



Plan Local d'Urbanisme  
Infracommunautaire du Cotentin



**PIECE N°5.3. ETUDE(S)**

**« ENTREE DE VILLE »**



Territoire  
**de l'Est Cotentin**

Crédit photo : aymeric picot | cotentin unique

Etude « entrée de ville » conduite dans le cadre de l'extension de la zone d'activités du « Haut Gelé » à Montebourg



Etude de modulation de l'inconstructibilité au titre des articles L.111-6 à L.111-8 du Code de l'Urbanisme dans le cadre de l'OAP ZAE pour la commune de Montebourg

## Table des matières

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Introduction</b> .....  | <b>4</b>  |
| <b>Rappel juridique</b> .....  | <b>4</b>  |
| <b>Extraits du Code de l'Urbanisme</b> .....   | <b>5</b>  |
| <b>Contextualisation géographique</b> .....  | <b>6</b>  |
| <b>1. Diagnostic et état des lieux</b> .....   | <b>8</b>  |
| <b>1.1. Le cadre règlementaire</b> .....   | <b>8</b>  |
| <b>1.1.1. Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLUi8</b>       |           |
| <b>1.1.2. Les dispositions du règlement écrit et graphique</b> .....                     | <b>8</b>  |
| <b>1.2. Enjeux environnementaux</b> .....  | <b>9</b>  |
| <b>1.3. Enjeux patrimoniaux</b> .....  | <b>10</b> |
| <b>1.4. Analyse paysagère et urbaine</b> .....   | <b>10</b> |
| <b>1.4.1. Accessibilité du site</b> .....  | <b>11</b> |
| <b>1.4.2. Les plaines agricoles</b> .....  | <b>13</b> |
| <b>1.4.3. Le quartier pavillonnaire adjacent</b> .....                                   | <b>14</b> |
| <b>1.4.4. La zone d'activité économique existante</b> .....                              | <b>17</b> |
| <b>1.4.5. La route nationale</b> .....   | <b>18</b> |
| <b>1.5. Les enjeux du site au regard de la proximité de la route</b> .....               | <b>21</b> |
| <b>1.5.1. La prise en compte des nuisances sonores</b> .....                             | <b>21</b> |
| <b>1.5.2. La prise en compte des enjeux de sécurité</b> .....                            | <b>24</b> |
| <b>1.5.3. La prise en compte de la qualité paysagère, urbaine et architecturale</b> .... | <b>25</b> |
| <b>2. Programmation de l'OAP</b> .....   | <b>26</b> |
| <b>2.1. Préconisations et principes d'aménagement</b> .....                              | <b>26</b> |
| <b>2.1.1. Synthèse des enjeux et préconisations associées</b> .....                      | <b>26</b> |
| <b>2.1.2. Principes d'aménagement et de programmation de l'OAP</b> .....                 | <b>28</b> |
| <b>2.1.3. Schéma de principe de l'OAP</b> .....  | <b>29</b> |

# Introduction

## Rappel juridique

Le 2 février 1995, la loi n° 95-101 relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite « **loi Barnier** », instaure un modèle d'urbanisme de qualité dans les entrées de ville aux abords des grands axes de circulation. Cette dernière introduit le principe d'inconstructibilité dans les espaces constructibles non urbanisés selon une certaine distance à l'axe de la voie de circulation.

Au titre de l'**article L.111-6** du Code de l'Urbanisme, une bande d'inconstructibilité de 100 mètres de part et d'autre des autoroutes, et de 75 mètres de part et d'autre des routes à grande circulation, s'applique au sein d'espaces constructibles non urbanisés.

L'**article L.111-7** énonce quant-à-lui les cas de figure non concernés par cette bande d'inconstructibilité aux abords des axes de circulation majeurs.

En revanche, l'**article L.111-8** du Code de l'Urbanisme énonce les conditions afin de déroger au règlement de la loi Barnier et de l'article L.111-6 relatifs à la bande d'inconstructibilité stricte. Il s'agit de porter au travers d'une étude, une réflexion d'urbanisme globale, qui édite et analyse des exigences qualitatives selon certains critères encadrés par l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme.

Ainsi, cette étude est menée dans le cadre de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme, afin de moduler le principe d'inconstructibilité introduit par la loi Barnier et précisé à l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme.

## Extraits 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. »*

Article L.111-7 :

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

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 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. »*

## Contextualisation géographique

Le secteur étudié ici se situe au sein de la commune de Montebourg dans la Manche. Comptabilisant un total de 1 951 habitants (source : INSEE 2022), cette commune est caractérisée en tant que bourg rural, selon la grille communale de densité (source : INSEE 2022). Son bourg est situé à 7,5 km au sud-est de Valognes, à 10 km au nord-ouest de Sainte-Mère-Église et à 17 km au sud-ouest de Saint-Vaast-la-Hougue.

Le secteur d'étude est concerné par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) n°5 de Montebourg « Développement économique ». Celle-ci porte sur l'extension d'une Zone d'Activités Economiques (ZAE) existante, nommée la zone d'activités du Haut Gelé, située en entrée de ville à l'ouest de la commune. Avec ses 28 entreprises, la ZAE s'étend sur 11,82 hectares. Le secteur en projet s'étend quant à lui sur un périmètre d'environ 9,1 hectares.



FIGURE 1 : LOCALISATION DU SECTEUR D'OAP DE LA ZONE D'ACTIVITES DU HAUT GELE – SOURCE FOND DE PLAN : GEOPORTAIL

**Le secteur d'OAP se situe aux abords d'une route classée à grande circulation, parmi les routes classées dans la Manche.**

Selon l'article L.110-3 du Code de la Route,

*« les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont 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. »*

En présent cas, il s'agit de la RN13, route nationale reliant Caen à Cherbourg, qui prolonge l'autoroute A13, elle-même reliant Paris à Caen. La RN13 permet d'intégrer le Cotentin aux flux interrégionaux et est aménagée en 2x2 voies de Caen (échangeur n°8 Bessin) jusqu'à l'entrée de l'agglomération de Cherbourg (giratoire Malraux). Le tronçon concerné par ce projet, se trouve au Sud de Montebourg, entre les deux centralités urbaines de Valognes et Sainte-Mère-Eglise. Ce tronçon de la route nationale 13 est ainsi classé à « grande circulation ».



