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 5 - BRESLES

AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS

Cittànova

SOMMAIRE

I Le contexte 3
I.I Le cadre d'analyse 4
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 RN31 ..... **10**
I.III.I Trafic routier 10
I.III.II Nuisances sonores 12
I.III.III Descriptif des voies et sécurité 16
I.IIII Le site, caractéristiques et diagnostic 18
I.IIII.I Parcelles concernées 18
I.IIII.II Inconstructibilité aux abords de la RN31 19
I.IIII.III Risques naturels 20
I.IV.IV Hydrographie 21
I.IV.V Topographie 21
I.IV.VI Paysage et occupation du sol 22

II Accès et perception visuelle 24
III Les orientations 28
III.I Les objectifs 28
III.II Les dispositions de l'orientation d'aménagement et de programmation 29

IV prise en compte de la loi Barnier et conclusion 30
IV.I Prise en compte de la qualité paysagère 30
IV.II Prise en compte de la qualité architecturale et urbanistique 32
IV.III Prise en compte des nuisances 33
IV.IV Prise en compte de la qualité de l'air 34
IV.V Prise en compte de la sécurité routière et les risques 35
IV.VI Conclusion 36

I LE CONTEXTE

Cette étude a pour objectif de justifier l'aménagement d'un site à vocation économique aux abords de la RN31 sur la commune de BRESLES. 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 de BRESLES n'est pas couverte par un SCOT approuvé.

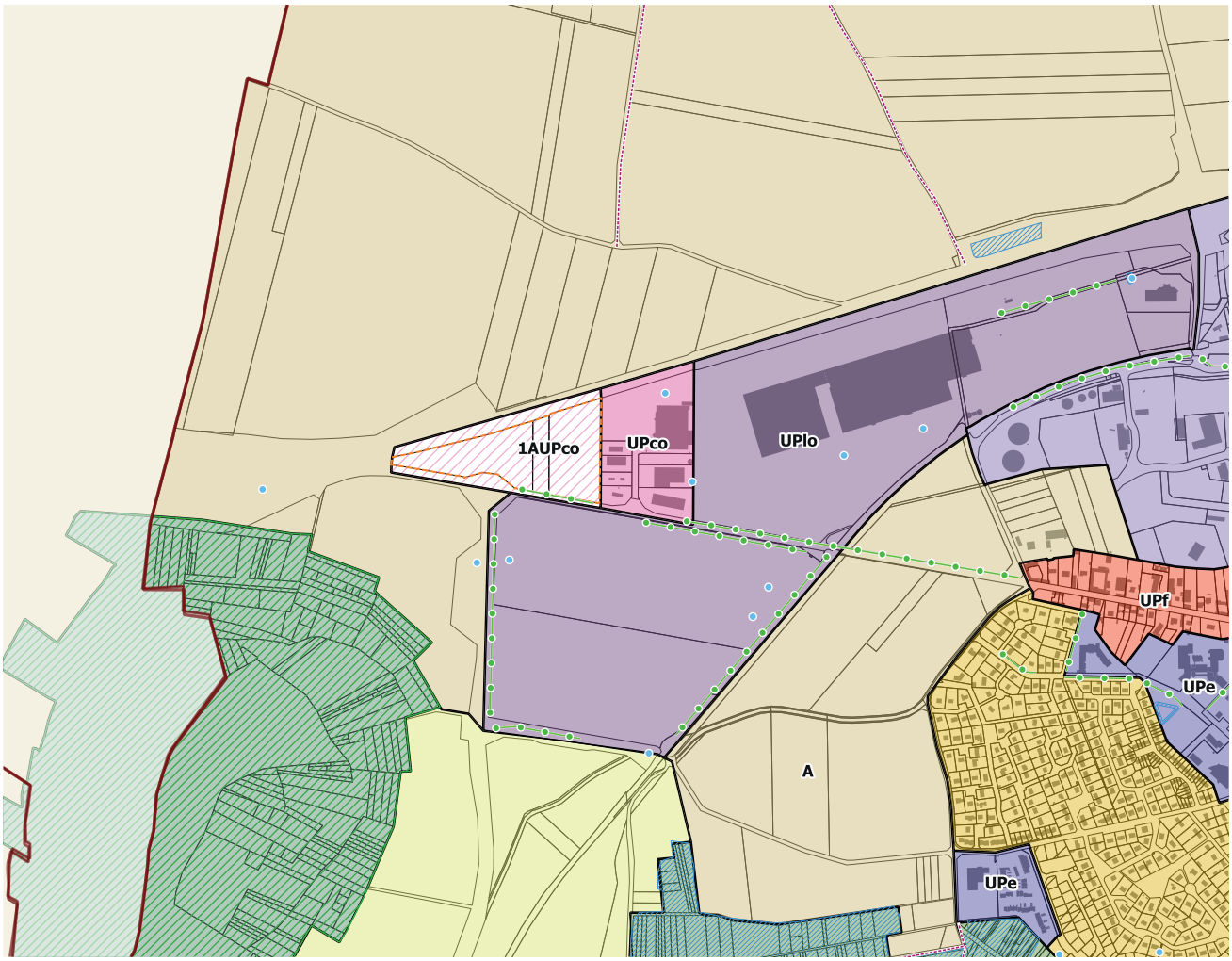
I.I.III PLUI

Le périmètre concerné par cette étude est classé en secteurs destinés à accueillir des activités économiques à dominante commerciale dans le PLUi (secteur AUPco).

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

Ce secteur est également **soumis à une OAP** (Orientation 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.



Extrait du plan de zonage du site de projet (PLUi), commune de BRESLES.

I.II La localisation

Cette étude a pour objectif de justifier l'aménagement d'un site à vocation économique aux abords de la RN31 sur la commune de BRESLES. Au regard de la « Loi Barnier » et de l'aménagement de la zone, la pertinence du recul de la marge d'inconstructibilité sera évaluée.

BRESLES est une commune située dans le département de l'Oise en région Hauts-de-France. Elle accueille 3 993 habitants en 2021 (chiffres INSEE).

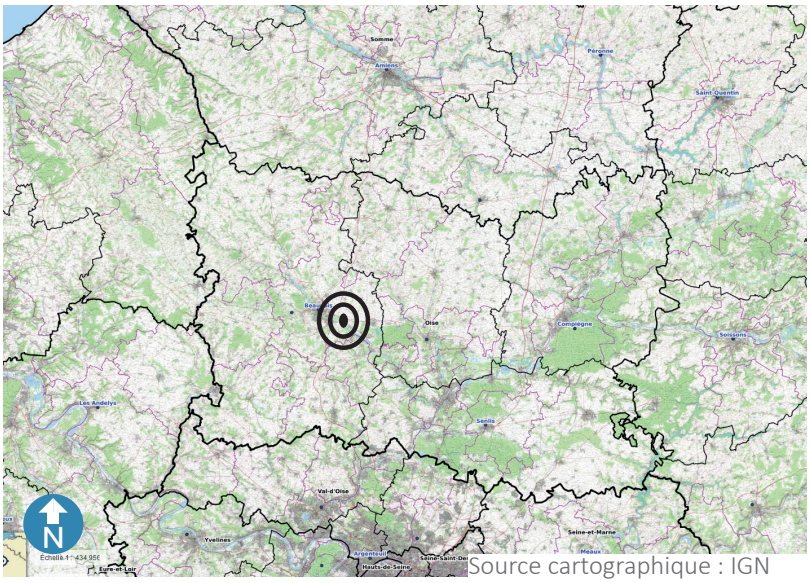
La Nationale N31 pénètre le territoire d'Est en Ouest pour joindre Rouen (Seine-Maritime) et Reims (Marne). Elle longe la limite Nord de la partie agglomérée du bourg de BRESLES.

Le périmètre d'étude est concerné par la « Loi Barnier » sur la RN31 avec une marge de recul inconstructible 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

La RN31 permet de relier CLERMONT à BEAUVAIS.



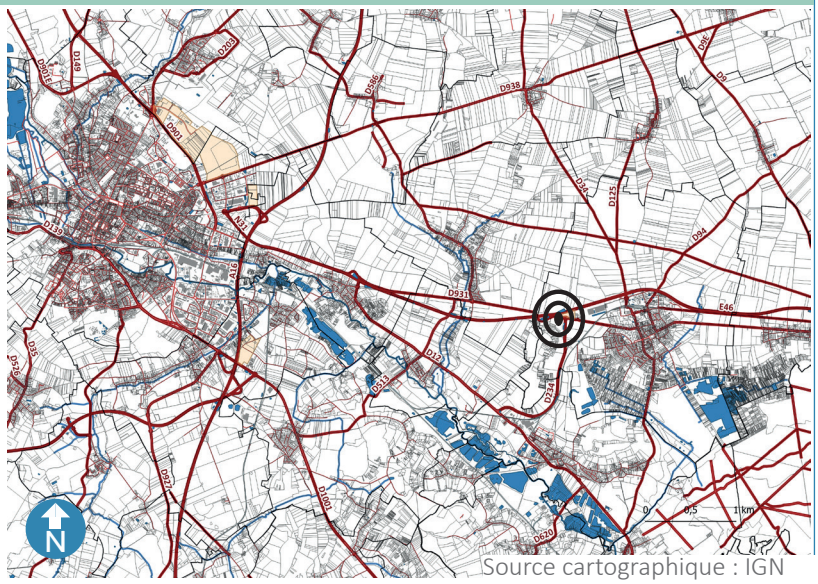
Source cartographique : IGN

À L'ÉCHELLE DE BRESLES

La RN31 traverse la commune d'Est en Ouest.

Depuis la RN31, sur la commune de BRESLES, il est possible de rejoindre deux routes départementales :

- La D931, en direction de la commune de St GERMAIN ou du bourg de BRESLES.
- La D34, en direction de la commune de FOUQUEROLLES ou de la ZAE de la Couturelle de BRESLES.

