

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

**VERSION POUR APPROBATION -
MARS 2026**

**COMMUNAUTE DE COMMUNES
TERROIR DE CAUX**

 géostudio

 AD
le service communautaire
de votre territoire

 gama
NOVASCOPIA

 capla
ARCHITECTURE

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.....	18
4.3.	Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère	18
4.4.	Conclusion.....	19

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. Conformément à l'arrêté préfectoral du 27 mai 2016 portant classement sonore des infrastructures terrestres, l'A29 est classée en catégorie 3, impliquant un périmètre de 100 mètres de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée. Les constructions situées dans ce secteur devront ainsi respecter les exigences réglementaires en matière d'isolement acoustique.

Par ailleurs, les parcelles ZB33 et ZB39 situées au sud sont entièrement plantées et constituent déjà un écran végétal efficace, contribuant à la limitation des nuisances sonores générées par l'infrastructure autoroutière. De plus, le site de l'OAP se situe en surplomb de l'autoroute, ce qui permet de réduire davantage l'impact acoustique lié à sa proximité. L'ensemble de ces caractéristiques participe à une atténuation naturelle des nuisances sonores et renforce la qualité du cadre de vie futur du secteur.

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'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 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 relativement peu visible depuis la route, notamment grâce aux parcelles ZB33 et ZB39, entièrement arborées, qui assurent un écran végétal naturel. Cette végétation existante contribue à rendre la zone naturellement discrète et à limiter l'impact visuel des futures constructions. De plus, le terrain étant en surplomb par rapport à l'autoroute, cette configuration joue un rôle majeur dans la réduction de l'impact visuel de la future zone d'activité.

Les constructions devront s'intégrer harmonieusement dans le paysage de la commune, afin de préserver la qualité paysagère du secteur. Un aménagement paysager sera créé autour du site, avec des haies diversifiées composées d'essences locales et de nouveaux talus plantés en périphérie, notamment au nord et à l'est, à l'interface avec l'espace agricole. Ces talus seront plantés d'arbres d'essences locales en haut-jet, et l'alignement d'arbres existant à l'ouest sera préservé et pourra être renforcé.

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

Ainsi, ces aménagements, combinant la valorisation des parcelles ZB33 et ZB39 et les interventions paysagères sur les pourtours du site, contribuent à réduire les nuisances sonores et à renforcer la sécurité. Ils permettent également de garantir une qualité architecturale et urbaine harmonieuse pour les futures constructions, favorisant leur intégration paysagère. Grâce à ces dispositifs, la contrainte de la bande d'inconstructibilité de 100 mètres le long de l'autoroute pourra être atténuée, ouvrant de nouvelles perspectives 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 75 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 75 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'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 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.



5.OAP Station-service – Varneville-Bretteville

5.1.Présentation

Situation et contexte urbain

Le site de projet est situé sur la commune de Varneville-Bretteville, entre l'autoroute A151 à l'ouest et la route départementale RD927 à l'est. Il est ainsi encadré par ces deux infrastructures majeures. L'environnement immédiat présente des usages mixtes : une station-service est implantée au nord, la zone d'activités des Vikings se situe à l'est, et des terres agricoles se trouvent à proximité. Le site bénéficie d'une localisation stratégique, à proximité de l'échangeur entre l'A29 et l'A151, renforçant son attractivité et son accessibilité.

Il est par ailleurs soumis à des règles de recul, avec une distance minimale de 75 mètres par rapport à la route départementale D915 qui le borde, et de 100 mètres par rapport à l'autoroute.

Le projet d'ouverture à l'urbanisation de ce terrain s'inscrit dans une logique d'extension et de consolidation d'un équipement existant, en l'occurrence la station-service implantée au nord du site, dont le développement apparaît aujourd'hui nécessaire pour répondre à l'évolution des besoins des usagers.

L'implantation et l'extension d'une station-service à proximité immédiate d'axes routiers à fort trafic présentent une cohérence fonctionnelle et territoriale évidente. Ce type d'équipement est en effet directement destiné aux flux de circulation et aux mobilités interurbaines, et trouve naturellement sa place au contact des infrastructures structurantes que constituent l'autoroute A151 et la route départementale RD927.

La localisation du projet permet ainsi d'optimiser l'accessibilité pour les usagers, de limiter les détours et les reports de circulation vers le réseau secondaire, et de renforcer la sécurité et la lisibilité des accès. Elle contribue également à rationaliser l'implantation des équipements liés à la mobilité dans des secteurs déjà dédiés aux fonctions de transport et d'activités, évitant ainsi leur dispersion dans des espaces à dominante résidentielle ou agricole.

