Plan Local d'Urbanisme intercommunal

PLUi

Habitat Mobilités

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS

PLAN LOCAL D'URBANISME HABITAT ET MOBILITÉS

ANNEXE AU RAPPORT DE JUSTIFICATIONS - ÉTUDE DÉROGATOIRE LOI BARNIER

SITE 2 AUNEUIL

AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS

Cittànova

SOMMAIRE

I Le contexte 3
I.I Le cadre d'analyse 4
I.I.I Loi du 02/02/1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement dite «loi Barnier» 4
I.I.II SCOT 6
I.I.III PLUI 7
I.II La localisation 8
I.III Les caractéristiques et nuisances de la route RD981 10
I.III.I Trafic routier 10
I.III.II Nuisances sonores 12
I.III.III Descriptif des voies et sécurité 15
I.IV Le site, caractéristiques et diagnostic 17
I.IV.I Parcelles concernées 17
I.IV.II Inconstructibilité aux abords des voies 17
I.IV.III Risques naturels 18
I.IV.IV Hydrographie 19
I.IV.V Topographie 19
I.IV.VI Paysage et occupation du sol 20

II Accès et perception visuelle 21

III Les orientations 24
III.I Les objectifs 24
III.II Les dispositions de l'orientation d'aménagement et de programmation 25

IV Prise en compte de la loi barnier et conclusion 26
IV.I Prise en compte de la qualité paysagère 26
IV.II Prise en compte de la qualité architecturale et urbanistique 28
IV.III Prise en compte des nuisances 29
IV.IV Prise en compte de la qualité de l'air 30
IV.V Prise en compte de la sécurité routière et les risques 30
IV.VI Conclusion 31

I LE CONTEXTE

Cette étude a pour objectif de justifier l'aménagement d'un site à vocation économique aux abords de la RD981 sur la commune d'Auneuil. Au regard de la «Loi Barnier» et de l'aménagement de la zone, la pertinence du recul de la marge d'inconstructibilité sera évaluée.

I.I Le cadre d'analyse

I.I.I Loi du 02/02/1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement dite «loi Barnier»

La présente étude se réfère aux dispositions du Code de l'Urbanisme rénové suite à l'ordonnance du 23 septembre 2015 et au décret du 28 septembre 2015.

> L'article L111-6 du Code de l'Urbanisme

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.

> L'article L111-7 du Code de l'Urbanisme

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;

2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;

3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;

4° Aux réseaux d'intérêt public.

5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE :
les nuisances,
la sécurité,
la qualité architecturale,
la qualité de l'urbanisme,
la qualité des paysages.

> L'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

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 justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

« Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme ont pour objectifs de remodeler les abords des grands axes routiers : en périphérie urbaine et en entrée de ville, et de garantir une bonne insertion des extensions urbaines. Ces dispositions légales sont issues de l'article 52 de la loi du 2 février 1995, dite «Loi Barnier», portant sur la qualité urbaine et paysagère le long de certaines voies en entrée de ville.

Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation», c'est-à-dire, d'après l'article L110-3 du Code de la Route : « quelle que soit leur appartenance domaniale, les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies » (Décret n°2010-578 du 31 mai 2010).

« Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme sont une opportunité de questionner et définir les conditions d'insertion paysagère des espaces situés à proximité des axes de circulation qui représentent généralement les premières «vitrines» des entrées de ville ou de village dans les communes. Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces. En effet, le législateur propose de modifier les restrictions de constructibilité si la commune s'engage dans une réflexion sur l'aménagement et les règles d'urbanisme garantissant une qualité des espaces en bords de route et entrées de ville.

I.I.II SCOT

La commune d'Auneuil n'est pas couverte par un SCOT approuvé.

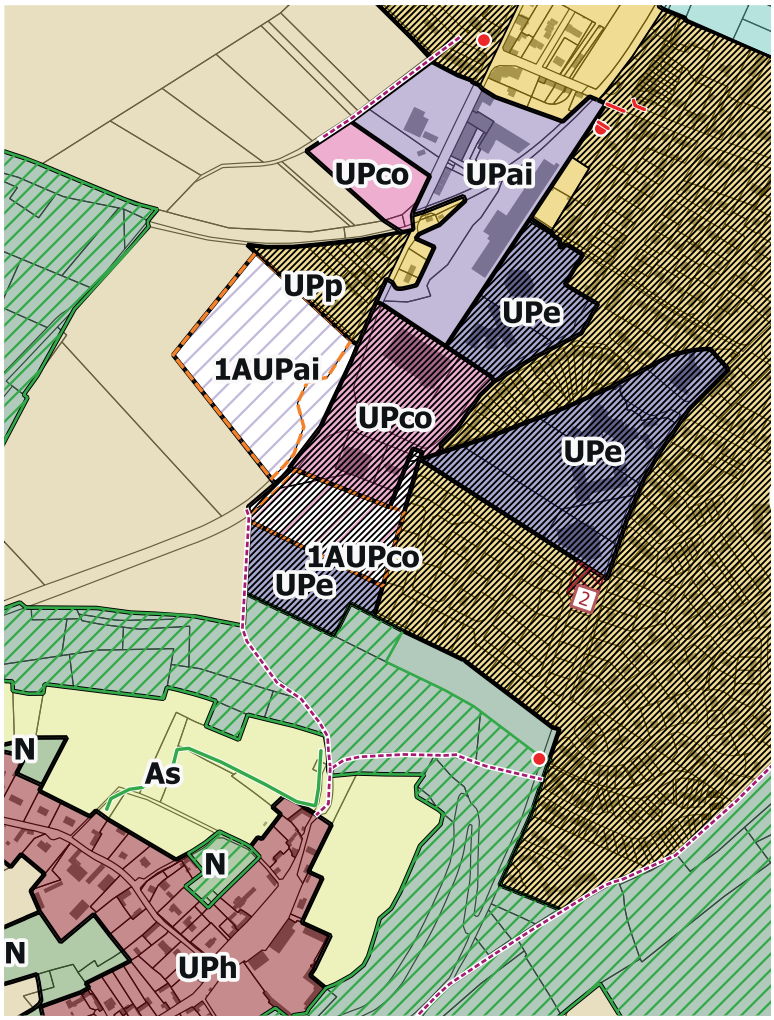
I.I.III PLUI

Le périmètre concerné par cette étude est classé en secteur destiné à accueillir des activités économiques dans le PLUi.

> se référer aux pièces réglementaires du PLUi (règlement graphique dit «zonage» et règlement écrit)

Ce secteur est également **soumis à des OAP** (Orientations d'Aménagement et de Programmation) dont les dispositions peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer aux pièces «OAP sectorielles» et «OAP thématique commerciale» du PLUi.



Plan de zonage du site de projet (PLUi)

I.II La localisation

Cette étude a pour objectif de justifier la pertinence de l'aménagement d'un projet à vocation économique aux abords de la RD981 sur la commune d'Auneuil. Le site retenu est en continuité d'une zone commerciale à dominante commerciale. Celui-ci est bordé à l'Ouest par la route départementale RD981.

Auneuil est une commune située dans le département de l'Oise en région Hauts-de-France. Elle accueille 2 875 habitants en 2021 (chiffres INSEE).

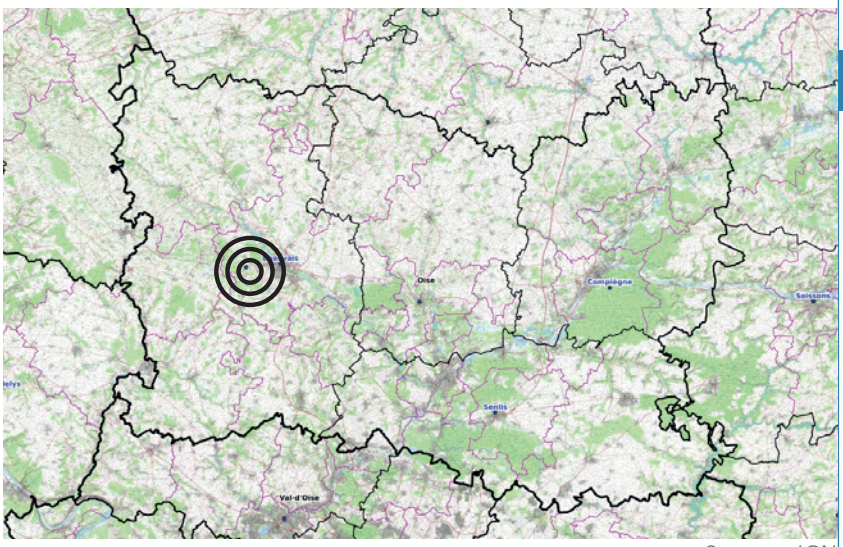
La RD981 parcours la commune du nord-est au sud-ouest. Elle permet de rejoindre Beauvais (à l'est) et Gisors (à l'ouest), dans le département de l'Eure.

Le périmètre d'étude est concerné par la «Loi Barnier» sur la RD981 avec un recul insconstructible de 75m.

Afin de lever cette règle de recul sur le périmètre d'étude, une réflexion d'ensemble prenant en compte les nuisances, la sécurité, la qualité de l'urbanisme, la qualité des paysages et l'architecture doit aboutir à un projet intégré au document d'urbanisme et conditionnant l'urbanisation du secteur concerné.

À L'ÉCHELLE DU DÉPARTEMENT

Dans le département de l'Oise, la RD981 est un axe privilégié pour traverser le territoire sur sa partie sud-ouest.

