

CHÉCY

ORLÉANS MÉTROPOLE

PLAN LOCAL D'URBANISME

2. RAPPORT DE PRÉSENTATION

2.3 Étude justifiant la modulation de l'inconstructibilité aux abords de la RD 960, au titre de l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

PLU révisé approuvé par délibération du Conseil Métropolitain en date du 31 janvier 2019

2

Étude justifiant la modulation de l'inconstructibilité

SOMMAIRE

I – Etude justifiant la modulation de l'inconstructibilité pour le site de Reuilly 4

A. Analyse du site 6

1. Localisation
2. Description du site et de son environnement
3. Atouts et contraintes du secteur

B. Justifications de la modulation de la bande d'inconstructibilité, le long de la RD 960 au regard des critères fixés par l'article L.111-6 à 8 du code de l'urbanisme 10

1. Rappel des dispositions de l'article L.111-6 à 8 du Code de l'Urbanisme
2. Les orientations envisagées pour le site dans le PLU
3. Les dispositions motivant la modulation de la bande d'inconstructibilité

II – Etude justifiant la modulation de l'inconstructibilité pour le site de Cigoin 16

A. Analyse du site 18

1. Localisation
2. Description du site et de son environnement
3. Atouts et contraintes du secteur

B. Justifications de la modulation de la bande d'inconstructibilité, le long de la RD 960 au regard des critères fixés par l'article L.111-6 à 8 du code de l'urbanisme 21

1. Rappel des dispositions de l'article L.111-6 à 8 du Code de l'Urbanisme
2. Les orientations envisagées pour le site dans le PLU
3. Les dispositions motivant la modulation de la bande d'inconstructibilité

I – Etude justifiant la modulation de l'inconstructibilité pour le site de Reuilly

La route départementale RD 960 est classée comme voie à grande circulation sur l'ensemble de son linéaire traversant Chécy.
En application du Code de l'Urbanisme, au titre des articles L 111-6 à 8, une bande d'inconstructibilité s'applique de part et d'autre de l'axe de la voie sur une profondeur de 75 mètres, en dehors des secteurs déjà urbanisés ; le site de Reuilly est ainsi concerné par la bande d'inconstructibilité.
Ce dispositif a pour objectif de lier la possibilité de construire à la mise en œuvre, dans les documents d'urbanisme, des outils garantissant une qualité des projets aussi bien du point de vue de l'architecture, du paysage, des accès que de la sécurité.

Cette étude vise à analyser l'ensemble du périmètre concerné par l'application des dispositions des articles L. 111-6 à 8 pour définir un parti d'aménagement global et lever ainsi l'inconstructibilité aux abords de la RD 960 pour le secteur concerné par la réalisation du projet sur le secteur de Reuilly.

Les dispositions de l'article L. 111-6 à 8 s'appliquent aux abords de cette voie sur l'ensemble de son parcours à travers le territoire communal sur les secteurs non urbanisés. L'inconstructibilité est maintenue sur les secteurs non concernés par la présente étude.

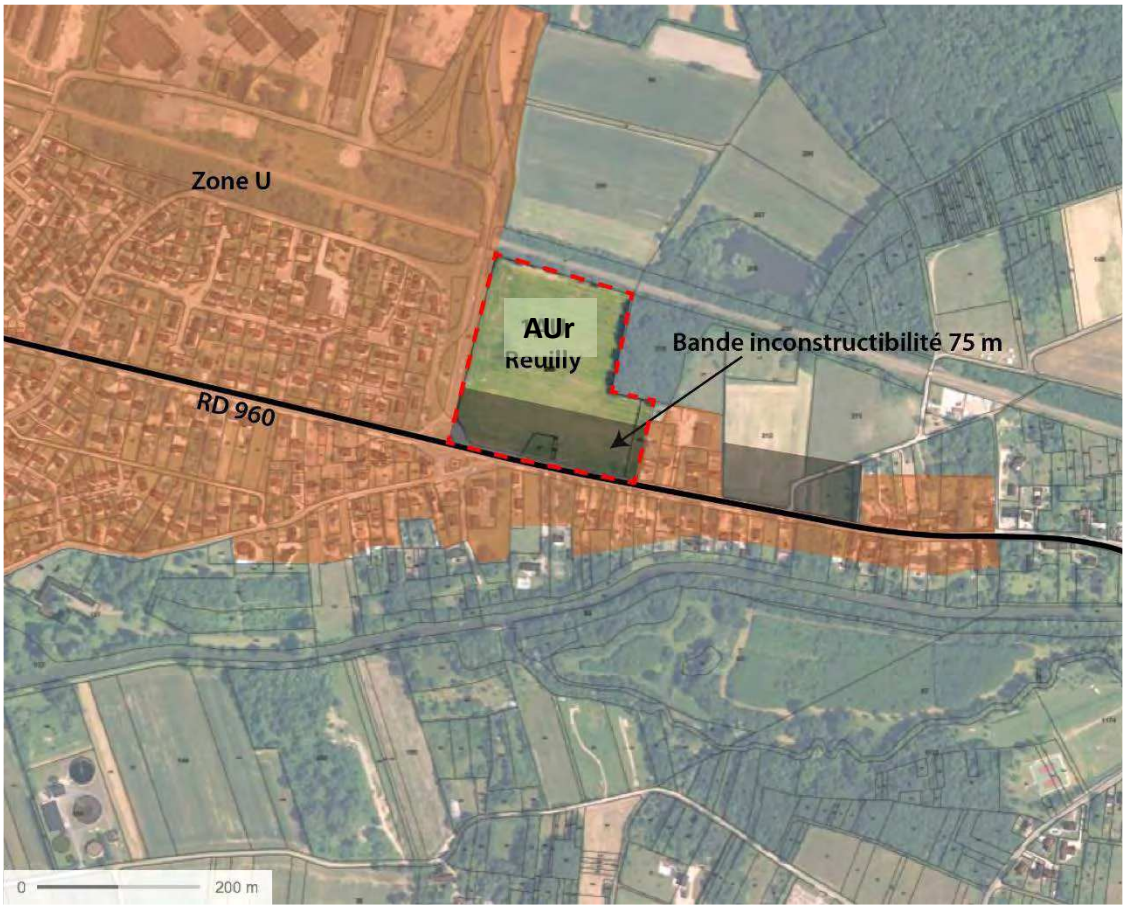


LOCALISATION

Le périmètre du secteur « Reuilly » est situé à l'extrémité Est de la commune à proximité de la commune de Mardié. Il est enclavé entre au Nord la voie de chemin de fer, et au Sud la D 960.

Actuellement en zone agricole, le secteur est pourtant un des lieux stratégique pour l'urbanisation future de la ville, du fait de sa proximité avec la RD 960 et de la rue Rémi Boucher de Molandon menant au centre commercial de la Guignardière, et de sa situation en entrée de ville et en continuité avec l'espace urbain.

Le périmètre d'étude, d'une superficie d'environ 15 550 m² sur une profondeur de 75 mètres à compter de l'axe de la RD 960, correspond à la partie sud du secteur de projet Reuilly s'étendant sur une surface d'environ 4,5 hectares.



DESCRIPTION DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le site se trouve à l'entrée est de la ville, en continuité de l'urbanisation à l'est, à l'ouest et au sud du secteur. Aujourd'hui, cet espace est occupé par des terres de cultures céréalières.



Recensement parcellaire graphique, 2013

Le paysage

Le site se trouve dans un contexte périurbain, en entrée de ville. Celui-ci est situé en continuité de l'urbanisation, à la fois à l'est et à l'ouest.
Il est situé à proximité de la Loire, qui est le support de deux Zones Naturelles d'Intérêt Faunistique et Floristique de type 1 et de type 2 : « Grèves d'Alboeuf et de la haute île » et « La Loire orléanaise ».
Du point de vue du paysage, le site présente aujourd'hui peu de qualité dans son occupation actuelle et son traitement. En effet, il s'agit d'un espace agricole de grande culture enclavé entre un boisement, des axes de communication urbains (RD960, rue Rémi boucher de Molandon et voie ferrée) et une urbanisation sous la forme pavillonnaire.





Vues sur le site depuis la rue Rémi Boucher de Molandon et depuis l'avenue de Gien

DESCRIPTION DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

La valeur écologique du site

Cette analyse s'appuie sur l'Évaluation Environnementale réalisée dans le cadre de la présente révision du PLU (IEA, 2017)

Culture (CB - 82.1) : toute la zone est concernée par une culture bordée par un talus du côté de la route. Seules les adventices de culture diversifient le cortège végétal, à savoir : le Gaillet gratteron (Galium aparine), le Brome stérile (Bromus sterillis), le Cirse commun (Cirsium vulgare), l'Ortie dioïque (Urtica dioica), l'Armoise commune (Artemisia vulgaris), le Gaillet commun (Galium mollugo), la Vesce cultivée (Vicia sativa), la Mâche doucette (Valerianella locusta), la Renouée des oiseaux (Polygonum aviculare) ou encore la Prêle des champs (Equisetum arvense).

Les inventaires de la flore et des habitats naturels n'ont pas révélé la présence d'espèces protégées sur l'aire d'étude, les habitats et plantes présents sont communs. Par ailleurs, aucune zone humide n'a été recensée sur le site.

Cette zone se situe à proximité d'un corridor écologique connectant les Canal d'Orléans et ses milieux associés (haie, berges végétalisées…) et le bois de l'Ormeteau. La fonctionnalité de ce corridor repose sur les espaces boisés présents en pas japonais, dont ceux localisés le long de la voie ferrée, entre ces deux éléments d'intérêt.

La sécurité

La RD 960 est une route départementale, classé comme axe secondaire, et dont les aménagements doivent être vus avec le Conseil Départemental.

La vitesse est limitée à 50 Km/h et génère un bruit restreint. Les flux de circulation sont estimés à 6 150 véhicules par jour (environ 1 350 de moins qu'à l'entrée de ville ouest par la RD 960).

Aucun accident corporel n'a été recensé à proximité directe du site sur la période 2009-2013.

Les nuisances

Le site est relativement épargné par les nuisances (olfactives, visuelles, sanitaires..), seules des nuisances d'ordre sonore peuvent être rencontrées, générées principalement par la RD 960.

Actuellement il n'y a pas de protection sonore sur le site .

La RD 960 est identifiée au classement sonore des infrastructures de transport terrestre comme axe de catégorie 4, c'est-à-dire que dans une bande de 30 m de part et d'autre de la voie, les constructions nouvelles doivent respecter des normes d'isolation acoustique particulières, définies dans l'arrêté préfectoral de classement du réseau routier départemental.

ATOUTS ET CONTRAINTES DU SECTEUR

Le site se trouve en entrée de ville est de Chécy, à proximité de la zone de la Guignardière.

Atouts du site

- Il se trouve à proximité de l'ensemble des services urbains, soit au sein du bourg accessible par la rue de la Herpinière, soit au sein de la zone d'activités de la Guignardière, accessible par le biais de la rue Rémi Boucher de Molandon.
- Il est situé en continuité de l'urbanisation située le long de la RD960.
- Il jouit d'une accessibilité forte depuis la RD2060 *via* la rue Rémi de Molandon, permettant de limiter fortement l'accroissement du trafic routier engendré par l'urbanisation du site sur la RD 960.
- Il bénéficie d'une assez bonne accessibilité en transport en commun actuelle (par la ligne 8 du bus, à haut niveau de service avec 58 rotations par jour) et future grâce à l'ouverture à horizon 2021-2022 d'une halte TER sur la ligne Orléans-Châteauneuf à proximité du site.
- Il est situé à proximité immédiate de lieux profitant d'un fort agrément paysager (Canal d'Orléans, Loire).

Contraintes du site

- La RD 960 est une route départementale à grande circulation qui peut engendrer des nuisances acoustiques et une certaine pollution atmosphérique. Des nuisances acoustiques pourront également à l'avenir être induites par le trafic ferroviaire au nord du site.
- Le site est marqué par un relief assez important, pouvant contraindre son urbanisation.

RAPPEL DES DISPOSITIONS DES ARTICLES L. 111-6 À 8 DU CODE DE L'URBANISME

Article L111-6

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 L111-7

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 L111-8

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.

JUSTIFICATIONS DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITE, LE LONG DE LA RD 960

LES ORIENTATIONS ENVISAGÉES POUR LE SITE DANS LE PLU

Le secteur est concerné par une Orientation d'Aménagement et de programmation suivant les objectifs et répondant aux enjeux ci-dessous :

Objectifs de l'OAP Reuilly

- Maîtriser l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur voué à accueillir un programme mixte à dominante habitat.
- Marquer l'entrée de ville, en proposant un parti d'aménagement et un programme qui permette de déroger à l'article L111-6, c'est à dire qui respecte les 5 critères de l'amendement Dupont : nuisances, sécurité, architecture, urbanisme et paysage.
- Désenclaver le secteur.
- Conforter la petite centralité existante.
- Organiser et sécuriser les accès et les liaisons internes.
- Traiter les lisières avec les espaces boisés limitrophes.
- Assurer la qualité environnementale de la future opération.

Enjeux de l'OAP Reuilly

Enjeux d'habitat :
- Diversifier les typologies d'habitat (collectifs et plus petits logements).
- L'architecture et les formes urbaines seront qualitatives, dans le respect de l'identité architecturale et urbaine ligérienne.
- Introduire des logements sociaux à hauteur de 30%, calculés sur le nombre total de logements réalisés dans le périmètre global de l'OAP.

Enjeux urbains :
- Marquer l'entrée de ville par une urbanisation qualitative dans le respect des 5 critères de l'amendement Dupont : urbain, architectural, environnemental, de sécurité et de nuisances.
- Urbaniser en réponse aux besoins en logements. La vocation fonctionnelle du secteur pourra néanmoins être mixte, par l'introduction de commerces/services en façade de la RD960, et/ou d'un éventuel équipement.
- Désenclaver le site en créant des ouvertures sur les voies bordant le site.
- Anticiper dans l'aménagement une potentielle extension de l'espace urbanisé à l'Est.

Enjeu économique :
- Conforter / développer la centralité existante via l'arrivée d'une population nouvelle qui viendrait potentiellement renforcer la fréquentation des commerces en place.

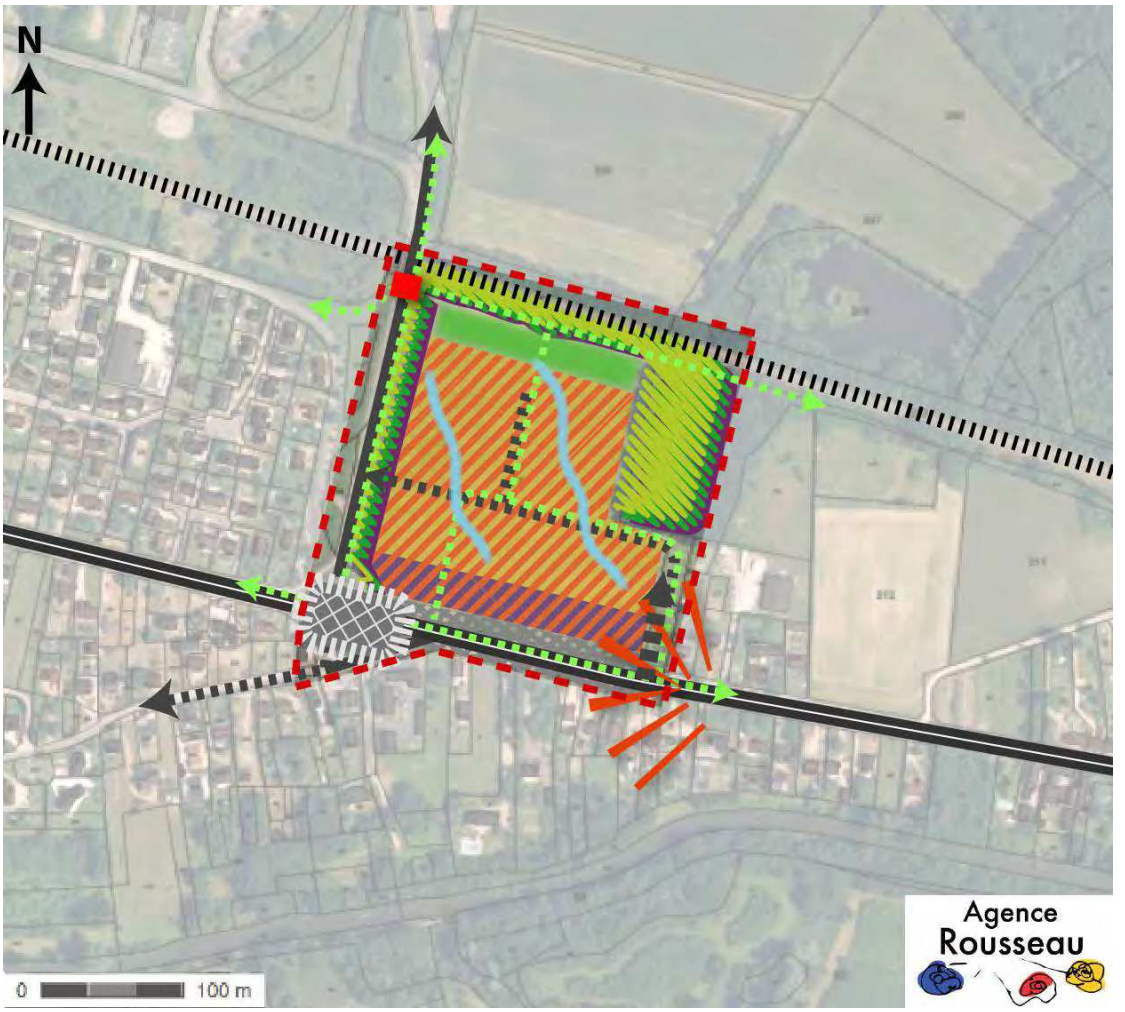
Enjeux de mobilité :
- Sécuriser l'entrée de ville aussi bien pour les piétons, cyclistes, et tout autre usager de la route.
- Limiter les impacts sonores du au trafic sur la RD 960 et les futurs passages du TER.
- Assurer une desserte interne selon le principe de partage de la voirie sécurisé pour les différents usagers.
- Offrir une offre de stationnement en adéquation avec les besoins.

Enjeux environnementaux :
- Paysager l'urbanisation future en introduisant des boisements afin de ne pas impacter la continuité écologique existante entre le canal d'Orléans et ses abords et les bois plus au Nord.
- Préserver les boisements existants en limite Nord/Est du secteur.
- Penser la gestion des eaux pluviales qui se fera au maximum à la parcelle.

Enjeu transversal :
- Aménager et urbaniser en cohérence avec la future OAP de la RD 960.

Les orientations prévues par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation sont présentées en page 12.

LES ORIENTATIONS ENVISAGÉES POUR LE SITE DANS LE PLU



Périmètre de l'OAP

Marquer, valoriser et sécuriser l'entrée de ville

RD 960

Voies secondaires

Principe d'attractivité et de valorisation de l'entrée de ville

Croisement à sécuriser pour les vélos

Voie à créer ou à conforter

Voie douce à créer ou à conforter

Principe d'accès principal à créer

Principe de place à créer ou à conforter

Principe de requalification de la voie

Principe de façade d'activités à créer (offre de services ou commerces que l'on voudra différentede celle des pôles centre-ville et coeur de ville sur la RD960)

Maîtriser l'ouverture à l'urbanisation en réponse aux besoins en logements

Urbaniser dans une logique de diversification, de mixité sociale, et selon une densité minimum de 20 logements/ha, tout en respectant des critères de qualité architecturale, paysagère et urbaine

Assurer la qualité environnementale et paysagère

Préserver les continuités vertes et protéger les futures constructions des nuisances sonores

Parc à créer

Prendre en compte la topographie pour l'écoulement des eaux pluviales

JUSTIFICATIONS DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITE, LE LONG DE LA RD 960

DÉFINITION DES RÈGLES MOTIVANT LA MODULATION DE L'INCONSTRUCTIBILITÉ AU REGARD DES CRITÈRES FIXÉS PAR L'ARTICLE L-111-6 À 8 DU CODE DE L'URBANISME

Le critère urbain et architectural

Aujourd'hui, ce secteur est un espace cultivé, vierge de constructions.
Ces critères renvoient à la qualité de l'aménagement dans son ensemble que ce soit l'implantation des constructions dans leur environnement, le fonctionnement de la zone, le traitement des espaces extérieurs. L'ensemble des propositions de mesures de composition d'ensemble évoquées ci-après et à intégrer au PLU devront contribuer à cette qualité urbaine et architecturale.

Mesures et justifications

L'objectif est de réglementer et garantir la qualité architecturale et urbaine des constructions à usage d'habitations et de commerces et services autorisées sur la zone.
L'OAP comporte des orientations de valorisation de l'entrée de ville, qui devront se traduire dans le traitement qualitatif de l'espace public, mais également par la qualité paysagère, urbaine et architecturale de cette entrée, au titre le l'article L.111-8 du code de l'urbanisme.
Plusieurs mesures contribueront à cette qualité :

- La requalification de l'actuel rond-point afin de lui donner une identité plus urbaine, estompant son caractère routier et laissant plus de place aux piétons. Cet embellissement de l'espace public intègrera la place où se trouve implantée la gendarmerie.
- La requalification de la RD 960 sur tout son linéaire, inclus dans le périmètre de l'OAP, via un traitement urbain et paysager de l'espace public qualitatif, qui permette les déplacements doux en toute sécurité et qui apaise les circulations viaires. Cette requalification devra également valoriser les façades bâties sur la RD 960, existantes ou futures.
- Concernant les futures constructions, une densité minimum de 20 logements/ha devra être respectée, ce qui correspond à un minimum de 90 logements à créer sur la zone. Cette augmentation de la densité des espaces urbanisés par rapport à l'existant correspond aux attentes de la législation en vigueur qui fixe comme objectif la lutte contre l'étalement urbain.
- L'OAP prévoit la construction d'au moins 30% de logements locatifs sociaux sur l'ensemble des logements créés. La recherche de logements qualitatifs dans leur traitement architectural et urbain devra être un objectif, au même titre que les autres logements.
- La qualité urbaine et architecturale sera atteinte par la diversification des typologies de constructions, qui comprendront des logements collectifs et individuels, aux tailles également variées. Le front de rue, constitué par une façade d'activités qualitativement intégrée permettra de mettre en œuvre une protection sonore pour les habitations, notamment individuelles, en deuxième rideau.

Le critère paysager et environnemental

Le critère paysager en entrée de ville concerne à la fois le paysage naturel et le paysage urbain. L'ensemble des règles du PLU contribue à créer un paysage.
Les terrains concernés sont des secteurs non bâtis situés en façade de la RD960, avec un léger dénivelé sur le Nord du secteur par rapport à celle-ci.
Cette position donne une visibilité importante à cette façade et à tout élément qui y sera implanté.

Mesures et justifications

L'OAP prévoit la préservation des boisements existants au Nord/Est de la zone, ainsi que les boisements longeant la voie ferrée, qui pourront eventuellement être renforcés. Une bande de 50 mètres restera inconstructible entre l'axe de la voie ferrée et les futures constructions ; celle-ci sera végétalisée.
La gestion des eaux pluviales se fera au maximum en surface. L'écoulement des eaux pluviales, qui suit la topographie selon un axe Nord/Ouest – Sud/Est sera pris en considération pour l'insertion de noues et éventuellement la mise en place d'un bassin de rétention.

DÉFINITION DES RÈGLES MOTIVANT LA MODULATION DE L'INCONSTRUCTIBILITÉ AU REGARD DES CRITÈRES FIXÉS PAR L'ARTICLE L-111-6 À 8 DU CODE DE L'URBANISME

Le critère de limitation des nuisances

Ce terme générique recouvre l'ensemble de ce qui peut nuire à la qualité de vie : pour les entrées de ville, il s'agit essentiellement des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique.
La RD960 est un axe à grande circulation et notamment de transit de poids lourds, qui engendre :

- Des nuisances en matière de bruit
- Des nuisances olfactives générées par la circulation automobile

La voie ferrée au Nord du secteur, amenée à supporter un trafic supplémentaire suite à la mise en place du TER, est également source de bruit.
La future opération, comprise entre ces deux axes, comprendra majoritairement des constructions à usage d'habitation. Le critère de limitation des nuisances apparaît alors comme primordial pour le bien-être des futurs habitants et usagers du secteur de Reuilly.

Mesures et justifications

La RD960 est une voie d'entrée de ville avec un front bâti de chaque côté, assimilé à un boulevard urbain. La requalification de la voie prévue à l'OAP viendra renforcer ce caractère urbain de la voie et apaiser le trafic par un traitement de l'espace public. Par ailleurs, les façades des constructions en vis-à-vis de la RD960 constitueront un écran sonore.
LOAP prévoit également la limitation des nuisances dues au trafic ferroviaire, en imposant un retrait des constructions d'au moins 50 mètres par rapport à l'axe de la voie ferrée en créant une bande végétalisée. Les boisements existants atténueront également le bruit.

Le critère de sécurité

Le terme est large et concerne à la fois la sécurité routière et la prise en compte des éventuels risques naturels et technologiques dans les aménagements.
Le secteur sera desservi par un voire deux accès depuis les voies attenantes, qu'il s'agira de sécuriser.
Enfin, le secteur n'est pas concerné par les risques, qu'ils soient naturels ou technologiques.

Mesures et justifications

Afin de respecter ce critère, l'OAP prévoit :

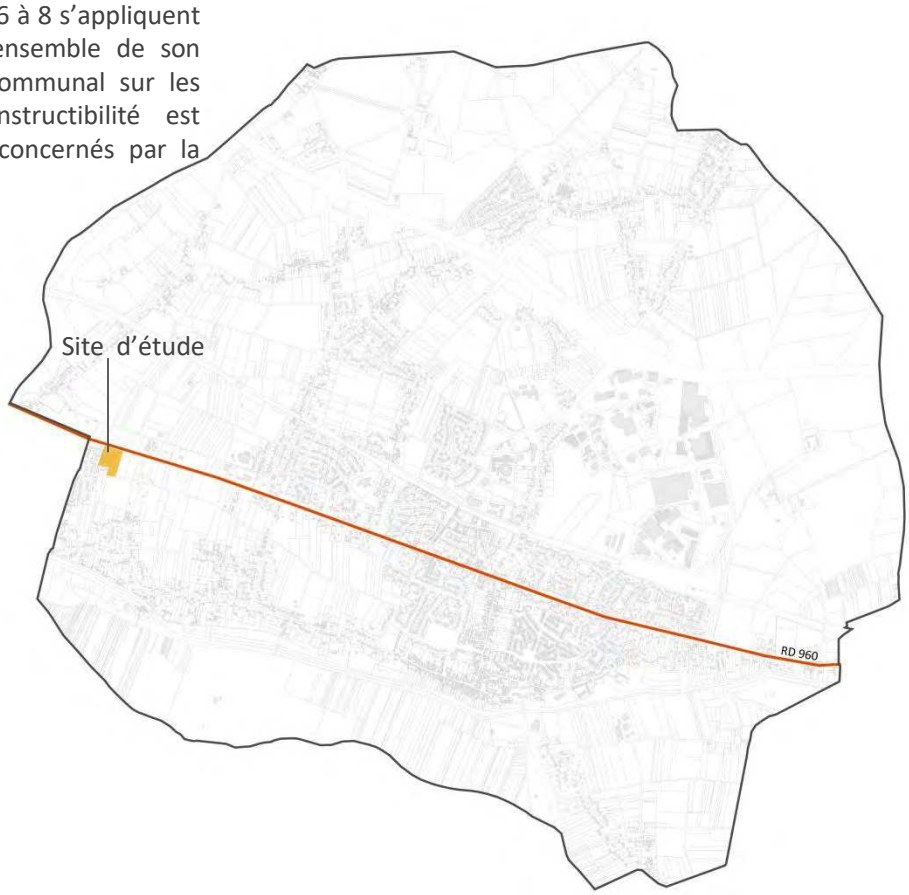
- Que les voies existantes et futures permettent des déplacements doux de façon sécurisée. Les voies internes à la future opération seront aménagées en voie partagée ou zone 30. Un maillage supplémentaire de voies exclusivement douces viendra développer les ouvertures de la future opération.
- Le prolongement de la voie cyclable au nord depuis la rue de la Gare implique de sécuriser le croisement avec la rue Rémi Boucher de Molandon.
- L'accès principal aux futures constructions se fera par la RD 960. Il sera unique et à double sens afin d'éviter de multiplier les ouvertures sur la départementale. Une sortie pourra néanmoins s'effectuer sur la rue Rémi Boucher de Molandon, également accompagnée de mesures de vigilance pour sécuriser le croisement. Cet accès principal ne se fera volontairement pas sur l'actuel rond-point pour ne pas engorger la circulation sur le carrefour. On le préfèrera à l'entrée Est de la future opération.
- L'apaisement de la circulation lié à la requalification du rond-point.

II – Etude justifiant la modulation de constructibilité pour le site de Cigoin

La route départementale RD 960 est classée, sur l'ensemble de son linéaire sur la commune de Chécy, comme voie à grande circulation. De fait, une bande d'inconstructibilité concerne le site de Cigoin.
En application du Code de l'Urbanisme, au titre des articles L 111-6 à 8, une bande d'inconstructibilité s'applique de part et d'autre de l'axe de la voie sur une profondeur de 75 mètres, en dehors des secteurs déjà urbanisés.
Ce dispositif a pour objectif de lier la possibilité de construire à la mise en œuvre, dans les documents d'urbanisme, des outils garantissant une qualité des projets aussi bien du point de vue de l'architecture, du paysage, des accès que de la sécurité.

Cette étude vise à analyser l'ensemble du périmètre concerné par l'application des dispositions des articles L. 111-6 à 8 pour définir un parti d'aménagement global et lever ainsi l'inconstructibilité aux abords de la RD 960 pour le secteur concerné par la réalisation du projet sur le secteur de Reuilly.

Les dispositions de l'article L. 111-6 à 8 s'appliquent aux abords de cette voie sur l'ensemble de son parcours à travers le territoire communal sur les secteurs non urbanisés. L'inconstructibilité est maintenue sur les secteurs non concernés par la présente étude.



LOCALISATION

Le périmètre du secteur « Cigoin » est situé à l'extrémité Ouest de la commune à proximité de la commune de Combleux.

Le secteur, longé au nord par la RD960, est situé en continuité de l'urbanisation (lotissement de Cigoin), sur une actuelle friche industrielle et commerciale (entreprise « Sicavor ») et pour une petite partie sur des terres agricoles, au sud du site.

Le périmètre d'étude, d'une superficie d'environ 7700 m² sur une profondeur de 75 mètres à compter de l'axe de la RD 960, correspond à la partie nord du secteur de projet Cigoin s'étendant sur une surface d'environ 1,3 hectare.



DESCRIPTION DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

Le site se trouve à l'entrée ouest de la commune, en continuité de l'urbanisation à l'ouest, par des terres agricoles au nord et à l'est du secteur. Aujourd'hui, cet espace est occupé par une friche industrielle et commerciale.



Le paysage

Le site se trouve dans un contexte périurbain, en continuité de l'urbanisation à l'ouest, et d'espaces agricoles au sud et à l'est.
Il est situé à une relative proximité de la Loire, qui est le support de deux Zones Naturelles d'Intérêt Faunistique et Floristique de type 1 et de type 2 : « Île et grèves de Combleux » et « La Loire orléanaise ».
Du point de vue du paysage, le site présente aujourd'hui peu de qualité dans son occupation actuelle et son traitement. En effet, il s'agit d'un délaissé urbain à l'abandon depuis plus d'une décennie.

La valeur écologique du site

Les inventaires de la flore et des habitats naturels n'ont pas révélé la présence d'espèces protégées sur l'aire d'étude, les habitats et plantes présents sont communs. Par ailleurs, aucune zone humide n'a été recensée sur le site.
Ce secteur est en grande partie déjà urbanisé avec une imperméabilisation assez forte du site. Une partie du site est toutefois concernée par des terres anciennement cultivées et aujourd'hui en gel. Celles-ci ne présente toutefois qu'une faible qualité écologique, avec une assez faible biodiversité.

La sécurité

La RD 960 est une route départementale, classée comme axe secondaire, et dont les aménagements doivent être vus avec le Conseil Départemental.
La vitesse est limitée à 70 Km/h et génère un bruit assez important. Les flux de circulation sont estimés à 7 500 véhicules par jour.
Un accident corporel a été recensé à proximité directe du site sur la période 2009-2013.

Les nuisances

Le site est relativement épargné par les nuisances (olfactives, visuelles, sanitaires..), seules des nuisances d'ordre sonore peuvent être rencontrées, générées principalement par la RD 960.
Actuellement il n'y a pas de protection sonore sur le site .
La RD 960 est identifiée au classement sonore des infrastructures de transport terrestre comme axe de catégorie 3, c'est-à-dire que dans une bande de 100 m de part et d'autre de la voie, les constructions nouvelles doivent respecter des normes d'isolation acoustique particulières, définies dans l'arrêté préfectoral de classement du réseau routier départemental.

ATOUTS ET CONTRAINTES DU SECTEUR

Le site se trouve en entrée de commune Est de Chécy, à proximité de Combleux.

Atouts du site

- Le site est desservi par les réseaux et se situe dans le prolongement d'un lotissement déjà constitué, avec notamment une desserte viaire existante.
- Le projet est situé sur un secteur d'une qualité paysagère médiocre.
- Il bénéficie d'une assez bonne accessibilité en transport en commun actuelle (par la ligne 8 du bus, à haut niveau de service avec 58 rotations par jour).
- Il est situé à proximité immédiate de lieux profitant d'un fort agrément paysager (Canal d'Orléans, Loire, village de Combleux).

Contraintes du site

- La RD 960 est une route départementale à grande circulation qui peut engendrer des nuisances acoustiques et une certaine pollution atmosphérique.
- Le site nécessite une déconstruction et une dépollution des sols sur lesquels est situé le bâtiment de l'ancienne entreprise « Sicavor ».

JUSTIFICATIONS DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITE, LE LONG DE LA RD 960

RAPPEL DES DISPOSITIONS DES ARTICLES L. 111-6 À 8 DU CODE DE L'URBANISME

Article L111-6

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 L111-7

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 L111-8

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.