FIGURE 2 : CARTE DES ROUTES CLASSEES A GRANDE CIRCULATION DANS LE DEPARTEMENT DE LA MANCHE - SOURCE : DEPARTEMENT DE LA MANCHE, 2020

# 1. Diagnostic et état des lieux

## 1.1. Le cadre réglementaire

### 1.1.1. Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLUi

Le secteur du « Haut Gelé » est considéré comme stratégique au regard de sa situation en entrée de ville, en continuité de la zone d'activité économique existante et à proximité d'un axe de circulation majeur. Il bénéficie de fait d'une excellente accessibilité.

Il convient de souligner ici que le développement de la ZAE du Haut Gelé figure parmi les objectifs du PADD du PLUi Est Cotentin (cf. orientation « *favoriser le développement de l'activité économique et de l'emploi local* » et cartographie de l'axe 1 ci-dessous).

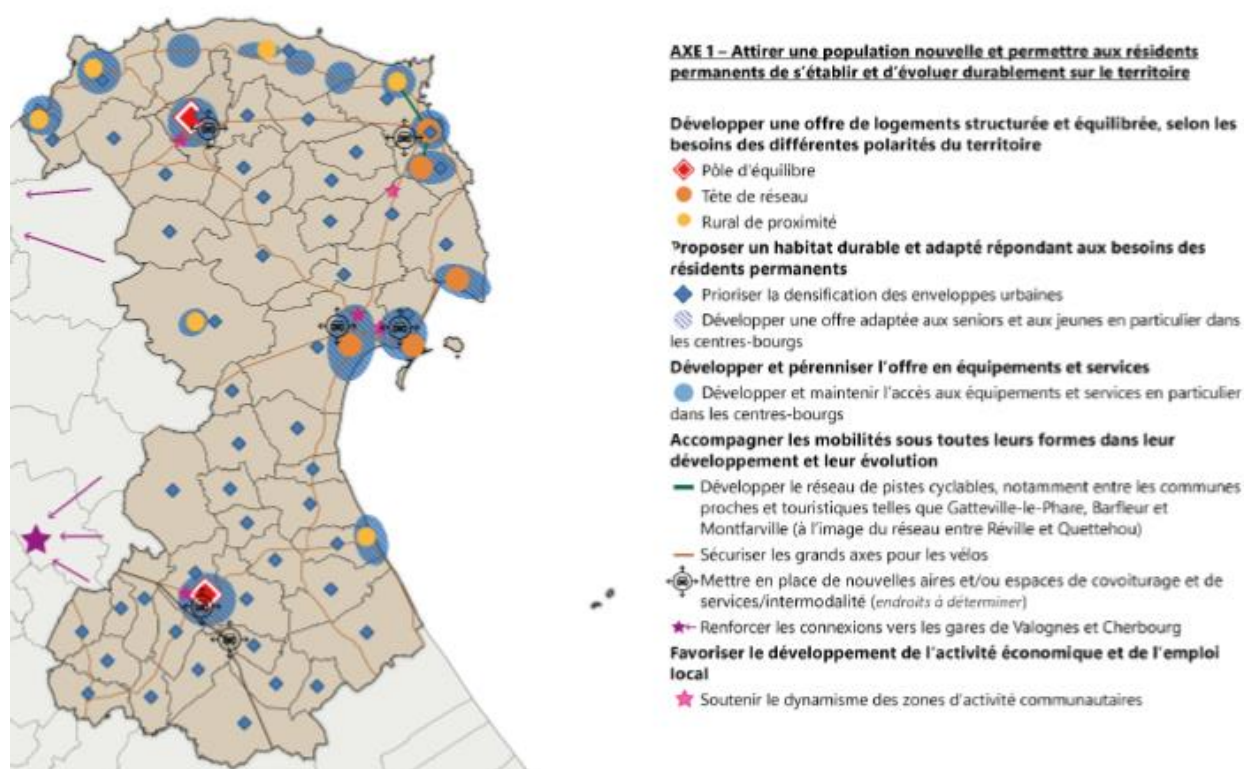


FIGURE 3 : EXTRAIT DU PADD, AXE 1 - SOURCE : PLUi EST COTENTIN

### 1.1.2. Les dispositions du règlement écrit et graphique

Le règlement écrit et graphique du PLUi Est Cotentin détermine le cadre réglementaire applicable en matière d'occupation des sols et de constructibilité. Le secteur d'études est situé en zone AUX. Cette dernière correspond aux zones ayant vocation à s'urbaniser à dominante économique (cf. règlement écrit du PLUi Est Cotentin).

Le règlement écrit fixe des dispositions en matière d'implantation des constructions par rapport aux voies ouvertes à la circulation automobile. Est précisé à ce titre :

« *Les constructions devront être implantées avec un retrait minimal de 3 mètres par rapport à l'alignement (ou la limite de l'emprise de la voie privée).* »

*Le long de la RN13, les constructions devront être implantées à une distance de l'axe au moins égale à 75 mètres en l'absence d'étude réalisée en application de l'article L. 111-8 du code de l'urbanisme. »*



 1AUX / 2AUX - Zone à urbaniser à court/long terme à vocation dominante économique

 Périmètre des OAP

FIGURE 4 : EXTRAIT DU REGLEMENT GRAPHIQUE – SOURCE : PLU EST COTENTIN

## 1.2. Enjeux environnementaux

Le secteur d'étude est concerné par la présence de deux zones humides, pour une surface totale de 0,67 hectares, soit environ 7,36 % de la superficie totale de la zone d'études. L'urbanisation de ces deux espaces se doit d'être évitée. Ainsi, l'aménagement de la zone d'activité future devra prendre en compte ces deux périmètres et leur réglementation associée.



FIGURE 5 : LOCALISATION DES ZONES HUMIDES - SOURCE : PLU EST COTENTIN

### 1.3. Enjeux patrimoniaux

La partie sud du secteur d'étude est caractérisée par la présence d'un ancien moulin ayant été identifié comme élément de patrimoine à préserver et à valoriser (cf. cartographie ci-dessous).



FIGURE 6 : PRISE DE VUE AERIENNE DU SECTEUR D'ETUDE / PERIMETRE D'OAP – SOURCE : GEOPORTAIL

### 1.4. Analyse paysagère et urbaine

Le secteur d'étude s'établit sur des terres agricoles potentiellement destinées à l'exploitation ou à la pâture (herbages). Le caractère bocager est assez remarquable avec la présence de haies sur une grande majorité du périmètre entre les parcelles. De nombreuses parcelles agricoles bordent également le secteur.

