PLUi-H
Beauce Loirétaine

Communauté de communes de la Beauce Loirétaine

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

1.3 Études L.111-6 à L.111-8 du Code de l'urbanisme

C.C.B.L
Communauté de communes de la Beauce Loirétaine

PLUi-H approuvé par délibération du Conseil Communautaire en date du 25 mars 2021

Espace Ville

A. Introduction et rappel du Code de l'urbanisme	P 3
B. Analyse des sites d'étude	P 6
Artenay (1AUae2)	P 7
Artenay (1AUb0)	P 32
Chevilly	P 40
Saint-Péravy-la-Colombe	P 49
Tournoisis	P 58
Le hameau des Barres (Boulay-les-Barres)	P 58

A. Introduction et rappel du Code de l'urbanisme

Présentation du contexte

L'autoroute A10, A19, les routes départementales RD 836, RD 955, RD 2020, RD 2154, RD 2157 sont classées comme voies à grande circulation sur l'ensemble de leur linéaire.

En application du Code de l'Urbanisme, au titre de l'article L.111-6, une bande d'inconstructibilité s'applique de part et d'autre de l'axe de la voie sur une profondeur de 100 m pour les autoroutes et 75 m pour les routes départementales identifiées en dehors des secteurs déjà urbanisés.

Cette étude vise à justifier les règles d'implantation des constructions différentes de celles prévues par l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme au regard des critères définis dans l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme, aux abords de ces grands axes de circulation.

La bande d'inconstructibilité n'impacte pas les exploitations et terrains agricoles et les constructions existantes. En revanche, elle concerne 6 sites qui seront urbanisés dans le cadre de l'élaboration du PLUi-H.

Les communes concernées par l'étude entrée de ville L111-8 du Code de l'urbanisme sont les suivantes :

- Artenay (RD 2020 et RD 954)
- Chevilly (RD 2020)
- Tournoisis (RD 955)
- Saint-Péravy-la-Colombe (RD 955)
- Boulay-les-Barres (RD 836)

Des règles différentes de l'article L.111-6 sont précisées dans l'étude.

En dehors des secteurs faisant l'objet de la présente étude L 111-8, la bande d'inconstructiblité est maintenue.

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.

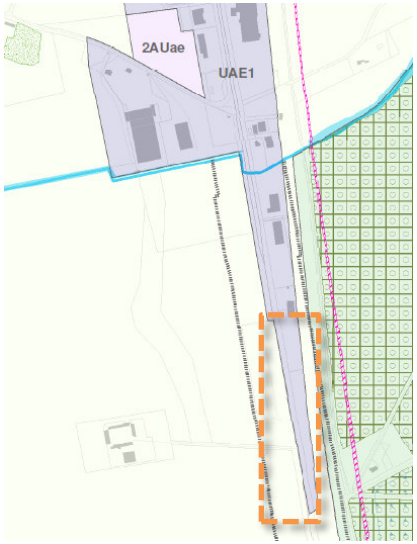
A. Introduction et rappel du Code de l'urbanisme

Présentation du contexte

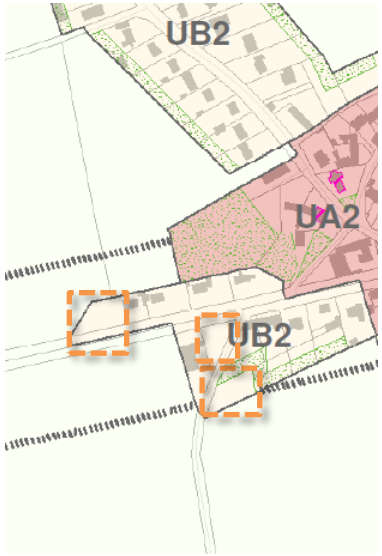
Concernant les communes de Cercottes et Bucy-Saint-Liphard, les secteurs en entrée de ville ne nécessitent pas d'étude spécifique car ils rentrent *a minima* dans un des 2 cas de figure suivants :

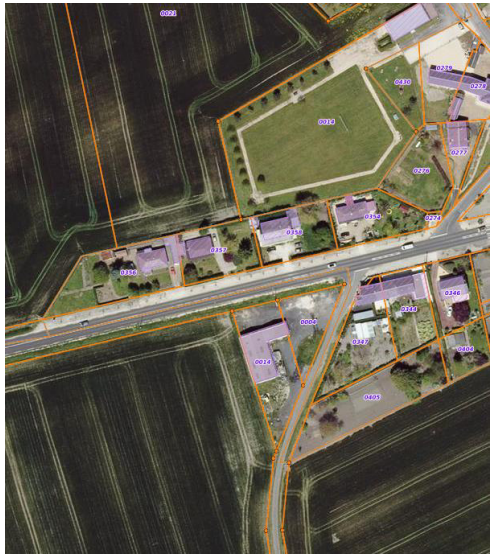
- Prise en compte de l'existant ;
- Secteur urbain sans autorisation ne pouvant accueillir de nouvelles constructions compte tenu de ses caractéristiques.

Cercottes (UAE1) : secteur urbain ne pouvant accueillir de nouvelles constructions compte tenu de ses caractéristiques



Bucy-Saint-Liphard (UB2) : prise en compte de l'existant (permis de construire délivrés). 2 maisons individuelles en cours de construction.



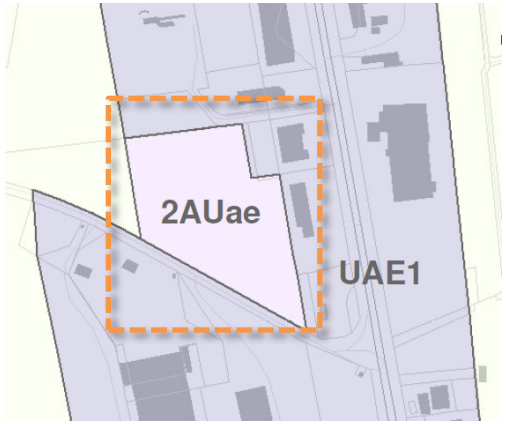


Présentation du contexte

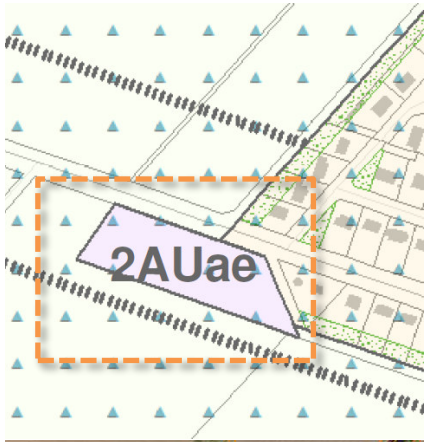
Certaines zones 2AU, actuellement fermées à l'urbanisation, sont impactées par la bande d'inconstructibilité. Les projets des zones 2AU concernées ne pourront se faire que dans le cadre d'une évolution ultérieure du PLUi-H. La bande d'inconstructibilité est maintenue.

Les secteurs concernés sont les suivants :

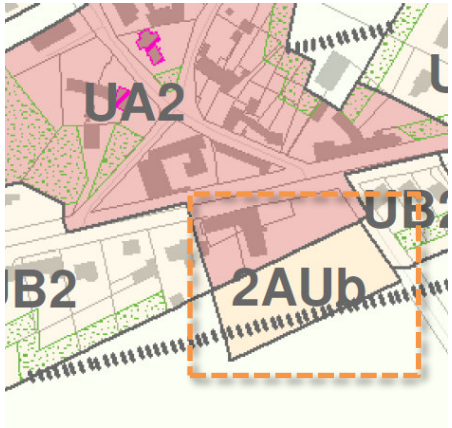
Cercottes (2AUau)

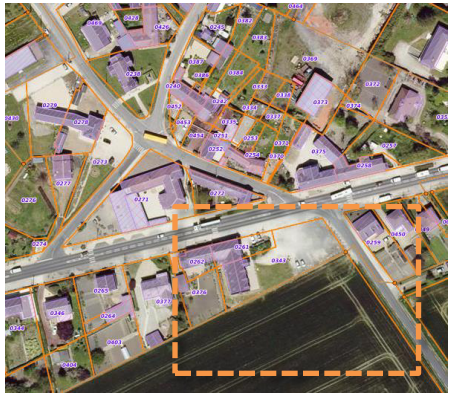


Saint-Péravy-la-Colombe (2AUae)



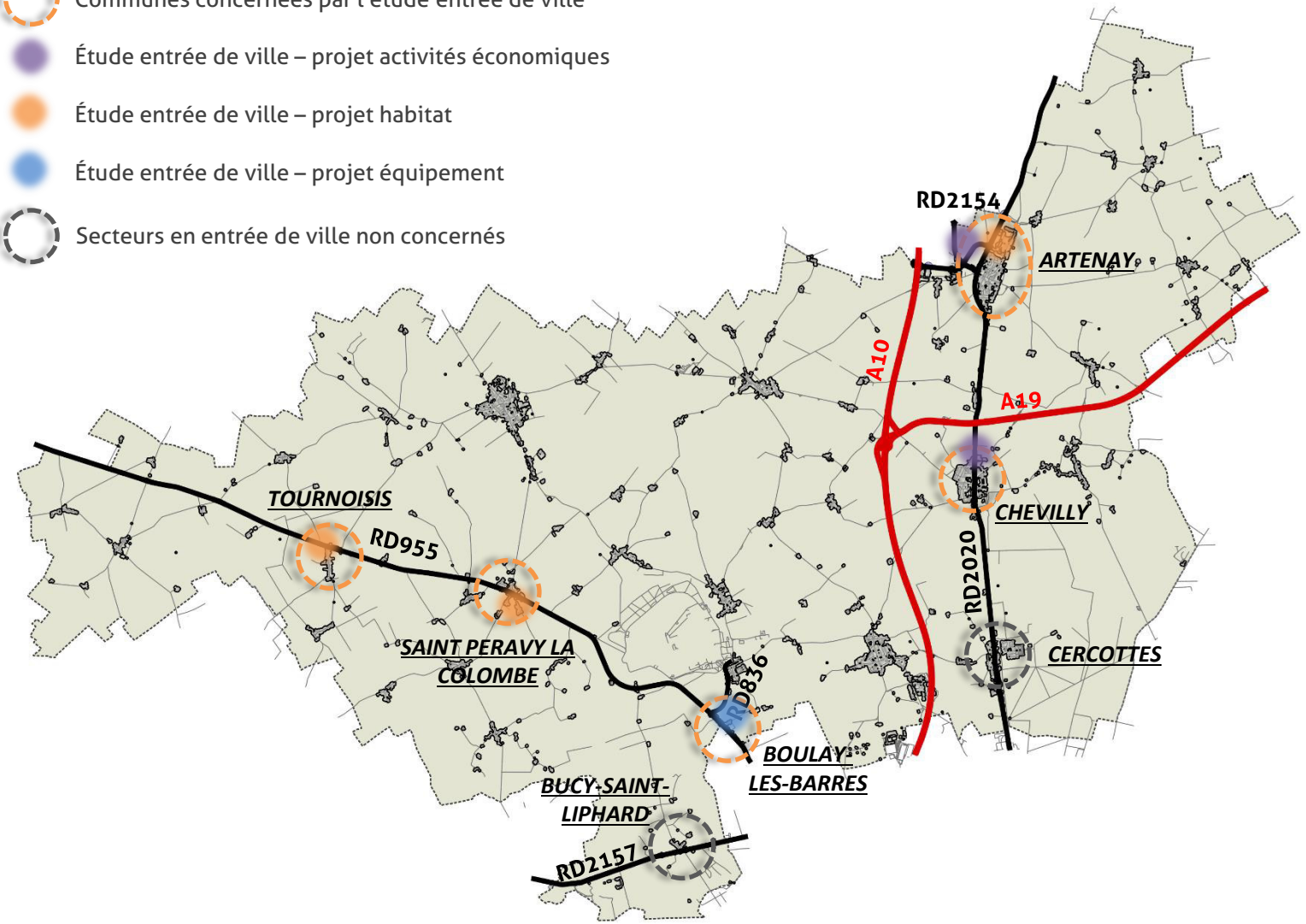
Bucy-Saint-Liphard (2AUb)





Localisation des entrées de ville concernées

- Autoroute : bande d'inconstructibilité de 100 m
- Départementale : bande d'inconstructibilité de 75 m
- Communes concernées par l'étude entrée de ville
- Étude entrée de ville – projet activités économiques
- Étude entrée de ville – projet habitat
- Étude entrée de ville – projet équipement
- Secteurs en entrée de ville non concernés



Localisation

ARTENAY

La commune d'Artenay est localisée le long de la RD2020, à environ 15 km de la métropole d'Orléans.

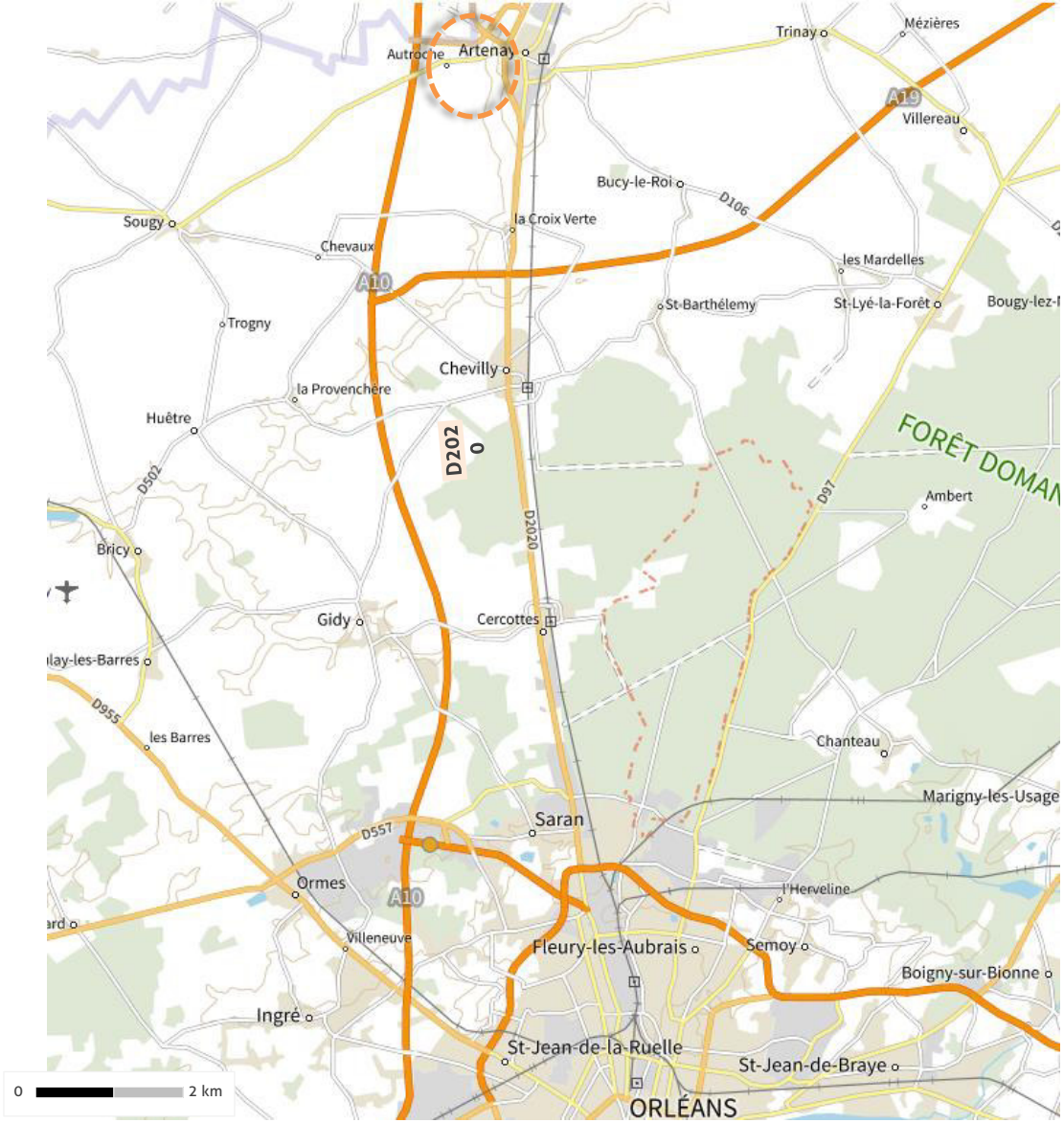
Le territoire est marqué par un très faible relief, dans la plaine agricole de la Beauce. Ce paysage fuyant propose un grand degré d'artificialisation : très grande parcelle, monoculture, géométrie des axes et des éléments.

La RD 2020 est une route de première importance, à l'échelle de la Communauté de Communes pour laquelle elle constitue un axe structurant. Comme axe le plus fréquenté (hormis les autoroutes), son paysage urbain conditionne grandement la vision du territoire que vont avoir une grande partie des visiteurs.

L'entrée de ville desservie par la sortie d'autoroute d'Artenay est particulièrement fréquentée. De plus, cette sortie d'autoroute est actuellement en mutation, avec la création de la zone d'activités d'Artenay-Poupry. La part des poids-lourds est actuellement de 6 véhicules sur 10. Cette proportion devrait de plus croître avec le développement de la zone d'activités.

Le caractère routier des entrées de ville Nord est affirmé, tandis que le paysage est particulièrement marqué par les entrepôts de logistique et ronds-points de desserte, peu qualifiants.

L'étude entrée de ville concernant la ZAI d'Artenay-Pourpry a été réalisée dans le cadre de l'élaboration du PLU communal par Saunier & Associés le 21 avril 2009.



A. LOCALISATION DE LA ZONE D'ETUDE

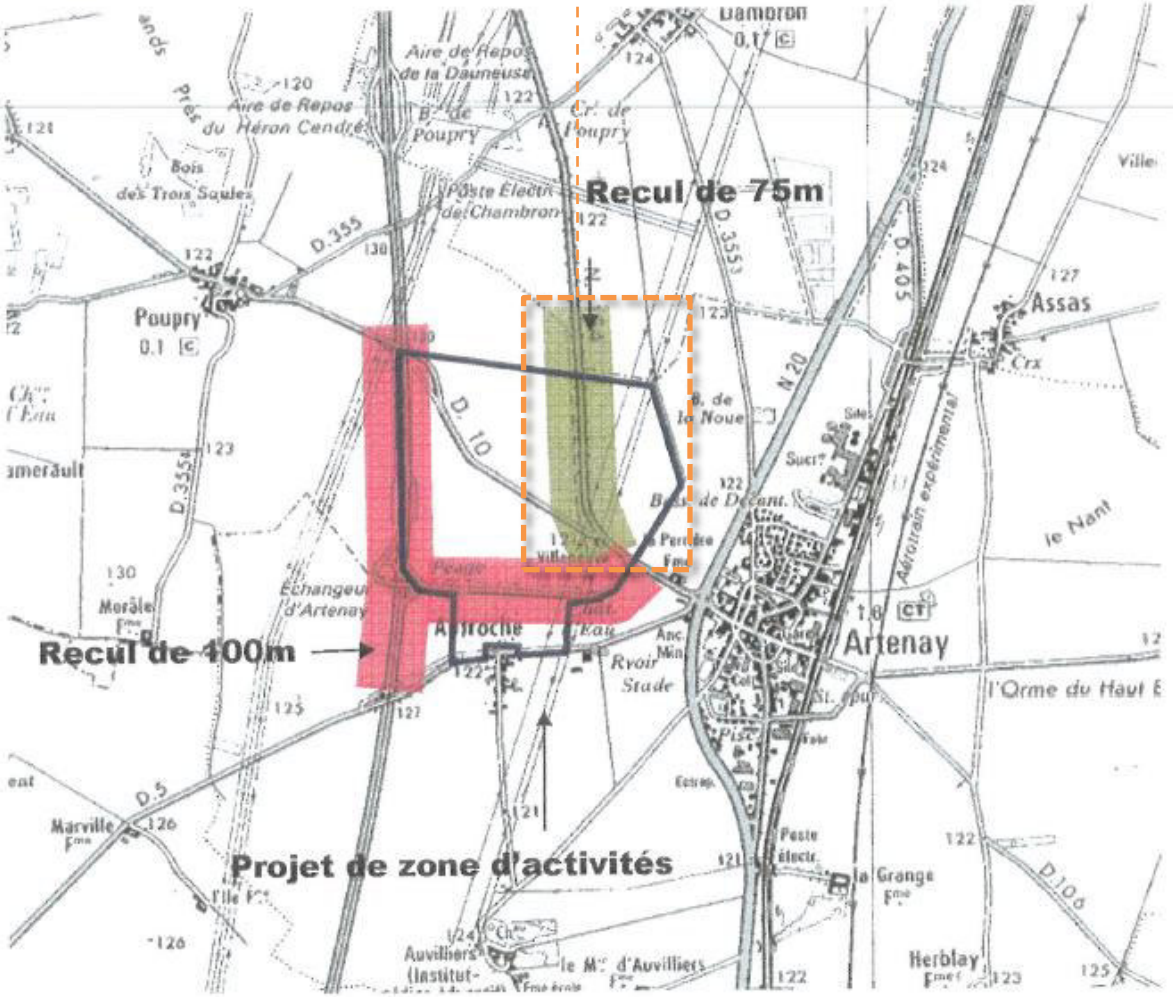
La zone concernée se situe à l'Ouest du bourg d'Artenay. L'ensemble du projet de zone d'activité couvre une emprise de 190 ha dont 63 ha dans le Loiret et 126 ha en Eure-et-Loir répartis sur les communes d'Artenay et de Poupry.

Elle est cernée à l'ouest par l'autoroute A10, à l'est par la RD2020 (ex RN20) et au Sud par la RD5.
La bretelle d'accès à l'autoroute, la RD954 et la RD10 traversent le site.

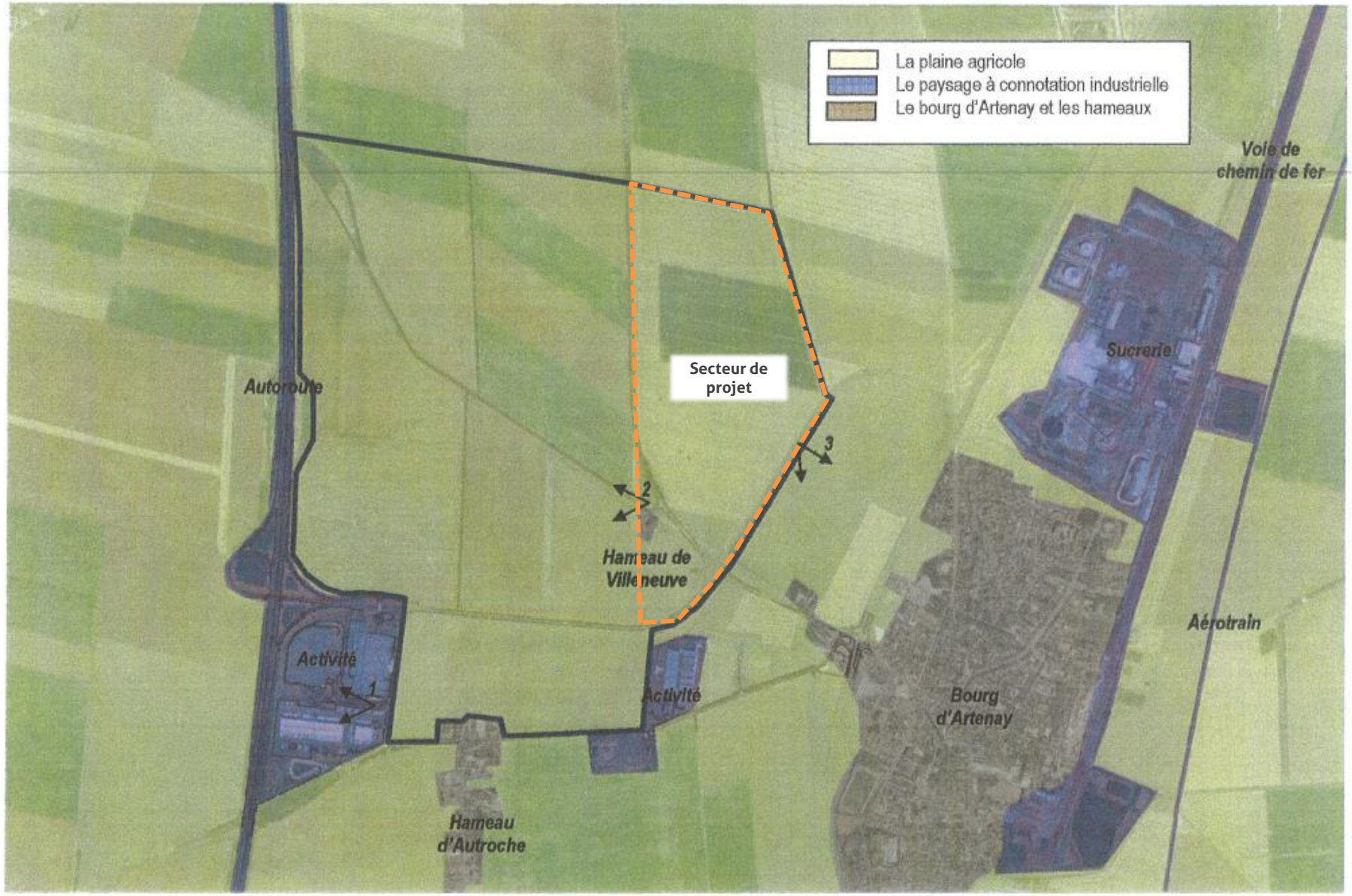
B. CONTEXTE PAYSAGER

La plaine d'Artenay est un vaste plateau agricole dont le paysage dénudé est typique de la Beauce.
Situé à la lisière nord de la forêt d'Orléans, le plateau présente une occupation du sol homogène. Il s'étend sur plusieurs départements. Il s'agit d'un vaste espace dégagé, d'une respiration. La particularité paysagère du site tient à la quasi absence de relief.
Ce paysage fuyant propose un grand degré d'artificialisation : très grande parcelle, monoculture, géométrie des axes et des éléments.