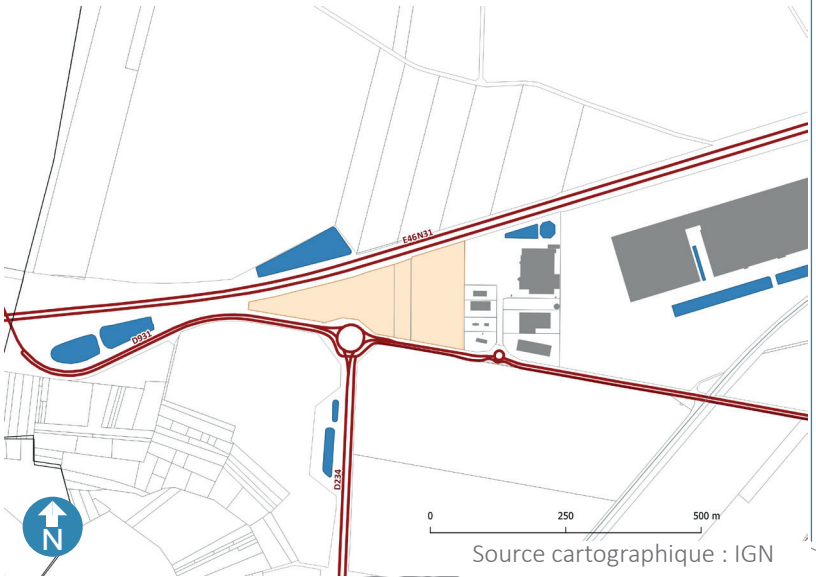


Source cartographique : IGN

À L'ÉCHELLE DU SITE D'ÉTUDE

Elle permet de contourner et de desservir la frange Nord de BRESLES, composée d'une zone d'activités économique « la Couturelle », dans laquelle s'inscrit le site mis à l'étude.

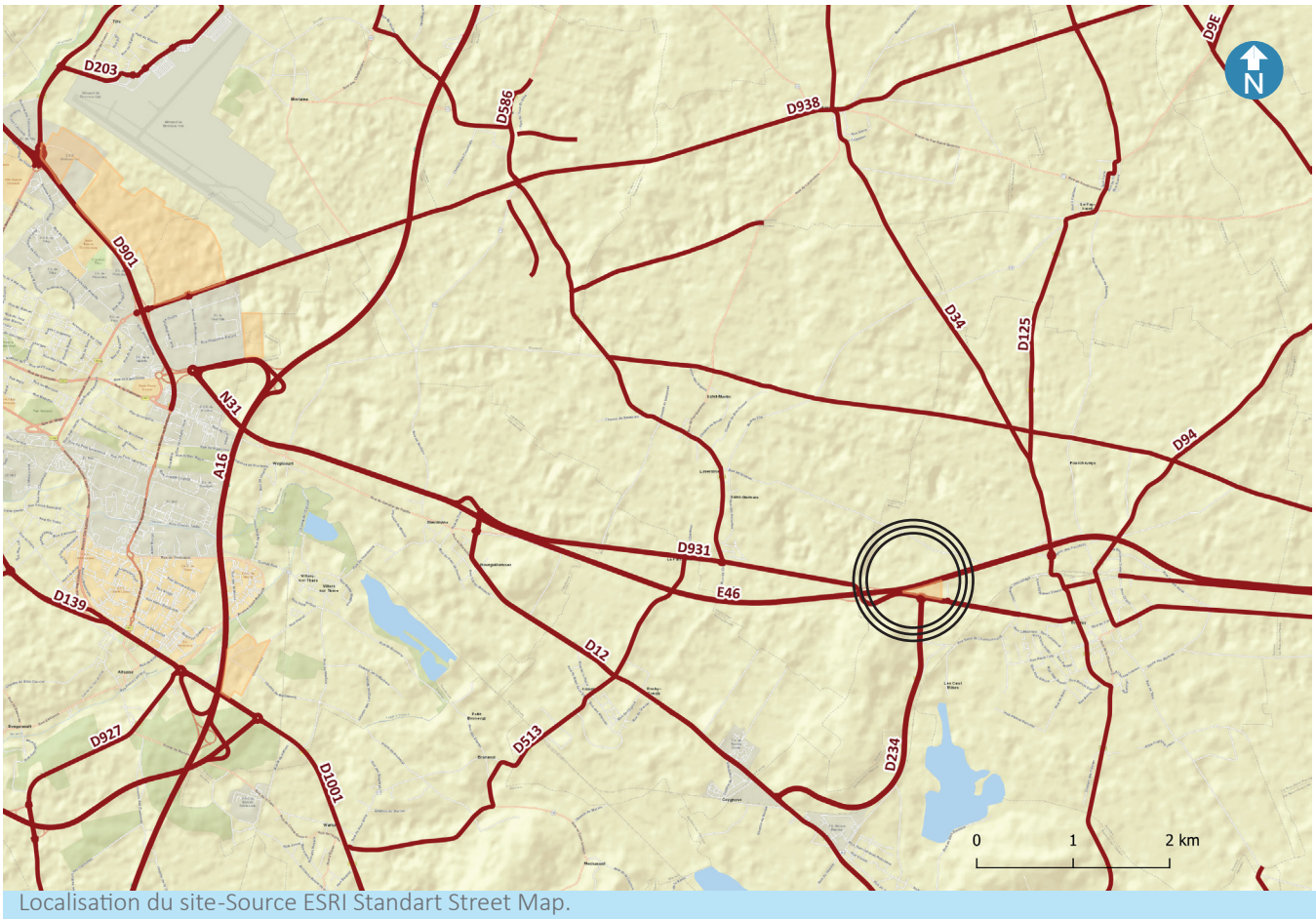
LE SITE S'INSCRIT DANS UN CONTEXTE URBAIN DE ZONES D'ACTIVITÉS DE COMMERCES ET D'INDUSTRIES EN LISIÈRE URBAINE.



Source cartographique : IGN

I.III Les caractéristiques et nuisances de la RN31

I.III.I Trafic routier



Localisation du site-Source ESRI Standart Street Map.

Le secteur d'étude est longé par un axe routier majeur la RN31, sur sa limite Nord.
Le site de projet est desservi pas la RD931 qui longe la limite Sud.
Les comptages routiers moyens annuels réalisés par la région mettent en évidence un trafic routier important dépassant les 20 000 véhicules jour.

Le point de comptage est à proximité du secteur, et à permis de relever les éléments de comptage suivants :

- *22 594 véhicules jour, moyenne journalière annuelle (Données de l'année 2019).*

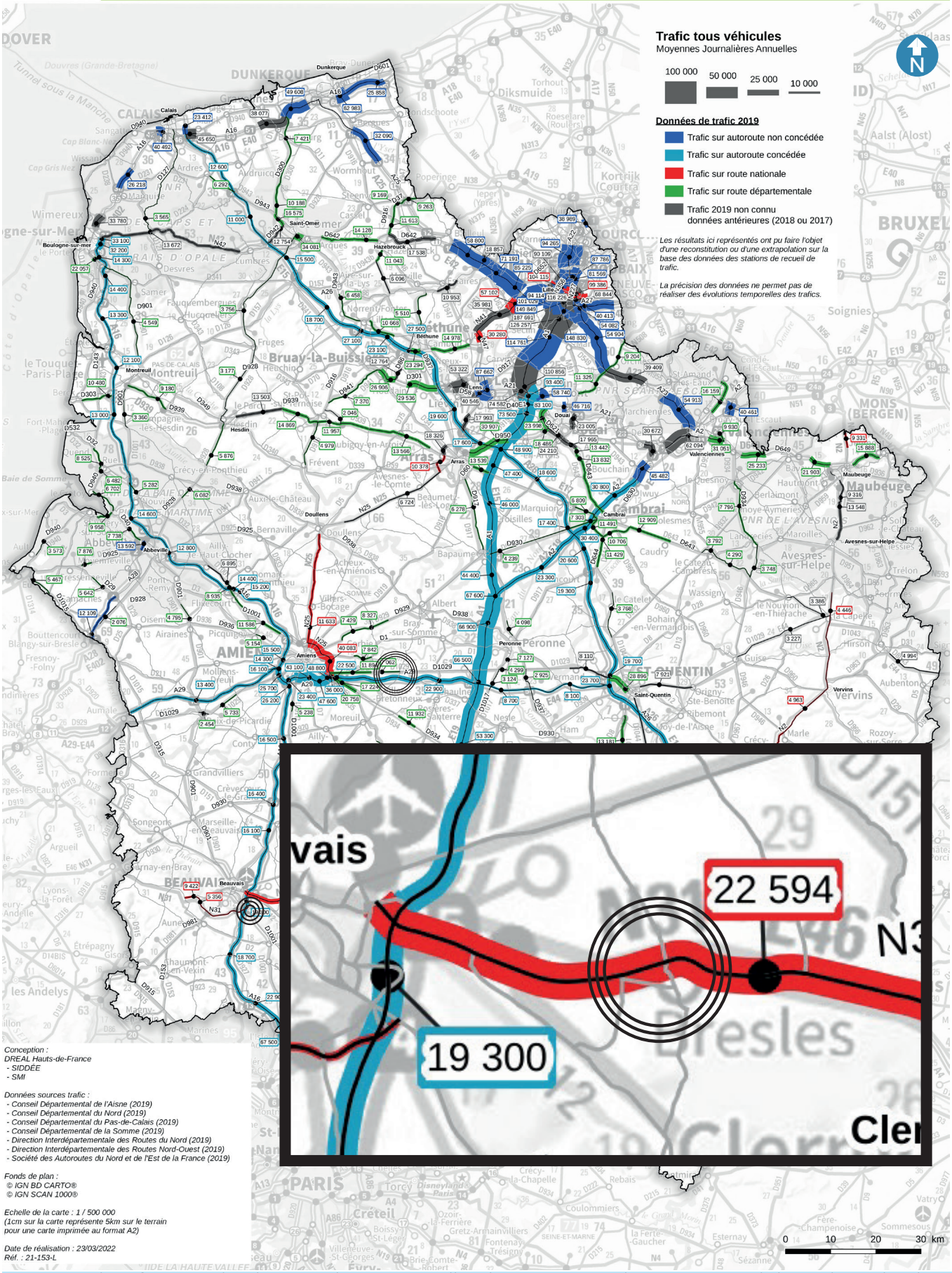
Document de travail provisoire - à ne pas diffuser

PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE
Liberté
Égalité
Fraternité