Le secteur d'étude se trouve à quelques 700 mètres à vol d'oiseau du centre-bourg de la commune, facilement accessible depuis la rue Tiphaigne de la Roche. Il est accolé à une zone résidentielle aménagée au nord-est, sous forme de lotissement pavillonnaire, dont les logements prennent la forme de maisons individuelles mitoyennes, pour la plupart d'entre-elles. Quant à la zone d'activité existante en partie nord, elle regroupe des activités d'industrie et d'artisanat (28 entreprises sur un périmètre aménagé de 11,82 hectares).

Enfin, la présence immédiate de la route nationale (RN13) classée grande circulation implique des enjeux forts liés aux nuisances induites par le trafic routier.





FIGURE 9 : IDENTIFICATION DES ACCES DE LA ZONE D'ACTIVITES DU HAUT GELE – SOURCES : GEOPORTAIL, GOOGLE STREET VIEW

Concernant les supports de mobilités douces, ils ne sont pas clairement identifiables et ne présentent pas réellement d'espaces dédiés. Aussi, la présence partielle de bas-côtés et de trottoirs offre une sécurisation minimale pour les usagers se déplaçant à pied. Les prises de vues ci-dessous montrent l'aspect variable de la prise en compte des mobilités piétonnes et cyclables au droit de la zone d'activité. Le développement des mobilités douces mérite ici d'être renforcé, au travers notamment de la sécurisation des usages au sein de la zone d'activité.



FIGURE 10 : EXTRAITS PHOTOGRAPHIQUES DE LA ROUTE DE VALOGNES (ALLEE DE DESSERTE ROUTIERE PRINCIPALE DE LA ZAE) – SOURCE : GOOGLE STREET VIEW

### 1.4.2. Les plaines agricoles

Les plaines agricoles environnantes s'apparentent à des espaces bocagers avec des séparations végétales de haies et d'alignements d'arbres. Le secteur d'étude est en grande partie entouré de ces séparations naturelles. Dans le cadre du futur projet, il sera préférable de conserver ces haies et sur certaines portions de les revaloriser, les densifier ou encore les surélever, afin d'amplifier leur rôle d'écran végétal, notamment depuis certains espaces stratégiques (route, lotissement, parcelles agricoles en activité).



FIGURE 11 : LOCALISATION DES CONES DE VUE VERS LES PLAINES AGRICOLES – SOURCE : GEOPORTAIL



Cône de vue n°1 : vue depuis une route communale sans nom – Source : Google Street View



Cône de vue n°2 : vue depuis une route communale sans nom – Source : Google Street View



Cône de vue n°3 : vue depuis une route communale sans nom – Source : Google Street View



Cône de vue n°4 : vue depuis la Rue Tiphaigne de la Roche – Source : Google Street View



Cône de vue n°5 : vue depuis la RD 42 vers l'Ouest – Source : Google Street View

### 1.4.3. Le quartier pavillonnaire adjacent

Le lotissement adjacent au secteur d'étude contient des maisons individuelles mitoyennes. Celles-ci sont situées à proximité de la zone d'activité existante, séparées par une haie assez haute et dense en bord de rue, sans vis-à-vis avec la zone d'activité. Le lotissement est assez dense. Une amorce de cheminement piéton contourne une partie du lotissement. Au sein du secteur d'étude, ce cheminement peut servir de base afin d'établir un principe de circulation douce contournant la zone d'activité pour reboucler ensuite sur le chemin communal existant au nord du site.

La présence d'un lotissement résidentiel à proximité du secteur d'étude témoigne d'un enjeu supplémentaire en matière de paysage. Bien que cet espace soit situé à proximité immédiate de la zone d'activité existante au nord, sa présence est à prendre en compte dans la composition urbaine et paysagère de la future zone d'activité. Il s'agira notamment d'établir une transition entre ces deux espaces urbains distincts, par exemple avec une frange végétale à base de végétation arbustive assez haute ou encore d'alignements d'arbres. Cet aspect permettra de renforcer la qualité du cadre de vie, en distinguant deux zones urbaines aux fonctions différenciées.



FIGURE 12 : LOCALISATION DES CONES DE VUE VERS LE LOTISSEMENT – SOURCE : GEOPORTAIL



Cône de vue n°1 : vue depuis la Résidence du Pont des Masses – Source : Google Street View



Cône de vue n°2 : vue depuis la Résidence du Pont des Masses – Source : Google Street View



Cône de vue n°3 : vue depuis le chemin contournant le lotissement – Source : Google Street View

En ce qui concerne les émissions sonores émises par la future zone d'activité, et en considération de la proximité immédiate d'un lotissement résidentiel (Résidence du Pont des Masses), on note dans le PADD quelques points de vigilance à ce propos. L'axe II du PADD indique par son orientation n°2 qu'il faut « protéger la population face aux risques et aux nuisances issus des activités économiques ».

Ainsi, il est recommandé de mettre en place des mesures d'évitement ou de réduction des nuisances, parmi lesquelles une distance d'éloignement entre les activités potentiellement bruyantes et les bâtiments d'habitation, des écrans acoustiques, ou encore des règles d'orientation et/ou d'implantation des bâtiments suivant leur niveau d'émission sonore projeté. Il conviendra par conséquent d'implanter les bâtiments d'activité les moins bruyants en lisière de la zone résidentielle, afin de préserver le confort de la population occupant le lotissement.

