

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

PLUi

1F. ÉTUDES AU TITRE DE L'ARTICLE L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME

pièce n° **1** **2** **3** **4** **5**
ABC
DEF

**DOCUMENT DE TRAVAIL -
VERSION POUR ARRET -
MAI 2025**

**COMMUNAUTE DE COMMUNES
TERROIR DE CAUX**

Sommaire

1.	Contexte réglementaire	5
1.1.	Rappel du Code de l'urbanisme : la constructibilité le long des grands axes routiers	5
2.	OAP les Vikings – Beautot - Varneville	6
2.1.	Présentation	6
2.2.	Prise en compte des nuisances.....	8
2.3.	Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère ..	8
2.4.	Conclusion.....	9
3.	OAP Route de Paris – Torcy-le-Grand.....	11
3.1.	Présentation	11
3.2.	Prise en compte des nuisances.....	13
3.3.	Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère .	13
3.4.	Conclusion.....	14
4.	OAP Route de Paris – La Chapelle-du-Bourgay	16
4.1.	Présentation	16
4.2.	Prise en compte des nuisances.....	17
4.3.	Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère .	17
4.4.	Conclusion.....	18

1. Contexte réglementaire

1.1. Rappel du Code de l'urbanisme : la constructibilité le long des grands axes routiers

Article L 111-6 : « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L 141-19. »

Article L 111-7 : « 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.

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. »

2. OAP les Vikings – Beautot - Varneville

2.1. Présentation

Situation et contexte urbain

Le site de l'OAP est situé le long de l'autoroute A29, entre deux communes (Beautot au sud et Varneville-Bretteville au nord). L'autoroute borde le site sur sa frange sud. L'environnement autour du site de projet est à usage mixte avec des bâtiments résidentiels au nord-est et la zone d'activités économiques existante à l'ouest du site.

Le site est concerné par la règle de recul de 100m par rapport à l'axe de l'autoroute A29 qui la borde.

Contexte paysager, topographique et environnemental

Des entreprises sont implantées à proximité immédiate de la zone de projet, à l'ouest du site. Par ailleurs, une zone résidentielle est située à environ 150 mètres de la future zone d'activité, de l'autre côté de la route départementale D2, au nord du site. La zone concernée par l'OAP est principalement constituée d'espaces agricoles, ajoutant une dimension rurale au cadre du projet.

Le site se caractérise par une topographie globalement plane, sans relief prononcé. Cependant, il est traversé par un axe de ruissellement, une particularité qui devra être prise en compte pour anticiper les risques d'érosion ou d'accumulation d'eau et adapter les aménagements en conséquence.

Enfin, du fait de la proximité avec des habitations isolées, le projet est susceptible d'entraîner un impact visuel notable. Il est donc essentiel de prévoir un aménagement de qualité paysagère et architecturale, afin d'assurer une bonne intégration visuelle dans l'environnement immédiat et de minimiser les nuisances pour les riverains. Un tel aménagement permettra de garantir un équilibre harmonieux entre la future zone d'activité et les espaces environnants.



Vue des entreprises depuis l'intérieur du site d'OAP (Geostudio)



Vue du site depuis la rue les Vikings (Geostudio)



2.2. Prise en compte des nuisances

Nuisances sonores

Le site est concerné par un périmètre de classement sonore, lié à la présence de l'autoroute A29. D'après l'arrêté préfectoral du 27 mai 2016 portant classement sonore des infrastructures terrestres, l'A29 est identifiée en catégorie 3, ce qui signifie qu'elle est affectée sur un périmètre de 100 m de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée. Cet arrêté implique que les bâtiments à construire dans les secteurs affectés doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs, conformément aux arrêtés du 30 mai 1996 susvisés.

Un aménagement paysager sera prévu sur toute la partie du terrain longeant l'autoroute A29. Cet aménagement devra permettre d'atténuer les nuisances sonores sur le site. Pour ce faire, une haie sera créée sur la frange sud du site, à partir d'essences locales. De plus, les futures constructions devront s'implanter de façon à créer un espace entre la limite sud du site et elles-mêmes.

Sécurité

L'A29 est une route fréquentée, située dans l'axe Le Havre - Amiens, elle est limitée à 110km/h aux abords du site projet. Aucun accès au site par l'A29 n'est envisageable. L'opération s'inscrira dans le système viaire environnant de manière que la gestion des flux soit la plus optimisée possible. L'accès principal au site se fera donc par la rue des Vikings.



Tronçon routier limité à 110 km/h en direction d'Yvetot. Le site d'OAP est sur la droite.

2.3. Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère

Le site est très visible depuis la route, il convient donc d'assurer son intégration paysagère depuis l'axe routier pour obtenir une entrée de ville qualitative.

Les constructions devront s'intégrer harmonieusement dans le paysage de la commune, afin de limiter l'impact de l'aménagement dans le paysage situé en entrée de ville. Ces constructions, comme énoncé précédemment, devront disposer d'un isolement acoustique.

