



Révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Département de l'Essonne (91)

COMMUNE D'ETRECHY

5.5.Etude entrée de ville

Arrêté le : 27 juin 2025

Enquête publique : du 4 novembre
2025 au 4 décembre 2025

Approuvé le : 20 février 2026

PLAN LOCAL D'URBANISME

REVISION



ETUDE RELATIVE AUX ENTREES DE VILLE
(articles L.111-6 et L.111-8 du code de l'urbanisme)

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	3
PREMIÈRE PARTIE : PRESENTATION DES SITES	4
1. LA RN 20 DANS SA TRAVERSEE D'ETRECHY.....	5
1.1. <i>Caractéristiques générales</i>	5
1.2. <i>Identification des séquences urbaines</i>	7
2. LES SECTEURS D'ETUDE	10
2.1. <i>Historique</i>	10
2.2. <i>Les risques et nuisances</i>	11
2.3. <i>Le secteur 1 : Les Aunettes</i>	15
2.4. <i>Le secteur 2 : entrée de ville sud</i>	18
3. SYNTHÈSE ET ENJEUX.....	21
Secteur des Aunettes.....	22
Secteur d'entrée de ville.....	23
DEUXIÈME PARTIE : JUSTIFICATION DES REGLES D'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS AU REGARD DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ARTICLE L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME	24
1. LE SECTEUR DES AUNETTES.....	26
1.1. <i>Prise en compte des nuisances</i>	26
1.2. <i>Prise en compte de la sécurité</i>	26
1.1. <i>Prise en compte de la qualité architecturale</i>	26
1.2. <i>Prise en compte de la qualité de l'urbanisme et des paysages</i>	27
2. LE SECTEUR ENTREE-SUD	33
2.1. <i>Prise en compte des nuisances</i>	33
2.2. <i>Prise en compte de la sécurité</i>	33
2.3. <i>Prise en compte de la qualité architecturale</i>	33
2.4. <i>Prise en compte de la qualité de l'urbanisme, et des paysages</i>	34
3. RECOMMANDATIONS DE PLANTATION ET D'ENTRETIEN (VALABLE POUR LES DEUX ZONES)	36

Introduction

La commune d'Etréchy envisage l'extension de ses zones d'activités notamment celles situées le long de la RN20 classée comme voie à grande circulation sur l'ensemble de son linéaire traversant Etréchy.

En application de l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme, une bande d'inconstructibilité s'impose de part et d'autre de l'axe de la voie sur une profondeur de 75 mètres, en dehors des secteurs déjà urbanisés.

Le plan local d'urbanisme peut fixer des règles d'implantation des constructions différentes de celles prévues par l'article L.111-6 du code de l'urbanisme lorsqu'il comporte une étude réalisée en application de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme. Les règles doivent être justifiées et motivées au regard des critères suivants : des **nuisances**, de la **sécurité**, de la **qualité architecturale**, ainsi que de la **qualité de l'urbanisme et des paysages**.

La présente étude a pour objet d'étudier les conditions de mise en œuvre des projets envisagés par la commune en définissant, à partir d'un diagnostic des sites, des règles d'implantation étudiées à partir des critères fixés à l'article L.111-8 du code de l'urbanisme.

Article L 111-6

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

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L 141 19

Article L 111-8

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L 111-6 lorsqu'il comporte une étude qui justifie, 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

PREMIÈRE PARTIE : Présentation des sites

1. La RN 20 dans sa traversée d'Etréchy

1.1. Caractéristiques générales

Un axe nord-sud majeur

La RN20 est une ancienne route nationale qui traverse la France du nord au sud depuis Paris jusqu'à la frontière espagnole. Elle a longtemps traversé le village d'Etréchy situé à mi-chemin entre Paris au nord et Orléans au sud. Dans les années 1950, elle a fait l'objet d'une déviation pour sortir le trafic de transit du bourg d'Etréchy.

Cet axe, constitué de 2*2 voies, assure un rôle majeur dans la connexion de la commune aux villes et aux infrastructures majeures alentours. Il offre une très bonne desserte routière à Etréchy en la reliant aux autoroutes A10, A6 et au réseau routier régional notamment à la N104 au nord.

Les accès entrée/sortie se font :

- au nord par la D546 en entrée vers le centre d'Etréchy et l'avenue de Cocatrix et en sortie par la bretelle accessible depuis la route de Chamarande.
- au sud, depuis Paris l'entrée se fait par la D146, avenue du Pont-Royal et depuis Orléans l'entrée s'effectue par une bretelle débouchant sur le giratoire sur la D148, giratoire qui dessert également la zone d'activités située à l'est de la RN20. En sortie, l'avenue du Pont Royal permet de rejoindre la RN20 en direction d'Etampes.



Les sites d'étude desservis depuis les entrées/sorties sud (source carte IGN)

Le paysage aux abords de la RN20

Lors de sa traversée d'Étréchy, la RN20 est longée de part et d'autre par un cordon végétal qui s'interrompt par endroits. Le cordon végétal est constitué de plantations irrégulières (haies en limite de zone d'activités, arbres de fonds de jardin) ainsi que d'un mur anti-bruit couvert de plantes grimpantes sur la portion qui longe les habitations. Les percées visuelles ouvrent soit sur des bâtiments d'activité soit sur des espaces ouverts qui permettent de voir le paysage traversé.

Ainsi, en dehors de ces quelques percées visuelles, l'automobiliste ne perçoit pas le paysage qui l'entoure : la vallée de la Juine et les coteaux qui enserrant la ville. Seule la butte St Martin est visible.



Calvaire de la butte St Martin



Le relief de la butte Saint Martin se détache nettement à l'horizon.

L'hétérogénéité du bâti, notamment au travers des volumes, et surtout des couleurs, impacte également le paysage depuis la RN20.

1.2. Identification des séquences urbaines

La traversée d'Étréchy par la RN20 peut se découper en 4 séquences aux ambiances différentes.



Les 4 séquences de la RN20 dans sa traversée d'Étréchy

La séquence 1 concerne l'approche d'Etréchy par le sud. La RN20, longée par la voie ferrée, passe dans un goulot d'étranglement de la vallée de la Juine. Les coteaux de part et d'autre sont rapprochés, leur pente est raide, notamment à l'ouest avec la butte St Martin. La route passe au pied d'un calvaire monumental, construit après la seconde guerre mondiale, masqué par la végétation, qui marque le goulot d'étranglement de la Juine. Les boisements des coteaux et de la vallée de la Juine forment une ambiance végétale dense, plutôt fermée.

Dans **la séquence 2**, en remontant vers le nord, les abords de la N20 alternent entre végétation, front bâti d'activités et ouvertures vers la ville d'Etréchy. L'espace y est beaucoup plus ouvert que dans la séquence 1. Les vues sont dégagées mais la voie ferrée sur talus et les bâtiments d'activité ne mettent pas en valeur le centre d'Etréchy, dont le clocher est pourtant visible. En descendant vers le sud, cette ouverture permet voir le relief de la butte St Martin.



Séquence 2 : Vue sur la ville en partie cachée par la zone naturelle depuis la RN20 (source : Google streetview)



Séquence 1 : La RN20 au droit de la butte St Martin (source : google streetview)



Séquence 2 : Vue sur la butte St Martin depuis la RN20 (source : Google streetview)

La séquence 3 est marquée par d'un côté le mur anti-bruit qui protège le lotissement et est recouvert de végétation, et de l'autre côté des bâtiments d'activité. La rue de desserte de la zone d'activité impose de fait un recul des bâtiments mais n'est que très peu plantée. Les bâtiments peu qualitatifs ont pour arrière-plan les boisements de la vallée de la Juine.



Séquence 3 : entre zone d'activité et mur anti-bruit végétalisé (source : Google streetview)

La séquence 4 est plus verte avec à l'ouest le mur anti-bruit végétalisé, accompagné par des arbres plantés en fonds de jardin et prolongé par des boisements et à l'est la vallée de la Juine qui vient jusqu'à la nationale. La route se retrouve ainsi progressivement encadrée par des arbres.