Recensement de la circulation dans la région Hauts-de-France

Tous véhicules

Données de l'année 2019



Conception :
DREAL Hauts-de-France
- SIDDÉE
- SMI

Données sources trafic :
- Conseil Départemental de l'Aisne (2019)
- Conseil Départemental du Nord (2019)
- Conseil Départemental du Pas-de-Calais (2019)
- Conseil Départemental de la Somme (2019)
- Direction Interdépartementale des Routes du Nord (2019)
- Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest (2019)
- Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (2019)

Fonds de plan :
© IGN BD CARTO®
© IGN SCAN 1000®

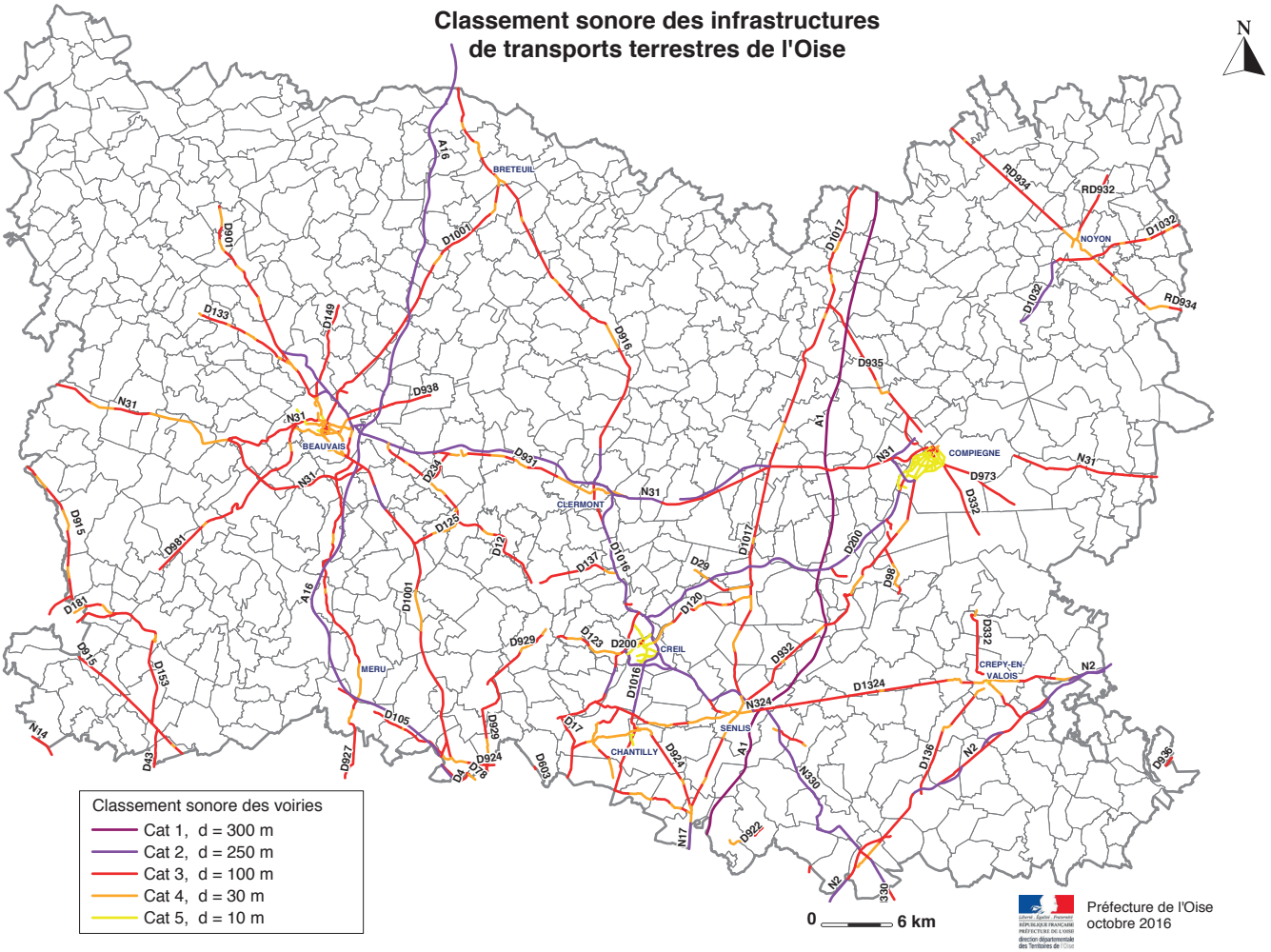
Echelle de la carte : 1 / 500 000
(1cm sur la carte représente 5km sur le terrain pour une carte imprimée au format A2)

Date de réalisation : 23/03/2022
Réf. : 21-153-L

Comptage du trafic routier dans les Hauts-de-France pour l'année 2019 Cartographie recensement de la circulation dans la région Hauts-de-France. Tous véhicules- Source Région Hauts de France.

I.III.II Nuisances sonores

Classement sonore des infrastructures terrestres.



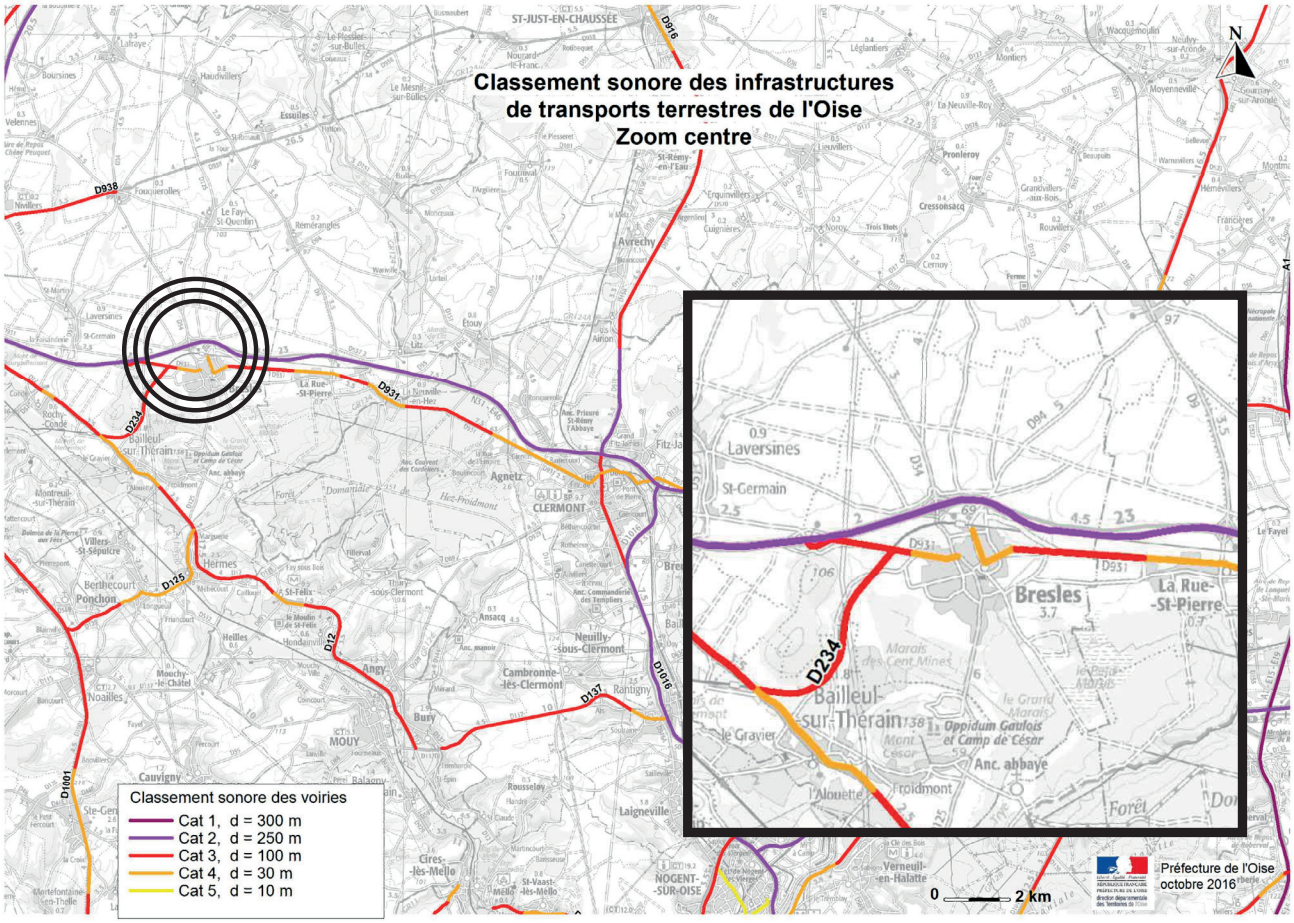
Carte du classement sonore des infrastructures de transports terrestres- Source Préfecture de l'OIse.