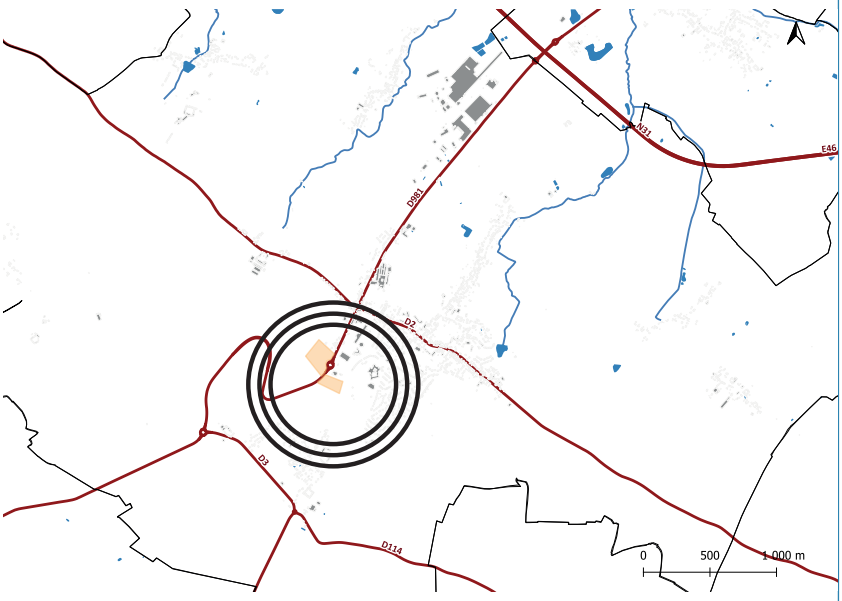


Source : IGN

À L'ÉCHELLE D'AUNEUIL

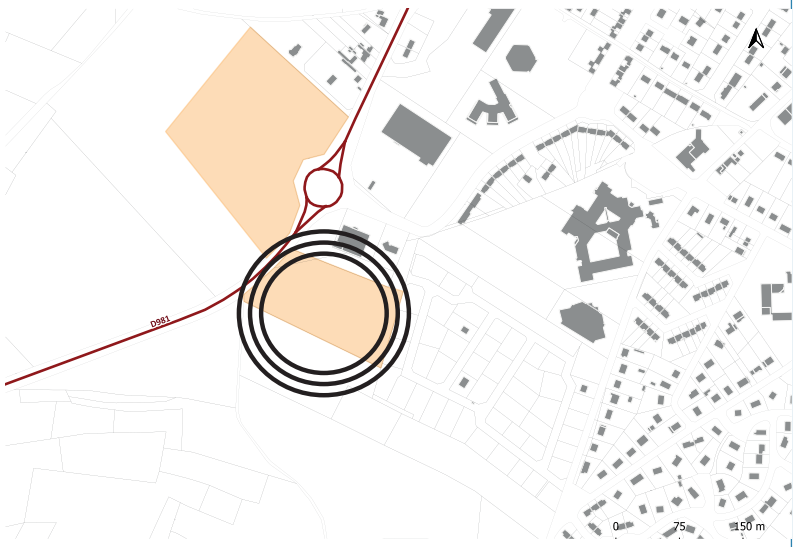
La RD981 traverse la commune du nord-est au sud-ouest.

Elle permet de relier Beauvais à Gisors.



À L'ÉCHELLE DU SITE D'ÉTUDE

La RD981 jouxte le site d'étude au niveau de sa limite ouest.



I.III Les caractéristiques et nuisances de la route RD981

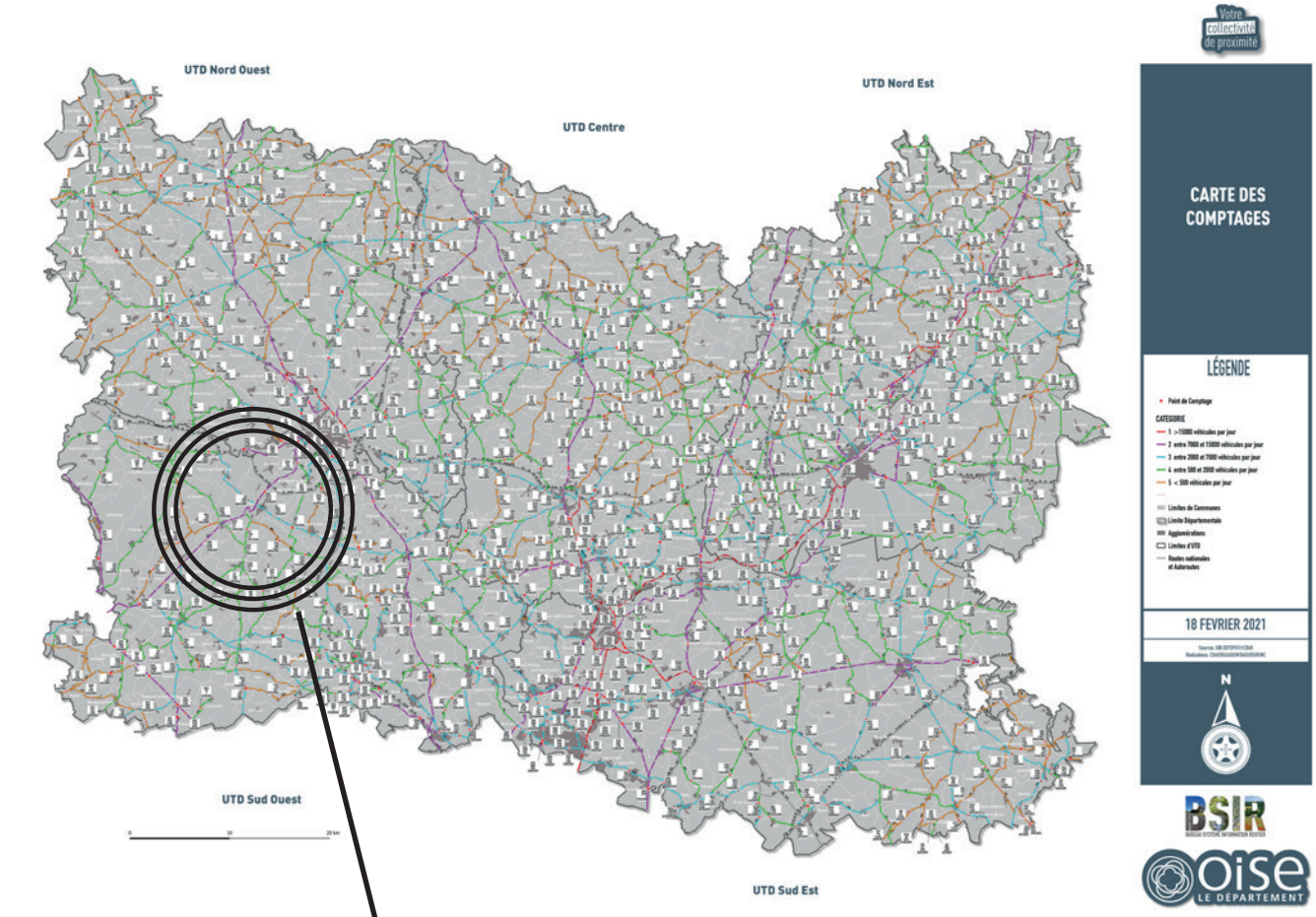
I.III.I Trafic routier

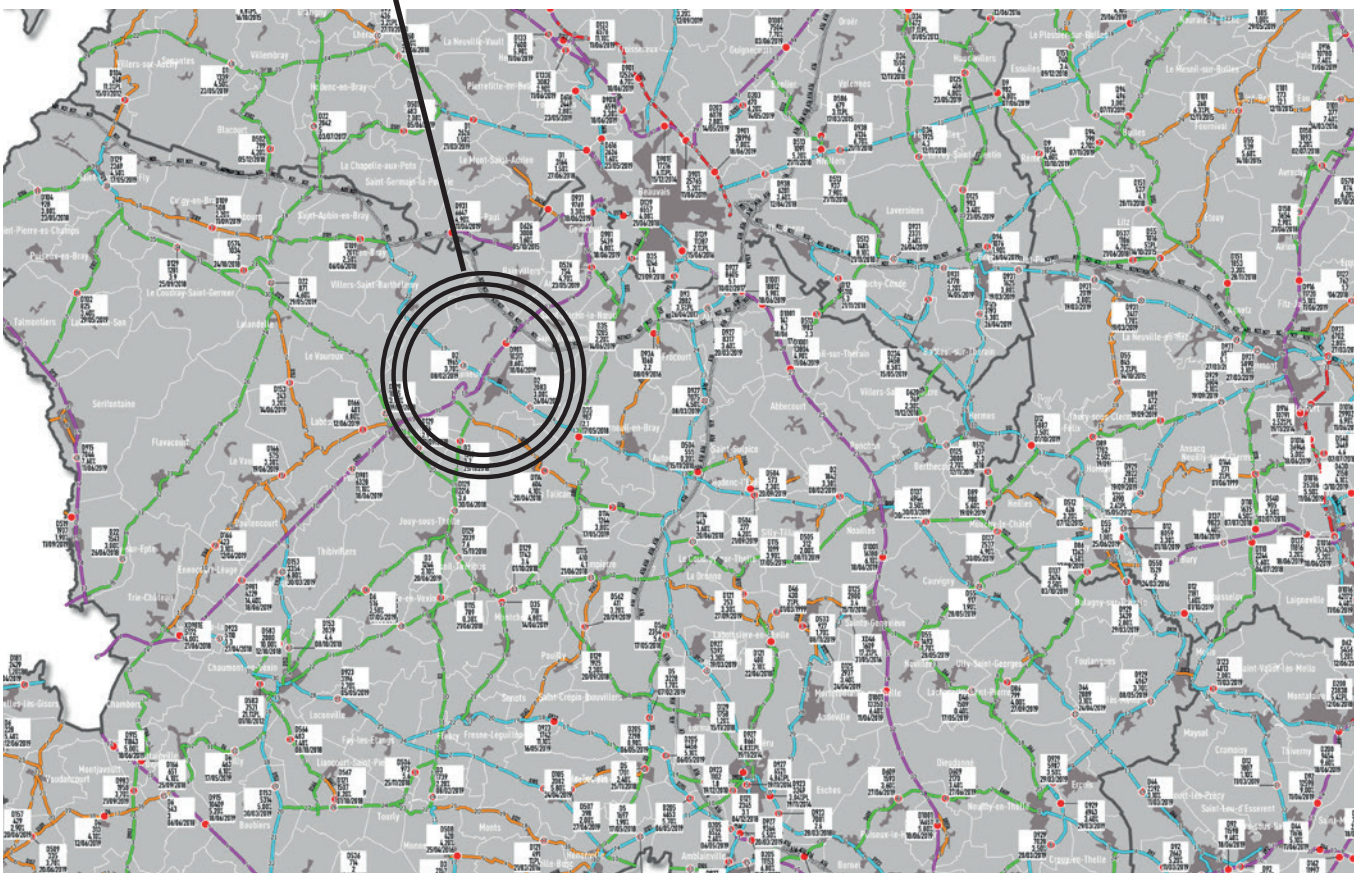


Carte des différents axes routiers ; source (fond de carte) : ESRI

Le secteur d'étude est longé, sur sa partie ouest, par la RD981.