LES ORIENTATIONS ENVISAGÉES POUR LE SITE DANS LE PLU

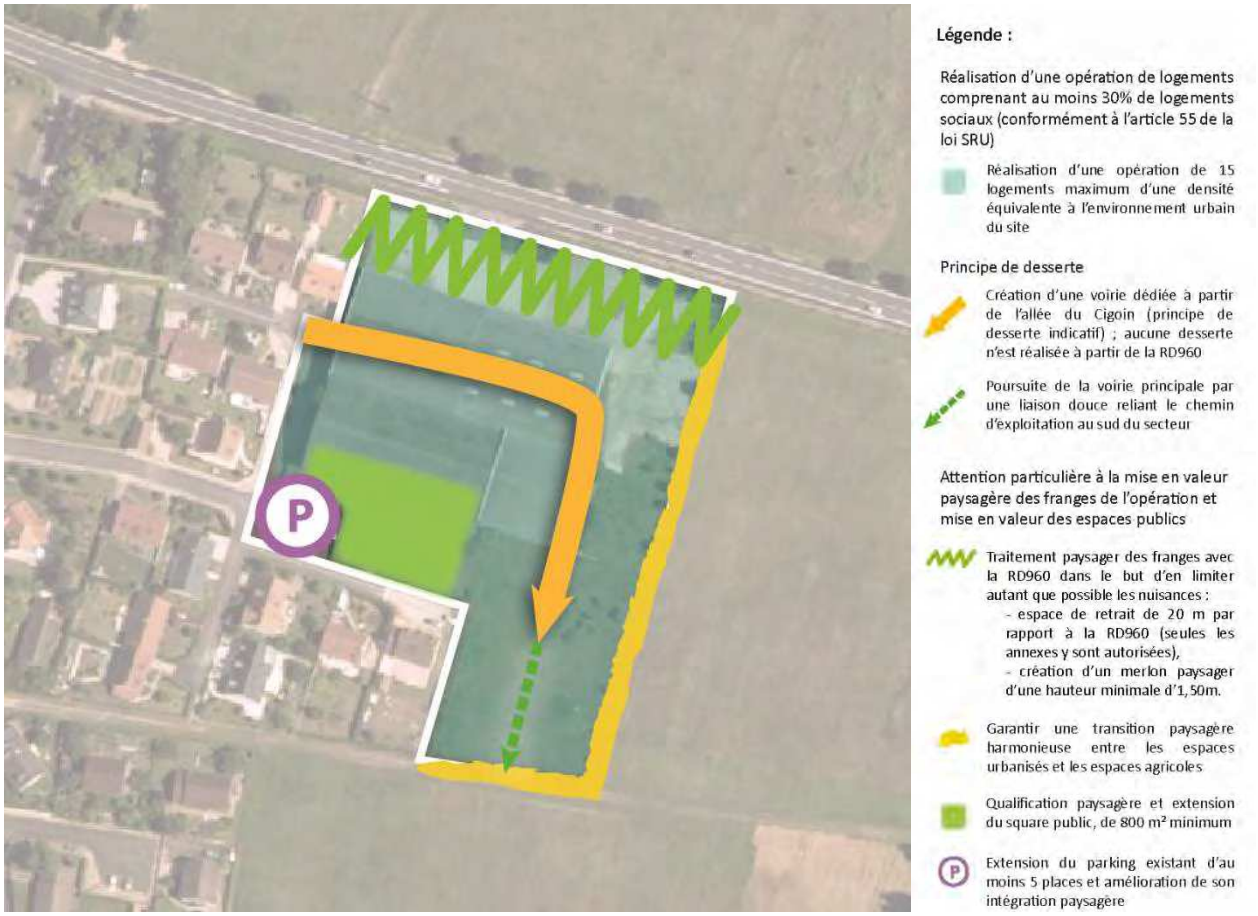
Le secteur est concerné par une Orientation d'Aménagement et de programmation suivant les objectifs et répondant aux enjeux ci-dessous :

Objectifs de l'OAP du site « Cigoin »

- Maîtriser l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur voué à accueillir un programme d'habitat individuel.
- Participer au besoin de diversification du parc de logements sur la commune, en recherchant la mixité sociale, en cohérence avec le PLH de l'AgglO.
- Permettre une desserte sans création de nouvelle intersection avec la RD960.
- Permettre une bonne insertion paysagère de l'opération potentielle de logements dans son environnement proche.

Enjeux de l'OAP du site « Cigoin »

- Permettre la reconversion de la friche industrielle, à l'entrée ouest de la commune.
- Introduire des logements sociaux à hauteur de 30%.
- Renforcer les qualités paysagères du site, notamment en ce qu'il constitue un espace de contact entre espaces urbanisés et agricoles.
- Permettre une bonne insertion paysagère de la nouvelle opération de logement.
- Proposer un espace public de loisirs.
- Limiter autant que possible les nuisances de la RD960.



JUSTIFICATIONS DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITE, LE LONG DE LA RD 960

DÉFINITION DES RÈGLES MOTIVANT LA MODULATION DE L'INCONSTRUCTIBILITÉ AU REGARD DES CRITÈRES FIXÉS PAR L'ARTICLE L-111-6 À 8 DU CODE DE L'URBANISME

Le critère urbain et architectural

Aujourd'hui, ce secteur est un espace en grande partie occupé par une friche commerciale et pour partie cultivé.
Ces critères renvoient à la qualité de l'aménagement dans son ensemble que ce soit l'implantation des constructions dans leur environnement, le fonctionnement de la zone, le traitement des espaces extérieurs. L'ensemble des propositions de mesures de composition d'ensemble évoquées ci-après et à intégrer au PLU devront contribuer à cette qualité urbaine et architecturale.

Mesures et justifications
L'objectif est de limiter l'impact paysager des nouvelles constructions depuis la RD960 et de procéder à une amélioration qualitative du paysage depuis la voie grâce à la déconstruction de l'ancien entrepôt de l'entreprise « Sicavor », aujourd'hui abandonné.
L'OAP comporte des orientations de valorisation paysagère, qui devront se traduire dans le traitement qualitatif des espaces végétalisés, mais également par la qualité paysagère, urbaine et architecturale de cette entrée, au titre le l'article L.111-6 à 8 du code de l'urbanisme.
Pour ce faire, l'OAP entend veiller à apporter une « Attention particulière à la mise en valeur paysagère des franges de l'opération », notamment en favorisant un « Traitement paysager des franges avec la RD960 dans le but dans le but d'en limiter les nuisances :

- Espace de retrait de 20m par rapport à la RD960 (seules les annexes y sont autorisées)
- Création d'un merlon paysager d'une hauteur minimal d'1,50m ».

Par ailleurs, la hauteur des constructions, relativement faible, devrait permettre de limiter les nuisances sonores induites par la RD960.

Le critère paysager et environnemental

Les terrains concernés sont pour partie des secteurs non bâtis situés en lien direct avec l'espace agricole.

Mesures et justifications
L'OAP prévoit ainsi de « Garantir une transition paysagère harmonieuse entre les espaces urbanisés et les espaces agricoles.

Le critère de limitation des nuisances

La RD960 est un axe à grande circulation et notamment de transit de poids lourds, qui engendre :

- Des nuisances en matière de bruit
- Des nuisances olfactives générées par la circulation automobile

La future opération, à proximité directe de la RD960, comprendra exclusivement des constructions à usage d'habitation. Le critère de limitation des nuisances apparaît alors comme primordial pour le bien-être des futurs habitants du lotissement.

Mesures et justifications
L'orientation visant, au sein de l'OAP, à mettre en œuvre un « Traitement paysager des franges avec la RD960 dans le but dans le but d'en limiter les nuisances » est décliné en deux points, permettant de limiter les nuisances, notamment sonores, avec un « espace de retrait de 20m par rapport à la RD960 (seules les annexes y sont autorisées) » et la « création d'un merlon paysager d'une hauteur minimal d'1,50m », qui présente également l'intérêt de réduire considérablement les nuisances paysagères qu'induit la RD960.

Le critère de sécurité

Le terme est large et concerne à la fois la sécurité routière et la prise en compte des éventuels risques naturels et technologiques dans les aménagements.

Mesures et justifications
Afin de respecter ce critère, l'OAP prévoit qu'aucun nouvel accès ne sera créé sur la RD960 et l'entrée actuelle de l'entrepôt ne sera pas conservée afin de limiter les risques en terme de sécurité pour les usagers de la RD960 et futurs habitants du lotissement.
Ainsi, l'OAP comprend l'orientation suivante : « Création d'une voirie dédiée à partir de l'allée du Cigoin […] ; aucune desserte n'est réalisée à partir de la RD960 ».

PRÉFECTURE DU LOIRET

0 4 AVR. 2008

DCLA

1C

Plan Local d'Urbanisme

Projet de modification n°1

Modification approuvée le :

Rapport de présentation

Additif n°1 : 3 0 JAN. 2008

AMENAGEMENT DE L'ENTREE DE VILLE EST D'INGRE



MAIRIE D'INGRÉ (LOIRET)

Service Aménagement et Développement du Territoire
Mairie d'Ingré

PREAMBULE

Le paysage est un élément important de la qualité de vie des populations : dans les milieux urbains et dans les campagnes, dans les territoires dégradés comme dans ceux de grande qualité, dans les espaces remarquables comme dans ceux du quotidien.
Le paysage participe de manière importante à l'intérêt général, sur les plans culturel, écologique, environnemental et social. Il constitue une ressource favorable à l'activité économique, dont une protection, une gestion et un aménagement appropriés peuvent contribuer à la création d'emplois.

Les évolutions des techniques de productions agricole, sylvicole, industrielle et minière et des pratiques en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de transport, de réseaux, de tourisme et de loisirs et, plus généralement, les changements économiques mondiaux continuent, dans beaucoup de cas, à accélérer la transformation des paysages.

Il est indispensable de parvenir à un développement durable fondé sur un équilibre harmonieux entre les besoins sociaux, l'économie et l'environnement.
Il s'agit là de répondre au souhait du public de jouir de paysages de qualité et de jouer un rôle actif dans leur transformation.

Le paysage constitue un élément essentiel du bien-être individuel et social, et sa protection, sa gestion et son aménagement impliquent des droits et des responsabilités pour chacun.

Extrait adapté du préambule de la convention européenne du paysage, entrée en vigueur le 1er juillet 2006.

INTRODUCTION

Contexte général

Le code de l'urbanisme incite les collectivités à engager une réflexion sur le traitement des entrées de ville

Les désordres urbains constatés le long des voies routières et autoroutières et notamment dans les « entrées de villes » sont dus à une forte pression foncière et essentiellement d'ordre commercial. Pour les acteurs économiques, plusieurs critères sont privilégiés pour rechercher une implantation : l'accessibilité, les disponibilités foncières, et la visibilité qui constituent « l'effet vitrine ». De ce fait, les acteurs économiques privilégient l'implantation le long des infrastructures à fort trafic.
Ce processus se traduit par la prolifération de constructions à usage d'activité ou de service, implantées de façon linéaire, sans prise en compte des préoccupations urbaines, architecturales et paysagères, dans une vision à court terme.
A cela s'ajoute le plus souvent une excessive surenchère de la publicité et des enseignes. Enfin, les contradictions entre les diverses fonctions de la voie (voie de transit et desserte locale) créent de nombreux dysfonctionnements en matière de circulation et de sécurité routière.

Dans ce contexte et dans le but de limiter l'étendue du problème exposé, la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit l'article L.111-1-4 dans le Code de l'Urbanisme.

Cet article incite les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes, à lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers.

Contexte local

L'objectif de la communauté d'AgglO défini dans le SCoT : La requalification du paysage des entrées de ville et des principaux axes urbains

La Communauté d'agglomération Orléans - Val de Loire, prévoit dans son projet de territoire (document d'orientations générales du SCoT - p.33) la requalification du paysage des entrées de ville et des principaux axes urbains de son territoire.
Sont concernés par ce projet, l'axe de traversée autoroutière de l'A 10 et l'axe routier de traversée de la périphérie vers le centre de l'AgglO, la Route Nationale 157.
En effet, ces axes de transport à fort trafic offre une perception déterminante des qualités paysagères et du dynamisme du territoire communautaire et des communes traversées. A l'échelle de l'AgglO, on peut aussi parler « d'effet vitrine », l'image du territoire communiquée est en jeu.

Le document d'orientations générales définit des ambiances paysagères en fonction des axes et des territoires traversés. A Ingré, l'ambiance est dite « économique, existante ou à créer».
Les bâtiments d'activité rythment la traversée de ces secteurs et mettent en scène le dynamisme économique de l'AgglO.
Le SCoT propose à ce titre des moyens de valoriser ces espaces. Il s'agit de réfléchir à l'implantation des bâtiments, de mettre en valeur la qualité architecturale des façades et des enseignes, améliorer le traitement paysager des abords des bâtiments, d'intégrer des écrans acoustiques…

L'objectif est bien d'inciter les collectivités à substituer de nouvelles prescriptions adaptées au territoire aux règles strictes de recul imposé par l'article L 11-1-4 du code de l'Urbanisme.

Ingré s'engage dans la démarche afin d'aménager de façon durable et harmonieuse l'extension d'une zone d'activité existante, constituant l'entrée de ville Est

La commune d'Ingré a approuvé le Plan Local d'Urbanisme en conseil municipal, le 2 octobre 2006. L'une des 5 orientations majeures exposées dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est de « contribuer à la vie économique par le maintien et le développement d'activités économiques au Nord-Est et au Sud-Est du territoire », en poursuivant d'une part le développement des parcs d'activités existants et en prévoyant d'autre part leur extension, en maintenant et favorisant le développement du commerce en centre ville et sur RN 157.

Le PLU prévoit l'extension de la Zone d'Activité des « Petits Champs des Vallées » vers le lieu-dit « Les champs des Mardelles ». Cette future zone d'activités est située dans le quart sud-est du territoire communal, au croisement de l'autoroute A10 et de la RN 157. Ce secteur est classé en zone IAUi au PLU : « secteur du territoire communal réservé à l'urbanisation future où il est possible d'envisager l'implantation d'activités industrielles, artisanales ou commerciales compatibles avec l'environnement local . »
L'autoroute A 10 et la RN 157 qui traversent cette zone du PLU sont toutes deux classées « route à grande circulation » et sont à ce titre concernées par les dispositions de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme.
Ainsi, la zone IAUi ne peut être urbanisée. Les contraintes imposées par l'article L.111-1-4 recouvrent la quasi-totalité de la zone.

Compte tenu de la demande croissante d'entreprises souhaitant s'installer sur le territoire ingréen, la municipalité a souhaité engager dès à présent, une étude d'aménagement global de cette zone, afin de définir un schéma d'organisation d'ensemble qui permettra une gestion maîtrisée de l'urbanisation et de répondre aux dispositions fixées par la loi.

L'objet de la présente étude est d'analyser le site dans toutes ses caractéristiques afin de proposer un aménagement durable, harmonieux et d'édicter pour cet espace bordant des grandes infrastructures routières, des règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité, et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère. Cette réflexion doit permettre de finaliser un véritable projet urbain qui trouvera sa traduction dans le Plan Local d'Urbanisme, via la procédure de modification engagée.

SOMMAIRE

Préambule

Introduction

Sommaire

PARTIE I : QUELQUES PETITS RAPPELS... p. 6

I. Contexte réglementaire : l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme dit amendement Dupont **p. 7**

1) A propos des entrées de ville...

2) La portée juridique de l'article L. 111-1-4

3) L'esprit du texte

II. Ingré : un véritable dynamisme économique **p. 10**

1) Le développement économique : une préoccupation communale de premier ordre

2) La situation économique existante

3) Intentions et perspectives communales

4) Le développement économique : une compétence de l'AgglO

PARTIE II : LA ZONE IAUi p. 14

I. La zone 1AUi dit « le champs des Mardelles » et son environnement Proche **p.15**

1) Situation du secteur d'étude

2) Topographie

3) Sols et Occupation du sol

4) La trame foncière

5) Patrimoine/ Sites archéologiques

II. Caractéristiques urbaines p. 23

1) Zonage du PLU

2) Servitudes d'utilité publique

3) Equipement en réseaux

III. La perception paysagère p.25

1) A partir de la Route Nationale 157

2) A partir de l'autoroute A10

IV. Risques et nuisances p. 26

PARTIE III : UN SCHEMA D'ORGANISATION D'ENSEMBLE DEVANT REPONDRE AUX DISPOSITIONS DE L'ARTICLE L.111-1-4 p. 27

I. Quels objectifs pour l'aménagement de la zone 1AUi ? p. 28

II. Une proposition d'aménagement répondant à 5 critères p. 29

1) Les nuisances

2) La sécurité

3) La qualité urbanistique

4) La qualité architecturale

5) La qualité paysagère

III. Prescriptions réglementaires au titre des entrées de ville p. 34

1) Plans d'aménagement

2) Règlement de la zone

3) Liste des espèces végétales conseillées

Conclusion

PARTIE I : QUELQUES PETITS RAPPELS...

Le secteur étudié constitue l'entrée de ville « Est » de la commune.
Afin de mieux appréhender la problématique relative aux entrées de ville, il est nécessaire de rappeler le contexte réglementaire à savoir l'article L.111-1-4, dit amendement Dupont.

Cette zone est classée au PLU en zone à vocation économique, il est alors semble indispensable de faire un bref état des lieux de la situation économique d'Ingré.

Ces deux rappels ont pour but de recadrer l'étude dans son contexte réglementaire et local et de comprendre les objectif de cette étude.

I. Contexte réglementaire : l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme dit amendement Dupont

1) A propos des entrées de ville…

Le terme « entrée de ville », admis dans le vocabulaire commun des professionnels de l'urbanisme, évoque un paysage bien connu de tous : des enfilades de bâtiments commerciaux et de supports de messages publicitaires implantés sans souci de qualité urbaine et paysagère, au long d'importants axes routiers.

Constatant et déplorant cet état de faits, le sénateur Dupont a élaboré un rapport. Une partie des propositions qu'il a émise concernant l'urbanisation des abords de ces infrastructures routières a été reprise dans l'article 52 de la loi sur le renforcement de la protection de l'environnement[1], devenu l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme.

Cet article, dit amendement Dupont, est préventif, c'est à dire qu'il s'applique aux espaces actuellement non urbanisés. Il ne traite pas des problèmes de requalification des tissus existant à proximité des voies.

2) La portée juridique de l'article L. 111-1-4

L'article L. 111-1-4 s'inscrit dans le cadre des objectifs énoncés à l'article L. 110, le précédant dans le Code de l'Urbanisme.

L'article L.110 du Code de l'Urbanisme :

« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace. »

L'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme :

(Loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, article 52 devenant l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme[2])

« 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.

---

[1] Loi du 5 février 1995 sur le renforcement de la protection de l'environnement dite « loi Barnier »
[2] Circulaire d'application n° 96-32 du 13 mai 1996, EQUU 960077C

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières
- aux bâtiments d'exploitation agricole
- 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.
Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article 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 [...] ».

3) L'esprit du texte

Les dispositions de l'article L. 111-1-4 sont issues de la loi Barnier qui tente de répondre au problème de l'urbanisation le long des grandes infrastructures. Il instaure une mesure qui vise à éviter une urbanisation incontrôlée.
L'objectif de cet article n'est ni de stériliser les espaces bordant les infrastructures routières ni de reculer de 75 ou 100 mètres le mode d'urbanisation ci-dessus contesté mais il est de promouvoir une urbanisation de qualité sur des sites en devenir, ou des sites en cours de mutations profondes. Il incite à une réflexion approfondie sur la pertinence d'urbaniser un territoire. Il préconise la mise en œuvre d'une stratégie de développement ou de restructuration inscrite dans un projet de ville, de la responsabilité des élus.

L'article encourage les collectivités à engager une étude globale prenant en compte cinq préoccupations majeures :

- la protection des personnes contre des nuisances (le bruit, la pollution, ...)
- la sécurité,
- la qualité architecturale,
- la qualité urbaine,
- la qualité paysagère.

L'objectif de l'article n'est donc pas de geler la construction mais d'inciter les décideurs à conduire des réflexions préalables et à mettre en œuvre des mesures concrètes sur la base d'un projet urbain de qualité.

Le PLU ou le document d'urbanisme en tenant lieu, doit opérer au regard des visées stratégiques qui auront été définies au préalable par les élus à l'aide de cette étude globale.

INGRÉ - Application de l'article L.111.1.4 du code de l'Urbanisme
Limite communale
Voie express
Principaux axes
Voie ferrée
site où s'applique L.111.1.4
espace urbanisé
ORMES
SARAN
ORLEANS
SAINT-JEAN-DE-LA-RUELLE
INGRÉ
LA CHAPELLE SAINT-MESMIN
A10
A71
RN 157
SNCF
Voie de liaison
Libération
Pôle 45
route d'Orléans
route de la Chapelle
parc de Bel Air
rue du château d'eau
rue des Coteaux
0
500m
1km
AUAO - document provisoire - 17 février 2006

II. Ingré : un véritable dynamisme économique

La commune d'Ingré, située à l'ouest de l'agglomération orléanaise, a vu son territoire se transformer depuis ces trente dernières années. Dans un environnement exceptionnel et grâce à une situation géographique privilégiée, ce vaste territoire de 2082 ha accueille une population avoisinant les 7900 habitants (au recensement partiel de 2004).
Ingré s'est développé à proximité de grandes voies structurantes que sont l'autoroute A 10 et la route nationale RN 157, permettant ainsi à la commune de se constituer un véritable potentiel économique constitué d'activités variées.

1) Le développement économique : une préoccupation communale de premier ordre

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville d'Ingré a été approuvé par délibération du conseil municipal, le 2 octobre 2006. Ce dernier intègre un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui présente l'avenir du territoire communal et les choix de la collectivité en terme d'aménagement pour les 15-20 années à venir.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable s'articule autour de 5 orientations principales :

- Prévoir la création de nouveaux quartiers et favoriser le renouvellement du tissu urbain dans sa mixité, tout en aménageant de vastes espaces verts,
- Valoriser les éléments patrimoniaux tant paysagers qu'architecturaux,
- Assurer des équipements et services adaptés aux besoins de toutes les générations,
- Améliorer la sécurité des déplacements et développer les circulations douces.
- Contribuer à la vie économique par le maintien et le développement d'activités économiques au Nord-est et au Sud-Est du territoire.

Ce dernier point révèle ainsi que l'activité économique et son développement sur le territoire communal est l'une des préoccupations majeures de la municipalité.

Cette volonté se décline en 3 objectifs :

1 - Poursuivre le développement des parcs d'activités existants,

L'activité économique d'Ingré s'est développée autour de deux pôles principaux, le parc Ingré/St Jean de la Ruelle constitué autour de l'échangeur autoroutier de La Chapelle St Mesmin et Pôle 45 (Les Varannes), en synergie avec les communes d'Ormes et Saran.
La municipalité prévoit ainsi à plus ou moins long terme les extensions :

- du parc Ingré/St Jean de la Ruelle au Nord sur le secteur des « Terres Blanches »
- de Pôle 45 vers la ZAC des Varannes
- et de la Zone d'Activité des « Petits Champs des Vallées » vers « Les champs des Mardelles », secteur faisant l'objet de la présente étude.

2 - Maintenir et favoriser le développement du commerce en centre ville et sur la RN 157,

3 - Maintenir l'activité agricole en tant qu'activité productive, et garante du maintien d'un paysage rural.

2) La situation économique existante

a - structure générale des activités

L'activité économique est localisée principalement au nord et à l'est de la commune à proximité des axes de transport majeurs (RN 157 et A 10).

Les deux principaux parc d'activités sont intercommunaux :

- Pôle 45 dont les 361 ha s'étendent sur les territoires d'Ingré, Ormes et Saran ; la ZAC des Varannes est la partie ingréenne de Pôle 45. Sa surface est de 40 ha. Elle accueille une dizaine d'entreprises dont l'Oréal, EDF, Prologis.
- La zone industrielle Ingré/St Jean de la Ruelle/La Chapelle St Mesmin dont la superficie totale est de 133 ha.

Deux autres zones de développement économique existent. Elles sont plus petites en surface et comprises en totalité sur le territoire de la commune :

- la zone d'activités des Muids, d'une superficie de 4,2 ha,
- la zone d'activités des Vallées (3,6 ha) dont la future extension prévue (2,5 ha) est l'objet de cette étude.

La commune d'Ingré accueillait 451 établissements en 2000, dont la majorité appartient au domaine du commerce et des transports (32%) mais aussi des services (19%). La taille des entreprises dans la commune est plutôt petite avec 80% des établissements ayant moins de 10 salariés. Néanmoins, 16 établissements dépassent 50 salariés dont 6 de plus de 100 salariés.

Nombre d'établissements en 2000					
Par secteur			Par taille		
Total	451		Total	451	
Agriculture	16	3,6 %	0 salarié	180	39,9 %
Industrie	57	12,6 %	1 à 5 salariés	143	31,7 %
Bâtiment, génie civil	70	15,5 %	6 à 9 salariés	40	8,9 %
Commerce, transports	145	32,2 %	10 à 19 salariés	41	9,1 %
Activités financières et immobilières	19	4,2 %	20 à 49 salariés	31	6,9 %
Services	86	19,1 %	50 à 99 salariés	10	2,2 %
Education, santé social	45	10 %	100 salariés et plus	6	1,3 %
administration	13	2,9 %			

Source : INSEE

b - L'activité commerciale

La commune d'Ingré compte 3 « pôles » commerciaux :



- **le centre bourg** où sont installés des commerces et services de proximité (boulangerie, coiffeur, bar, banque, La Poste, médecin, opticien ...)



- **la Route Nationale 157**, secteur favorable au commerce bénéficiant d'un trafic important (garage, agence immobilière, moyenne surface, ...)



- **l'avenue Georges Pompidou**, secteur contigu à la zone commerciale des Trois Fontaines (commune de Saint Jean de la Ruelle) qui accueille les surfaces de vente les plus importantes de la commune (commerce de meubles, commerce de bricolage pour maison et jardin).

Cet éclatement commercial est une contrainte au développement commercial de la commune. Mais, malgré un fléchissement entre 2002 et 2003, le commerce ingréen se maintient assez bien.

Nature des commerces	2001	Evolution 2001/2002	2002	Evolution 2002/2003	2003	Evolution 2001/2003
Alimentaire	7	-2	5	0	5	-2
Automobile	19	+1	20	-1	19	0
Cafés, hôtel, restaurant	8	+2	10	0	10	+2
Culture, loisirs	6	0	6	+1	7	+1
Equipement de la maison	9	0	9	0	9	0
Equipement de la personne	1	0	1	0	1	0
Hygiène, santé	6	+2	8	0	8	+2
Multi-activités	1	0	1	0	1	0
Services	4	+1	5	-3	2	-2
Total	61	+4	65	-3	62	+1

Source: INSEE

3) Intentions et perspectives communales

Dans ses perspectives de développement, la commune doit répondre à plusieurs enjeux :

- préserver les emplois, en tenant compte des besoins exprimés par les entreprises locales pour leur maintien, leurs extensions ou leur redéploiement, mais aussi des besoins qui peuvent résulter des demandes d'implantation de nouveaux établissements,
- renforcer les activités commerciales et tertiaires tout en renforçant les pôles existants particulièrement le centre-bourg et la RN 157,
- développer l'activité, afin de tenter d'équilibrer l'offre d'emploi et l'habitat, qui se développe très rapidement.

Le développement de l'activité économique d'Ingré est fortement lié à la capacité de la commune à attirer et accueillir de nouvelles entreprises grâce à une offre foncière équipée suffisante, des terrains aménagés et attractifs. L'objectif principal étant de faire en sorte que les chefs d'entreprises trouvent avantage à s'installer et/ou à rester dans la commune.

Par ailleurs, à l'heure où les préoccupations environnementales et où le terme « développement durable » devient le maître mot de l'aménagement, l'offre ne doit pas se résumer au seul aspect quantitatif, mais doit également être garant d'une qualité urbaine, architecturale et paysagère.

4) Le développement économique : une compétence de la communauté d'agglomération

Depuis 2003, le développement économique, qui était jusqu'alors du ressort des communes, est une compétence exclusive de l'AgglO. En mars 2005, les élus communautaires ont adopté une stratégie économique précisant les priorités d'intervention de l'AgglO. Cette stratégie est mise en oeuvre par les équipes économiques de l'AgglO et Orléans Technopole Développement en lien étroit avec l'ensemble des partenaires économiques locaux.

Dans ce cadre, les réflexions à mener pour l'aménagement de la zone 1AUi auront à conjuguer l'efficacité économique, le respect de l'environnement (prise en compte de la qualité architecturale, des paysages, de l'urbanisme, prévention des nuisances...), et la demande sociale (diversité des activités...).

De plus, à cette recherche de qualité seront associés les chefs d'entreprises qui devront dans le projet de construction répondre à un certain nombre de prescriptions concernant : l'implantation du bâti, le traitement des espaces extérieurs, l'architecture...

Enfin, la communauté d'agglomération est l'acteur incontournable du développement économique d'Ingré et sera associée à toute réflexion sur ce thème.

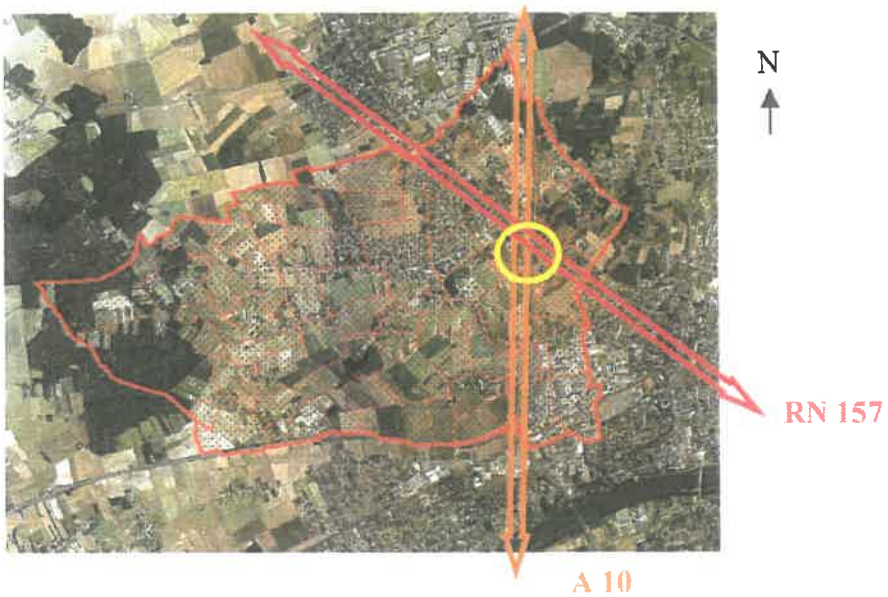
PARTIE II : LA ZONE IAUi

L'aménagement et l'urbanisation de la zone IAUi en tant qu'entrée de ville nécessite d'analyser le site dans son contexte, en insistant sur les éléments le caractérisant : composantes paysagères, sol, réseaux, nuisances et contraintes…
Ce diagnostic territorial du site permet d'orienter les recherches vers une proposition d'aménagement adaptée aux contraintes et aux atouts de ce secteur.

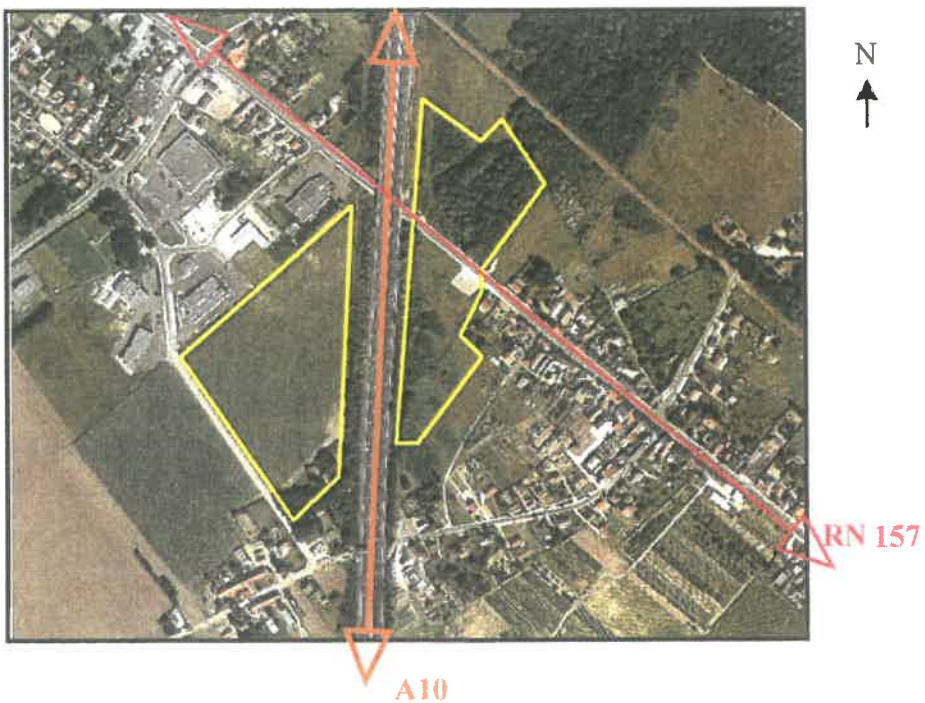
I. La zone 1AUi dit « le champs des Mardelles » et son environnement proche

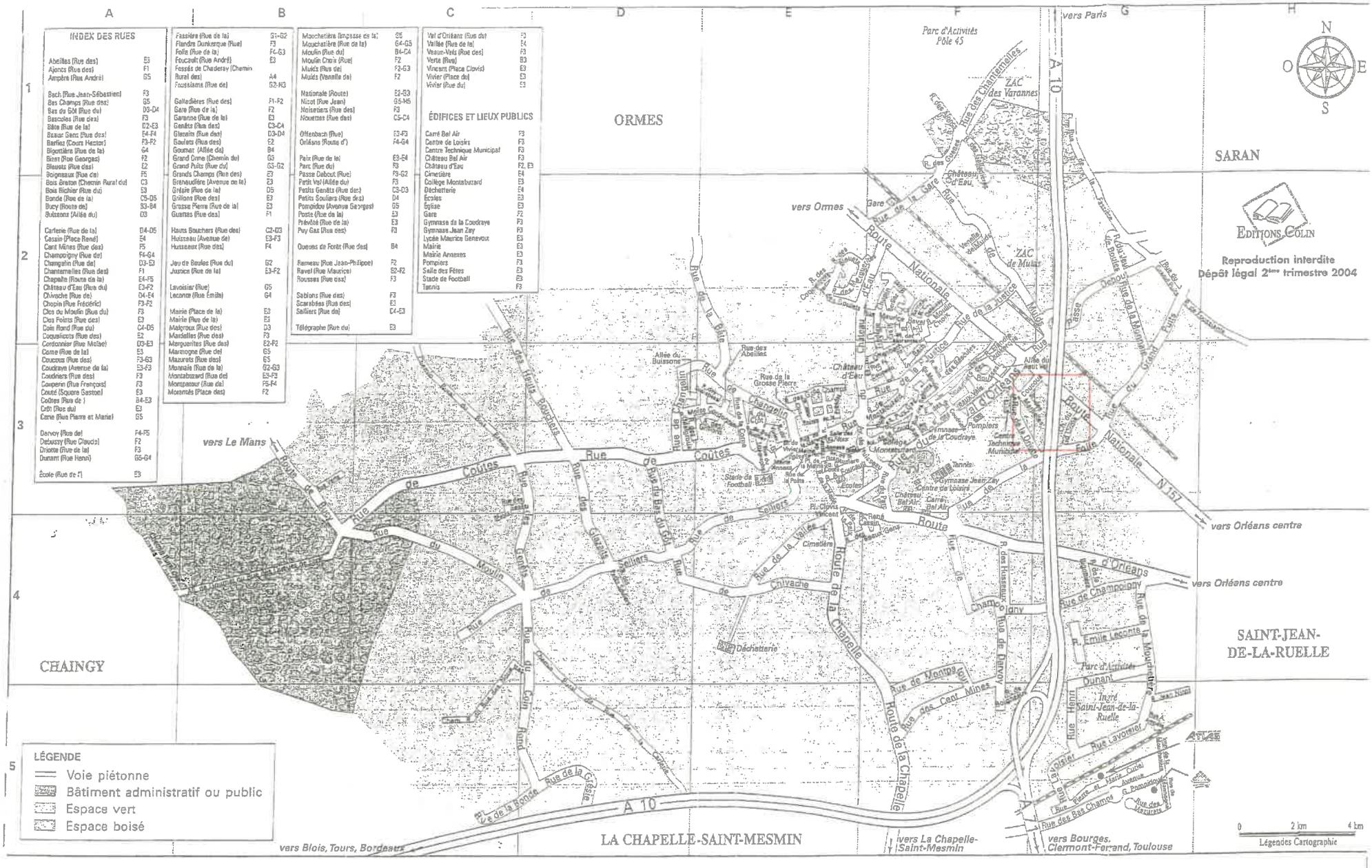
1) Situation du secteur d'étude

Situé au Sud-Est de la commune d'Ingré, ce lieu-dit «Le Champs des Mardelles » constitue une entrée de ville par la RN 157 qui traverse la commune du Nord au Sud-Est.