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)

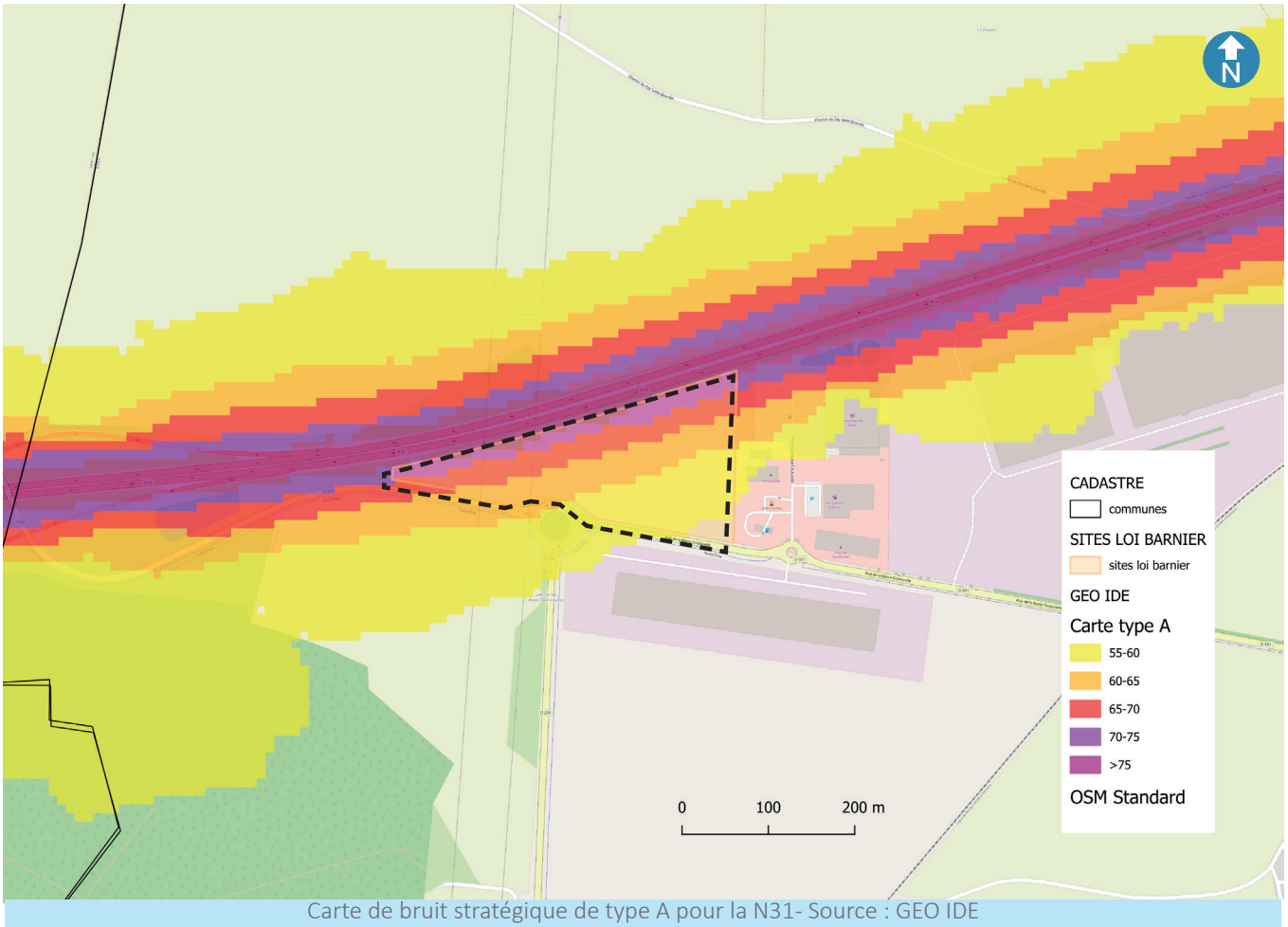


Carte du niveau sonore des infrastructures routières de l'Oise en 2016- Source Préfecture de l'OIse.

La RN31 est classée en catégorie 2 (d = 250 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 renforcés. *(source : Les services de l'État dans l'Oise)*

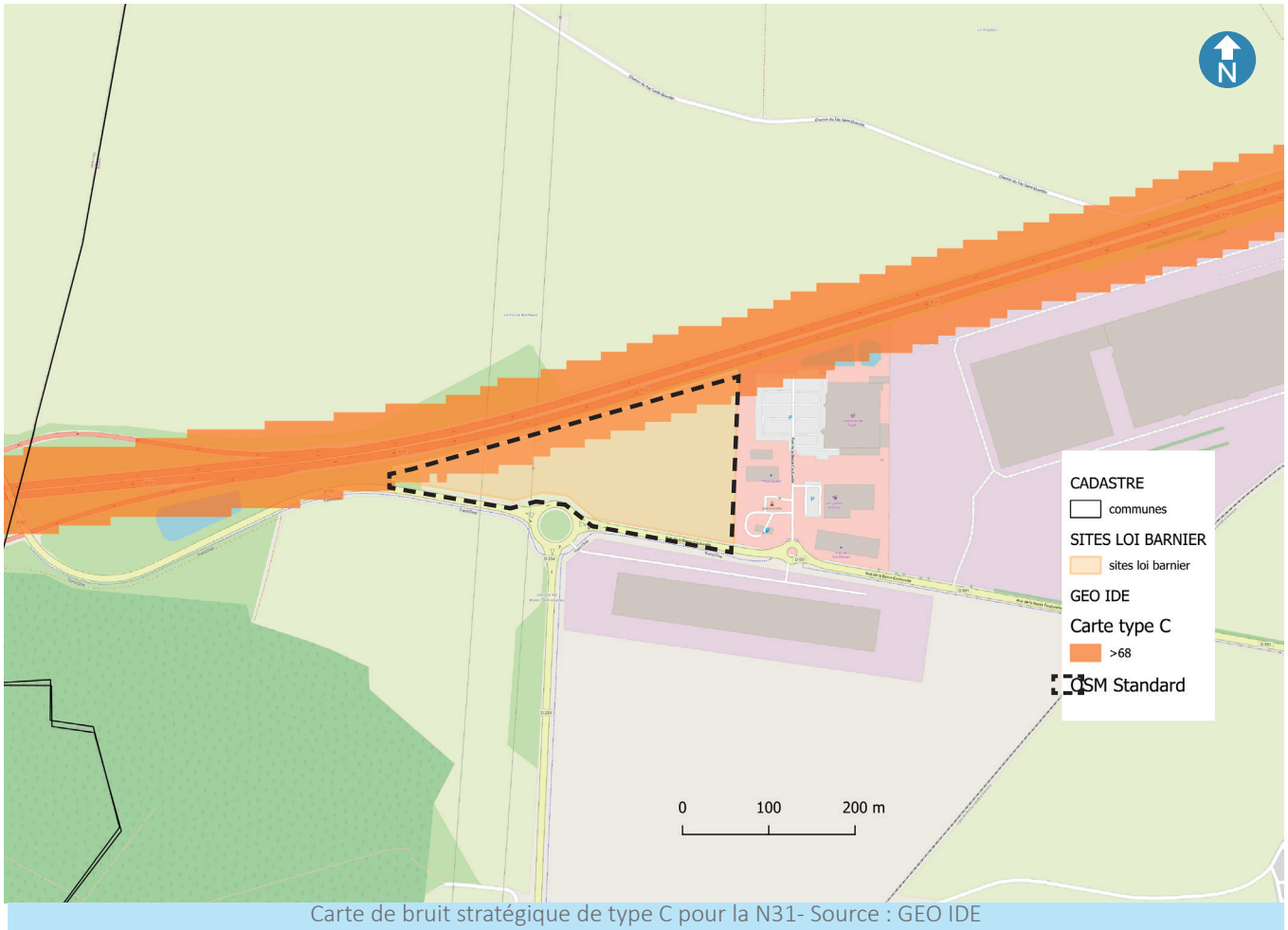
Carte de bruit stratégiques



Carte de bruit stratégique de type A pour la N31- Source : GEO IDE

En raison du trafic routier qui la parcourt, la RN31 est soumise 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). 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 carte de type A indique que la quasi totalité du périmètre d'étude est exposé aux bruits générés par le trafic routier de la RN31.



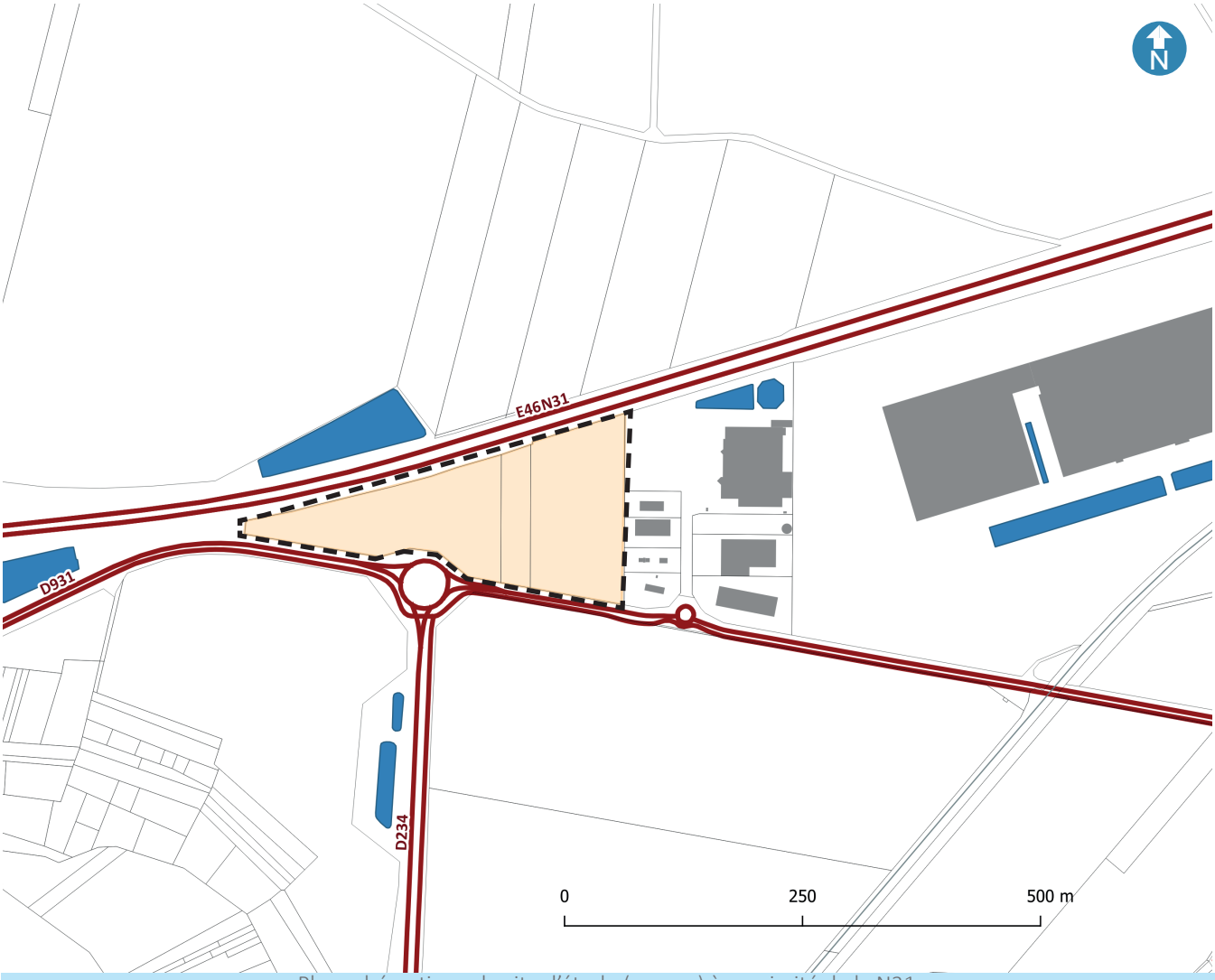
Carte de bruit stratégique de type C pour la N31- Source : GEO IDE

La carte de type C, indique que toute la limite Nord du secteur concernée par l'étude dérogatoire, est exposé à des nuisances sonores dépassant les 68dB (décibel).