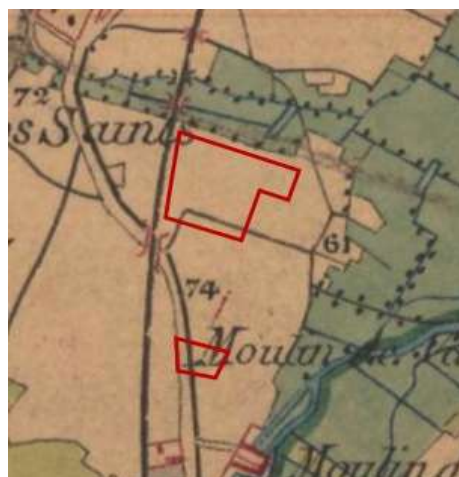
Séquence 4 : la RN20 au nord d'Étréchy (source : Google streetview)

2. Les secteurs d'étude

Les deux secteurs concernés par l'étude se situent dans la séquence 2.

2.1. Historique

Les deux sites sont situés sur des terres agricoles, autrefois situées à l'est de la voie ferrée et de la RN20 et à l'ouest de la vallée de la Juine.



Carte d'État-major



Photo aérienne de 1945 (©IGN)

La déviation de la RN20 a été construite dans les années 1950. Nos deux sites d'études se sont ainsi retrouvés encadrés par des voies de circulation. Quelques constructions ont été réalisées dans les années 1960 avant la création du parc d'activité de la Juine en 1990. L'implantation actuelle des bâtiments date de cette époque. La déchèterie a été construite en 2017.

Ces terrains sont classés en zone à urbaniser dans le PLU en projet.



Photo aérienne de 1969 (©IGN)



Photo aérienne de 1990 (©IGN)



Photo aérienne de 1991 (©IGN)



Photo aérienne de 2021 (©IGN)

2.2. Les risques et nuisances

- Risques de crues

Du fait du régime hydrographique particulier, dépendant de la nappe de la Beauce, et de vastes zones humides préservées, la Juine n'est que peu concernée par les débordements de cours d'eau en temps de crue. Les secteurs urbanisés de la commune sont suffisamment éloignés du lit de la rivière pour ne pas être inquiétés.

- Risques d'inondations

Une partie des secteurs d'étude est localisée sur une zone soumise au risque d'inondation lié au ruissellement des eaux pluviales : Les eaux de ruissellement issus du bassin versant de Vaucelas/Marineau s'ajoutent aux eaux urbaines de la ville d'Etrechy et aux eaux rurales du bassin versant de la Vallée Barbot, située au sud-ouest d'Etrechy.



La combinaison de ces différents apports provoque une montée en charge du fossé évacuateur situé en aval de la zone urbaine d'Etrechy entre la voie ferrée et la route N20. Les terrains (non bâtis) sont alors inondés (source Etat initial de l'environnement).

La commune souhaite créer une rue pour désenclaver la zone pavillonnaire en aménageant le sentier d'accès au parc à l'est.

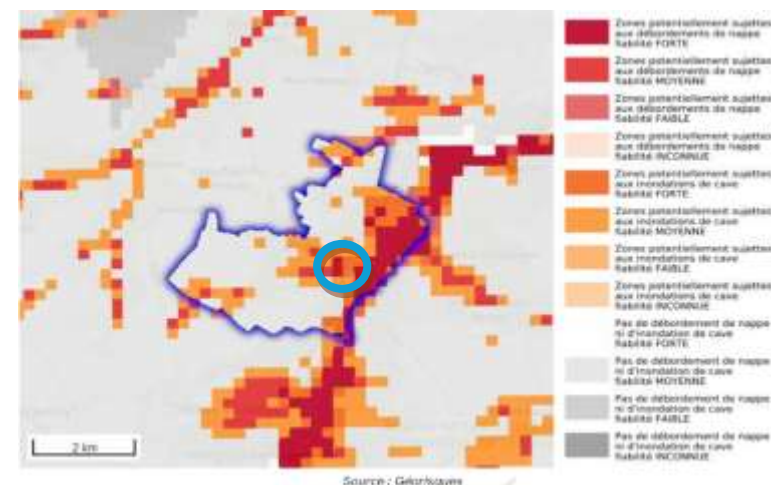
Ce projet prévoit de passer sur une zone qui est actuellement inondée (automne 2024). Dans le diagnostic écologique du PLU, le milieu identifié est une mégaphorbiaie, correspondant à un milieu humide. Lors d'épisodes pluvieux importants, le parc est inondé, notamment dans sa partie basse.



Zone inondée au pied du talus de la RN20

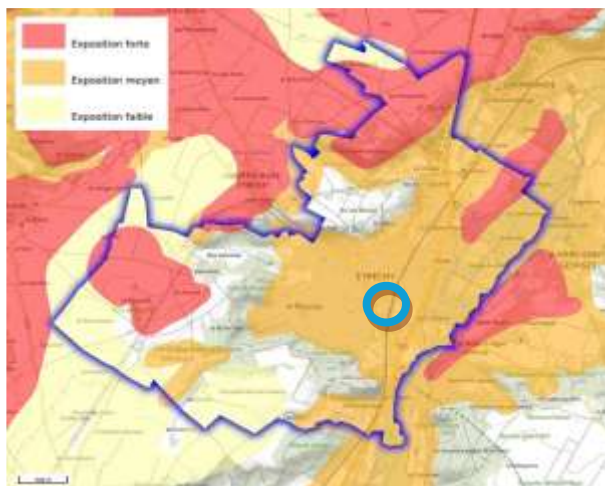
- Risque de remontée de nappe

Les données Géorisques mettent en évidence un risque de remontée de nappe ou d'inondation des caves. Le périmètre concerné par l'étude est sujet aux inondations de cave (fiabilité moyenne).



- Risques aléa de retrait gonflement des argiles

Comme pour une grande partie du territoire de la commune, cette zone est concernée par un aléa de retrait gonflement des argiles « moyen ».



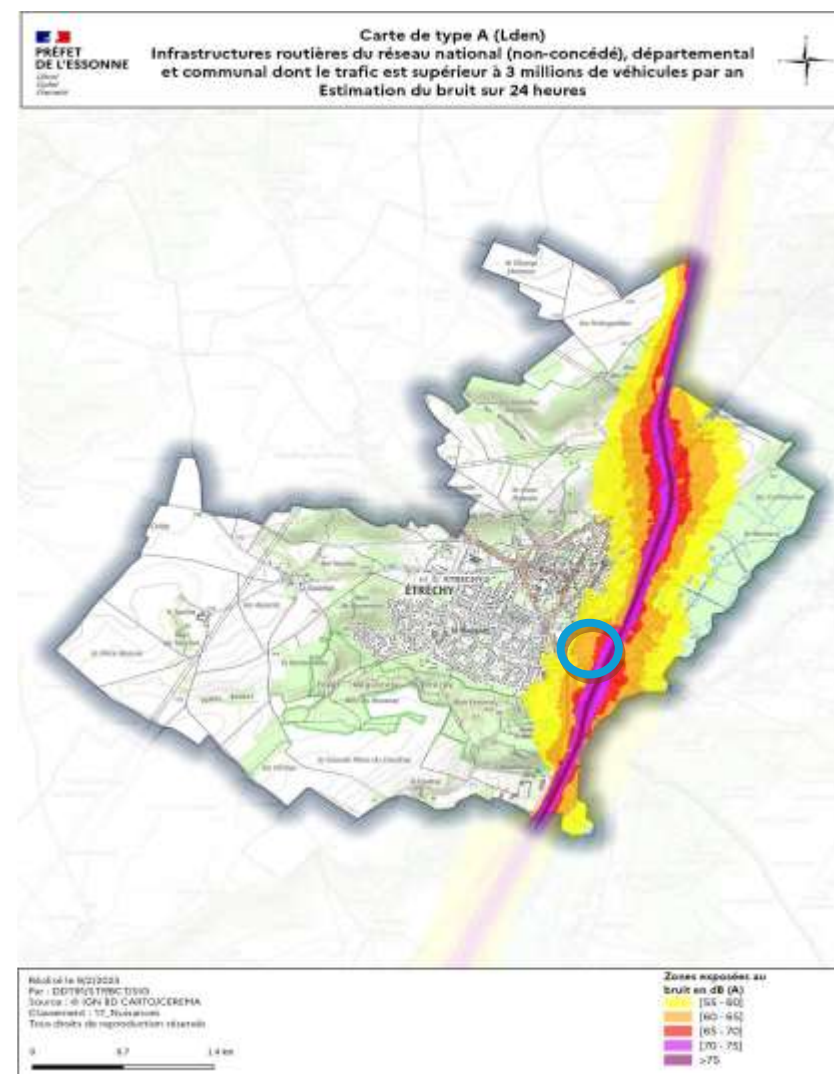
- Risques de feux de forêt

Ce risque est pour l'instant peu probable, les étés très chaud et secs des dernières années ont mis en évidence un changement progressif du fait du changement climatique. Les surfaces boisées à proximité du site d'étude sont donc potentiellement sujettes à ce phénomène.