Le secteur d'étude est aussi traversé par l'autoroute A 10 de direction Nord-Sud qui le surplombe à une hauteur de 6 mètres (sans accès).
L'autoroute divise ce secteur en deux îlots : l'un à l'Ouest, constituant le prolongement d'une zone d'activité existante : la Zone d'Activité des « Petits Champs des Vallées » et l'autre à l'Est, s'étendant de chaque coté de la Route Nationale 157.





EDITIONS COLIN
Reproduction interdite
Dépôt légal 2ème trimestre 2004

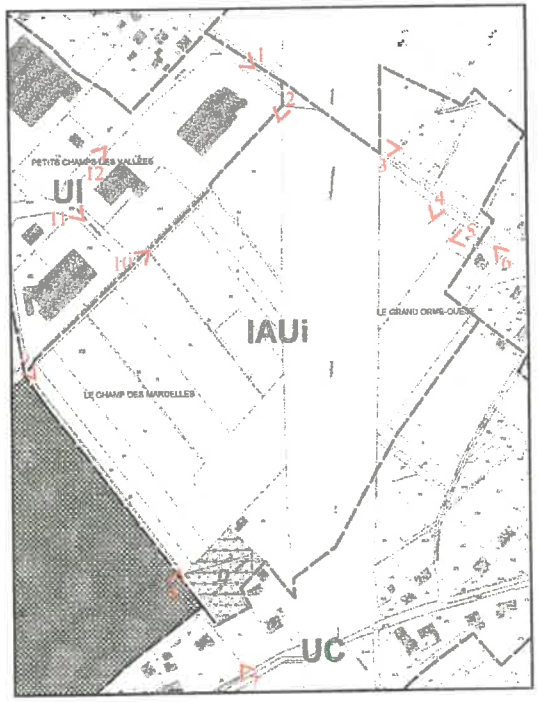
PETIT APERCU PHOTOGRAPHIQUE DE LA ZONE IAUi

12



11

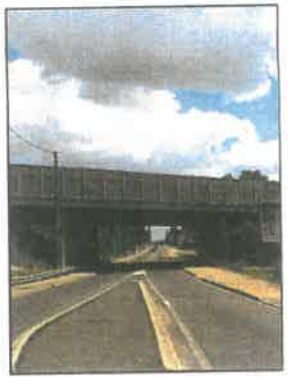




2



1



10



3



9



4



7



8



6



5



Relevé photographique : 31/07/07

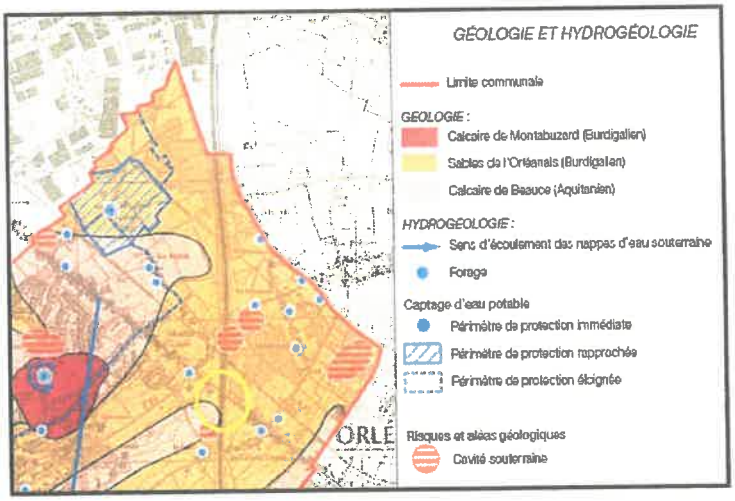
2) Topographie

Ingré présente un dénivelé qui se concrétise par une pente générale Nord-Est/Sud-Ouest de 130 m à 105 m, du Château d'eau des Guettes près de la rue de la Gare (Nord-Est) au lieu dit « le bas des Caves » (limite de la Chapelle-St-Mesmin).
La partie Sud du territoire d'Ingré est marquée par deux dépressions parallèles qui s'étirent de la RN 157 vers la branche de l'autoroute A 10 en direction de Blois. La topographie du secteur, avec des terrains très légèrement en pente en direction du talweg s'inscrit dans le schéma habituel du plateau Beauceron. Le périmètre d'étude est inclus dans la dépression la plus au Nord et comprend ainsi les points les plus bas de la commune (106 à 107 mètres au niveau de la RN sous le pont de l'autoroute A 10). Cette vallée sèche peut connaître des écoulements intermittents. L'aménagement d'un bassin de régulation des eaux de ruissellement dans ce secteur peut s'avérer nécessaire.



3) Sols et Occupation du sol

Ces deux îlots séparés par l'autoroute se différencient par la nature du sol et son occupation.
Les sols sont constitués des sables de l'Orléanais pour l'îlot Ouest (ère du Burdigalien), du calcaire de Beauce pour l'îlot Est. (ère de l'Aquitanien) et en surface d'une couche de terre arable.



L'îlot situé à l'Ouest de l'autoroute est cultivé par des exploitants agricoles, depuis très longtemps, soit en blé ou en maïs.
Au sud de cet îlot est situé un petit espace boisé classé « D » au PLU.
On notera aussi la présence d'une construction à usage d'habitation.







L'îlot situé à l'Est de l'autoroute n'est pas entretenu et constitue une friche plus ou moins boisée et en partie occupée par une surface recouverte de calcaire, faisant office occasionnellement de stationnement pour les poids lourds empruntant la Route Nationale.

Seuls quelques panneaux publicitaires et deux conteneurs (collecte sélective des déchets) occupe cet espace en friche, sans fonction urbaine clairement définie, favorable aux dépôts sauvages.

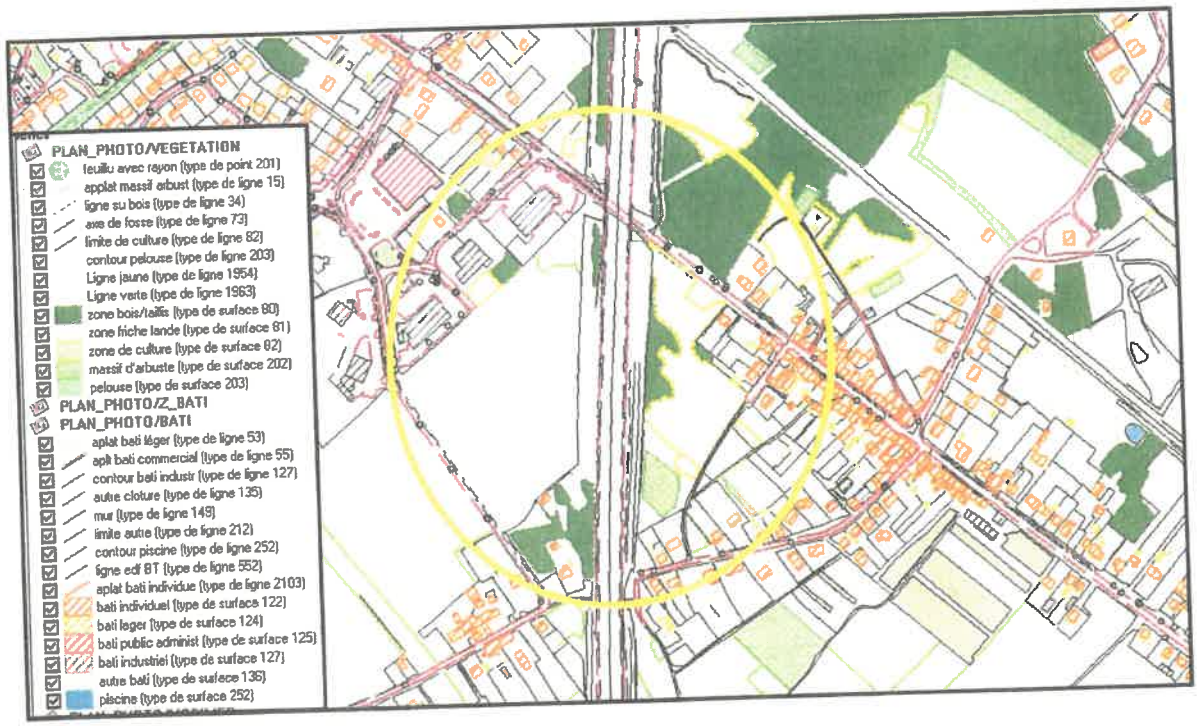




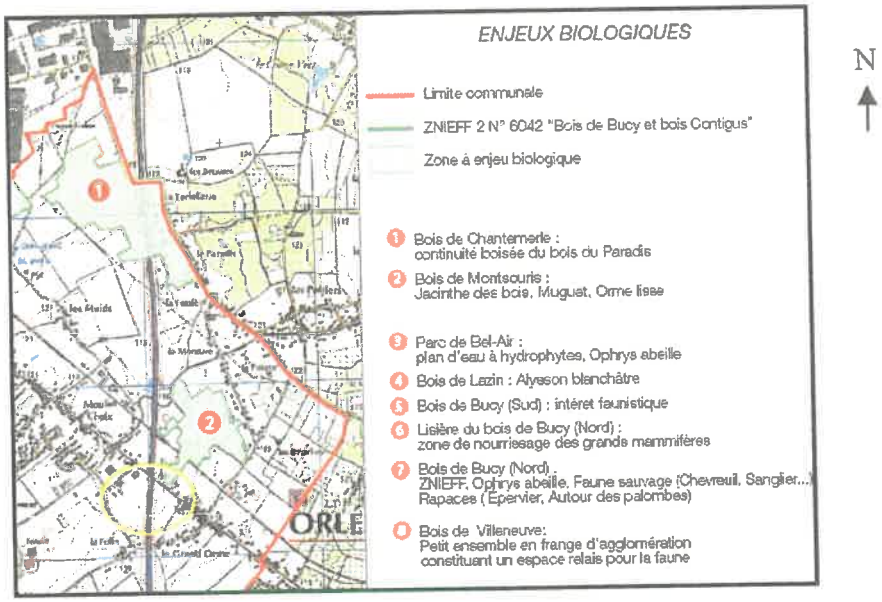


La terre n'est plus exploitée depuis bientôt 2 décennies, aussi, les arbustes se multiplient et la terre est recouverte de lianes rampantes. Toujours le long de la Route Nationale, côté nord, des arbres plantés depuis plus d'une trentaine d'années subsistent au milieu des friches.

Cartographie de l'occupation du sol et du bâti



Le rapport de l'Institut d'Ecologie Appliquée, réalisé en 2005, montre que le nord de l'îlot Est, au lieudit « L'Arche » doit être aménagé tout en préservant le bois de Montsouris 2.
Une partie de ce bois est classée au PLU mais elle se situe au delà du secteur d'étude.
L'aspect paysager est peu intéressant mais d'un point de vue biologique, dans son sous-bois, les espèces végétales se multiplient.



Le projet d'urbanisation de ce secteur n'est pas confronté à d'obstacles majeurs.
La contrainte la plus forte est le surplomb de l'autoroute.



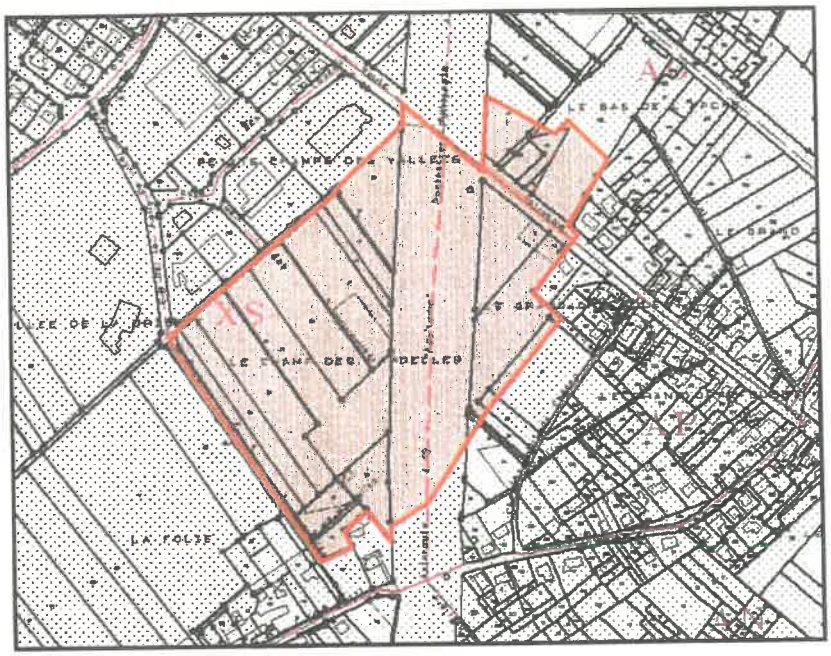


Toutefois , la nature géologique des terrains constituant le soubassement d'Ingré (calcaire de Beauce) a suscité l'apparition de nombreux effondrements, (fontis, dolines), manifestations superficielles de l'activité karstique souterraine.

Ce risque est très aléatoire et peut difficilement être recensé et cartographié de manière exhaustive ; c'est pourquoi une vigilance particulière doit être apportée dans tous les secteurs d'urbanisation, lors de travaux de fondations ou de terrassements.

4) La trame foncière

Le périmètre d'étude concerne 33 parcelles (20 en totalité et 13 pour partie) réparties entre 18 propriétaires sur une superficie totale d'environ 92 002 m² (y compris voirie existante).
Seule une d'entre elles est bâtie d'une habitation individuelle.



La répartition est la suivante :

Référence cadastrale	Superficie approximative (m²)	Référence cadastrale	Superficie approximative (m²)	Référence cadastrale	Superficie approximative (m²)
AO 466p	3310	XS 22p	173	XS 38	2350
AO 497p	15	XS 23p	34	XS 39	1390
AO 499p	45	XS 24p	43	XS 40	920
XO 66p	1730	XS 25p	119	XS 61	1620
XO 68	720	XS 28	3860	XS 62	170
XO 69	800	XS 31	120	XS 75	8910
XO 70	120	XS 32	5650	XS 76	220
XS 17	4200	XS 34	6680	XS 77	5720
XS 18p	24	XS 35	3640	XS 78	1100
XS 19p	5875	XS 36	1970	XS 82p	59
XS 21p	899	XS 37	195	XS 143p	13

Le site a un foncier relativement morcelé, avec des parcelles en « lamelles » orientées parallèlement à la rue de la Driotte, avec des superficies variant de 120 m² à 8900 m².

Dans l'espace compris entre l'autoroute A 10 et la RN 157, les parcelles adoptent également un profil en lamelle avec une orientation Nord-Est/Sud-Ouest se trouvant ainsi perpendiculaires à la RN 157. Cet espace est essentiellement constitué par deux parcelles

communales de 4200 m² et 5875 m², auxquelles viennent se greffer des petites parties de parcelles privées dont la superficie totale est de 1292 m²
Enfin, à l'Est de la RN 157, les parcelles ne font l'objet d'aucune logique d'implantation puisqu'elles sont à la fois parallèles et perpendiculaires à la route nationale. Leur superficie varie de 15 m² à 3310 m².

5) Patrimoine/ Sites archéologiques

Des traces de l'Homme sont répertoriées à Ingré depuis le Néolithique et la RN 157 est une voie gallo-romaine. La Direction Régionale des Affaires Culturelles, Services Régional de l'Archéologie, mentionne 28 sites archéologiques ou historiques actuellement connus de ses services sur la commune. Néanmoins, aucune découverte archéologique n'est actuellement recensée sur le site d'étude.

II. Caractéristiques urbaines

1) Zonage du PLU

Le secteur d'étude est classé au PLU en zone 1AUi, « secteur du territoire communal qui est réservé à l'urbanisation future à court terme où il est possible d'envisager l'implantation d'activités industrielles, artisanales, commerciales ou d'entrepôts compatibles avec l'environnement local. » Cette zone a une vocation de développement économique, mais elle est entourée par des zones à vocations diverses :



- au Nord, une zone A, c'est à dire « une des parties du territoire communal encore rurale où il convient d'y protéger les activités agricoles en évitant le démantèlement et l'enclavement des exploitations ».

- A l'Est, une zone UA correspondant à « l'un des noyaux de bâtis anciens de la commune *(ici la RN 157)*. Cette zone a pour vocation d'accueillir simultanément l'habitat, les commerces, les services, les équipements publics et les activités ».

- Au Sud, le secteur d'habitat diffus classé en zone UCa, qui s'est développé spontanément le long de la rue de la Folie.

- A l'Ouest, une zone spécifique (zone UH) réservée aux équipements d'intérêt collectif regroupant notamment les équipements communaux (salle de spectacle, salles et terrains de sports…). Notons qu'une partie de cette zone directement contigu à la zone 1AUi a été fixée dans le Plan Local d'Urbanisme en tant qu'emplacement réservé (quadrillage). La superficie de cette portion de zone UH est évaluée à 125 585 m². L'emplacement est réservé au futur aménagement d'équipements publics, espaces sportifs et récréatifs.

- Au Nord-Ouest, une zone UI (38 606 m²) correspondant à la zone artisanale « Les petits Champs des Vallées » qui accueille déjà des activités : une moyenne surface commerciale, une entreprise de menuiserie, un artisan, un garage automobile. Le secteur d'étude constituera son extension directe.

2) Servitudes d'utilité publique

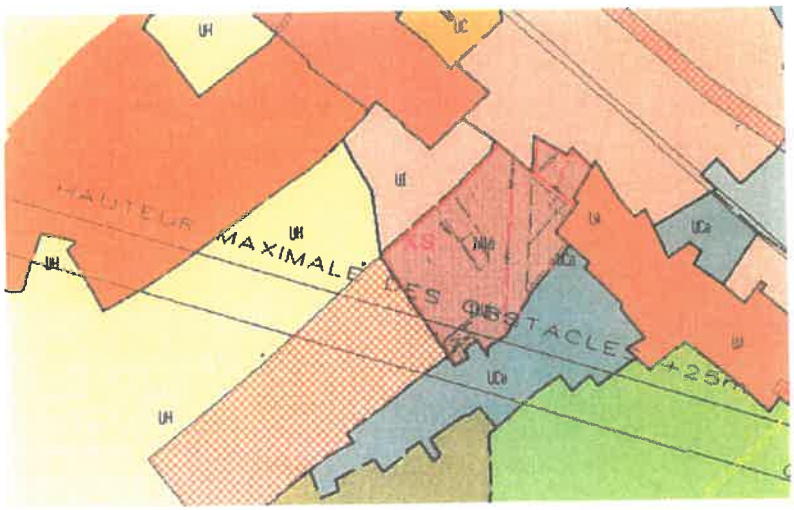
a – Faisceau hertzien et protection contre les obstacles

Le périmètre d'étude est concerné dans sa partie sud par des servitudes relatives aux protections radioélectriques puisque ce dernier est traversé en partie (extrême sud) par les deux faisceaux hertziens présents sur la commune :

- le faisceaux hertzien Orléans/Bellecombe, de direction Nord ouest/Sud est, traversant ainsi le secteur dans sa partie sud ouest
- le faisceaux hertzien Orléans/Beaugency, de direction Sud ouest/Nord est, qui coupe le secteur à son extrémité sud

Ces liaisons imposent des contraintes plafonnant les hauteurs des constructions :

	Hauteur
Orléans Bellecombe	25 m au-dessus du sol
Orléans/Beaugency	150 m au-dessus du sol



b - Câbles de télécommunication à grande distance

Les Servitudes liées aux câbles PTT grande distance concernent l'établissement et le fonctionnement des lignes et installations situées sur les voies publiques et les propriétés privées. Un câble passe le long de la RN 157 ; des servitudes de passage et d'accès sur les terrains concernés s'appliquent pour l'entretien du réseau.

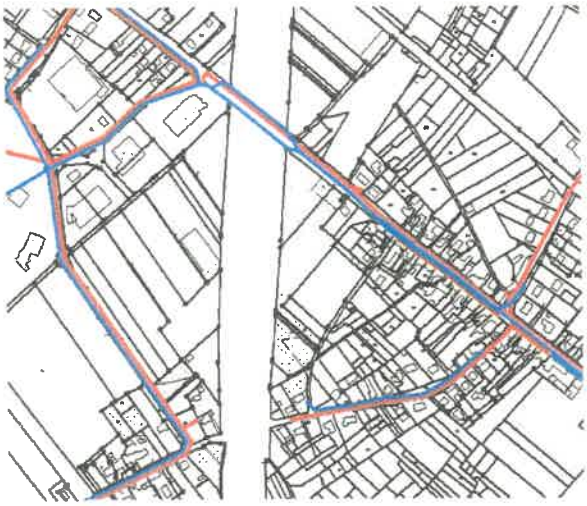
c - Périmètre de dégagement de l'aérodrome de BRICY

Tout le territoire communal est concerné par cette servitude qui limite toute construction à une hauteur de 272 m (du niveau du sol), ce qui représente une marge de 142 m par rapport au point le plus haut du territoire communal.

3) Equipement en réseaux

a - Assainissement

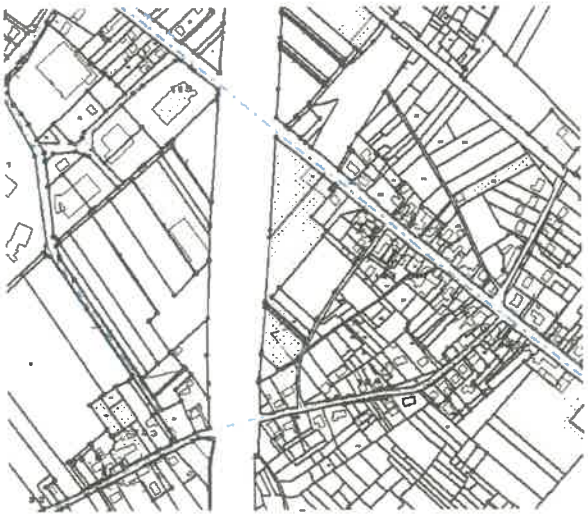
Les réseaux d'assainissement d'eaux usées (rouge) et d'eaux pluviales (bleu) entourent le secteur et permettront son futur raccordement.



b - Eau potable

Le réseau d'eau potable entoure le secteur.
Il passe Route Nationale (diamètre 150), Chemin Rural du Grand Puit (110), rue de la Folie (de 90 à 160), rue de la Driotte (160), rue des Coucous (150).
La rue des Mardelles qui sera prolongée pour desservir le secteur à aménager est aussi équipée d'un réseau d'eau potable (150) qu'il ne reste qu'à prolonger.

4 bornes à incendie sont installées à proximité (N° 111, 115, 141, 153).



III. La perception paysagère

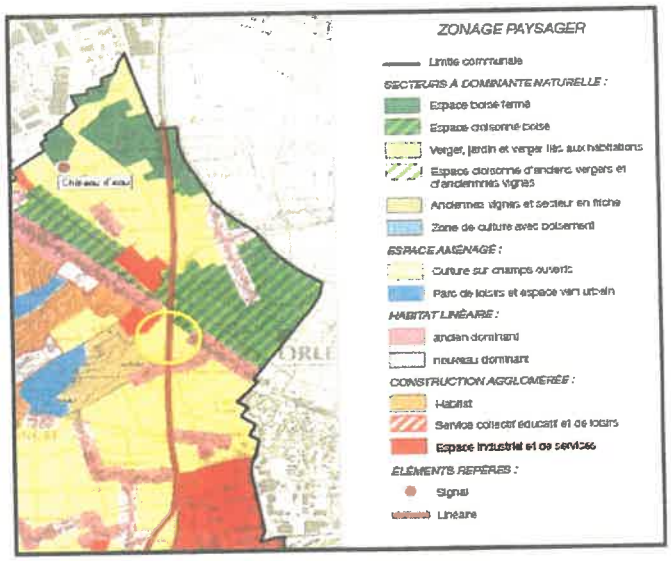
1) A partir de la Route Nationale 157

Cet espace constitué de parcelles inoccupées, en friches, rompt avec le paysage environnant, densément urbanisé en front bâti quasi continu alternant entre commerces et habitat. Il provoque un « effet de rupture » dans le paysage urbain. Cet espace « naturel » mais non entretenu donne une image plutôt dévalorisante et ne peut être apprécié, tel quel, en tant qu' « espace de respiration en milieu urbain ».

Cet espace s'apparente plutôt à une « dent creuse », que le projet d'aménagement doit structurer et raccorder à son environnement proche.

2) A partir de l'autoroute A10

La perception paysagère du secteur d'étude à partir de l'autoroute est limitée car l'autoroute surplombe le secteur d'une hauteur de 6 mètres.
Des structures de protections acoustiques ont été posées, par la Société Cofiroute, le long de l'autoroute coté Ouest dans le sens Paris-province. La visibilité est nulle. Coté Est des plantations d'arbres de hautes tiges sur le talus masquent les terrains situés en contrebas (-6m.)



IV. Risques et nuisances (le bruit, la pollution ...) :

Aucun établissement destiné à des populations fragiles (écoles, structures d'accueil pour personnes âgées...) n'est implanté à proximité immédiate des voies et donc soumis à un risque induit par l'aménagement du secteur ou une pollution de proximité.

Les habitations les plus proches sont situées Route Nationale et rue de la Folie. Les nuisances ressenties par les riverains sont avant tout liées au bruit. Ces nuisances trouvent leur source

dans le fort trafic de l'autoroute et de la Route Nationale. Ces nuisances sont particulièrement ressenties aux heures de pointes (matin et soir).

L'Arrêté Préfectoral du 24 juin 2002 détermine un classement sonore des infrastructures de transports terrestres dans le département du Loiret. Il précise, parmi l'ensemble des voies ferrées et routes nationales, départementales ou communales, celles au long desquelles des dispositions particulières doivent être prises en matière d'isolation phonique des habitations. Des niveaux sonores prédéfinis doivent être pris en compte par les constructeurs pour l'isolement acoustique des bâtiments d'habitations, de santé, d'enseignement, d'hébergement... à construire dans les secteurs concernés (on entend par isolement acoustique la différence entre le niveau de bruit extérieur et le niveau de bruit perçu à l'intérieur desdits bâtiments).

Le tableau ci-dessous regroupe, pour le secteur concerné par l'étude, les voies concernées et les contraintes associées :

Voie	Origine	Fin	Catégorie	Largeur des secteurs de part et d'autre
A10	Bifurcation A10/A71	Limite communale	1	300 m
A10	Limite communale	Bifurcation A10/A71	1	300 m
RN 157	Traversée du bourg	Traversée du bourg	3	100 m

Du 18 juin au 21 juillet 2007, une enquête publique présentée par la société Cofiroute dans le cadre du projet d'élargissement de l'autoroute a présenté le projet de mise en place de nouvelles protections acoustiques. A ce sujet la commune d'Ingré suit l'évolution de ce projet avec attention mais à la lecture du projet et suite à une entrevue avec le responsable du projet Cofiroute, le secteur concerné ne sera pas davantage équipé de structures de protection acoustique. C'est aujourd'hui aux constructions qui s'implantent à proximité de l'autoroute à s'équiper de manière satisfaisante et dans le respect de la loi de 1992.

La Route Nationale supporte chaque jour un trafic de 15000 à 30000 véhicules dont 10% de poids lourds.
Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération prévoit le doublement de la RN 157 sur un nouvel itinéraire parallèle à l'autoroute A10 ce qui regrouperait les nuisances acoustiques sur l'Est du territoire communal et permet le réaménagement de la Route Nationale.
Le projet d'aménagement est en cours de réalisation au nord d'Ingré (1er tronçon). Pour le tronçon traversant le secteur à aménager, il est en cours d'étude par les services de la Communauté d'Agglomération Orléans - Val de Loire et tiendra compte du projet communal, de ses contraintes et de ses ambitions, exposés dans cette étude.

Par sa situation en entrée de ville, sa bonne desserte en voirie et réseaux divers et par sa localisation contiguë à la zone d'activité existante, la zone 1AUi dit « Le champs des Mardelles », est un secteur privilégié pour le développement de l'activité économique de la commune. A ce titre, plusieurs directeurs de PME ont déjà sollicité auprès de la ville l'acquisition d'un terrain constructible, en vue d'y créer ou d'y transférer leur activité.

PARTIE III : UN SCHEMA D'ORGANISATION D'ENSEMBLE DEVANT REPONDRE AUX DISPOSITIONS DE L'ARTICLE L.111-1-4

L'ensemble des éléments évoqués en partie I et II permettent de définir des orientations d'aménagement qui se concrétisent par un plan d'aménagement d'ensemble qui permettra une gestion maîtrisée de l'urbanisation.

D'un mode d'urbanisation quantitatif et extensif, les communes doivent passer à un mode de développement qualitatif en se préoccupant des marges, des entrées, de l'intégration paysagère des grandes entités de son territoire, de la qualité des espaces publics. Du puzzle qui a résulté de la juxtaposition des zones d'habitat et d'activités, il convient ainsi de constituer un tissu urbain vigoureux et agréable à vivre.

L'aménagement de la zone IAUi doit s'insérer dans cette réflexion d'ensemble et doit être l'occasion de répondre à des besoins recensés par la commune et d'amorcer une nouvelle étape de développement.

I. Quels objectifs pour l'aménagement de la zone 1AUi ?

- **valoriser et marquer l'entrée de ville Est de la commune d'Ingré,** dans une logique d'aménagement cohérente, respectueuse de l'environnement urbain et naturel, à l'échelle de la ville, à travers un projet d'urbanisation de la zone IAUi.
  Cette entrée de ville sera le reflet du dynamisme économique et de la qualité urbaine de la commune et de l'agglomération.

- **dynamiser et renforcer l'activité économique et commerciale d'Ingré** en aménageant l'un des principal secteur d'extension économique prévu au PLU en continuité de la zone d'activité « Les petits champs des vallées ».
  Le secteur de l'entrée de ville correspond à un emplacement stratégique et dispose de terrains propices à l'accueil de nouvelles activités économiques.

- **poursuivre un traitement urbain, architectural et paysager de qualité** pour les bâtiments et les espaces publics.
  Les bâtiments ainsi que les aménagements extérieurs devront respecter les règles du PLU et garantir la réalisation d'un projet de qualité.

- **Assurer la desserte du site** en tenant compte des liaisons existantes et en assurant la sécurité des déplacements.



En résumé, l'enjeu majeur de cette étude est de répondre à une demande commerciale tout en préconisant une qualité architecturale, paysagère et urbanistique.

II. Une proposition d'aménagement répondant à 5 critères

1) Les nuisances

a - Pollution de l'eau

L'arrivée de nouvelles entreprises aura pour effet l'imperméabilisation de terrains et l'accroissement des rejets d'eaux usées ainsi qu'une augmentation des eaux de ruissellement potentiellement polluées par le lessivage des voiries et des aires de stationnement.

La gestion de ces eaux selon qu'elles soient usées ou pluviales se fera de la manière suivante :

- *Le traitement des eaux usées :* les constructions seront raccordées par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques. L'évacuation des eaux résiduaires industrielles dans le réseau d'assainissement sera subordonnée à un pré-traitement. Enfin, la pose d'un clapet anti-retour sera imposée sur les eaux usées.

- *Le traitement des eaux pluviales :* les constructions seront raccordées au réseau public d'évacuation des eaux pluviales en respectant ses caractéristiques. Ces eaux seront en partie acheminées vers la canalisation empruntant la rue des Coucous à destination du bassin de Bel Air. Par ailleurs, toute aire de stationnement en surface ou de circulation (aire imperméabilisée) devra faire l'objet de l'installation d'un désableur-deshuileur en amont du réseau public.