Selon les données de trafic moyen journalier annuel sur la RD981, 10 317 véhicules circulent sur l'axe à proximité du site de projet (source : CD60/DGAADEM/DAGI/BSIR/MC- Données 2021 (comptage sur la RD981 effectué le 18/06/2019).

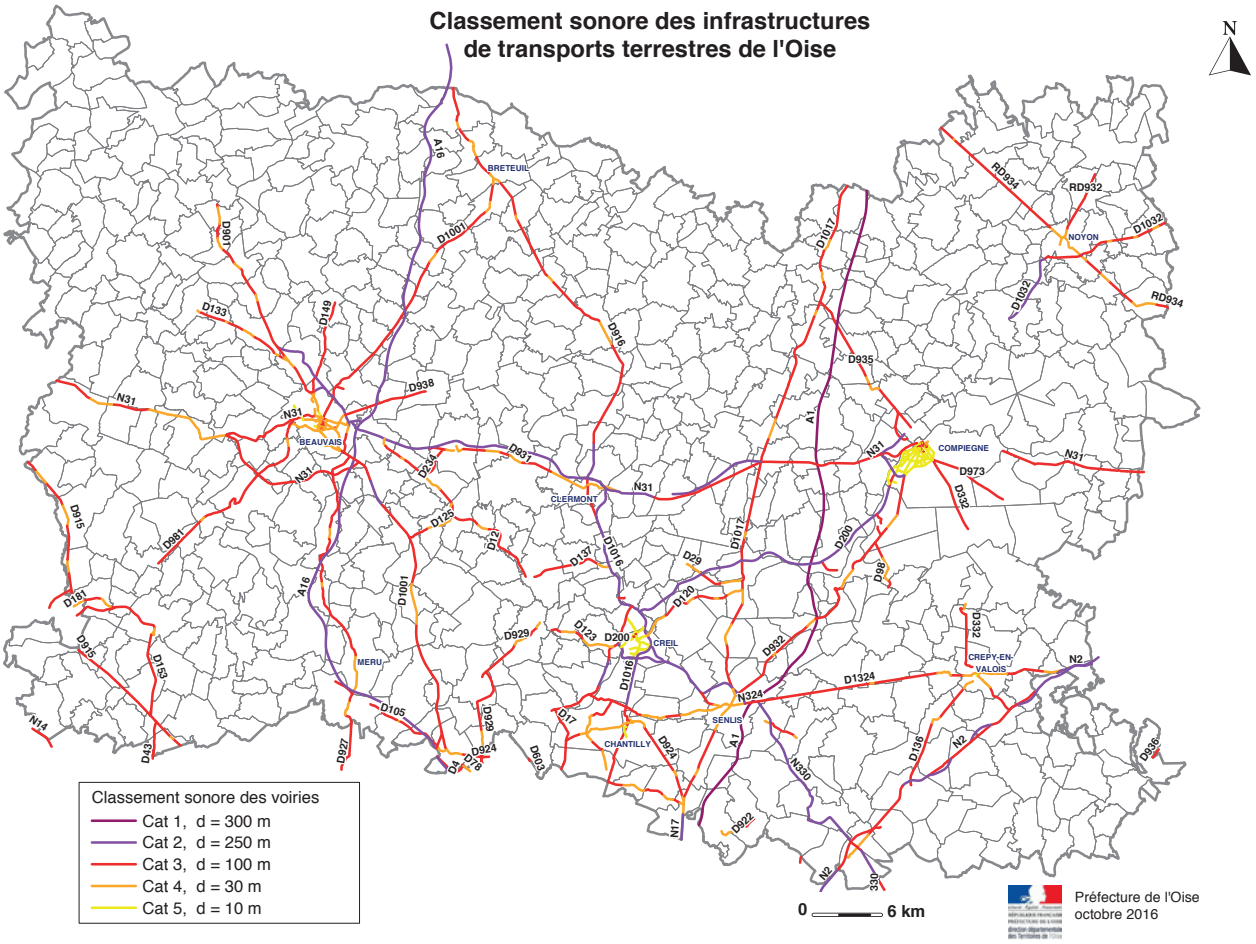




Comptage du trafic routier dans l'Oise pour l'année 2019 - Données actualisée en février 2021

I.III.II Nuisances sonores

Classement sonore des infrastructures terrestres



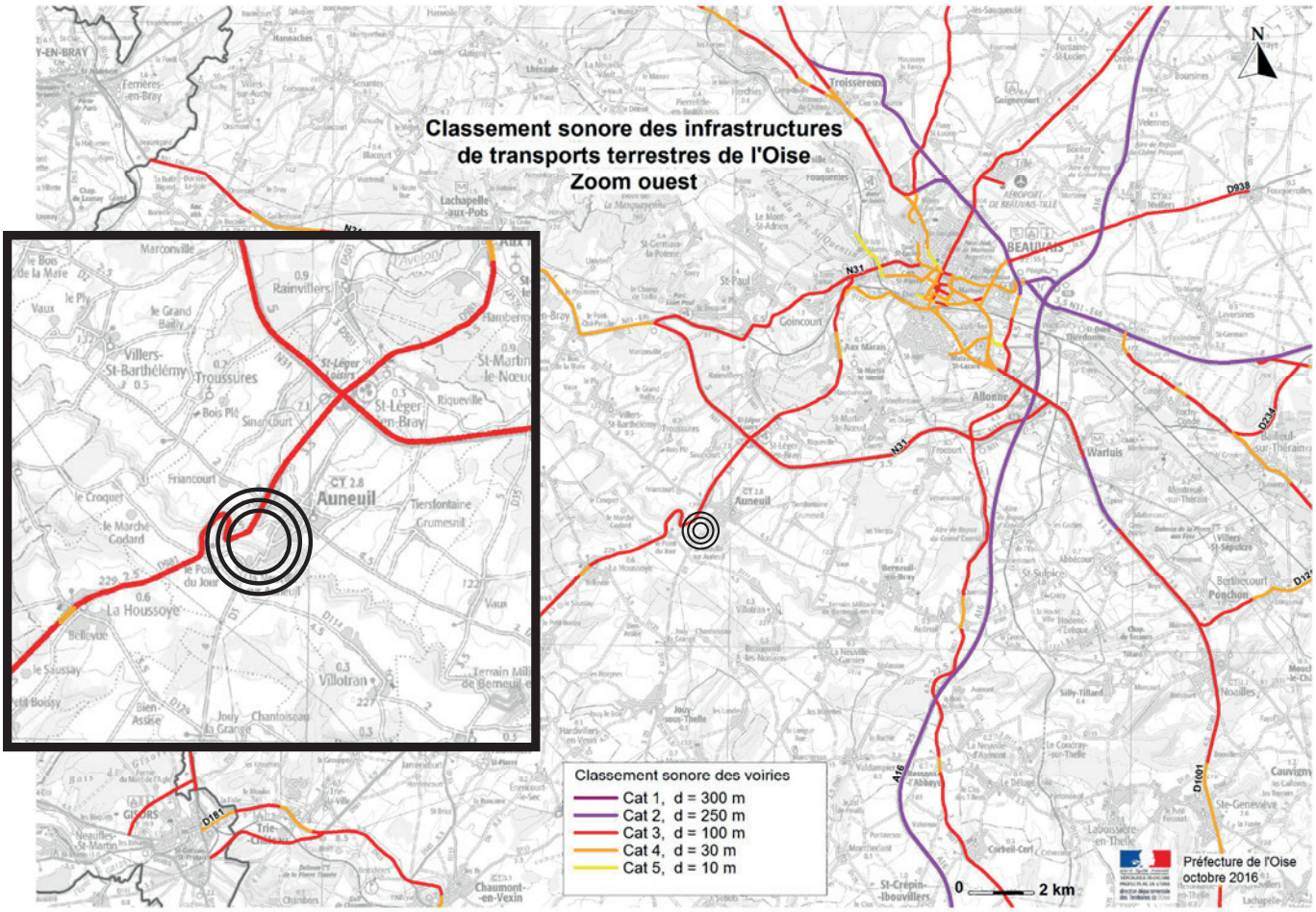
Carte du niveau sonore des infrastructures routières de l'Oise en 2016

*La **loi « bruit » du 31 décembre 1992** oblige les préfets à classer les voies de circulation terrestres existantes en fonction du trafic et de leurs caractéristiques sonores. Ce classement permet de fixer les règles de construction applicables aux zones exposées au bruit des transports terrestres.*

Pour le maître d'ouvrage des bâtiments à construire, ces mesures se traduisent par l'obligation de respecter une valeur minimale pour protéger les futurs habitants des nuisances sonores.

