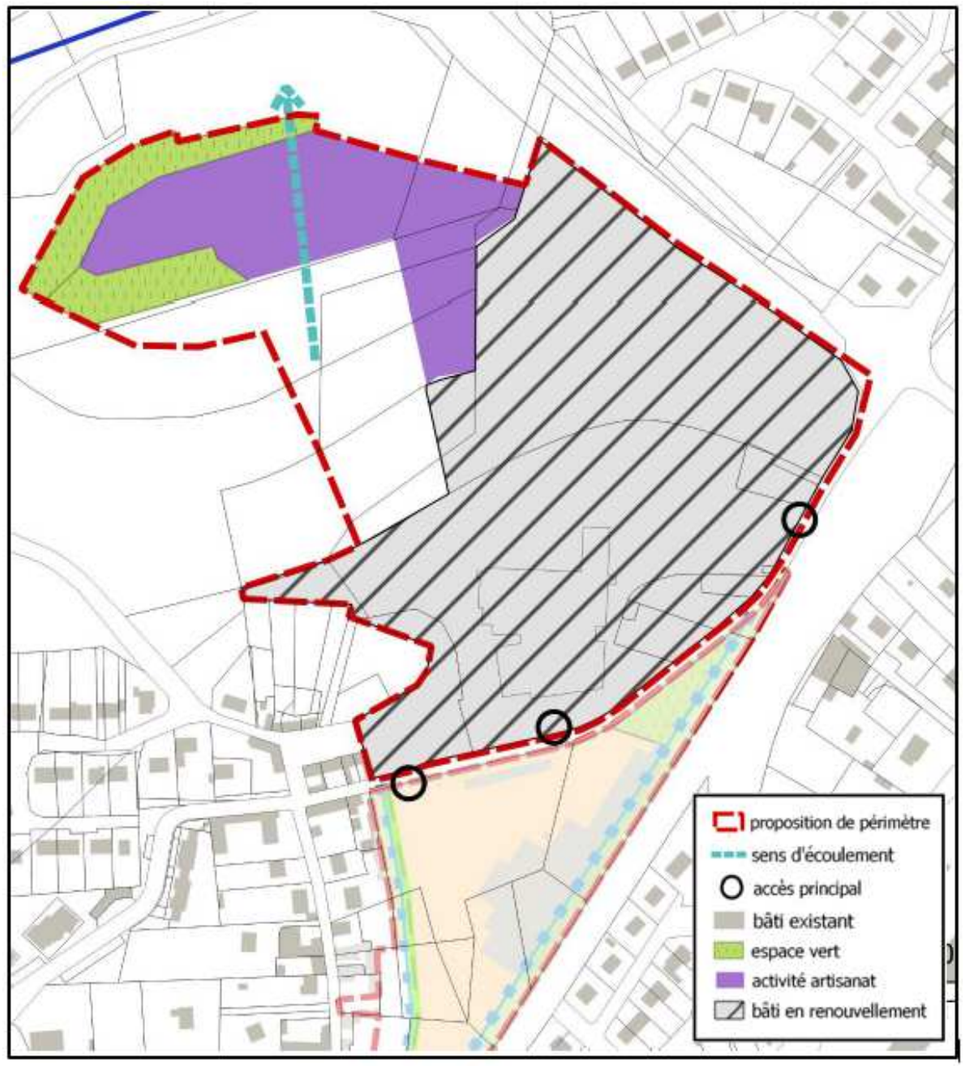
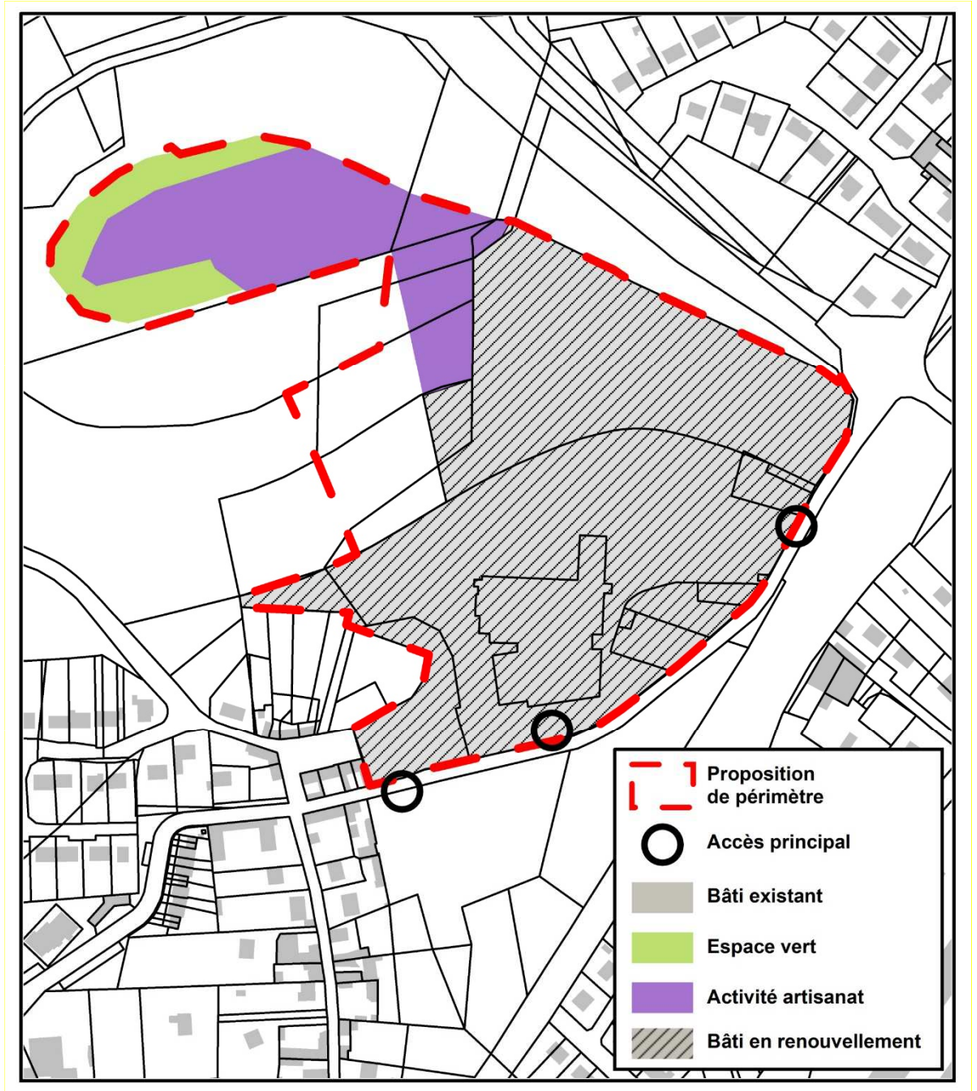