## Orientation 2. Protéger la population face aux risques et aux nuisances issus des activités économiques

*L'économie d'un territoire et les activités humaines en présence peuvent être génératrices de nuisances qu'il convient d'appréhender.*

- ▶ Limiter l'exposition de la population aux nuisances générées par les activités économiques spécifiques
  - En limitant et en adaptant le développement à proximité des secteurs générateurs de nuisances
    - Prendre en compte le classement sonore des infrastructures de transports terrestres et éviter la construction de logements ou d'établissements accueillant du public (centres d'enseignement, établissements de santé, etc.) en zones affectées par le bruit
    - Pour les enjeux de santé publique et selon les recommandations du plan national santé-environnement, limiter les installations ou extension d'activités polluantes dans les zones habitées afin de protéger la population des nuisances générées par les activités économiques spécifiques
    - Accompagner au plus tôt les projets de développement d'énergie renouvelable en secteur agricole (méthanisation, éolien...) et garantir une distance minimale entre les unités de méthanisation et les zones d'habitat
  - En prenant en compte les conflits d'usage éventuels avec l'agriculture en cas d'implantation de nouveaux logements à proximité des espaces exploités (ex. changement de destination)
  - En prenant en compte les besoins en matière d'aménagement routier visant à améliorer et à sécuriser la circulation des poids lourds
  - En organisant l'accueil d'activités sources de nuisances sur des secteurs dédiés

FIGURE 13 : EXTRAIT DU PADD - SOURCE : PLU EST COTENTIN

#### 1.4.4. La zone d'activité économique existante

La zone d'activité du Haut Gelé regroupe des activités commerciales et artisanales. L'accès au site s'effectue depuis la Rue du Général Leclerc au Nord, ainsi que par la rue Tiphaigne de la Roche au sud du périmètre. Le réseau de voirie s'organise autour de la Route de Valognes qui est le passage principal de la zone à partir duquel l'accès aux commerces et entreprises s'effectue. Comme exposé précédemment, les mobilités piétonnes et cyclables ne sont pas mises en valeur au sein de la zone d'activité. Les caractéristiques paysagères du site sont assez peu qualitatives. Des actions visant à améliorer le paysagement du site peuvent être envisagées.



FIGURE 14 : LOCALISATION DES CONES DE VUE AU SEIN DE LA ZONE D'ACTIVITE – SOURCE : GEOPORTAIL



Cône de vue n°1 : vue depuis la Route de Valognes – Source : Google Street View



Cône de vue n°2 : vue depuis le Rond-Point du Haut Gelé – Source : Google Street View



Cône de vue n°3 : vue depuis la Route de Valognes – Source : Google Street View



Cône de vue n°4 : vue depuis la Rue Général Leclerc (RD 974) – Source : Google Street View

### 1.4.5. La route nationale

Depuis la RN13 classée route à grande circulation, la visibilité sur le secteur d'étude est variable (cf. cônes de vue ci-dessous). Globalement, on observe le long de l'axe de circulation, une limite naturelle qui s'apparente à la présence de talus et de haies ou de végétation arbustive, de densité variable. Sur certaines portions seulement, une glissière de sécurité est également installée. Au sud du périmètre du terrain le long de l'axe, le talus présent est surélevé et présente une végétation assez dense qui permettrait de constituer un écran végétal entre la route et la future zone d'activités. Par ailleurs, plus au nord du périmètre du terrain le long de l'axe, le talus semble être beaucoup plus bas avec une végétation moins dense et régulière. Certains passages offrent une ouverture visuelle sur les parcelles agricole du secteur d'étude.