Le classement aboutit à la détermination de secteurs, de part et d'autre de la voie, où un isolement acoustique renforcé des bâtiments est nécessaire.

(source : Les services de l'État dans l'Oise)



Carte du niveau sonore des infrastructures routières de l'Oise en 2016

La RD981 est classée en catégorie 3 (d=100 m) du classement sonore des voiries *(source : Préfecture de l'Oise 2016).*

Les bâtiments industriels, agricoles ou commerciaux ne sont pas concernés par les dispositions d'isolement acoustiques renforcé. *(source : Les services de l'État dans l'Oise)*

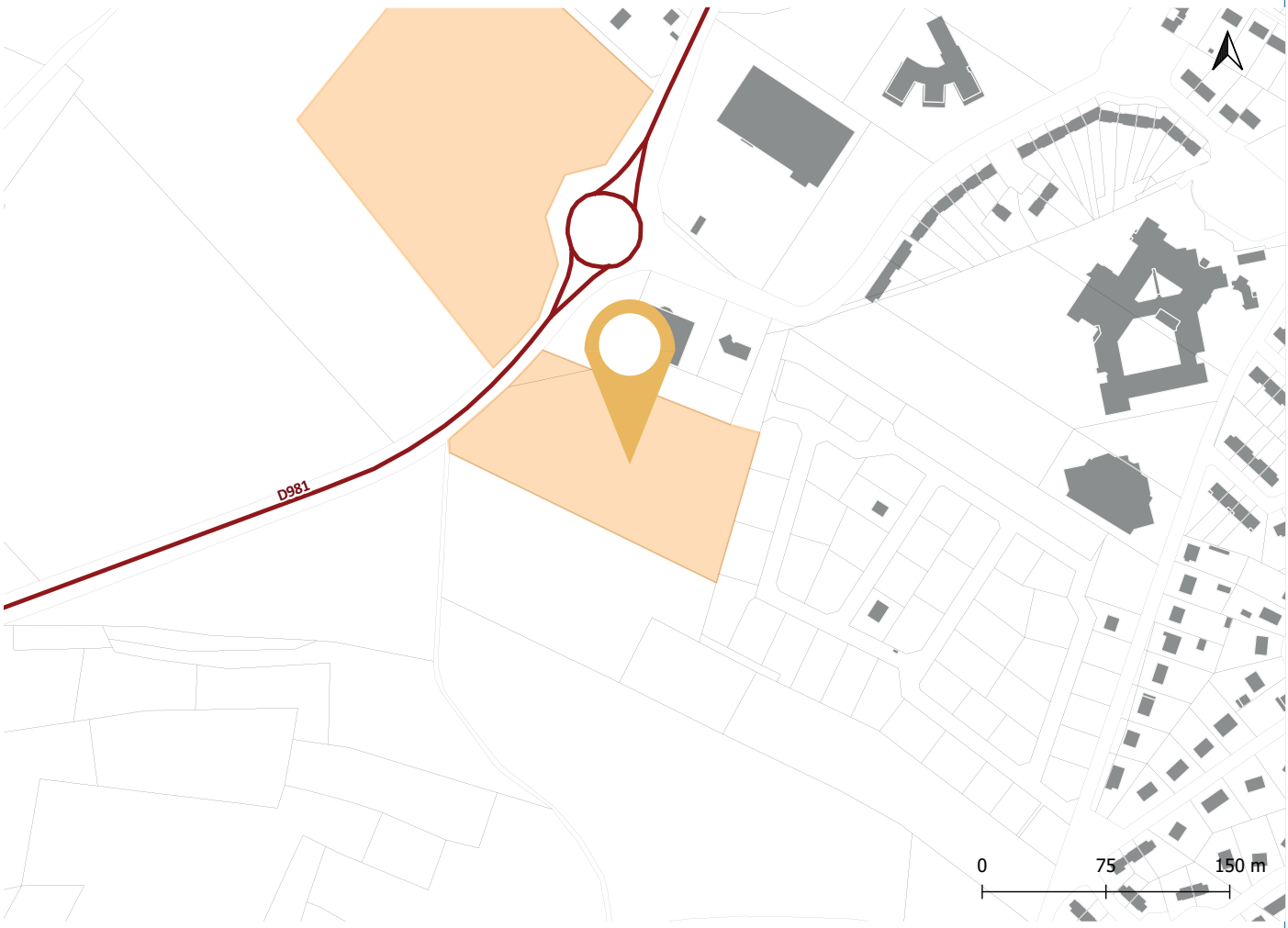
Cartes de bruit stratégiques

En raison du trafic routier qui parcourent les routes classées, ces dernières sont soumises à l'obligation d'élaboration de cartes de bruit stratégiques (CBS) (articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1à R.572-11 du code de l'environnement). Ces cartes sont issues de la phase 4 du plan de prévention du bruit dans l'environnement. Les cartes de type A représentent les zones exposées aux bruits par les grandes infrastructures de transport. Les cartes de type B représentent les secteurs affectés par le bruit, suivant l'arrêté du préfet, issus du classement sonore des voies. Les cartes de type C représentent les zones où les valeurs limites sont dépassées.

La RD981 n'est pas identifiée sur les cartes du bruit stratégique.

I.III.III Descriptif des voies et sécurité

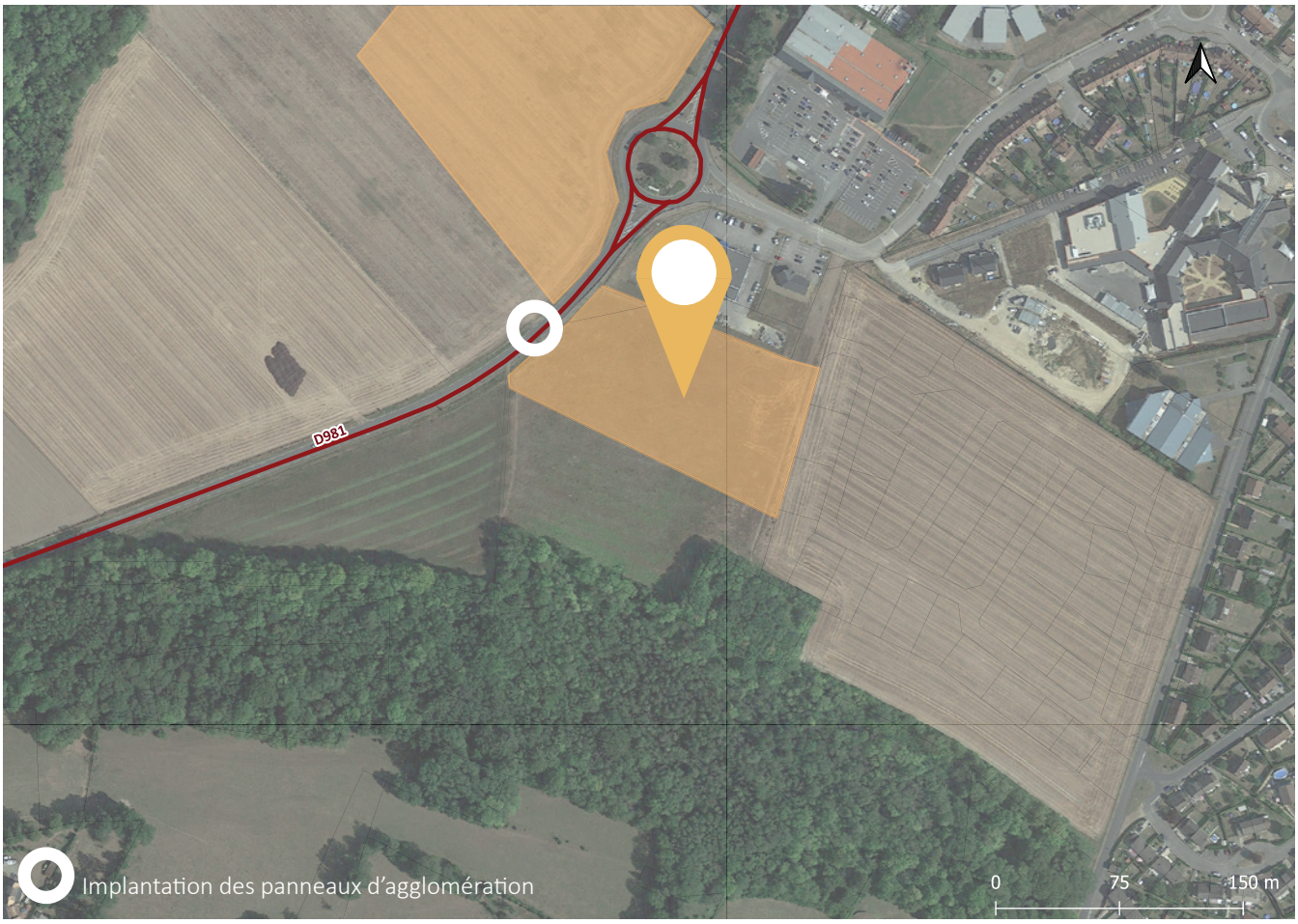
Le secteur d'étude est longé par la RD981, composée d'une voie à double sens et bordant le site à l'ouest.



Plan schématique du site d'étude (orange) et de la RD981

L'axe de la RD981 à l'Ouest du site de projet a globalement un tracé rectiligne avec quelques courbes.

Grâce à l'aménagement d'un giratoire, au nord du site d'étude, et à l'implantation des panneaux d'agglomération de la commune, la vitesse est limitée à 50 dans le virage.