L'extension de l'urbanisation nécessite un effort d'équipement pour réguler les eaux avant rejet dans le milieu naturel. Ce nouveau secteur aménagé pourra être doté d'un bassin de régulation et d'un système de tamponnement des eaux pluviales. Un bassin aménagé sous forme de mare peut être intégré au projet et aménagé biologiquement. Les abords peuvent être enherbés et équipés de systèmes contribuant à filtrer les eaux.

Les nappes sont vulnérables aux pollutions notamment issues des effluents pluviaux. Il conviendra d'équiper le secteur de dispositifs permettant une gestion qualitative (épuration) et quantitative (limitation des débits) des effluents.

Tout équipement sera soumis à l'approbation des services de l'agglomération qui gèrent l'assainissement de la commune.

Parallèlement à ces prescriptions d'assainissement l'emprise au sol des constructions sera réglementée, limitant ainsi l'imperméabilisation des surfaces. C'est pourquoi, l'emprise au sol des constructions ne pourra excéder les deux tiers de la superficie du terrain.

b - Pollution de l'air

Afin de pallier et réduire la pollution atmosphérique, liée à l'augmentation de particules émises, les entreprises devront obligatoirement appliquer la législation sur les gaz d'émission industriels.

c - Pollution sonore

L'implantation de nouvelles activités sur la zone 1AUi entraîne une hausse de la fréquentation du site liée notamment à la circulation des livreurs, visiteurs, clients... Cet accroissement de la fréquentation se traduira notamment par une hausse du bruit, véritable nuisance à la fois pour les employés et la population riveraine, qu'il convient de limiter par la mise en place d'un certain nombre de mesures.

Les constructions devront respecter les mesures d'isolement correspondant aux critères issus des dispositions de la loi « bruit » (n° 92-1444 du 31 décembre 1992). Elles devront respecter des normes de construction, selon le type d'activité exercé, garantissant un certain isolement acoustique[3].

Par ailleurs, des mesures seront prises aux abords immédiats des deux voies classées à circulation bruyante :

Le long de la Route Nationale 157, il est proposé de créer un ouvrage acoustique, de type merlon végétal, qui puisse limiter aux mieux les nuisances. Ce dernier, à l'image de ce qui a été réalisé rue du Val d'Orléans afin de limiter les nuisances sonore sur le lotissement des « Rousses » (voir photographie ci-après), pourrait être composé d'une levée de terre de 4 mètres de large, le long de la limite parcellaire, pour élever les plantations. Le mouvement de terrain adoptera un profil en pente douce et ne dépassera pas un mètre de hauteur par rapport au sol naturel. Le massif sera composé d'une trame arbustive.
Dans le cadre de l'aménagement de la Route Nationale 157 par la Communauté d'Agglomération en partenariat avec le Conseil Général du Loiret et la commune d'Ingré une étude est en cours afin de proposer un aménagement cohérent sur ce tronçon. Cette étude sera communiquée au maître d'ouvrage afin que le projet prenne en considération le problème exposé et propose une solution satisfaisante.

Merlon de la rue du Val d'Orléans



Le long de l'autoroute A 10, un ensemble boisé d'une largeur de 25 mètres a été créé sur le talus en contrebas de l'autoroute créant ainsi un écran végétal qui permet d'atténuer quelque peu les bruits issus de l'A 10, mais qu'il sera nécessaire d'étoffer pour assurer son efficacité.
Ces mesures constituent plutôt une barrière visuelle puisqu'elles permettent de moins percevoir les voies depuis la zone et de limiter l'attraction visuelle des conducteurs vers les futurs activités du secteur.

[3] cf code de la construction

2) La sécurité

De manière générale, la présence d'infrastructures routières dans les tissus urbains pose des problèmes de sécurité liés au mélange des trafics de transit et locaux.
La création de nouvelles activités suite à l'aménagement de la zone 1AUi augmentera la fréquentation sur les axes bordant le site et particulièrement sur la Route Nationale, ainsi que sur la rue des Mardelles. Une attention particulière sera portée sur la sécurité des usagers de la voie publique.

Les voies seront aménagées pour assurer la sécurité et le partage de l'espace entre les différents modes de déplacements.

La RN 157 sera réaménagée dans le cadre du projet d'AgglO. Il pourrait être envisagé de séparer les deux voies par un terre-plein central planté permettant le rétrécissement de la chaussée encourageant le ralentissement des véhicules. La Route Nationale, plus au nord bénéficie déjà d'un terre plein minéral.

Afin de limiter les risques d'accident, et de préserver la fluidité du trafic, les accès sur la RN 157 seront limités puisque les entrées et sorties se feront par l'intermédiaire d'un accès unique de part et d'autre de la chaussée. Ce dernier, permettant la desserte de l'ensemble des terrains situé le long de la Route Nationale prendra la forme d'une « placette ».

Une voie interne sera créée, en continuité de la rue des Mardelles, sur l'îlot Ouest de l'autoroute A 10, afin de desservir l'ensemble des terrains.

Le prolongement de la rue des Mardelles peut être envisagé sous deux formes :

- Soit en sens unique et sous la forme d'un angle droit, le futur axe sera le prolongement de la rue des Mardelles existante et aura une sortie donnant sur la rue de la Driotte.
  Notons que les camions de plus de 3,5 tonnes, pour sortir de cet îlot A, devront impérativement remonter la rue de la Driotte en direction de la rue du Val d'Orléans, le sens inverse leur étant interdit afin de protéger les riverains de la rue de la Folie de nuisances supplémentaires.

- Soit le prolongement de la rue des Mardelles sera un double sens et sans issue débouchant au cœur de l'îlot sur une placette de retournement afin de ne pas inciter les véhicules à emprunter, malgré l'interdiction de tourner à gauche, la rue de la Folie.

De plus, l'accès à chaque terrain se fera également par un accès unique depuis lequel se feront à la fois les entrées et les sorties.

L'aménagement de l'espace public permettra la coexistence de tous les modes en favorisant notamment les circulations douces des piétons et cyclistes. Les trottoirs sont confortables, et une bande cyclable pourrait être prévue.

Afin de ne pas interpeller de manière excessive et dangereuse les conducteurs, les affichages lumineux seront interdits. La mise en lumière des bâtiments comme outil publicitaire sera alors conseillée.

3) La qualité urbanistique

Plusieurs options ont été retenues pour garantir la qualité urbanistique de l'aménagement. De manière générale, ces dernières portent sur l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques et limites séparatives ainsi que sur l'aspect extérieur et l'aménagement des abords des constructions.

Tout d'abord, afin de limiter l'aspect massif consécutif à l'implantation de nouvelles constructions ainsi que l'imperméabilisation du site, l'emprise au sol des bâtiments sera réglementée, cette dernière ne pouvant excéder les deux tiers de la superficie du terrain.

Certaines prescriptions contribueront à réduire cette effet de l'urbanisation du fait que :

- 10 % au moins de la surface du terrain devra être aménagée en espaces verts plantés d'arbres de hautes tiges,
- les aires de stationnement devront être plantées et paysagées,
- un traitement végétal particulier sera imposé dans les espaces libres résultant des marges de recul des constructions.

Afin que les constructions ne soient pas implantées trop près de l'une des voies et qu'elles subissent un minimum d'impacts sonores, une marge de recul sera imposée. Ainsi, les façades des bâtiments seront implantées selon un recul de 15 mètres par rapport à l'axe de la RN 157 et selon un recul de 50 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute A 10.
A l'intérieur de la future zone d'activités, les constructions seront édifiées à une distance au moins égale à 5 mètres par rapport à la voie interne prolongeant la rue des Mardelles.

Par ailleurs, une marge de recul par rapport à la limite séparative sera imposée aux constructions. Cette dernière variera selon l'usage qui est fait des bâtiments et selon qu'ils soient ou non contigus à une zone d'habitation.
Dans le cas d'un terrain limitrophe d'une zone d'habitation dont la construction est à usage industriel, le retrait minimum des bâtiments par rapport à la limite séparative devra être au moins égal à la hauteur du bâtiment projeté (H=L), avec un minimum de 10 mètres. Les constructions à usage industriel mais ne se trouvant pas en contact direct avec une zone d'habitation devront respecter un recul au moins égal à 5 mètres. Les constructions pourront néanmoins être autorisées en limite séparative sur un seul côté. Enfin, pour toutes les autres constructions dont l'usage ne sera pas industriel, la marge de recul par rapport à la limite séparative devra être supérieure ou égale à la moitié de la hauteur du bâtiment avec un minimum de 5 mètres.

Enfin, les aires de stationnement, de manutention, de stockage et de livraison des entreprises implantées le long de la RN 157 ou de la voie interne de la zone d'activités seront obligatoirement situées à l'arrière des parcelles (côté opposé à la voie), à l'exception des éventuelles surfaces d'exposition qui pourront être réalisées en façade. Elles ne devront donc pas être visibles depuis les voies qui les desservent depuis lesquelles on apercevra seulement les façades nobles des entreprises. L'ensemble de ces aires, et plus particulièrement les surfaces d'exposition seront interdites dans les marges de recul vis à vis de l'autoroute A 10

et de la RN 157. Les aires de stockages non couvertes seront quant à elles interdites quelque soit leur emplacement.

4) La qualité architecturale

Tout comme la recherche de qualité urbanistique, des prescriptions seront également imposées en terme de qualité architecturale afin de limiter la « pollution visuelle » et maintenir la qualité aux abords des deux voies : la RN 157 et l'A 10.

En effet, les bâtiments ne devront pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants. C'est pourquoi, le traitement de l'aspect extérieur des constructions devra inciter les constructeurs à choisir des matériaux, des couleurs, et des formes qui adouciront l'impact visuel des constructions. De manière à obtenir une cohérence dans les couleurs utilisées pour les bâtiments, celles-ci seront définies d'après une palette de teintes RAL dans une gamme sobre et harmonieuse. Des teintes différentes pourront néanmoins être utilisés ponctuellement pour les ouvertures, les encadrements et les angles en rappel des couleurs du logo, par exemple.
De la même façon, les matériaux de couverture et de construction, qui se voudront traditionnels, seront prédéfinis dans le règlement du PLU.

Les façades donnant sur la RN 157 et la voie interne seront traitées en façades principales et dans ce cas, les pignons et murs « nus » seront interdits.

La hauteur du bâti ne devra pas être supérieure à 15 mètres au faîtage.

Enfin , les enseignes des entreprises, lorsqu'elles seront inscrites sur les bâtiments, devront être intégrées dans le volume général de ces derniers. Dans ce cas, elles seront implantées parallèlement au mur support sans dépassement de sa limite supérieur.
Les enseignes scellées au sol, les oriflammes et drapeaux, seront quant à eux proscrits. La mise en lumière des bâtiments comme outil publicitaire sera préférable à tout affichage lumineux isolés

5) La qualité paysagère

La qualité paysagère joue un rôle essentiel pour l'amélioration du cadre de vie des habitants. C'est pourquoi, une attention particulière sera portée sur la végétalisation de la zone 1AUi.

Ainsi, l'entrée de ville, en venant de l'Est par la RN 157, pourrait être annoncée par un terre-plein central planté, atténuant l'aspect routier et minéral de la voie. Par ailleurs, de part et d'autre de cette voie, on apercevra le merlon dont les fonctions principales seraient celles de protection acoustique et d'ouvrage décoratif. Ce dernier correspondra à une levée de terre d'une largeur moyenne de 4 mètres et d'une hauteur au plus haut d'un mètre par rapport au niveau du sol de la RN 157, afin d'y élever les plantations. Le massif serait composé d'arbustes d'ornement d'essences caduques et persistantes ainsi que de sujets à fleur et à feuillage décoratif. Ces « bandes vertes », correspondant pour partie au recul des façades par rapport à la route, permettront ainsi d'offrir un espace végétalisé faisant office de vitrine aux entreprises implantées le long de cette voie.

Comme évoqué précédemment, un ensemble boisé s'étend le long de l'autoroute A 10. Ce dernier, d'une largeur de 25 mètres est composé des essences tels que le Frêne excelsior, le Peuplier tremble, l'Acacia commun ainsi que le Saule blanc royal. Cet ensemble boisé correspond en partie à la marge de recul qui est imposée par rapport à l'autoroute A 10.

Par ailleurs, chacun des terrains conservera un aspect végétal puisque 10 % au moins de la surface du terrain sera aménagée en espaces verts plantés d'arbres de hautes tiges.
Les terrains seront délimités par une haie arbustive aux essences variées, d'une largeur de 3 mètres, implantée le long de la limite parcellaire, en doublement de la clôture si cette dernière est nécessaire. Sa hauteur ne pourra dépasser 1.70 mètres en façade et 2 mètres en limite séparative.
Afin d'étoffer l'espace boisé déjà en place sur le talus le long de l'A10, les clôtures seront doublées d'un alignement d'arbres de hautes tiges afin de renforcer l'espace boisé existant. Aucune limite de hauteur n'est prescrite pour cette haie d'arbres.
Des aménagement paysagers spécifiques devront également être réalisés aux entrées, en prenant soin de respecter la visibilité aux carrefours.
Enfin, les aires de stationnement seront obligatoirement paysagées. Ces plantations se feront à raison d'un arbre de haute tige toutes les 4 places de parking (sans possibilité de les regrouper), ou d'une alternance de ces mêmes alignements avec des haies de graminées et d'arbustes.

Afin de limiter les conséquences liées à la plantation d'espèces non appropriées au sol et au paysage local, seules certaines espèces seront autorisées dont la liste figurera dans la règlement de la zone.

L'espace boisé classé « D » au Plan Local d'Urbanisme est conservé.

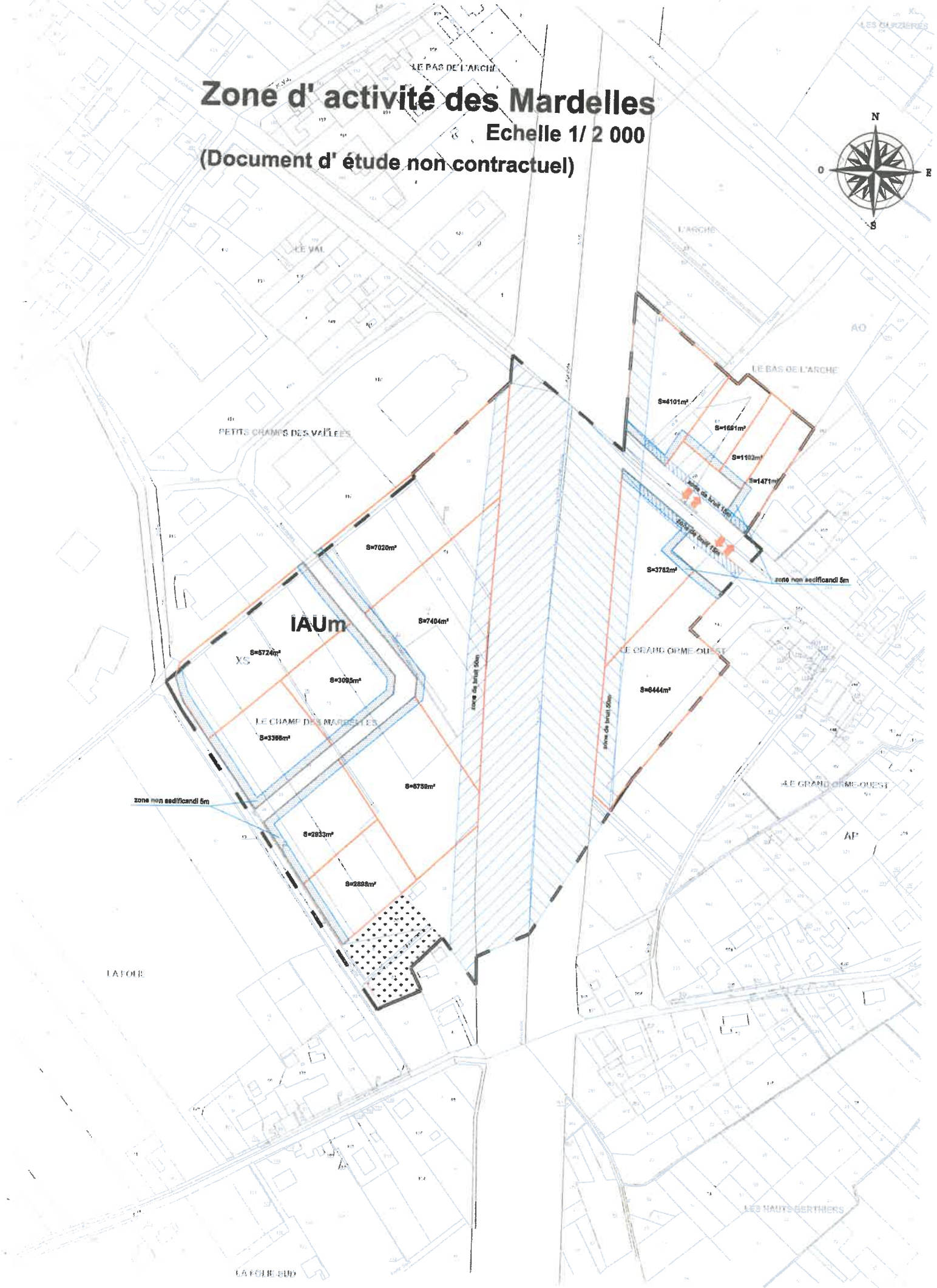
III. Propositions d'aménagement et prescriptions réglementaires au titre des entrées de ville

1) Trois propositions d'aménagement

Zone d' activité des Mardelles

Echelle 1/ 2 000

(Document d' étude non contractuel)

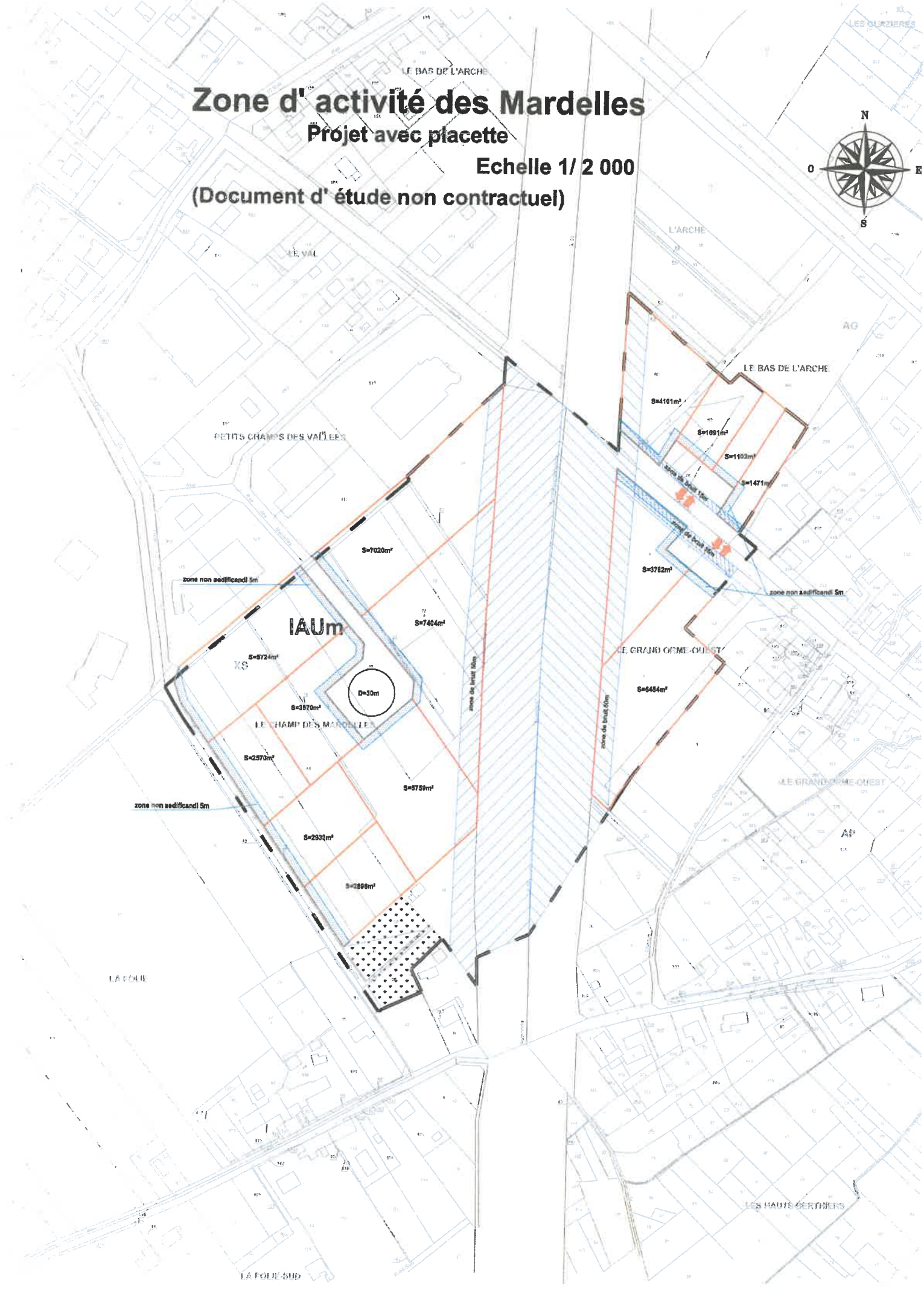


Zone d' activité des Mardelles

Projet avec placette

Echelle 1/ 2 000

(Document d' étude non contractuel)

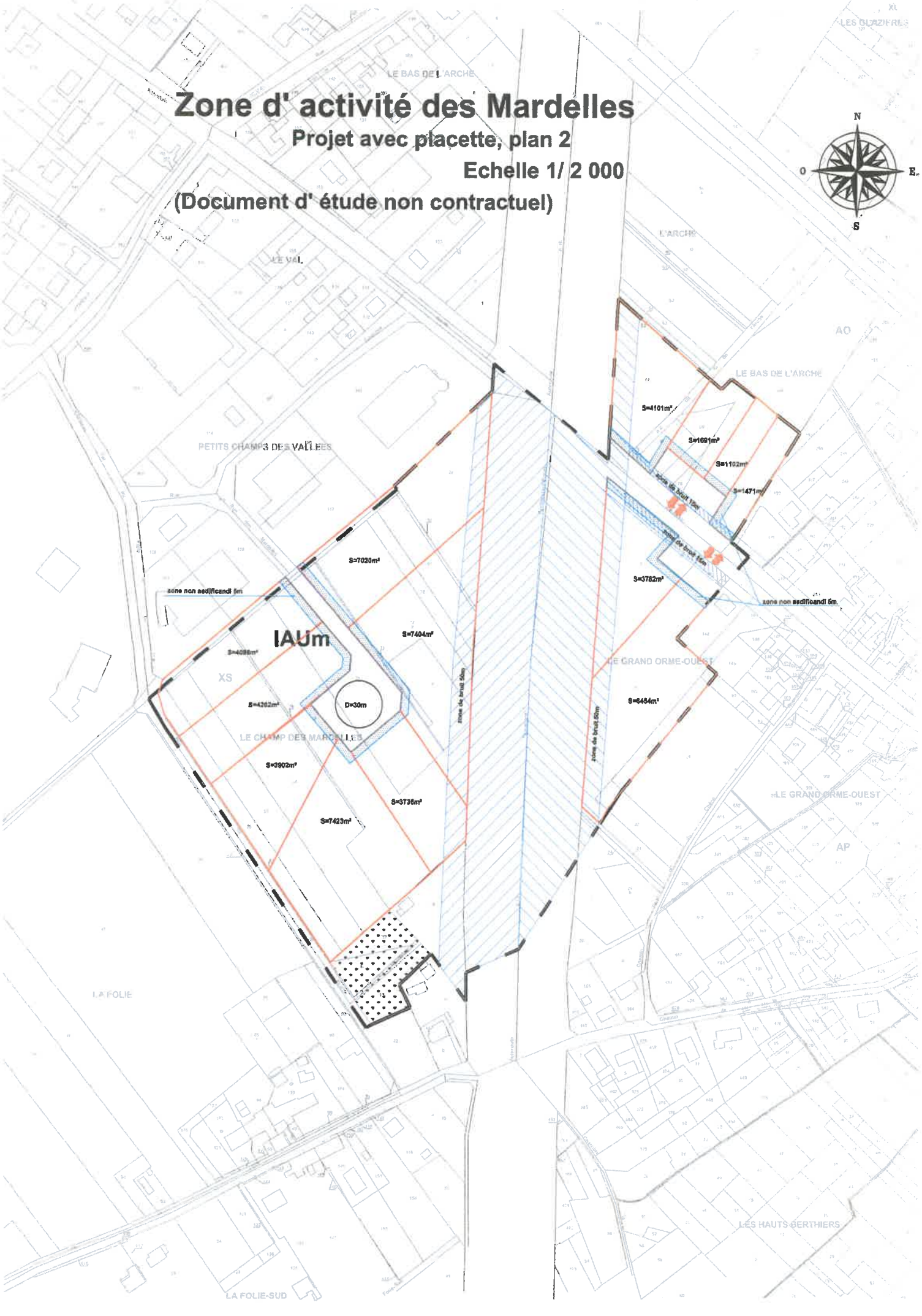


Zone d' activité des Mardelles

Projet avec placette, plan 2

Echelle 1/ 2 000

(Document d' étude non contractuel)



2) Règlement de la zone dénommée IAU m (pour Mardelles)

En complément des règles générales applicables à la zone 1AUi, fixées dans le règlement du PLU, les options d'aménagement retenues sur ce site en matière de qualité urbaine, architecturale et paysagère, de sécurité et de prise en compte des nuisances, ont été retranscrites sous forme de prescriptions réglementaires prises au titre de l'article L.111-1-4. et se présente sous la dénomination « zone IAU m ».

REGLEMENT DE LA ZONE IAU secteur m

Caractère de la zone

Il s'agit d'un secteur du territoire communal réservé à l'urbanisation future où il est possible d'envisager l'implantation d'activités industrielles, artisanales ou commerciales compatibles avec l'environnement local. Cette zone fait l'objet d'une étude au titre de l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme, incluse dans le rapport de présentation du PLU. Cette étude explique le choix des règles imposées en fonction des spécificités locales, la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages du secteur.

SECTION 1 – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Article IAU m 1 – Occupations et utilisations du sol interdites

Sont interdits :
1.1. - Les constructions de toute nature **sauf** dans les cas suivants et sous réserve des conditions à l'article IAUm 2 :

a) les opérations sous forme de Z.A.C.
b) les constructions et les lotissements à usage commercial, tertiaire, industriel, d'entrepôts ou d'activités, les équipements d'accompagnement et leurs logements de fonction s'il y a lieu,
c) les installations génératrices de fumées, gaz, poussières, odeurs ou bruits à condition qu'elles soient pourvues d'installations qui éliminent les nuisances,
d) les dépôts d'hydrocarbures, à condition que ces installations soient destinées à la distribution de détail de carburant automobile, à la consommation domestique ou nécessaire à l'activité de l'établissement et qu'elles soient conformes à la réglementation en vigueur,
e) les constructions à usage d'activité, extensions et annexes dans les lotissements régulièrement autorisés,
f) les constructions techniques et infrastructures nécessaires au fonctionnement du service public ou d'intérêt général de faible emprise nonobstant les règles 3 à 14.

1.2. - Les constructions d'habitations à l'exception des logements de fonction nécessaires au bon fonctionnement des implantations d'activités industrielles, tertiaires, artisanales ou commerciales.

1.3. - Les installations génératrices de fumées, poussières, odeurs ou bruits susceptibles de nuire aux zones d'habitat sauf dans le cas prévu à l'article IAUm 1.

1.4. - Les campings et les caravanings, ainsi que caravanes, chalets et bâtiments de type précaire.

1.5. - Les carrières.

1.6. - Les défrichements dans les espaces boisés classés.

1.7. - Les coupes et abattages d'arbres sans autorisation dans les espaces boisés classés.

1.8. - Les démolitions sans autorisation.

1.9. – Les constructions, aires de stationnement, de manutention, de stockage, de livraison, d'exposition dans les marges de recul vis à vis de l'autoroute.

1.10. - Les constructions, aires de stationnement, de manutention, de stockage, de livraison, dans les marges de recul vis à vis de la Route Nationale, sauf les surfaces d'exposition, qui elles sont tolérées.

1.11. - Les aires de stockage non couvertes.

Article IAUm 2 – Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

2.1. - Les opérations sous forme de Z.A.C, les constructions et les lotissements à usage tertiaire, commercial, industriel, d'entrepôts ou d'activités, les équipements d'accompagnement et leurs logements de fonction s'il y a lieu à condition :

- que leur organisation n'entraîne pas l'enclavement de parcelles en zone AU,
- qu'il y ait cohérence avec l'urbanisation future du secteur,
- que les constructions puissent être desservies par un réseau public d'assainissement soit existant, soit réalisé simultanément aux constructions,
- que les logements de fonction ne soient pas implantés à moins de 50 mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute et à moins de 15 mètres de l'axe de la route nationale.

2.2. – Les installations génératrices de fumées, poussières, odeurs ou bruits sont autorisées à condition que soient mis en place les moyens permettant de réduire les nuisances engendrées par leur fonctionnement ou d'en atténuer les effets.

SECTION 2 – CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

Article IAUm 3 - Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public

3.1. - Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès direct à une voie publique ou privée.

Les caractéristiques des accès doivent permettre de satisfaire aux règles minimales de desserte fixées dans les textes en vigueur concernant la défense contre l'incendie, la protection civile, le brancardage, le ramassage des ordures ménagères, etc...

3.2. - Les accès sur les voies publiques doivent être aménagés en fonction de l'importance du trafic sur celles-ci de façon à assurer la sécurité de la circulation générale et celles des usagers des accès.

3.3. - Les voies en impasse doivent être, dans leur partie terminale, aménagées de façon à permettre aux véhicules de faire demi-tour.

3.4. - Les garages collectifs et les groupes de garages individuels doivent être disposés de façon à ne présenter qu'un accès sur la voie publique.

3.5. - Les entrées et sorties des établissements doivent être aménagées de façon à permettre l'accès aux véhicules lourds sans manœuvre sur la voie publique.

3.6. - Les entrées et sorties des établissements et l'implantation des constructions doivent être conçues de façon à permettre l'accès aux véhicules lourds et des chargements et déchargements sans manœuvre sur la voie publique.

3.7. - L'aménagement intérieur des parcelles doit permettre la desserte, la circulation et le retournement de tous véhicules.

3.8. - Les terrains doivent disposer d'un accès unique d'où se feront à la fois les entrées et les sorties.

3.9. - Les accès des terrains desservis par la RN 157 doivent obligatoirement donner sur le terrain aménagé à cet effet (placette).

Article IAUm 4 - Conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement

4.1. - Eau
Toute construction ou installation nouvelle qui requiert une alimentation en eau doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable.
La création d'un forage particulier est soumise à l'agrément des services compétents.

4.2. - Assainissement

- Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques.
L'évacuation des eaux résiduaires industrielles dans le réseau d'assainissement doit être subordonnée à un pré-traitement. La pose d'un clapet anti-retour est imposée sur les raccordements au réseau d'eaux usées.

- Eaux pluviales

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'évacuation des eaux pluviales en respectant ses caractéristiques.
Pour toute aire de stationnement en surface ou de circulation un désableur-déshuileur est imposé.

4.3. - Autres réseaux

L'installation doit permettre le raccordement, immédiat ou ultérieur, en souterrain aux réseaux d'électricité et de télécommunications depuis le domaine public.

Article IAUm 5 - Superficie minimale des terrains constructibles

Il n'est pas fixé de superficie minimale.

Article IAUm 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

6.1. - Les constructions doivent être édifiées à :
- 50 mètres au moins par rapport à l'axe de l'autoroute A 10,
- 15 mètres au moins par rapport à l'axe de la RN 157,
- 5 mètres au moins en retrait de l'alignement des voies publiques existantes ou à créer ou de celui qui lui sera substitué pour les voies à modifier.

6.2. - La distance de tout point du bâtiment au point le plus proche de l'alignement opposé, ou de la marge de recul qui s'y substitue, comptée horizontalement, doit être supérieure ou égale à la différence d'altitude entre ces deux points.
Lorsque les voies sont en pente, les façades des bâtiments sont divisées pour le calcul de la hauteur en section dont aucune ne peut excéder 30 mètres de longueur, la cote de hauteur de chaque section est prise au milieu de la section.

Article IAUm 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

7.1. - Pour les constructions à usage industriel
- Limitrophes aux zones d'habitation :
Tout point du bâtiment doit observer une distance supérieure ou égale à la hauteur du bâtiment projeté avec un minimum de 10 mètres.

- Dans les autres cas :
La distance de tout point du bâtiment au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égale à 5 mètres. Cependant, la construction est autorisée en limite séparative mais sur un seul côté.

7.2. - Pour les constructions autres qu'à usage industriel
La distance de tout point du bâtiment au point le plus proche de la limite séparative doit être supérieure ou égale à la moitié de la hauteur de ce point du bâtiment avec un minimum de 5 mètres.

Article IAUm 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Les constructions non contiguës doivent être édifiées de telle manière que les baies éclairant les pièces principales d'habitation ou d'activité ne soient masquées par aucune partie d'immeuble qui, à l'appui de ces baies, serait vue sous un angle de plus de 45° au-dessus du plan horizontal.

En outre, elles devront observer une distance d'au moins 4 mètres.

Article IAUm 9 - Emprise au sol des constructions

L'emprise au sol des bâtiments ne peut excéder les 2/3 de la superficie du terrain.

Article IAUm 10 - Hauteur maximum des constructions

La hauteur maximale, calculée à partir du niveau du sol naturel, est de 15 mètres au faîtage. Au-dessus de cette limite, seuls peuvent être édifiés des ouvrages indispensables et de faible emprise tels que cheminées, locaux techniques, garde-corps ajourés, pylônes, etc...

Article IAUm 11 - Aspect extérieur des constructions et aménagements de leurs abords

11.1. - Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

11.2. - Les limites séparant le terrain de la voirie publique ou privée, devront être constituées de haies vives et pourront être doublées d'un grillage.