Un aménagement paysager sera créé tout autour du site. Les haies créées seront diversifiées et composées d'essences locales. De nouveaux talus seront plantés en périphérie de la zone, notamment au nord et à l'est, à l'interface avec l'espace agricole. Ils seront plantés d'arbres d'essences locales en haut-jet. L'alignement d'arbres à l'ouest sera à préserver et pourra être renforcé.

Aucune construction nouvelle ne sera située aux abords immédiats de l'A29, l'espace au sud du secteur longé par l'A29 sera réservé à la préservation d'espaces naturels et laissé en espace de jardin.

Une coulée verte sera conservée au niveau du nouvel accès principal de la zone, sur l'axe de ruissellement. Cet espace sera engazonné et planté d'arbres d'essences locales. Une gestion « douce » des eaux pluviales sera privilégiée.

2.4. Conclusion

Les diverses propositions d'aménagement pour le site d'OAP en particulier dans les environs de l'autoroute A29, visent à atténuer les multiples nuisances associées à cette infrastructure. Ces aménagements sont conçus pour réduire les nuisances sonores et améliorer la sécurité de la zone. De plus, ils favoriseront la qualité architecturale et urbaine des futurs aménagements et constructions, afin de garantir leur insertion paysagère. En conséquence, ces efforts permettront de diminuer la bande d'inconstructibilité de 100 mètres qui est actuellement appliquée de part et d'autre de l'autoroute, ouvrant ainsi de nouvelles possibilités pour le développement de la zone.



3.OAP Route de Paris – Torcy-le-Grand

3.1.Présentation

Situation et contexte urbain

Le site de l'OAP est situé le long de la route départementale D915, dans la partie nord de Torcy-le-Grand. La route borde le site sur sa frange nord. L'environnement autour du site de projet est à usage mixte avec des bâtiments résidentiels et des terres agricoles à proximité.

Le site est concerné par la règle de recul de 75m par rapport à la route départementale D915 qui la borde.

Contexte paysager, topographique et environnemental

Des bâtiments résidentiels se situent à environ 100m de l'autre côté de la route départementale D915. Une zone résidentielle se trouve à 220m au sud-ouest du site de l'OAP. La zone concernée par le projet comprend principalement des espaces densément végétalisés. Des bâtiments sont présents sur le site mais ne représentent aucun intérêt architectural. Le site est bordé sur sa frange ouest par la Varenne.

Le site présente une topographie généralement plane, sans relief prononcé.

Le projet aura un impact visuel non négligeable du fait de sa proximité avec des habitations. Il convient de proposer un aménagement assurant une qualité paysagère et architecturale de l'ensemble.



Vue du site depuis la route départementale D915 (Geostudio)



Vue du site depuis la route départementale D915 (Geostudio)



3.2. Prise en compte des nuisances

Nuisances sonores

Le site est concerné par un périmètre de classement sonore, lié à la présence de la route départementale D915. D'après l'arrêté préfectoral du 27 mai 2016 portant classement sonore des infrastructures terrestres, la RD915 est identifiée en catégorie 3, ce qui signifie qu'elle est affectée sur un périmètre de 100 m de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée. Cet arrêté implique que les bâtiments à construire dans les secteurs affectés doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs, conformément aux arrêtés du 30 mai 1996 susvisés.

Un aménagement paysager sera prévu sur toute la partie du terrain longeant la route départementale D915. Cet aménagement devra permettre d'atténuer les nuisances sonores sur le site. Un traitement végétal sur les franges nord, sud et ouest du site est attendu. Les haies qui intégreront une diversité d'essences locales et pourront multiplier les strates (végétations basses, arbustives, arbres de haut jet, ...).

Sécurité

La RD 915 est une route très fréquentée, située dans l'axe Dieppe - Gisors, elle est limitée à 70km/h aux abords du site projet. Aucun accès au site par la RD 915 n'est envisageable. L'opération s'inscrira dans le système viaire environnant de manière que la gestion des flux soit la plus optimisée possible. L'accès principal au site se fera donc par le chemin à l'est de celui-ci.



Tronçon routier limité à 70 km/h en direction de Dieppe. Le site d'OAP est sur la gauche.

3.3. Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère

Le site se situe en entrée de ville. Le terrain est très visible depuis la route, il convient donc d'assurer son intégration paysagère depuis l'axe routier pour obtenir une entrée de ville qualitative.

Les constructions devront être en cohérence avec le style architectural de la commune, afin de limiter l'impact de l'aménagement dans le paysage situé en entrée de ville. Ces constructions, comme énoncé précédemment, devront disposer d'un isolement acoustique.

Un aménagement paysager sera créé tout autour du site. Les haies seront diversifiées et composées d'essences locales et diversifiées. Aucune construction nouvelle ne sera située aux abords immédiats de la RD 915, l'espace au nord du secteur longé par la RD 915 sera réservé à la préservation d'espaces naturels.

Aucune construction ne sera autorisée à moins de 10m du haut de la berge de la Varenne, afin de préserver la ripisylve en évitant le rapprochement des constructions.