Orthophoto- source : Google 2024

I.IV Le site, caractéristiques et diagnostic

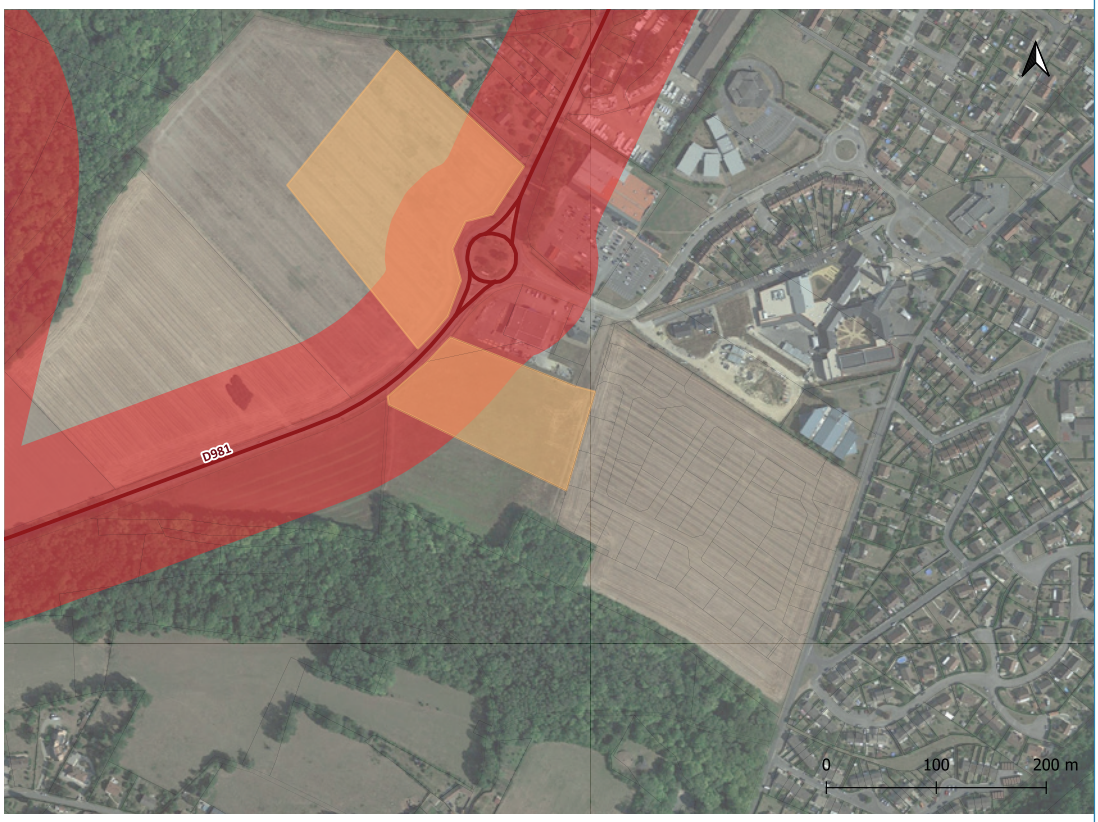
I.IV.I Parcelles concernées

Le site concerne deux parcelles (AI 134 et AI 426) pour une surface totale de 1,39 ha.



I.IV.II Inconstructibilité aux abords des voies

En raison du classement en catégorie 3 de la RD981, une bande d'inconstructibilité de 75 mètres de part et d'autre de l'axe contraint l'implantation des constructions.



I.IV.III Risques naturels

Risque retrait-gonflement des argiles

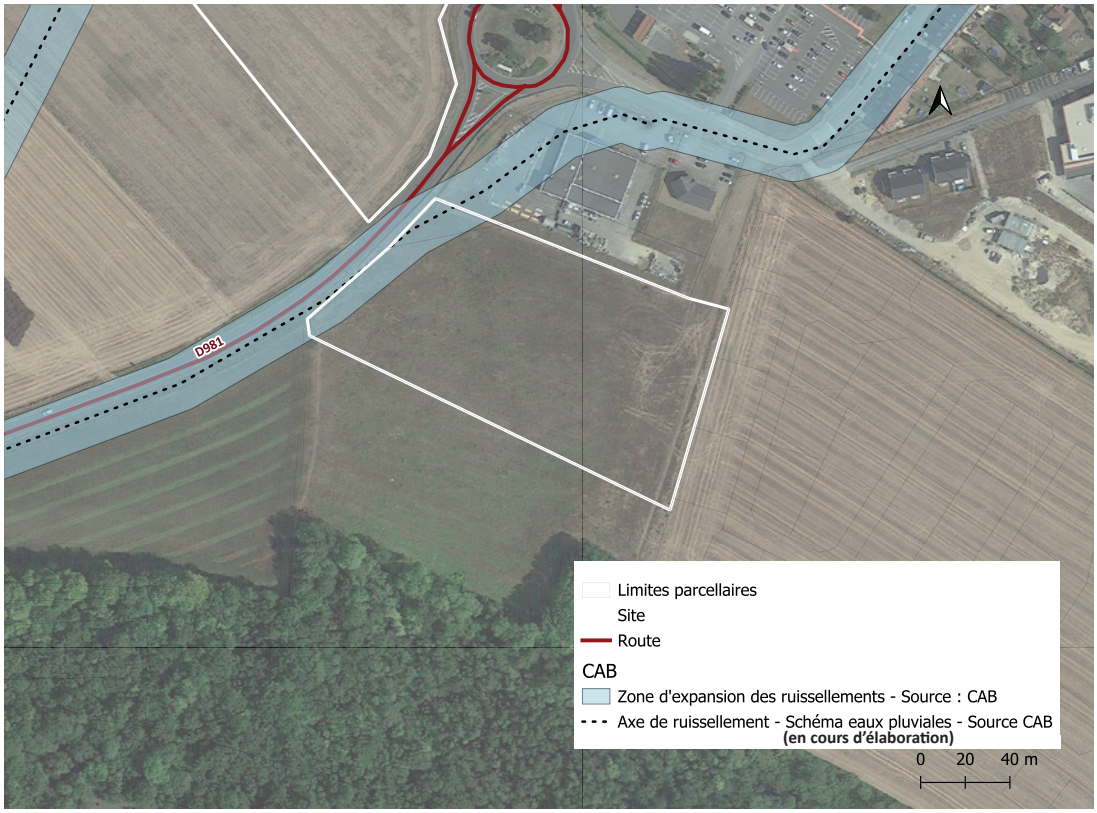
Le site de projet est concernée par un risque «moyen» de retrait et gonflement des argiles.



Aléa retrait-gonflement des argiles- source : Géorisques

Axe de ruissellement

L'extrémité ouest du site comprend un axe d'écoulement principal.



Axe de ruissellement et zone d'expansion des ruissellements - source : CAB

I.IV.IV Hydrographie

Aucune surface hydrographique, cours d'eau ou plan d'eau est à proximité du site de projet.

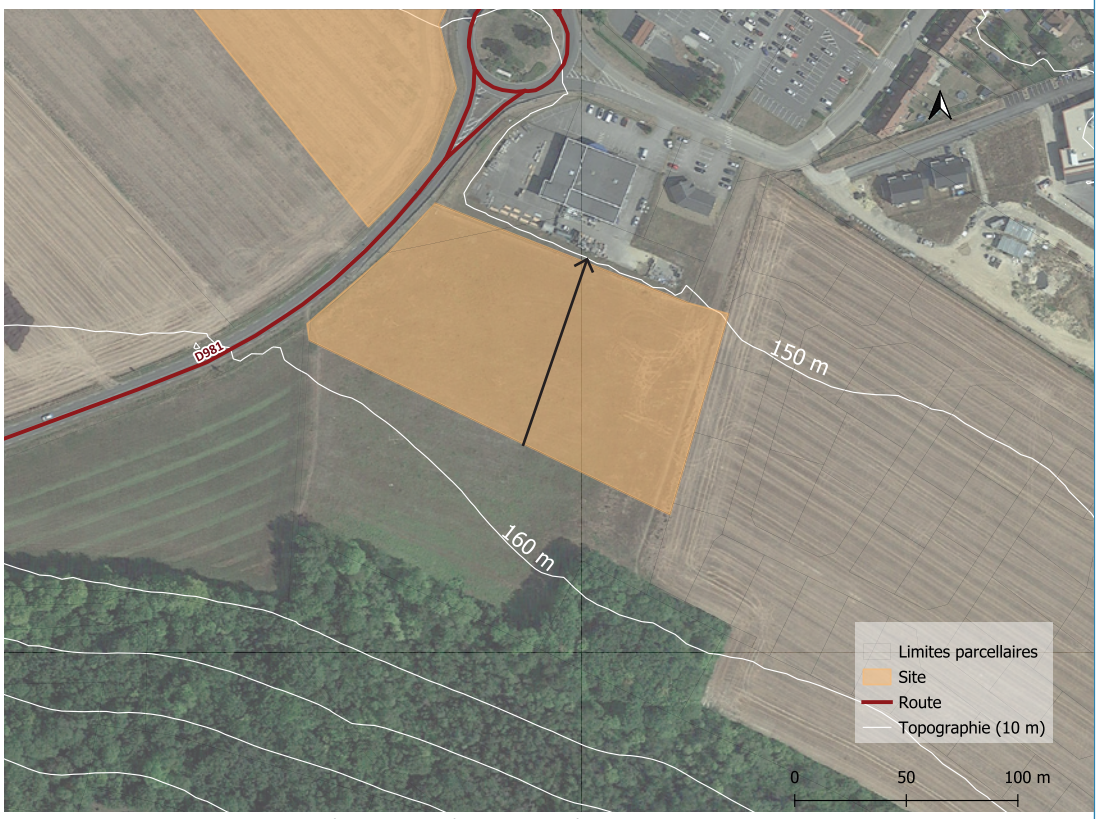
Le plan d'eau le plus proche, le lac d'Auneuil, est à 1,20 km du site.



Carte hydrographie - source : IGN

I.IV.V Topographie

Le site descend de 10 m vers le Nord vers le centre-bourg.