11.3. - Les aires de stationnement, de livraison, de stockage et de manutention (déchargement) seront obligatoirement situées à l'arrière des parcelles (coté opposé à la voie), à l'exception des éventuelles surfaces d'exposition qui pourront être réalisées en façade,

11.4. - Les aires de stockage non couvertes sont interdites,

11.5. - Les façades donnant, par ordre de préférence, sur la RN 157, la rue de la Driotte ou sur la voie de desserte à créer seront traitées en façades principales et dans ce cas, les pignons et murs nus sont interdits,

11.6. - Les enseignes devront être intégrées dans le volume général des bâtiments. Dans ce cas, elles seront implantées parallèlement au mur support sans dépassement de sa limite supérieure.
Les enseignes scellées au sol, les "drapeaux" et oriflammes sont proscrits.
La mise en lumière des bâtiments comme outil publicitaire est préférable à tout affichage lumineux, ce dernier étant interdit.

11.7. - Les matériaux factices, d'imitation et de placage sont interdits.

11.8. - Les enduits seront de teintes beige ocrées ou rosées dites « sable de Loire ». Le blanc pur est interdit.

Article IAUm 12 - Obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnement

Le stationnement des véhicules correspondant à l'utilisation des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques.

12.1. - Pour les bureaux et habitations, les besoins à prendre en compte sont :
1 place de stationnement pour 40 m² de surface de plancher hors oeuvre nette.

12.2. - Pour les commerces, les besoins à prendre en compte sont :
Une surface affectée au stationnement au moins égale à 50% de la surface de plancher hors oeuvre nette de l'établissement.

12.3. - Pour les installations industrielles, les possibilités de réalisation de parking doivent être de 1 place de stationnement pour 100 m² de surface de plancher hors oeuvre nette sur la propriété. A ces espaces à aménager pour le stationnement des véhicules de transport des personnes, s'ajoutent les espaces à réserver pour le stationnement des camions et divers véhicules utilitaires.

Article IAUm 13 - Obligations imposées en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux, de loisirs et de plantations

13.1. - Les espaces boisés classés figurant au plan sont soumis aux dispositions de l'article L. 130.1 du Code de l'Urbanisme.

13.2. - La plantation d'écrans de verdure peut être exigée en application de l'article IAUm 11.

13.3. - Dans les lotissements ou ensembles immobiliers, industriels, d'artisanat, de commerce, ou de services, 10 % au moins de la surface sera aménagée en espaces verts plantés d'arbres de hautes tiges.

13.4. - Les aires de stationnement devront être paysagées. Ces plantations se feront à raison d'un arbre de haute tige toutes les 4 places de parking (sans possibilité de les regrouper), ou d'une alternance de ces mêmes alignements avec des haies de graminées et d'arbustes.

13.5. - Le long de l'autoroute A 10, en bordure des limites séparatives, seront plantées des arbres de hautes tiges composé des essences déjà en place que sont : le frêne excelsior, le peuplier tremble, l'acacia commun ainsi que le saule blanc royal. Cette haie pourra notamment être étoffée par la plantation d'essences variées (précisées dans le rapport de présentation).

13.6. - Le paysagement en bordure des voies de desserte internes doit être composé d'une haie arbustive variée, implantée le long de la limite parcellaire.

SECTION 3 – POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

Article IAUm 14 - Coefficient d'occupation du sol

Il n'est pas fixé de COS.

3) Liste des espèces végétales conseillées par la commune

Haute tige (arbres d'alignements) :

- *Acer globosum*
- *Catalpa bignonioides 'nana'*
- *Fraxinus ornus*
- *Robinia pseudoacacia 'frisia'*
- *Pyrus calleryana*

Arbustes (arbres de petites tailles) :

- *Ceanothe thyrsiflorus zanzibar*
- *Hypericum androseum albury purple*
- *Caryopteris x clandonensis worcester gold*
- *Caryopteris x clandonenesis grand bleu*
- *Rubus tricolor*
- *Buddleia davidii charming*
- *Skimmia japonica rubella*
- *Nandina domestica*
- *Rosmarinus officnialis*
- *Forsythia mélée d'or*
- *Abélia edward goucher*
- *Kolwitzia amabilis*
- *Lonicera fragantissima*

Conclusion

Le diagnostic territorial permet de proposer un parti d'aménagement cohérent. Le détail de l'aménagement de ce secteur doit ensuite faire l'objet d'une véritable concertation avec les différents acteurs concernés et particulièrement les services de la communauté d'agglomération qui ont en charge le développement économique du territoire communautaire et le projet d'aménagement de la Route Nationale 157.

PLAN LOCAL D'URBANISME

Projet de révision simplifiée

Rapport de présentation

AMÉNAGEMENT DE L'ENTRÉE DE VILLE NORD-EST D'INGRÉ

Avril 2013

PREAMBULE

Le paysage est un élément important de la qualité de vie des populations : dans les milieux urbains et dans les campagnes, dans les territoires dégradés comme dans ceux de grande qualité, dans les espaces remarquables comme dans ceux du quotidien.

Le paysage participe de manière importante à l'intérêt général, sur les plans culturel, écologique, environnemental et social. Il constitue une ressource favorable à l'activité économique, dont une protection, une gestion et un aménagement appropriés peuvent contribuer à la création d'emplois.

Les évolutions des techniques de productions agricole, sylvicole, industrielle et minière et des pratiques en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de transport, de réseaux, de tourisme et de loisirs et, plus généralement, les changements économiques mondiaux continuent, dans beaucoup de cas, à accélérer la transformation des paysages.

Il est indispensable de parvenir à un développement durable fondé sur un équilibre harmonieux entre les besoins sociaux, l'économie et l'environnement.

Il s'agit là de répondre au souhait du public de jouir de paysages de qualité et de jouer un rôle actif dans leur transformation.

Le paysage constitue un élément essentiel du bien-être individuel et social, et sa protection, sa gestion et son aménagement impliquent des droits et des responsabilités pour chacun.

Extrait adapté du préambule de la convention européenne du paysage, entrée en vigueur le 1er juillet 2006.

INTRODUCTION

Contexte général

Le code de l'urbanisme incite les collectivités à engager une réflexion sur le traitement des entrées de ville

Les désordres urbains constatés le long des voies routières et autoroutières et notamment dans les « entrées de villes » sont dus à une forte pression foncière et sont essentiellement d'ordre commercial. Pour les acteurs économiques, plusieurs critères sont privilégiés pour rechercher une implantation : l'accessibilité, les disponibilités foncières, et la visibilité qui constituent « l'effet vitrine ». De ce fait, les acteurs économiques privilégient l'implantation le long des infrastructures à fort trafic.
Ce processus se traduit par la prolifération de constructions à usage d'activité ou de service, implantées de façon linéaire, sans prise en compte des préoccupations urbaines, architecturales et paysagères, dans une vision à court terme.
A cela s'ajoute le plus souvent une excessive surenchère de la publicité et des enseignes. Enfin, les contradictions entre les diverses fonctions de la voie (voie de transit et desserte locale) créent de nombreux dysfonctionnements en matière de circulation et de sécurité routière.

Dans ce contexte et dans le but de limiter l'étendue du problème exposé, la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit l'article L.111-1-4 dans le Code de l'Urbanisme.

Cet article incite les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes, à lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers.

Contexte local

L'objectif de la communauté d'AgglO défini dans le SCoT : La requalification du paysage des entrées de ville et des principaux axes urbains

La Communauté d'agglomération Orléans - Val de Loire, prévoit dans son projet de territoire (document d'orientations générales du SCoT – Paragraphe 3.3. - p. 302 et suivantes) la requalification du paysage des entrées de ville et des principaux axes urbains de son territoire.
Sont concernés par ce projet, l'entrée dans l'agglomération et sa traversée, par l'autoroute A10 notamment.

En effet, cet axe de transport à fort trafic offre une perception déterminante des qualités paysagères et du dynamisme du territoire communautaire et des communes traversées. A l'échelle de l'AgglO, on peut aussi parler « d'effet vitrine », l'image du territoire communiquée est en jeu.

Le document d'orientations générales définit des ambiances paysagères en fonction des axes et des territoires traversés. A Ingré, l'ambiance est dite « vitrine économique », existante ou à créer».

Les bâtiments d'activités rythment la traversée de ces secteurs et mettent en scène le dynamisme économique de l'AgglO.

Le SCoT propose à ce titre des moyens de valoriser ces espaces. Il s'agit de réfléchir à l'implantation des bâtiments, de mettre en valeur la qualité architecturale des façades, améliorer le traitement paysager des abords des bâtiments, …

L'objectif est bien d'inciter les collectivités à substituer de nouvelles prescriptions adaptées au territoire aux règles strictes de recul imposé par l'article L 11-1-4 du code de l'Urbanisme.

Ingré s'engage dans la démarche afin d'aménager de façon durable et harmonieuse l'extension d'une zone d'activité existante, constituant l'entrée de ville Nord-Est.

La commune d'Ingré a approuvé le Plan Local d'Urbanisme en conseil municipal, le 2 octobre 2006. L'une des 5 orientations majeures exposées dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est de « contribuer à la vie économique par le maintien et le développement d'activités économiques au Nord-Est et au Sud-Est du territoire », en poursuivant d'une part le développement des parcs d'activités existants et en prévoyant d'autre part leur extension, en maintenant et favorisant le développement du commerce en centre ville et sur la RD 2157.

Le PLU prévoit l'extension du parc d'activités Pôle 45 par le sud aux lieux-dits « Les Guets », « Les Beaudières », « L'Echaude », « Terre Blanche », « Le Pré », « Les Valettes ».

Cette zone d'activités est située au Nord-Est du territoire communal, en continuité Sud et Ouest de la ZAC des Varannes et à proximité de la zone d'activités des Muids. Ce secteur est classé principalement en zone IAUi au PLU : « secteur du territoire communal réservé à l'urbanisation future où il est possible d'envisager l'implantation d'activités industrielles, artisanales ou commerciales compatibles avec l'environnement local.».

L'autoroute A 10 qui longe cette zone du PLU est concernée par les dispositions de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme.

Ainsi, la zone IAUi ne peut être entièrement urbanisée. Les contraintes imposées par l'article L.111-1-4 recouvrent une part mineure de la zone concernée, le long de l'autoroute A10.

Compte tenu de la demande croissante d'entreprises souhaitant s'installer sur le territoire ingréen, la municipalité a souhaité engager dès à présent, une étude d'aménagement global de ce secteur, afin de définir un schéma d'organisation d'ensemble qui permettra une gestion maîtrisée de l'urbanisation et de répondre aux dispositions fixées par la loi.

L'objet de la présente étude est d'analyser le site dans toutes ses caractéristiques afin de proposer un aménagement durable, harmonieux et d'édicter pour cet espace bordant une grande infrastructure routière, des règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité, et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère. Cette réflexion doit permettre de finaliser un véritable projet urbain qui trouvera sa traduction dans le Plan Local d'Urbanisme, via une procédure de révision simplifiée.

SOMMAIRE

PREAMBULE.....2
Nombre d'établissements en 2010.....10
2. Une proposition d'aménagement répondant à 5 critères.....30
a) Les nuisances.....30
b) La sécurité.....32
c) La qualité de l'urbanisme.....33
d) La qualité architecturale.....34
e) La qualité des paysages.....34
3. Propositions d'aménagement et prescriptions réglementaires au titre des entrées de ville.....35
a) Proposition d'aménagement.....35
b) Règlement de la zone dénommée IAUg (pour Guettes).....38

PARTIE I : CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET LOCAL

Le secteur étudié constitue l'entrée de ville « Nord-Est » de la commune.

Afin de mieux appréhender la problématique relative aux entrées de ville, il est nécessaire de rappeler le contexte réglementaire à savoir l'article L.111-1-4, dit amendement Dupont.

Cette zone est classée au PLU en zone à vocation économique, il semble indispensable de faire un bref état des lieux de la situation économique d'Ingré.

Ces deux rappels ont pour but de recadrer l'étude dans son contexte réglementaire et local et de comprendre les objectifs de cette étude.

1. Contexte réglementaire : l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme dit amendement Dupont

a) A propos des entrées de ville…

Le terme « entrée de ville », admis dans le vocabulaire commun des professionnels de l'urbanisme, évoque un paysage bien connu de tous : des enfilades de bâtiments commerciaux et de supports de messages publicitaires implantés sans souci de qualité urbaine et paysagère, le long d'importants axes routiers.

Constatant et déplorant cet état de faits, le sénateur Dupont a élaboré un rapport. Une partie des propositions qu'il a émise concernant l'urbanisation des abords de ces infrastructures routières a été reprise dans l'article 52 de la loi sur le renforcement de la protection de l'environnement, devenu l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme.

Cet article, dit amendement Dupont, est préventif, c'est-à-dire qu'il s'applique aux espaces actuellement non urbanisés. Il ne traite pas des problèmes de requalification des tissus existant à proximité des voies.

b) La portée juridique de l'article L. 111-1-4

L'article L. 111-1-4 s'inscrit dans le cadre des objectifs énoncés à l'article L. 110, le précédant dans le Code de l'Urbanisme.

L'article L.110 du Code de l'Urbanisme :

« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de réduire les consommations d'énergie, d'économiser les ressources fossiles d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques, ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace. Leur action en matière d'urbanisme contribue à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement.»

L'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme :

(Loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, article 52 devenant l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme[2])

« 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 ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières
- aux bâtiments d'exploitation agricole
- 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 […].

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article 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. […] ».

c) L'esprit du texte

Les dispositions de l'article L. 111-1-4 sont issues de la loi Barnier qui tente de répondre au problème de l'urbanisation le long des grandes infrastructures. Il instaure une mesure qui vise à éviter une urbanisation incontrôlée.
L'objectif de cet article n'est ni de stériliser les espaces bordant les infrastructures routières ni de reculer de 75 ou 100 mètres le mode d'urbanisation ci-dessus contesté mais il est de promouvoir une urbanisation de qualité sur des sites en devenir, ou des sites en cours de mutations profondes. Il incite à une réflexion approfondie sur la pertinence d'urbaniser un territoire. Il préconise la mise en œuvre d'une stratégie de développement ou de restructuration inscrite dans un projet de ville, de la responsabilité des élus.

Les collectivités sont encouragées à engager une étude globale prenant en compte cinq préoccupations majeures :
- la protection des personnes contre des nuisances (le bruit, la pollution, …)
- la sécurité,
- la qualité architecturale,
- la qualité urbaine,
- la qualité paysagère.

L'objectif n'est donc pas de geler la construction mais d'inciter les décideurs à conduire des réflexions préalables et à mettre en œuvre des mesures concrètes sur la base d'un projet urbain de qualité.

Le PLU ou le document d'urbanisme en tenant lieu, doit tenir compte des visées stratégiques qui auront été définies au préalable par les élus à l'aide de cette étude globale.

2. Ingré : un véritable dynamisme économique

La commune d'Ingré, située à l'ouest de l'agglomération orléanaise, a vu son territoire se transformer depuis ces trente dernières années. Dans un environnement exceptionnel et grâce à une situation géographique privilégiée, ce vaste territoire de 2 082 ha accueille une population d'environ 8 100 habitants.
Ingré s'est développé à proximité de grandes voies structurantes que sont l'autoroute A 10 et la route départementale RD 2157, permettant ainsi à la commune de se constituer un véritable potentiel économique composé d'activités variées.

a) Le développement économique : une préoccupation communale de premier ordre

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville d'Ingré a été approuvé par délibération du conseil municipal, le 2 octobre 2006. Ce dernier intègre un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui présente l'avenir du territoire communal et les choix de la collectivité en terme d'aménagement pour les 15-20 années à venir.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable s'articule autour de 5 orientations principales :

- Prévoir la création de nouveaux quartiers et favoriser le renouvellement du tissu urbain dans sa mixité, tout en aménageant de vastes espaces verts,
- Valoriser les éléments patrimoniaux tant paysagers qu'architecturaux,
- Assurer des équipements et services adaptés aux besoins de toutes les générations,
- Améliorer la sécurité des déplacements et développer les circulations douces.
- Contribuer à la vie économique par le maintien et le développement d'activités économiques au Nord-est et au Sud-Est du territoire.

Ce dernier point révèle ainsi que l'activité économique et son développement sur le territoire communal est l'une des préoccupations majeures de la municipalité.

Cette volonté se décline en 3 objectifs :

1 - Poursuivre le développement des parcs d'activités existants

L'activité économique d'Ingré s'est développée autour de deux pôles principaux, le parc d'activités Ingré / St Jean de la Ruelle / La Chapelle Saint Mesmin constitué autour de l'échangeur autoroutier A10 / A71 de La Chapelle St Mesmin et le Pôle 45 (secteur des Varannes), en synergie avec les communes d'Ormes et Saran.
Des extensions sont envisagées à plus ou moins long terme :

- du parc d'activités Ingré / St Jean de la Ruelle / La Chapelle Saint Mesmin au Nord sur le secteur des « Terres Blanches »
- de la Zone d'Activités des « Petits Champs des Vallées » vers « Les champs des Mardelles »
- de Pôle 45 vers la ZAC « Les Guettes », objet de la présente étude

2 - Maintenir et favoriser le développement du commerce en centre ville et sur la RD 2157,

3 - Maintenir l'activité agricole en tant qu'activité productive, et garante du maintien d'un paysage rural.

b) La situation économique existante

L'activité économique est localisée principalement au nord et à l'est de la commune à proximité des axes de transport majeurs (RD 2157 et A 10).

Les deux principaux parcs d'activités sont intercommunaux :

- Pôle 45 représentant environ 360 ha répartis sur les territoires d'Ingré, Ormes et Saran ; la ZAC des Varannes est la partie ingréenne de Pôle 45. Sa surface est de 40 ha. Elle accueille une dizaine d'entreprises dont l'Oréal, EDF, Prologis.

- le parc d'activités Ingré / St Jean de la Ruelle / La Chapelle St Mesmin dont la superficie totale est de 133 ha.

Deux autres zones de développement économique existent. Elles sont plus petites en surface et comprises en totalité sur le territoire de la commune :

- la zone d'activités des Muids (4,2 ha),
- la zone d'activités des Vallées (3,6 ha)

La commune d'Ingré accueillait 691 établissements en 2010 dont la majorité appartient au domaine du commerce, des transports et des services divers (63,1%). La taille des entreprises dans la commune est plutôt petite avec 81,5% des établissements ayant moins de 10 salariés. Néanmoins, 21 établissements comptent 50 salariés ou plus.

Nombre d'établissements en 2010					
Par secteur			**Par taille**		
Total	**691**		**Total**	**691**	
Agriculture, sylviculture et pêche	12	1,7 %	**0 salarié**	345	49,9 %
Industrie	59	8,5 %	**1 à 9 salarié(s)**	218	31,6 %
Construction	130	18,8%	**10 à 19 salariés**	63	9,1 %
Commerce, transports et services divers	436	63,1 %	**20 à 49 salariés**	44	6,4 %
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	54	7,8 %	**50 salariés ou plus**	21	3,0 %

Source : INSEE

c) Intentions et perspectives communales

Dans ses perspectives de développement, la commune doit répondre à plusieurs enjeux :

- préserver les emplois, en tenant compte des besoins exprimés par les entreprises locales pour leur maintien, leurs extensions ou leur redéploiement, mais aussi des besoins qui peuvent résulter des demandes d'implantation de nouveaux établissements,
- renforcer les activités commerciales et tertiaires tout en renforçant les pôles existants particulièrement le centre-bourg et la RD 2157,
- développer l'activité, afin de tenter d'équilibrer l'offre d'emploi et l'habitat, qui se développe très rapidement.

Le développement de l'activité économique d'Ingré est fortement lié à la capacité de la commune à attirer et accueillir de nouvelles entreprises grâce à une offre foncière équipée suffisante et attractive ; l'objectif principal étant de faire en sorte que les chefs d'entreprises trouvent avantage à s'installer et/ou à rester sur la commune.

Par ailleurs, à l'heure où les préoccupations environnementales et où le terme « développement durable » devient le maître mot de l'aménagement, l'offre ne doit pas se résumer au seul aspect quantitatif, mais doit également être garant d'une qualité urbaine, architecturale et paysagère.

d) Le développement économique : une compétence de la Communauté d'agglomération

Depuis 2003, le développement économique, qui était jusqu'alors du ressort des communes, est une compétence exclusive de la Communauté d'agglomération Orléans – Val de Loire, l'AgglO.

En mars 2005, les élus communautaires ont adopté une stratégie économique précisant les priorités d'intervention de l'AgglO. Cette stratégie est mise en œuvre par les équipes économiques de l'AgglO.

Dans ce cadre, les réflexions à mener pour l'aménagement de la zone IAUi auront à conjuguer l'efficacité économique, le respect de l'environnement (prise en compte de la qualité architecturale, des paysages, de l'urbanisme, prévention des nuisances…), et la demande sociale (diversité des activités…).

De plus, à cette recherche de qualité seront associés les chefs d'entreprises qui devront dans le projet de construction répondre à un certain nombre de prescriptions concernant : l'implantation du bâti, le traitement des espaces extérieurs, l'architecture…

Enfin, la Communauté d'agglomération est l'acteur incontournable du développement économique d'Ingré et sera associée à toute réflexion sur ce thème.

PARTIE II : LA ZONE IAUi

L'aménagement et l'urbanisation de la zone IAUi en tant qu'entrée de ville nécessitent d'analyser le site dans son contexte, en insistant sur les éléments le caractérisant : composantes paysagères, sol, réseaux, nuisances et contraintes…

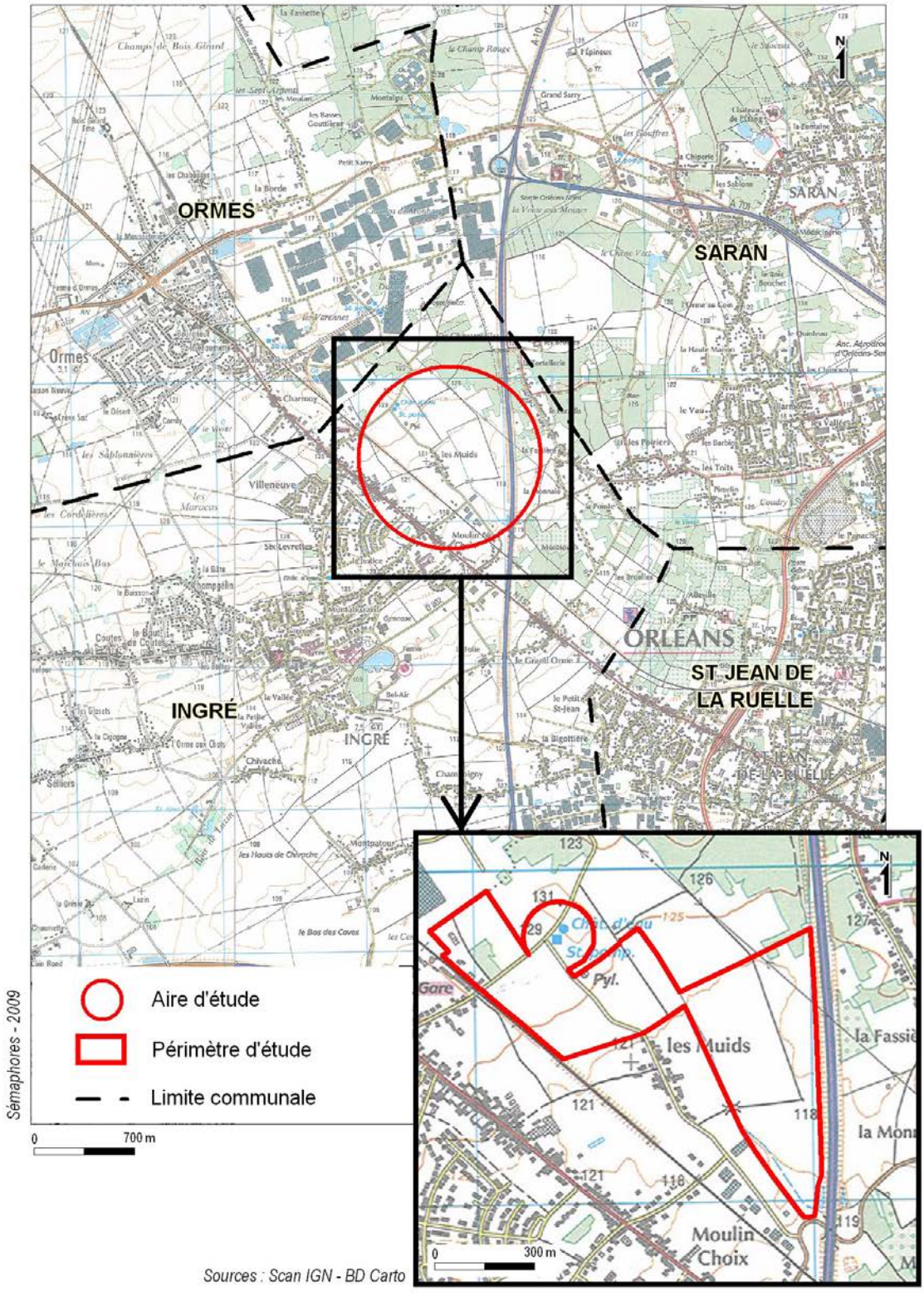
Ce diagnostic territorial du site permet d'orienter les recherches vers une proposition d'aménagement adaptée aux contraintes et aux atouts de ce secteur.

1. La zone IAUi et son environnement proche

a) Situation du secteur d'étude

Situé au Nord-Est de la commune d'Ingré, le secteur d'étude constitue une entrée de ville par l'autoroute A10 qui traverse la commune dans sa partie Nord - Est, du Nord au Sud.

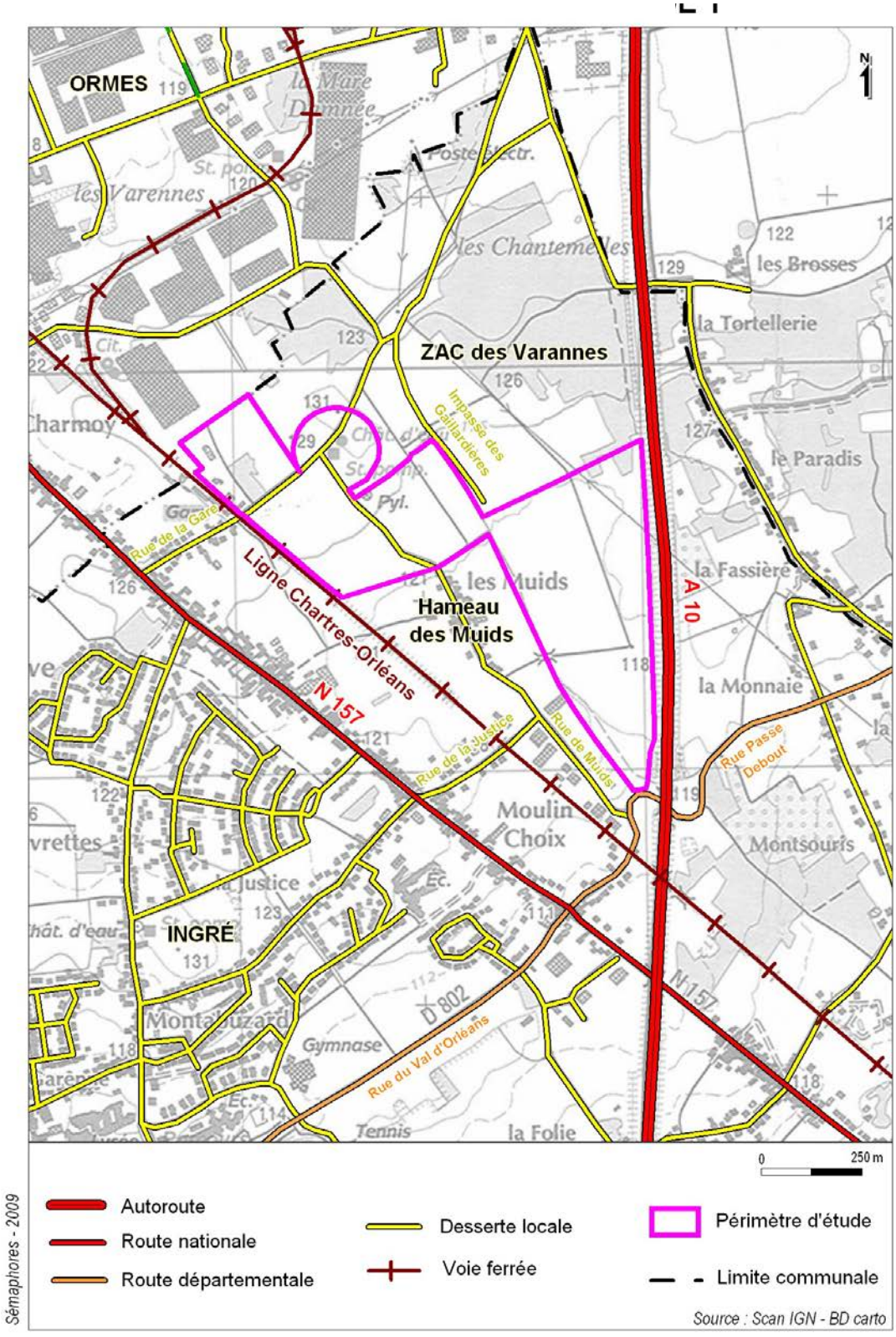
PLAN DE SITUATION



Localisée au Sud de l'actuel Pôle 45 au niveau du secteur des Muids, la ZAC des Guettes est délimitée :

- à l'Est, par l'autoroute A10, qui traverse la commune du Nord au Sud,
- à l'Ouest / Sud-Ouest, par la voie SNCF Chartres - Orléans et le hameau de Muids,
- au Nord, par la ZAC des Varannes.

Localisation du site



La vocation économique de la ZAC des Guettes s'inscrit dans la continuité de son environnement, qui se compose, outre du hameau des Muids, de deux zones d'activités :

- le Pôle 45 : zone économique à cheval sur 3 communes qui regroupe sur 361 ha, 6000 emplois, dédiés principalement à l'activité logistique. On note également la présence d'entreprises dans le secteur du BTP, de l'électronique, de la cosmétique, quelques sociétés de service aux entreprises et de commerce de gros.
- La zone artisanale de Muids : implantée de part et d'autre de la rue de Muids, elle regroupe, sur 4.2 ha, plusieurs entreprises de secteurs d'activités divers et variés (énergies renouvelables, plomberie, ravalement de façade…).

b) Topographie

Le secteur Nord-Est de la commune présente une pente orientée au Sud (vers la Loire). La pente générale est de l'ordre de 1.5% avec une variation d'altitude de 131 m à 114 m NGF du Nord au Sud.

Il est à noter la présence d'un ruisseau longeant le hameau de Muids, dans le sens de la plus grande pente, formant le point bas.

c) Sous-sols, sols et occupation du sol

Le sous-sol du terrain se compose de terrains sédimentaires formés de sables de l'Orléanais et de calcaire de Beauce. L'emprise du site présente un aléa moyen à fort pour le risque de gonflement / retrait des argiles.

Les formations qui constituent le sous-sol du site ont donné deux types de sol :

- bruns acides, dont l'aptitude culturale est bonne,
- lessivés à podzoliques, dont l'aptitude culturale est pauvre.

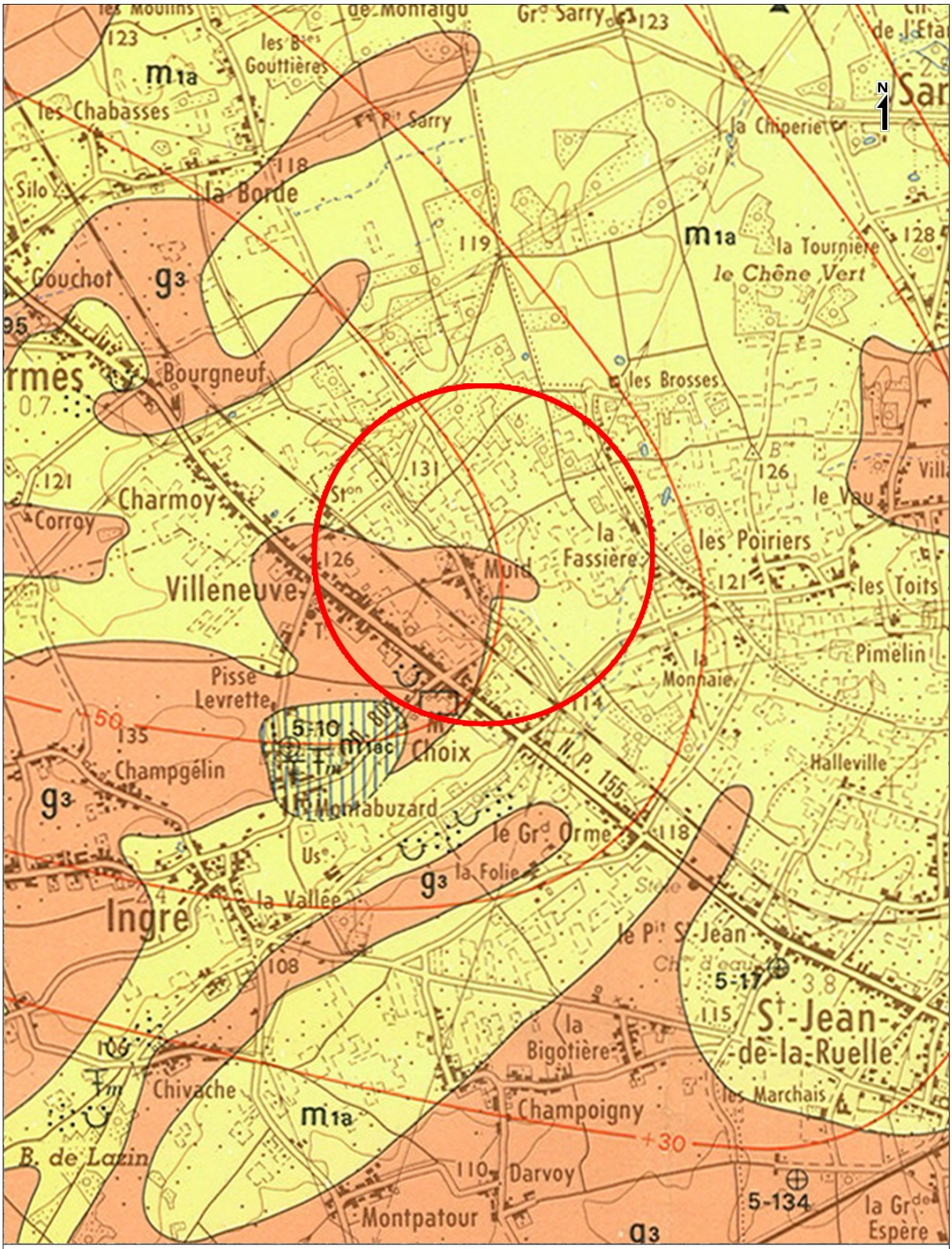
Les investigations menées par la société ANTEA aux abords du site d'étude indiquent que le sol est fin et que sa portance faible le classe en sol défavorable. Il est également marqué par une teneur élevée en eau.