- Nuisances sonores

Concernant les nuisances sonores, celles-ci sont principalement dues aux infrastructures de transports. La voie ferrée et la RN20 font l'objet d'un classement de catégorie 4. Y sont donc associées des zones tampons de 250 mètres de part et d'autre de ces axes au sein desquelles l'exposition sonore est importante. La RN20 est l'axe le plus utilisé de la commune avec un trafic routier de plus de 15000 véhicules par jours.

L'entrée/sortie de ville de la D146 supporte un trafic de 6000 à 8000 véhicules quotidien. La voie ferrée, dont une trentaine de trains quotidiens circulent en direction de Paris, crée également des nuisances sonores à prendre en compte.





- Les risques technologiques sont liés à l'action humaine et notamment à la manipulation ou le transport et stockage de substances dangereuses. La commune est globalement peu concernée par ceux-ci.

- *Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)*

Sur la commune en octobre 2023, 5 ICPE sont recensées dont 4 sont situées à proximité des secteurs d'étude : TRANSPAYSAGE, SMCTPVE, SNC D'AMENAGEMENT D'ETRECHY, SAS ETRECHY DISTRIBUTION



- *Transport de matières dangereuses*

Une canalisation enterrée de gaz naturel longe la voie ferrée depuis le sud de la commune : équipements fixes et protégés, enterrés à plus de 80 cm. Les axes de transport sont aussi employés pour transporter des matières dangereuses (RN20 et chemin de fer).

2.3. Le secteur 1 : Les Aunettes

Présentation du site

Le secteur des Aunettes correspond à plusieurs parcelles enclavées entre des lotissements pavillonnaires au nord séparés par un espace vert, la voie ferrée à l'ouest, la zone d'activités des Aunettes au sud (qui correspond à une extension du parc d'activités de la Juine situé à l'est de la RN20) et la RN20 à l'est. Ainsi, ce secteur est enclavé entre infrastructures, zones bâties et zone naturelle.

L'accès au site s'effectue par une voie unique qui dessert le parc d'activités de la Juine et la déchèterie.

Composition du site

Aujourd'hui, le site est une friche agricole. Suite au rachat par la commune des parcelles, celles-ci ne sont plus cultivées. La parcelle située au nord de la déchèterie est une friche agricole, probablement une ancienne zone de pâture.

Lisière ouest : le long de la voie ferrée la végétation se développe sur une parcelle laissée à l'entretien d'un particulier (bail oral). Une parcelle reste à acquérir par la mairie et est aujourd'hui un potager particulier. Le talus de la SNCF est défriché régulièrement pour l'entretien des voies. Ainsi, cette limite ouest présente un aspect plus ou moins boisé selon le rythme d'entretien du talus de la SNCF.



Composition des abords du site



Lisière ouest : Le talus ferroviaire défriché récemment et la bande de végétation à son pied

Lisière sud : la limite entre le parc d'activité actuel et la parcelle est brutale. Il n'y a pas d'accompagnement végétal des bâtiments ou de la voie de desserte de la déchèterie qui longe le site. Sur la partie ouest, un site d'activité est masqué par une haie de thuyas très hauts. Les habitations de la rue des Aunettes sont dans un recoin, masquées par des haies.

Lisière est : La limite est est formée par la déchèterie et la RN20. Les bâtiments situés de l'autre côté de la RN20 (également parc d'activités de la Juine) constituent un front bâti qui semble continu avec la déchèterie. La couleur sombre des bâtiments situés à l'est de la RN20 minimise leur impact visuel dans le paysage.

Des plantations ont été réalisées sur le pourtour de la déchèterie mais principalement du côté de la nationale. À terme elles masqueront la déchèterie depuis la nationale, mais pas depuis la zone d'étude. De plus les plantes choisies pour la haie sont des lauriers persistants. Leur feuillage vert foncé se démarquera nettement en hiver au lieu de faciliter l'intégration de la déchèterie à la végétation alentour.

Lisière nord : un espace de nature vient séparer le site d'étude du quartier pavillonnaire. Ce site est traversé par le ru des Corps-Saints qui est venu creuser la parcelle. Le SIARJA prévoit à court terme le reméandrage du ru pour ralentir l'écoulement de l'eau. La commune a aménagé sur le site le parcours santé des Vrigneaux, un chemin de promenade accompagné de bancs et des jardins partagés. Quelques moutons pâturent sur le parc.

Le parc est séparé du site d'étude par une clôture métallique verte qui est progressivement recouverte par la végétation. Dans la partie ouest du parc, le ru est accompagné par une ripisylve dense avec des arbres de haut jet. Ainsi, les pavillons sont en partie masqués et séparés du parc d'activités par cet espace vert. La construction de la zone d'étude devra prendre en compte la sensibilité de cette limite vis à vis des habitations et de l'espace naturel.



Lisière sud de la zone d'étude



Lisière est de la zone d'étude



Lisière nord de la zone d'étude

Le fonctionnement urbain**- Sécurité des accès et desserte du site**

La zone d'activité des Aunettes (partie prenante du parc d'activités de la Juine situé à l'est de la RN20) est desservie par la rue des Aunettes à double-sens, accessible par les D146 et D148, toutes deux reliées au giratoire d'entrée/sortie de la ville d'Etrechy. Elle bénéficie d'une bonne desserte sécurisée, d'une facilité d'accès et d'une bonne lisibilité.



Vue depuis la D146 (entrée sortie d'Etrechy)



Accès à la rue des Aunettes et au secteur 1AUza depuis la Zone d'Activités

Au nord du site, un accès à la parcelle est possible par le chemin piéton depuis l'avenue Victor Hugo, liant ce territoire aux espaces résidentiels de la commune. Ce chemin traverse d'est en ouest la zone N bordant le périmètre de projet.

- Transport en commun

La commune bénéficie d'un bon réseau de transport en commun. Le secteur des Aunettes est desservi par 4 lignes de Bus (ligne 68-16, 68-09 913.50 et 322) et leurs deux arrêts Pont Royal présents sur la D148 et D146. Ces lignes relient la zone d'activité à Etrechy et aux autres communes entourant la commune.

- La ligne 68.16 dessert la gare d'Etrechy et son collège Le Roussay ainsi que les communes de Chamarande, Janville-sur-Juin et Auvers Saint-Georges ;
- La ligne 68-09 dessert l'ensemble du territoire ouest d'Etrechy comportant le collège le Roussay, l'école élémentaire, l'Intermarché et la maison de retraite ainsi que la gare d'Etrechy ;
- La ligne 913-50 dessert les communes d'Etrechy, Etampes, Morigny-Champigny et Auvers-Saint-Georges ;
- La ligne 322, vient desservir Etampes, Etrechy, Auvers-Saint-Georges, Janville-sur-Juine, Bouray-sur-Juine et Lardy. L'arrêt Pont Royal est l'unique arrêt de la commune d'Etrechy qui est traversé par la ligne 322. Cette ligne permet également l'accès à la gare de Bouray à Lardy.

Ces lignes desservent également la gare d'Etréchy, ligne C du RER qui relie Etréchy à la gare de Paris d'Austerlitz en passant par Brétigny-sur-Orge qui permet de rejoindre Dourdan-la-Forêt et Choisy-le-Roi et, depuis Choisy-le-Roi rejoindre Massy-Palaiseau. Depuis la gare de Paris Austerlitz le RERC dessert les gares de Pointoise, Versailles-Château et Saint-Quentin-en-Yvelines.

2.4. Le secteur 2 : entrée de ville sud

Présentation du site

La parcelle sud participe à une ouverture créée par la liaison à la RN20. Elle offre une image champêtre à cette entrée de ville.