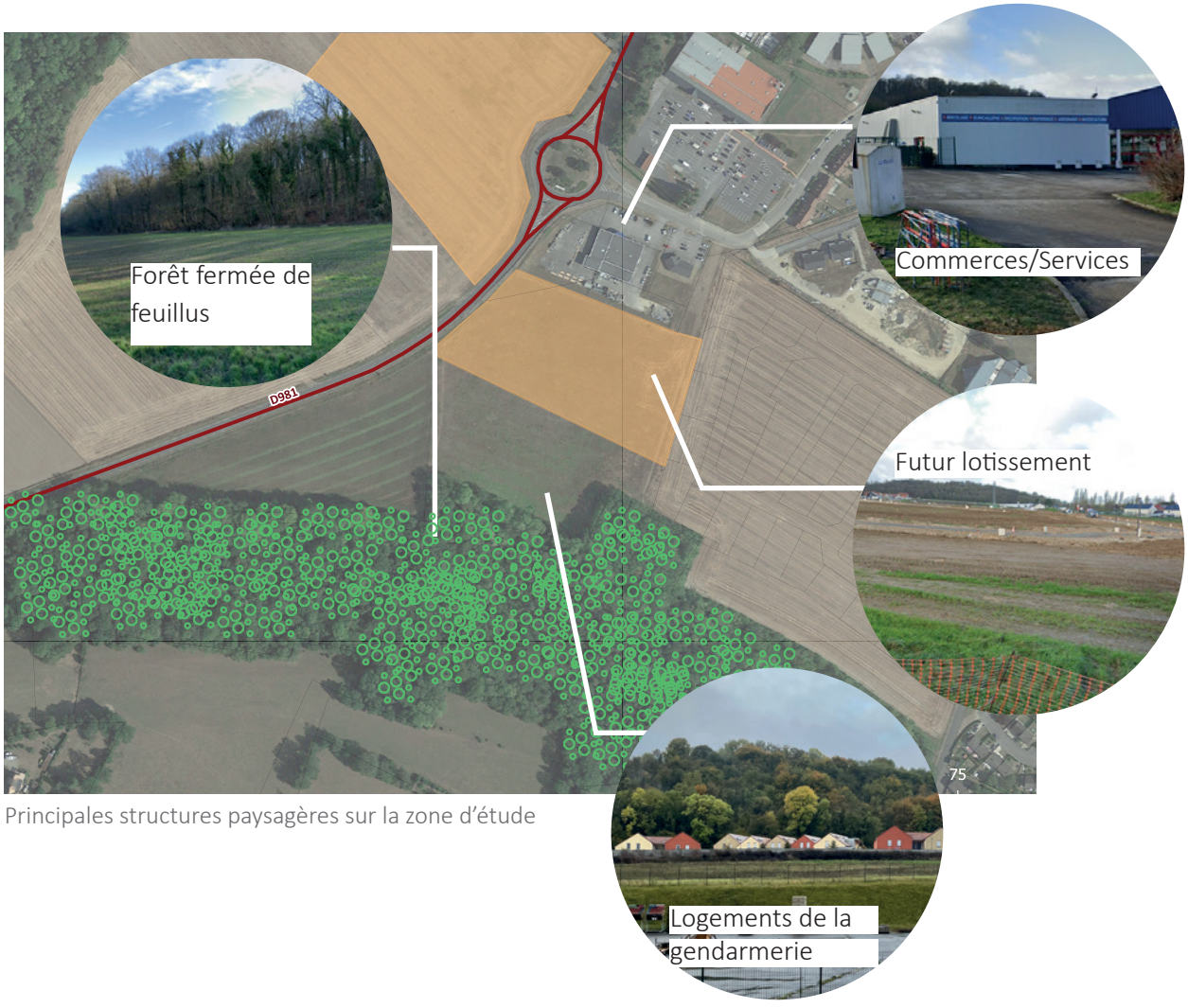


Axe de mesure de topographie- source : Oise MNT

I.IV.VI Paysage et occupation du sol

Le site s'inscrit en continuité du tissu urbain. Il est délimité par une voie de circulation, entre la zone économique à dominante commerciale préexistante sur la commune d'Auneuil et la nouvelle gendarmerie implantée au sud (non matérailisée sur l'orthophoto). Le secteur n'est pas enregistré au RPG 2023. Un magasin de bricolage et une pharmacie sont présente au nord et un futur lotissement à l'est.

Au sud, une forêt fermée de feuillus offre une transition paysagère entre les espaces agricole et urbain.



Principales structures paysagères sur la zone d'étude

II ACCÈS ET PERCEPTION VISUELLE

Selon l'OAP définie sur le site, l'accès à la zone se fera par l'impasse de la Marnière, connectée à la rue des Aulnes au nord-est. L'aménagement de la trame viaire structurante reposera sur l'adaptation des voiries existantes aux nouvelles constructions. Cette voie principale, sera le support du développement de voiries complémentaires pour assurer la desserte interne.

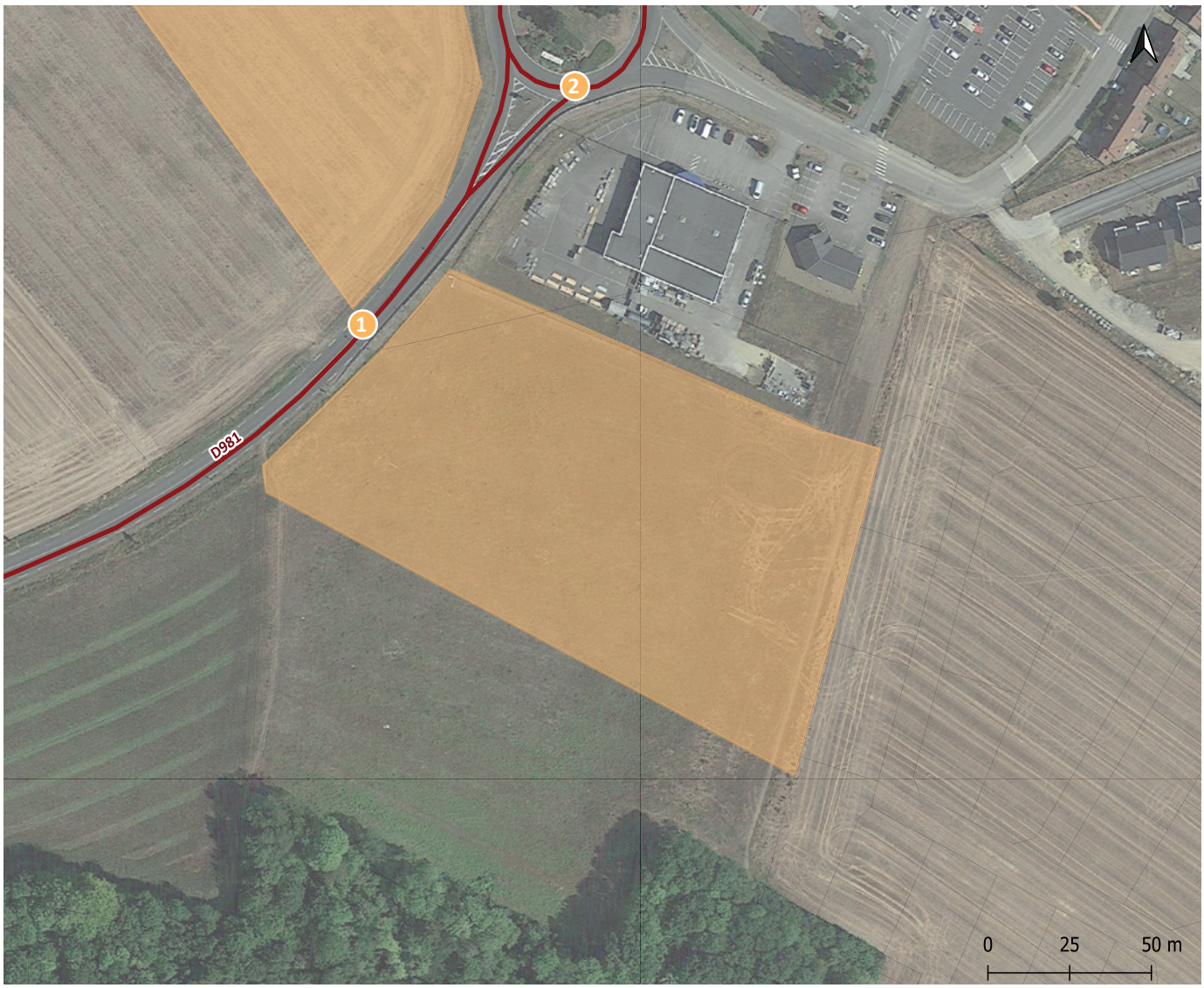
Pour des motifs de sécurité des circulations, aucun accès ne sera prévu sur la RD981.