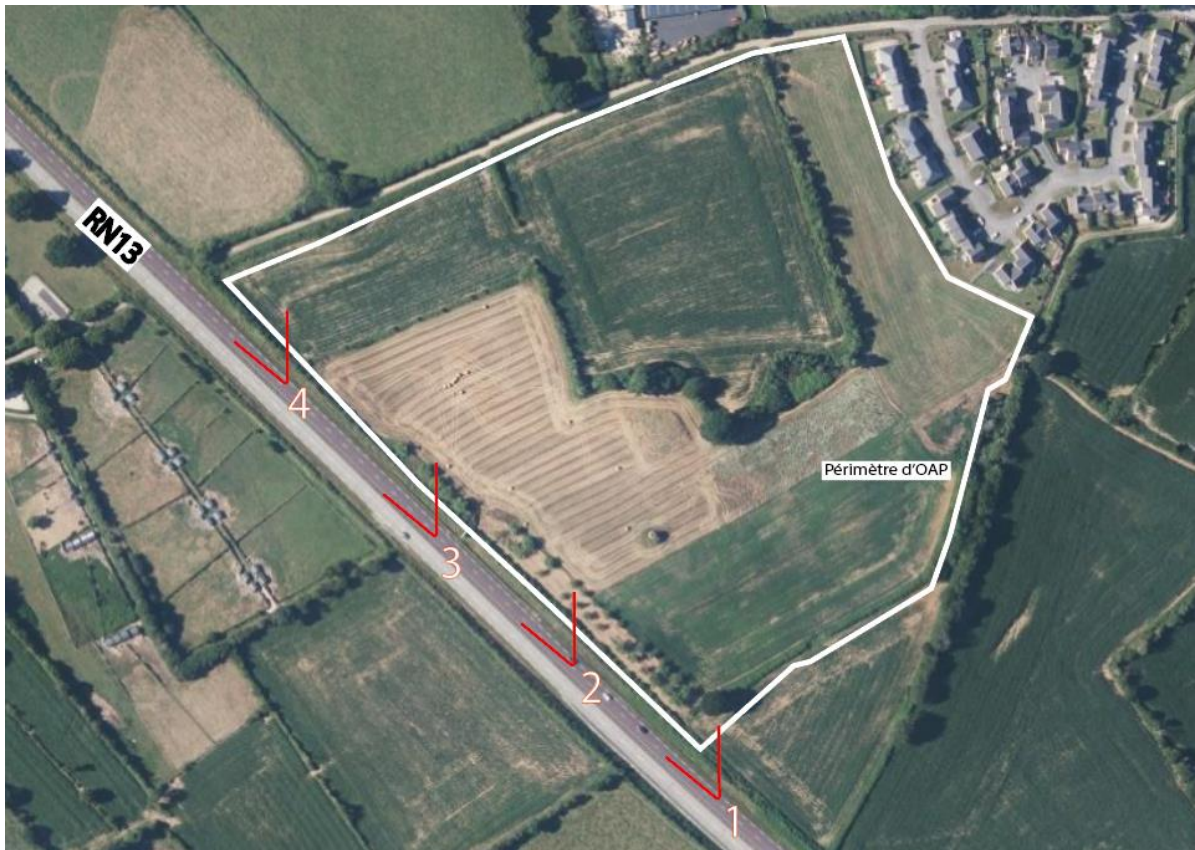


FIGURE 15 : LOCALISATION DES CONES DE VUE DEPUIS LA RN13 – SOURCE : GEOPORTAIL



Cône de vue n°1 : vue depuis la RN13 vers le Nord – Source : Google Street View



Cône de vue n°2 : vue depuis la RN13 vers le Nord – Source : Google Street View



Cône de vue n°3 : vue depuis la RN13 vers le Nord – Source : Google Street View



Cône de vue n°4 : vue depuis la RN13 vers le Nord – Source : Google Street View

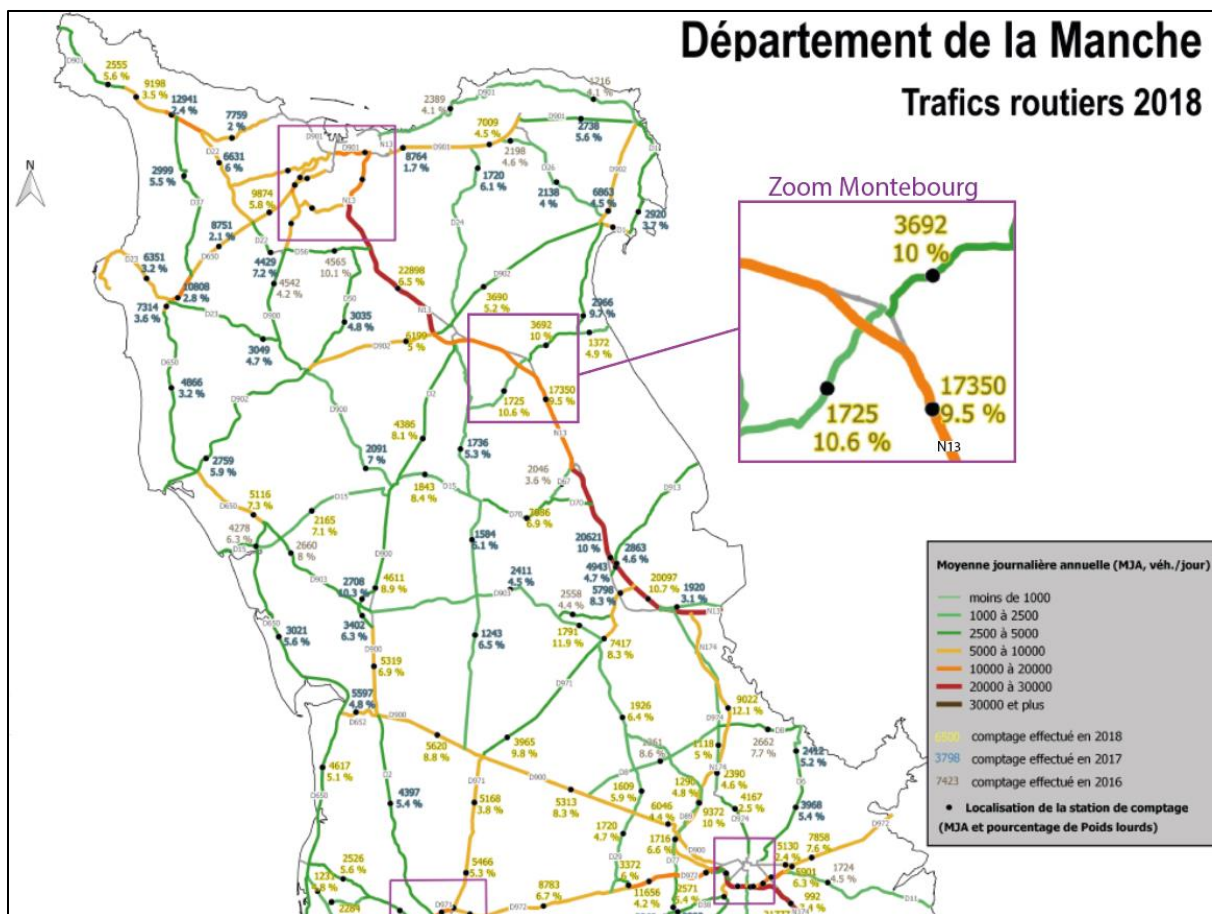


FIGURE 16 : COMPTAGE DU TRAFIC ROUTIER MOYEN ANNUEL - SOURCE : DDTM DE LA MANCHE, 2019

Le trafic routier de la RN13 fait état d'une moyenne journalière annuelle de 17 350 véhicules sur la portion située entre Valognes et Sainte-Mère-Eglise, selon un comptage effectué en 2018 en amont de l'échangeur Sud-Est de Montebourg (source : DDTM de la Manche). Parmi ce chiffre, 9.5% des véhicules sont des poids lourds.

Ce passage de la RN13 entre Valognes et Sainte-Mère-Eglise se situe dans la moyenne haute en ce qui concerne le nombre moyen journalier annuel de passages de véhicules, et le pourcentage moyen annuel de passages de poids lourds sur les routes du département. En revanche, cette portion est la moins empruntée de la RN13 en comparaison avec la portion reliant Valognes à Cherbourg et celle reliant Sainte-Mère-Eglise à Carentan.

## 1.5. Les enjeux du site au regard de la proximité de la route

### 1.5.1. La prise en compte des nuisances sonores

Dans le cadre de l'implantation future de l'extension de la zone d'activité du Haut Gelé et de la modulation du principe d'inconstructibilité imposé par la loi Barnier, l'enjeu lié aux nuisances sonores causées par le trafic routier proche, est à interroger au regard des principes d'aménagement de l'OAP. De plus, la RN13 est concernée par le PPBE de l'Etat. Des mesures liées aux émissions sonores de la RN13, à proximité du secteur d'étude, ont été réalisées et recensées par la DDTM de la Manche. Selon la cartographie des valeurs isophoniques, le secteur d'étude semble se trouver dans la zone d'exposition au bruit d'une valeur isophonique de jour allant de 55 à 65 dB(A), voire 70 dB(A) pour les parties du périmètre le plus proche de la route.