Elle est cadrée sur deux de ses côtés par la bretelle de sortie de la RN20 qui permet d'accéder à Etrechy. À l'ouest, elle est bordée par l'avenue du Pont Royal et au nord par le parc d'activités de la Juine.

Composition du site

Le site est une prairie fauchée appartenant à un agriculteur. Sa clôture est aujourd'hui faite de piquets de bois reliés par des barbelés, participant au caractère champêtre du site.



Site entrée sud



Composition des abords du site

Au sud, le long du virage de la bretelle de sortie, le site est bordé par un alignement d'ormes.

À l'ouest, des arbres (érables et frênes) avec un seul tronc et d'autres en cépées longent le site sur l'avenue du Pont Royal. L'autre côté de l'avenue est planté d'un alignement presque continu de tilleuls et d'érables. On peut donc penser que les arbres qui longent le site font partie d'un vestige d'alignement de l'avenue du Pont Royal, ancien tracé de la RN20.

Un ensemble bâti de pavillons individuels implanté très en retrait de l'alignement constitue un front urbain discontinu dont l'hétérogénéité des clôtures (mur, muret + grille ou éléments en bois, haie végétale) est très atténuée par les arbres d'alignement et la bande enherbée de l'accotement. L'ensemble bâti est constitué d'habitat pavillonnaire du XXème siècle comprenant un rez-de-chaussée ou un rez-chaussée et un étage plus rarement, surmontés d'une toiture à 2 versants le plus souvent couverte en tuile rouge ou brune. Les façades sont recouvertes d'un enduit clair et comportent des volets battants et plus récemment des volets roulants non intégrés. Ces constructions, plutôt sobres et modestes, présentent une relative unité d'ensemble.

Au nord, la limite avec le parc d'activités est marquée par une clôture doublée d'une haie taillée renforcée par une ligne d'arbre longeant le parking. Ainsi le fond du site est largement végétal et masque en grande partie les bâtiments d'activité (musée de la Pop Culture et Lidl) quand les arbres sont en feuille.

Ces éléments végétaux font que le site offre un cadre champêtre à l'entrée de ville d'Étrechy. L'absence d'arbre ou de haie sur le côté permet d'élargir le champ visuel depuis la RN20.



Les ormes le long de la bretelle de sortie de la RN20



Carte postale non datée du Pont Royal montrant l'alignement d'arbres (source : cparama.com)



L'avenue du Pont Royal avec l'alignement d'arbres en troncs et en cépées (source ©Google streetview)



Le site avec sa limite nord en été (source ©Google streetview)



La limite nord du site en hiver

Le fonctionnement urbain

Sortie de ville depuis la D146 vers Mory-Champigny

La RN20 longe le secteur d'étude ; l'accès au site peut se faire depuis l'avenue du Pont Royal (D146) à l'ouest et ne présente pas de difficulté.

Transport en commun

Le secteur est desservi sur ses abords par 4 lignes de Bus (ligne 68-16, 68-09 913.50 et 322) et ses deux arrêts Pont Royal présents sur la D148 et D146. Ces lignes lient la zone à Etréchy et aux autres communes entourant la commune.

- La ligne 68.16 dessert la gare d'Etréchy et son collège Le Roussay ainsi que les communes de Chamarande, Janville-sur-Juin et Auvers Saint-Georges ;
- La ligne 68-09 dessert l'ensemble du territoire ouest d'Etréchy comportant le collège le Roussay, l'école élémentaire, l'Intermarché et la maison de retraite ainsi que la gare d'Etréchy ;
- La ligne 913-50 dessert les communes d'Etréchy, Etampes, Morigny-Champigny et Auvers-Saint-Georges ;
- La ligne 322, dessert Etampes, Etréchy, Auvers-Saint-Georges, Janville-sur-Juine, Bouray-sur-Juine et Lardy. L'arrêt Pont Royal est l'unique arrêt sur la commune d'Etréchy. Cette ligne permet également l'accès à la gare de Bouray à Lardy.

Accessible depuis la zone d'activités par les lignes 68.16, 68-09 et 913.50, la gare d'Etréchy relie la commune d'Etréchy aux autres communes de l'Île-de-France ainsi qu'aux reste du territoire français. La ligne C du RER dessert notamment Brétigny-sur-Orge, Epinay-sur-Orge, Juvisy-sur-Orge, les Ardoines, et depuis la gare de Paris Austerlitz elle dessert Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines et Pontoise.

3. SYNTHÈSE ET ENJEUX

Des vues traversent le site et permettent de mettre en scène les abords de la RN20. Dans l'aménagement des sites, il nous semble important de préserver une ouverture vers la butte St Martin pour permettre aux automobilistes de percevoir le relief qui les entoure.

La vue sur Étréchy pourrait être plus significative si elle permettait de mieux percevoir le village implanté dans l'amphithéâtre créé par le relief. Actuellement, la végétation masque en grande partie le village ancien. Dans un contexte de construction du secteur des Aunettes, en extension de la zone éponyme, il paraît difficile de maintenir cette vue et surtout de la mettre en scène.

L'entrée de ville sud présente aujourd'hui un caractère champêtre grâce à ces parcelles en prairie. La construction de ces parcelles ne paraît pas judicieuse pour le maintien d'une entrée de ville qualitative. Il serait préférable de différer l'ouverture à l'urbanisation de ce site et de la reporter, si besoin, une fois que l'extension de la ZA de la Juine sur le secteur des Aunettes aura été remplie.



Secteur des Aunettes

Depuis la RN20, le site est aujourd'hui largement visible. Une qualité doit être exigée pour les aménagements réalisés notamment sur le traitement des espaces libres. Pour autant, les aménagements réalisés doivent permettre de préserver la vue sur la butte St Martin par une hauteur limitée, la mise en place d'un cône de vue et/ou un recul avec la RN20.

Outre la volumétrie des constructions, des règles devront être imposées concernant les matériaux et surtout la couleur pour limiter leur impact visuel dans le paysage naturel environnant.

Le recul du bâti depuis la RN20 devra être quantifié au regard des nuisances et du paysage et justifié dans le cadre de l'étude.

Un des principaux enjeux du site est son dialogue avec l'espace naturel situé au nord. La présence du ru des Corps Saints et de la zone humide, nécessite qu'une attention particulière soit portée à la circulation et au traitement des eaux pluviales issues des parcelles. Cela pourra être l'occasion d'enrichir le vocabulaire paysager de l'aménagement avec notamment la création de noues et de bassins de rétention paysager.

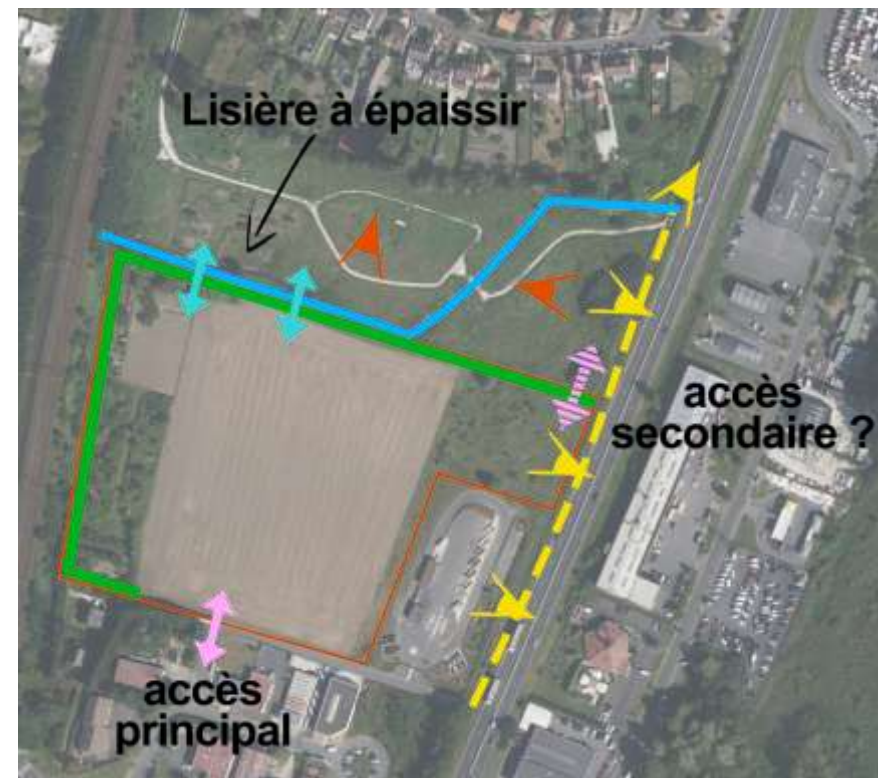
Cette limite est également importante à traiter au niveau végétal pour créer un masque végétal entre l'espace naturel et le parc d'activités qui doit permettre de cacher également les bâtiments construits pour le lotissement. Plus qu'une simple haie, ce masque végétal devra être conséquent ce qui lui permettra également d'être un tampon entre zones bâties et zone naturelle. Le traitement des abords de la RN20 peut-être l'occasion de réfléchir à la limite avec l'espace naturel. L'espace naturel n'est pas suffisamment isolé sur les plans visuels et sonores de la RN20 pour renforcer son attractivité.