Par ailleurs, la nature géologique des terrains constituant le soubassement d'Ingré (calcaire de Beauce) a suscité l'apparition de nombreux effondrements (fontis, dolines), manifestations superficielles de l'activité karstique souterraine.

Ce risque est très aléatoire et peut difficilement être recensé et cartographié de manière exhaustive.

Aussi, au vue de l'ensemble des éléments évoqués précédemment, des études géotechniques devront être réalisées afin de définir les mesures à prendre concernant les fondations des bâtiments et la mise en œuvre des terrassements.

GEOLOGIE

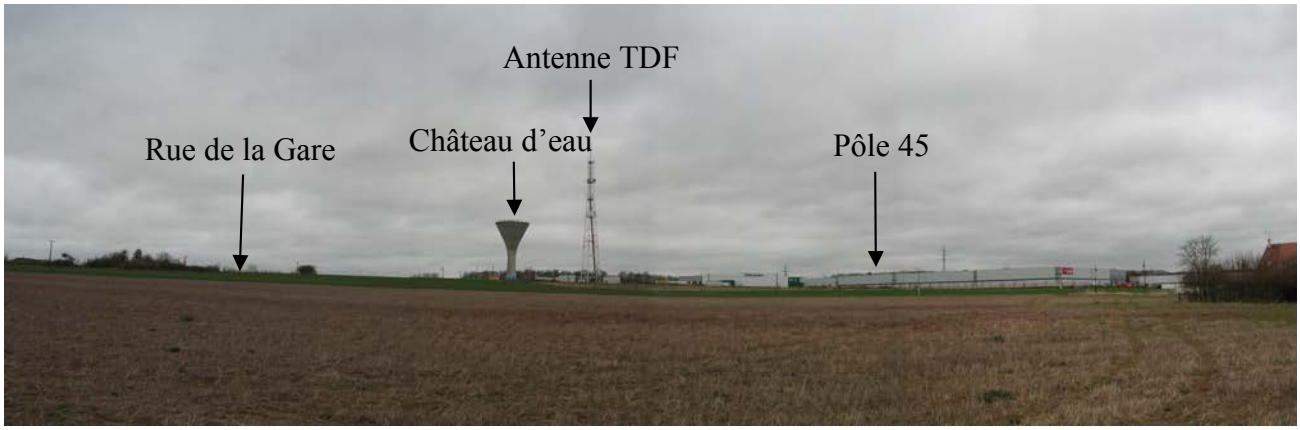


Sémaphores - 2008

La quasi-totalité du périmètre étudié est occupé par des terres cultivées, aujourd'hui en jachère pour la plupart (180 parcelles agricoles ont été dénombrées).

La végétation naturelle est limitée à quelques alignements d'arbres et des espaces boisés notamment en bordure de la voie ferrée et de l'A10. Entre les parcelles se développe une strate herbacée composée de graminées.

Aucun équipement n'est implanté sur le site. Néanmoins, des installations techniques sont présentes : une antenne TDF et un château d'eau.



Vue du secteur depuis la rue Passe-Debout

A proximité se situe un espace boisé classé : Les Chantemelles.

Le projet d'urbanisation de ce secteur n'est pas confronté à d'obstacles majeurs.

d) <u>La trame foncière</u>

Le périmètre d'étude concerne 234 parcelles réparties entre 57 comptes de propriétés sur une superficie totale d'environ 39 hectares (25 ha cessibles, 14 ha dédiés aux espaces publics).

Le foncier se partage entre la ville d'Ingré qui détient environ 11,6 ha, la CCI du Loiret qui possède environ 2,3 ha et des propriétaires privés détenteurs d'environ 25 ha (soit environ 64 % de la surface totale). Les plans cadastraux sont annexés à cette étude avec l'état parcellaire.

Le site a un foncier fortement morcelé, avec des parcelles en « lamelles » et des superficies variant de 9 m^2 à 24 090 m^2.

e) <u>Patrimoine/ Sites archéologiques</u>

La sensibilité archéologique du site a entraîné la réalisation d'un diagnostic archéologique réalisé par l'INRAP, qui a confirmé la présence de vestiges archéologiques concentrés sur deux zones, l'une aux lieux-dits « L'Echaude » et « Le Hameau de Muids », l'autre au lieu-dit « Le Pré ».

Plusieurs périodes ont été rencontrées. Le Premier Age de Fer est peu présent contrairement au Second Age du Fer, représenté par un vaste enclos d'environ 3 ha bien conservé. La période antique est également représentée mais de manière peu marquée contrairement à la période médiévale fortement présente.

Deux zones de fouilles préventives ont été prescrites, l'une au lieu-dit « Le Pré », l'autre aux lieux-dits « L'Echaude » et « Le Hameau des Muids ». Une première tranche de fouilles archéologiques a été réalisée en 2011 au lieu-dit « Le Pré ». La deuxième tranche de fouilles archéologiques reste à réaliser en fonction de l'avancement du chantier.

2. Caractéristiques urbaines

a) Zonage du PLU

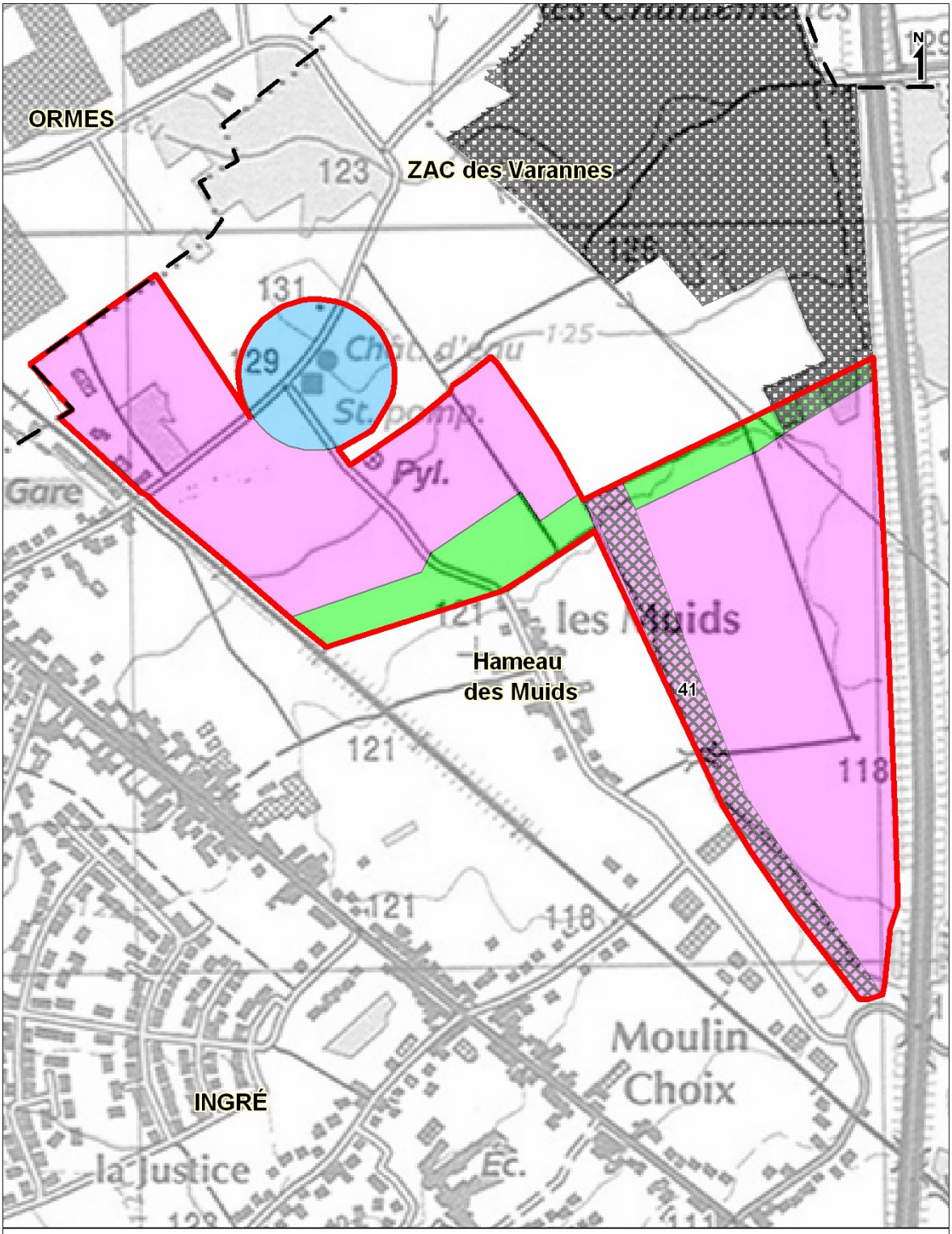
D'après le plan de zonage du Plan Local d'Urbanisme, la quasi-totalité du périmètre d'étude est concernée par la zone **IAUi**. Il s'agit d'un « secteur du territoire communal réservé à l'urbanisation future où il est possible d'envisager l'implantation d'activités industrielles, artisanales ou commerciales compatibles avec l'environnement local ».
Dans cette zone, s'applique l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme.

Par ailleurs, le secteur situé autour du château d'eau dans un rayon de 100 mètres environ est classé en zone **UH**, «zone spécifique réservée aux équipements d'intérêt collectif regroupant notamment les équipements communaux et les établissements scolaires ». Il s'agit donc d'une zone constructible, toutefois, dans ce secteur particulier tout dépôt, puisard, puits, fosse, construction ou activité susceptible d'apporter à la nappe, sous forme solide, liquide ou gazeuse, des pollutions bactériologiques, physiques ou chimiques, est interdit.

Enfin, le reste du périmètre est classé en zone **Na**. Il s'agit d'une zone naturelle non équipée qu'il convient de protéger en raison de son rôle de coupure verte, que l'on peut qualifier de zone « tampon » entre le nord du hameau des Muids et la future zone d'activités des Guettes. A ce titre, les constructions et aménagements sont interdits sauf exception.

Le périmètre intègre un emplacement réservé (n°41), qui est destiné à accueillir une voie parallèle à la RD 2157, appelée Voie de liaison « Pôle 45 – Libération ». Cet emplacement réservé est au bénéfice de la Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire, qui a inscrit cette voie dans son Schéma de COhérence Territoriale.

PLAN LOCAL D'URBANISME



b) Servitudes d'utilité publique

Trois types de servitudes d'utilité publique grèvent le périmètre d'étude :

* Servitudes liées au captage d'alimentation en eau potable

A l'extrémité nord du périmètre est installé un château d'eau qui correspond au captage des Guettes. Le périmètre d'étude intercepte :

- deux périmètres de protection éloignées. Il s'agit d'un des captages d'Ingré et d'Ormes. A l'intérieur de ce périmètre, les puits ou forage privés, agricoles ou industriels, existants ou projets sont soumis à autorisation.
- un périmètre de protection rapprochée. Il s'agit du captage des Guettes. Dans ce périmètre, les constructions, installations et activités projetées seront soumises à autorisation préfectorale.

* Servitudes aéronautiques

Tout le territoire communal est concerné par la zone de dégagement de l'aérodrome de Bricy qui limite toute construction à une hauteur de 272 m (du niveau du sol), ce qui représente une marge de 142 m par rapport au point le plus haut du territoire communal.

* Servitudes liées aux câbles de télécommunication à grande distance

Les servitudes liées aux câbles PTT grande distance concernent l'établissement et le fonctionnement des lignes et installations situées sur les voies publiques et les propriétés privées.

c) Equipement en réseaux

Aucun équipement en réseaux n'est implanté sur le site. Toutefois, des réseaux d'assainissement d'eaux usées, d'eaux pluviales, d'eau potable, d'électricité, de télécommunication… entourent le secteur et permettront son futur raccordement grâce à leur prolongement.

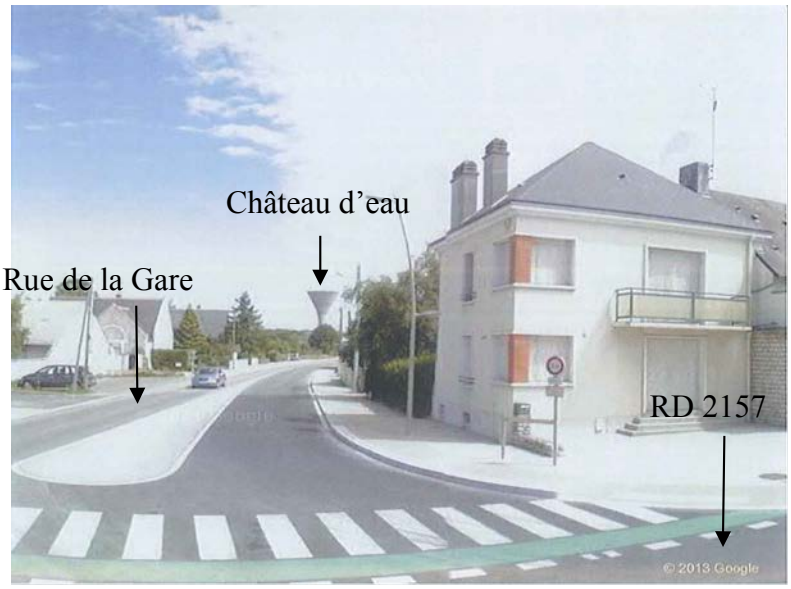
3. La perception paysagère

a) Rue de la Gare

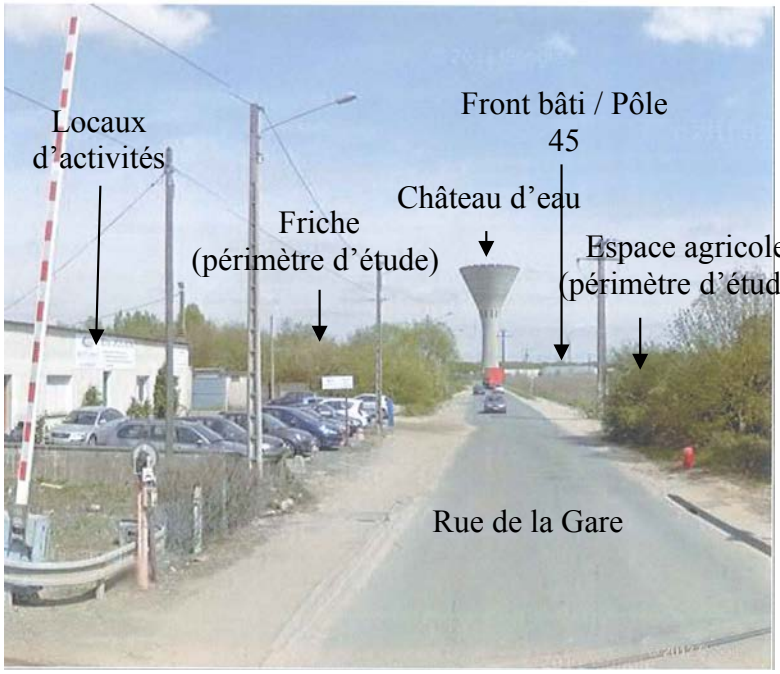
La Rue de la Gare se décompose en plusieurs séquences paysagères.

A un front densément urbanisé en lien avec la route départementale 2157 et composé d'habitations et de locaux d'activités, succède un espace constitué de parcelles inoccupées en friche pour ensuite retrouver un front bâti composé de locaux d'activités.

Le château d'eau constitue un point haut remarquable, véritable repère dans la paysage.



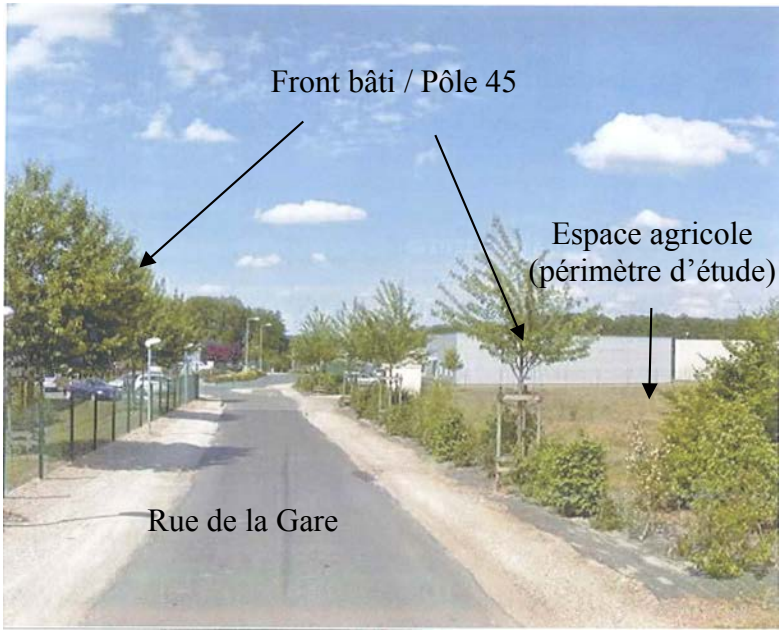
Carrefour Rue de la Gare / RD 2157



Rue de la Gare – Au niveau de la voie ferrée



Rue de la Gare



Rue de la Gare – Entrée du Pôle 45

L'espace inoccupé, objet du projet d'aménagement rompt avec le paysage environnant.

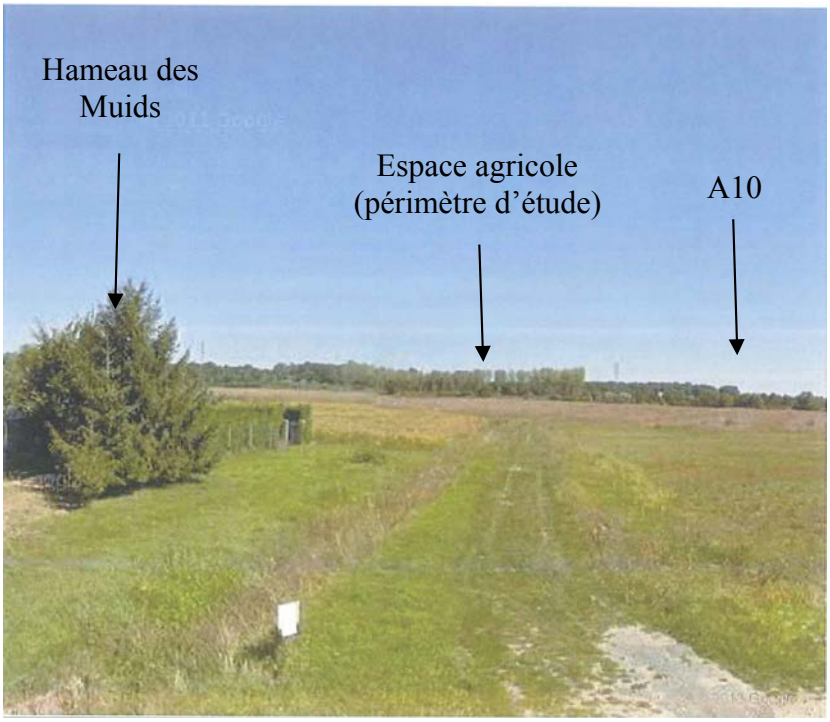
Il provoque un « effet de rupture » dans le paysage urbain. Cet espace « naturel » mais non entretenu donne une image plutôt dévalorisante et ne peut être apprécié, tel quel, en tant qu' « espace de respiration en milieu urbain ».

Cet espace s'apparente plutôt à une « dent creuse », que le projet d'aménagement doit structurer et raccorder à son environnement proche.

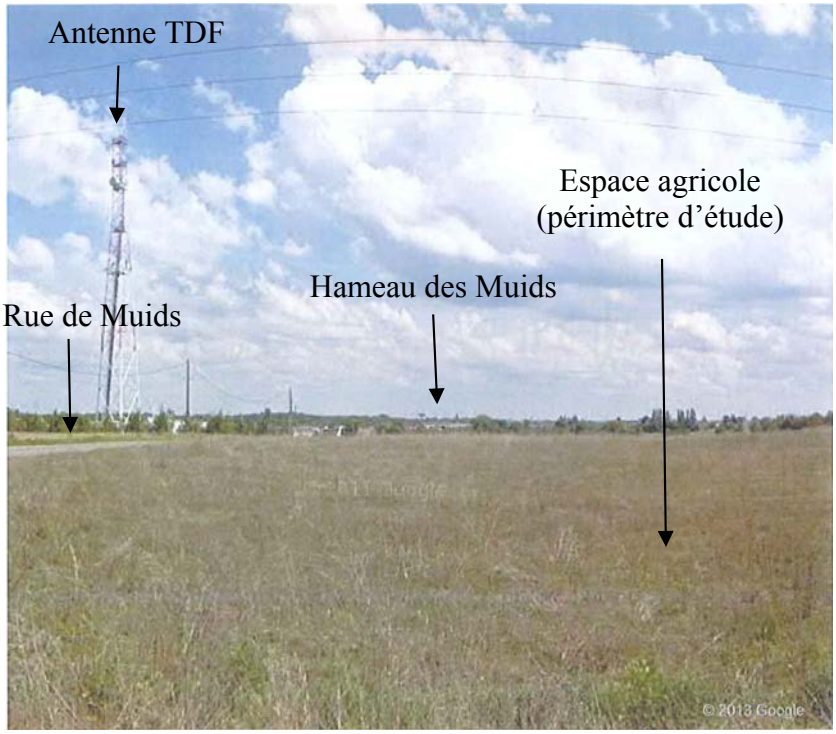
b) <u>Rue de Muids</u>

L'ambiance paysagère de cette rue est constituée d'un front bâti au droit de la Rue de Muids et d'espaces agricoles exploités ou en friche cloisonnés par la voie ferrée et l'autoroute A10.

Le front bâti jusqu'ici intégrant une respiration entre la partie « habitat » et la partie « locaux d'activités » constitué de parcelles agricoles tend aujourd'hui à se densifier par l'extension de la partie « habitat ».



Co-visibilité Hameau des Muids – A10

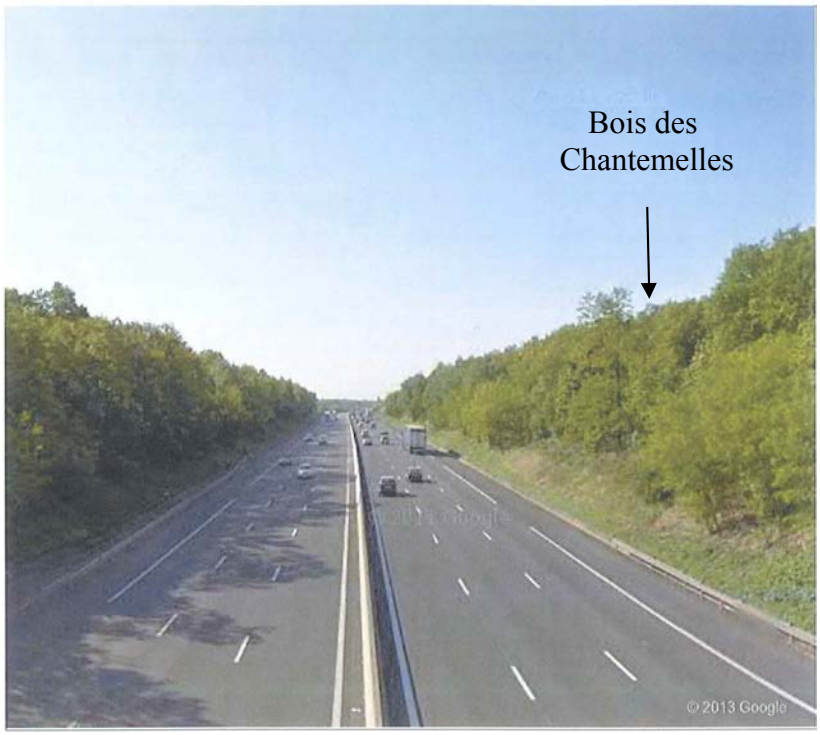


Vue du Hameau des Muids depuis la rue de la Gare

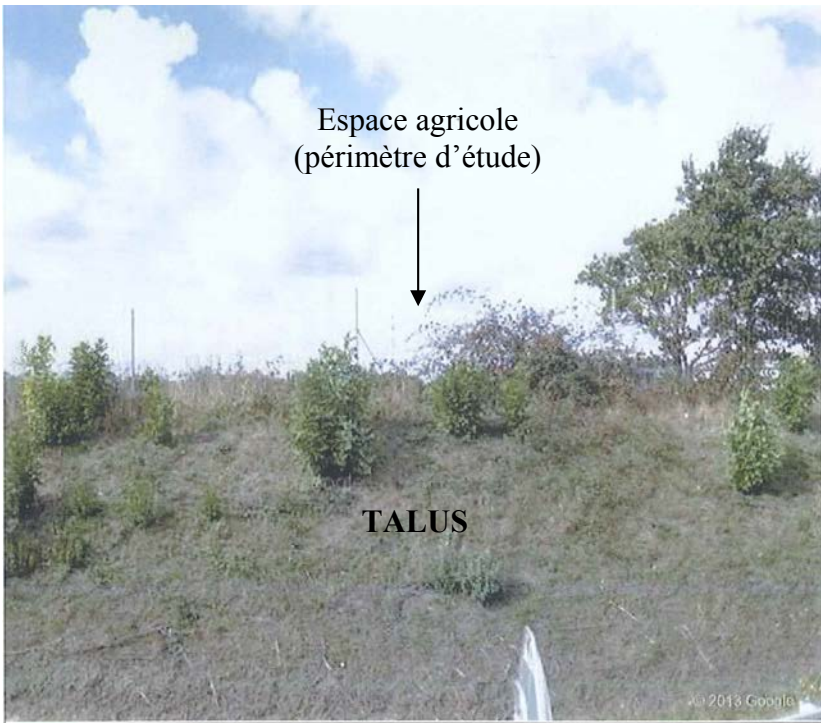
c) Autoroute A10

L'autoroute A10 tangente l'est du périmètre du nord au sud et s'encaisse avec un dénivelé de 3 mètres environ entre la chaussée et le haut du talus. Aussi, plusieurs ambiances paysagères se suucèdent fonction de la topographie et de l'environnement.

Lorsque l'on vient du nord, depuis l'A10, à un front bâti composé de bâtiments de grand volume vient se substituer un front boisé (Bois de Chantemelle – Espace Boisé Classé). Ce front boisé fait place à un espace agricole en friches. L'ambiance paysagère devient ensuite plus urbaine avec la présence de murs anti-bruit.



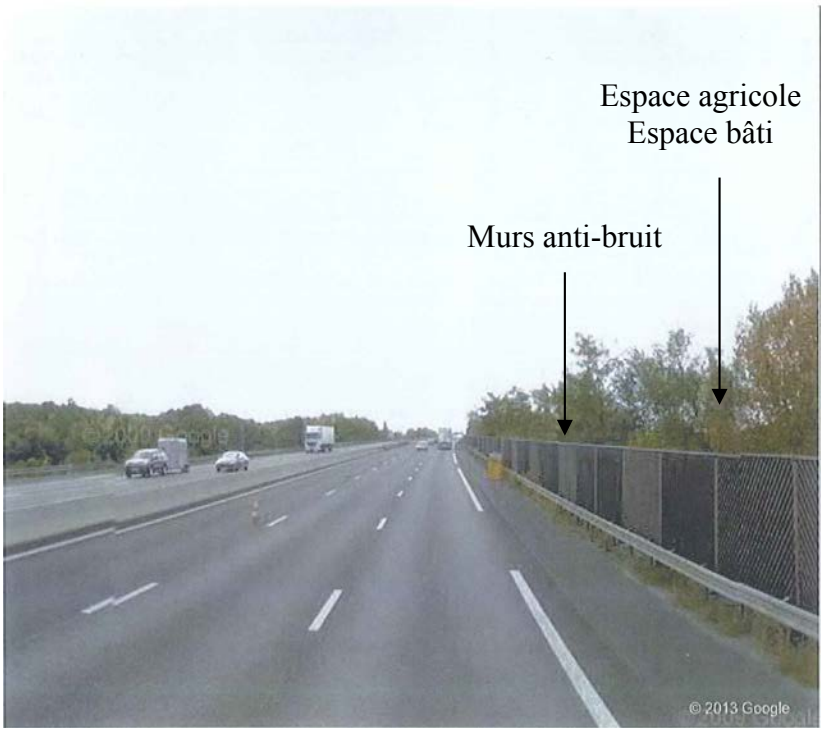
Vue depuis l'A10 - Frange boisée



Vue depuis l'A10 – Espace agricole

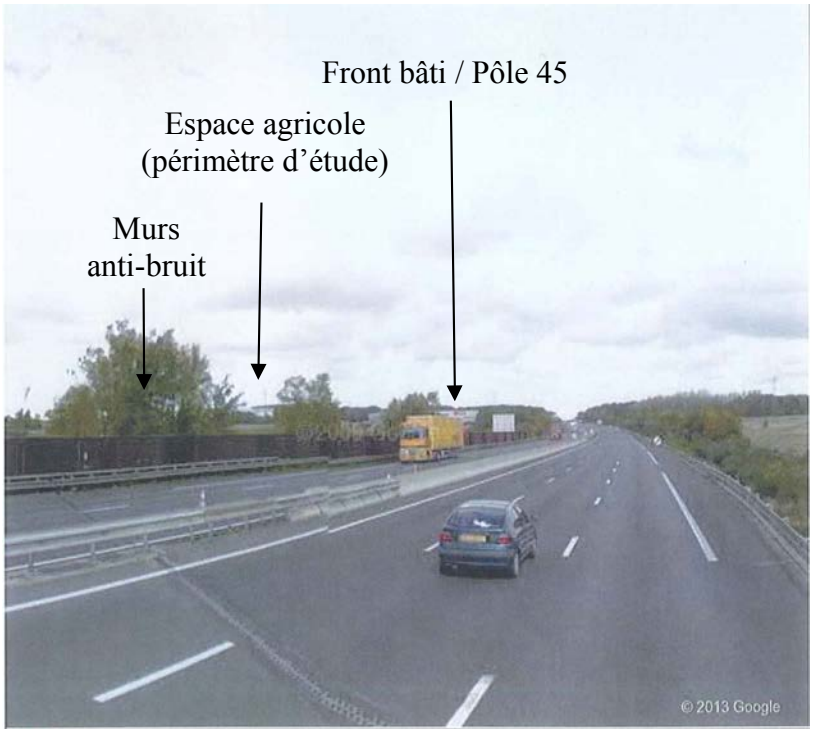


Vue depuis l'A10 – Espace agricole

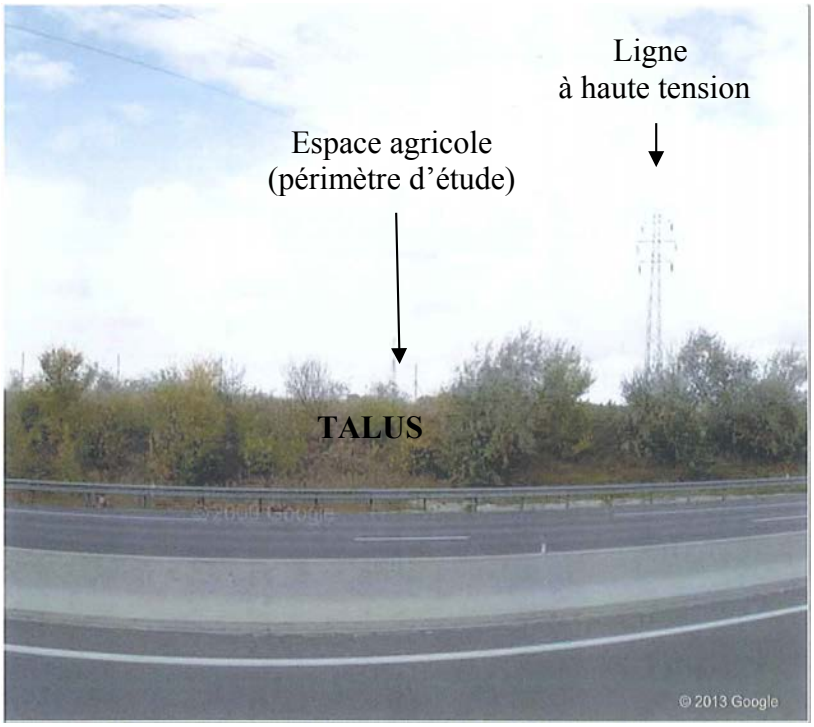


Vue depuis l'A10 – Front urbanisé

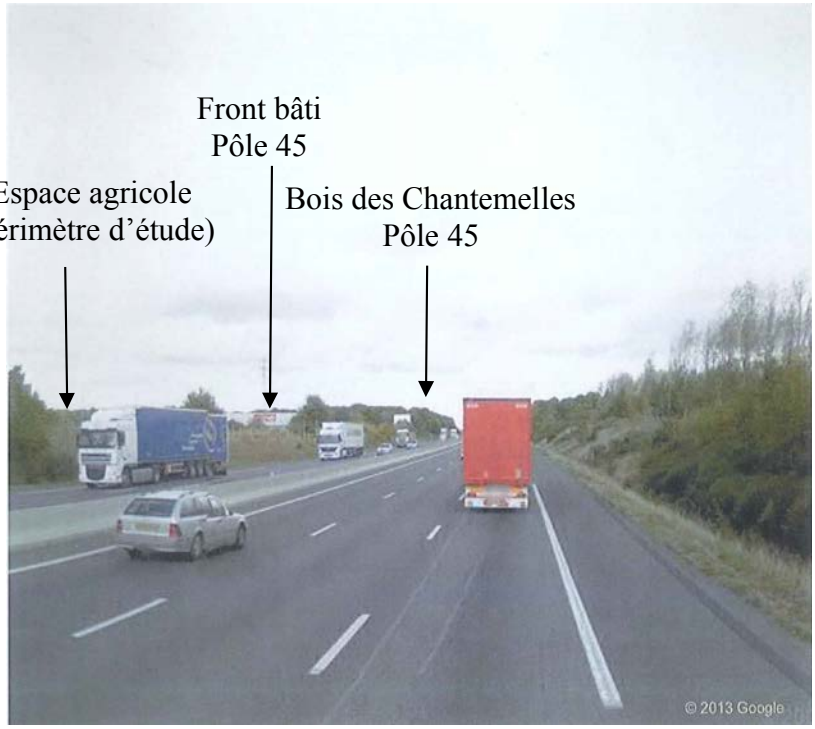
A l'inverse lorsque l'on vient du sud, la topographie du secteur fait que la co-visibilité entre l'autoroute A10 et le secteur, objet du projet d'aménagement est très forte. En effet, un front bâti composé de grands bâtiments se dessine à l'horizon, front bâti non visible précédemment. Cette co-visibilité s'estompe au fur et à mesure qu'on s'éloigne de l'espace urbanisé pour ensuite retrouver le front boisé constitué de l'espace boisé classé évoqué précédemment puis le front bâti.