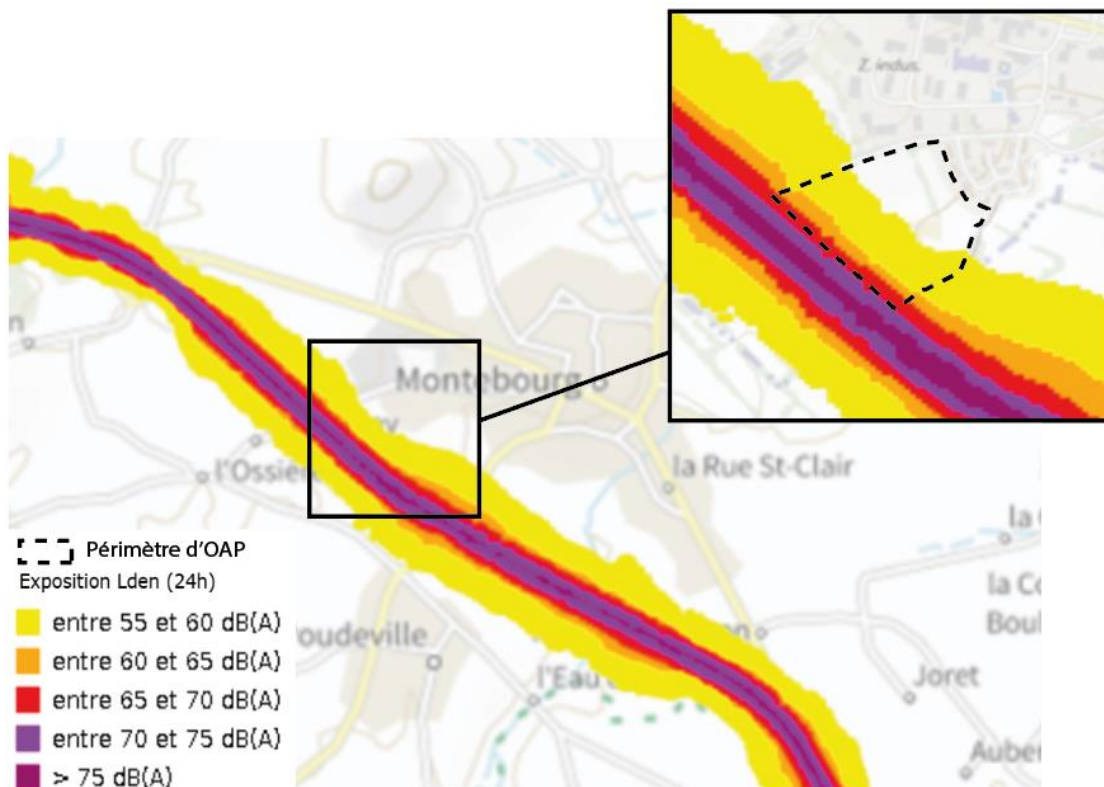


FIGURE 17 : CARTE ISOPHONIQUE DE JOUR AUX ABRIS DE LA RN13 – SOURCE : DDTM MANCHE, 2023

Selon l'échelle de bruit (source : PPBE Manche), le seuil d'apparition des premiers risques pour l'audition chez l'humain se situe aux alentours de 80 db(A). Le bruit dans l'environnement avec un niveau sonore moyen continu sur une période de 24 heures (LAeq 24h) à hauteur de 70dB(A) ne causera pas de déficit auditif (source : PPBE Manche p.14). Chez les travailleurs exposés au bruit, des effets physiologiques peuvent être observés à partir d'une exposition de longue durée au trafic automobile avec des valeurs LAeq 24h comprises entre 65 et 70 db(A) (source : PPBE Manche p.11). L'OMS recommande de réduire les niveaux sonores produits par le trafic routier à une moyenne sur 24 heures et pondérée par la gêne (Lden), à moins de 53 décibels. Etant donné la vocation économique et non résidentielle du projet, autrement dit qu'il n'y aura pas d'accueil d'une population dite sensible, un niveau sonore maximal d'environ 60 db(A) peut être considéré comme acceptable au sein de la future zone d'activité.



FIGURE 18 : ECHELLE DE BRUIT - SOURCE : PPBE MANCHE

Selon les données de la DDTM de la Manche, la limite sud-ouest du secteur d'étude qui longe la RN13 est concernée par des niveaux sonores atteignant 68 dB(A). Cette valeur isophonique mesurée ne concerne qu'une partie du secteur d'étude pour la zone la plus proche de l'axe.

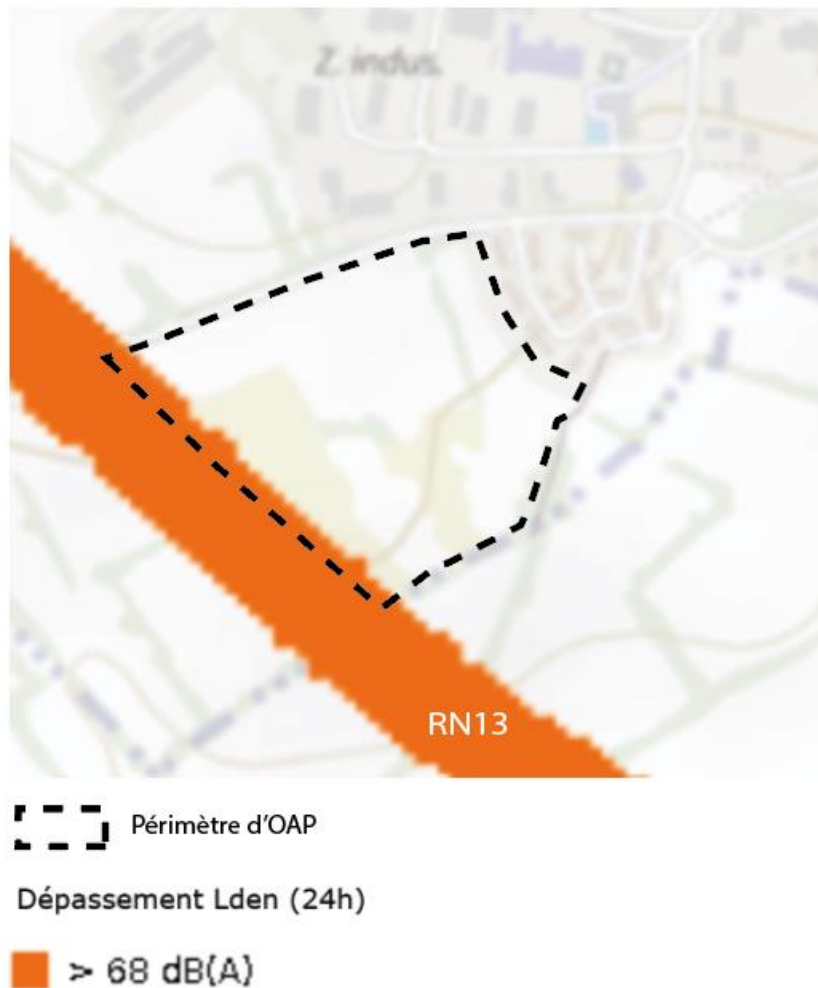


FIGURE 18 : CARTE STRATEGIQUE DU BRUIT - SOURCE : DDTM DE LA MANCHE

Face aux problématiques liées au bruit de la RN13, la mise en œuvre d'un merlon paysager, dont l'insertion serait adaptée au contexte, pourrait permettre de diminuer l'impact des nuisances sonores causées par la route nationale, sans pour autant imposer un recul de la limite d'urbanisation trop important.