3.4. Conclusion

Les diverses propositions d'aménagement pour le site d'OAP, en particulier dans les environs de la route départementale 915, visent à atténuer les multiples nuisances associées à cette infrastructure. Ces aménagements sont conçus pour réduire les nuisances sonores et améliorer la sécurité de la zone, notamment avec le recul des nouvelles constructions par rapport à la RD915. De plus, ils prennent en compte la qualité architecturale, urbaine et paysagère avec la plantation de haies sur les franges du site, afin de créer un environnement plus harmonieux et esthétique. En conséquence, ces efforts permettront de réduire significativement la bande d'inconstructibilité de 75 mètres qui est actuellement appliquée de part et d'autre de la route, pour la ramener à une distance de 25 mètres, ouvrant ainsi de nouvelles possibilités pour le développement de la zone.



4. OAP Route de Paris – La Chapelle-du-Bourgay

4.1. Présentation

Situation et contexte urbain

Le site de projet est situé le long de la route départementale D915, dans la partie nord-est de la Chapelle-du-Bourgay. La départementale borde le site sur sa frange ouest. L'environnement autour du site de projet est à usage mixte, avec des bâtiments résidentiels et des terres agricoles à proximité.

Le site est concerné par la règle de recul de 75m par rapport à la route départementale D915 qui la borde.

Contexte paysager, topographique et environnemental

Des bâtiments résidentiels se situent à environ 100m de l'autre côté de la route départementale D915. Une zone résidentielle se trouve à 30m à l'ouest du site de l'OAP. La zone concernée par le projet comprend principalement des espaces agricoles.

Le site présente une topographie généralement plane, sans relief prononcé. Le site est concerné par la présence d'une cavité souterraine et d'un périmètre de sécurité qui s'applique sur la majeure partie du site.

Le projet aura un impact visuel non négligeable du fait de sa proximité avec des habitations. Il convient de proposer un aménagement assurant une qualité paysagère et architecturale de l'ensemble.



*Vue sur la partie est du site depuis la rue des Prairies
(Geostudio)*

*Vue de la partie ouest du site depuis la rue des Prairies
(Geostudio)*

4.2. Prise en compte des nuisances

Nuisances sonores

Le site est concerné par un périmètre de classement sonore, lié à la présence de la route départementale D915. D'après l'arrêté préfectoral du 27 mai 2016 portant classement sonore des infrastructures terrestres, la RD 915 est identifiée en catégorie 3, ce qui signifie qu'elle est affectée sur un périmètre de 100 m de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée. Cet arrêté implique que les bâtiments à construire dans les secteurs affectés doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs, conformément aux arrêtés du 30 mai 1996 susvisés.

Un aménagement paysager sera prévu sur toute la partie du terrain longeant la route départementale D915. Cet aménagement devra permettre d'atténuer les nuisances sonores sur le site. Un traitement végétal sur les franges nord, sud, ouest et est du site est attendu. Les haies qui intégreront une diversité d'essences locales et pourront multiplier les strates (végétations basses, arbustives, arbres de haut jet, ...).

Sécurité

La RD 915 est une route très fréquentée, située dans l'axe Dieppe - Gisors, elle est limitée à 50km/h puis à 70km/h aux abords du site projet. Aucun accès au site par la RD915 n'est envisageable. L'opération s'inscrit dans le système viaire environnant de manière que la gestion des flux soit la plus optimisée possible. L'accès principal au site se fera donc par la rue des Prairies au sud de celui-ci.



Tronçon routier limité à 50 km/h en direction de Dieppe. Le site d'OAP est sur la droite.

4.3. Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère

Le site se situe en entrée de ville. Le terrain est très visible depuis la route, il convient donc d'assurer son intégration paysagère depuis l'axe routier pour obtenir une entrée de ville qualitative.

Les constructions devront être en cohérence avec le style architectural de la commune, afin de limiter l'impact de l'aménagement dans le paysage situé en entrée de ville. Ces constructions, comme énoncé précédemment, devront disposer d'un isolement acoustique.

Il est attendu un traitement qualitatif des franges du site au nord, sud et est. Un talus à l'ouest devra être créé et une zone tampon végétalisée devra être maintenue le long du talus pour éloigner les constructions de la RD 915. Les haies créées intégreront une diversité d'essences locales et pourront multiplier les strates (végétations basses, arbustives, arbres de haut jet, ...).

Une partie de la zone concernée par le risque d'effondrement de cavités souterraines pourra être occupée par des espaces non bâtis, mais la levée du risque est nécessaire sur l'autre partie pour permettre l'aménagement du site.

4.4. Conclusion

Les diverses propositions d'aménagement en particulier dans les environs de la route départementale D915, visent à atténuer les multiples nuisances associées à cette infrastructure. Ces aménagements sont conçus pour réduire les nuisances sonores et améliorer la sécurité de la zone. De plus, ils prennent en compte la qualité architecturale, urbaine et paysagère, afin de créer un environnement harmonieux et esthétique. En conséquence, ces efforts permettront de réduire significativement la bande d'inconstructibilité de 75 mètres qui est actuellement appliquée de part et d'autre de la route, pour la ramener à une distance de 25 mètres, ouvrant ainsi de nouvelles possibilités pour le développement de la zone.