**Figure après mise en compatibilité**

| | |
|---|---|
| **Superficie de l'OAP** | 7,70 ha |
| **Surface constructible** | 1,36 ha |



## 4.2 PIECE 5.3 – REGLEMENT ECRIT / PRESENTATION DES EMPLACEMENTS RESERVES

L'espace réservé actuel (ex-ER14, actuel V40) doit être modifié afin de correspondre aux plans les plus récents du projet (emprises de la DUP). De plus, les mesures compensatoires doivent faire l'objet d'un emplacement réservé spécifique. Etant données que ces mesures compensatoires consisteront en la gestion de prairies, le nouvel emplacement réservé est à ajouter dans la section « Espaces Verts », il portera le numéro 17.

Les éléments à modifier sont les suivants.

**Tableau avant mise en compatibilité**

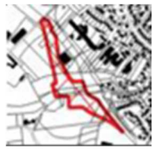
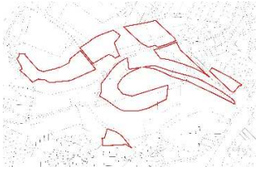
| Commune | Ancien Numéro | Numéro PLUi | Destination | Surface | Parcelle | Extrait cadastral |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Villers-Cotterêts | ER14 | V40 | Boulevard urbain section 1 de giratoire à giratoire 2 | 40 602 m² | Section BA-BB-BE |  |

**Tableau après mise en compatibilité**

| Commune | Ancien Numéro | Numéro PLUi | Destination | Surface | Parcelle | Extrait cadastral |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Villers-Cotterêts | ER14 | V40 | Contournement (Boulevard urbain) section 1 de giratoire à giratoire 2 | 30 308 m² | Section BA-BB-BE |  |