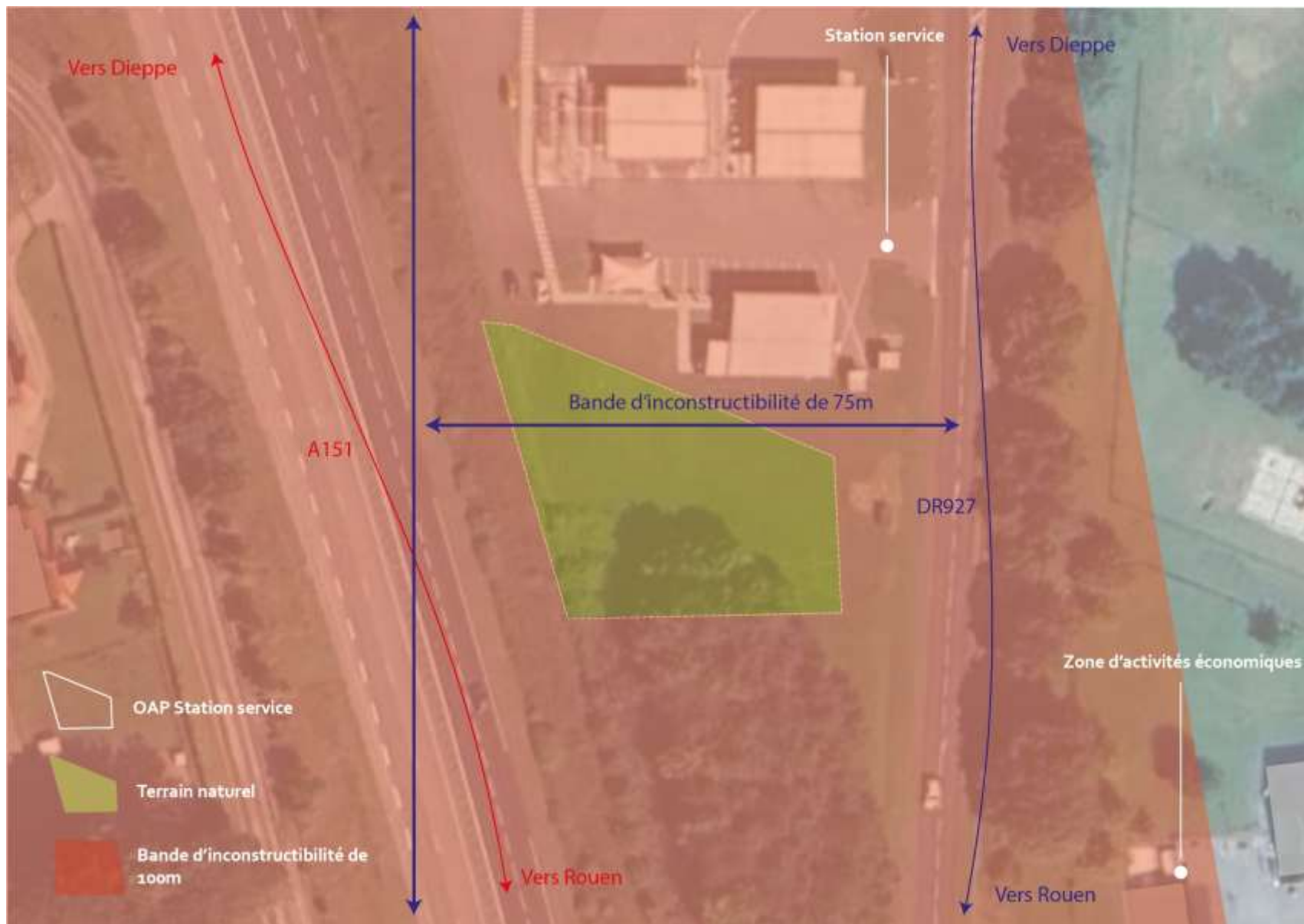
Contexte paysager, topographique et environnemental

Une station-service est implantée à proximité immédiate du site, sur sa frange nord, tandis que la zone d'activités des Vikings se situe au sud-est, à une distance d'environ dix mètres. Ces équipements participent au caractère urbanisé et fonctionnel de l'environnement proche.

Le site se présente actuellement sous la forme d'un terrain naturel enherbé, ponctué d'arbres plantés au début des années 2000. Ces plantations, d'origine anthropique, ne présentent pas d'enjeu écologique particulier ni d'intérêt notable en matière de biodiversité. Aucun milieu naturel remarquable ni corridor écologique identifié n'est présent sur l'emprise du projet.

D'un point de vue topographique, le terrain est globalement plat. Il se situe en léger surplomb par rapport à l'autoroute A151, en raison de la présence d'un talus, et s'inscrit au même niveau que la route départementale RD927. Cette configuration limite les effets de covisibilité avec les infrastructures routières et contribue à une intégration paysagère relativement discrète du site.