Secteur de projet



Carte des unités paysagères



C. LES UNITES PAYSAGERES

3 entités principales composent l'aire d'étude et ses abords

1-Secteur d'activité existant près de la barrière de péage

Le paysage à connotation industrielle

Ces paysages sont liés à l'activité : lignes à haute tension, secteurs industriels, éoliennes, voies de chemin de fer et ancien aérotrain, autoroutes. Le nœud routier et l'accès a l'autoroute génèrent un trafic important de poids lourds qui marque l'aire d'étude et crée un « paysage de passage ».

Dans les horizons très dégagés de la Beauce, ces éléments sont très prégnants. Leur grande échelle joue un rôle de repère dans le paysage, et crée un paysage géométrique, voir monumental.

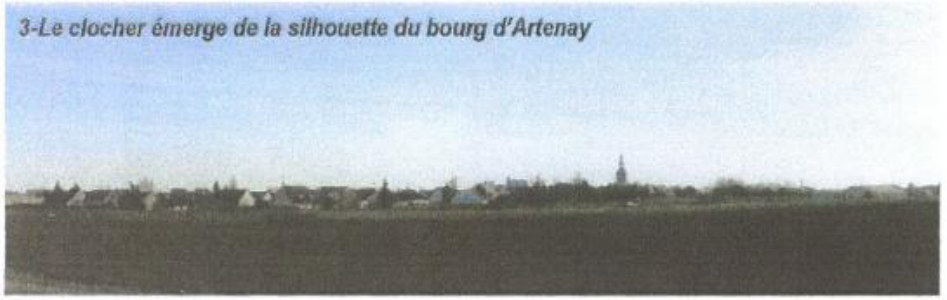
L'échelle de la Beauce présente des potentialités à absorber de tels équipements.

2-La plaine agricole à perte de vue

La plaine agricole

C'est un vaste espace qui laisse une grande place à l'horizon. Ce paysage ouvert et peu marqué par la présence de patrimoine est souvent considéré comme monotone.

L'occupation du sol est très homogène et favorise la mise en valeur du ciel et des horizons. C'est le paysage de l'illimité et du démesuré. L'agriculture est dominante, on observe l'absence de haie, les arbres sont rares. Le hameau de Villeneuve, au centre de cet espace, se pose comme une ile en plein océan.



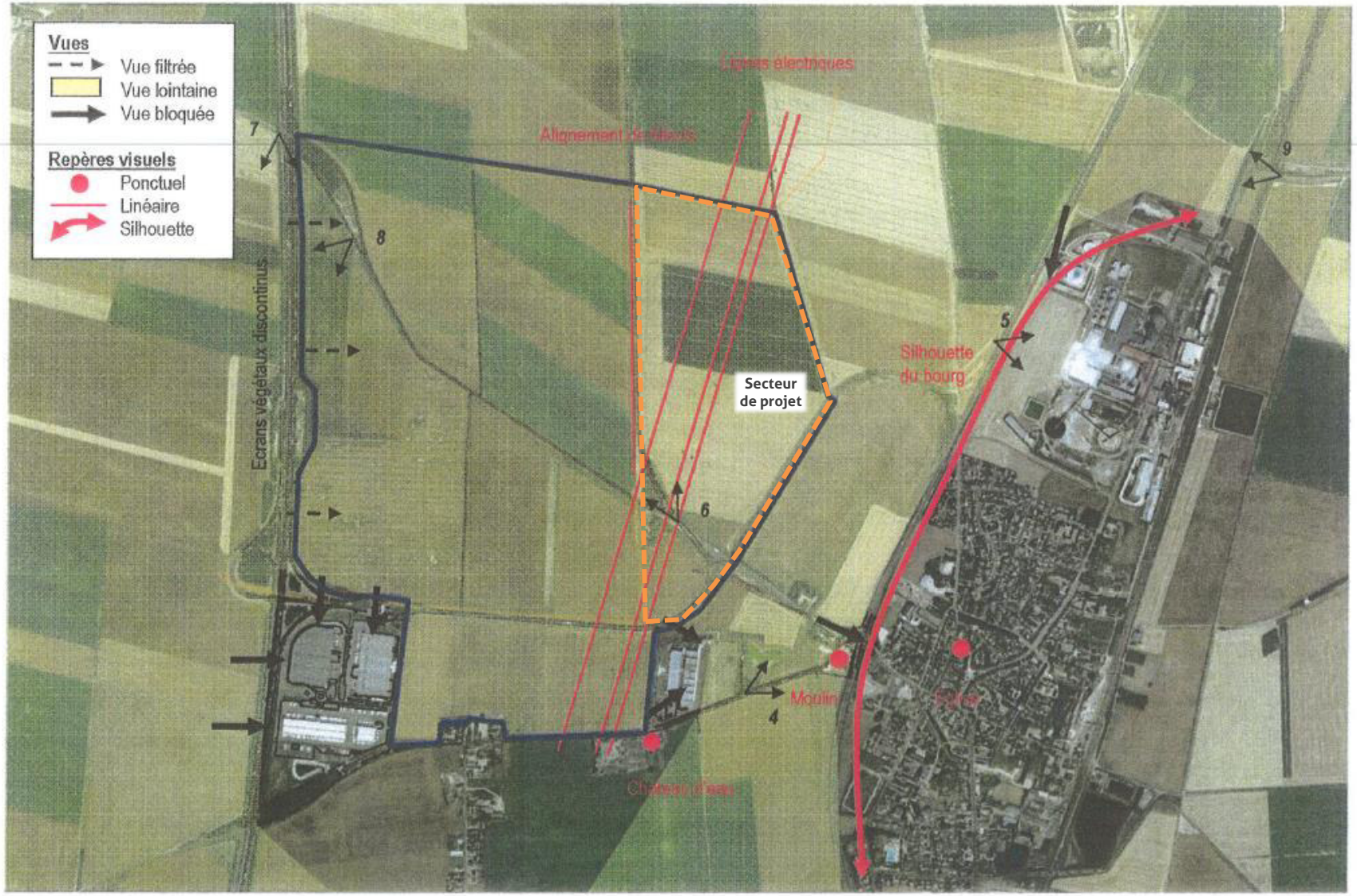
3-Le clocher émerge de la silhouette du bourg d'Artenay

Le bourg d'Artenay et les hameaux

Le bourg propose un changement radical d'échelle. La densité du bâti contraste avec les grandes ouvertures alentours. Le bourg ancien et ses extensions pavillonnaires se concentrent en un fuseau situé entre la RD2020 et la voie ferrée, sur un axe globalement orienté Nord/Sud.

Le clocher de l'église émerge de la silhouette bâti et constitue un important point de repère.

Carte des perceptions



D. LES PERCEPTIONS

Les repères paysagers

Les paysages de la Beauce s'ouvrent sur des espaces immenses et le regard se perd jusqu'à l'horizon.
Sur le fond uniforme de ce paysage, le moindre élément se détache et devient un point focal : un pylône, un clocher ou une éolienne bouleverse la perception et devient un élément de repère ou de perturbation de la lisibilité de l'horizon beauceron.

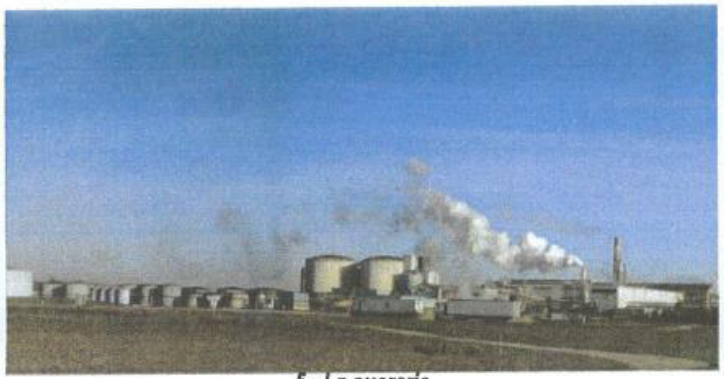
Ces éléments principaux sont :

- la silhouette du bourg d'Artenay, qui se détache sur les cultures avec comme points focaux le clocher, le moulin et le château d'eau...,
- l'alignement de tilleuls le long de la RD954 qui ponctue l'horizon
- la sucrerie, avec ses fumées, ses tas de betteraves et ses silos,
- les lignes à haute tension, infrastructures linéaires qui traversent l'aire d'étude selon un axe Nord-est / Sud-est, lisibles par les pylônes,
- les bâtiments d'activités, gros volumes qui interrompent les vues,
- les éoliennes au nord de l'aire d'étude (vue lointaine).

L'aire d'étude depuis les bourgs autour de l'aire d'étude

L'aire d'étude s'appréhende aujourd'hui comme un vaste espace agricole dégagé depuis le bourg d'Artenay. Les vues butent sur la végétation liée à l'autoroute mais file ensuite au loin sur le département voisin.
Depuis Poupry, la zone d'étude est peu visible, le bourg étant situé de l'autre côté de l'autoroute.

4 - Le moulin, l'église



5 - La sucrerie

6 - L'alignement de tilleuls et les lignes électriques

Perceptions de l'aire d'étude depuis les voies principales de circulation

L'autoroute A10

La portion d'A10 qui longe l'aire d'étude est accompagnée d'un talus planté. Les vues sont filtrées par les végétaux. Certaines fenêtres visuelles s'ouvrent à l'occasion d'une densité plus faible de plantation ou de l'interruption du linéaire. Si l'on perçoit ponctuellement l'alignement de la RD954 et les lignes électriques, le bourg d'Artenay reste par contre trop éloigné pour être appréhendé.

7 - L'autoroute et ses plantations sur talus

8 - Fenêtre visuelle entre la zone et l'autoroute

9 - La RD2020 au premier plan, l'alignement en arrière plan

La RD2020

Au nord d'Artenay, les abords de la RD2020 sont totalement dégagés, la voie traverse un secteur à vocation agricole sans relief marqué. Le secteur d'étude est perceptible de très loin et dans son ensemble.

Au sud d'Artenay, la courbe que prend l'axe de circulation et les entreprises existantes le long de la bretelle d'autoroute limitent les perceptions sur l'aire d'étude.

La bretelle d'accès à l'autoroute

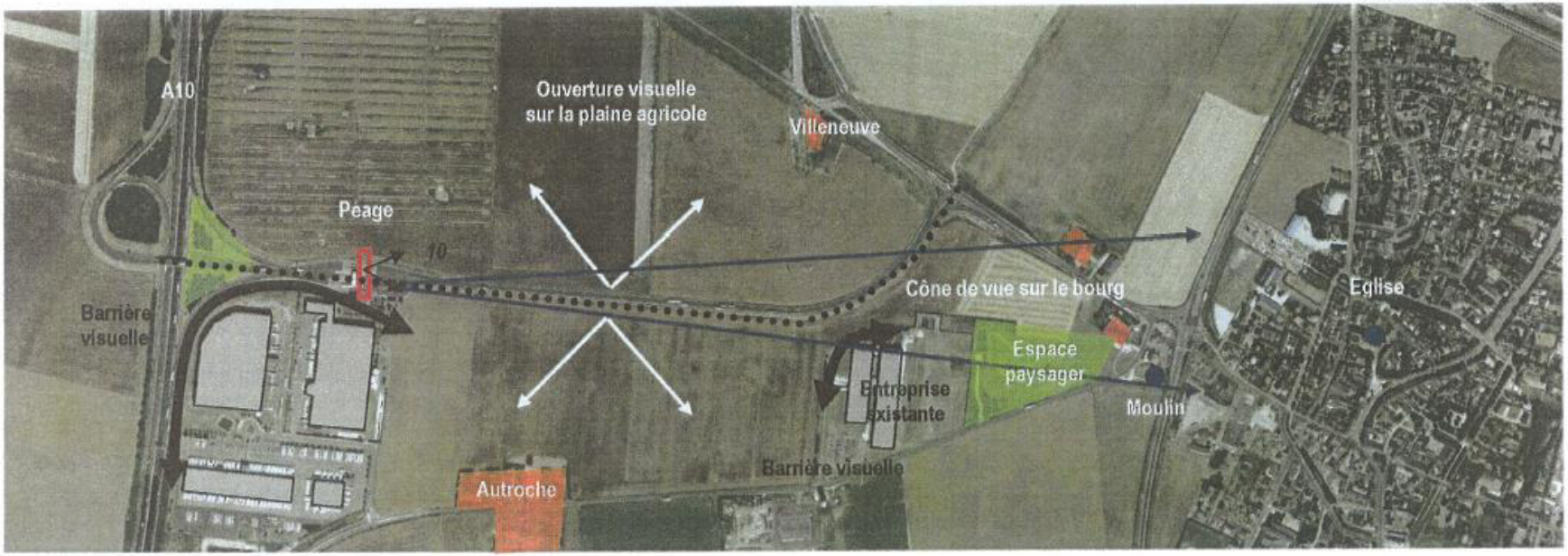
Le secteur d'étude présente la particularité d'être traversé au sud par la bretelle d'accès à l'autoroute qui constitue une véritable barrière physique et visuelle (barrière de péage). Outre la grande visibilité du site depuis cet axe cette bretelle est également le principal accès au bourg d'Artenay et en compose la première séquence d'approche.

3 séquences se détachent sur la bretelle de d'autoroute A10 :

- séquence 1 : l'échangeur, la barrière de péage et les bâtiments d'activités existants composent une zone complexe et fermée vers le Sud.
- séquence 2 : une fois la barrière de péage passée, les vues s'ouvrent sur la plaine agricole et la silhouette du bourg d'Artenay se découpe à l'horizon.
- séquence 3 : l'usine existante et les habitations isolées préparent d'approche sur le bourg. La vue est plus cadrée.

10 - La silhouette du bourg depuis la barrière de péage

Séquences paysagères



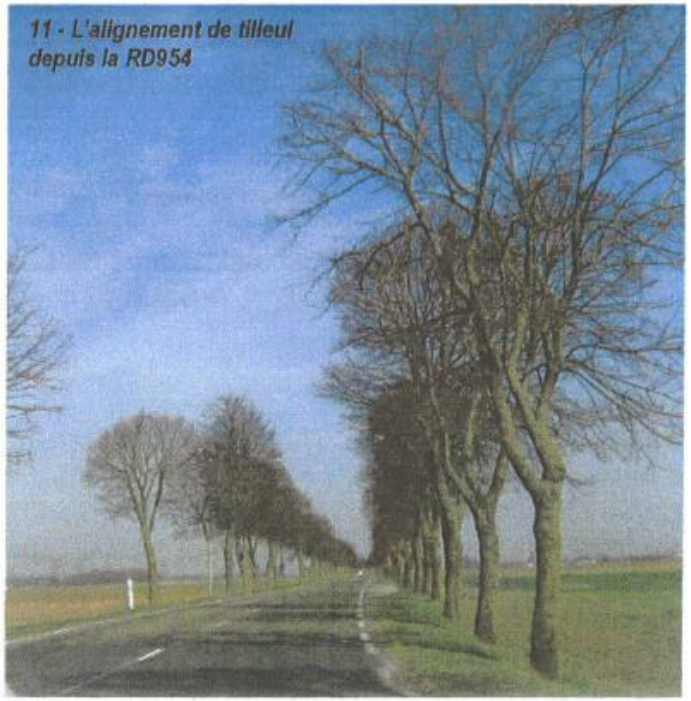
Séquence 1 : sortie d'autoroute — Séquence 2 : plaine agricole — Séquence 3 : approche du bourg

La RD954

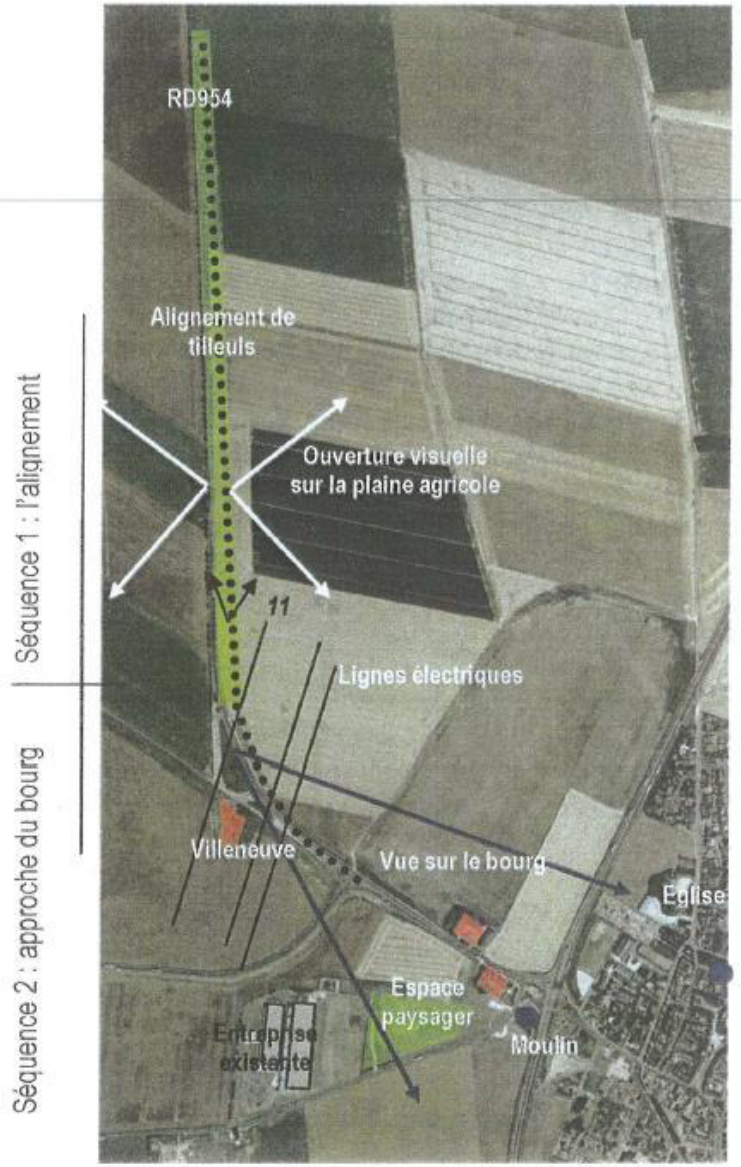
La RD954 traverse l'aire d'étude dans un axe Nord/Sud parallèle à l'autoroute. L'alignement de tilleuls favorise une concentration des vues sur l'axe de la voie mais permet d'appréhender l'aire d'étude dans son ensemble.

La traversée de la zone d'étude par la RD954 se décompose en 2 séquences :

- séquence 1 : l'alignement de tilleul est l'élément prégnant ; il focalise l'attention, cadre la vue dans la plaine agricole ouverte. Celui-ci s'étend sur plusieurs kilomètres vers le nord.
- séquence 2 : le passage sous les lignes électriques interrompt l'alignement d'arbres et dégage la vue sur la silhouette du bourg.



11 - L'alignement de tilleul depuis la RD954



La sécurité

Aucune parcelle n'est actuellement déservie par la bretelle d'autoroute ni par la RD954.

L'ambiance sonore

(source : étude d'impact, Saunier & Associés, 2009)

L'autoroute A10, qui longe tout l'est de la ZAi, est un axe routier très fréquenté et donc générateur de trafic et de bruit. L'importance des trafics journaliers sur la RD 954, la RD 2020, la RD5 dans une moindre mesure et la ligne SNCF Paris/Les Aubrais participent également à déprécier la qualité sonore du site. On peut donc considérer que l'aire d'étude possède une ambiance sonore variable en fonction de la situation par rapport aux infrastructures de transports.

Sur et à proximité de la zone d'étude, plusieurs voies de circulation sont classées au titre des infrastructures de transport terrestres bruyantes :

- l'A10, classement en catégorie 1 (bande de 300 m à partir du bord de la voie) ;
- les RD 954 et RD 2020, classement en catégorie 2 (bande de 250 m à partir du bord de la voie).

En vertu de l'article 13 de la loi bruit de 1992 (décret 95-21 du 9 janvier 1995, arrêté du 30 mai 1996), les constructeurs de bâtiments ont l'**obligation de prendre en compte le bruit engendré** par **ces voies sur les bâtiments d'habitation**, en dotant leur construction d'un isolement acoustique adapté par rapport aux bruits de l'espace extérieur.

Sur la base des trafics à l'horizon 2015, les nuisances sonores engendrées par l'A10 sont évaluées supérieure à 81 dB(A) dans la journée. Ceci impose une bande de 300 mètres de part et d'autre de l'axe où tout maître d'ouvrage devra assurer un isolement minimal de 32 décibels pour chaque construction.

La RD 2020 et la RD 954 produisent un niveau sonore évalué entre 76 et 81 décibels durant la journée. Il leur ait donc imposé une bande de protection de 250 mètres au sein duquel les maitres d'ouvrage devront assurer un isolement minimum de 30 décibels.

NB : Les maîtres d'ouvrage doivent également prendre en compte l'effet des nuisances sonores engendrées par la construction de voies nouvelles ou la modification de voies existantes sur les bâtiments d'habitation mais également les bureaux (article 12 de la loi Bruit, décret 95-22 du 9 janvier 1995, arrêté du 5 mai 1995), et s'engager à ne pas dépasser des valeurs seuils de niveau sonore.

◆ **Contraintes**

Le **site d'implantation** projeté peut être considéré comme **perturbé du fait de sources sonores voisines** : l'A10, la RD 954 et la RD 2020 et dans une moindre mesure les autres axes de circulation routière, la voie ferrée et certaines entreprises situées à proximité. Les **contraintes liées au classement des infrastructures sonores** devront être prise en compte dans le projet d'aménagement de la ZAi par les constructeurs. Cependant, ces contraintes ne s'appliquent pas aux bâtiments logistiques, industriels, artisanaux ni même aux bureaux. Les **seuls types de bâtiment concernés** sont les **hôtels**, les **maisons de gardien**...

Afin de prendre en compte les nuisances sonores dans les bureaux, nous suivrons à minima la **réglementation sur la construction de voies nouvelles ou la modification de voies existantes** qui s'appliquent également à ce type de bâtiment.

Ne pas interrompre les principales perspectives sur les éléments remarquables de la silhouette urbaine d'Artenay

Eviter les longues façades sur l'autoroute et ménager un recul entre la voie et les bâtiments

17

E. LES ENJEUX PAYSAGERS

Un espace dégagé, aujourd'hui faire-valoir de la silhouette urbaine d'Artenay

L'aire d'étude est aujourd'hui un espace ouvert, traversé par un alignement de tilleul qui ponctue l'espace. C'est sur cet ensemble dégagé que la silhouette du bourg d'Artenay se détache et se donne à voir.

La création d'une zone d'activité sur ce site, quelle que soit sa composition ou l'attention portée à l'architecture des bâtiments, modifiera le contexte paysager du secteur.

Vers la composition de l'approche d'Artenay

Le site se trouve en situation d'approche du bourg pour sa partie de part et d'autre de la bretelle d'accès à l'autoroute. Il est très visible depuis cet axe principal d'accès à Artenay, ainsi que depuis la RD2020

Il convient :

- d'**envisager une composition** qui mette en scène la sortie d'autoroute et l'approche du bourg à partir du giratoire,
- de **conserver des angles de vue sur les repères paysagers remarquables** (clocher de l'église notamment)
- de **proposer un projet architectural et paysager** pour mettre en valeur la zone depuis l'infrastructure (recul, progression des hauteurs, aménagement paysagers, gestion des enseignes…).

La limite entre l'espace agricole et la zone d'activités devra être soignée pour assurer une transition adaptée.

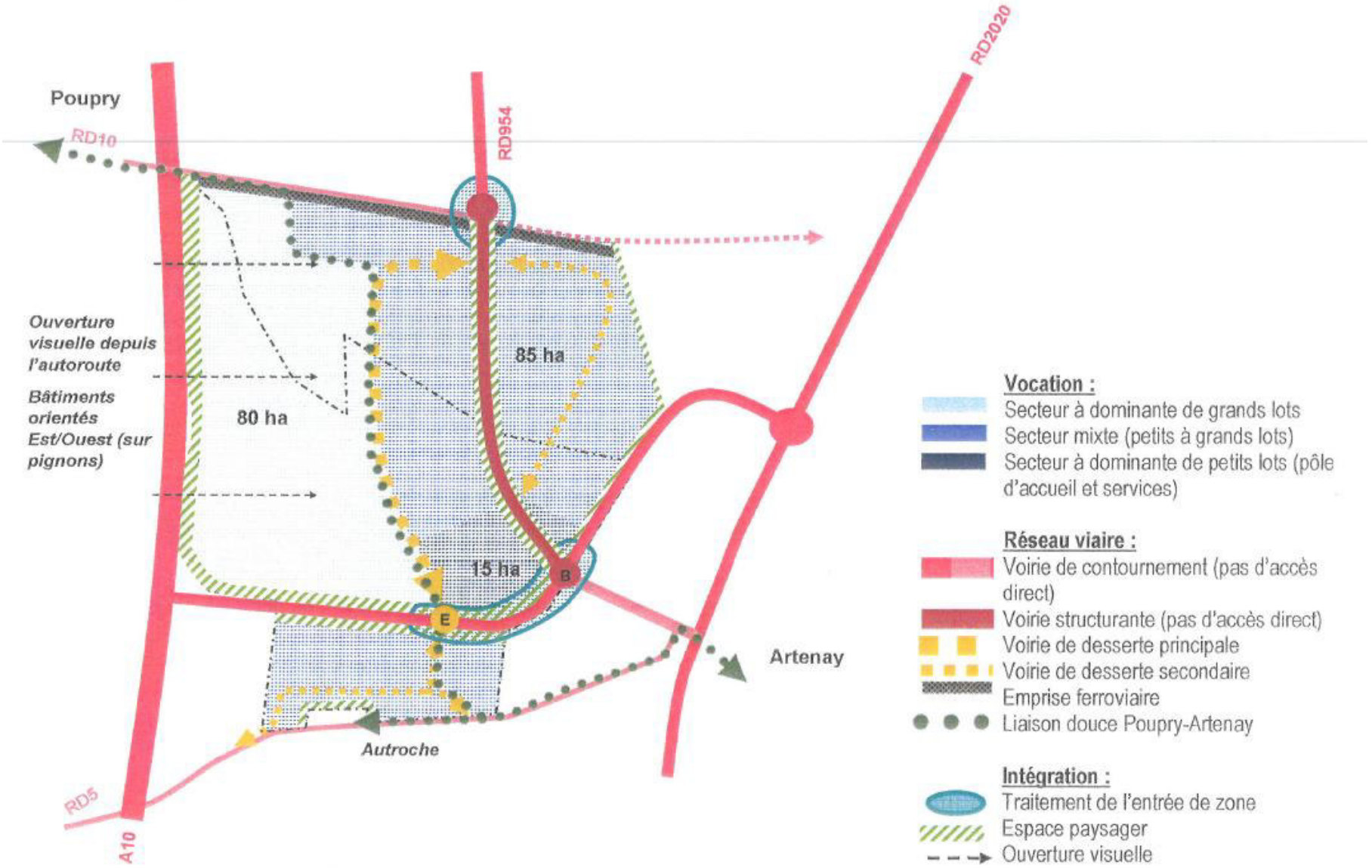
Un site longé par l'autoroute A10

Il convient de **préserver les échappées visuelles le long de la voie et de ne pas composer de « muraille » bâtie**

- en privilégiant l'implantation des bâtiments perpendiculairement à l'autoroute
- en travaillant sur le recul et la progression des hauteurs des bâtiments à proximité de l'axe (positionnement des bassins, des aires de stationnement….)