**Tableau à ajouter après mise en compatibilité**

| Commune | Ancien Numéro | Numéro PLUi | Destination | Surface | Parcelle | Extrait cadastral |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Villers-Cotterêts | | EV17 | Mesures compensatoires du contournement (Boulevard urbain) (V40) | 82 095 m² | Section BB-BE-BL |  |

## 4.3 PIECE 4 – REGLEMENT GRAPHIQUE

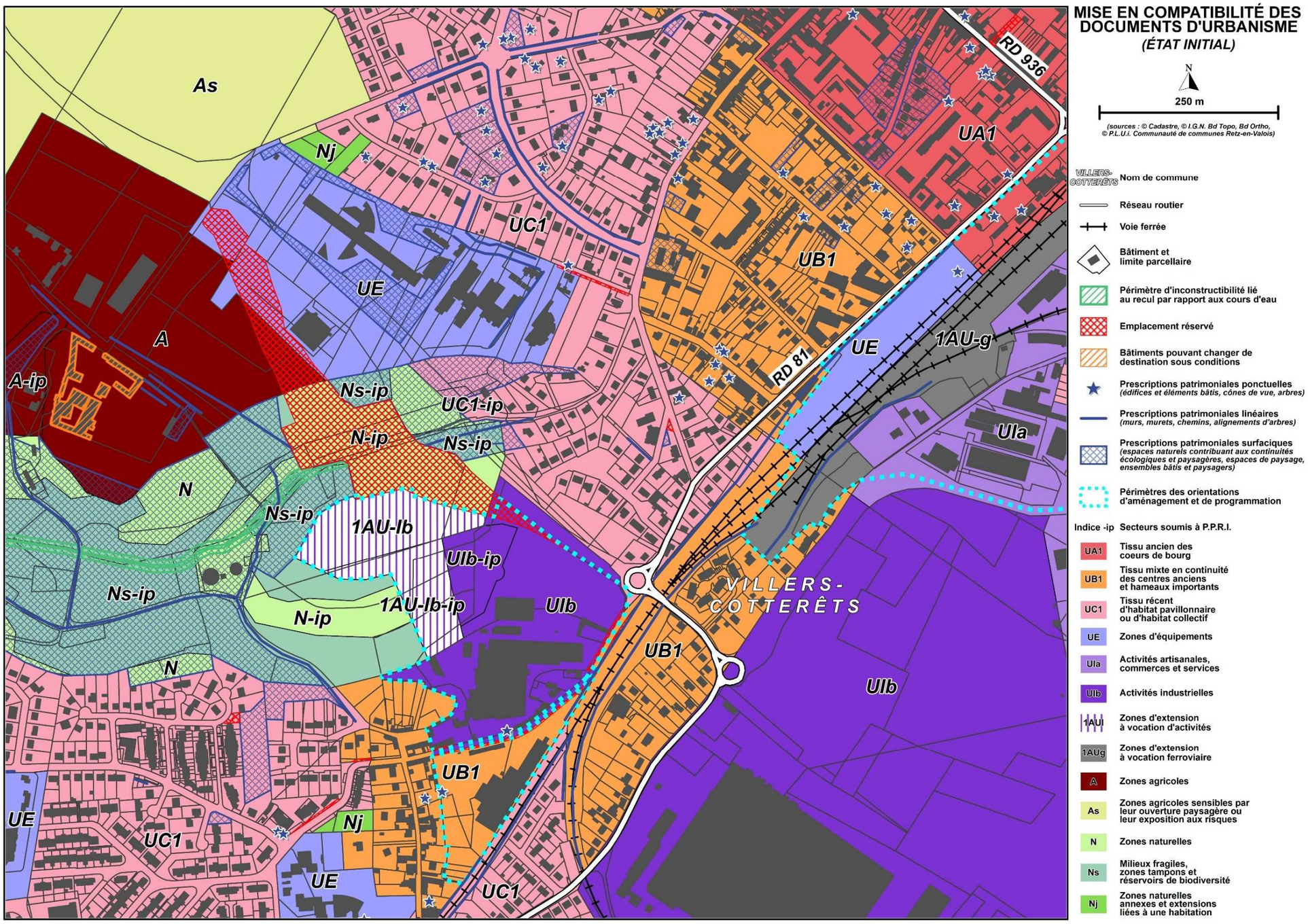
Afin de rendre conforme les règles d'urbanisme à l'utilisation future des emprises impactées par les mesures compensatoires le Département demande le classement en zone Ns (milieux fragiles, zones tampons et réservoirs de biodiversité) des parcelles d'assiette de ces mesures (toutes ou parties des parcelles cadastrées section BB 26, 49, 53, 58, 62, 78, BE 188, 189, 195, 198, 200, 201, 202, 204, 206, 207, 210, 217, 218, 219, 221, 234, 274 et BL 200) qui sont actuellement classées en zone A, UC1, UIb et 1AUi-b. La modification des plans de zonages de VILLERS-COTTERETS et VILLERS-COTTERETS ZOOM portera sur les surfaces suivantes :