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement des infrastructures de l'État dans le département de l'Oise présente des mesures concernant la RN31. Les constructions concernées sont les locaux d'habitation, les établissements d'enseignement, les bâtiments de santé, d'action sociale et de tourisme.

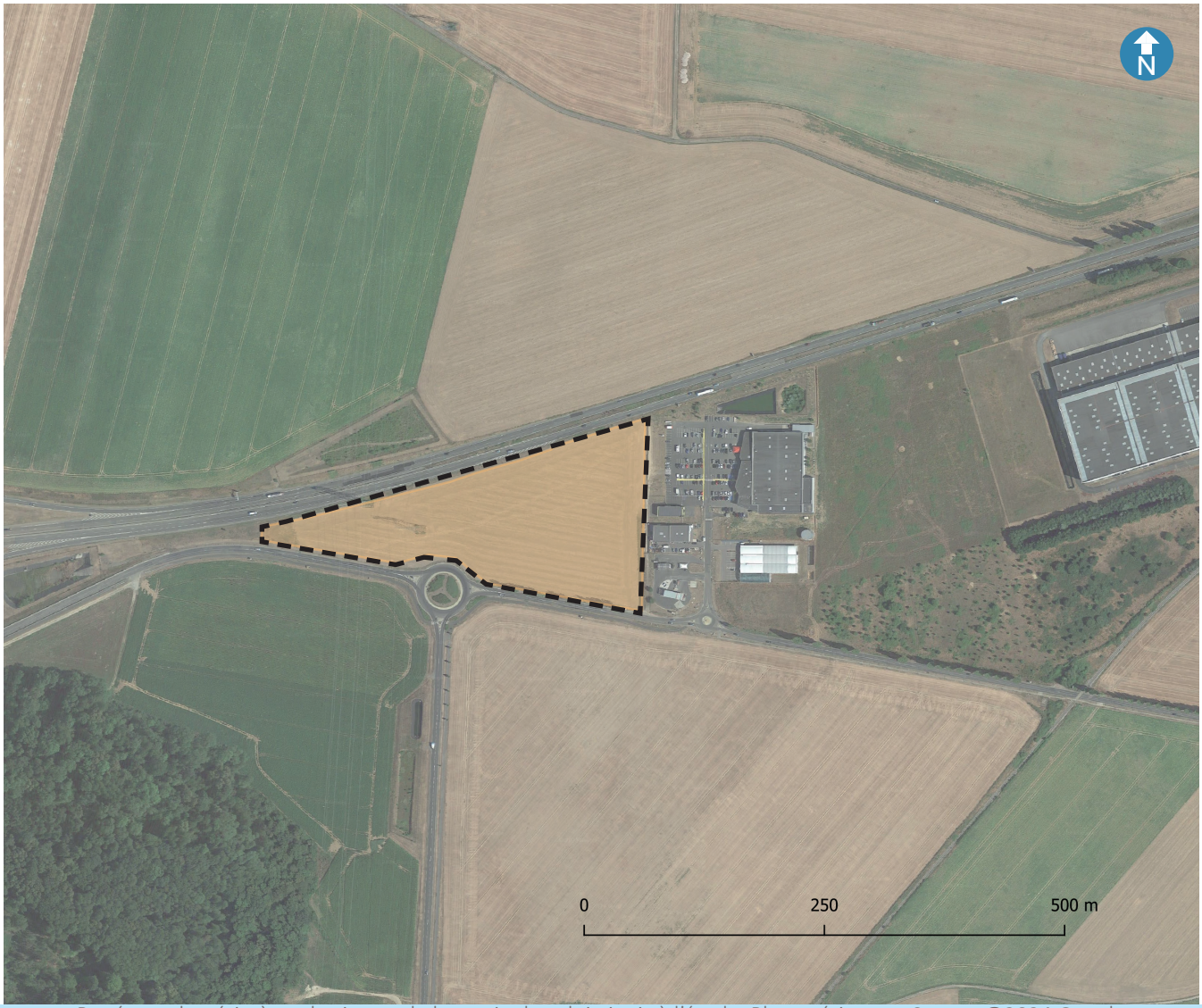
I.III.III Descriptif des voies et sécurité

Le secteur d'étude est longé en limite Nord par un axe autoroutier la RN31, qui comporte 2x2 voies. On trouve une voie d'insertion plus à l'Ouest. Le site est cadré sur sa limite Sud par la D931. On y note la présence d'un rond-point qui devrait permettre de desservir à termes le site.



Plan schématique du site d'étude (orange) à proximité de la N31.

Le tracé de le N31 au Nord du site de projet présente un tracé rectiligne.
Le site ne présente pas d'éléments naturels (végétaux ou topographiques) lui permettant de réduire l'exposition et la covisibilité avec la N31.



Repérage du périmètre du site, et de la partie de celui-ci mis à l'étude. Photoaérienne.- Source @2024 Google

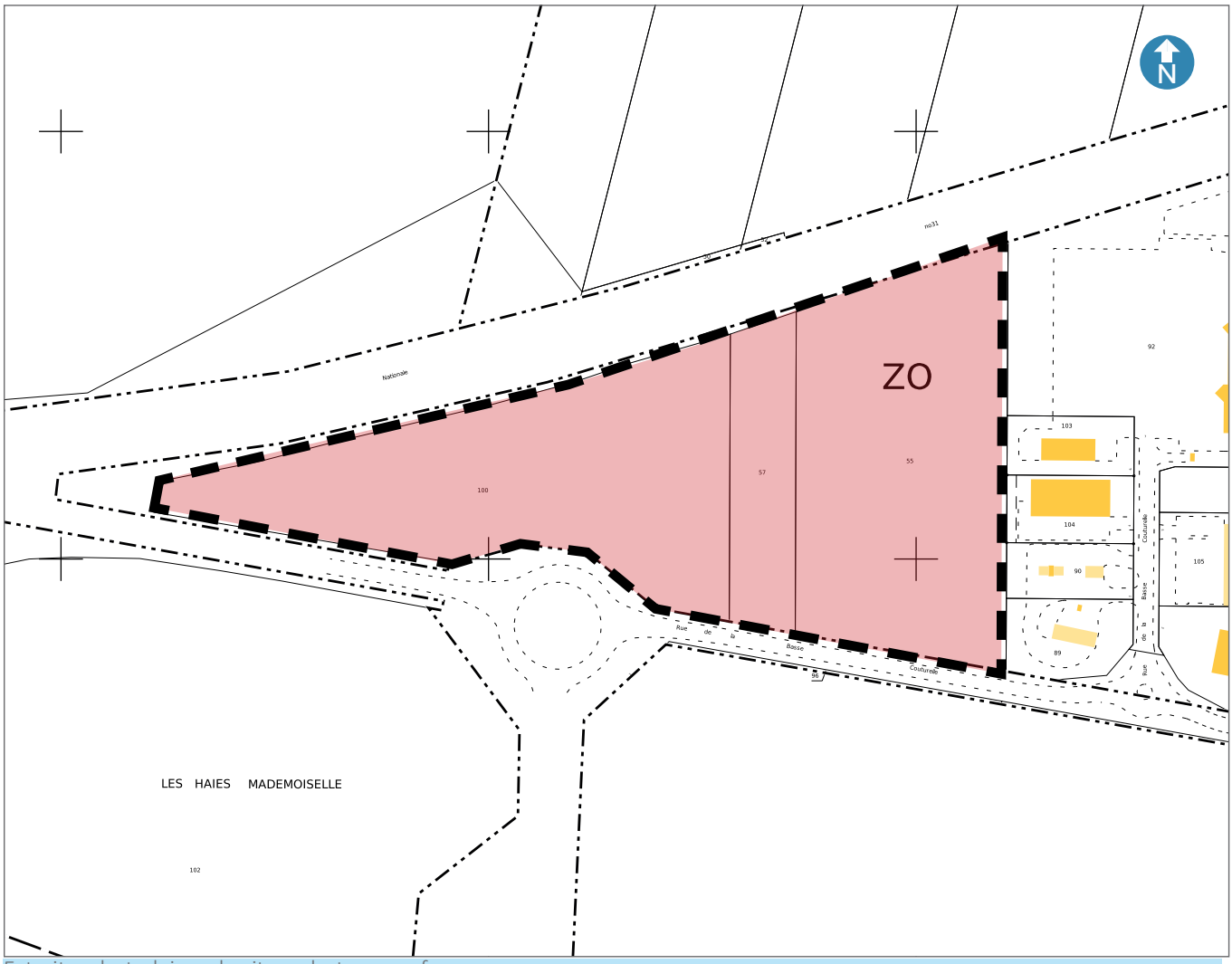
I.IIII Le site, caractéristiques et diagnostic

I.IIII.I Parcelles concernées

Le site étudié s'inscrit à l'intérieur du périmètre de l'OAP « Bresles_2 » , d'une surface totale de 3,96ha.
Le périmètre restreint mis à l'étude se compose des parcelles suivantes :

- Parcelle 000ZO55, d'une superficie de 17 357m².
- Parcelle 000ZO100, d'une superficie de 17 758m².
- Parcelle 000ZO57, d'une superficie de 4 407m².

Soit une superficie totale de 39 522m².



Extrait cadastral, issu du site cadastre.gouv.fr .
Repérage du site mis à l'étude dans le périmètre de l'OAP- ©2022 Direction Générale des Finances Publiques.