Une attention devra être portée aux deux maisons au sud-ouest du site. Aujourd'hui elles sont masquées du site grâce à la zone en friche où la végétation se développe. Elles devront le rester.

La voie ferrée étant en surplomb, les bâtiments construits ne pourront être masqués. La plantation des fonds de parcelle pourrait permettre d'améliorer

sensiblement l'intégration des bâtiments tout comme leur volumétrie, leur implantation et leur couleur.

Au niveau des accès, la rue qui dessert la déchèterie pourra être mise à profit pour créer l'accès principal au site. Un accès secondaire pourrait être envisagé au nord pour désenclaver les pavillons mais compte tenu de la présence de milieux humides, cet aménagement semble complexe à réaliser.



- Perméabilité naturelle à étudier (eau, biodiversité)
- Lisière végétale à préserver
- Ru des Corps Saints

- Vue depuis la RN20
- Vue depuis l'espace vert à fermer

Secteur d'entrée de ville

Le secteur situé en entrée de ville participe à la perception de l'entrée sur Étréchy. Sa construction modifiera sensiblement la perception des usagers en entrant dans la commune. Actuellement, l'entrée de ville a un caractère champêtre qui crée une perception qualitative, qui serait améliorée par le traitement des abords de la zone d'activité, le long de l'avenue du Pont Royal.

Sur le site en lui-même, l'alignement d'arbre est à compléter pour marquer cette entrée de ville en passant d'un langage routier à un langage urbain.

Le traitement des fonds de parcelle sera à réfléchir pour ménager des vues de la RN20 vers la butte St Martin et pour préserver une entrée de ville qualitative.

Dans le cadre d'implantation de bâtiments, le traitement des abords sera primordial tant vis à vis des riverains situés en face que des usagers entrant dans la ville. Les plantations et les clôtures doivent participer à la composition d'un espace qualitatif.



**DEUXIÈME PARTIE : Justification des règles
d'implantation des constructions au regard de la
prise en compte de l'article L.111-8 du code de
l'urbanisme**

LES ORIENTATIONS DES PROJETS

Les projets d'extension de la zone d'activités des Aunettes et de la ZA d'entrée sud, visent à mettre en œuvre les orientations de projet d'aménagement et de développement durables du PLU, notamment :

- assurer un développement équilibré et harmonieux, respectueux de la qualité des paysages naturels et urbains,
- favoriser le développement de l'activité économique et de l'emploi,
- améliorer et développer les liaisons entre les quartiers et vers l'extérieur,
- favoriser les différents modes de déplacement en développant les transports en commun et en encourageant les modes doux : le vélo et la marche à pied,
- préserver et mettre en valeur l'environnement.

L'objet de cette deuxième phase de l'étude est de montrer comment les règles de distance à l'axe de la RN20 fixées proposées pour être fixées dans le PLU, sont étudiées au regard des critères suivants :

- les **nuisances**,
- la **sécurité**,
- la **qualité architecturale**,
- la **qualité de l'urbanisme et des paysages**

1. Le secteur des Aunettes

1.1. Prise en compte des nuisances

Nuisances acoustiques

Les principales nuisances sont les nuisances acoustiques liées aux infrastructures de transports et notamment la RN20. Il convient donc de mettre les nouvelles constructions à usage d'activités à distance des nuisances de la RN20 par un recul suffisant.

Ainsi le projet prévoit qu'un recul paysager soit imposé entre les futures constructions de la zone d'activités étendue et la route nationale mettant à distance les nuisances liées au trafic routier. Cet espace sera aménagé et planté afin de faire obstacle au bruit et de protéger encore davantage les usagers. L'implantation des constructions se fera donc en retrait par rapport à la voie, à une distance de 40 mètres. Cette règle sera intégrée au PLU.

Risques d'inondation

L'implantation et la conception des nouvelles constructions devront prendre en compte les risques d'inondations liés au ruissellement des eaux pluviales et aux remontées de nappe. Le règlement du PLU fixera des règles en ce sens.

1.2. Prise en compte de la sécurité

La prise en compte de la sécurité se fera de la façon suivante :

- aucun accès particulier ne se fera sur la RN20,
- aucune nouvelle voie ne sera piquée directement à la RN20. L'accès à la zone d'activités étendue se fera depuis la rue existante, rue des Aunettes qui sera prolongée au cœur de la zone d'activités étendue.

1.1. Prise en compte de la qualité architecturale

Implantation des constructions nouvelles et volumétrie

L'implantation des constructions se fera obligatoirement en retrait par rapport à la RN20, à une distance minimum de 40 mètres de l'axe la voie.

Afin de limiter leur impact visuel depuis la RN20, la hauteur des bâtiments implantés en limite des 40 mètres de l'axe de la RN20, n'excèdera pas 7 mètres. A l'arrière dans le reste de la zone la hauteur maximum des constructions pourrait être de 10 mètres.

Les toitures terrasses végétalisées seront privilégiées et pourront intégrer également des panneaux photovoltaïques.

Pour les constructions à créer le long de cette entrée de ville, l'architecture bioclimatique et/ou l'utilisation de matériaux biosourcés, renouvelables et recyclables.

De plus, compte tenu du volume « massif » des bâtiments d'activités à planter dans la zone, leur couleur devra être de teintes foncées, comme c'est le cas des bâtiments situés à l'est de la RN20 dans le parc d'activités de la Juines. Les couleurs sombres minimisent l'impact du volume bâti et lui permettent de mieux se fondre dans l'environnement du paysage naturel.

Ces dispositions seront intégrées dans le règlement du PLU.

1.2. Prise en compte de la qualité de l'urbanisme et des paysages

Contribuer à l'amélioration du fonctionnement urbain

Le maillage viaire existant sera poursuivi vers le nord pour desservir l'extension de la ZA des Aunettes.

Pour désengorger le centre-ville et favoriser l'accès au quartier voisin, une rue sera créée à terme entre la zone d'activité et le lotissement, avenue Victor Hugo. En partant du lotissement, elle occupera l'espace entre le parc des Vigneaux et la RN20. Puis elle bifurquera vers la zone d'activité et l'extrémité de la rue centrale. Cette voie sera une voie partagée permettant le passage des véhicules des secours et interdite aux poids lourds.

Ce tracé passe sur des terrains régulièrement inondés en hiver ou lors de fortes pluies, comme celles de l'automne 2024 lors du passage de la tempête Kirk. Une solution technique devra être trouvée en lien avec le SIARJA qui gère le ru des Corps Saints. L'épaisseur de la bande boisée à planter prendra en compte la nécessité de laisser cet emplacement dégagé pour la rue. Les plantations pourront éventuellement remonter le bas du talus (à confirmer avec le gestionnaire de la RN20).

Par ailleurs, la création d'une liaison piétonne entre la zone d'activité et le parc à travers la bande boisée plantée au nord de la zone d'activités, au droit du rond point, permettra d'accéder au parc et de créer une ouverture visuelle depuis le parc vers la butte St Martin. Cet accès renforcera l'attractivité de la zone, permettra aux employés de la zone d'activités de profiter du parc et créera un accès apaisé aux modes de déplacements doux. Passant au-dessus de la noue d'infiltration puis du ru des Corps Saints, cet accès peut être envisagé comme un ponton. Cette ouverture est à étudier avec le SIARJA pour l'adapter au reméandrage prévu.