De plus, il s'agira de veiller à la qualité du traitement des pignons, et si possible à leur homogénéité.

Orientations particulières d'aménagement



19

Le projet s'appuie sur une **composition Nord/Sud**, axée sur la RD954.

Principes d'organisation de la trame viaire :

L'organisation s'appuie en partie sur la trame viaire existante (RD954) en s'affranchissant de l'actuelle RD10 dont la déviation est prévue au Nord de la zone.

Le système viaire est défini par :

- Un **axe central de transit**, la **RD954** qui se raccorde à la bretelle d'autoroute au giratoire B.
- Un **réseau viaire de desserte interne** de la zone distribuant les secteurs Ouest et Sud pouvant être raccordé à terme sur un nouveau giratoire sur la bretelle d'autoroute (secteur E) et un secteur Est. L'intégralité des accès aux macro-lots ou à leur division s'effectue par ces voies.
- Des **cheminements doux** : création d'une liaison douce (vélos, piétons) entre Artenay à Poupry via l'Est d'Autroche dont la continuité devra être assurée sur les voies internes à la zone, ainsi que par un ouvrage spécifique pour le franchissement de la bretelle d'accès à l'autoroute (secteur E).

Principes de répartition des activités :

L'aménagement du parc d'activité veille à faciliter la lisibilité de l'aménagement par la dissociation des vocations.

Le long de l'autoroute, le tissu est composé de grands lots dont l'échelle est adaptée à celle de l'infrastructure et facilite la composition de ce secteur et son traitement architectural et paysager.

Autour de la RD954, le tissu reste mixte. Différents découpages de lots sont possibles.

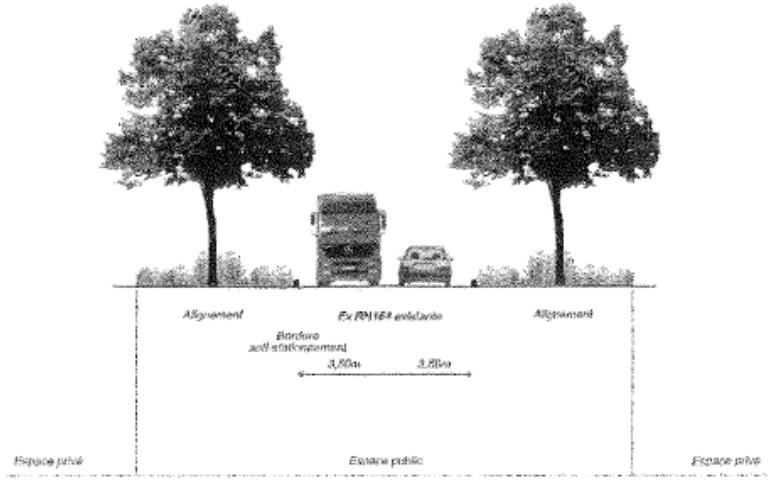
Autour du giratoire B et du secteur E se compose un espace d'accueil et de services. Composé essentiellement de petits lots, ce secteur est la principale porte de la zone d'activités et assure la transition avec le bourg d'Artenay.

Principes paysagers et architecturaux :

Les principes paysagers sont fondés sur une double idée de « ceinture verte » et de « pénétrantes » végétales

- **Création d'une ceinture verte** composée des éléments suivants :
  - Un traitement de la frange le long de l'autoroute ;
  - Un traitement paysager de part et d'autre de la brettelle d'accès à l'autoroute : Les cônes de vues sur l'église d'Artenay depuis la brettelle d'accès à l'autoroute seront préservés par un recul des bâtiments dans l'alignement de l'existant et des aménagements paysagers adaptés.
  - Un traitement paysager de la transition entre la ZAi et la plaine agricole (le long du barreau routier et de la RD10 déviée) : La frange de la zone directement visible depuis la RN20 ferra l'objet d'un traitement architectural et paysager soigné.
  - Au Sud sur le secteur d'Autroche, un espace « tampon » entre la zone d'habitat et la zone d'activité.

- **Création de pénétrantes végétales** :
  - Le long des voies de circulations : maintien ou recomposition de l'alignement sur la RD954, traitement paysager spécifique des voies de desserte
  - Au niveau des ouvertures visuelles le long de l'autoroute : le long de l'autoroute, les bâtiments feront l'objet d'une orientation principale Est/Ouest afin de faciliter le traitement des façades exposées (pignons) et les ouvertures visuelles (éviter l'effet de mur).Cette orientation permettra également l'optimisation énergétique des bâtiments (architecture bioclimatique, implantations de panneaux solaires...).



Coupe sur la RD954

21

Afin de réduire l'inconstructibilité, les règles applicables à la zone doivent justifier la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

1 – Nuisances

Le site d'implantation projeté peut être considéré comme très perturbé du fait de sources sonores voisines : l'A10, les autres axes de circulation routière, la voie ferrée et certaines entreprises situées à proximité.

Les contraintes liées au classement des infrastructures sonores seront à minima prise en compte dans le projet d'aménagement de la ZAi par les constructeurs pour ce qui concerne l'isolation phonique des éventuels locaux de gardiennage ou encore des hôtels.

Les lieux de séjours prolongés des entreprises seront préférentiellement situés dans les secteurs de la parcelle les moins exposés aux nuisances sonores.

Etant donné la vocation de la zone, aucun dispositif acoustique du type merlon ou écrans ne semble nécessaire en bordure immédiate des voies. Les bâtiments serviront de protection acoustique.

2 - Règles de sécurité

Aucun accès direct n'est autorisé depuis la RD954, la bretelle de l'autoroute ou le barreau routier. La desserte s'effectuera depuis des voies de desserte interne adaptées aux opérations prévues sur la zone et répondant aux exigences de défense contre l'incendie, de protection civile…Celles-ci seront raccordées sur les routes principales par des carrefours et giratoires adaptés aux conditions de trafics et de sécurité.

3 – Urbanisme

NB : en fin de document, une synthèse graphique des éléments de composition retenus autour de chaque axe est proposée.

L'emprise au sol des surfaces imperméabilisées (constructions, stationnement…) ne doit pas excéder 70% du terrain.

Le rapport à la voirie

- Le long de l'autoroute,

La marge de 100m est maintenue pour les bâtiments. Ces derniers seront orientés perpendiculairement à la voie.
Les aménagements paysagers, la gestion des eaux pluviales et les cheminements doux sont autorisés dans la bande de recul. Le stockage est autorisé si une intégration soignée le rend invisible depuis la voie.

- Le long de la brettelle d'autoroute

Au Sud, le recul est porté à 50m au minimum à partir de l'axe de la voie et de part et d'autre de la bretelle.Les bâtiments s'implanteront parallèlement à la voie. Toutefois, une implantation différente pourra être autorisée pour les parcelles concernées par les lignes à haute tension. Le stationnement, les espaces d'expositions et le stockage ne sont pas autorisés dans cette marge. Les aménagements paysagers, la gestion des eaux pluviales et les cheminements doux sont autorisés.
Au Nord, de la bretelle, au niveau du Pole accueil et services, les bâtiments devront être implantés en retrait d'au moins 25m à partir de l'axe de la voie. A l'exception des façades courbes, l'implantation des bâtiments devra être parallèle à la voie.

- Le long de la RD954

Les bâtiments devront être implantés en retrait d'au moins 30m à partir de l'axe de la voie. Les aménagements paysagers, la gestion des eaux pluviales, les aménagements liés à la RD954 et les cheminements doux sont autorisés dans la bande de recul. Les bâtiments s'implanteront parallèlement ou perpendiculairement à la voie.
Au niveau du pôle de services et jusqu'au giratoire existant, le recul est porté à 15m minimum. Les aménagements paysagers, la gestion des eaux pluviales, les aménagements liés à la RD954, les cheminements doux et les stationnements paysagers sont autorisés dans la bande de recul.

- Le long du barreau routier

Les bâtiments devront être implantés en retrait d'au moins 15m à partir de l'alignement. L'implantation des bâtiments devra être parallèle ou perpendiculaire au barreau routier.

A la conjonction de 2 voies, des dispositions particulières pourront être autorisées ou imposées afin d'améliorer la sécurité ou de permettre une meilleure composition de l'ensemble.

23

Les entrées et accès des véhicules

Les accès aux parcelles se feront à partir des voies principales et secondaires ; aucun accès direct sur la RD 954, sur la bretelle ou sur le barreau routier n'est autorisé.

Leur dimensionnement ne doit pas créer des béances dans les aménagements de part et d'autre des voies. La largeur des accès sera limitée au strict nécessaire pour assurer l'entrée et la sortie des véhicules sans manœuvre et sans engendrer de gêne pour la sécurité publique.

Les parkings, les aires de stockage

Les aires de stationnement sont de grandes consommatrices d'espace. On évitera l'implantation de celles-ci en entrée de lot. On préférera les situer à l'arrière ou en position latérale, avec des plantations pour couper l'effet de « nappe ».

- Les aires de stationnement bénéficieront au minimum d'un arbre pour 8 emplacements VL.
- Les aires de stationnement PL feront l'objet de plantation périphérique à raison d'un arbre pour une place de stationnement.
- La plantation de haies et de massifs peut permettre de compléter le dispositif.

Les aires de stockage seront si possible placées dans des secteurs de la parcelle non visibles depuis les voies et accompagnées d'un aménagement paysager (haie, rideau ou bouquet d'arbre, grillage avec plantes grimpantes) ou d'une palissade de même facture que la façade du bâtiment.

4 – Qualité architecturale

NB : en fin de document, une synthèse graphique des éléments de composition retenus autour de chaque axe est proposée.

La volumétrie

La hauteur des constructions mesurée à partir du point le plus élevé du sol naturel avant travaux est limitée à 16m. Cette hauteur peut être portée à 18m sur une surface n'excédant pas 10% de l'emprise au sol du bâtiment.

Les constructions seront couvertes soit par des toitures terrasses, soit par des couvertures en pente, droites ou courbes. Il sera tenu compte de l'effet de silhouette produit par la proximité des autres bâtiments.

La différenciation volumétrique des bureaux, des ateliers et des entrepôts peut permettre d'améliorer l'impact paysager des bâtiments d'activités. La fragmentation des volumes présentant une grande longueur de façade est souhaitable : décrochement de toiture ou de façade, tramage des matériaux, rythme des ouvertures…

Le rapport au sol

Les implantations éviteront toute modification importante de la topographie des terrains, en conservant les niveaux de référence de sol naturel.

Les tonalités et matériaux

Les bâtiments devront être composés autour de 3 couleurs maximum, avec une teinte principale pour l'ensemble de la construction. L'emploi majoritaire de teintes claires est interdit pour l'ensemble des façades du bâtiment. Certains éléments stratégiques des constructions telles que signaux, auvents et portes d'entrée, éléments servant de repères ou identifiant les sociétés, pourront être proposées en une teinte vive sur des surfaces limitées. Les capteurs solaires sont autorisés.

Les constructions annexes

Les constructions annexes telles que transformateur d'énergie électrique, chaufferie, etc.… doivent être conçues de manière à s'harmoniser avec les autres bâtiments.

La signalétique

On ne prévoira des enseignes situées dans le 1/3 supérieur du bâtiment sans dépasser du volume général de celui-ci. Les bâtiments situés en angle ou donnant sur plusieurs axes de circulation pourront installer autant d'enseignes que de voies concernées. Les inscriptions ou mentions constituant les enseignes seront limitées au nom de l'entreprise et sa qualification ou son domaine d'exercice. Les enseignes à vocation publicitaire sont proscrites.

L'enseigne n'est pas un panneau placardé après coup. Elle doit être considérée comme un élément à part entière de l'architecture du bâtiment. Elle se conçoit en relation avec sa composition, son échelle, ses matériaux et ses teintes. A ce titre, le projet d'enseigne doit être détaillé dans le dossier de permis de construire.

Les mâts sont interdits.

25

Les clôtures

Les clôtures ne sont pas obligatoires ; au cas où elles s'avéreraient indispensables des clôtures métalliques discrètes en treillis soudé (trame rectangulaire verticale) de hauteur limitée seront préférées (treillis soudé laqué, hauteur maximum 2,00m, sans soubassement).
On pourra également l'enrichir d'une végétation grimpante d'agrément (lierre, vigne vierge, clématite, chèvrefeuille…) ou d'une haie champêtre.
Les clôtures doivent rester dans des teintes neutres : nuance de gris, de vert sombre.
Les portails devront être traités dans la même couleur. Les dispositifs opaques sont interdits. Un simple barreaudage vertical est préconisé.

L'éclairage

L'intensité des sources lumineuses ne devra pas être plus importante que l'éclairage des voies mais s'intégrer à la luminosité générale.
Les bandeaux lumineux soulignant les formes bâties, les faisceaux lumineux, les caissons lumineux ainsi que les lettres en éclairages néons sont interdits.
L'éclairage direct ou indirect des enseignes sera réalisé par appliques ou par projecteurs au sol.

Justifications de la prise en compte des enjeux

27

4 - Règles paysagères

NB : en fin de document, une synthèse graphique des éléments de composition retenus autour de chaque axe est proposée.

Le paysage actuel est très ouvert. L'aménagement de la zone va venir perturber les perceptions actuelles en venant « remplir » un vide et interrompre les vues lointaines. La composition même du projet sera primordiale afin de créer un nouveau paysage de qualité sur le secteur.
Toutes les voies de desserte de la zone devront faire l'objet d'un traitement paysager. L'alignement sur la RD954 sera conservé ou recomposé afin de garantir la continuité de la ligne végétale. Une attention particulière devra être portée aux abords de la bretelle d'autoroute afin que les plantations n'interrompent pas la perspective sur le bourg.
Un minimum de 30% de la surface de la parcelle sera traité en espace vert. Les surfaces végétalisées seront obligatoirement engazonnées et plantées d4arbres de haute-tige à raison d'un arbre pour 150 m de surface engazonnée.
Les cheminements vers les bureaux ou les ateliers, espaces de présentation, se doivent d'être plus soignés : espaces engazonnés avec groupement de hautes-tiges, massifs composés…
Les végétaux devront être sélectionnés parmi les végétaux représentatifs de la végétation spontanée du site ou des écosystèmes de la région (cf. palette végétale proposée). Les haies présenteront au minimum 3 essences en mélange. On évitera l'excès de plantation qui pourrait conduire à une fermeture des espaces.
Les solutions de rétention de type bassin ne devront avoir aucune bâche visible et être végétalisées. Ils doivent s'inscrire dans une composition globale d'aménagement du site.

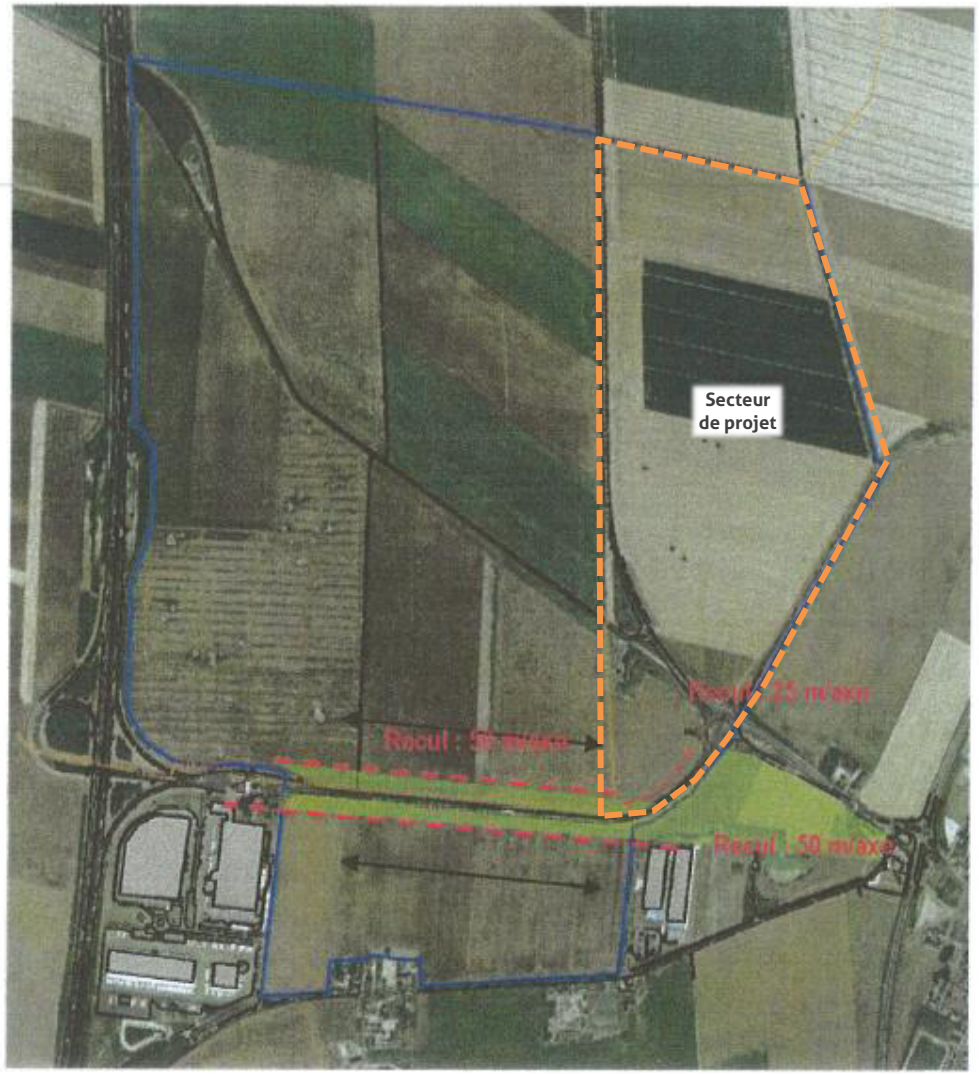
SELECTION DE VEGETAUX (liste non exhaustive)

Strate arborée de grand développement (>12m) :
Alisier torminal (Sorbus terminalis)
Aulne glutineux (Alnus glutinosa)
Chêne pédonculé (Quercus pedondulata)
Copalme d'Amérique (Liquidambar styraciflua)
Erable plane (Acer platenoïdes)
Erable sycomore (Acer pseudoplatanus)
Frêne (Fraxinus excelsior)
Hêtre (Fagus sylvatica)
If commun (Taxus baccata)
Paulownia (Paulownia tomentosa)
Peuplier blanc (Populus alba)
Peuplier tremble (Populus tremula)
Tilleul à petite feuille (Tilia Cordata)
Tilleul argenté (Tilia tomentosa)

Strate arborée de développement moyen (5-12m) :
Bouleau verruqueux (Betula verrucosa)
Charme (Carpinus betulus)
Erable champêtre (Acer campestre)
Frêne à fleur (Fraxinus ornus)
Merisier (Prunus avium)
Murier des Osages (Maclura pommifera)
Pommier ornementaux (Malus X sp.)

Végétation pour noues et bassins
Saules, laiches, joncs, carex, roseaux, scirpes, iris, massettes, nénuphars, renoncules aquatiques, potamos…

Strate arbustive
Cerisier à grappes (Prunus padus)
Cornouiller mâle (Cornus mas)
Cornouiller sanguin (Cornus sanguinea)
Eglantier (Rosa canina)
Fusain d'Europe (Euvonymus europaeus)
Laurier du Portugal (Prunus lusitanica)
Lilas (Syringa vulgaris)
Noisetier (Corrylus avellana)
Osier blanc (Salix viminalis)
Prunellier (Prunus spinosa)
Prunier myrobolan (Prunus cerasifera)
Saule cendré (Salix cinerea)
Saule Marsault (Salix caprea)
Sureau (Sambucus nigra)
Troëne (Ligustrum vulgare)

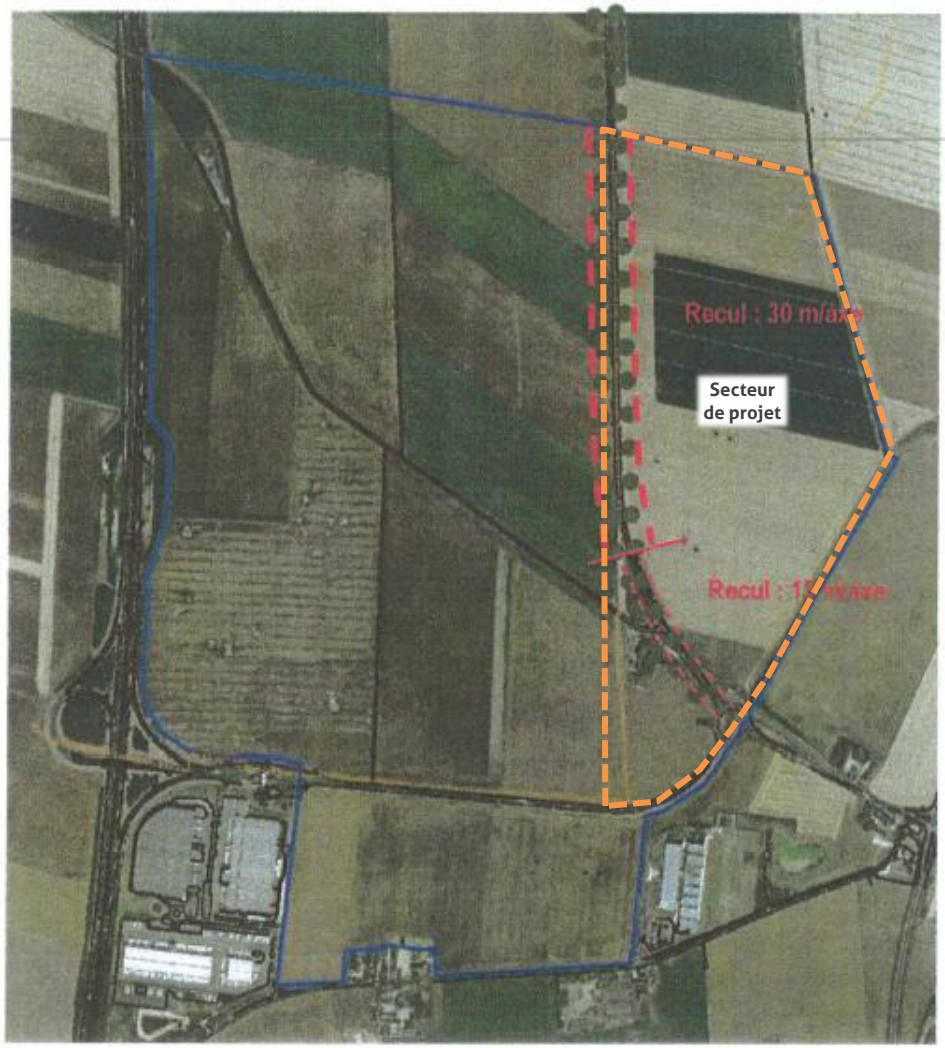


Principes d'aménagements retenus sur la bretelle d'autoroute

- **Recul** des constructions calé sur celui des **bâtiments existants** (50m), recul porté à 25m au **niveau du pôle de service**
- Alignement sur le recul ou retrait et instauration d'une symétrie de part et d'autre de la bretelle
- **Orientations des bâtiments parallèlement** à la brettelle
- **Aménagement paysagers adaptés à la conservation des vues** (hautes tiges autorisés en limite de la marge de recul)
- **Stockage et parking interdits** dans la marge de recul. **Gestion des eaux pluviales autorisée**