V*ue depuis l'A10 sur le périmètre d'étude*



V*ue depuis l'A10 sur le périmètre d'étude*



V*ue depuis l'A10 sur le périmètre d'étude*

4. Risques et nuisances (le bruit, la pollution, …)

Aucun établissement destiné à des populations fragiles (écoles, structures d'accueil pour personnes âgées…) n'est implanté à proximité immédiate des voies et donc soumis à un risque induit par l'aménagement du secteur ou une pollution de proximité.

Les habitations les plus proches sont situées le long de la rue de la Gare, rue de la Justice et rue de Muids. Les nuisances ressenties par les riverains sont avant tout liées au bruit. Ces nuisances trouvent leur source dans le fort trafic de l'autoroute A10 et, pour certains riverains, dans le trafic lié à la RD 2157. Ces nuisances sont particulièrement ressenties aux heures de pointe (matin et soir).

L'Arrêté Préfectoral du 24 juin 2002 détermine un classement sonore des infrastructures de transports terrestres dans le département du Loiret. Il précise, parmi l'ensemble des voies ferrées et routes nationales, départementales ou communales, celles au long desquelles des dispositions particulières doivent être prises en matière d'isolation phonique des habitations. Des niveaux sonores prédéfinis doivent être pris en compte par les constructeurs pour l'isolement acoustique des bâtiments d'habitations, de santé, d'enseignement, d'hébergement... à construire dans les secteurs concernés (on entend par isolement acoustique la différence entre le niveau de bruit extérieur et le niveau de bruit perçu à l'intérieur desdits bâtiments).

Au niveau de notre périmètre d'étude, seule l'A10 est concernée. Plus précisément, elle est classée en voie bruyante de catégorie 1, avec une zone affectée par le bruit, de 300 mètres de part et d'autre de cette infrastructure. Aussi, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 m de part et d'autre de l'axe de cette autoroute.

La Route Départementale supporte chaque jour un trafic de 15 000 à 30 000 véhicules dont 10% de poids lourds. Dans le cadre de l'aménagement de la ZAC des Guettes, un doublement de la RD 2157 est prévu sur un nouvel itinéraire parallèle ce qui regrouperait les nuisances acoustiques sur l'Est du territoire communal et permet le réaménagement de la RD 2157.

Par sa situation en entrée de ville, sa bonne desserte en voirie et réseaux divers et par sa localisation contiguë à la zone d'activités existante, la zone IAUi est un secteur privilégié pour le développement de l'activité économique de la commune.

PARTIE III : UN SCHEMA D'ORGANISATION D'ENSEMBLE DEVANT REPONDRE AUX DISPOSITIONS DE L'ARTICLE L.111-1-4

L'ensemble des éléments évoqués en parties I et II permet de définir des orientations d'aménagement qui se concrétisent par un plan d'aménagement d'ensemble qui assurera une gestion maîtrisée de l'urbanisation.

D'un mode d'urbanisation quantitatif et extensif, les communes doivent passer à un mode de développement qualitatif en se préoccupant des marges, des entrées, de l'intégration paysagère des grandes entités de son territoire, de la qualité des espaces publics.

Du puzzle qui a résulté de la juxtaposition des zones d'habitat et d'activités, il convient ainsi de constituer un tissu urbain vigoureux et agréable à vivre.

L'aménagement de la zone IAUi doit s'insérer dans cette réflexion d'ensemble et doit être l'occasion de répondre à des besoins recensés par la commune et d'amorcer une nouvelle étape de développement.

1. Quels objectifs pour l'aménagement de la zone IAUi ?

- **valoriser et marquer l'entrée de ville nord-est de la commune d'Ingré,** dans une logique d'aménagement cohérente, respectueuse de l'environnement urbain et naturel, à l'échelle de la ville, à travers un projet d'urbanisation de la zone IAUi.
  Cette entrée de ville sera le reflet du dynamisme économique et de la qualité urbaine de la commune et de l'agglomération.

- **dynamiser et renforcer l'activité économique d'Ingré** en aménageant l'un des principaux secteurs d'extension économique prévu au PLU en continuité du parc d'activités « Pôle 45 ».
  Le secteur de l'entrée de ville correspond à un emplacement stratégique et dispose de terrains propices à l'accueil de nouvelles activités économiques.

- **poursuivre un traitement urbain, architectural et paysager de qualité** pour les bâtiments et les espaces publics.
  Les bâtiments ainsi que les aménagements extérieurs devront respecter les règles du PLU et garantir la réalisation d'un projet de qualité.

- **Assurer la desserte du site** en tenant compte des liaisons existantes et en assurant la sécurité des déplacements.

En résumé, l'enjeu majeur de cette étude est de répondre à une demande de développement économique tout en préservant une qualité architecturale, paysagère et urbanistique.

2. Une proposition d'aménagement répondant à 5 critères

a) <u>Les nuisances</u>

a - Pollution de l'eau

L'arrivée de nouvelles entreprises sur ce secteur aura pour effet l'imperméabilisation de terrains et donc une augmentation des eaux de ruissellement potentiellement polluées par le lessivage des voiries et des aires de stationnement ainsi que l'accroissement des rejets d'eaux usées.

L’eau est un domaine sensible sur ce secteur compte tenu de la présence d’un captage d'alimentation en eau potable dit de Villeneuve au sein du périmètre de la ZAC des Guettes, dans sa partie Nord.

Ce captage fait l'objet d'un arrêté préfectoral le déclarant d'utilité publique. Cet arrêté interdit l'infiltration des eaux au sein du périmètre de protection rapprochée et pour certains secteurs du périmètre de protection éloignée.

Dans ce contexte, la gestion des eaux sera différenciée selon qu’il s’agisse d’eaux usées ou d’eaux pluviales.

Pour les eaux usées, les constructions seront raccordées par des canalisations souterraines au réseau collectif d’assainissement en respectant ses caractéristiques. L’évacuation des eaux résiduaires industrielles dans le réseau d’assainissement sera subordonnée à un pré-traitement.

Pour les eaux pluviales, les constructions seront raccordées au réseau public d’évacuation des eaux pluviales en respectant ses caractéristiques.

Une gestion alternative sera mise en œuvre sous réserve de l’absence de servitudes et que le sol le permette. Ces eaux pluviales seront ensuite en partie acheminées vers le bassin Dinetard.

L'extension de l'urbanisation nécessite un effort d'équipement pour réguler les eaux pluviales avant rejet dans le milieu naturel. Ce nouveau secteur aménagé sera doté de 3 bassins paysagers, d'une noue de régulation, le tout assurant le tamponnement des eaux pluviales.

Tout équipement sera soumis à l'approbation de la Communauté d’agglomération qui assure l’assainissement de la commune.

b - Pollution de l’air

Le projet de la ZAC des Guettes n'est pas de nature à modifier la qualité de l'air.

Néanmoins, l'arrivée de nouvelles activités va générer une augmentation de la circulation (employés, livraison, …). Cette dernière ne va pas entraîner de modification de la nature des polluants rencontrés mais une augmentation de cette pollution.

Par ailleurs, la nature de l’activité accueillie peut porter atteinte à la qualité de l’air.

Aussi, toute installation génératrice de fumées, gaz, poussières susceptibles de nuire aux zones d’habitat est interdite par principe. Une installation de ce type peut être, malgré tout, envisagée sous réserve que soient mis en place les moyens permettant de réduire les nuisances engendrées par leur fonctionnement ou d’en atténuer les effets.

Les carrières sont également interdites.

Afin de limiter le recours à l’automobile, le parti d’aménagement retenu laisse une place importante aux différents modes doux (cheminements piétons, pistes cyclables), qui s’inscrivent dans la continuité des itinéraires doux existants.

c - Pollution sonore

L'implantation de nouvelles activités sur la zone IAUi entraîne une hausse de la fréquentation du site liée notamment à la circulation des livreurs, visiteurs, clients…

Cet accroissement de la fréquentation se traduira notamment par une hausse du bruit, véritable nuisance à la fois pour des usagers de la zone et la population riveraine, qu'il convient de limiter par la mise en place d'un certain nombre de mesures.

La nature de l'activité accueillie peut générer des nuisances sonores.

Aussi, toute installation génératrice de bruits susceptibles de nuire aux zones d'habitat est interdite par principe. Une installation de ce type peut être, malgré tout, autorisée sous réserve que soient mis en place les moyens permettant de réduire les nuisances engendrées par leur fonctionnement ou d'en atténuer les effets.

Ainsi, selon le type d'activités, les constructions devront respecter les mesures d'isolement correspondant aux critères issus des dispositions de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit**.**

Les carrières ainsi que les campings et les caravanings (caravanes, chalets, et bâtiments de type précaires) sont interdits.

Par ailleurs, des mesures seront prises aux abords du hameau des Muids. Des zones tampon paysagères seront créées au nord et à l'est de ce hameau pour le protéger des nuisances sonores et visuelles générées par la zone d'activités créée, ses implantations et ses voiries.

Des aménagements doux sont intégrés au projet d'aménagement de la zone dans la continuité des itinéraires doux existants favorisant ainsi un usage alternatif à l'automobile.

La réalisation du réseau viaire pourra s'accompagner de l'emploi de matériaux limitant les nuisances sonores (revêtement des chaussées).

d – Pollution lumineuse

L'environnement dans lequel s'inscrit la ZAC des Guettes est très urbanisé (zone d'activités au Nord, voies routières à l'Est, à l'Ouest et au Sud avec urbanisation). Cette urbanisation génère une pollution lumineuse.

L'aménagement de la ZAC des Guettes va induire de nouvelles sources de pollution lumineuse (éclairages publics, éclairages des constructions, …).

La mise en place de l'éclairage public fera l'objet d'une étude d'éclairement destinés à limiter la pollution lumineuse tout en assurant la sécurité des usagers.

b) <u>La sécurité</u>

De manière générale, la présence d'infrastructures routières dans les tissus urbains pose des problèmes de sécurité liés au mélange des trafics de transit et locaux.

L'implantation de nouvelles activités suite à l'aménagement de la zone IAUi augmentera la fréquentation sur les axes bordant le site. Une attention particulière sera portée sur la sécurité des usagers de la voie publique.

Ainsi, le stationnement des véhicules (poids-lourds, livreurs, visiteurs, salariés) correspondant à l'utilisation des constructions et installations devra être assuré en dehors des espaces ou voies publiques, tout comme l'ensemble des manœuvres de chargement et de déchargement. Par ailleurs, le projet d'aménagement ne prévoit pas de stationnement sur domaine public.

Les voies réaménagées ou créées seront aménagées pour assurer la sécurité et le partage de l'espace entre les différents modes de déplacements.

La rue de la Gare sera réaménagée pour intégrer des modes doux.

Les poids-lourds ne pourront plus accéder depuis cette rue de la Gare à la RD 2157, les obligeant ainsi à emprunter la rue des Gallardières constituant un tronçon du doublement de la RD 2157.

La rue de Muids, utilisé jusqu'à sa fermeture à la circulation par arrêté municipal comme itinéraire secondaire pour l'accès au Pôle 45, sera aménagée en liaisons douces, supprimant ainsi toute liaison routière directe entre la zone d'activités créée et le Hameau des Muids.

De plus, des aménagements doux seront conçus pour permettre le déplacement des cyclistes et piétons en toute sécurité. Les aménagements cyclables et piétonniers projetés seront soit déconnectés du réseau viaire soit séparés, dans la mesure du possible, de la chaussée équipée de bordures hautes ou chasse-roue par un espace vert.

c) <u>La qualité de l'urbanisme</u>

Plusieurs options ont été retenues pour garantir la qualité urbanistique de l'aménagement, tout en limitant les pollutions sonores et/ou visuelles qui peuvent être générées par la zone d'activités créée.

De manière générale, ces dernières portent sur l'emprise, l'implantation des constructions et l'aménagement des abords des constructions.

Tout d'abord, afin de limiter l'aspect massif consécutif à l'implantation de nouvelles constructions ainsi que l'imperméabilisation du site, l'emprise au sol des constructions sera réglementée, cette dernière ne pouvant excéder la moitié de la superficie du terrain.

Certaines prescriptions contribueront à réduire cet effet de l'urbanisation du fait que 20 % au moins de la surface du terrain devra être aménagé en espaces verts.

Afin que les constructions ne soient pas implantées trop près de l'une des voies et qu'elles subissent un minimum d'impacts sonores et visuels tout en contribuent à la qualité urbanistique de la zone d'activités, une marge de recul sera imposée.

Ainsi, les bâtiments seront implantés selon un recul d'au moins 5 mètres par rapport aux voies existantes ou créées et selon un recul de 50 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute A 10.

Par ailleurs, une marge de recul par rapport à la limite séparative sera imposée aux constructions. Cette dernière sera supérieure ou égale à la moitié de la hauteur de ce point du bâtiment avec un minimum de 5 m. Cependant la construction sera autorisée en limite séparative sur un seul côté.

Pour ce qui est des aménagements des abords des constructions, les aires de stationnement, de manutention, de stockage et de livraison des entreprises implantées le long du tronçon prolongeant la Rue des Gallardières seront obligatoirement situées à l'arrière des parcelles, à l'exception des éventuelles surfaces d'exposition qui pourront être réalisées en façade.

Les aires de stationnement, de manutention, de stockage et de livraison des entreprises sont interdites dans la marge de recul de l'autoroute A10.

Les aires de stockages non couvertes devront, quant à elles, être masquées à la vue du public.

Enfin, les façades principales sont celles donnant sur les voies requalifiées ou créées, notamment pour les constructions longeant le prolongement de la Rue des Gallardières. Une attention particulière sera également apportée à la qualité des façades longeant l'A10 afin de conforter l'effet vitrine de la zone.

d) La qualité architecturale

Tout comme la recherche de qualité urbanistique, des prescriptions seront également imposées en terme de qualité architecturale afin de limiter la « pollution visuelle » et maintenir la qualité aux abords des voiries et de l'A 10.

En effet, les bâtiments ne devront pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants. C'est pourquoi, le traitement de l'aspect extérieur des constructions devra inciter les constructeurs à choisir des matériaux, des couleurs, et des formes qui adouciront l'impact visuel des constructions.

Pour permettre une bonne intégration des constructions dans leur environnement, les bâtiments devront avoir une hauteur maximale, calculée à partir du niveau du sol naturel, de 16 mètres au faîtage.

e) La qualité des paysages

La qualité des paysages joue un rôle essentiel pour l'amélioration du cadre de vie des riverains. C'est pourquoi, une attention particulière sera portée sur les aménagements paysagers de la zone IAUi.

Le projet d'aménagement de la ZAC des Guettes intègre un important volet paysager sur les espaces publics que sur ceux privés.

En effet, les espaces publics seront paysagés qu'il s'agisse des voies publics ou des autres espaces publics créés.

Des zones tampon paysagères (bandes paysagères de 6 à 20 m de large) seront créées pour protéger, au nord et à l'est le Hameau des Muids.

Le projet prévoit la création d'un espace public paysager autour du château d'eau qui sera un atout non négligeable pour les entreprises nouvellement installées mais aussi pour tout à chacun, puisqu'il sera un espace de détente ouvert au public.

Par ailleurs, chacune des parcelles conservera un aspect végétal puisque 20 % au moins de leur surface devra être aménagé en espaces verts.

De plus, les clôtures sur voies et emprises publiques devront être constituées d'une haie paysagère, doublée ou non d'un grillage. Si un grillage est posé, il devra être implanté 80 cm en retrait de la limite de parcelle (pour que la future haie cache le grillage) et être de couleur verte.

Les clôtures en limites séparatives n'ont pas d'obligation particulière. Si un grillage est posé, il devra être implanté en limite séparative et être de couleur verte.

La limite séparative le long la voie ferrée devra faire l'objet d'un traitement paysager spécifique constituant un rideau végétal agrémenté de cônes de visibilité.

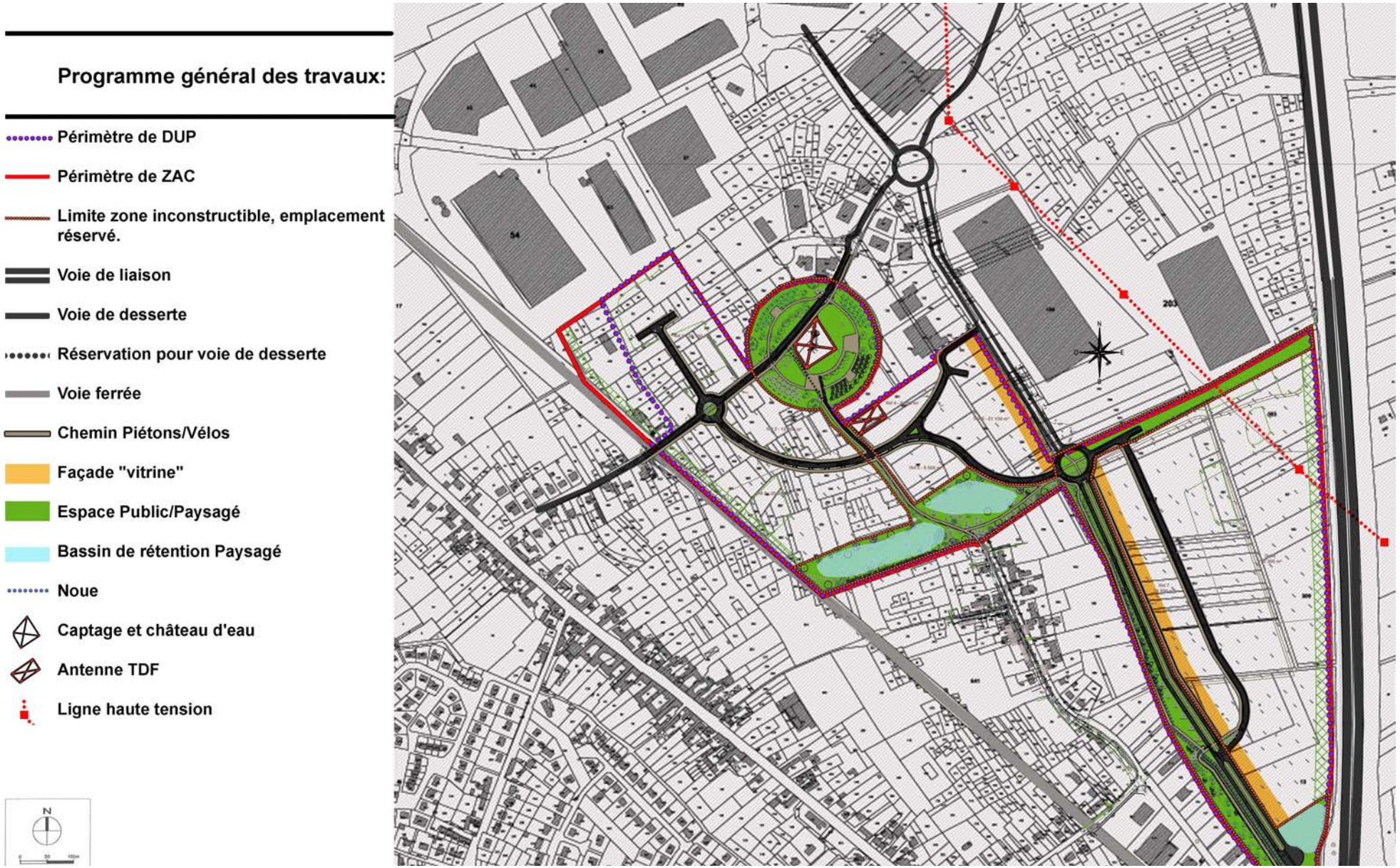
Le traitement des limites séparatives avec l'autoroute A10 respectera les différentes séquences paysagères rencontrées (front bâti / front boisé) en préconisant l'aménagement d'un rideau végétal agrémenté de cônes de visibilité.
La marge de recul avec l'A10 sera essentiellement traitée de manière paysagère. Elle présentera la forme de bosquets, permettant d'aménager des cônes de visibilité sur les façades des bâtiments implantés à cet endroit (effet vitrine). Cette alternance future de séquences paysagères et bâties présente une cohérence avec l'entrée de ville existante en amont (Pôle 45, ZAC des Vergers et des Châtaigniers/espace boisé classé situé immédiatement Nord et bois des Brûlis), au Nord du site.

Des aménagements paysagers spécifiques seront préconisés aux entrées, en prenant soin de respecter la visibilité aux carrefours, ainsi que sur les aires de stationnement.

Afin de limiter les conséquences liées à la plantation d'espèces non appropriées au sol et au paysage local, seules certaines espèces seront autorisées dont la liste figurera dans le cahier des charges des prescriptions architecturales et paysagères.

3. Propositions d'aménagement et prescriptions réglementaires au titre des entrées de ville

a) Proposition d'aménagement


Programme général des travaux:
Périmètre de DUP
Périmètre de ZAC
Limite zone inconstructible, emplacement réservé.
Voie de liaison
Voie de desserte
Réservation pour voie de desserte
Voie ferrée
Chemin Piétons/Vélos
Façade "vitrine"
Espace Public/Paysagé
Bassin de rétention Paysagé
Noue
Captage et château d'eau
Antenne TDF
Ligne haute tension
N

b) Règlement de la zone dénommée IAUg (pour Guettes)

Caractère de la zone

Il s'agit d'un secteur du territoire communal réservé à l'implantation d'activités industrielles, artisanales ou commerciales compatibles avec l'environnement local. Cette zone fait l'objet d'une étude au titre de l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme, incluse dans le rapport de présentation du PLU. Cette étude explique le choix des règles imposées en fonction des spécificités locales, la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages du secteur.

SECTION 1 – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Article IAUg 1 – Occupations et utilisations du sol interdites

Sont interdits :
1.1. - Les constructions de toute nature **sauf** les opérations ou constructions suivantes dès lors qu'elles sont intégrées dans une opération d'aménagement d'ensemble de type ZAC et sous réserve du respect de la **servitude liée à l'arrêté déclarant l'utilité publique du captage d'alimentation en eau potable de Villeneuve**:

a) les constructions à usage commercial, tertiaire, artisanales, industriel, d'entrepôts ou d'activités, les équipements d'accompagnement et leurs logements de fonction s'il y a lieu,
b) les installations génératrices de fumées, gaz, poussières, odeurs ou bruits, à condition que soient mis en place les moyens permettant de réduire les nuisances engendrées par leur fonctionnement ou d'en atténuer les effets.
c) les dépôts d'hydrocarbures, à condition que ces installations soient destinées à la distribution de détail de carburant automobile, à la consommation domestique ou nécessaire à l'activité de l'établissement et qu'elles soient conformes à la réglementation en vigueur,
d) les constructions techniques et infrastructures nécessaires au fonctionnement du service public ou d'intérêt général de faible emprise nonobstant les règles 3 à 14.

1.2. - Les constructions d'habitations à l'exception des logements de fonction nécessaires au bon fonctionnement des implantations d'activités industrielles, tertiaires, artisanales ou commerciales.

1.3. - Les installations génératrices de fumées, poussières, odeurs ou bruits susceptibles de nuire aux zones d'habitat.

1.4. - Les campings et les caravanings, ainsi que caravanes, chalets et bâtiments de type précaire.

1.5. - Les carrières.

1.6. - Les démolitions sans autorisation.

1.7 – Les constructions, aires de stationnement, de manutention, de stockage, de livraison, d'exposition dans la marge de recul vis-à-vis de l'autoroute.

Article IAUg 2 – Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Sans objet

SECTION 2 – CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

Article IAUg 3 - Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public

3.1. - Pour être constructible, un terrain doit être desservi par une voie publique ou privée.

Les caractéristiques des accès doivent permettre de satisfaire aux règles minimales de desserte fixées dans les textes en vigueur concernant la défense contre l'incendie, la protection civile, le brancardage, le ramassage des ordures ménagères, etc...

3.2. - Les accès sur les voies publiques doivent être aménagés en fonction de l'importance du trafic sur celles-ci de façon à assurer la sécurité de la circulation générale et celles des usagers des accès.

3.3. - Les voies en impasse doivent être, dans leur partie terminale, aménagées de façon à permettre aux véhicules de faire demi-tour.

3.4. - Les entrées et sorties des établissements et l'implantation des constructions doivent être conçues de façon à permettre l'accès aux véhicules lourds sans manœuvre sur les voies ou emprises publiques.

3.5. - L'aménagement intérieur des parcelles doit permettre la desserte, la circulation et le retournement de tous véhicules ainsi que le chargement / déchargement.

Article IAUg 4 - Conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement

4.1. - Eau
Toute construction ou installation nouvelle qui requiert une alimentation en eau doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable.
La création d'un forage particulier est soumise à l'agrément des services compétents.

4.2. - Assainissement
- Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques.

L'évacuation des eaux résiduaires industrielles dans le réseau d'assainissement doit être subordonnée à un pré-traitement.

- Eaux pluviales

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'évacuation des eaux pluviales en respectant ses caractéristiques.

Pour toute aire de stationnement en surface ou de circulation un désableur-déshuileur est imposé.

Une gestion alternative des eaux pluviales sera mise en oeuvre sous réserve qu'aucune servitude ne l'interdise et que le sol le permette.

4.3. - Autres réseaux

L'installation doit permettre le raccordement, immédiat ou ultérieur, en souterrain aux réseaux d'électricité et de télécommunications depuis le domaine public.

Article IAUg 5 - Superficie minimale des terrains constructibles

Sans objet

Article IAUg 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

6.1. - Les constructions doivent être édifiées à :
- 50 mètres au moins par rapport à l'axe central de l'autoroute A 10,
- 5 mètres au moins en retrait de l'alignement des voies publiques existantes ou à créer ou de celui qui lui sera substitué pour les voies à modifier.

6.2. - La distance de tout point du bâtiment au point le plus proche de l'alignement opposé, ou de la marge de recul qui s'y substitue, comptée horizontalement, doit être supérieure ou égale à la différence d'altitude entre ces deux points.

Article IAUg 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

La distance de tout point du bâtiment au point le plus proche de la limite séparative doit être supérieure ou égale à la moitié de la hauteur de ce point du bâtiment avec un minimum de 5 mètres.

Cependant, la construction est autorisée en limite séparative mais sur un seul côté.

Article IAUg 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Sans objet

Article IAUg 9 - Emprise au sol des constructions

L'emprise au sol des constructions ne peut excéder 50% de la superficie du terrain.

Les aménagements de surface devront être conçus de façon qu'ils ne rendent pas imperméables plus de 80% de la surface du terrain sauf à ce que soient prises des dispositions techniques permettant de limiter les débits d'eaux pluviales restituées à celles équivalentes à cette fraction de surface (chaussées réservoirs,bassin de rétention, etc ...).

Une note de présentation devra justifier ces dispositions.

Article IAUg 10 - Hauteur maximum des constructions

La hauteur maximale, calculée à partir du niveau du sol naturel, est de 16 mètres au faîtage.

Au-dessus de cette limite, seuls peuvent être édifiés des ouvrages indispensables et de faible emprise tels que cheminées, locaux techniques, garde-corps ajourés, pylônes, etc...

Article IAUg 11 - Aspect extérieur des constructions et aménagements de leurs abords

11.1. - Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

11.2 - Les clôtures sur voies et emprises publiques (hors autoroute et voie ferrée) devront être constituées d'une haie paysagère, doublée ou non d'un grillage. Si un grillage est posé, il devra être implanté 80 cm en retrait de la limite de parcelle (pour que la future haie cache le grillage) et être de couleur verte.
Les clôtures en limites séparatives n'ont pas d'obligation particulière. Si un grillage est posé, il devra être implanté en limite séparative et être de couleur verte.
Les limites séparatives le long de l'autoroute et de la voie ferrée devront faire l'objet d'un traitement paysager spécifique constituant un rideau végétal agrémenté de cônes de visibilité.

11.3. - Les aires de stationnement, de livraison, de stockage et de manutention (déchargement) seront obligatoirement situées à l'arrière des parcelles longeant le prolongement de la Rue des Gallardières, à l'exception des éventuelles surfaces d'exposition qui pourront être réalisées en façade.

11.4 – Les aires de stockage non couvertes sont autorisées sous réserve qu'elles soient masquées à la vue du public.

11.5 - Les façades des constructions donnant sur les voies requalifiées ou créées seront traitées en façades principales, notamment pour les constructions longeant le prolongement de la Rue des Gallardières.

Article IAUg 12 - Obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnement

Le stationnement des véhicules correspondant à l'utilisation des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques.

L'ensemble des manœuvres de chargement et de déchargement doit être effectuées hors des voies ou espaces publics.

12.1. - Pour les bureaux et habitations, les besoins à prendre en compte sont :
1 place de stationnement pour 40 m² de surface de plancher.

12.2. - Pour les commerces, les besoins à prendre en compte sont :
Une surface affectée au stationnement au moins égale à 50% de la surface de plancher.

12.3. - Pour les installations industrielles, les possibilités de réalisation de parking doivent être de 1 place de stationnement pour 100 m² de surface de plancher sur la propriété. A ces espaces à aménager pour le stationnement des véhicules de transport des personnes, s'ajoutent les espaces à réserver pour le stationnement des camions et divers véhicules utilitaires.

Article IAUg 13 - Obligations imposées en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux, de loisirs et de plantations

13.1. - La plantation d'écrans de verdure peut être exigée en application de l'article IAUg 11.

13.2. – Au moins 20% de la surface de la parcelle sera aménagée en espaces verts, sauf exception visée à l'article 1AUg9.

SECTION 3 – POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

Article IAUg 14 - Coefficient d'occupation du sol

Il n'est pas fixé de COS.

CONCLUSION

Le diagnostic territorial permet de proposer un parti d'aménagement cohérent. Le détail de l'aménagement de ce secteur doit ensuite faire l'objet d'une véritable concertation avec les différents acteurs concernés et particulièrement les services de la communauté d'agglomération qui ont en charge le développement économique du territoire communautaire.

ANNEXES

- Relevés parcellaires,
- Plans cadastraux

ZAE Ormes | étude au titre de l'article L.111-1-4 du CU



UN PROJET URBAIN EN ENTRÉE NORD-OUEST

Pôle 45 - Commune d'Ormes

SEPTEMBRE 2014

Ormes

Conseil Général le Loiret

agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise

Sommaire

ORMES-DEPARTEMENT DU LOIRET
ZONE D'AMENAGEMENT ECONOMIQUE

UN PROJET URBAIN EN VITRINE SUR L'AVENUE DU GENERAL DE GAULLE AU CŒUR DU PARC PÔLE 45 SUR LA COMMUNE D'ORMES

CADRE LEGISLATIF DE LA COMMANDE

I • CONTEXTE DU SITE ET ENJEUX
Un secteur au cœur du quart Nord Ouest de l'agglomération Orléans Val de Loire
A l'entrée du lieu dit du petit Sarry..... p.6
Le site aujourd'hui p.23
Le site : évolution et enjeux..... p.32

II • PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET PRECONISATIONS
Principes d'aménagement..... p.34
Préconisations architecturales et paysagères p.36
Sécurité, déplacements et gestion des stationnements p.45
Prise en compte des nuisances et pollutions p.47

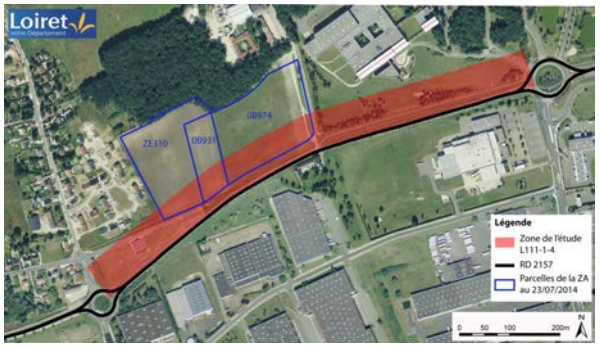
Conclusion

CADRE LEGISLATIF DE LA COMMANDE

En août 2014, la commune d'Ormes et le Conseil général du Loiret se sont mobilisés pour lancer une procédure de déclaration de projet pour une mise en compatibilité du PLU, approuvé en février 2008, et engager une réflexion sur l'aménagement des abords de l'Avenue du Général de Gaulle classée voie de grande circulation, en mai 2010, conformément aux dispositions de l'article L.111-1-4.

La présente étude a pour objet de réduire la bande d'inconstructibilité de 75 mètres de part et d'autre de la voie à 35 mètres afin de permettre l'aménagement d'un lotissement à usage d'activités, dont le département est maître d'ouvrage. Elle sera intégrée au PLU de la ville d'Ormes, dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet.

Elle constitue les réflexions préliminaires pour l'urbanisation d'un secteur soumis à l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme.
Cet article, également appelé «amendement Dupont», issu de la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement – dite loi « Barnier » – est entré en vigueur au 1er janvier 1997. Il interdit, en dehors des zones urbanisées, les constructions ou les installations aux abords des voies classées à grande circulation. Cet outil a pour objectif d'assurer un aménagement de qualité sur ces sites, généralement situés en entrée de ville, en incitant les collectivités locales à préciser leurs projets de développement et à éviter une extension non maîtrisée de l'urbanisation. Ainsi, seule une étude en amont peut justifier la compatibilité d'un parti d'aménagement avec les exigences de l'article L.111-1-4 au regard des nuisances, de la sécurité et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère. Cette étude permet de fixer des règles d'implantation par rapport à la voie différentes de celles imposées par la loi. Le secteur ZAE d'Ormes lieu dit du Petit Sarry d'une superficie d'environ 5,9 hectares pourrait accueillir de nouvelles activités.