- *247 m² de zone A en Ns ;*
- *6 628 m² de zone UC1 en Ns ;*
- *4 981 m² de zone UIb en Ns ;*
- *7 730 m² de zone 1AUi-b en Ns.*

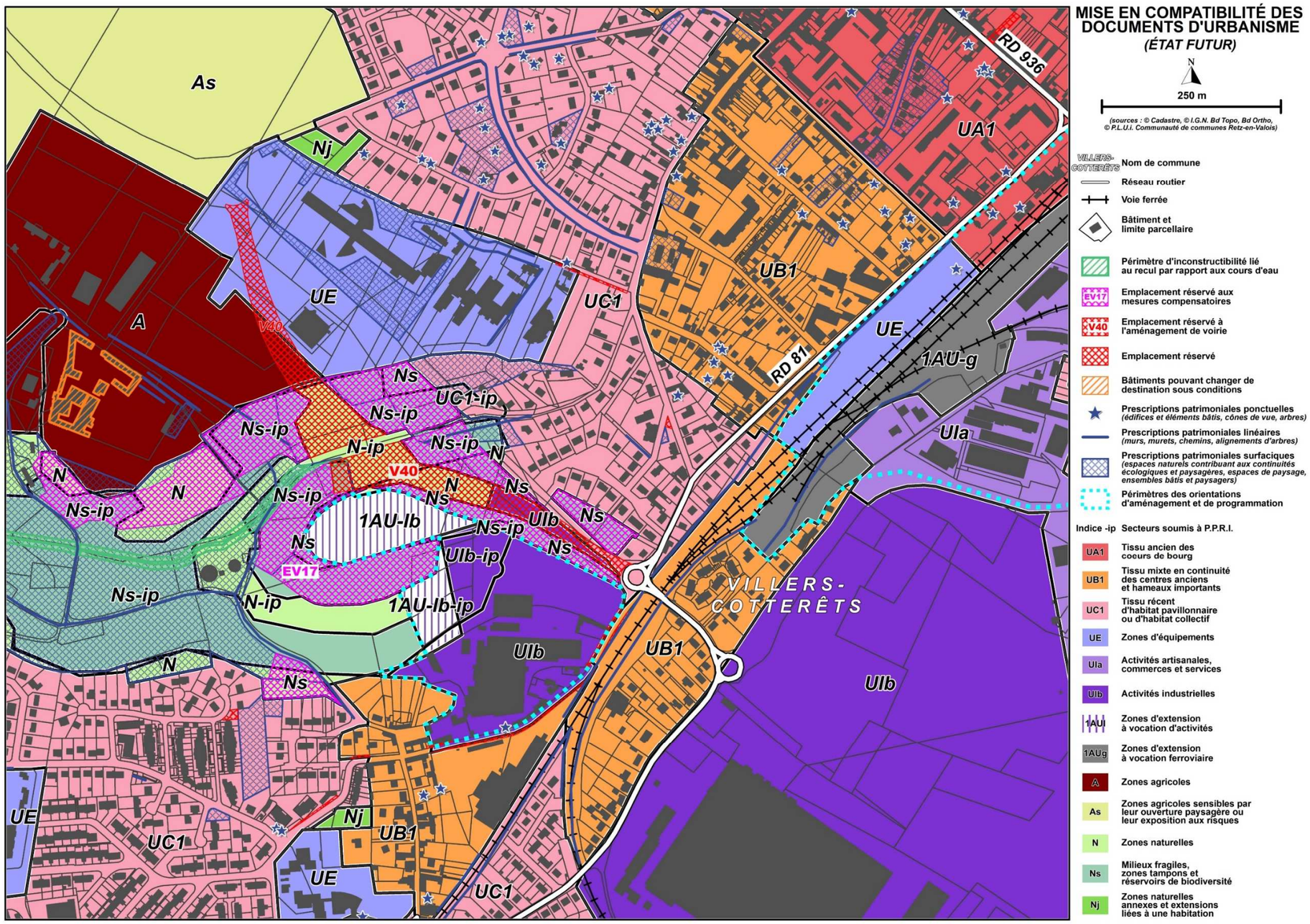
De plus, les modifications suivantes doivent également être portées aux mêmes plans :

- La modification du périmètre de l'emplacement réservé V40 ;
- L'ajout de l'emplacement réservé EV17.