29

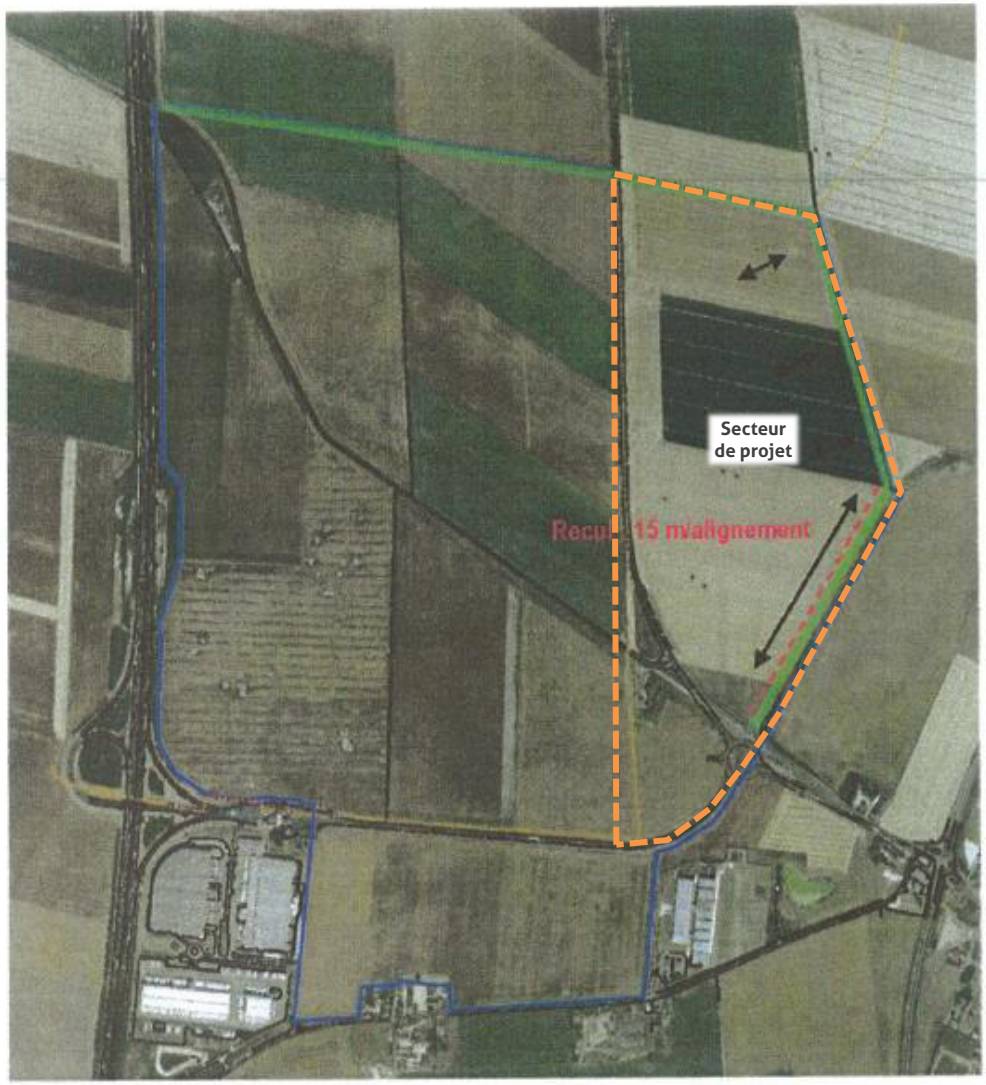
Justifications de la prise en compte des enjeux



Principes d'aménagements retenus sur la RD954

- **Recul minimum à 30m**, porté à **15m dans le pôle de service**
- **Gestion des eaux pluviales** autorisée dans la marge de recul
- **Orientation** des bâtiments **Nord/Sud ou Est/Ouest** en dehors du pôle de services
- Garantir la **continuité de l'alignement de tilleuls** (maintien ou recomposition)
- **Traitement soignée de la double façade** : privilégier les stationnements et stockage entre les bâtiments plutôt que sur une des voies (RD ou desserte interne)

30

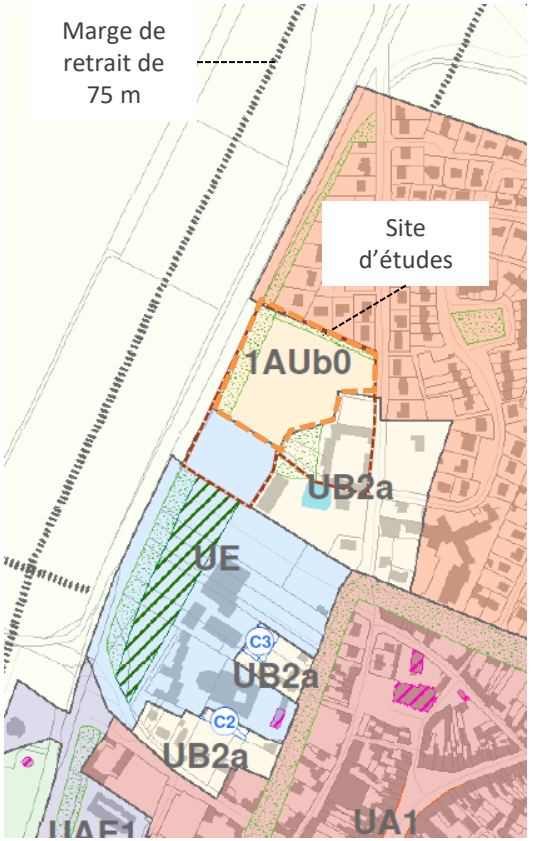


Principes d'aménagements retenus sur la RD10 et depuis la RD2020

- **Aménagement paysager** de l'emprise réservée pour un éventuel branchement ferroviaire **le long de la RD10 déviée**
- Retrait d'au moins **15m** à partir de l'alignement
- **Orientation des bâtiments** perpendiculaires ou parallèles à la limite de la zone selon la taille du lot (pas d'alignement obligatoire sur la voie de desserte interne)
- **Transition paysagère** entre la plaine agricole et la zone d'activités

Les différents secteurs aux abords de la RD 2020 présentent des caractéristiques communes, en particulier la prégnance de l'axe routier dans le paysage urbain. L'aménagement paysager des quartiers aux abords de la RD2020 est caractérisé par la présence de merlons. Toutefois, il est à noter que si les merlons paysagers permettent de diminuer les nuisances induites par le trafic, ceux-ci renforcent le caractère routier de cette entrée de ville séparant visuellement la route de la ville. La RD 2020 sur Artenay est de surcroît confortée dans sa fonction exclusivement routière par la largeur de l'axe, en 2x2 voies.

Ce secteur a pour objectif d'accueillir de nouveaux logements. Ce secteur est stratégique pour la commune du fait de sa localisation (desserte viaire, équipements à proximité, continuité avec l'existant…).



Le secteur de projet s'étend sur une superficie d'environ 1,4 hectare. La profondeur de 75 m par rapport à la voie RD2020 ne couvre pas la totalité du projet. Seule la partie Ouest de son périmètre est concernée par l'étude (cf carte ci-contre).

Le secteur concerné par la bande de 75 mètres par rapport à la voie est dans la partie Ouest du site d'étude. Il représente près de 0,8 hectare soit environ la moitié de la surface du site.

Secteur concerné par le périmètre de 75 mètres

Site d'étude

Bande de 75 mètres par rapport à l'axe de la voie

Analyse du site

Les nuisances :

Le site est localisé aux abords de la RD2020. Des nuisances d'ordre sonore sont générées par cet axe.

La RD 2020 est identifiée au classement sonore des infrastructures de transport terrestre du Loiret en catégorie 2 « tissu ouvert » sur la partie du projet concernée par l'étude L111-6 (cf carte page suivante).

Les nouvelles constructions se situant dans un périmètre de 250 m au-delà de la voie devront observer des normes d'isolement acoustique spécifiques.

Outre les abords de la RD2020, le site de projet est bordé par de l'habitat, et la future extension du cimetière. Ces occupations du sol ne sont pas susceptibles d'engendrer des nuisances sonores, olfactives ou lumineuses.

Prise en compte des nuisances :

Dans un périmètre de 250 m le long de l'axe, l'isolement acoustique minimum exigé pour la façade du logement est déterminée par l'arrêté préfectoral du classement sonore des infrastructures de transports terrestres.

En dehors, les nouvelles constructions devront respecter *a minima* la nouvelle règlementation acoustique (NRA) en vigueur.

La création d'une bande paysagère inconstructible dans la continuité du merlon existant permettra d'atténuer les nuisances sonores liées à la RD2020.

Secteur de projet

Classement sonore des infrastructures de transports terrestres

Le classement est établi d'après les niveaux sonores (LAeq) des infrastructures pour les périodes diurne (6h00 à 22h00) et nocturne (22h00 à 6h00). L'indicateur, noté "LAeq", représente le niveau sonore énergétique équivalent exprimant l'énergie reçue pendant un certain temps.

L_{Aeq} 6h-22h en dB(A)	L_{Aeq} 22h-6h en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
L > 81	L > 76	1	d = 300 m
76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	d = 250 m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	d = 100 m
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	4	d = 30 m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	5	d = 10 m
La largeur est comptée à partir du bord de chaussée de la voie la plus proche pour les routes et à partir du rail extérieur de la voie la plus proche pour les voies de chemin de fer			

Classement sonore 2017

- Catégorie 1 Tissu Ouvert
- Catégorie 2 Tissu Ouvert
- Catégorie 3 Tissu Ouvert
- Catégorie 4 Tissu Ouvert
- Catégorie 5 Tissu Ouvert
- Catégorie 1 Rue en U
- Catégorie 2 Rue en U
- Catégorie 3 Rue en U
- Catégorie 4 Rue en U
- Catégorie 5 Rue en U

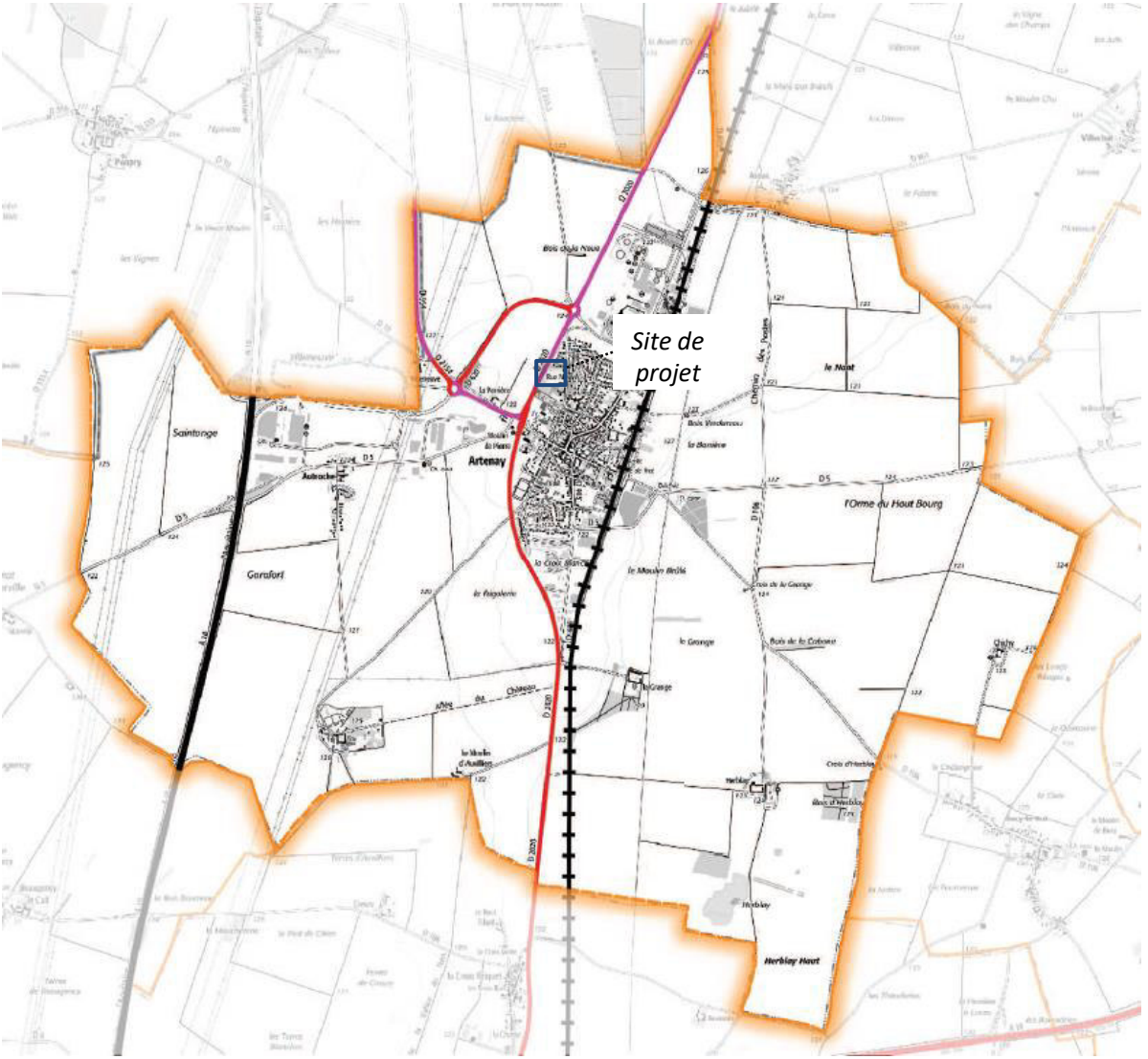
Pour les lignes ferroviaires conventionnelles, les valeurs limites des niveaux de référence sont augmentées de 3 dB(A)

L_{Aeq} 6h-22h en dB(A)	L_{Aeq} 22h-6h en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
L > 84	L > 79	1	d = 300 m
79 < L ≤ 84	74< L ≤ 79	2	d = 250 m
73 < L ≤ 79	68 < L ≤ 74	3	d = 100 m
68 < L ≤ 73	63 < L ≤ 68	4	d = 30 m
63 < L ≤ 68	58 < L ≤ 63	5	d = 10 m
La largeur est comptée à partir du rail extérieur de la voie la plus proche			

- Catégorie 1 Tramway
- Catégorie 2 Tramway
- Catégorie 3 Tramway
- Catégorie 4 Tramway
- Catégorie 5 Tramway

Classement sonore 2017 SNCF Réseau

- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4



Source : DDT 45

Le paysage :

La plaine de Beauce est un vaste plateau agricole, au paysage ouvert, avec une occupation du sol homogène.

Le merlon paysager à l'entrée de ville Nord d'Artenay et la configuration de la RD2020 participent au caractère routier de l'entrée de ville. Cependant, les aménagements paysagers ont l'avantage de réduire le niveau sonore lié aux flux de circulation et de créer une rupture paysagère végétale avec le faible relief de ce territoire (1).

Dans la séquence suivante, l'espace agricole ouvre de nouveau le paysage (2) et ne permet pas d'identifier l'agglomération à proximité.

Présence d'une vue sur le clocher de l'église d'Artenay caractérisant les villages beaucerons, et la mare avec son bosquet.

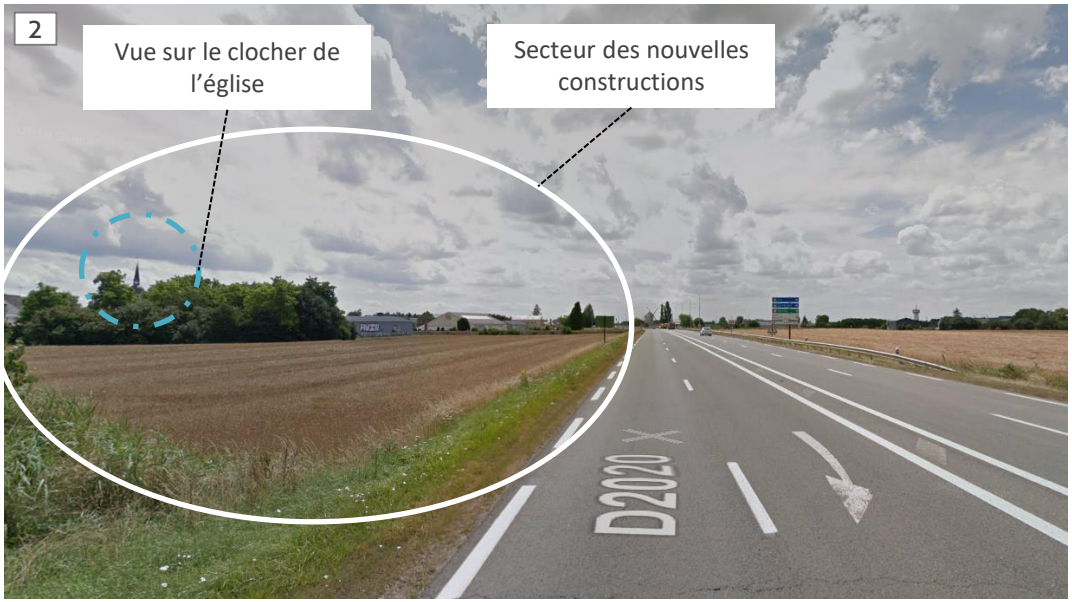
Prise en compte du paysage :

En matière de paysage, l'empreinte des nouvelles constructions aura un impact. Cependant, les formes urbaines prévues dans l'OAP sont dans le respect des gabarits des constructions existantes. Les différentes façades et teintes des constructions doivent présenter un aspect et une couleur qui s'insèrent dans leur environnement.

Il sera privilégié un traitement qualitatif de la bande paysagère de 18 mètres dans la continuité avec le merlon paysager existant. Cette bande devra être inconstructible.

Enfin, lors du projet, il sera prévu, *a minima*, la conservation de 35% d'espaces de pleine terre de la superficie de l'unité foncière.

Le projet devra prendre en compte la vue sur le clocher de l'église d'Artenay et la mare avec son bosquet en conservant une perspective paysagère.



La valeur écologique du site :

Les parcelles enclavées entre la RD2020 et l'espace urbain sont à vocation agricole. Elles étaient utilisées pour cultiver des céréales et sont désormais en jachère (RPG 2019).

La mare et le bosquet participent à la trame verte et bleue au sein de l'espace urbain. En effet, ces éléments participent à maintenir un corridor écologique discontinu dans l'espace urbain.

Sur le reste du site, l'absence d'arbre ou de haie lui procure une valeur écologique faible.

Prise en compte de la valeur écologique :

La mare sera valorisée en conservant un espace paysager à ses abords. En outre, elle sera un exutoire des eaux pluviales.

Le projet permettra de constituer une bande paysagère arborée aux abords de la RD2020 pour préserver l'identité (rupture dans le paysage dit monotone) et la qualité environnementale de l'entrée de ville.

Une frange paysagère sera créée entre l'extension du cimetière et les logements.

En outre, la nouvelle valeur environnementale sera confortée par l'obligation de préserver 35% minimum de l'unité foncière des parcelles en espaces verts de pleine terre.

La sécurité et l'accessibilité

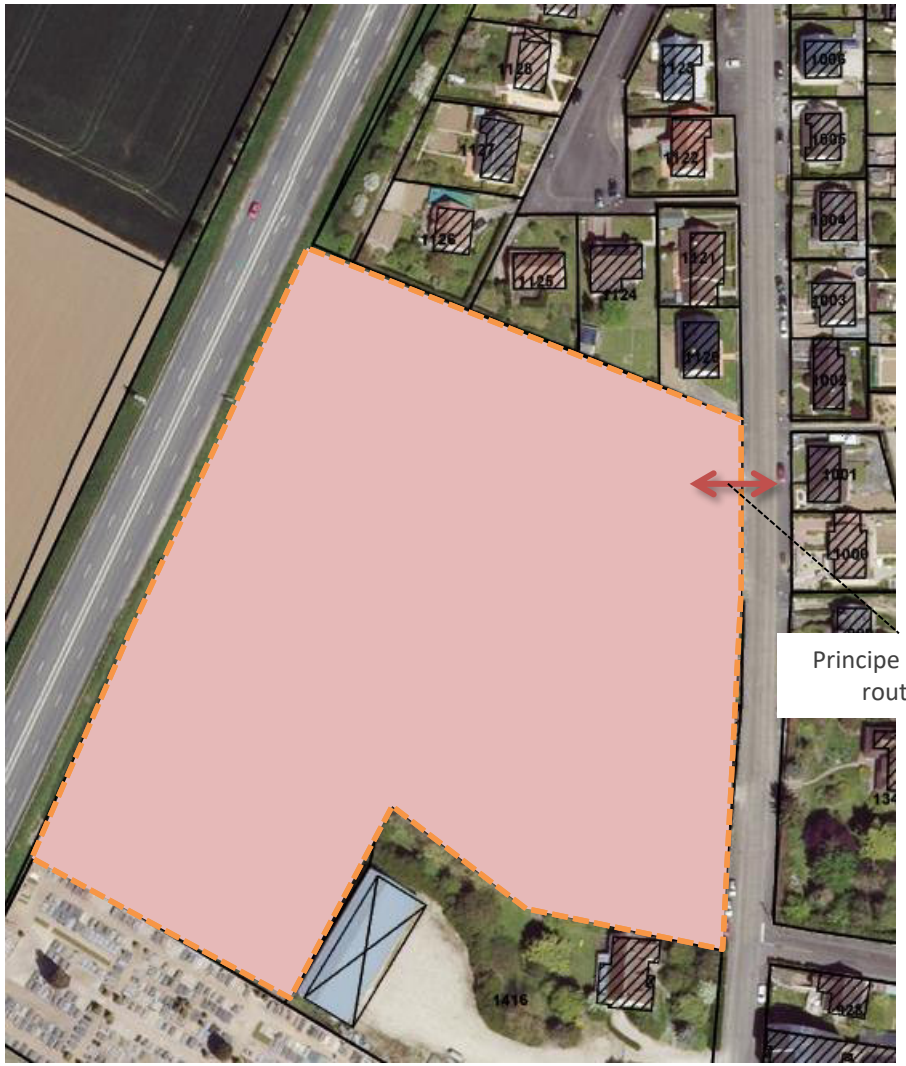
Le secteur est relié au réseau communal via la rue Marcel Girault.

Un seul accès est à prévoir, il se situe rue Marcel Girault.

Prise en compte de la sécurité et l'accessibilité :

Aucun accès n'est à prévoir sur la RD2020. L'accès au site de projet se fera sur un axe existant moins fréquenté (rue Marcel Girault).

Au regard de la programmation (environ 25 logements) et de la localisation (proximité cœur de ville, équipements, commerces…) le projet ne devrait pas engendrer un trafic supplémentaire important.



Au regard de l'analyse, les principaux enseignements et enjeux du projet sont les suivants :

- Création d'une accroche qualitative avec les habitations existantes;
- Entre la RD2020 et les nouvelles constructions, le bruit sera en partie atténué par la bande paysagère inconstructible de 18 m dans la continuité du merlon paysager existant ;
- Création d'une frange paysagère inconstructible entre le cimetière et les nouvelles constructions ;
- L'empreinte paysagère des nouvelles constructions sera relativement faible (respect des gabarits existants et de l'aspect des constructions traditionnelles) ;
- Préservation de 35% minimum de l'unité foncière en espaces verts de pleine terre ;
- Préservation d'un espace paysager aux abords de la mare ;
- Conservation de la perspective paysagère sur le clocher de l'église d'Artenay ;

39

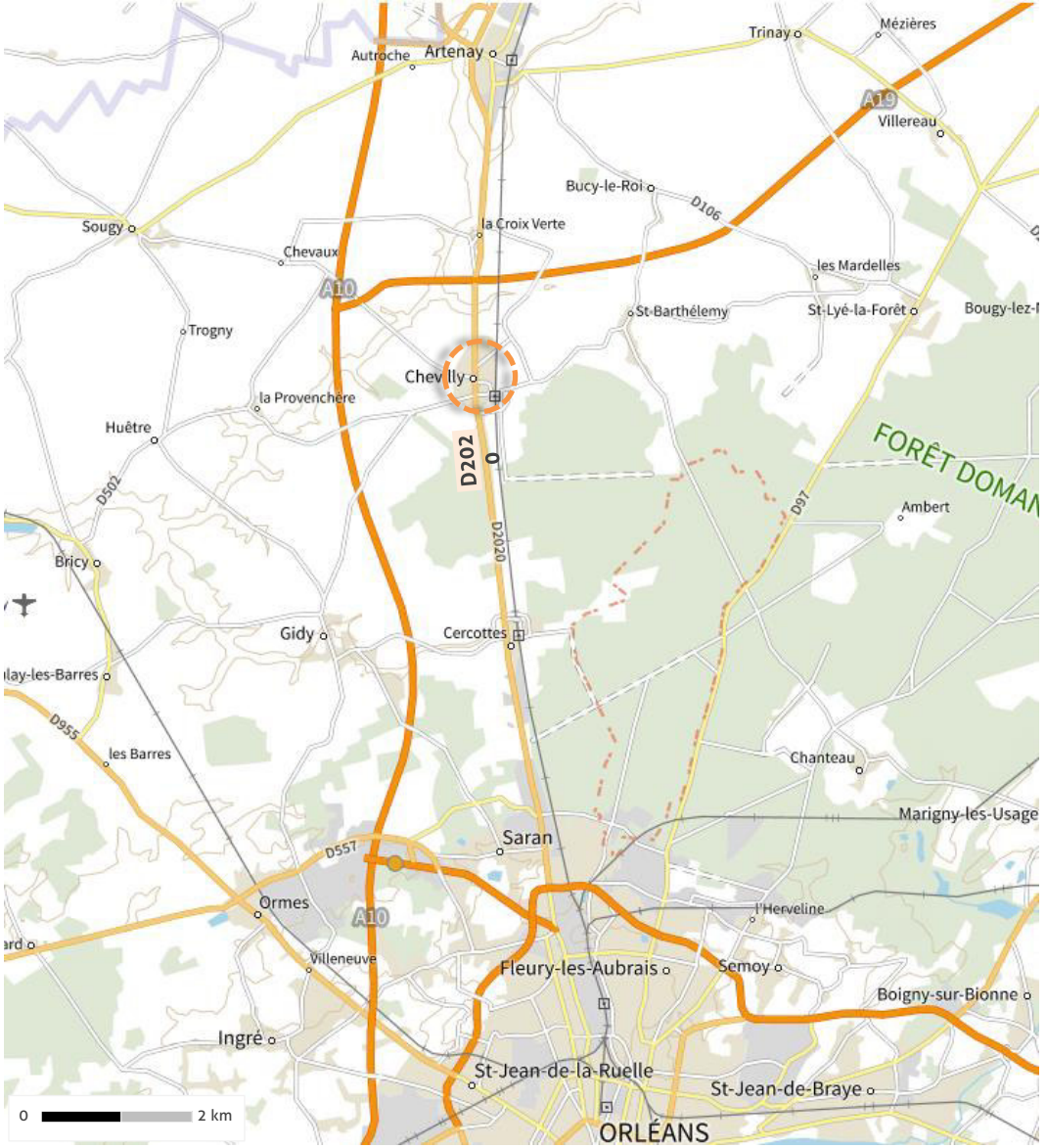
CHEVILLY

La commune de Chevilly est localisée le long de la RD2020, à proximité de la forêt domaniale d'Orléans, à environ 4,5 km d'Artenay et 7 km de la métropole d'Orléans.