Légende : Exemple de noue aménagée comme une rivière sèche avec un ponton pour la traversée piétonne Source : ©INSA_Lyon_OTHU

Créer une identité paysagère adaptée au contexte

Pour favoriser l'intégration de la zone d'activité au paysage existant, voici plusieurs recommandations principalement basées sur des implantations stratégiques de végétalisation autour du site. L'objectif principal est de créer des masques irréguliers sur les limites parcellaires qui permettent de conserver l'ouverture vers la butte St Martin. Ces plantations devront être réalisées sur une emprise qui restera sous maîtrise publique afin de garantir leur pérennité. D'autres recommandations concernent les aménagements intérieurs du site pour y créer des espaces de qualité.

Située à proximité du ru des Corps Saint, la zone d'activité doit intégrer une gestion des eaux pluviales mettant en œuvre les principes de la circulation en surface et l'infiltration à la parcelle. Les zones de plantations participent à cette gestion en étant accompagnées d'espaces en creux sur leur longueur qui permettent un stockage en surface le temps que l'eau s'infilte.

Schéma de principes d'aménagement



Aménagement des abords du site

1/ Plantations le long de la RN20

Le long de la RN20, les plantations seront réalisées majoritairement en contre-bas du talus, sur l'emplacement d'un ancien chemin. Elles varieront en épaisseur, en hauteur et en composition pour former une haie libre champêtre. Un gradient de hauteur s'étirera du nord (arbres de haut jet) au sud (arbres de moindre dimension et arbustes). Au niveau de l'espace naturel, les plantations seront plus fines en fonction de la place nécessaire à la création de la route de désenclavement. Au niveau de la parcelle à bâtir, les plantations investiront l'espace du chemin ainsi qu'une bande correspondant au fond de parcelle. Au niveau de la déchetterie, les plantations seront plus basses (5 à 8 m) pour la masquer en partie et maintenir l'ouverture visuelle vers le coteau boisé de la butte St Martin.



Légende : Haie libre aux essences variées présentant un jeu de couleurs et de hauteurs (source : arbreshaiespaysagesdaveyron.fr)

Cette bande plantée longeant tout le site est située légèrement en contre-bas. Les eaux pluviales de la partie ouest du site pourront être dirigées vers elle afin de favoriser leur infiltration pour limiter les rejets vers le ru des Corps Saint. Un espace en creux situé avant les plantations pourra être créé afin de stocker les eaux de pluie le temps qu'elles s'infiltrent.



Légende : Haie champêtre libre longée par un fossé (source : Gérard Guillot)

2/ Plantations le long du talus SNCF

Au pied du talus, une bande boisée pourra être implantée de manière à masquer les vues depuis la voie ferrée sur les arrières des parcelles. D'une largeur de 10 à 15 m, son épaisseur pourra être moindre au niveau du centre technique municipal ou plus importante avec des plantations réalisées sur les fonds de parcelle.

3/ Plantations le long de l'espace naturel

Au nord du site, une bande boisée accompagnée d'un espace en creux longera la parcelle. Dans l'hypothèse où une rue centrale est créée pour desservir l'ensemble des parcelles, les plantations seront plus basses au niveau de la rue pour permettre une ouverture visuelle vers la butte St Martin depuis le parc.

4/ Plantations le long de la rue des Aunettes

La largeur de voirie est insuffisante aujourd'hui pour le croisement des camions et pour permettre l'implantation d'un cheminement piéton. Une bande d'environ 5 m sera soustraite au parcellaire pour permettre la création de ce cheminement ainsi que la plantation d'un alignement d'arbres ou d'une haie large. Ces plantations permettront également de masquer les bâtiments existants (au sud de la rue) dans l'ouverture visuelle vers la butte St Martin. Les plantations pourront être réalisées dans un espace en creux (fossé, noue) afin de guider les eaux pluviales en surface vers la bande boisée en contrebas de la RN20.

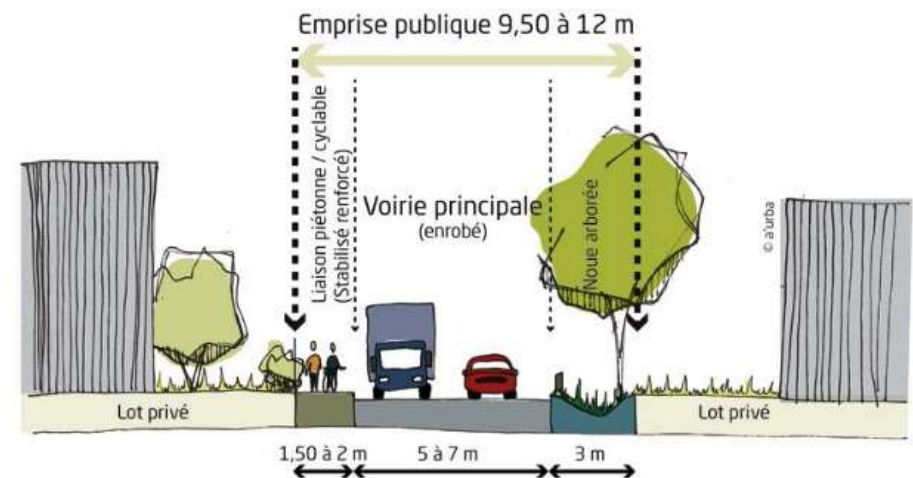
Aménagement intérieur du site

1/ Création d'une rue

La rue centrale, adaptée aux poids lourds desservira l'ensemble des lots. Elle sera bordée d'un alignement d'arbres accompagné de plantes basses permettant de réaliser une bande végétale séparant la circulation des véhicules de celle des piétons. Cette bande pourra être formée en creux afin de recueillir les eaux pluviales.

Le profil de la voie sera en léger dévers vers l'est afin que les eaux de pluie rejoignent la bande de plantation. En cas de trop plein, l'écoulement se fera vers les fossés inter-parcellaires ou vers la bande plantée au nord du site.

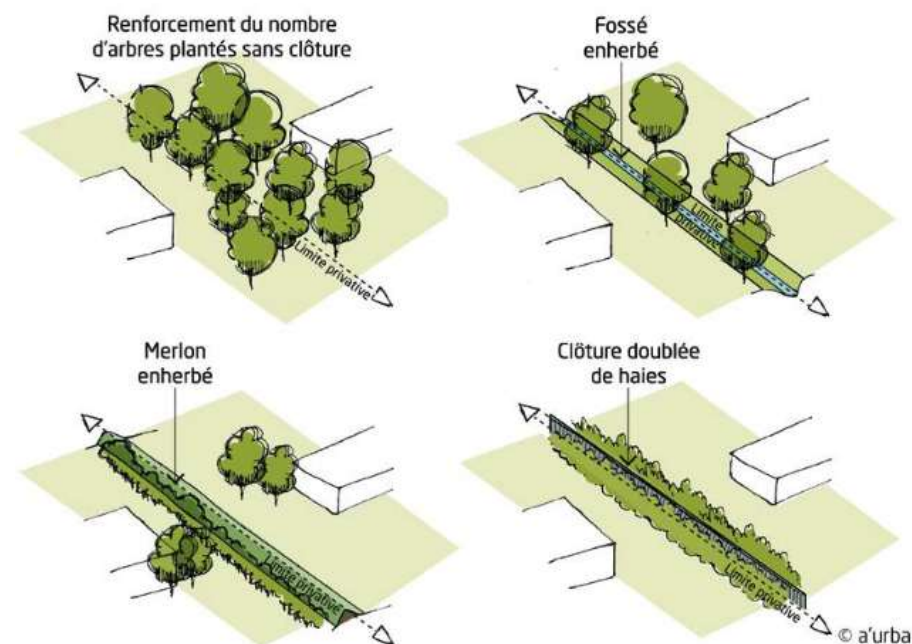
Afin de reprendre le parcellaire environnant, une placette carrée sera aménagée à l'extrémité de cette rue. Son envergure doit permettre le demi-tour des poids lourds. La circulation piétonne sera sécurisée pour faciliter l'accès au parc et à la rue de desserte du lotissement à créer (cf contribuer au fonctionnement urbain).