L'environnement paysager du secteur est marqué par la présence d'infrastructures de transport, d'équipements commerciaux et de zones d'activités, traduisant un paysage fortement anthropisé. Le site s'inscrit ainsi dans un contexte déjà urbanisé, ne présentant pas de sensibilité paysagère ou environnementale majeure.



5.2. Prise en compte des nuisances

Nuisances sonores

Le site est concerné par un périmètre de classement sonore en raison de la proximité de la route départementale RD927 et de l'autoroute A151. Conformément à l'arrêté préfectoral du 27 mai 2016 relatif au classement sonore des infrastructures terrestres, ces axes génèrent des secteurs affectés par le bruit s'étendant respectivement à 75 mètres et 100 mètres de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée. En application de cet arrêté, les constructions implantées au sein de ces périmètres devront respecter des prescriptions spécifiques en matière d'isolement acoustique, conformément aux dispositions prévues par les arrêtés du 30 mai 1996, afin de garantir une protection suffisante contre les nuisances sonores extérieures.

Afin de limiter l'impact acoustique des infrastructures sur le site, un aménagement paysager sera mis en œuvre le long de la RD927 et de l'A151. Celui-ci visera à constituer un écran végétal continu permettant d'atténuer la propagation du bruit. Un traitement paysager renforcé est notamment prévu sur la frange sud du site, reposant sur la mise en place de haies composées d'essences locales diversifiées et structurées en plusieurs strates (végétation basse, arbustive et arbres de haut jet).

Par ailleurs, bien que les arbres actuellement présents sur le site ne présentent pas d'enjeu écologique majeur, leur conservation partielle pourra être envisagée afin de contribuer à la formation d'un écran acoustique naturel. La configuration topographique du terrain, situé en léger surplomb par rapport à l'autoroute A151, participe également à la réduction des nuisances sonores perçues.

Enfin, les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) prévoient le maintien d'une bande naturelle sur les franges ouest, est et sud du site. Cette disposition permet d'instaurer un recul des futures constructions vis-à-vis des infrastructures routières, renforçant ainsi les dispositifs de protection acoustique et paysagère.

Sécurité

Pour des raisons de sécurité et afin de limiter les points de conflictualité avec le trafic de la route départementale RD927, l'accès au site sera exclusivement assuré depuis la station-service existante, située au nord du terrain. Cette configuration permet de concentrer les flux de circulation sur un point d'entrée unique, déjà adapté à la desserte de véhicules, et d'éviter la création d'entrées et sorties supplémentaires sur un axe routier à fort trafic.

Cette solution contribue également à sécuriser les usagers en réduisant les risques d'accidents liés aux manœuvres d'entrée et de sortie sur la RD927, tout en favorisant une organisation cohérente des circulations internes au site.



Accès sur le site depuis l'entrée de la station-service
(source : google maps)

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

La conception paysagère et architecturale du projet permettra d'intégrer harmonieusement les futures constructions dans leur environnement. Un aménagement végétal continu sera mis en œuvre le long des franges du site, combinant haies d'essences locales et multi-strates (végétation basse, arbustive et arbres de haut jet), afin de créer une transition douce entre les infrastructures existantes et le nouveau développement.

La conservation partielle des arbres existants, même s'ils ne présentent pas de valeur écologique significative, permettra de préserver des repères paysagers et de renforcer l'identité visuelle du site. La légère surélévation du terrain par rapport à l'autoroute A151 contribue également à structurer le site de manière harmonieuse et limite sa visibilité depuis l'axe autoroutier, favorisant ainsi l'intégration discrète des futures constructions et installations.

Par ailleurs, l'OAP prévoit le maintien d'une bande naturelle le long des franges ouest, est et sud du site. Cette mesure assure un recul suffisant des constructions vis-à-vis des axes routiers et contribue à un aménagement qui valorise la qualité paysagère, renforce la lisibilité urbaine et garantit une insertion harmonieuse du projet dans son environnement.

5.4. Conclusion

Les différents aménagements envisagés, notamment le long de la route départementale RD927 et de l'autoroute A151, ont pour objectif d'atténuer les impacts liés à ces infrastructures. Ils sont conçus pour réduire les nuisances sonores, renforcer la sécurité et, simultanément, valoriser la qualité architecturale, urbaine et paysagère, afin de créer un environnement harmonieux et cohérent.

Grâce à ces mesures, il devient possible de réduire significativement les bandes d'inconstructibilité actuellement en vigueur : la distance minimale par rapport à la RD927 passe de 75 mètres à 15 mètres, tandis que celle liée à l'autoroute A151 est ramenée de 100 mètres à 25 mètres. Ces ajustements ouvrent de nouvelles opportunités pour le développement et l'extension de la zone, tout en garantissant une intégration respectueuse du site dans son environnement.





 **géostudio**
URBANISME & CARTOGRAPHIE