Le territoire est marqué par un très faible relief, dans la plaine agricole de la Beauce. Ce paysage fuyant propose un grand degré d'artificialisation : très grandes parcelles, monoculture, géométrie des axes et des éléments.

La RD 2020 est une route de première importance, à l'échelle de la Communauté de Communes pour laquelle elle constitue un axe structurant. Comme axe le plus fréquenté (hormis les autoroutes), son paysage urbain conditionne grandement la vision du territoire que vont avoir une grande partie des visiteurs.

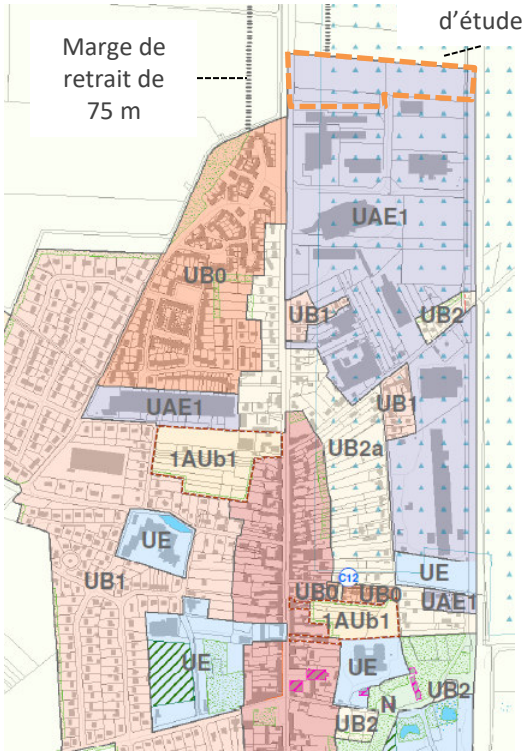
Le caractère routier de ces entrées de ville, notamment à Chevilly et Cercottes, est conforté par une entrée dans le bourg linéaire historique relativement longue. Cette distance se caractérise par une ambiance urbaine linéaire notamment marquée par la présence de zones d'activités économiques (entrée de ville Nord de Chevilly).



Localisation

Historiquement, le village a la particularité d'être un village-rue le long de la RD2020. L'urbanisation s'est poursuivie dans la continuité de l'existant, principalement au Nord. Plus récemment, des opérations sous forme de lotissements ont été réalisées, essentiellement situées à l'Ouest de l'axe. En revanche, les terrains situés entre la RD2020 et la voie ferrée sont en grande partie occupés par de l'activité économique.

Ce projet a pour vocation de permettre l'implantation de nouvelles activités économiques dans la continuité de l'existant. Ce secteur est stratégique pour la commune, étant desservi par un axe structurant reliant Paris et Orléans (RD2020), et étant à proximité de l'échangeur autoroutier situé à Artenay. Dans une perspective de développement économique, l'implantation de nouvelles activités économiques permettrait, dans une zone bien desservie, de soutenir la création de nouveaux emplois.



Le site d'étude s'étend sur une superficie d'environ 2,5 hectares. La profondeur de 75 m par rapport à la voie RD2020 ne couvre pas la totalité du projet. Seule une partie de son périmètre est concernée par la bande des 75 mètres par rapport à la voie (cf carte ci-contre).

Le secteur concerné par la bande de 75 mètres par rapport à la voie est dans la partie Ouest du site de projet. Il représente environ 0,55 hectare.

Bande de 75 mètres par rapport à l'axe de la voie

Site d'étude

Secteur concerné par le périmètre de 75 mètres

Analyse du site

Les nuisances :

Le site est dans le prolongement de la zone d'activités existante, situé entre la RD2020 et la voie ferrée. Des nuisances d'ordre sonore sont générées par la RD 2020 et la voie ferrée.

La RD 2020 est identifiée au classement sonore des infrastructures de transport terrestre du Loiret en catégorie 3 « tissu ouvert » sur la partie du projet concernée par l'étude L111-6 (cf carte page suivante).

Les activités au Sud du site peuvent également occasionner des nuisances sonores, visuelles et/ou olfactives.

Prise en compte des nuisances :

La vocation économique est la plus appropriée pour prendre en compte les nuisances sonores.

La création d'une bande paysagère inconstructible le long de la RD2020 pourrait permettre d'atténuer les nuisances sonores liées à cet axe en constituant un écran acoustique. En outre, il est préconisé de créer les nouvelles places de stationnement nécessaires à l'activité entre la bande paysagère et les nouvelles constructions.

Classement sonore des infrastructures de transports terrestres

Le classement est établi d'après les niveaux sonores (LAeq) des infrastructures pour les périodes diurne (6h00 à 22h00) et nocturne (22h00 à 6h00). L'indicateur, noté "LAeq", représente le niveau sonore énergétique équivalent exprimant l'énergie reçue pendant un certain temps.

L_{Aeq} 6h-22h en dB(A)	L_{Aeq} 22h-6h en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
L > 81	L > 76	1	d = 300 m
76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	d = 250 m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	d = 100 m
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	4	d = 30 m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	5	d = 10 m
La largeur est comptée à partir du bord de chaussée de la voie la plus proche pour les routes et à partir du rail extérieur de la voie la plus proche pour les voies de chemin de fer			

Classement sonore 2017

- Catégorie 1 Tissu Ouvert
- Catégorie 2 Tissu Ouvert
- Catégorie 3 Tissu Ouvert
- Catégorie 4 Tissu Ouvert
- Catégorie 5 Tissu Ouvert
- Catégorie 1 Rue en U
- Catégorie 2 Rue en U
- Catégorie 3 Rue en U
- Catégorie 4 Rue en U
- Catégorie 5 Rue en U

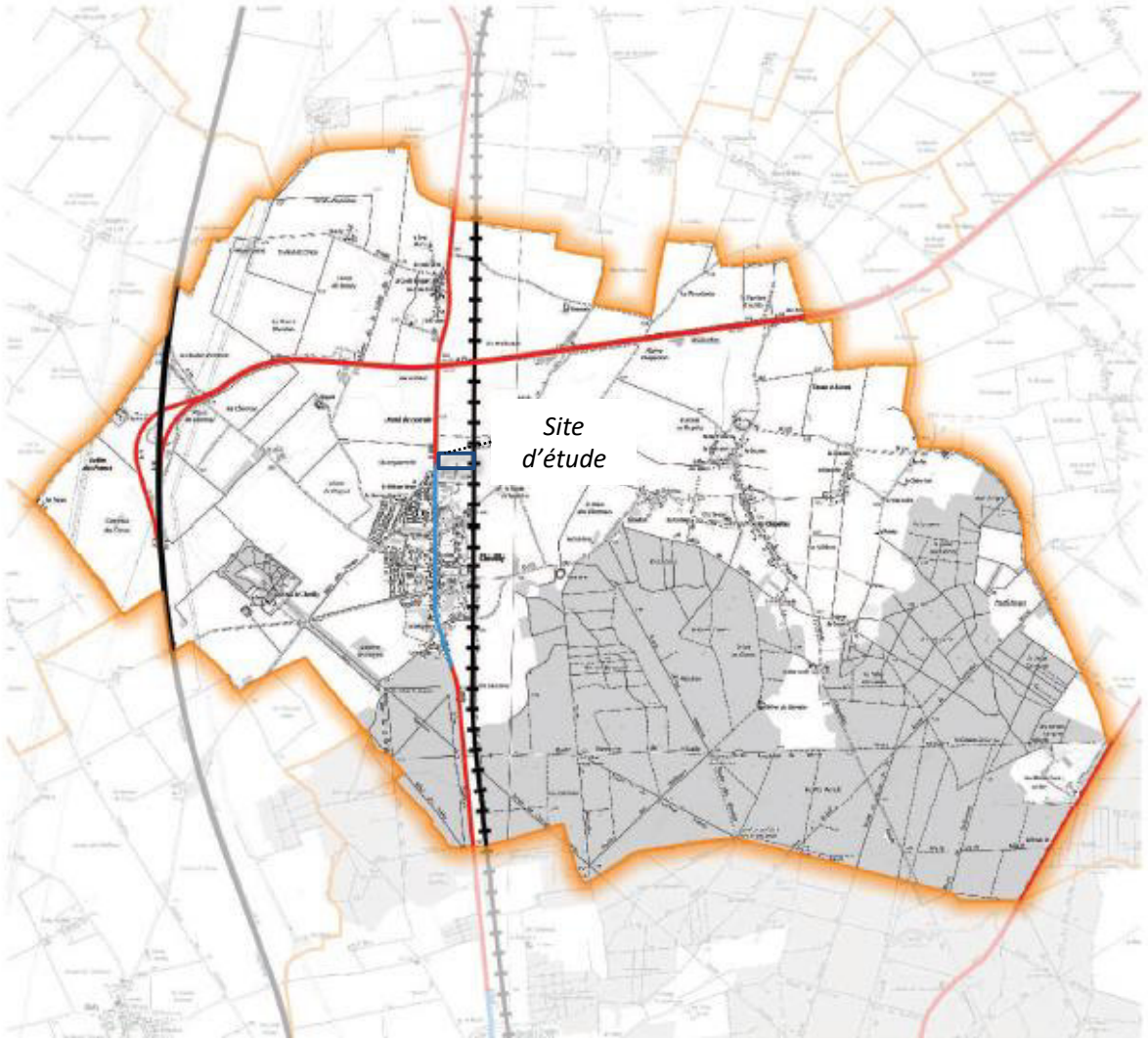
Pour les lignes ferroviaires conventionnelles, les valeurs limites des niveaux de référence sont augmentées de 3 dB(A)

L_{Aeq} 6h-22h en dB(A)	L_{Aeq} 22h-6h en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
L > 84	L > 79	1	d = 300 m
79 < L ≤ 84	74< L ≤ 79	2	d = 250 m
73 < L ≤ 79	68 < L ≤ 74	3	d = 100 m
68 < L ≤ 73	63 < L ≤ 68	4	d = 30 m
63 < L ≤ 68	58 < L ≤ 63	5	d = 10 m
La largeur est comptée à partir du rail extérieur de la voie la plus proche			

- Catégorie 1 Tramway
- Catégorie 2 Tramway
- Catégorie 3 Tramway
- Catégorie 4 Tramway
- Catégorie 5 Tramway

Classement sonore 2017 SNCF Réseau

- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4



Source : DDT 45

Analyse du site et prise en compte

Le paysage :

L'entrée de ville Nord de Chevilly a une forte dimension paysagère (bandes enherbées, espaces végétalisés et arborés). Les alignements d'arbres, et les merlons paysagers participent à l'identification et la qualification de cette entrée. (1).

Les zones d'activités ont un impact visuel très fort sur le paysage notamment en Beauce, au vu du peu de relief existant et de l'activité agricole dominante.

Prise en compte du paysage :

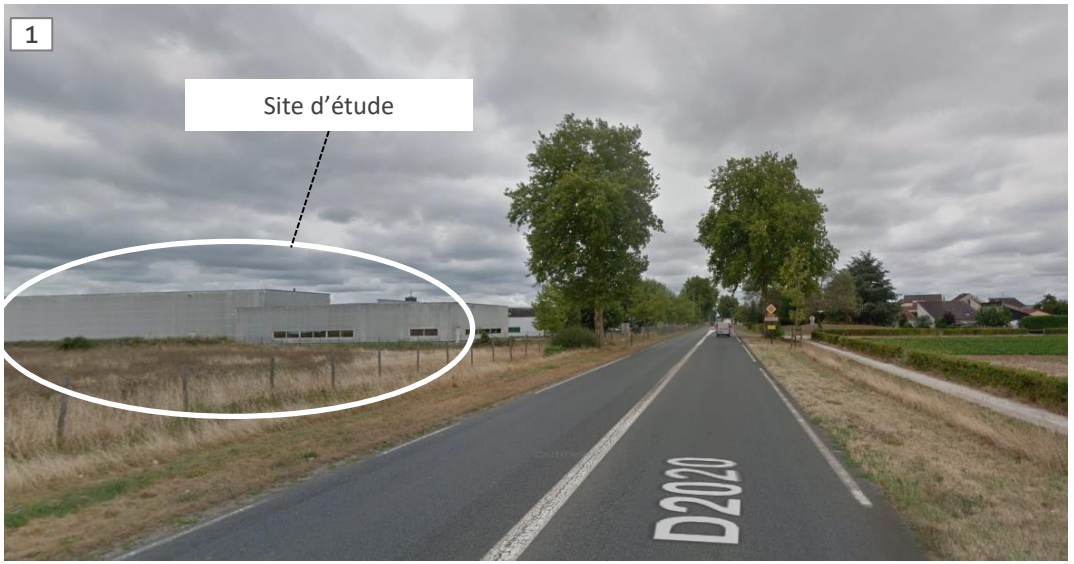
L'extension d'une zone d'activités sur ce site, quelle que soit sa composition ou l'attention portée à l'architecture des bâtiments, modifiera le contexte paysager du secteur.

Les nouvelles constructions devront poursuivre le recul existant par rapport à la RD2020. Elles devront également respecter le gabarit notamment la hauteur des constructions existantes.

Les bâtiments industriels existants (1) sont d'ores et déjà marqueurs de l'entrée de ville. Dans le cadre de l'extension de la zone d'activités, la création d'une transition paysagère entre l'espace agricole et les activités économiques pourrait atténuer le contraste important.

Un frange arborée devra être aménagée le long de la RD2020, dans la continuité de l'existant, pour conserver l'identité et la qualification paysagère de cette entrée de ville. Le boisement aura également pour vocation d'atténuer l'impact visuel des bâtiments d'activité.

Enfin, lors du projet, il sera prévu, *a minima*, la conservation de 20% d'espaces de pleine terre de la superficie de l'unité foncière.



La valeur écologique du site :

Les parcelles enclavées entre la RD2020 et la voie ferrée, étaient à vocation agricole. Aujourd'hui, elles ne sont plus cultivées et sont laissées en friche.

Ce site ne comprend aucun élément naturel. Les friches et l'absence d'arbres ou d'éléments naturels lui procurent une valeur écologique faible.

Prise en compte :

Avec les nouvelles règles, les nouvelles constructions devront *a minima* respecter la distance de retrait de 12 mètres avec l'espace agricole.

Le projet permettra, si cela est possible, de constituer une frange paysagère entre les espaces agricoles et l'extension de la zone d'activités.

Un espace paysager devra être conservé aux abords de la RD 2020 pour préserver l'identité et la qualité environnementale de l'entrée de ville.

En outre, la nouvelle valeur environnementale sera confortée par l'obligation de préserver 20% minimum de l'unité foncière des parcelles en espaces verts de pleine terre.

La sécurité et l'accessibilité

Un seul accès est à prévoir, il sera situé au sein de la zone d'activités en continuité de la voirie existante.

Prise en compte de la sécurité et l'accessibilité :

Aucun accès directement relié à la RD2020 ne sera créé. Le projet aura un léger impact sur le trafic existant. En effet, une augmentation des déplacements pendulaires (création de nouveaux emplois) et de transport de marchandises est à prévoir. L'accroissement de la circulation lié à l'extension de la zone d'activités n'impactera les zones d'habitat.

Au regard de l'analyse, les principaux enseignements et enjeux du site d'étude sont les suivants :

- Entre la voie et les nouvelles constructions, le bruit sera en grande partie atténué par une frange paysagère dans la continuité de l'existant ;
- Un impact paysager du projet sans dénaturer l'entrée de ville existante ;
- Préservation de 20% minimum de l'unité foncière en espaces verts de pleine terre ;
- Création des franges paysagères le long de la voie et à la lisière des espaces agricoles ;
- Recul des constructions identique à l'existant (25 m);
- Implantation des nouvelles places de stationnement arborées entre la frange paysagère et les nouvelles constructions.

Par ailleurs, l'inconstructibilité le long de la RD 2020 est maintenue en dehors des espaces urbanisés sur les secteurs qui n'ont pas fait l'objet d'études au titre de l'article L.111-8

48

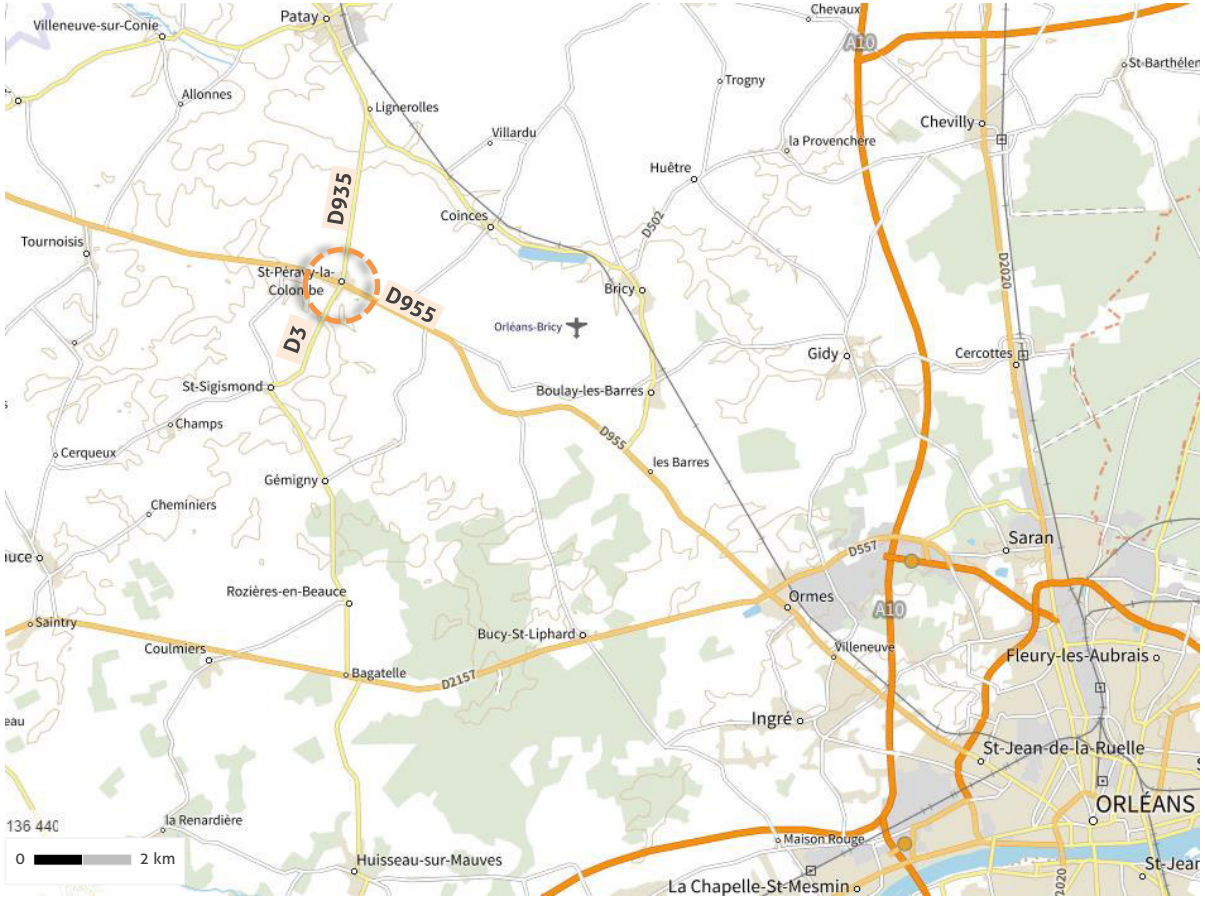
SAINT-PÉRAVY-LA-COLOMBE

La commune de Saint-Péravy-la-Colombe est localisée dans la plaine agricole de la Beauce, à environ 5 km au sud de Patay et à une dizaine de km de la métropole d'Orléans.

Le territoire est marqué par un très faible relief, des paysages analogues avec les communes environnantes. Un petit boisement est présent au nord de la commune.

La RD 955, axe reliant Orléans à Châteaudun, est le second axe routier départemental le plus fréquenté du territoire. Le trafic routier y est important et très ancien. C'est une des raisons pour laquelle les villages se sont historiquement constitués de manière linéaire, le long de l'axe.

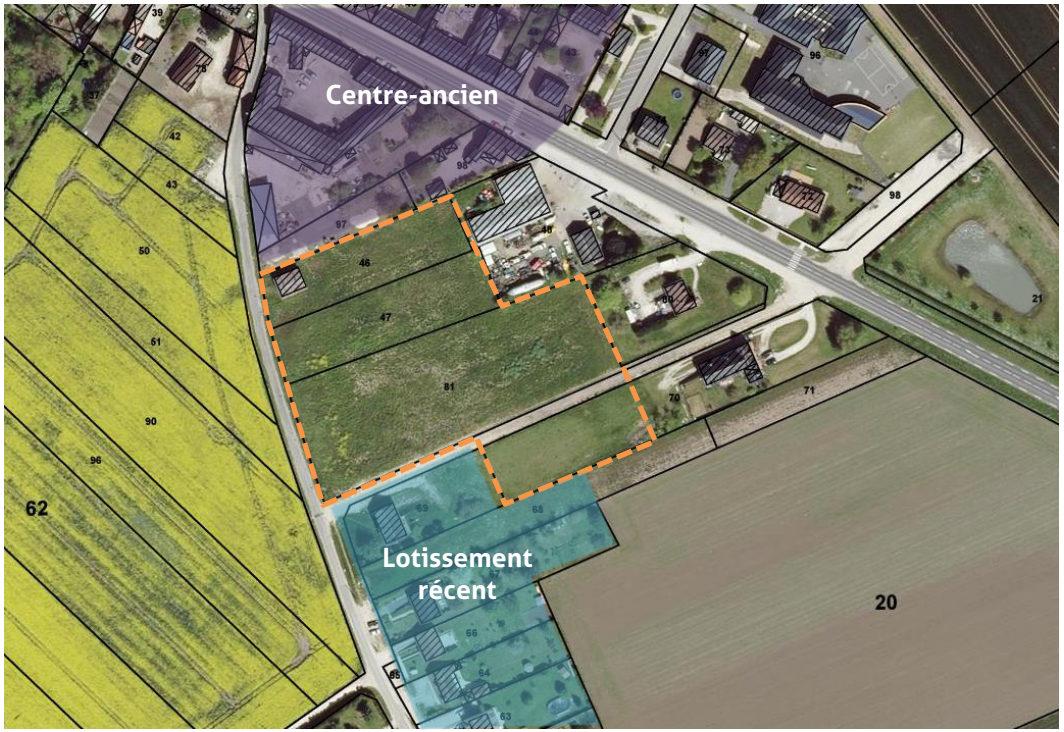
Il constitue également un axe structurant pour le territoire de la communauté de communes de Beauce Loirétaine. En effet, il permet notamment de desservir les communes en marge des zones à fort développement.

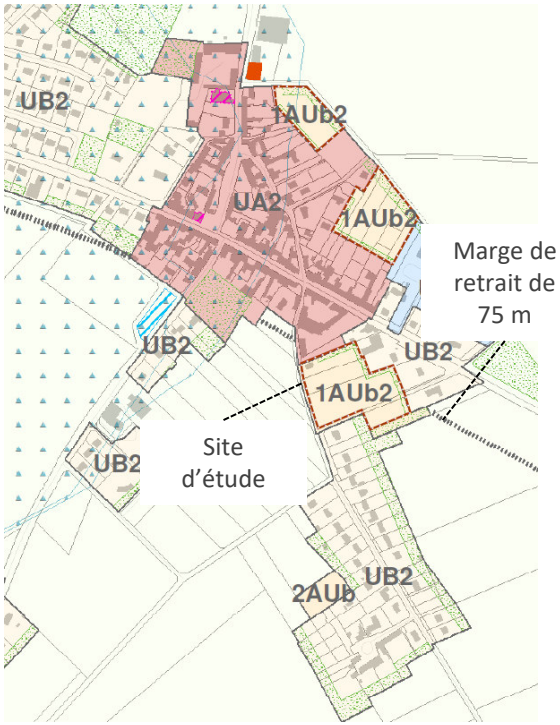


Localisation

Historiquement, le village à la particularité d'être un village-rue le long de la RD955 et de la RD935. Le cœur de bourg s'est développé à l'intersection de ces deux principaux axes, au nord de la RD955, entre la rue Jeanne d'Arc et la rue du Général de Sonis. Plus récemment, le village s'est étendu avec des opérations de logements sous forme de lotissements dont une au sud, route du Nuisement, dans le prolongement de la rue Jeanne d'Arc.