Légende : Exemple d'aménagement de la rue principale (source : ©PNR Médoc – a'urba)

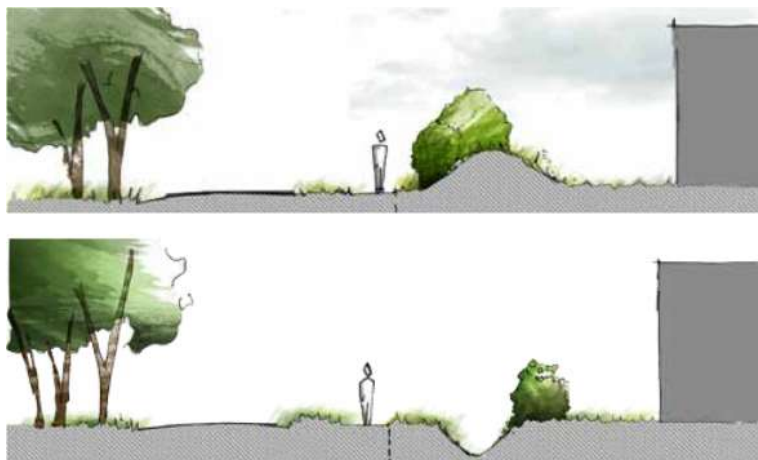


Légende : exemple de bande végétale séparant la circulation piétonne de la voirie



2/ Limites parcellaires

Pour enrichir le vocabulaire de la zone d'activité, la limite parcellaire pourra être constituée d'une bande végétale dense (haie champêtre variée d'au moins deux rangs) encadrant un fossé participant à la gestion des eaux pluviales. Les terres déblayées pour creuser le fossé ou pour la création des bâtiments peuvent être mobilisées directement sur place pour créer un talus jouant le rôle de séparation entre les parcelles et également en limite de rue. Ce talus pourra être planté afin de renforcer la présence du végétal.



Légende : exemple d'aménagement de limite parcellaire participant au caractère végétal de l'aménagement tout en se passant de clôture métallique (source : ©CAUE46)

3/ Gestion des eaux pluviales

Pour participer à l'infiltration des eaux pluviales, chaque parcelle pourra héberger un bassin d'infiltration pensé comme une mare. Même si l'eau n'est pas présente en permanence, le traitement de cette zone en mare permet la création de milieux propices à l'accueil de la biodiversité.



Légende : mare en fond de parcelle dans une zone d'activités (source : ©A-Ighirri)

2. Le secteur entrée-sud

2.1. Prise en compte des nuisances

Nuisances sonores

Les principales nuisances sont les nuisances acoustiques liées au trafic routier de la RN20. Il convient donc d'implanter les nouvelles constructions à usage d'activités à une distance des nuisances de la RN20 par un recul suffisant.

Ainsi le projet prévoit qu'un recul paysager soit imposé entre les futures constructions de cette zone d'activités sud et la route nationale mettant à distance les nuisances liées au trafic routier. Cet espace sera aménagé et planté afin de faire obstacle au bruit et de protéger encore davantage les usagers. L'implantation des constructions se fera donc en retrait par rapport à la voie, à une distance de 40 mètres.

2.2. Prise en compte de la sécurité

La prise en compte de la sécurité se fera de la façon suivante :

- aucun accès particulier ne se fera sur la RN20,
- aucune nouvelle voie ne sera piquée directement à la RN20. L'accès à la zone d'activités étendue se fera depuis la rue existante avenue du Pont Royal.

2.3. Prise en compte de la qualité architecturale

Implantation des constructions nouvelles et volumétrie

L'implantation des constructions se fera obligatoirement en retrait par rapport à la RN20, à une distance minimum de 40 mètres de l'axe la voie.

Afin de limiter leur impact visuel depuis la RN20, la hauteur des bâtiments n'excèdera pas 7 mètres maximum.

Les toitures terrasses végétalisées seront privilégiées et pourront intégrer également des panneaux photovoltaïques.

Pour les constructions à créer le long de cette entrée de ville, l'architecture bioclimatique et/ou l'utilisation de matériaux biosourcés, renouvelables et recyclables.

De plus, compte tenu du volume « massif » des bâtiments d'activités à implanter dans la zone, leur couleur devra être de teintes foncées, comme c'est le cas des bâtiments situés à l'est de la RN20 dans le parc d'activités de la Juines. Les couleurs sombres minimisent l'impact du volume bâti et lui permettent de mieux se fondre dans l'environnement du paysage naturel.

2.4. Prise en compte de la qualité de l'urbanisme, et des paysages

Le fonctionnement urbain

L'accès à la parcelle se fera dans l'angle nord-ouest. Les bâtiments auront un recul minimum de 40 mètres par rapport à la RN.

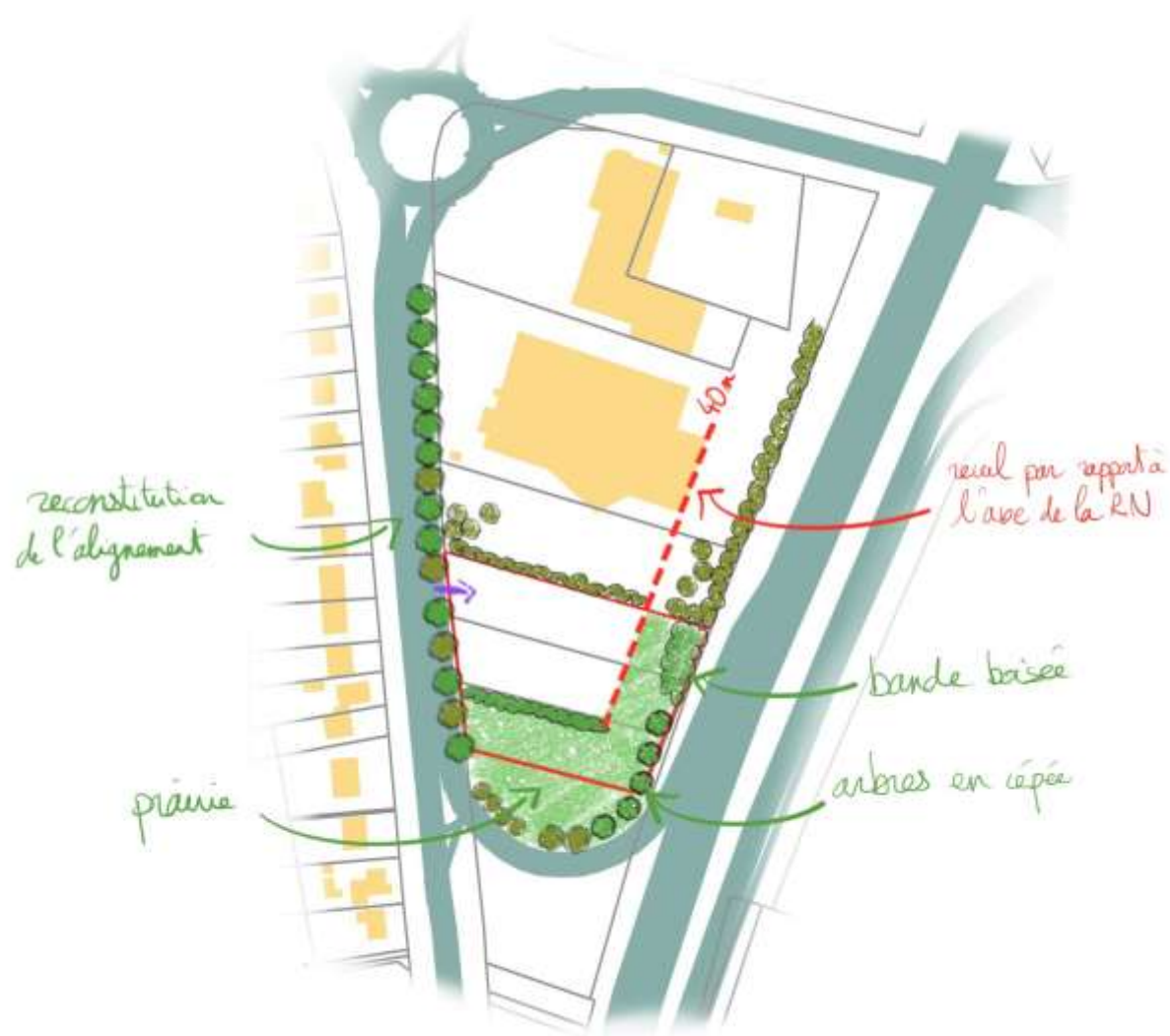
Conserver l'identité paysagère du site

Contrairement à l'autre zone où il fallait créer une identité, il s'agit ici de préserver le caractère champêtre de l'entrée de ville. Pour ce faire, la ou les constructions nouvelles seront implantées dans la partie nord-ouest du site. La partie sud du site sera conservée en prairie.