I.IIII.II Inconstructibilité aux abords de la RN31

En raison du classement en route à grande circulation pour la N31, une bande d'inconstructibilité de 75m de part et d'autre de l'axe contraint l'implantation de constructions.



Repérage du périmètre du site,.
Bande de 75 m de part et d'autre de la RN31.
Photoaérienne.- Source @2024 Google

I.IIII.III Risques naturels

Risque retrait-gonflement des argiles

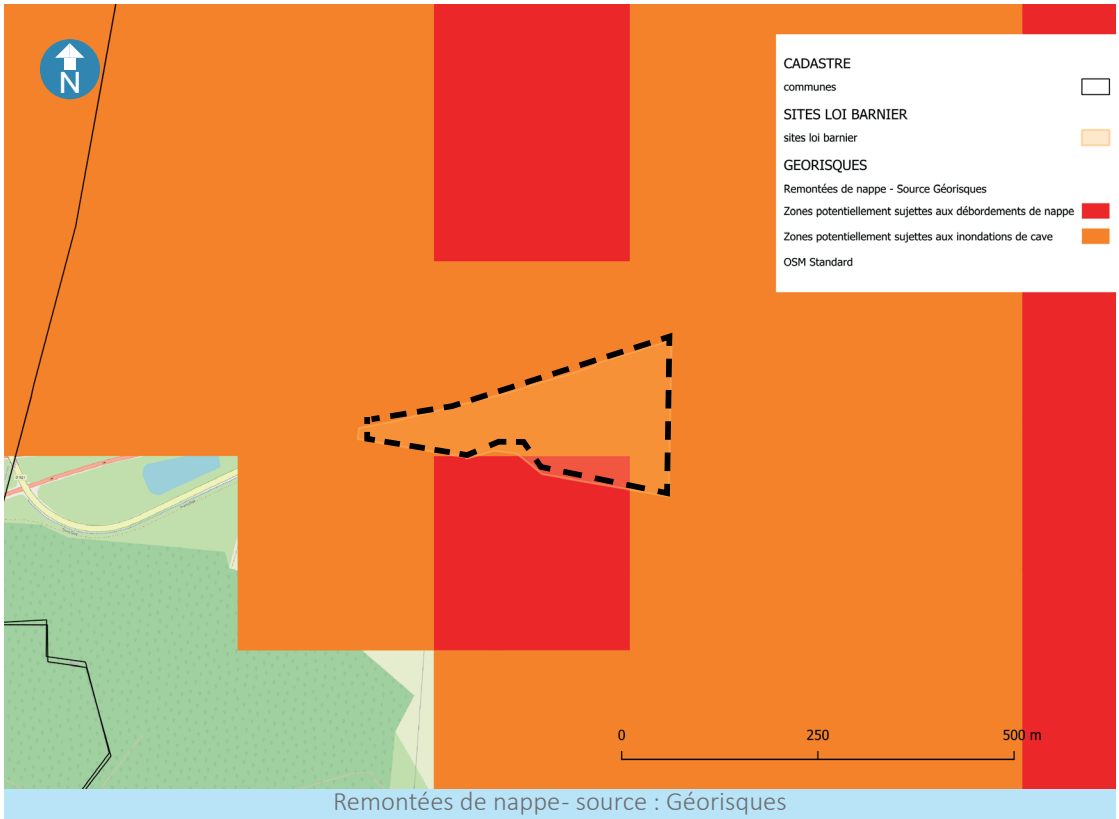
La quasi totalité du site de projet est concernée par un risque « moyen » de retrait et gonflement des argiles.



Aléa retrait-gonflement des argiles- source : Géorisques

Risque remontées de nappe

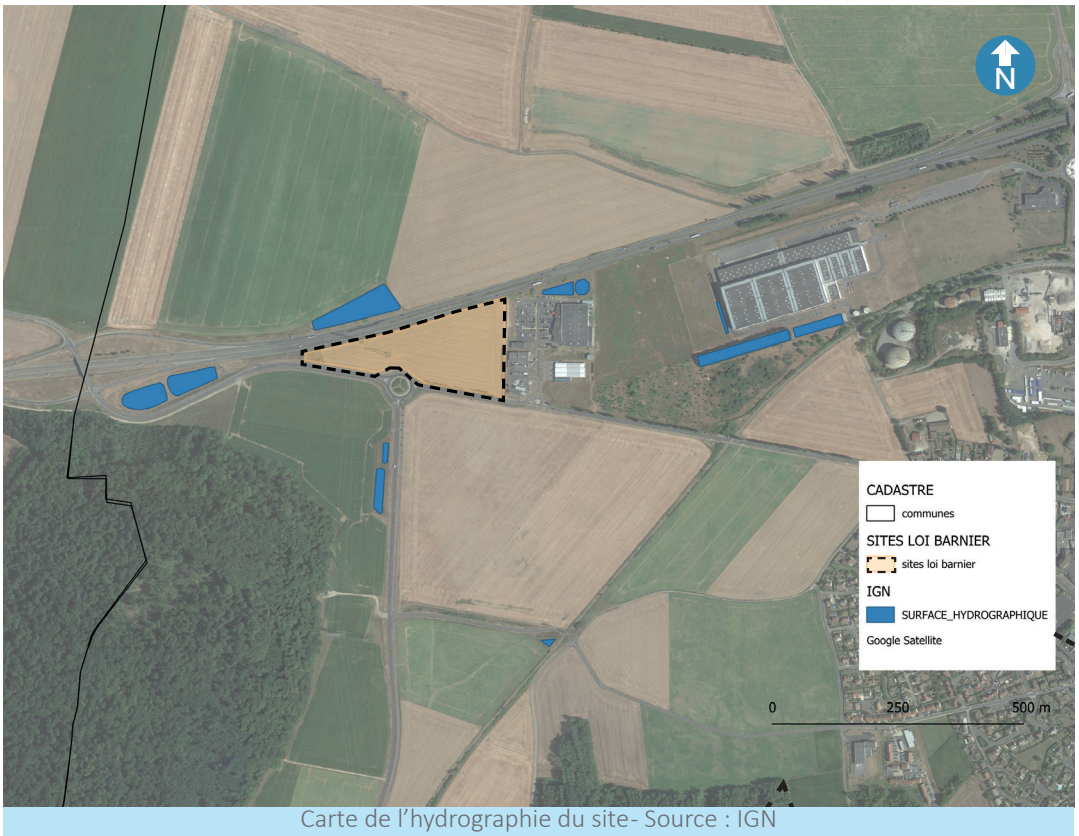
L'ensemble du site de projet est concerné par des risques potentiels d'inondations de cave, et une partie du site en limite Sud-Est serait potentiellement sujette aux inondations de cave.



Remontées de nappe- source : Géorisques

I.IV.IV Hydrographie

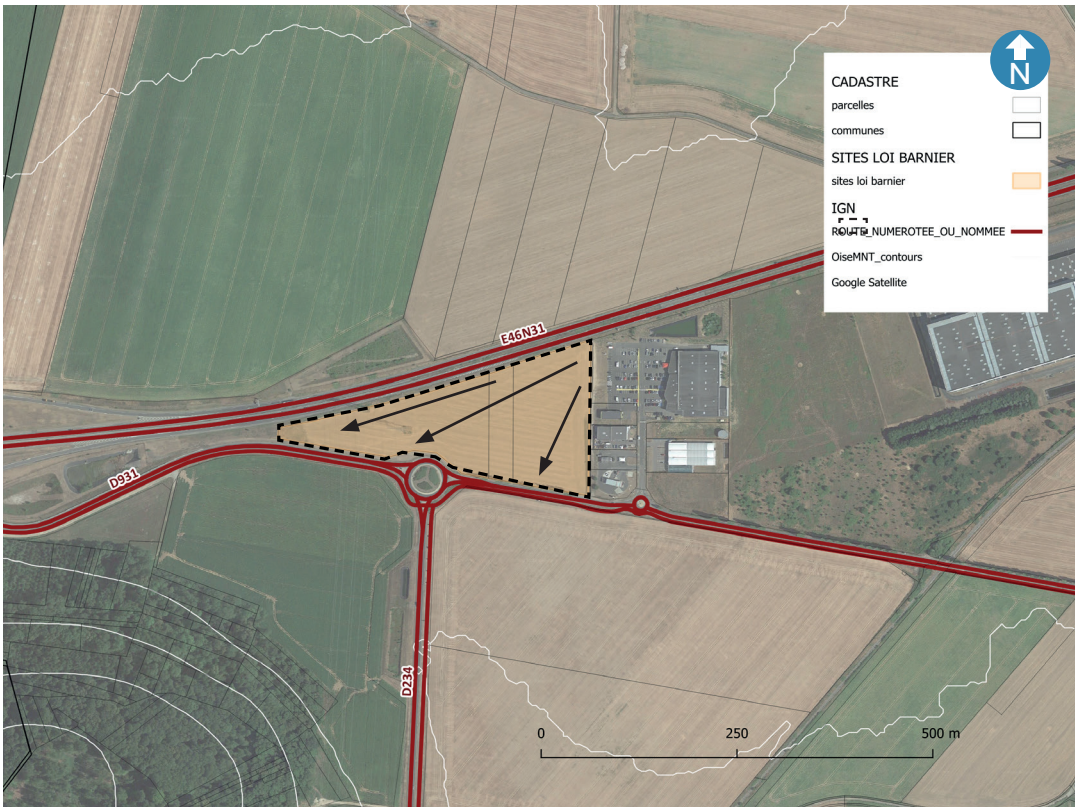
Le site de projet n'est concerné par aucune zone humide, ni cours d'eau.



Carte de l'hydrographie du site- Source : IGN

I.IV.V Topographie

Le site de projet présente une topographie peu marquée.
Le point haut se situe au Nord-Est, , le point bas à l'angle Ouest.
La pente moyenne observée est de 2%.
On note la présence d'un léger effet de creux au niveau du pylône au centre du site.



Carte de la topographie - Source : IGN

I.IV.VI Paysage et occupation du sol

Le site s'inscrit dans la continuité Est d'une zone d'activités économiques et commerciales « La Couturelle » en mitoyenneté directe avec la partie dédiée à l'activité commerciale. Il se situe à l'entrée Ouest de l'agglomération de BRESLES.