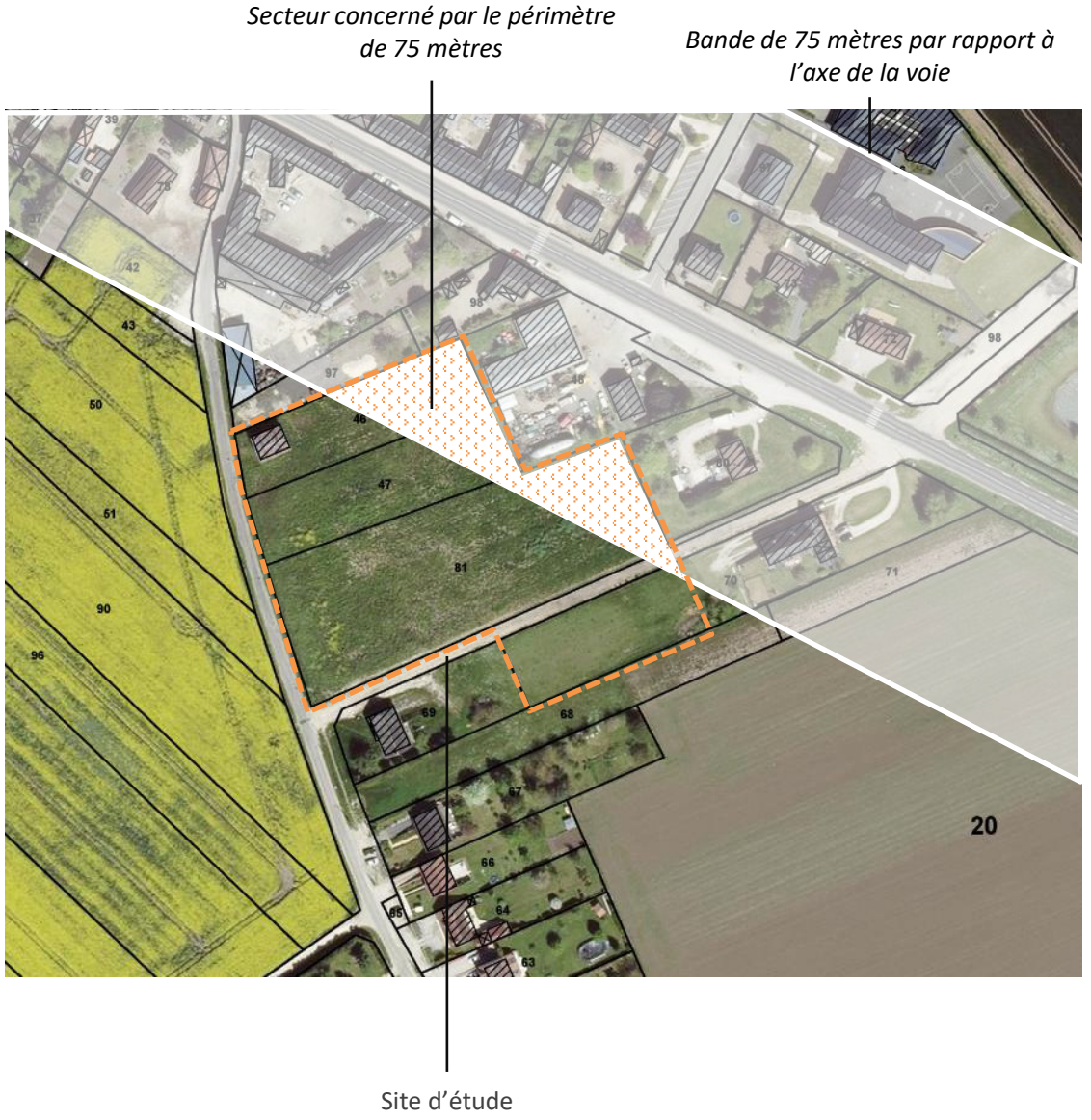
Ce projet a pour vocation de permettre la réalisation d'un nouveau programme de logements pour soutenir la démographie communale. Ce secteur est stratégique pour la commune. Il permettra de réaliser une accroche urbaine qualitative entre le centre ancien et le lotissement route du Nuisement. Ce projet est dans la continuité de ce qui a été fait auparavant et permettra de conforter la morphologie urbaine communale.





Le site d'étude s'étend sur une superficie d'environ 1,1 hectare. La profondeur de 75 m par rapport à la voie RD955 ne couvre pas la totalité du projet. Seule une partie de son périmètre est concernée par l'étude (cf carte ci-contre).

Le secteur concerné par le périmètre de 75 mètres est dans la partie Nord du projet. Il représente environ 0,28 hectare.



Analyse du site

Les nuisances :

Le site est relativement épargné par les nuisances (olfactives, visuelles, sanitaires..). Des nuisances sonores peuvent éventuellement être rencontrées, générées par la RD 955 et un atelier automobile de vente et réparation de véhicules.

À Saint-Péravy-la-Colombe, la RD 955 est identifiée au classement sonore des infrastructures de transport terrestre du Loiret en catégorie 3 « rue en U » sur la partie du projet concernée par l'étude L111-6 (cf carte page suivante). En effet, l'axe est bordée de bâtiments disposés de part et d'autre de façon quasi-continue et d'une certaine hauteur. Les nouvelles constructions se situant à 100 m de part et d'autre de la voie devront observer des normes d'isolement acoustique spécifiques.

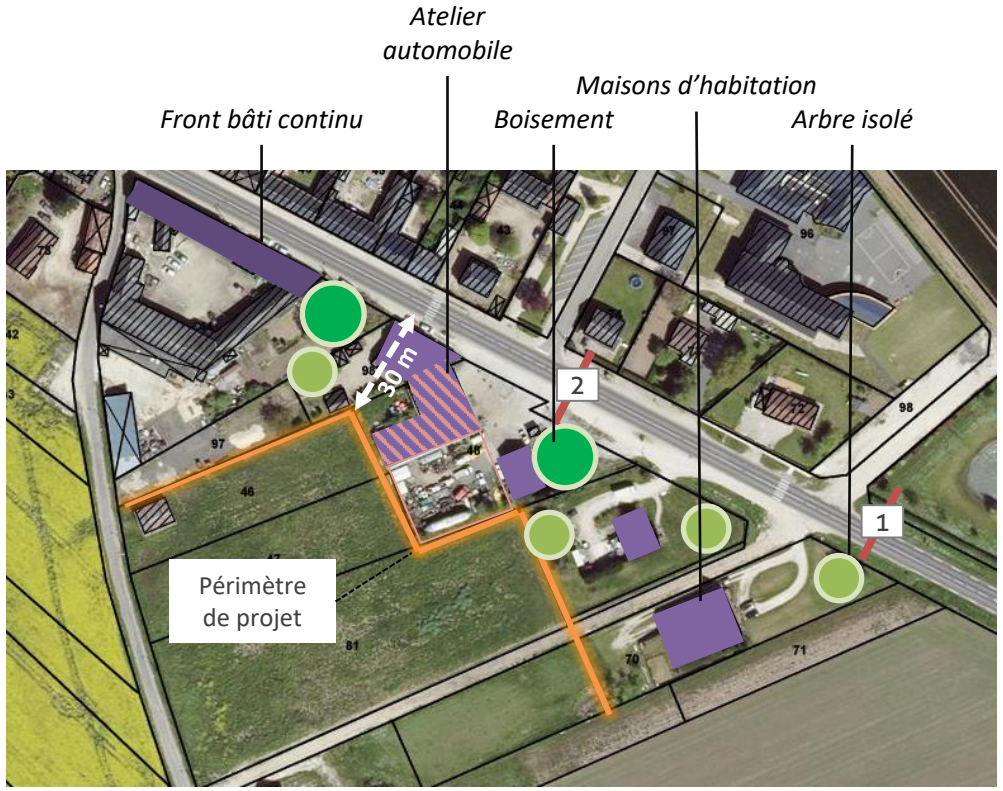
Prise en compte des nuisances :

Dans un périmètre de 100 m le long de l'axe, l'isolement acoustique minimum exigé pour la façade du logement est de 38 décibels, valeur que le constructeur devra obtenir en utilisant les techniques adaptées.

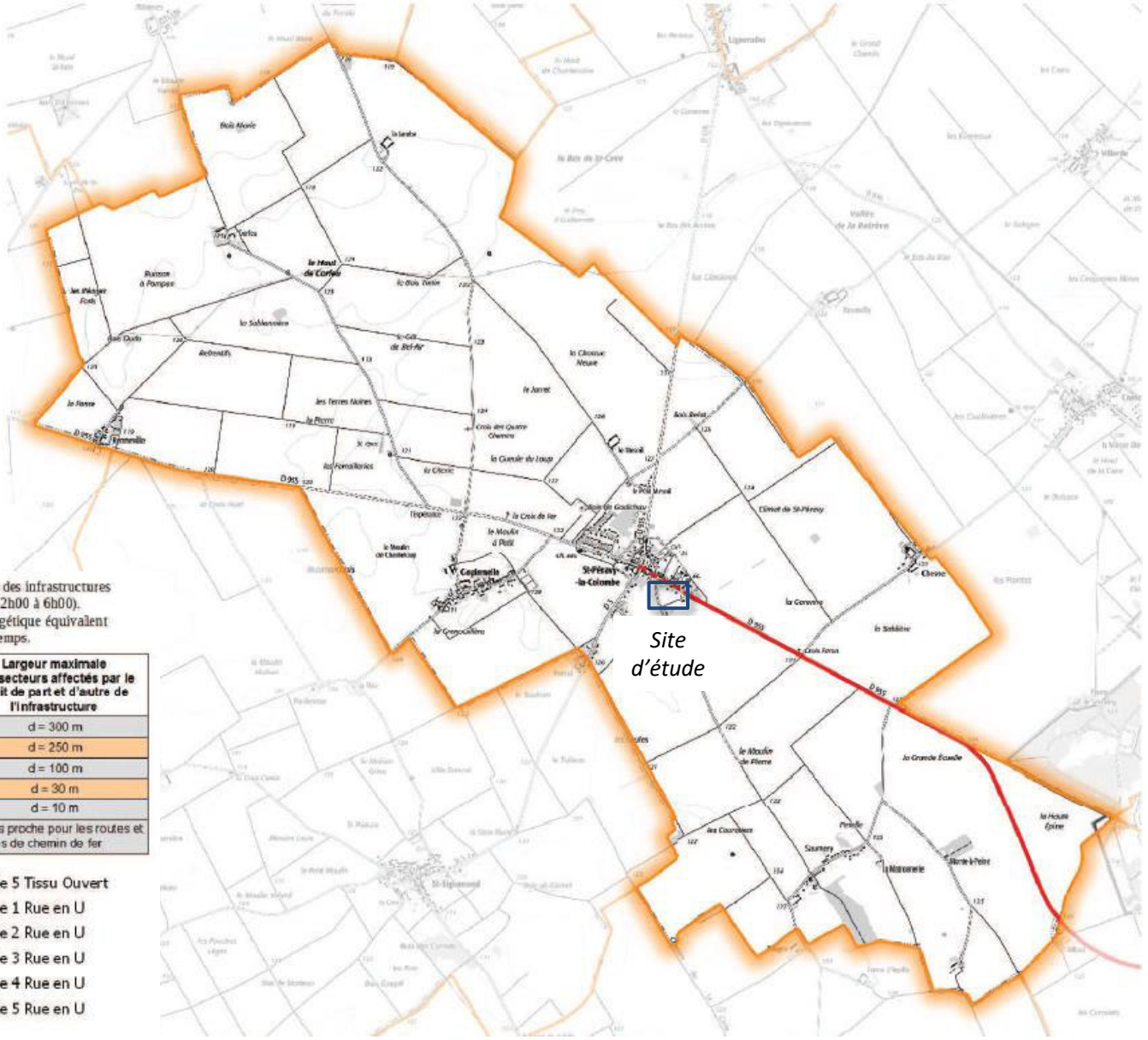
En dehors, les nouvelles constructions devront respecter *a minima* la nouvelle règlementation acoustique (NRA) en vigueur.

En outre, le site de projet est en recul d'une trentaine de mètres minimum par rapport à la voie. Le front bâti, les bâtis ponctuels et arbres le long de l'axe devraient atténuer en partie les nuisances sonores et faire écran.

Une frange paysagère le long de l'atelier automobile pourrait permettre à la fois de créer une transition entre l'activité et les nouveaux logements et éviter ainsi certaines gènes de voisinage. La création de cette frange permettra également de rendre le cadre de vie plus qualitatif.



Classement sonore des infrastructures de transports terrestres



Le classement est établi d'après les niveaux sonores (LAeq) des infrastructures pour les périodes diurne (6h00 à 22h00) et nocturne (22h00 à 6h00).
L'indicateur, noté "LAeq", représente le niveau sonore énergétique équivalent exprimant l'énergie reçue pendant un certain temps.

L_{Aeq} 6h-22h en dB(A)	L_{Aeq} 22h-6h en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
L > 81	L > 76	1	d = 300 m
76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	d = 250 m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	d = 100 m
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	4	d = 30 m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	5	d = 10 m
La largeur est comptée à partir du bord de chaussée de la voie la plus proche pour les routes et à partir du rail extérieur de la voie la plus proche pour les voies de chemin de fer			

Classement sonore 2017

- Catégorie 1 Tissu Ouvert
- Catégorie 2 Tissu Ouvert
- Catégorie 3 Tissu Ouvert
- Catégorie 4 Tissu Ouvert
- Catégorie 5 Tissu Ouvert
- Catégorie 1 Rue en U
- Catégorie 2 Rue en U
- Catégorie 3 Rue en U
- Catégorie 4 Rue en U
- Catégorie 5 Rue en U

Source : DDT 45

Le paysage :

Les entrées de ville des différents villages traversés bénéficient d'un traitement très différencié en fonction de la situation et de l'ancienneté des constructions.

L'entrée de ville Est de Saint-Péravy-la-Colombe est relativement longue du fait de l'urbanisation unilatérale. De plus, le retrait large des clôtures, et les dépendances vertes participent au caractère paysager du traitement des abords de la RD955.

Les nouvelles constructions n'auront qu'un léger impact visuel avant l'entrée en agglomération (1). Dans le Bourg, la valeur paysagère qualitative avec la présence de boisements, d'arbres isolés et de bâtis anciens sera préservée (2).

Prise en compte du paysage :

En matière de paysage, l'empreinte des nouvelles constructions sera relativement faible. Les formes urbaines prévues dans l'OAP sont des maisons individuelles, dans le respect des gabarits des constructions existantes. Les différentes façades et teintes des constructions doivent présenter un aspect et une couleur qui s'insèrent dans leur environnement.

Les constructions projetées seront situées en arrière plan. L'impact visuel sera donc limité puisqu'elles sont situées à plus de 30 mètres de la voie. De plus, elles devront respecter un retrait de 12 m minimum par rapport à la zone agricole et seront dans la continuité de la construction existante visible au premier plan (1).

Il sera privilégié un traitement qualitatif de la frange paysagère en lisière avec l'espace agricole pour atténuer le contraste entre les nouvelles constructions et la plaine agricole.

La valeur écologique du site :

Les parcelles sont utilisées pour l'exploitation agricole dans la partie au nord du chemin et sont des espaces verts de pleine terre dans la partie sud. Le site n'est pas identifié au Registre Parcellaire Graphique (RPG). Les terrains agricoles sont actuellement enclavés entre plusieurs voies de desserte et les bâtiments existants.

Un hangar peu qualitatif, avec des matériaux de faible qualité, est présent à l'extrémité Nord-ouest du site.

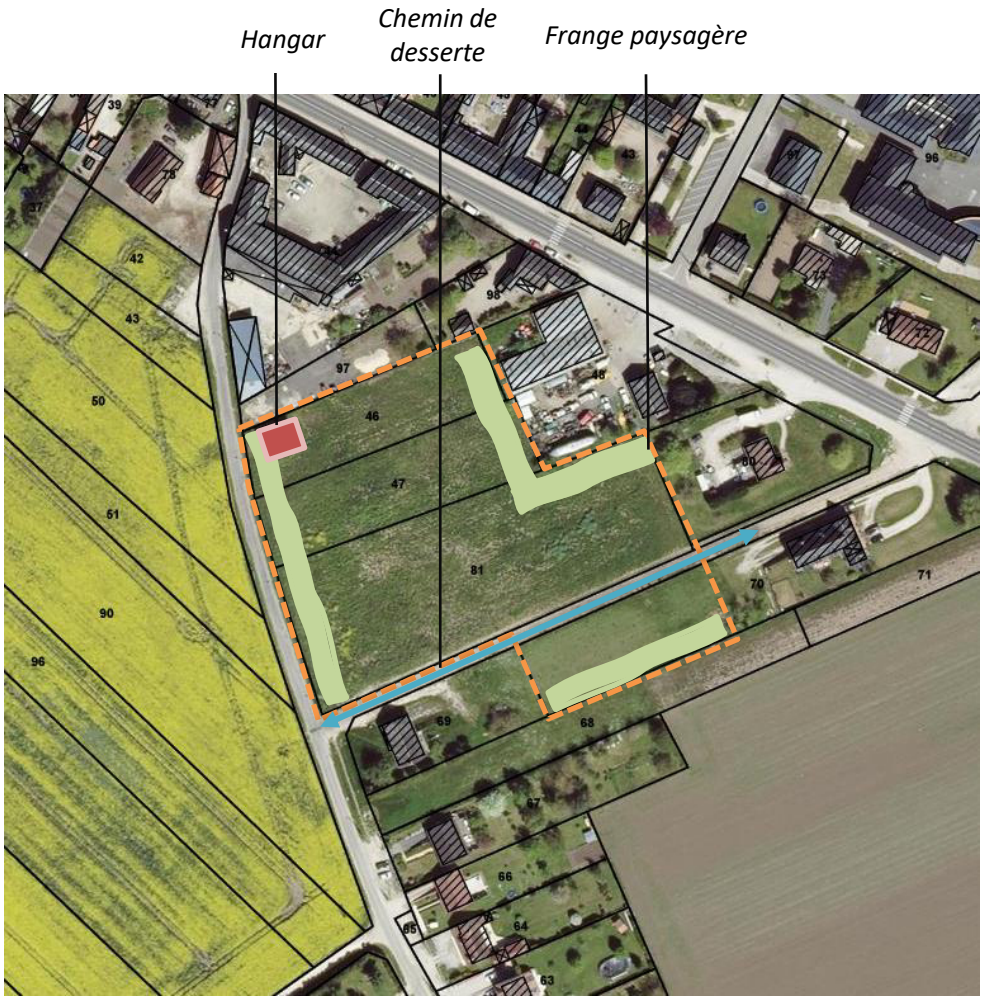
Aucun élément naturel ne compose le site. La valeur écologique est faible.

Prise en compte :

Avec les nouvelles règles, les nouvelles constructions devront *a minima* respecter la distance de retrait de 12 mètres de la zone agricole.

Le projet permettra, si cela est possible, de constituer une frange paysagère entre les espaces agricoles et les nouvelles habitations. De plus, une frange paysagère devra être étudiée entre l'activité existante et les nouvelles constructions.

En outre, la nouvelle valeur environnementale sera confortée par l'obligation de préserver 60% minimum de l'unité foncière des parcelles en espaces verts de pleine terre.



Analyse du site et prise en compte

La sécurité et l'accessibilité

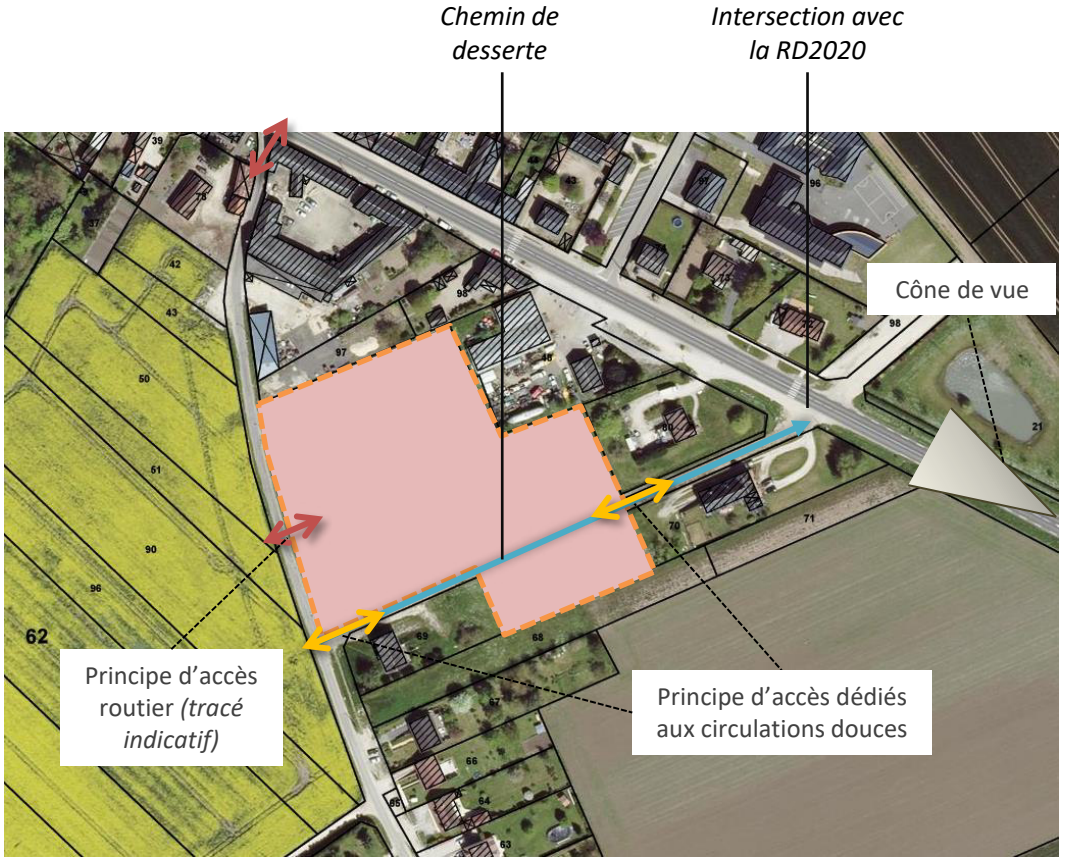
Le site est desservi par la route du Nuisement dans le prolongement de la rue Jeanne d'Arc. Cette voie est peu fréquentée car elle termine en impasse à environ 1 km au sud du site d'étude.

Prise en compte de la sécurité et l'accessibilité :

L'urbanisation de ce site confortera l'entrée en espace urbain tout en préservant le paysage. Cette qualification pourrait permettre de faire baisser la vitesse notamment sur la séquence de la RD955 avant l'entrée en agglomération.

Un seul accès routier est à prévoir. Il sera situé route de Nuisement sur un axe peu fréquenté. Au regard de la fréquentation actuelle et de la programmation envisagée (entre 15 et 20 logements), le projet aura peu d'impact sur les circulations.

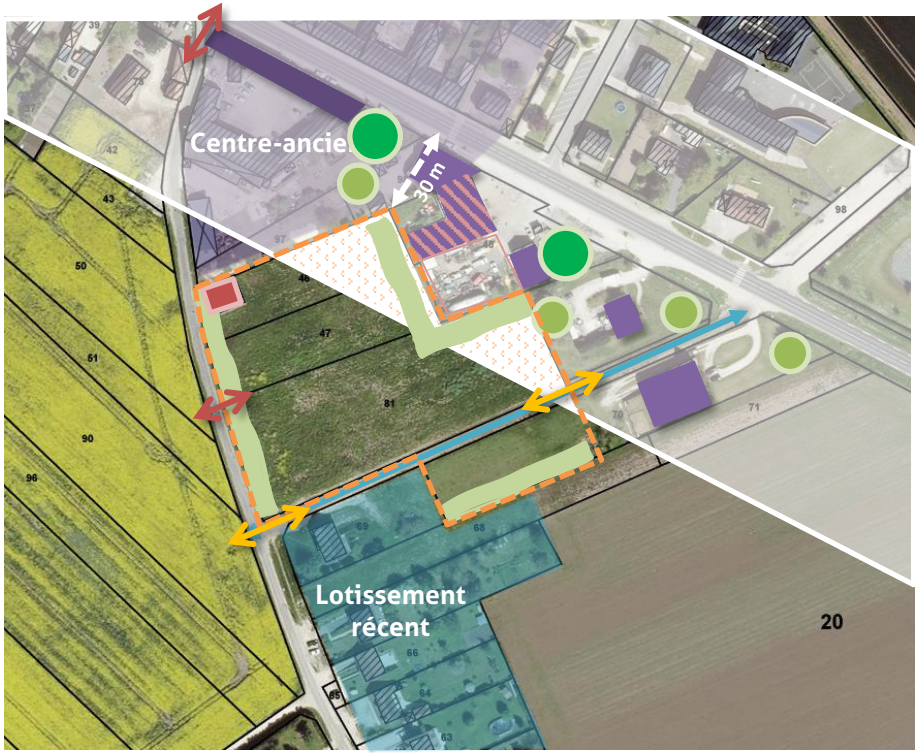
Le chemin existant devra être préservé pour permettre une circulation douce en toute sécurité. Une requalification des abords de ce chemin (alignements d'arbres, haies…) pourrait permettre de marquer l'intersection avec la RD2020. Les accès existants seront préservés.