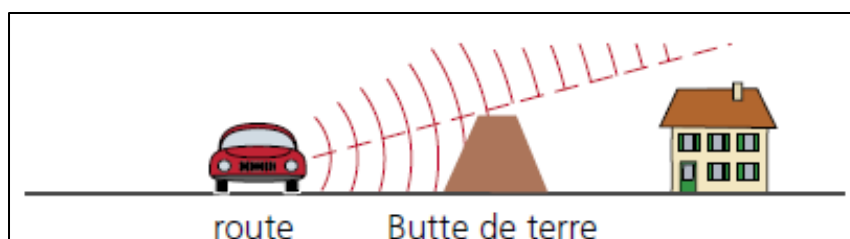


FIGURE 19 : PRINCIPES DE PROTECTION PHONIQUE FACE AUX INFRASTRUCTURES EMETTRICES DE NUISANCES SONORES - SOURCE : PLU ET BRUIT ; LA BOITE A OUTILS DE L'AMENAGEUR

Toutefois, des dispositions d'éloignement à l'axe de la voirie peuvent suffire à atténuer les niveaux d'émissions sonores jusqu'à des seuils jugés acceptables. L'éloignement à prévoir pour le récepteur est estimé en fonction des niveaux d'émissions de la source sonore. Pour une source linéaire, comme une route, il peut être estimé une diminution de 3 db(A) à chaque doublement de la distance source-récepteur.

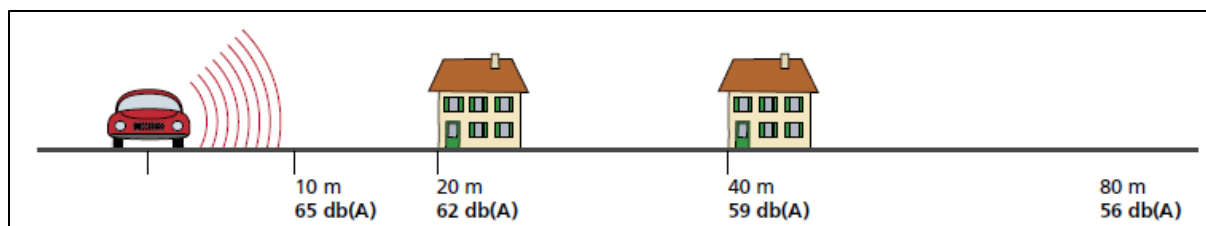


FIGURE 20 : PRINCIPES DE L'EFFET D'ELOIGNEMENT SUR L'IMPACT DES SOURCES SONORES - SOURCE : PLU ET BRUIT ; LA BOITE A OUTILS DE L'AMENAGEUR

Plus concrètement, au regard de la RN 13 et du projet d'OAP sur le secteur d'étude, si l'on se base sur l'éloignement seul du trait d'urbanisation afin de limiter les conséquences du bruit sur la future zone d'activité, un certain recul doit être calculé selon les émissions sonores. Dans le cas où 70 dB(A) ont été mesurés à 10 mètres de la voie et en application du principe d'atténuation pour une source linéaire, on obtient alors un niveau sonore estimé à **63 dB(A) à 50 mètres** de l'axe de la voie. Cette valeur se rapproche du seuil acceptable estimé à environ 60 dB(A). Tout en sachant que ce niveau sonore ne prend pas en compte les éléments de topographie, d'éventuels écrans acoustiques, de trafic ou encore de météo.

En ce qui concerne les constructions et les aménagements prévus au sein de la zone d'activité, on ajoutera qu'il conviendra de prêter une attention particulière à la localisation et à l'orientation des bâtiments.

### 1.5.2. La prise en compte des enjeux de sécurité

Les enjeux de sécurité sont à prendre en compte dans l'élaboration d'un projet d'aménagement en bordure de voie à grande circulation.

Les effets de vitesse sont à l'origine d'un potentiel danger de collision entre les véhicules depuis la RN 13 et les bâtiments et occupants de la zone d'activité en cas d'accident entraînant une sortie de route par exemple. Ces effets de vitesse peuvent être atténués par une distanciation minimale entre la route et la limite d'urbanisation du site. Il peut aussi être question d'implanter des glissières ou barrières de sécurité passives le long de l'axe, ou encore de renforcer l'alignement végétal existant. D'autres alternatives peuvent également être envisagées dans l'optique de lutter contre le risque de collision avec les futurs bâtiments, tout en jouant un rôle d'écran acoustique. C'est notamment le cas de la mise en place d'un talutage significatif par l'aménagement de merlons paysagers.

### 1.5.3. La prise en compte de la qualité paysagère, urbaine et architecturale

Dans le contexte d'implantation d'une zone d'activité ex-nihilo à l'interface d'un axe majeur de circulation, se pose la question de l'insertion du projet dans le paysage et depuis la route. Il s'agira de préserver et de valoriser la qualité paysagère du site et de ses abords, au caractère bocager. Afin d'insérer au mieux le projet dans l'environnement et depuis la route, il est préconisé de conserver et d'intensifier les franges végétales sur l'ensemble du contour du périmètre. Pour une cohérence paysagère, il est nécessaire de porter attention aux essences locales afin de raccorder la zone à son contexte. Cette frange verte permettra d'assurer une transition entre deux ensembles paysagers distincts par leurs formes et leurs fonctions, et de limiter l'impact visuel par un changement radical de paysage dans l'environnement lointain.

Si les franges de la future zone d'activité sont à travailler, il en est de même pour la qualité paysagère, urbaine et architecturale en son sein même. Il s'agira de travailler sur l'image du site par l'attention portée aux gabarits, matériaux et à l'architecture des bâtiments d'activité.