Le paysage aux abords est largement ouvert et plat, offrant ainsi des vues très ouvertes sur un paysage de culture. On note toutefois ; la présence au Sud-Ouest d'un boisement, le Bois du Quesnoy.

Le site de projet présente une forme triangulaire cadré au Nord sur toute sa longueur par la présence de la RN31, au Sud par la D931 et en limite Est par la zone commerciale.

Les lieux accueillent actuellement des cultures et présentent peu d'éléments naturels ou topographiques marquants.
Des pylônes pour des lignes THT, sont implantés sur la partie Ouest central du site.

Un talus plutôt bas et non planté, est aménagé en limite Nord-Est avec la zone commerciale. Sur la limite Sud-Est on observe un fossé peu profond accompagné d'un alignement de peupliers en fin de vie le long de la RD931, jusqu'au rond-point, croisement entre la RD931 et la RD234



1. Etat actuel, champs cultivé. Présence de pylônes THT



2. En limite Sud , petit fossé et alignements de peupliers.



3. Petit talus sur une partie de la limite Est avec la zone commerciale existante.



Site construit accueillant un bâtiment de logistique.

Source : Google , Vue prise en novembre 2022.

Source : Google , Vue prise en janvier 2023.

Principales structures paysagères sur la zone d'étude- Photo aérienne source : Google 2024.

II ACCÈS ET PERCEPTION VISUELLE

Selon l'OAP définie sur le site, les dessertes pourront se faire sur deux endroits:

- En limite Est en se piquant sur la trame viaire existante de la ZAE.
- Au sud, en se piquant au niveau du rond-point existant.



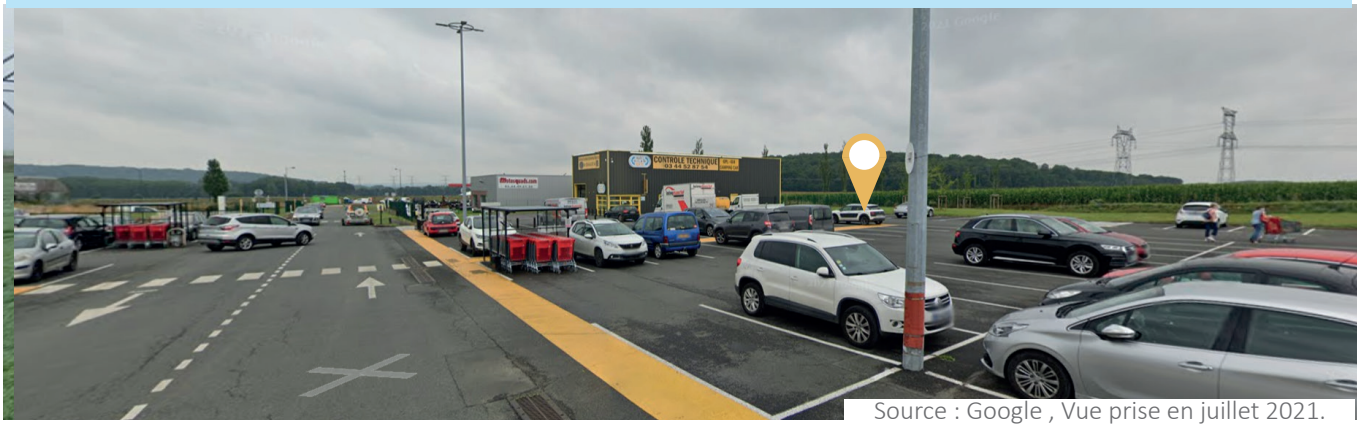
Plan d'indication des prises de vue, sur les accès potentiels- Photo aérienne source : Google 2024.

Accès principal situé au Nord, depuis le rond-point. Début de l'Avenue de l'Europe. Entrée sur la ZAE BEAUVAIS-TILLE.



Source : Google , Vue prise en janvier 2023.

Accès potentiel situé au Sud depuis le rond-point, et donnant sur la D938.



Source : Google , Vue prise en juillet 2021.



Plan d'indication des prises de vue.-Photo aérienne source : Google 2024.



Source : Google , Vue prise en juillet 2021.



Source : Google , Vue prise en février 2023.



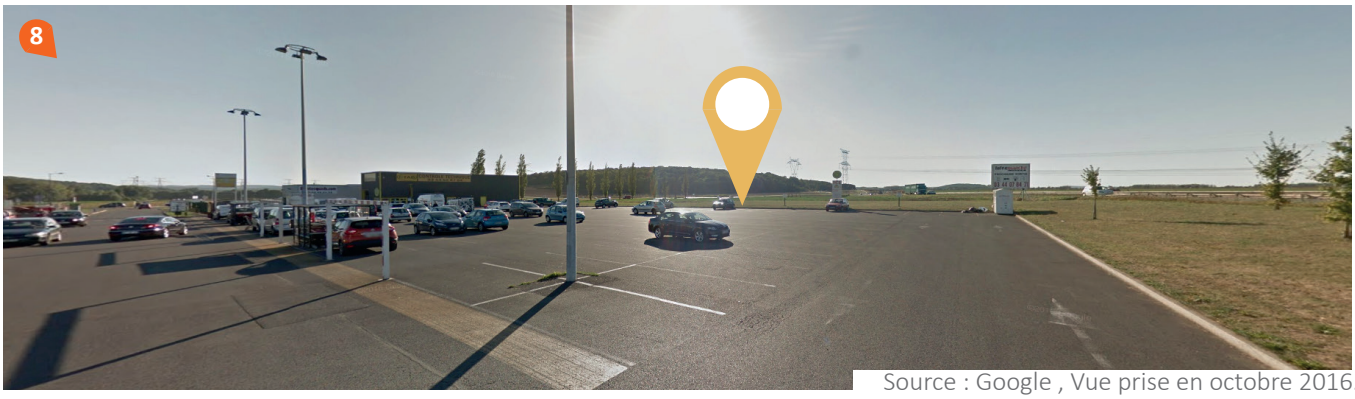
Source : Google , Vue prise en février 2023.



Source : Google , Vue prise en février 2023.



Source : Google , Vue prise en février 2023.



Source : Google , Vue prise en octobre 2016.



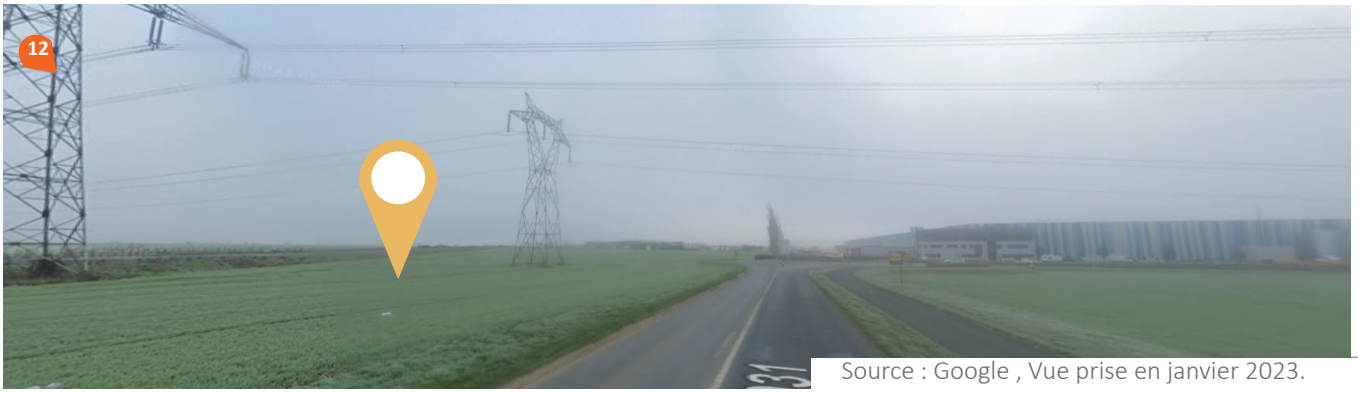
Source : Google , Vue prise en juillet 2021.



Source : Google , Vue prise en janvier 2023.



Source : Google , Vue prise en janvier 2023.



Source : Google , Vue prise en janvier 2023.

III LES ORIENTATIONS

III.I Les objectifs

Le site d'étude s'inscrit en limite du tissu urbanisé Ouest de BRESLES. Il a la particularité d'être jouxté sur chacune de ses principales limites par des axes routiers : au nord la RN31, au sud, la RD931.

Au-delà de ces voiries, le paysage offre des vues très ouvertes sur le grand paysage qui se compose principalement de champs cultivés et d'une découverte de l'entrée Ouest de l'agglomération de BRESLES.

Le projet prévu est celui du développement de commerces et de services à la population et aux entreprises

Le projet d'aménagement de la zone poursuit l'objectif de :

- **Passage d'une marge d'incconstructibilité de 75 mètres à 30 mètres depuis l'axe de la RD31.**

Ce secteur stratégique de développement du pôle économique bénéficie :

- D'une localisation stratégique à BRESLES facilement accessible depuis et vers les autoroutes RN31, et la RD234.
- D'un facilité d'accès grâce à la présence d'un rond-point à sens giratoire localisé au centre de sa limite Sud.

Les spécificités de la zone sont les suivantes :

- Elle vient en continuité de la zone d'activités économiques et commerciales existantes.
- Des enjeux de covisibilité existent vis-à-vis de la nationale et peuvent être traités via l'aménagement et la création d'un filtre visuel végétal et via la gestion des hauteurs et la maîtrise de l'aspect des futures constructions.

Les objectifs sont ainsi :

- D'une part, de permettre l'optimisation de la zone identifiée comme à urbaniser au PLUi en vigueur, dans le con-texte 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).

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

1. Accès :

Les accès au site tel que prévu dans l'OAP, pourront se faire soit par le giratoire à sens unique situé au sud sur la RD931, soit depuis la zone d'activités commerciales via un repiquage au niveau de la voirie existante.
Aucun accès n'est prévu sur la RN31. Ces aménagements sont cohérents avec la recherche d'un accès sécurisé.