Plusieurs formes de plantations viendront renforcer le caractère d'entrée de ville. Tout d'abord, le long de l'avenue du pont royal, un alignement d'arbre sera planté en parallèle de celui existant côté ouest de l'avenue. Il reprendra les arbres existants : une forme en cépée le long de la prairie, une forme en tronc le long des parcelles construites ou à construire. Le long de la bretelle de décélération, au nord, une bande boisée sera plantée au nord et s'affinera vers le sud pour finir sur la plantation d'arbres en cépée ou d'ormes (comme actuellement) espacés pour laisser passer le regard vers la prairie. Une haie libre champêtre sera plantée en bordure de la construction à venir pour la masquer. Dans le cas d'une construction nouvelle, la haie en limite nord sera à renforcer.

Si une clôture est nécessaire, elle sera de type grillage à mouton (ursus léger) sur la partie sud adjacente à la prairie et le long de la RN afin de conserver l'aspect champêtre.

Schéma de principes d'aménagement



3. Recommandations de plantation et d'entretien (valable pour les deux zones)

Le type de plantations proposé a pour objectifs de limiter les interventions d'entretien et de favoriser la biodiversité. La forme de haie champêtre libre composée d'essences variées et locales n'a pas besoin d'être taillée ou occasionnellement si un besoin de limiter son développement émerge. La diversité des essences créera un jeu de couleurs et de formes au fil des saisons. Par ailleurs, ce type de plantation crée un milieu favorable au développement de la biodiversité du site.

La liste d'essences sera également à fournir aux acquéreurs afin de leur proposer une palette végétale cohérente avec l'ensemble du site.

Pour les plantations réalisées sur la rue principale, elles peuvent être d'essences différentes de celles des pourtours du site, pourquoi pas horticoles, présentant par exemple un port ou une floraison différente, qu'il s'agisse des arbres d'alignement ou des plantes basses.

NOM COMMUN (NOM LATIN)	Hauteur (m)	Croissance	Floraison	Fruits décoratifs	Couleur automnale
			COULEUR PÉRIODE		
Alisier blanc (<i>Sorbus aria</i>)	8 à 10	***	○ Mai-juin	●	●
Alisier torminal (<i>Sorbus torminalis</i>)	10 à 20	**	○ Mai-juin	●	●
Auline glutineux (<i>Alnus glutinosa</i>)	15 à 30	***	● Février-avril	●	●
Bouleau pubescent (<i>Betula pubescens</i>)	15 à 20	**	● Début	●	●
Bouleau verruqueux (<i>Betula verrucosa</i>)	15 à 20	**	● Avril	●	●
Châtaignier (<i>Castanea sativa</i>)	25 à 35	**	● juin-juillet	●	●
Charme commun (<i>Carpinus betulus</i>)	10 à 25	**	● Avril-mai	●	●
Chêne pédonculé (<i>Quercus robur</i>)	20 à 30	**	● Mars-mai	●	●
Chêne sessile (<i>Quercus petraea</i>)	20 à 40	***	● Mai-juin	●	●
Érable champêtre (<i>Acer campestre</i>)	10 à 20	***	● Avril-mai	●	●
Frêne commun (<i>Fraxinus excelsior</i>)	15 à 35	***	● Avril-mai	●	●
Hêtre (<i>Fagus sylvatica</i>)	20 à 45	*	● avril-mai	●	●
Merisier (<i>Prunus avium</i>)	15 à 20	**	● Avril-juin	●	●
Orme champêtre (<i>Ulmus minor</i>)	20 à 35	***	● Mars-avril	●	●
Peuplier noir (<i>Populus nigra</i>)	25 à 30	***	● Mars-avril	●	●
Saule blanc (<i>Salix alba</i>)	15 à 20	***	● Avril-mai	●	●
Saule fragile (<i>Salix fragilis</i>)	15 à 25	**	● Avril-mai	●	●
Sorbier des oiseaux (<i>Sorbus aucuparia</i>)	10 à 15	***	● Mai-juin	●	●
Tilleul à grandes feuilles (<i>Tilia platyphyllos</i>)	20 à 30	**	● Juin-juillet	●	●
Tilleul à petites feuilles (<i>Tilia cordata</i>)	20 à 30	***	● Juin-juillet	●	●
Tremble (<i>Populus tremula</i>)	25 à 30	***	● Mars-avril	●	●

Légende : liste d'arbres locaux (source : ©PNR de la Haute Vallée de Chevreuse)

NOM COMMUN (NOM LATIN)	Hauteur (m)	Croissance	Floraison	Période	Persistance feuillage	Fruits	Couleur automnale
				PÉRIODE			
Ajonc d'Europe (<i>Ulex europaeus</i>)	1 à 4	***	●	Juin-octobre	●	●	●
Aubépine (<i>Crataegus monogyna</i>)	4 à 10	**	○	Mai	●	●	●
Bourdaine (<i>Frangula alnus</i>)	1 à 5	***	●	Mai-juin	●	●	●
Buis (<i>Buxus sempervirens</i>)	1 à 10	**	●	Avril-juin	●	●	●
Cerisier de Sainte-Lucie (<i>Prunus mahaleb</i>)	1 à 4	**	○	Mars-mai	●	●	●
Charme commun (<i>Carpinus betulus</i>)	10 à 25	**	●	Avril-mai	●	●	●
Cornouiller mâle (<i>Cornus mas</i>)	2 à 6	***	●	Février-mars	●	●	●
Cornouiller sanguin (<i>Cornus sanguinea</i>)	2 à 5	***	○	Mai-juillet	●	●	●
Cytise à grappes (<i>Laburnum anagyroides</i>)	5 à 8	**	●	Mai-juin	●	●	●
Épine-vinette (<i>Berberis vulgaris</i>)	1 à 3	***	●	Printemps	●	●	●
Églantier (<i>Rosa canina</i>)	2 à 5	***	●	Mai-juillet	●	●	●
Fusain d'Europe (<i>Euonymus europaeus</i>)	2 à 6	*	○	Avril-mai	●	●	●
Genêt à balais (<i>Cytisus scoparius</i>)	1 à 3	***	●	Avril-juillet	●	●	●
Genêt d'Espagne (<i>Spartium junceum</i>)	1 à 2	***	●	Mai-juillet	●	●	●
Hêtre vert (<i>Fagus sylvatica</i>)	20 à 45	*	●	Avril-mai	●	●	●
Houx commun (<i>Ilex aquifolium</i>)	2 à 25	*	●		●	●	●
If (<i>Taxus baccata</i>)	10 à 20	*	○	Printemps	●	●	●
Nerprun officinal (<i>Rhamnus cathartica</i>)	2 à 5	**	●	Mai-juin	●	●	●
Noisetier-Coudrier (<i>Corylus avellana</i>)	2 à 5	**	●	Janvier-mars	●	●	●
Prunellier (<i>Prunus spinosa</i>)	1 à 5	***	○	Mars-avril	●	●	●
Saule à oreillettes (<i>Salix aurita</i>)	1 à 3	**	●	Avril-mai	●	●	●
Saule cendré (<i>Salix cinerea</i>)	4 à 6	***	●	Mars-avril	●	●	●
Saule marsault (<i>Salix caprea</i>)	6 à 14	***	●	Mars-avril	●	●	●
Saule osier (<i>Salix viminalis</i>)	5	***	●	Avril-mai	●	●	●
Saule roux (<i>Salix atrocinerea</i>)	3 à 6	***	●	Mars-avril	●	●	●
Sureau noir (<i>Sambucus nigra</i>)	2 à 10	***	○	Juin-juillet	●	●	●
Troène commun (<i>Ligustrum vulgare</i>)	2 à 4	**	○	Mai-juin	●	●	●
Viorne lantane (<i>Viburnum lantana</i>)	1 à 3	**	○	Mai	●	●	●
Viorne obier (<i>Viburnum opulus</i>)	4	**	○	Mai-juin	●	●	●

Légende : liste d'arbustes locaux (source : ©PNR de la Haute Vallée de Chevreuse)