## 2. Programmation de l'OAP

### 2.1. Préconisations et principes d'aménagement

#### 2.1.1. Synthèse des enjeux et préconisations associées

| Thématique  | Enjeux  | Solutions, préconisations   |
|---|---|---|
| Bande d'inconstructibilité (loi Barnier)                    | Réduction du principe d'inconstructibilité initialement fixé à 75 mètres depuis l'axe de la voie d'une route classée à grande circulation   | Formulation de préconisations sous forme de procédures d'aménagements, permettant de limiter les impacts de la proximité de la route à grande circulation sur le projet d'extension de la zone d'activité   |
| Emissions sonores dues à la circulation routière de la RN13 | Protéger les bâtis, espaces et usagers de la zone d'activité, de cette exposition au bruit.   | Principe de recul de l'urbanisation de la zone d'activité selon l'ampleur acoustique de la source sonore (route) et son niveau d'atténuation par la distance ;<br>Stratégies d'implantation, d'orientation et types de matériaux (qualité acoustique) afin de se protéger davantage du bruit ;<br>Mise en place d'un principe de talutage adapté au paysage de type merlon paysager en guise d'atténuation acoustique.                                  |
| Effets de vitesse engendrés par la RN13                     | Protéger les bâtis, espaces et usagers de la zone d'activité, des potentiels dangers routiers causés par les effets de vitesse.   | Mise en place d'un rehaussement de talus ou d'un merlon en terre en guise de protection physique ;<br>Conservation et renforcement de la végétation le long de l'axe ;<br>Mise en place de glissières de sécurité le long de l'axe sur l'ensemble du linéaire.  |
| Insertion paysagère dans l'environnement proche et lointain | Faire en sorte d'optimiser l'insertion de la future zone d'activité dans le paysage environnant et depuis la route, en veillant à la qualité urbaine, architecturale et paysagère des aménagements. | Valorisation du caractère paysager ;<br>Conservation et implantation de franges végétales (haies, alignements d'arbres) sur le contour du périmètre pour les différents points de vue ;<br>Densifier et faire monter en hauteur la frange végétale entre la route et la zone d'activités ;<br>Conservation et renforcement du caractère bocager ;<br>Opter pour une architecture similaire et adaptée à l'environnement local (hauteurs, morphologies). |
| Qualité urbaine, architecturale et paysagère du site        | S'assurer d'une lisibilité urbaine et d'un cadre paysager agréable au sein de la zone d'activité  | Ne pas négliger la place des espaces verts ;<br>Favoriser les implantations végétales ponctuelles ;<br>Implanter les bâtiments selon une logique visuelle et de forme ;   |

|   |   |   |
|---|---|---|
|   |   | Soigner les façades des bâtiments ;<br>Etablir une cohérence architecturale (formes, hauteurs) entre les bâtiments de la zone d'activité.   |
| Mobilités douces  | Porter attention au principe de circulation piétonne et cycliste au sein et aux alentours de la zone d'activité   | Création d'un cheminement doux contournant la zone d'activité afin de relier le chemin communal au nord du périmètre avec le chemin agricole au sud du quartier résidentiel ;<br>Prévoir des cheminements continus (trottoirs, bandes cyclables) par marquage au sol ou séparation physique, dédiés aux mobilités douces au sein de la zone d'activité. |
| Emissions sonores dues aux bâtiments de la future zone d'activité | Protéger la population sensible du lotissement à proximité, des émissions sonores de la zone d'activité en projet | Création d'un espace tampon végétalisé entre la zone d'activité et la zone résidentielle ;<br>Stratégie d'implantation, d'orientation, de type de matériaux et d'activités des bâtis selon le positionnement avec le lotissement résidentiel.   |

## 2.1.2.Principes d'aménagement et de programmation de l'OAP

- **Programmation et structuration de la trame bâtie :**
  - La zone ouverte à l'urbanisation est destinée à l'accueil d'activités économiques.
  - Les entreprises s'implantant à proximité immédiate de la zone d'habitat ne devront pas générer de nuisances pour les riverains.
  
- **Insertion paysagère :**
  - Aucun bâtiment ne pourra être construit dans une bande de 50 mètres depuis l'axe de la route nationale 13 classée à grande circulation (enjeux sonores, paysagers, sécuritaire, etc.) ;
  - Les activités implantées en premier rang ne devront pas nuire à l'image de l'entrée de la commune ;
  - Les bâtiments désignés les moins bruyants seront localisés de préférence en lisière de la zone résidentielle existante afin de privilégier le confort de la population sensible résidant au sein de ce lotissement ;
  - L'orientation des bâtiments au sein de la nouvelle zone d'activités sera pensée selon leur exposition aux effets de la route (bruit, sécurité, etc.), et selon leurs propres émissions sonores potentiellement émises ;
  - Des franges vertes seront aménagées en guise de zones tampon entre le site d'activité et la route nationale 13, ainsi qu'entre le site d'activité et la zone résidentielle avoisinante, afin d'assurer une transition paysagère ;
  - Les bâtiments devront justifier d'une architecture de qualité et en adéquation avec les hauteurs, formes et typologies environnantes ;
  - Deux périmètres cumulant au total 0,67 hectares au sein du site, seront entièrement évités du fait de leur caractère de zones humides avérées (cf. schéma ci-après) ;
  - Il est demandé de conserver et de valoriser l'ancien moulin identifié en tant qu'objet patrimonial. Le moulin sera intégré au sein du projet.
  
- **Organisation des déplacements :**
  - L'accès routier se fera depuis la zone d'activités existante (cf. schéma d'aménagement ci-après) ;
  - Des cheminements piétons seront aménagés au niveau des contours du site, afin de créer une continuité et relier les différentes parties du site, notamment via le chemin actuel qui contourne le lotissement résidentiel tout en le reliant au chemin communal prolongeant la rue Tiphaigne de la Roche au nord du périmètre de l'OAP.

### 2.1.3. Schéma de principe de l'OAP



- Périmètre d'OAP
- Espace dédié à l'implantation d'activités économiques
- Zone humide avérée inconstructible
- Ancien moulin à conserver et valoriser
- Principe d'accès depuis la ZAE existante (à créer)
- Principe de circulations piétonne à créer/ prolonger
- Axe de la voie de circulation RN 13
- Principe de retrait d'urbanisation par rapport à la RN (loi Barnier)
- Frange verte en guise d'espace tampon
- Haie ou alignement végétal à conserver ou à créer