2. Franges RN31 :

Au sein de la marge de recul entre la voie RN31 et les futures constructions, et afin d'assurer l'intégration des futures constructions, une strate arbustive et/ ou arborése sera à créer tout le long de la RN, dans le prolongement des aménagements à l'est du secteur (côté Intermarché).

La plantation de haies de différentes strates arbustives et arborées, sera faites d'essences locales adaptées, tout le long de la limite Nord du projet. Une attention particulière devra être portée sur leur aménagement en raison de leur rapport direct avec la route nationale, voie à grande circulation. En effet, ces haies même si elles ne constitueront pas un écran acoustique, joueront surtout un rôle important de filtre visuel.

Pour pouvoir diminuer plus efficacement l'exposition aux nuisances sonores générées par la RN31 depuis le site, il est conseillé d'aménager un talutage. Dans ce cas, il est demandé que tous talus créés soient plantés et arborés avec des essences locales et variées.

TRAITEMENT DES ESPACES LAISSÉS LIBRES

Le site accueille actuellement des cultures.
Sur la partie Nord du site, et comme sur l'ensemble du périmètre de l'OAP, il est attendu de créer une transition paysagère, en aménageant un espace vert le long de la RN31. Des stationnements pourront y être réalisés, sous conditions d'une intégration paysagère renforcée et d'un traitement partiellement perméable.

L'aménagement du secteur tendra vers une gestion alternative des eaux pluviales afin d'assurer durablement l'équilibre ressources - besoins et une meilleure valorisation paysagère. Dans cette logique, la végétalisation des espaces de stationnement sera à rechercher, lorsque cela est possible, dans une double logique de paysage et d'infiltration des eaux.

Les peupliers localisés sur la partie Sud-Est seront à préserver autant que possible.

L'aménagement du site devra anticiper la gestion des eaux de ruissellement à l'échelle de l'opération. Cela pourra prendre la forme d'aménagements spécifiques (noues...) et/ ou de zones non imperméabilisées pour permettre l'infiltration des eaux pluviales et de ruissellement. La conservation voir l'amélioration des fossés préexistants, comme celui situé en limite Sud-Est, semble par ailleurs primordiale.

Le règlement écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques
Article : Caractéristiques urbaines et architecturales des constructions implantation et volumétrie
Article : Qualité paysagère et environnementale de la construction.



Structure paysagère.- Photo aérienne source : Google 2024.

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 économiques en raison de leur volume souvent important. Ainsi, les constructions devront s'adapter au faible relief du terrain et les volumes seront simples.
Un effort sera effectué sur la qualité et la diversité architecturale des bâtiments qui seront implantés. Le développement de bâtiments économes en énergies est à rechercher.

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

IMPLANTATION
Les constructions seront implantées à une distance minimale de 30 mètres par rapport à l'axe de RN31.
La disposition du site, longé par la RN31, implique les enjeux de perception visuelle de proximité. Ainsi, en complément des aménagements paysagers, les façades des constructions devront être traitées avec soin et en cohérence avec les différents contextes.

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. Les teintes des façades des constructions devront éviter les couleurs trop vives, ainsi que le blanc pur, et privilégier des teintes favorisant leur intégration dans le contexte bâti et paysager.
Les enseignes devront être intégrées aux façades des constructions.

DESSERTE ET STATIONNEMENT
Dans la mesure du possible, les espaces de stationnement seront végétalisés.

Le règlement écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques
Article : Caractéristiques urbaines et architecturales des constructions (implantation et volumétrie)
Article : Qualité paysagère et environnementale de la construction.

IV.III Prise en compte des nuisances

Le site étant à vocation économique et en l'absence de secteur résidentiel dans l'environnement immédiat, l'impact des nuisances pouvant être engendrées par l'aménagement du site sera limitée.

Les aménagements paysagers le long de la RN31 pourront participer à compléter cet effet de zone tampon paysager recherché entre la RN31 et le secteur.

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

LES NUISANCES SONORES

La RN31 est située sur toute la limite Nord du site.

L'ensemble du site est très exposé aux nuisances sonores. La faible topographie des lieux ne permet pas de participer à la diminution de l'exposition du site aux nuisances sonores.

En raison du trafic, la RN31 est concernée par l'élaboration d'une carte de bruit stratégique et les constructions peuvent être soumises à des prescriptions spécifiques.

Les constructions seront implantées à une distance minimale de 30 mètres par rapport à l'axe de RN31.

La réglementation en vigueur est à appliquer concernant l'impact du bruit relatif à la RN31 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.

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 économique 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 N31. En effet, l'accès au site se fera depuis la D931 situé en limite Sud ou par une future voie de desserte en limite Est depuis la zone commerciale existante. Aucun accès direct depuis la N31 ne sera réalisé.

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.

Le règlement écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques
Article 2.1. Les conditions de desserte des terrains

IV.VI Conclusion

La localisation du site étudié et son accessibilité en font un espace favorable à l'extension de la zone à vocation économique.
La marge de recul par rapport à la RN31 est actuellement de 75 mètres.

Les caractéristiques du secteur et de 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 cette marge de recul.

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 réduction des nuisances sonores.

En effet :

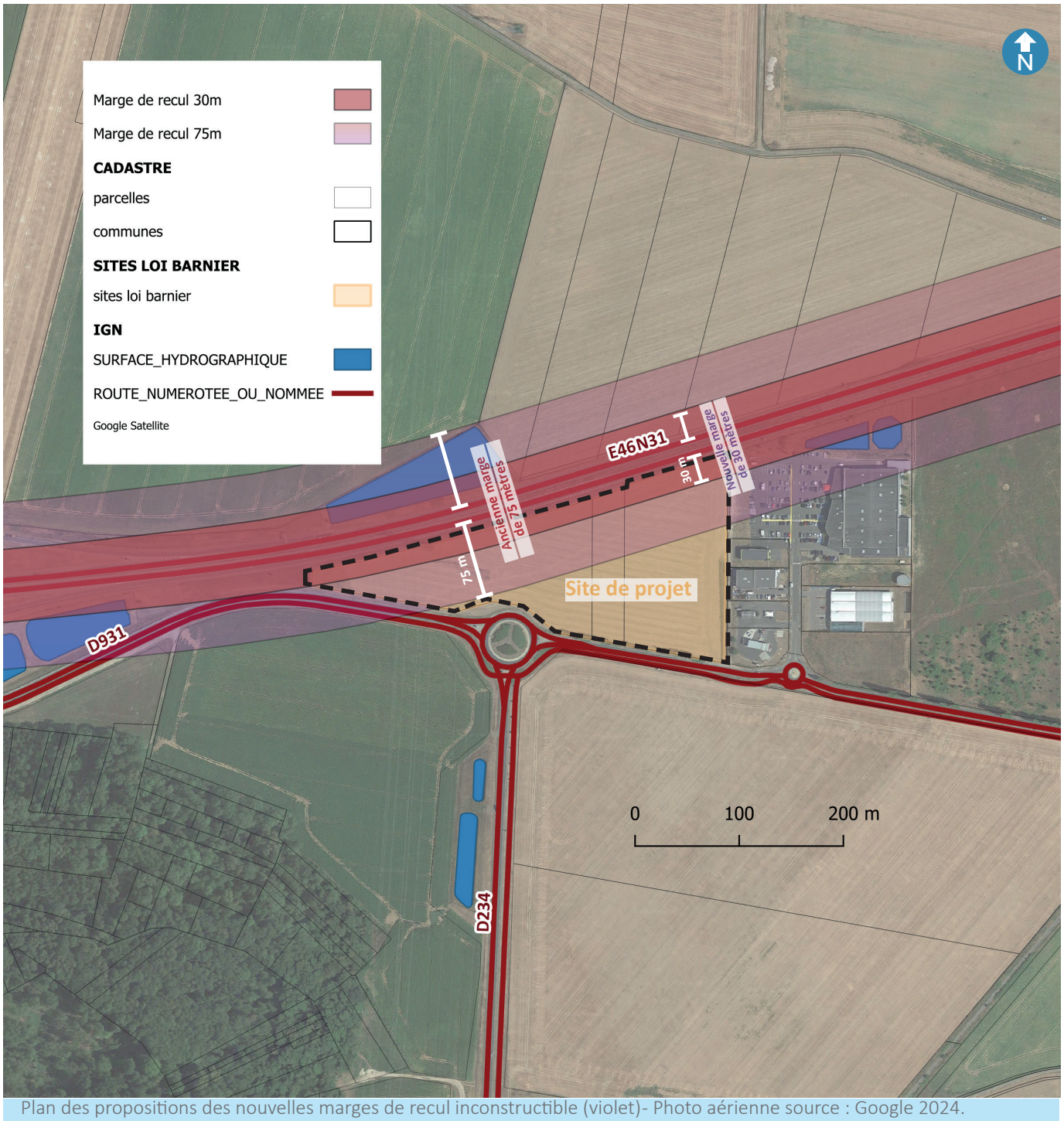
- Le site s'inscrit en continuité de la zone à vocation économique et commerciale existante.
- Il y est prévu le développement d'activités commerciales (et non des habitations ou des équipements) ;
- Les orientations prévues en matière d'accès (interdiction d'accès sur la RN) et d'intégration des constructions (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

En outre, les dispositions inscrites au PLUi garantissent la compatibilité de la réduction des marges de recul le long de l'autoroute ainsi que de la RN31 avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Afin d'encourager l'installation d'activités commerciales sur le territoire et de conforter la vocation commerciale du secteur, il est donc proposé de réduire la marge de recul inconstructible de 75 mètres à 30 mètres par rapport à l'axe de RN31.

Pour rappel, le périmètre du projet s'inscrit dans celui de l'OAP « BRESLES_2 »:

- La surface totale de l'OAP est de 3,96ha.
- La surface du périmètre d'étude se compose de trois parcelles, d'une surface totale de 39 522m².
- La surface exploitable avec la marge de recul actuelle de 75m, est de 1,66ha.
- La surface finale exploitable, avec la nouvelle marge de recul, représente 3,28ha.



Plan des propositions des nouvelles marges de recul inconstructible (violet)- Photo aérienne source : Google 2024.