**Plan de zonage <u>avant mise en compatibilité</u>**



**Plan de zonage <u>après mise en compatibilité</u>**



## 4.4 PIECE 1.3 – RAPPORT DE PRESENTATION / JUSTIFICATIONS DES CHOIX

Le tableau récapitulant les surfaces par zones à l'échelle du PLUi sera modifié comme suit :

**Tableau avant mise en compatibilité**

| Zone | Surface |
|---|---|
| A | 28 912,3 ha |
| As | 1 113,2 ha |
| **TOTAL zones agricoles** | **30 025,5 ha** |
| N | 3 591,8 ha |
| Na | 197,3 ha |
| Nj | 47,9 ha |
| Nl | 339,9 ha |
| Np | 76,2 ha |
| Npv | 50,5 ha |
| Ns | 17 417,2 ha |
| NH | 9,7 ha |
| **TOTAL zones naturelles** | **21 730,5 ha** |
| UA | 670,4 ha |
| UB | 255,8 ha |
| UC | 508,8 ha |
| UE | 139,3 ha |
| UH | 65,3 ha |
| UI | 322,9 ha |
| **TOTAL zones urbaines** | **1 962,5 ha** |
| 1AU | 13,5 ha |
| 1AUe | 33,1 ha |
| 1AUg | 4,8 ha |
| 1AUi | 19,3 ha |
| 1AUr | 26,30 ha |
| 2AU | 11 ha |
| **TOTAL zone à urbaniser** *(hors projets d'envergure régionale)* | **58,8 ha** |
| **TOTAL zone à urbaniser** *(incluant les projets d'envergure régionale non compté dans la consommation d'espace du PLUi)* | **108 ha** |

**Tableau après mise en compatibilité**

| Zone | Surface |
|---|---|
| A | 28 912,3 ha |
| As | 1 113,2 ha |
| **TOTAL zones agricoles** | **30 025,5 ha** |
| N | 3 591,8 ha |
| Na | 197,3 ha |
| Nj | 47,9 ha |
| Nl | 339,9 ha |
| Np | 76,2 ha |
| Npv | 50,5 ha |
| Ns | 17 419,2 ha |
| NH | 9,7 ha |
| **TOTAL zones naturelles** | **21 732,5 ha** |
| UA | 670,4 ha |
| UB | 255,8 ha |
| UC | 508,1 ha |
| UE | 139,3 ha |
| UH | 65,3 ha |
| UI | 322,4 ha |
| **TOTAL zones urbaines** | **1 961,3 ha** |
| 1AU | 13,5 ha |
| 1AUe | 33,1 ha |
| 1AUg | 4,8 ha |
| 1AUi | 18,5 ha |
| 1AUr | 26,30 ha |
| 2AU | 11 ha |
| **TOTAL zone à urbaniser** *(hors projets d'envergure régionale)* | **58,0 ha** |
| **TOTAL zone à urbaniser** *(incluant les projets d'envergure régionale non compté dans la consommation d'espace du PLUi)* | **107,2 ha** |

## 4.5 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

*La mise en compatibilité du document d'urbanisme fait l'objet d'une évaluation environnementale conjointe à l'évaluation environnementale de projet au travers de la pièce E du dossier de DUP.*

**Elle aurait pu faire l'objet d'un dossier cas par cas au préalable, mais le Département de l'Aisne a décidé de réaliser volontairement une évaluation environnementale.**

La modification du PLUi n'a pour seul objectif que de permettre la réalisation du contournement de Villers-Cotterêts. Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact et d'une évaluation des incidences Natura 2000.

Le projet supprimant des espaces à urbaniser (1AUIb) pour les transformer en espaces naturels (Ns), l'impact environnemental s'avère positif.