Accès et desserte



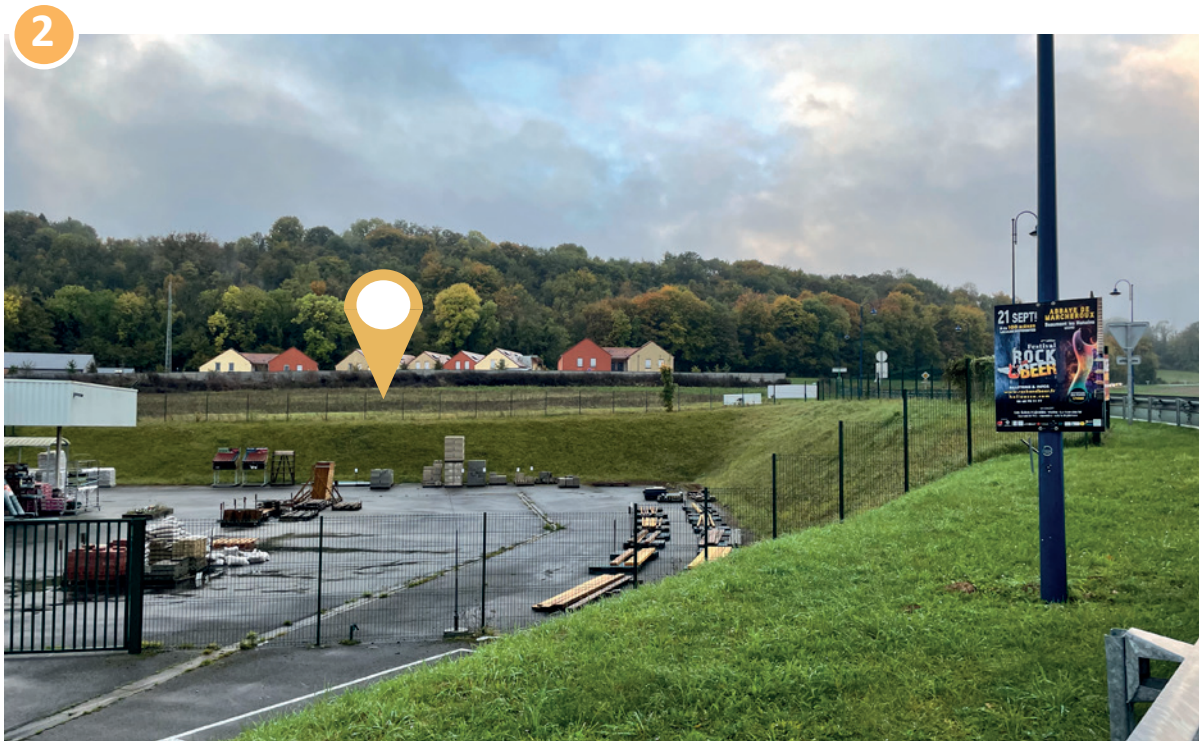
Lieu d'accès potentiel au Nord, selon l'OAP- source : Google 2023



Plan d'indication des prises de vue liées à la RD981 - source : Google 2024



source : Cittanova 2024



source : Cittanova 2024

VUES DEPUIS LA RD981

La RD981 jouxte le secteur de projet, la partie au niveau du giratoire est en contrebas du site. Les vues depuis cette voie sont dégagées. Sur ces vues, il est à noter que la nouvelle gendarmerie est implantée en troisième rideau (photo 2).

III LES ORIENTATIONS

III.I Les objectifs

Localisé le long de la RD981, le site d'étude s'inscrit en continuité en continuité de commerces existants (Carrefour, pharmacie, magasin de bricolage). Le site est ouvert sur un futur lotissement et sur les logements récents de la gendarmerie. Il est également ouvert et visible depuis la RD981.

Ce secteur de développement commercial bénéficie :

> d'une localisation stratégique à Auneuil et à l'échelle de l'agglomération (Auneuil est une commune pôle à l'échelle de l'agglomération, spécialement pour le secteur de la Boutonnière du Bray)
> d'un accès depuis l'impasse des Marnière ne démultipliant pas les accès existants

Les spécificités de la zone sont les suivantes :

> elle s'intègre en continuité de l'espace urbain et entre l'espace économique et la nouvelle gendarmerie au sud

Les objectifs sont ainsi :

> d'une part, de permettre l'optimisation de la zone identifiée comme à urbaniser au PLUi, dans le contexte de rareté foncière et de densification des espaces à rechercher (objectifs pleinement inscrits dans les lois successives Grenelles, Alur, et Climat et résilience) ;

> d'autre part, de maintenir des espaces de mise à distance entre les axes routiers et la zone de constructibilité, ce qui permettra à la fois le développement des activités et l'aménagement de transitions entre les voies et l'espace bâti afin de favoriser l'insertion du projet dans son environnement et de préserver la zone de projet d'éventuelles nuisances (visuelles, sonores).

Propositions de réduction des marges :

> Le long de la RD981 : proposer une nouvelle marge de recul de 30 mètres depuis l'axe de la RD

Les réductions des retraits proposées visent à optimiser l'usage du foncier tout en maintenant des espaces libres entre le site et les voies à grande circulation afin d'assurer une meilleure intégration des constructions et une sécurité des flux routiers.

Cette marge est proposée au regard de l'implantation des bâtis environnants, situés le long de la RD (gendarmerie, magasin de bricolage et magasin Carrefour).

III.II Les dispositions de l'orientation d'aménagement et de programmation

Ce secteur est soumis à des OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dans le PLUi, dont une **OAP thématique commerce** avec des orientations pour l'intégration du site :

- assurer une consommation économe de l'espace
- améliorer la qualité urbaine, architecturale et paysagère des espaces commerciaux
- améliorer la qualité environnementale des projets
- assurer l'accès des projets commerciaux

Les dispositions «OAP» peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer aux pièces «OAP sectorielles» et «OAP thématique commerciale» du PLUi.

IV PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER ET CONCLUSION

LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET JUSTIFICATIONS
AU REGARD DE L'ARTICLE L 111-8 DU CODE DE L'URBANISE

IV.I Prise en compte de la qualité paysagère

Rappels et principes proposés

TRAITEMENT DES ABORDS

Accès :

L'accès au secteur se fera pas l'impasse de la Marnière, connectée à la rue des Aulnes au nord-est. Le réseau viaire permettant la desserte interne du site sera à organiser depuis cet accès. Aucun accès ne sera prévu sur la RD981 (route de Gisors) pour des motifs de sécurisation de la circulation routière.

Franges RD981 :

Au sein de la marge de recul entre la voie et les futures constructions, une strate herbacée le long de la RD est prévue afin de qualifier l'entrée de ville tout en assurant le recul dans l'implantation des constructions.

Traitement des espaces laissés libres

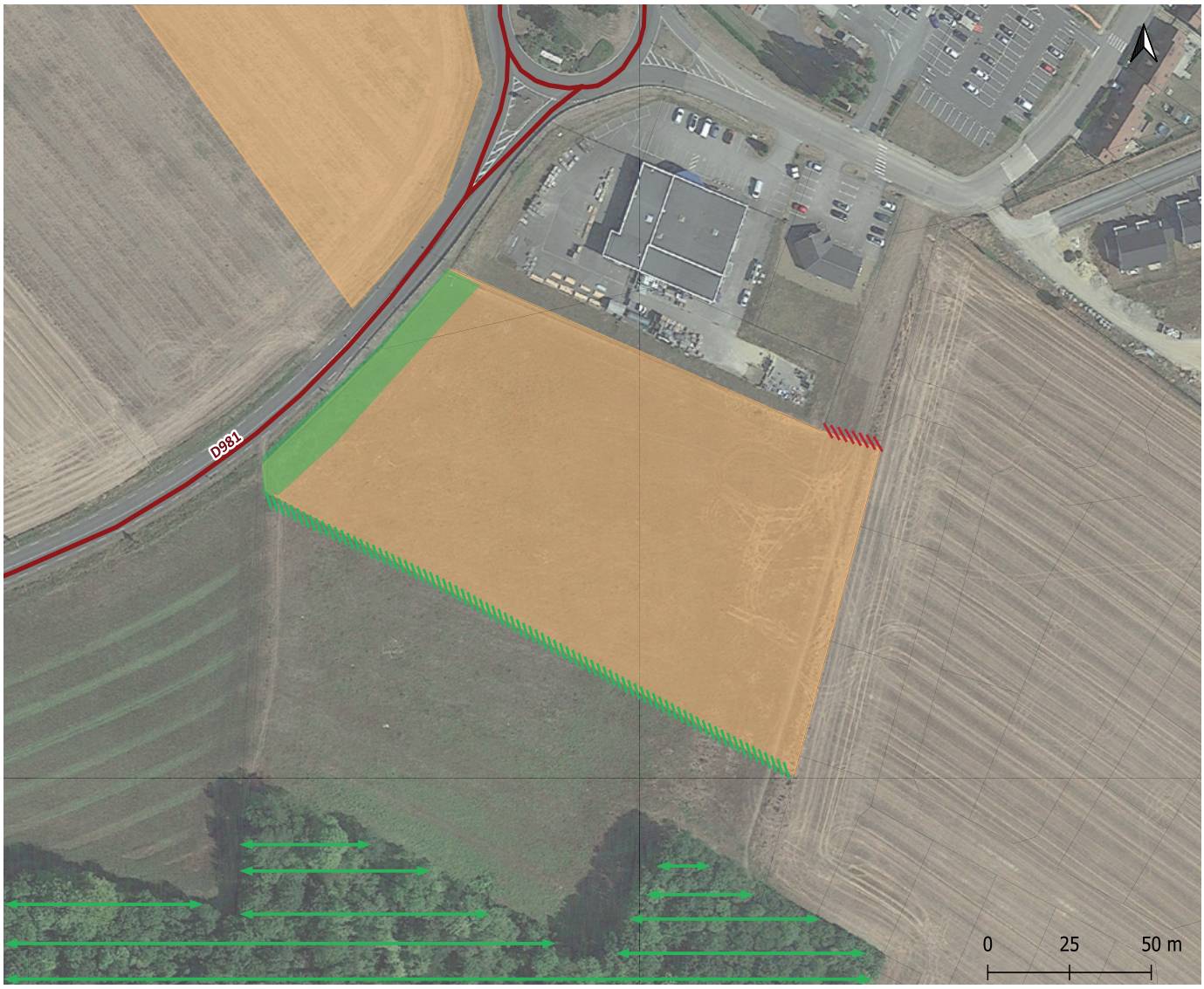
La mise en place d'une transition paysagère entre le secteur d'OAP et le site de la nouvelle gendarmerie au sud, est attendue.

En complément la végétalisation des espaces de stationnement sera à rechercher, lorsque cela est possible, dans une double logique de paysage et d'infiltration des eaux.