Au regard l'analyse, les principaux enseignements et enjeux du projet sont les suivants :

- Création d'une accroche qualitative avec le centre-ancien dans la continuité urbaine du lotissement au sud ;
- Entre la voie et les nouvelles constructions, le bruit sera en grande partie atténué par la distance (30 m minimum), les constructions, les éléments naturels et le mur existant ;
- L'empreinte paysagère des nouvelles constructions sera relativement faible (maisons individuelles, respect des gabarits existants et de l'aspect des constructions traditionnelles) ;
- Respect du retrait de 12 m minimum des constructions par rapport à la zone agricole et de la préservation de 60% minimum de l'unité foncière en espaces verts de pleine terre ;
- Création des franges paysagères le long de l'activité et entre les espaces urbains et les espaces agricoles procurant une valeur écologique plus forte;

Par ailleurs, l'inconstructibilité le long de la RD 955 est maintenue en dehors des espaces urbanisés sur les secteurs qui n'ont pas fait l'objet d'études au titre de l'article L.111-8



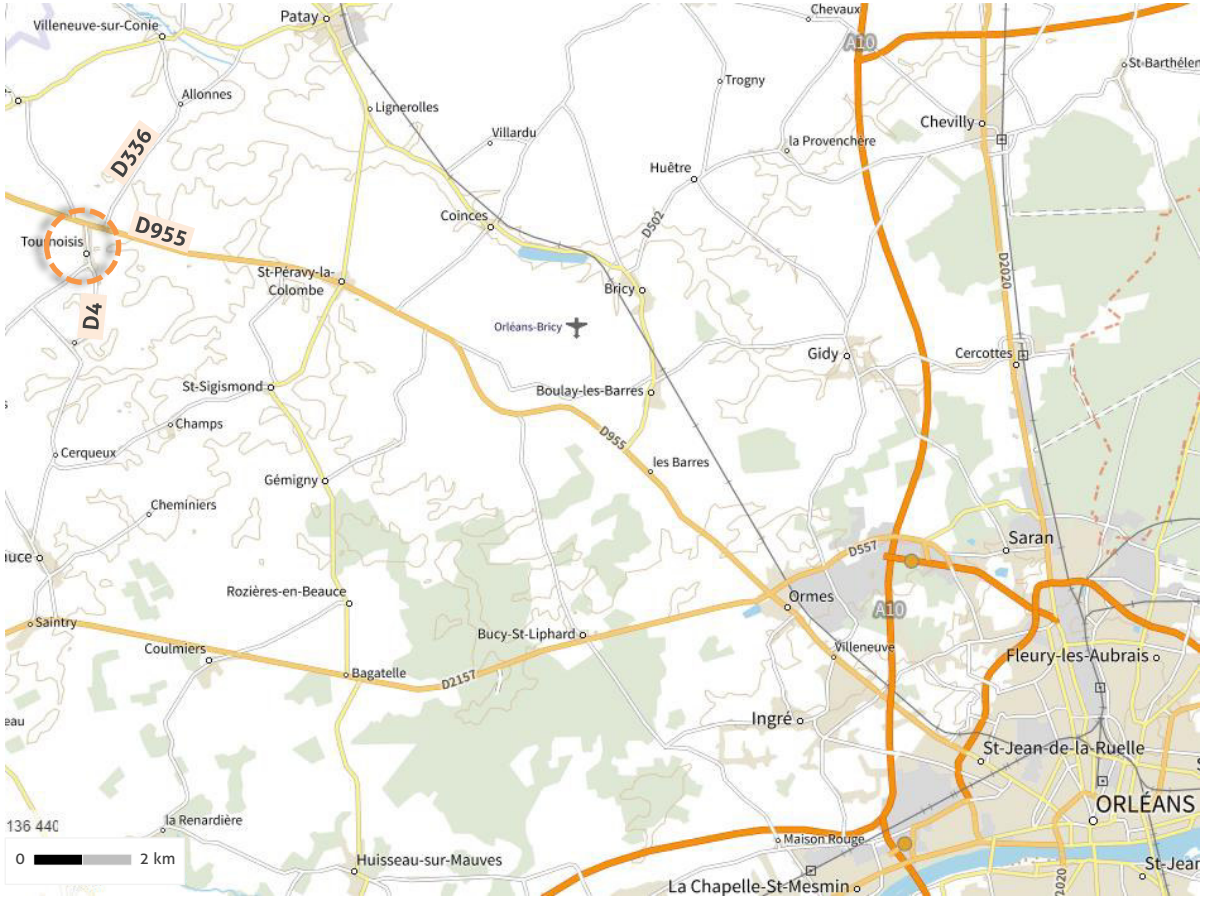
57

La commune de Tournoisis est localisée dans la plaine agricole de la Beauce, à environ 6 km au sud de Patay et à une quinzaine de km de la métropole d'Orléans.

Le territoire est marqué par un très faible relief, des paysages analogues avec les communes environnantes, et l'absence de boisements.

La RD 955, axe reliant Orléans à Châteaudun, est le second axe routier départemental le plus fréquenté du territoire. Le trafic routier y est important et très ancien. C'est une des raisons pour laquelle les villages se sont historiquement constitués de manière linéaire, le long de l'axe.

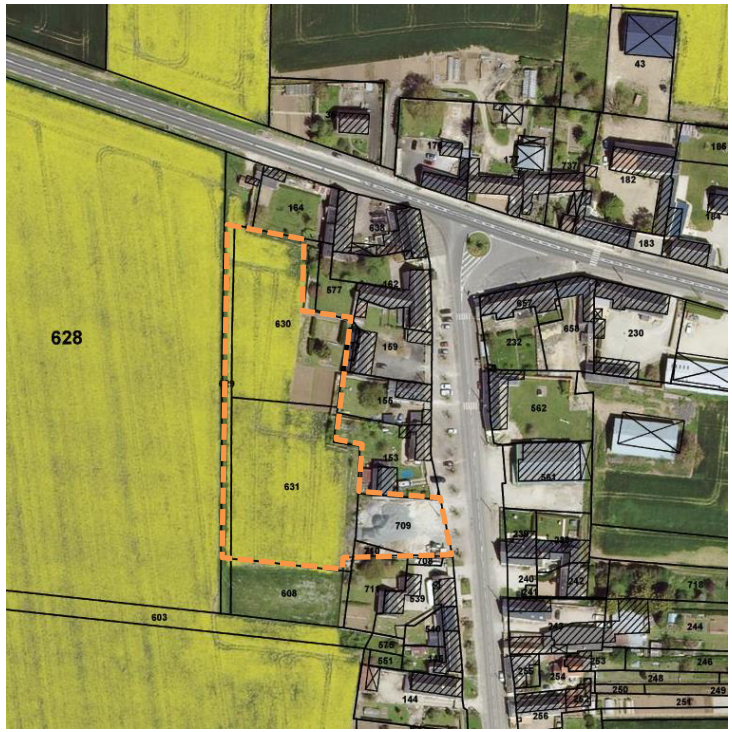
Il est également un axe structurant pour le territoire de la communauté de communes de Beauce Loirétaine. En effet, il permet notamment de desservir les communes en marge des zones à fort développement.

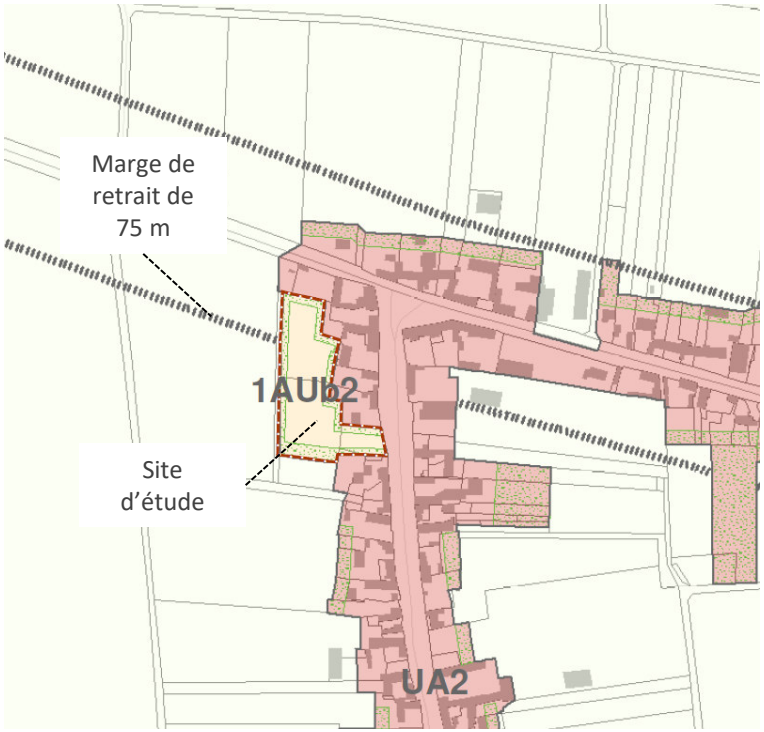


Localisation

Le village a la particularité d'être un village-rue qui s'est développé le long de grands axes (RD 955 et la RD4). Le site faisant l'objet d'une étude entrée de ville L111-6 à Tournoisis est à proximité immédiate du centre-ancien, à l'entrée de ville Ouest.

Ce projet a pour vocation de permettre la réalisation d'un nouveau programme de logements pour soutenir la démographie communale. Ce secteur est stratégique pour la commune. En effet, l'entrée de ville Ouest est localisée à proximité d'une desserte en bus et de commerces de proximité. Ce projet est dans la continuité de ce qui a été fait auparavant et permettra de conforter la morphologie urbaine de la commune en épaississant l'espace urbain historique d'ores et déjà existant par une urbanisation qualitative en second rideau.





Le site d'étude s'étend sur une superficie d'environ 0,8 hectare. La profondeur de 75 m par rapport à la voie RD955 ne couvre pas la totalité du projet. Seule une partie de son périmètre est concernée par l'étude (cf carte ci-contre).

Le secteur concerné par le périmètre de 75 mètres est dans la partie nord du projet. Il représente environ 0,215 hectare.

Analyse du site

Les nuisances :

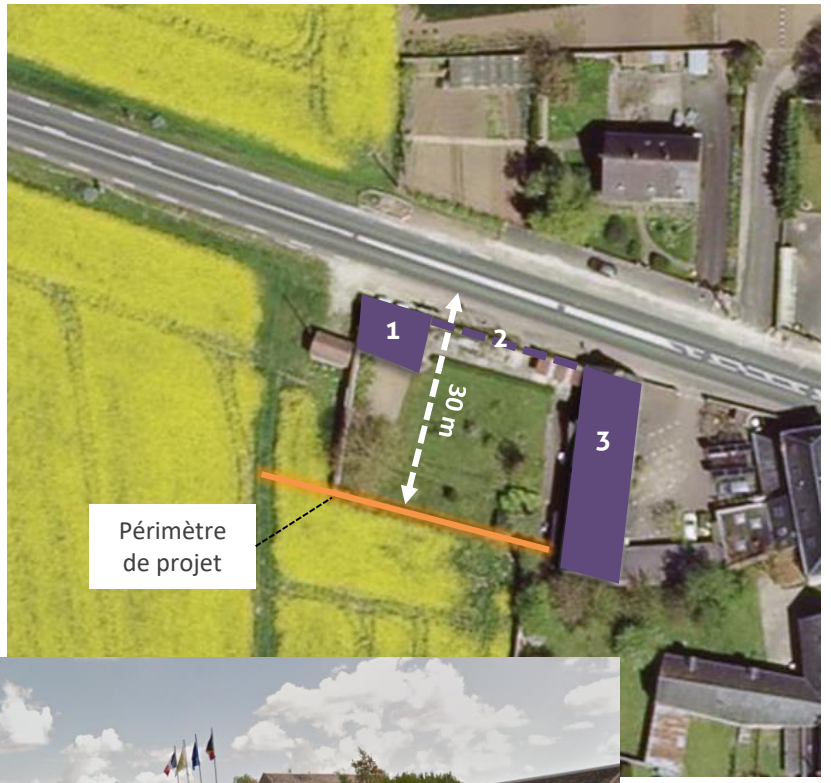
Le site est relativement épargné par les nuisances (olfactives, visuelles, sanitaires..), seules quelques nuisances sonores peuvent être rencontrées, générées principalement par la RD 955.

À Tournoisis, la RD 955 n'est pas identifiée au classement sonore des infrastructures de transport terrestre du Loiret. Les nouvelles constructions ne sont donc pas soumises aux normes d'isolation acoustique particulières, définies dans l'arrêté préfectoral de classement du réseau routier départemental.

Prise en compte des nuisances :

Les nouvelles constructions devront néanmoins respecter *a minima* la nouvelle règlementation acoustique (NRA) en vigueur.

En outre, le site de projet est en recul d'une trentaine de mètres par rapport à la voie. Entre la voie et les nouvelles constructions, le bruit sera en grande partie atténué par les constructions et le mur existants se situant dans le prolongement de la voie publique.



Le paysage :

Les entrées de ville des différents villages traversés bénéficient d'un traitement très différencié en fonction de la situation et de l'ancienneté des constructions.

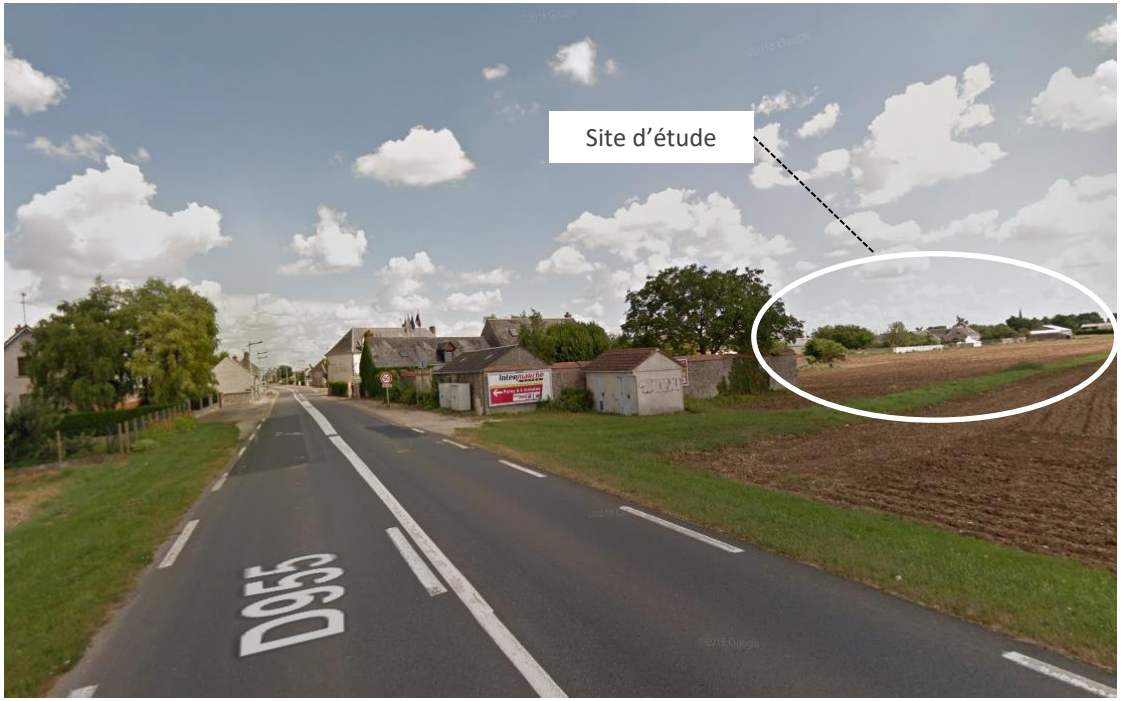
L'entrée de ville à Tournoisis, profonde, est constituée par, une structure ancienne de village agricole, avec notamment le Relais Saint Jacques, auberge historique marquant le passage ancien sur cet axe.

Prise en compte :

En matière de paysage, l'empreinte des nouvelles constructions sera relativement faible. Les formes urbaines prévues dans l'OAP sont des maisons individuelles, dans le respect des gabarits des constructions de village (longères…) existantes. Les différentes façades et teintes des constructions doivent présenter un aspect et une couleur qui s'insèrent dans leur environnement.

Les constructions devront respecter un retrait de 12 m minimum par rapport à la zone agricole. Elles seront légèrement en retrait de la construction existante visible au premier plan. En outre, les nouvelles constructions seront en continuité avec l'existant.

Il sera privilégié un traitement qualitatif de la frange paysagère en lisière avec l'espace agricole pour atténuer le contraste entre les nouvelles constructions et la plaine agricole.



Analyse du site et prise en compte

La valeur écologique du site :

Actuellement, les parcelles sont principalement utilisées pour l'agriculture (0,7 ha) et actuellement pour la culture du maïs. Selon le registre parcellaire graphique (RPG), ces terres ont fait l'objet d'une rotation des cultures sous forme d'enchainements simples ces dernières années.

A l'extrémité ouest, le projet est délimité par une bande enherbée. Elle représente une infrastructure agroécologique formée d'un couvert végétal linéaire simple. En revanche, la bande n'est pas le support de haies, arbres ou arbustes. Sa valeur écologique est donc faible. En outre, ce site ne fait l'objet d'aucune protection (Natura 2000, ZNIEFF…).

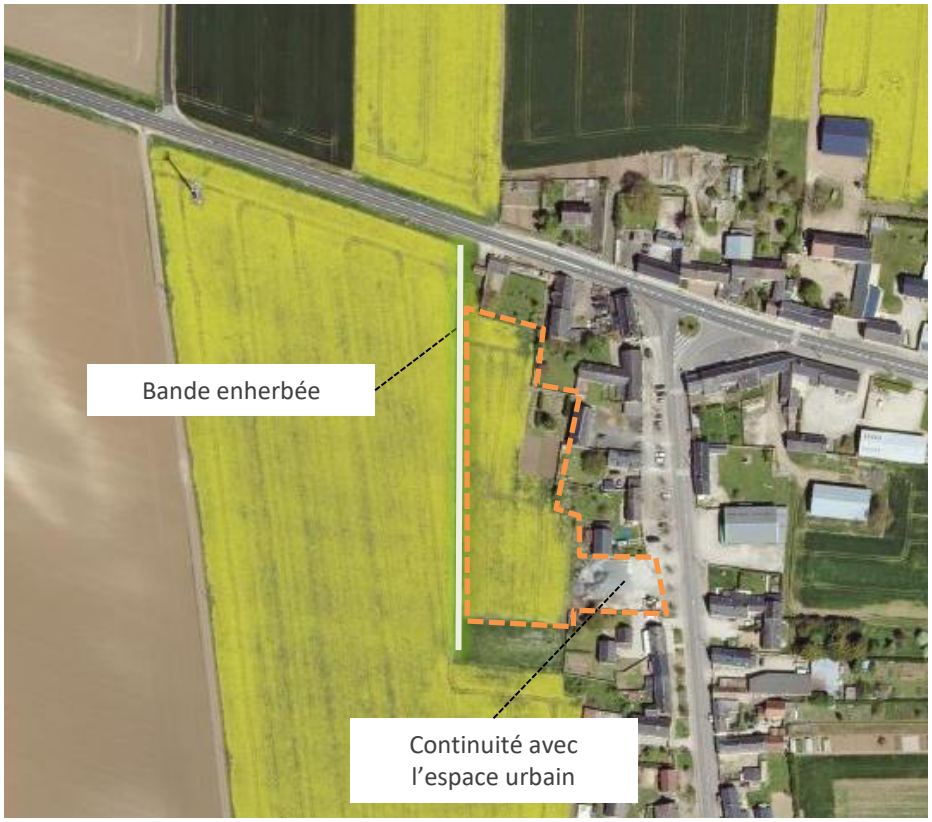
Hors espace agricole, une partie du site (0,1 ha) est artificialisée, dans la continuité de l'espace urbain.

Prise en compte :

La bande enherbée marquera la distinction entre l'espace urbain et l'espace agricole. Elle sera complétée, si possible, avec une véritable frange paysagère, permettant de lui prodiguer une valeur environnementale plus forte, et de marquer la transition.

Actuellement, certaines constructions existantes sont dans la marge de retrait de 12 m minimum par rapport aux espaces agricoles, et donc à proximité des zones de traitement. Avec les nouvelles règles, les nouvelles constructions devront *a minima* respecter la distance de retrait.

En outre, la nouvelle valeur environnementale sera confortée par l'obligation de préserver 60% minimum de l'unité foncière des parcelles en espaces verts de pleine terre.



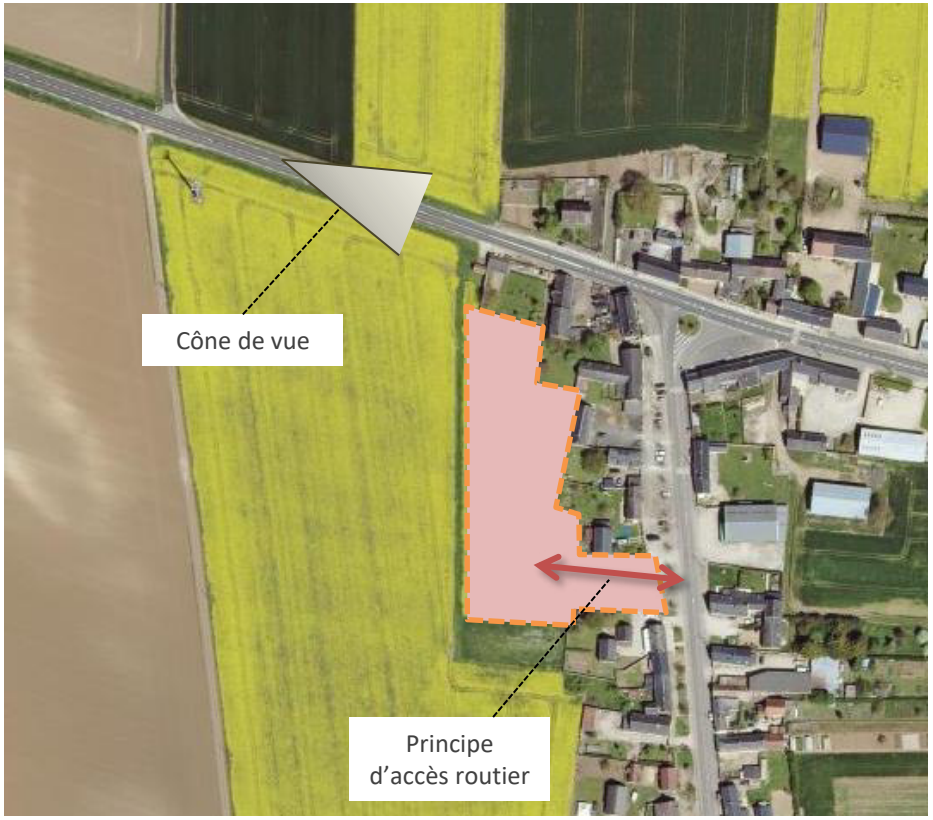
La sécurité et l'accessibilité

Le site d'étude est connecté à la voirie existante par la rue de la Mairie.

Prise en compte de la sécurité et l'accessibilité :

L'urbanisation de ce site permettra de marquer davantage l'entrée en espace urbain.

Aucun accès routier n'est prévu sur la RD 955. Sur le village rue, l'accès routier se fera rue de la Mairie, un axe bien moins fréquenté. Au regard de la programmation, le projet ne devrait pas engendrer un trafic supplémentaire important.

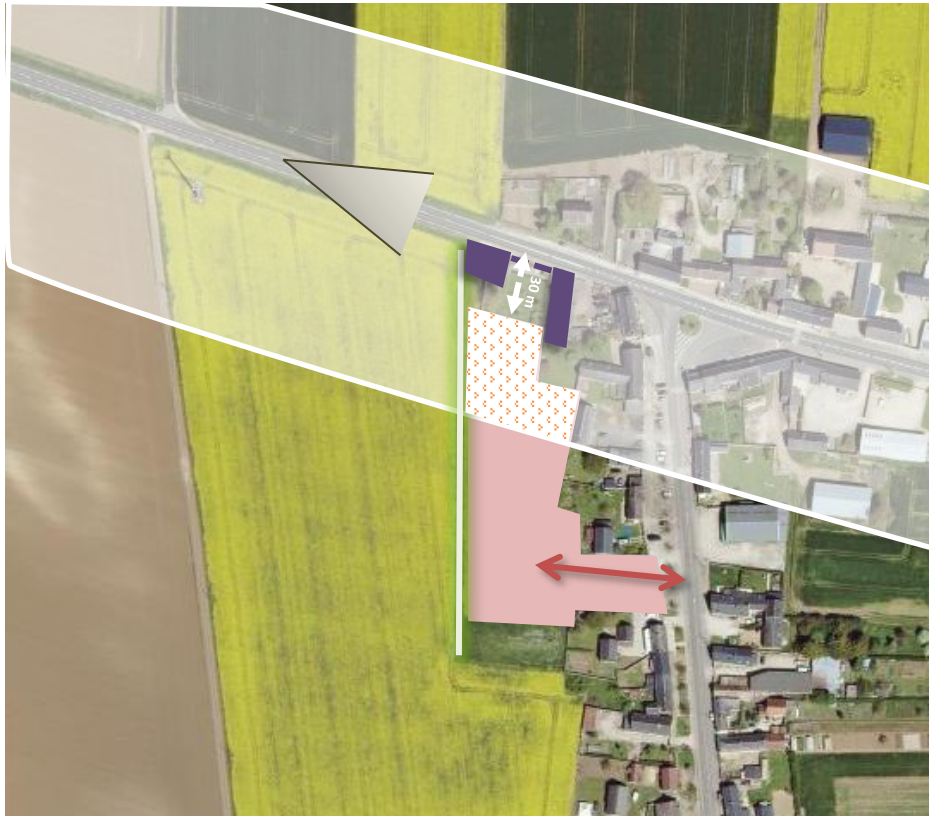


Conclusion

Au regard de l'analyse, les principaux enseignements et enjeux du projet sont les suivants :

- Entre la voie et les nouvelles constructions, le bruit sera en grande partie atténué par la distance (30 m), les constructions et le mur existants ;
- L'empreinte paysagère des nouvelles constructions sera relativement faible (maisons individuelles, respect des gabarits existants et de l'aspect des constructions traditionnelles) ;
- Respect du retrait de 12 m minimum des constructions par rapport à la zone agricole et de la préservation de 60% minimum de l'unité foncière en espaces verts de pleine terre ;
- Créer une véritable frange paysagère à valeur écologique plus forte que la bande enherbée existante ;
- Marquer davantage entrée de ville et baisser la vitesse de circulation en agglomération ;
- Permettre l'accès routier uniquement à partir de la RD 4.

Par ailleurs, l'inconstructibilité le long de la RD 955 est maintenue en dehors des espaces urbanisés sur les secteurs qui n'ont pas fait l'objet d'études au titre de l'article L.111-8



65

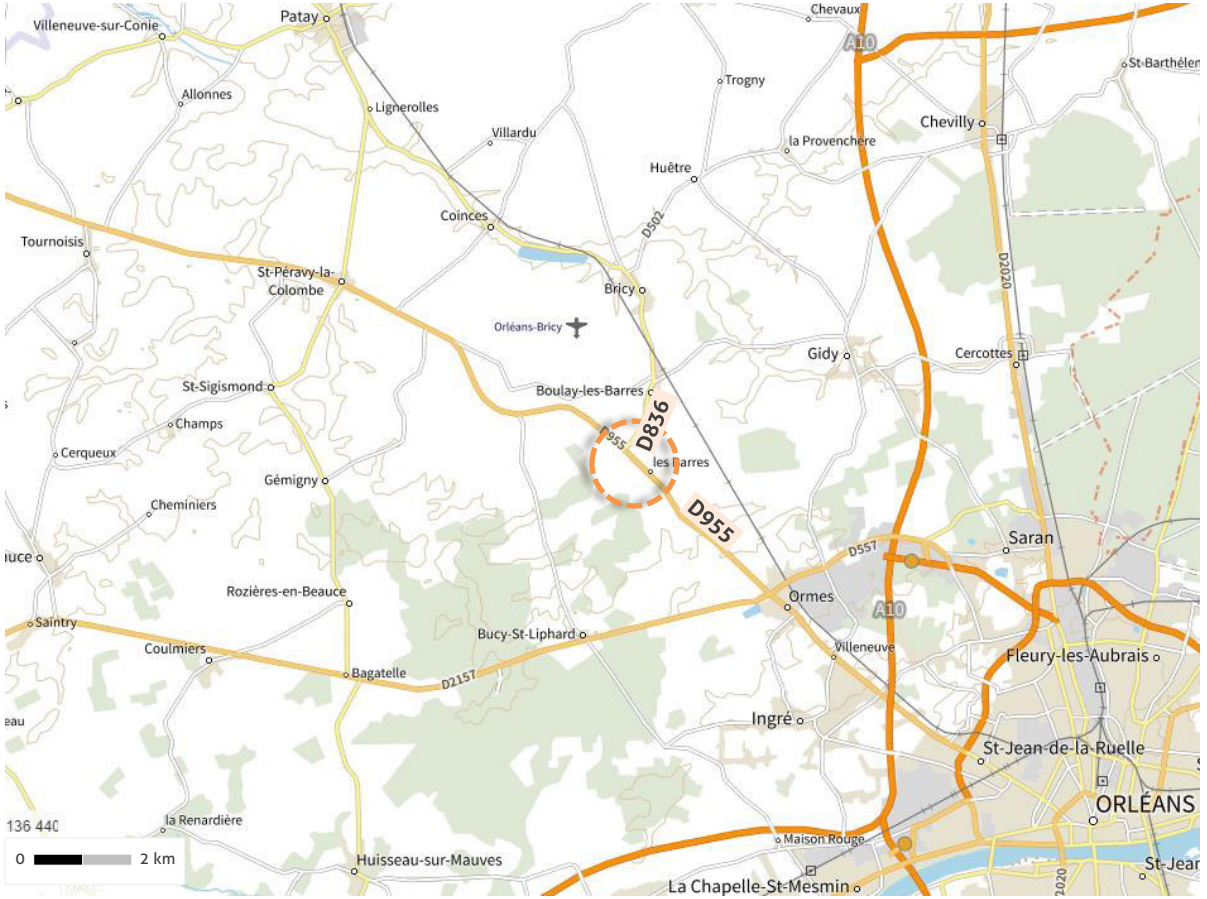
LE HAMEAU DES BARRES (BOULAY-LES-BARRES)

La commune de Boulay-les-Barres est localisée dans la plaine agricole de la Beauce. Elle est constituée d'un centre-bourg et de plusieurs hameaux dont le hameau des Barres, à environ 3 km de la métropole d'Orléans, longeant la RD955 jusqu'à l'intersection avec la RD836.

Située sur les communes de Bricy et Boulay-les-Barres, la Base Aérienne 123 Orléans-Bricy est implantée sur le territoire depuis 1936. Elle a un rôle structurant. Elle accueille une grande partie de la flotte des gros porteurs, et représente un important pôle d'emploi.

Le territoire est marqué par un très faible relief, des paysages analogues avec les communes environnantes. En revanche, des vues sur la forêt de Bucy-Saint-Liphard permettent de créer une rupture dans le paysage ouvert.

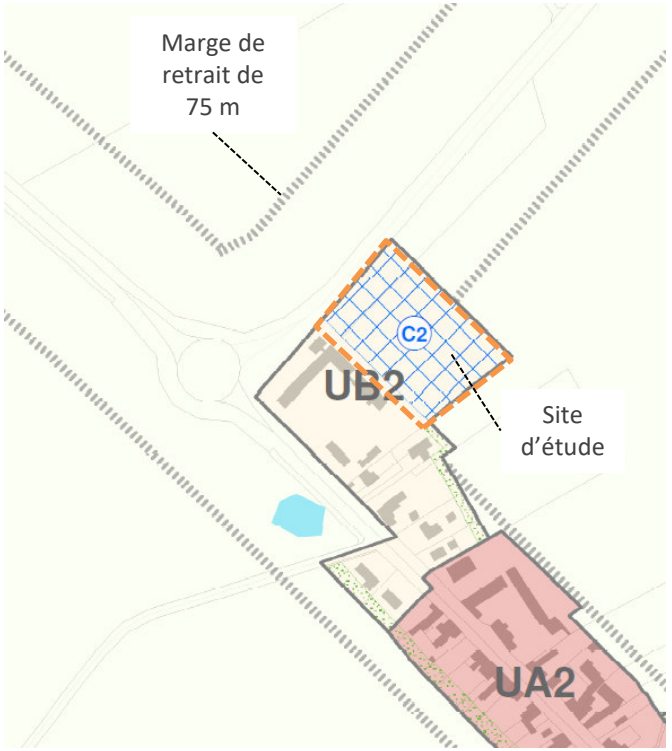
La RD 836, axe reliant la métropole au centre-bourg de Boulay-les-Barres, est une voie très fréquentée par les militaires. Le trafic routier y est important notamment en raison de la mobilité pendulaire.



Localisation

Le hameau des Barres est situé sur les communes de Boulay-les-Barres et Ormes. Il a la particularité d'avoir une taille importante et d'avoir une morphologie de « village-rue » le long de la RD955. Le site faisant l'objet d'une étude entrée de ville L111-6 se situe à proximité de l'intersection entre la RD955 et la RD836, sur des terrains jouxtant l'école maternelle.

Ce projet a pour vocation de permettre la réalisation d'une extension de l'équipement existant. En effet, la commune souhaiterait créer une cantine scolaire à proximité immédiate de l'école maternelle.



Le site d'étude s'étend sur une superficie d'environ 1 hectare. La profondeur de 75 m par rapport à la voie RD 836 couvre un peu plus de la moitié du site d'étude (cf carte ci-contre).

En revanche, le site d'étude n'est pas impacté par la RD 955.

Le secteur concerné par le périmètre de 75 mètres, d'une superficie d'environ 0,6 ha, se situe dans la partie nord-ouest du projet.

Analyse du site

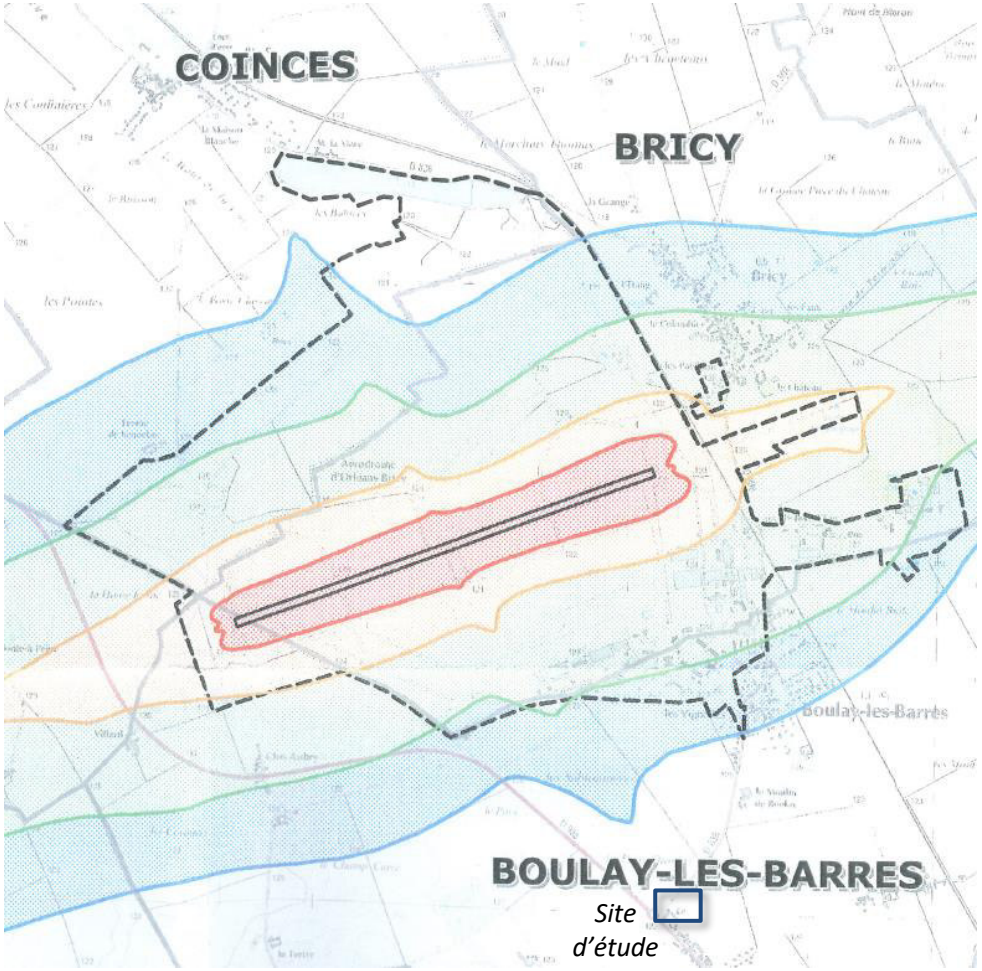
La base aérienne 123 Orléans-Bricy :

La base aérienne fait l'objet d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) car elle provoque des nuisances, notamment sonores.

Le site n'est pas impacté par les zones définies par le PEB. Le site d'étude se localise davantage au sud.

L'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics ne sont donc pas interdites.

Cartographie du PEB



Source : ministère des Armées

Analyse du site et prise en compte

Analyse du site

Les nuisances :

Le site d'étude ne se situe pas dans les zones définies par le PEB mais la base aérienne peut provoquer néanmoins des nuisances, notamment sonores.

Le site est relativement épargné par les nuisances (olfactives, visuelles, sanitaires..). À Boulay-les-Barres, la RD 955 est identifiée au classement sonore des infrastructures de transport terrestre du Loiret (catégorie 4 sur le tronçon concerné).

En revanche, la RD 836 n'est pas identifiée au classement sonore, mais peut être fortement fréquentée lors des heures de pointe (déplacements domicile-travail des militaires).

Prise en compte des nuisances :

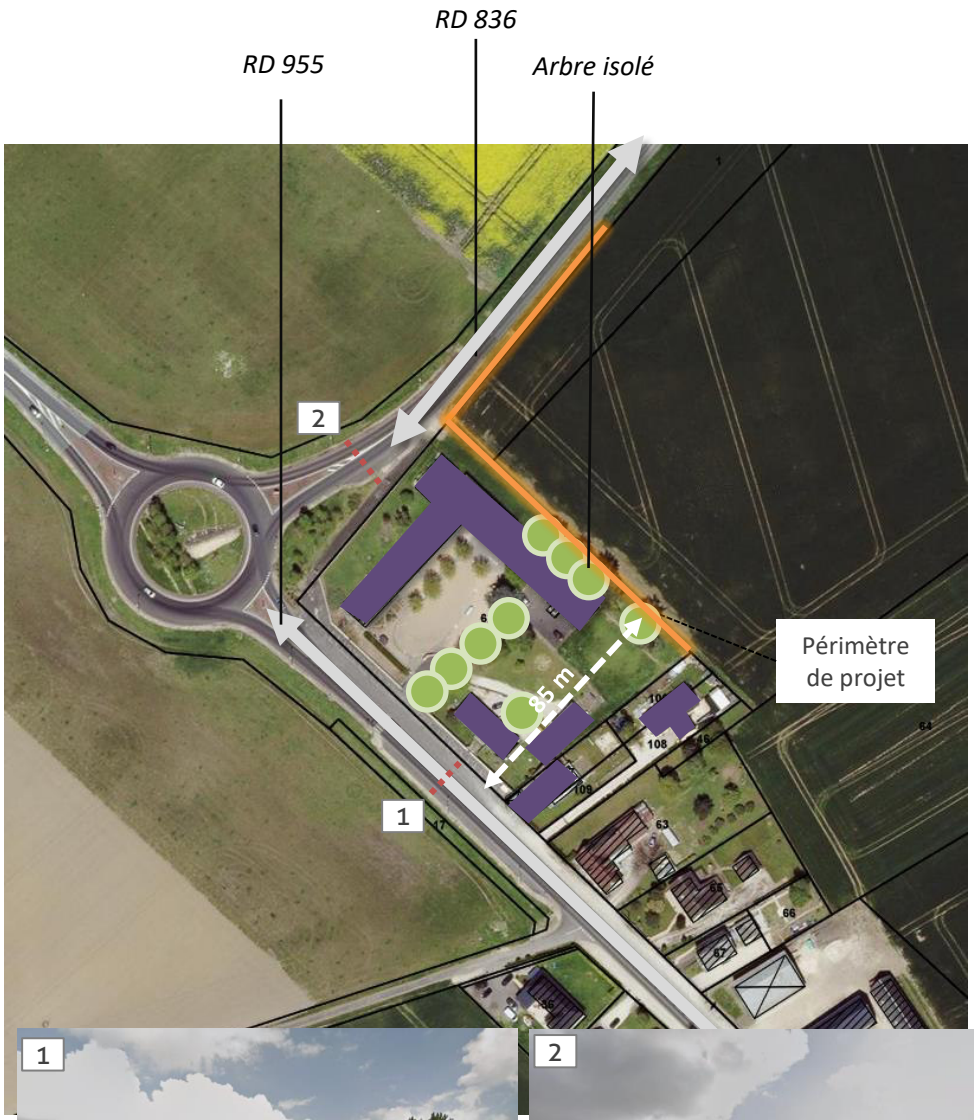
Les nuisances sonores générées par la RD 955 sont atténuées par la distance du site d'étude avec la voie (85 m) et par l'écran acoustique constitué de constructions et d'arbres existants.

Concernant la RD 836, les nouvelles constructions ne nécessitent pas des normes acoustiques particulières, cependant, une frange paysagère à ses abords pourrait être implantée afin de réduire les nuisances sonores liées à la mobilité pendulaire.

En outre, s'agissant d'une cantine scolaire, les heures d'usage de cet équipement sont en dehors des heures de pointe.

L'équipement devra respecter *a minima* la nouvelle règlementation acoustique (NRA) en vigueur.

.



Le paysage :

Les entrées des différents villages ou hameaux traversés bénéficient d'un traitement très différencié en fonction de la situation et de l'ancienneté des constructions.

L'entrée dans le hameau des Barres, au niveau du carrefour giratoire, est marquée par le contraste entre le paysage ouvert de Beauce et les aménagements paysagers (arbres, bandes enherbées, fleurs…). En outre, l'école maternelle renforce la qualification de l'entrée de hameau.

Aucune perspective paysagère sur des éléments de patrimoine bâti ou naturel à l'emplacement du site d'étude.

Prise en compte :

En matière de paysage, l'empreinte des nouvelles constructions sera relativement faible. Le nouvel équipement respectera le gabarit de la construction existante, dans le respect des constructions de village. Les différentes façades et teintes des constructions doivent présenter un aspect et une couleur qui s'insèrent dans leur environnement.

La construction devra respecter un retrait par rapport à la RD836 *a minima* équivalent à celui de l'école maternelle pour être dans la continuité de l'existant. En outre, elle devra être en retrait de 12 m minimum par rapport à la zone agricole. Il sera privilégié un traitement qualitatif de la frange paysagère en lisière avec l'espace agricole pour atténuer le contraste entre les nouvelles constructions et la plaine agricole.

Dans la mesure du possible, une frange paysagère pourra être constituée aux abords de la RD836 afin de donner un caractère davantage paysager à l'entrée de hameau et créer une transition avec l'espace bâti.

Analyse du site et prise en compte

La valeur écologique du site :

Le site d'étude (environ 1 ha) est situé sur une grande parcelle agricole. Les parcelles sont cultivées notamment pour le blé, colza et orge.

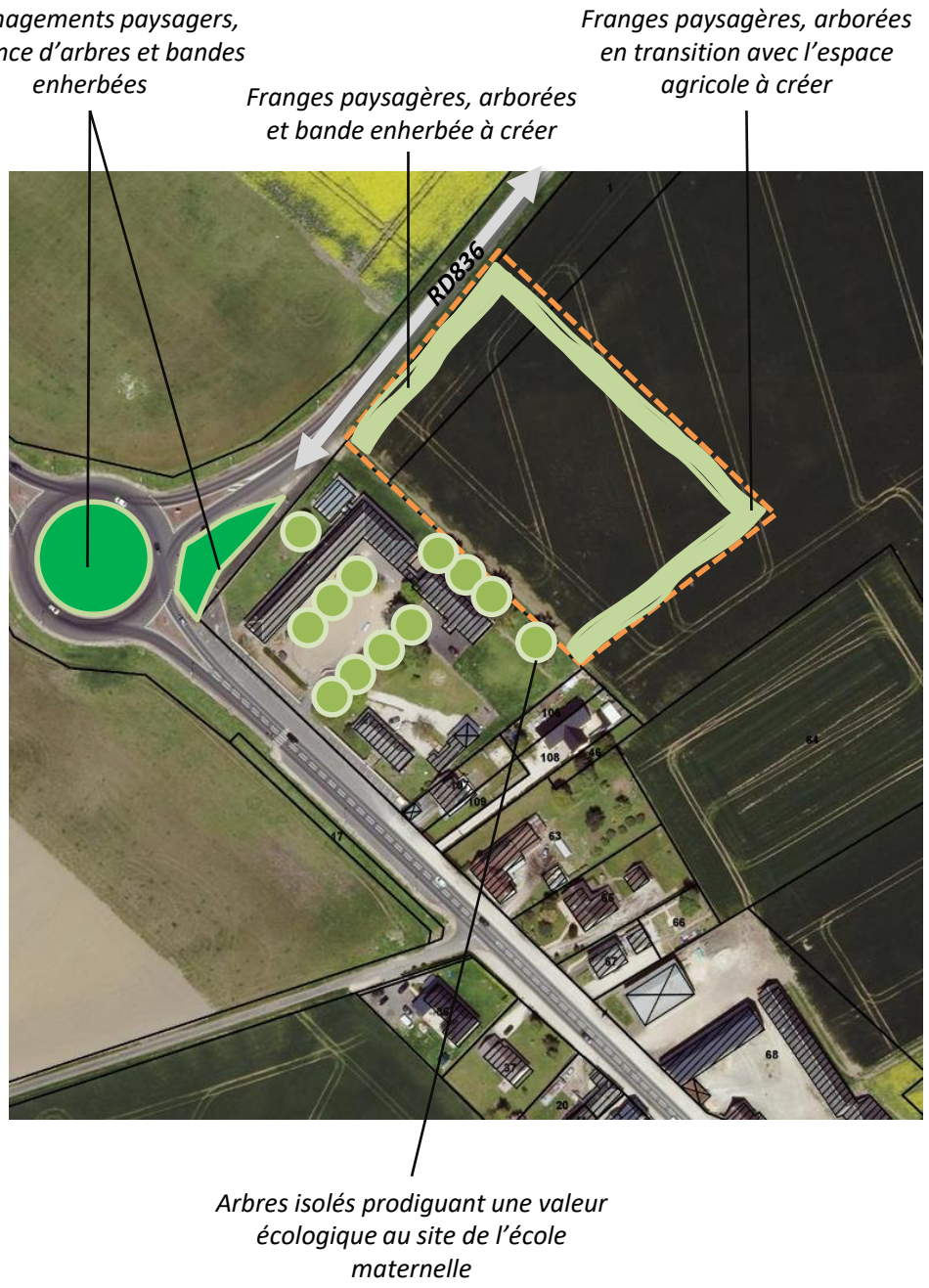
Le site d'étude est caractérisé par l'absence de haies, d'arbres, de végétation. De manière générale, il a une faible valeur écologique.

Prise en compte :

Sur une grande parcelle agricole, le projet n'enclavera pas des terres agricoles.

Aux abords de la RD836, une bande enherbée marquera la distinction entre l'espace urbain et l'espace agricole. Elle sera complétée, si possible, avec une véritable frange paysagère, arborée, permettant de lui prodiguer une valeur environnementale plus forte, et de marquer la transition.

L'espace libre de toute construction fera l'objet d'un traitement végétalisé, de plantations privilégiant les essences locales.



La sécurité et l'accessibilité

Le site d'étude est localisé aux abords de la RD836 et est connecté à la RD955 par le biais de l'école maternelle.

Prise en compte de la sécurité et l'accessibilité :

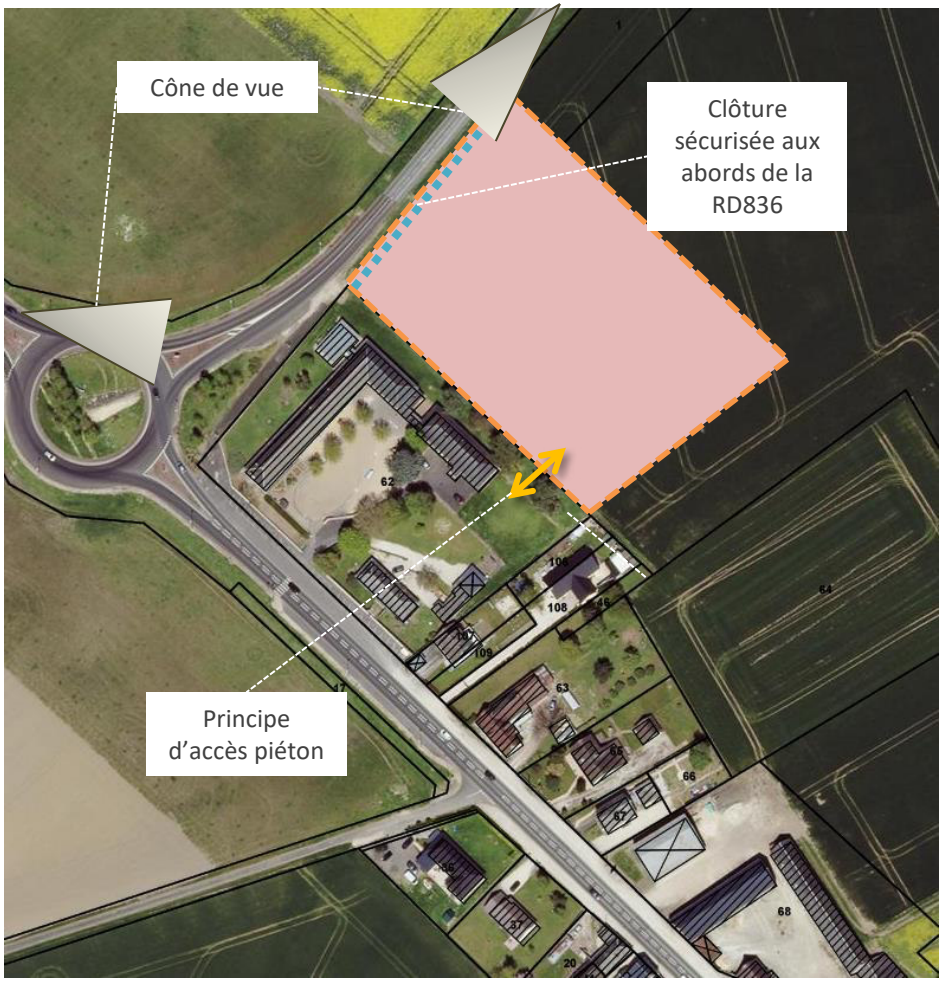
L'urbanisation de ce site permettra de marquer davantage l'entrée en espace urbain.

L'équipement devra être sécurisé par une clôture, pour éviter que les usagers ne puissent traverser la RD836.

La création d'un accès et d'un cheminement piéton sécurisés au sein du site et depuis l'école maternelle sera nécessaire pour que les usagers puissent se rendre à la cantine.

Un accès PMR devra être prévu par la maitrise d'oeuvre.

La réalisation de cet équipement n'aura aucun impact sur le flux de circulation de ces voies étant donné qu'il n'a pas pour vocation d'accroitre l'effectif scolaire.



Conclusion

Au regard de l'analyse, les principaux enseignements et enjeux du projet sont les suivants :

- Entre la RD836 et le nouvel équipement, les nuisances sonores seront en grande partie limitées par la frange paysagère et les horaires d'ouverture de l'équipement (déjeuner) ;
- L'empreinte paysagère des nouvelles constructions sera relativement faible (équipement dans la continuité de l'existant) même recul depuis la RD 836 (5 m) ;
- Respect du retrait de 12 m minimum de la construction par rapport à la zone agricole avec création d'une frange paysagère inconstructible ;
- Créer une véritable frange paysagère aux abords de la RD836, de préférence arborée avec des essences locales, dans la continuité des aménagements paysagers existants ;
- Créer un accès et cheminement piétons sécurisés pour les usagers de l'équipement ;
- Marquer davantage l'entrée de ville, créer une clôture sécurisée aux abords de la voie départementale ;

Par ailleurs, l'inconstructibilité le long de la RD 836 est maintenue en dehors des espaces urbanisés sur les secteurs qui n'ont pas fait l'objet d'études au titre de l'article L.111-8

74