Le document écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques. Pour ce secteur, les informations sont dans le livret II du règlement écrit

Article 3.2 : Caractéristiques urbaines et architecturales des constructions implantation et volumétrie

Article 3.3 : Qualité paysagère et environnementale de la construction.



Structure végétale à proximité

Strate arbustive et arborée

Strate herbacée

Accès potentiel

IV.II Prise en compte de la qualité architecturale et urbanistique

Il s'agira d'assurer l'insertion paysagère des constructions à usage d'activités commerciales en raison de leurs volumes souvent importants. Ainsi, les constructions devront s'adapter au relief du terrain et les volumes seront simples.

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

IMPLANTATION

Les constructions seront implantées à une distance minimale de 30 mètres depuis l'axe de la RD981.

L'implantation du bâti s'adaptera à l'environnement (gabarit des constructions, intégration urbaine). Les façades visibles depuis la RD91 feront l'objet d'un traitement soigné afin de participer à l'intégration paysagère et urbaine du projet en entrée de ville.

COULEURS

Les constructions situées à proximité des axes à grande circulation doivent être conçues pour que leurs façades vues de ces voies soient traitées avec le même soin que les façades principales tant au regard des matériaux employés que de leur intégration dans le site.

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (briques creuses, parpaings…) ainsi que l'emploi en façade de matériaux hétéroclites ou disparates et tous matériaux de récupération non prévus à cet usage sont interdits.

Le traitement des façades donnant sur les voies et emprises publiques doit être réfléchi pour limiter l'impact visuel du projet sur l'environnement, pour limiter les contrastes de teinte.

Les couleurs criardes sont interdites.

DESSERTE ET STATIONNEMENT

Des stationnements pourront y être réalisés, sous conditions d'une intégration paysagère renforcée et d'un traitement partiellement perméable. En revanche, aucune construction ou installation n'y sera autorisée (sauf dérogations prévues dans le règlement écrit).

Dans le mesure du possible les espaces de stationnement seront végétalisés.

Le document écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques. Pour ce secteur, les informations sont dans le livret II du règlement écrit

Article 3.2 : Caractéristiques urbaines et architecturales des constructions implantation et volumétrie

Article 3.3 : Qualité paysagère et environnementale de la construction.

IV.III Prise en compte des nuisances

Le site étant à vocation commerciale et proche de secteurs résidentiels dans l'environnement immédiat, l'impact des nuisances pouvant être engendrées par son aménagement devra être limité.

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

LES NUISANCES SONORES

La configuration de la RD981 avec le giratoire, à l'ouest permet de limiter la vitesse des véhicules motorisés, ce qui peut participer à réduire certaines nuisances sonores en découlant.

Les constructions seront implantées à une distance minimale de **30 mètres de l'axe de la départementale.**

Même si la RD981 n'est pas identifiée sur les cartes du bruit stratégique, la réglementation en vigueur est à appliquer concernant l'impact du bruit relatif à la RD981 et les prescriptions en matière de mesures préventives relatives aux nuisances sonores pour les bâtiments, notamment la mise en place d'isolements acoustiques adaptés afin d'atteindre des niveaux de confort internes conformes aux recommandations.

Enfin, les aménagements paysagers au sein des bandes inconstructibles pourront participer à compléter cet effet de zone tampon entre les voies et le secteur.

IV.IV Prise en compte de la qualité de l'air

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Les aménagements relatifs aux structures végétales tampons évoqués dans le cadre des nuisances sonores auront des effets bénéfiques sur la qualité de l'air.

IV.V Prise en compte de la sécurité routière et les risques

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le développement de la zone commerciale induite par la dérogation à la Loi Barnier concernant le site d'étude ne devrait pas entraîner de risques sur la sécurité routière vis à vis de la RD981. En effet, l'accès au site se fera via l'impasse des Marnière, sans accès direct depuis la RD981.

RISQUES

Concernant le risque naturel lié à l'aléa retrait-gonflement des argiles, il s'agira de prévoir toute disposition pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol.

La zone tampon, à l'ouest du secteur assure une continuité écologique pour l'axe de ruissellement ainsi que sa zone d'expansion.

Le document écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques. Pour ce secteur, il faut se référer aux dispositions générales :

Article 3. Les conditions de desserte des terrains

IV.VI Conclusion

La localisation du site étudié et son accessibilité déjà prévue en font un espace favorable à l'extension de la zone à vocation commerciale.

La marge de recul par rapport à la RD981 est actuellement de 75 mètres.

Les caractéristiques du secteur et son contexte, ainsi que, l'aménagement du site avec une réflexion vis-à-vis de l'organisation du bâti, des structures végétales, de la desserte et de la circulation, permettraient de réduire ces marges de recul, afin d'optimiser le foncier ciblé pour être urbanisé dans le cadre du PLUi.

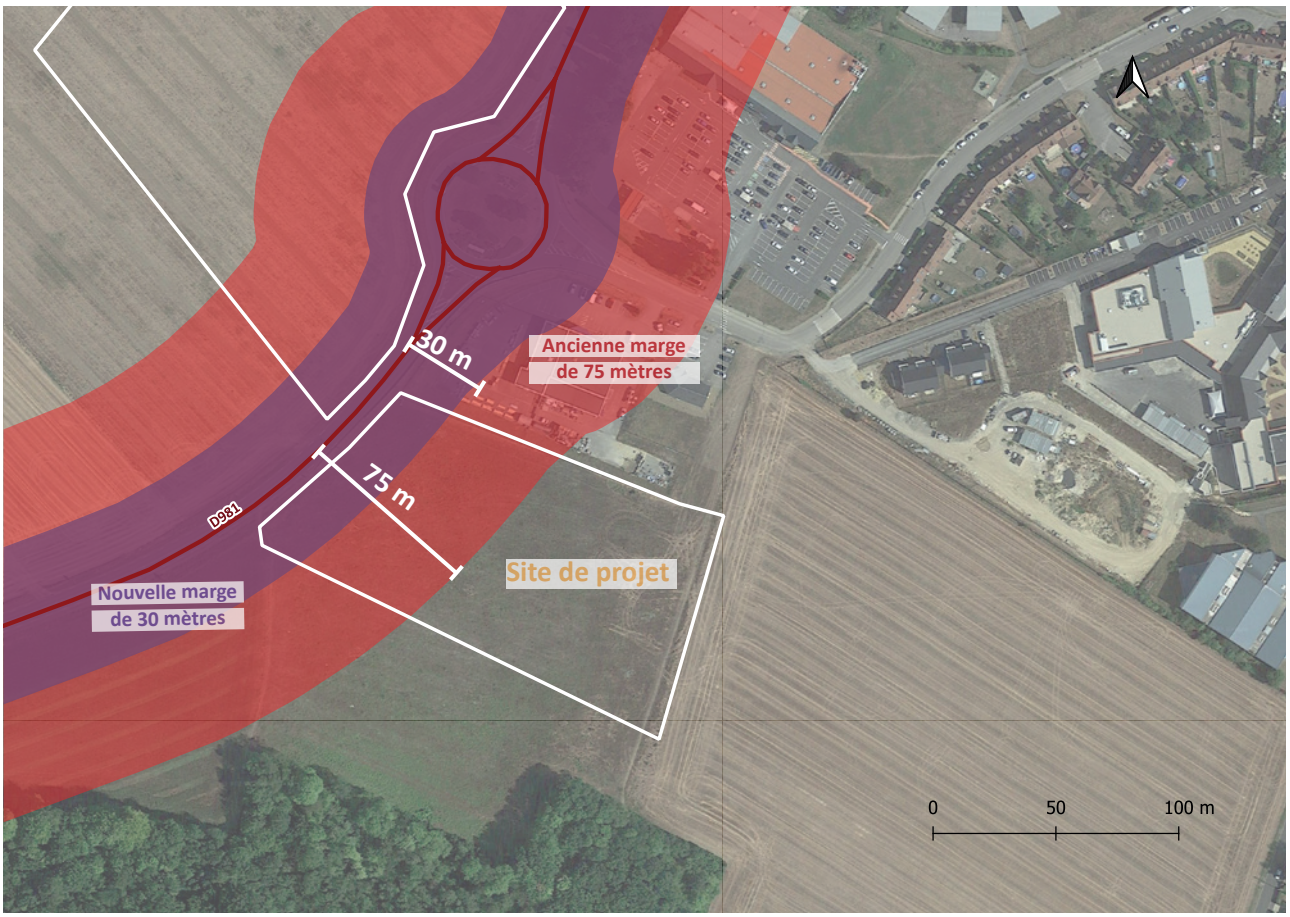
L'application des articles (voir «cadre de l'analyse») de la «Loi Barnier», constitue une opportunité dans le traitement urbanistique, architectural et paysager du secteur étudié. L'aménagement doit garantir l'intégration paysagère du secteur dans le contexte.

La réduction de la bande inconstructible n'aura un effet que très limité en matière de nuisances, de sécurité et de qualité architecturale, urbaine et paysagère.
En effet :

- Le site s'inscrit entre des zones pour partie déjà construites (la zone économique à dominante commerciale et la nouvelle gendarmerie) ;
- Il y est prévu le développement d'activités économiques (et non des habitations ou des équipements) ;
- Les orientations prévues en matière d'accès (interdiction d'accès sur la RD) et d'intégration des constructions (transitions paysagères, obligation de retrait des constructions, règles liées aux traitements des façades, etc.) permettront la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturales, de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Ainsi, afin d'encourager l'installation d'activités économiques commerciales dans les communes pôles du territoire, dont Auneuil fait partie, il est donc proposé de réduire la marge de recul inconstructible de 75 mètres à 30 mètres pour la RD 981.

La surface finale exploitable, avec les nouvelles marges de recul, représente 1,2 ha (la surface initiale représentait 0,82 ha). La surface du site totale est de 1,39 ha.



Plan des propositions des nouvelles marges de recul inconstructible (violet)