ZAE d'Ormes lieu dit du Petit Sarry

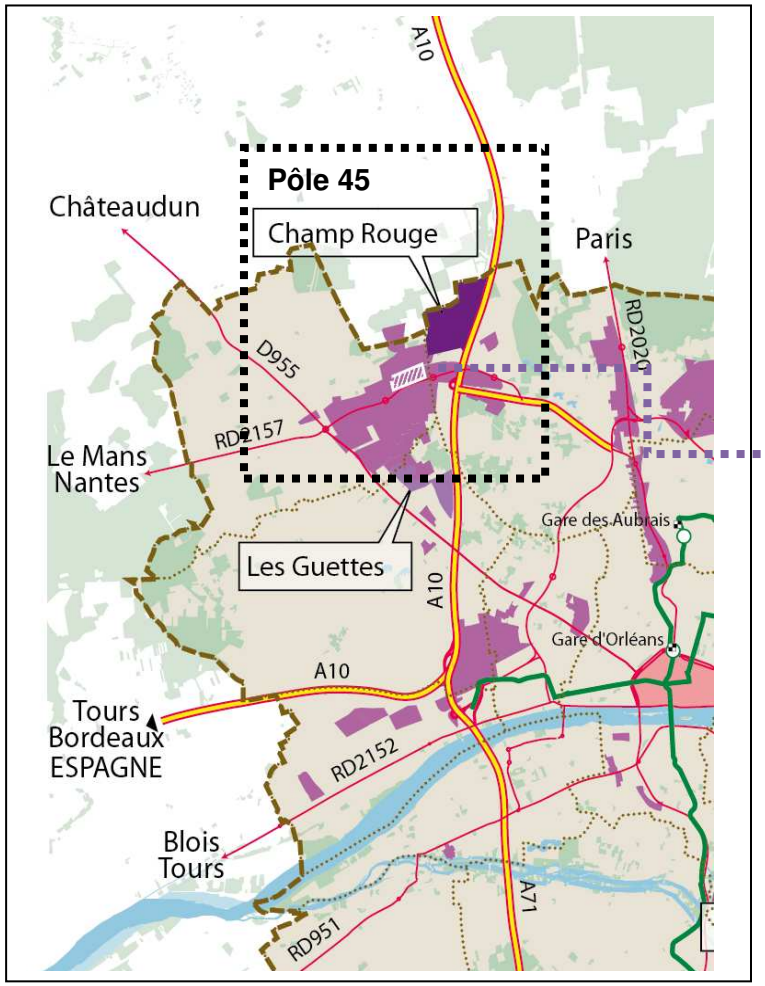


En bleu 75m de recul à partir de l'axe de la voie.

I CONTEXTE DU SITE ET ENJEUX

1.1 UN SECTEUR AU CŒUR DU QUART NORD OUEST DE L'AGGLOMERATION ORLEANS VAL DE LOIRE A L'ENTREE DU LIEU DIT PETIT SARRY



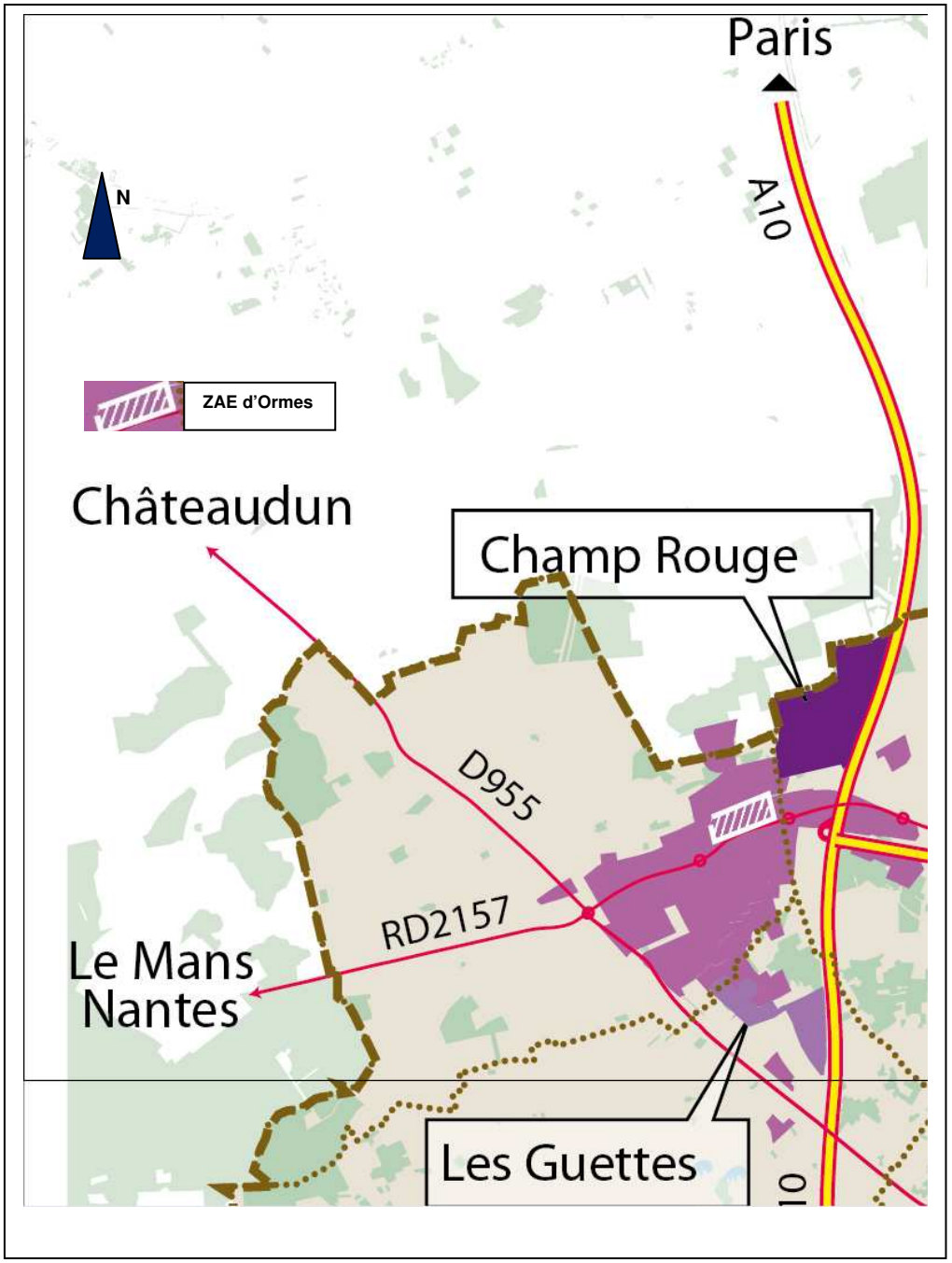


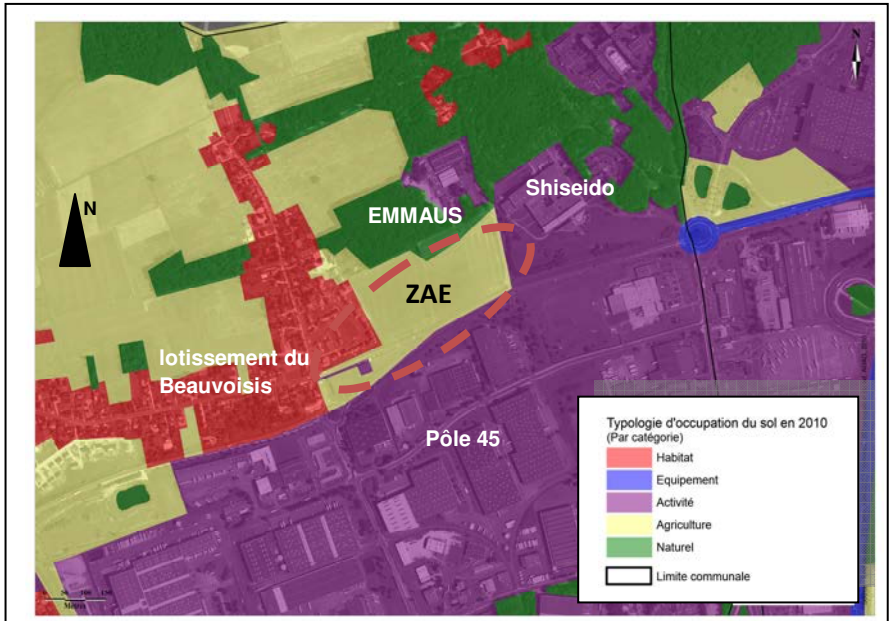
Localisation du site d'étude

A l'échelle intercommunale

La ZAE d'Ormes lieu dit du Petit Sarry, se situe sur la commune d'Ormes à 1 km du bourg et à 8km au Nord du centre d'Orléans. Elle est à cheval sur le parc d'activités Pôle 45 et le hameau du Beauvoisis. Le parc d'activités Pôle 45 s'étale sur environ 370 hectares. Il accueille plus de 200 entreprises tels que Shiseido international France, Deret-Séphora, l'Oréal en cosmétiques, et d'autres tels qu'Amazon, Alcatel… soit plus de 6000 salariés. Ormes compte 3526 habitants (données 2011) et une superficie de 1815 ha. Elle fait partie de l'entrée Nord Ouest de l'AgglO et est au cœur de ses zones d'extension à échéance du SCoT, approuvé en 2008.
La ZAE Ormes lieu dit du Petit Sarry destinée aux activités économiques s'étend sur environ 5,9 hectares. Elle correspond à la partie de la zone d'activités économiques d'initiative départementale concernant le territoire de la commune d'Ormes.

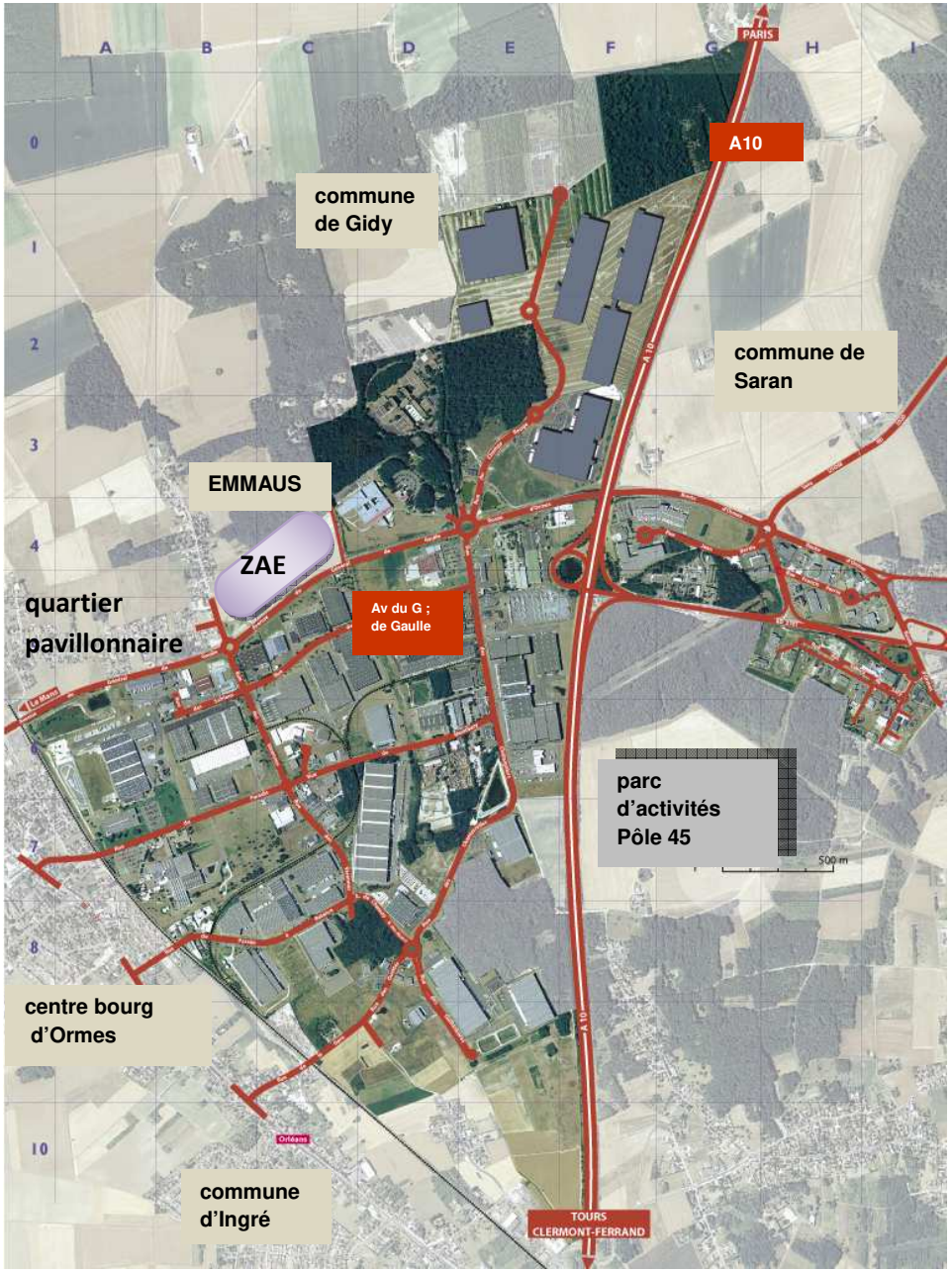
Le secteur d'étude est situé à l'entrée Nord Ouest de la commune d'Ormes lorsque l'on arrive respectivement du Mans ou de Châteaudun par les RD 2157 et 955. Ses limites Nord, Ouest et Est sont constituées par les limites communales. Au Sud, l'Avenue du Général de Gaulle constitue sa limite avec le parc d'activités Pôle 45. Cette voie à grande circulation relie Orléans au Mans –Châteaudun, mais c'est aussi la voie Ormes-Saran qui relie tout le Pôle 45 via l'A10 à Paris, Bordeaux-Vierzon. Elle longe le secteur d'étude sur plus de 300 m et devrait à terme comporter un branchement au Sud via un carrefour giratoire (rond-point ER n°3 au PL U d'Ormes).



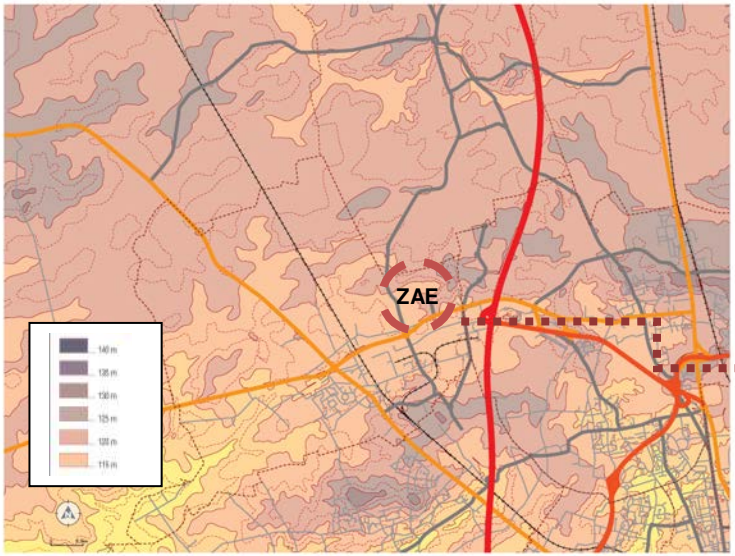


A l'échelle de la commune d'Ormes

Le secteur d'étude se situe au Nord Est de la commune d'Ormes et est encadré au Sud et à l'Est par le parc Pôle 45, au Nord par la communauté d'Emmaus et son parc boisé, et à l'Ouest par le lotissement récent du lieu dit du Beauvoisis.



1.2 - UN SECTEUR ENTRE ESPACES URBAINS ET ESPACES NATURELS



Relief au niveau de la zone d'étude



Géologie au niveau de la zone d'étude

Le contexte naturel

Géologie et relief

Le secteur présente une topographie relativement plane (3m de différence sur environ 300m soit une pente moyenne de 1% vers le Sud-Ouest du site). Le site se situe légèrement en contrebas de l'Avenue du Général de Gaulle.

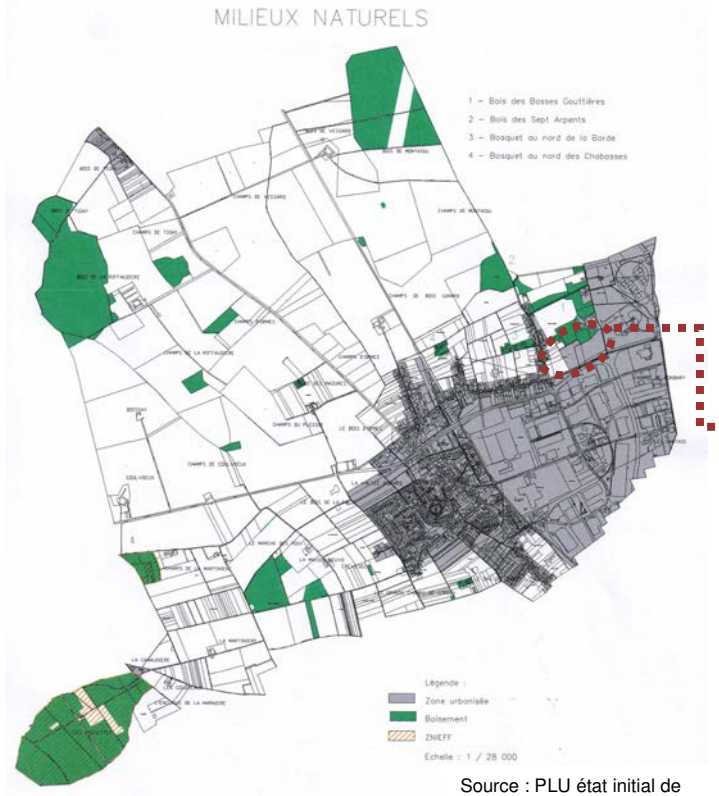
- ⇨ Les alternances de sécheresse et de réhydratation de certains sols argileux peuvent provoquer des déformations de surface (tassement éventuellement suivi d'un gonflement des sols) susceptibles d'endommager parfois très sérieusement la structure des bâtiments et ouvrages fondés superficiellement. Aléa fort : désigne les zones où la probabilité de survenance d'un sinistre sera plus élevée et où l'intensité des phénomènes attendus est la plus forte,
- ⇨ Aléa faible : désigne des secteurs où la survenance de sinistres est possible en cas de sécheresse importante mais ces désordres ne toucheront qu'une faible proportion des bâtiments,
- ⇨ Aléa moyen : désigne les zones intermédiaires entre les deux situations précédentes en jaune sur la carte.

Sur Ormes correspondent à des zones d'aléa :

- Fort : les secteurs de sables et argiles de l'Orléanais,
- Moyen : les zones d'affleurement du calcaire de Beauce,
- Faible : le secteur de limon des plateaux.

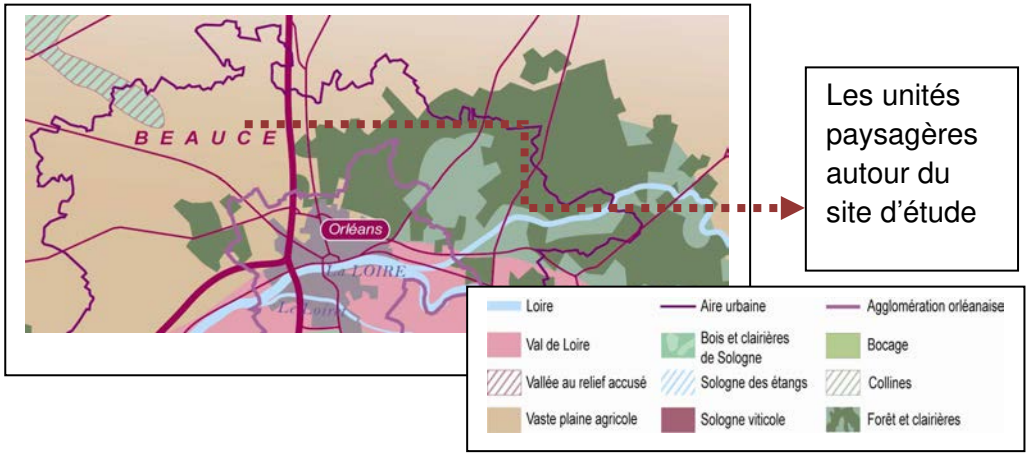
Le sous-sol de la commune d'Ormes est constitué par le calcaire de Beauce. Cette formation est recouverte, suivant les endroits, par :

- Des limons des plateaux,
- Des sables et argiles de l'Orléanais.



Source : PLU état initial de l'environnement

En vert sur la carte au Nord de la zone d'étude un cordon végétal de bois et de milieux naturels.



Les unités paysagères autour du site d'étude

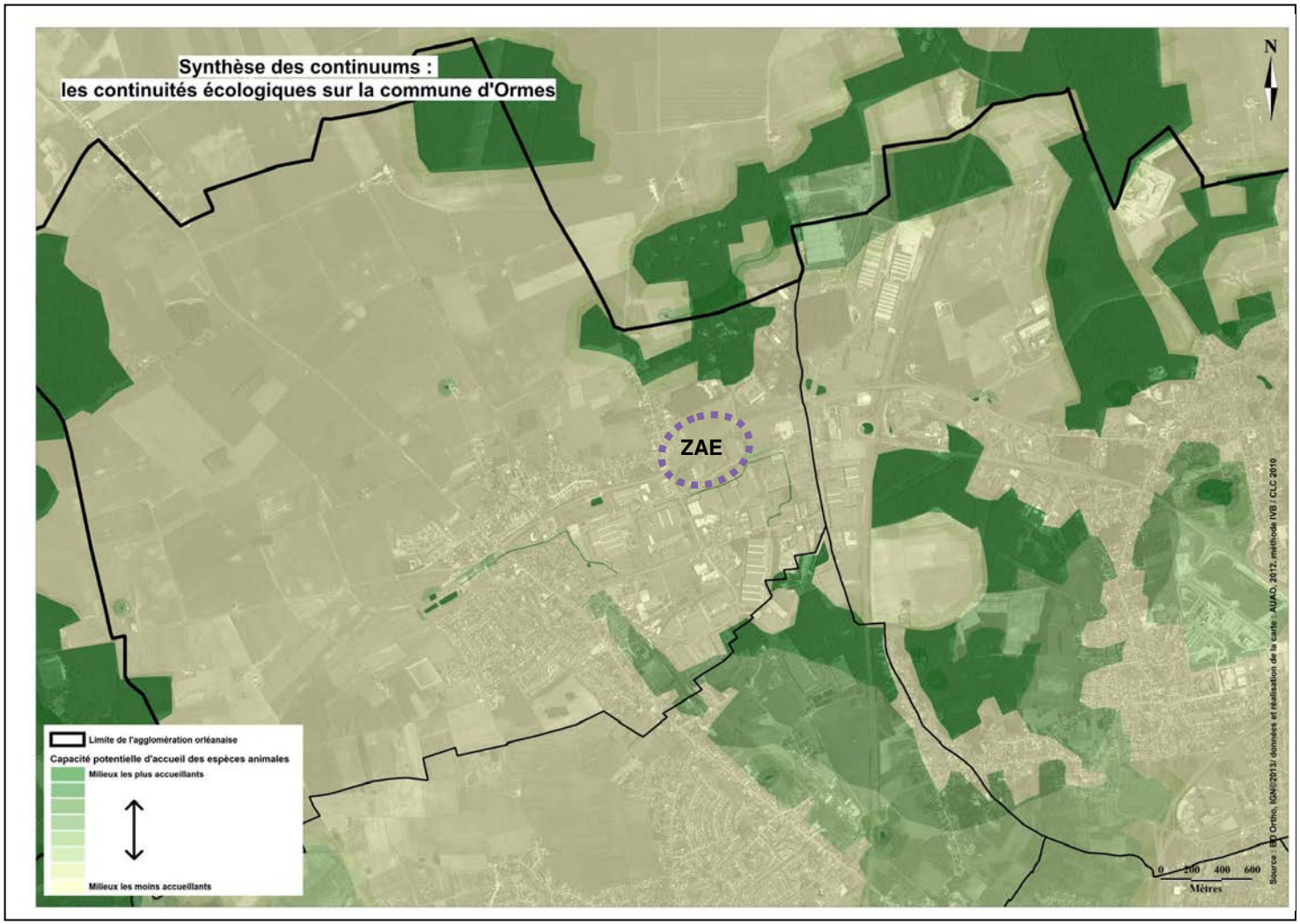
Les milieux naturels

Bois des Basses Gouttières (*Montaigu – Bise de Montaigu) bois au nord du secteur d'étude.*

Le groupement dominant est ici la chênaie charmaie. Outre le Chêne pédonculé, le Chêne sessile, le Charme, le Noisetier, on y rencontre l'Alisier torminal, le Merisier, dans les zones moins ombragées. L'Erable champêtre ainsi que le Châtaignier, dans les secteurs plus humides, le Peuplier blanc, le Tremble. Localement le Robinier domine (notamment au sud du boisement).
Au niveau arbustif on note : l'Aubépine monogyne, l'Eglantier, le Fusain, le Sureau noir.

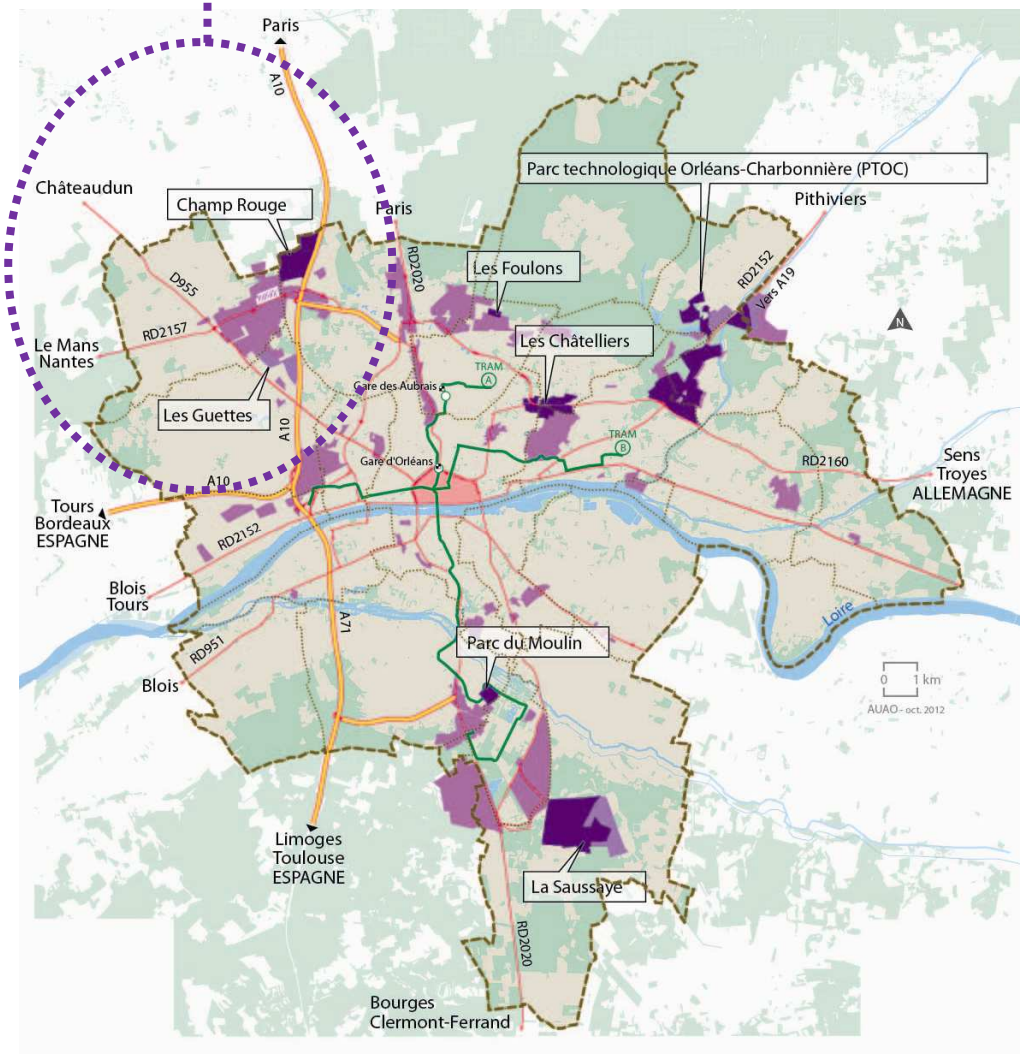
L'Anémone Sylvie est très largement représentée, le Lierre terrestre s'avère présent ainsi que la Fougère aigle, la Jacinthe des bois et le Muguet. Ponctuellement le sol est tapissé de Petite Pervenche.

Extrait de l'état initial de l'environnement du PLU de la commune d'Ormes.



La ZAE fait partie des milieux les moins accueillants du point de vue écologique sur la commune d'Ormes.

Les parcs d'activités proches
Pôle45, Champ Rouge, les Guettes.



Le contexte économique

Les parcs d'activités proches

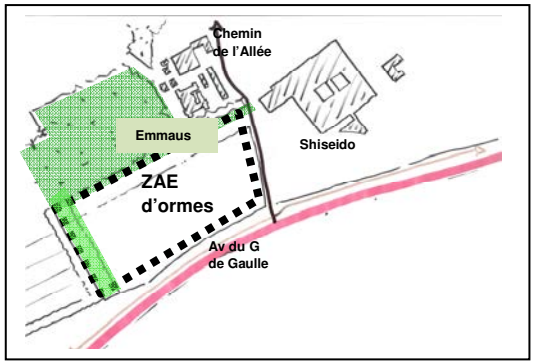
Le secteur de la ZAE d'Ormes fait partie du grand ensemble économique du Nord Ouest de l'agglomération orléanaise. Différentes zones d'activités (en violet sur la carte) sont présentes aux alentours.

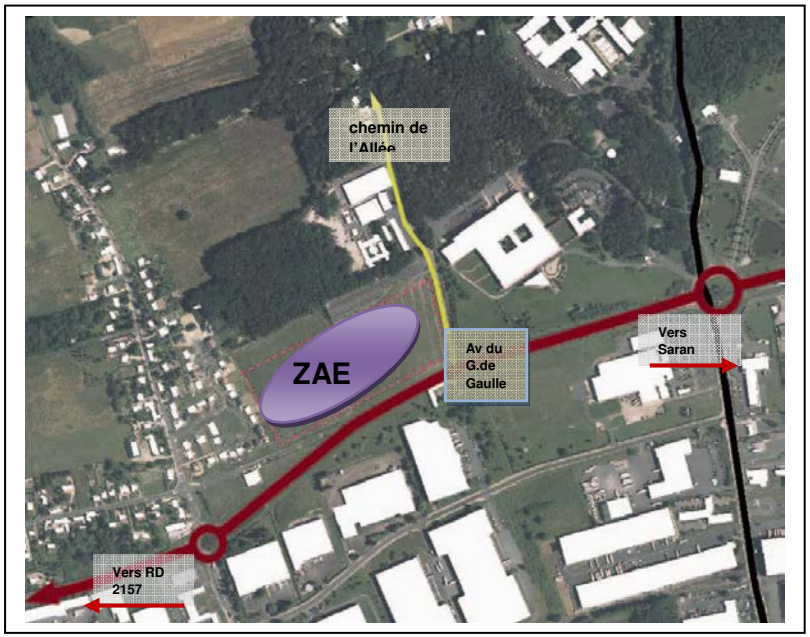
Comme cité précédemment le Parc de Pôle 45 encadre le secteur d'étude à l'Est, et au Sud de l'autre côté de l'Avenue du Général de Gaulle. Ce parc d'activités s'étend sur 370 hectares autour de 200 entreprises. Ses activités se concentrent dans les domaines de la cosmétique, la logistique, les services et transport.

Au niveau de la commune d'Ormes, le centre-ville présente une offre commerciale de proximité à l'Ouest de la zone d'étude.

Enfin, nous trouvons au niveau des communes de Gidy, Saran et d'Ingré, les zones d'activités du champ Rouge, des Cent Arpents, des Guettes et des portes du Loiret Sud.







La desserte du site. L'accessibilité par les différents modes de transport

La route :

Le secteur d'étude se situe dans un environnement très routier, caractérisé par une forte présence des poids-lourds en lien avec la prédominance de l'activité logistique dans la zone industrielle. L'avenue du Général de Gaulle est l'itinéraire principal qui traverse la zone d'Est en Ouest et assure la continuité entre plusieurs itinéraires structurants : les RD 955 et 2157 (à l'Ouest) et la RD 2701, le réseau autoroutier et les tangentielles à l'Est. Cette fonction de jonction est à l'origine du classement en route à grande circulation par le Décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 qui en fixe la liste. Cette fonction structurante est d'ailleurs à l'origine du nom usuel de la voie : la liaison Ormes-Saran. Les voies perpendiculaires qui s'embranchent au niveau des ronds-points de part et d'autre du secteur d'étude, constituent des axes secondaires de desserte locale.

Le chemin de l'Allée en jaune sur la carte est la seule voie qui dessert directement les parcelles urbanisables. Aujourd'hui, elle permet l'accès au site d'Emmaüs, l'intersection avec l'avenue Charles de Gaulle en régime de stop avec interdiction de tourner à gauche n'autorise que deux mouvements (arrivée depuis l'Est, départ vers l'Ouest). Le caractère local de cette voie explique qu'elle n'apparaît même pas dans le schéma de hiérarchisation de la voirie du PDU de 2008. Du fait de l'installation du SDIS, le carrefour sera aménagé avec un feu tricolore permettant de donner priorité aux services de secours. Des emprises sont réservées pour la réalisation d'un aménagement compatible avec le projet de liaison Pôle 45-Libération qui s'y connecterait. Indépendamment de cette évolution possible à long terme, l'implantation du SDIS et l'urbanisation de la zone supposent la réalisation de voiries de desserte interne, la requalification du chemin de l'Allée et le traitement de l'intersection pour permettre tous les mouvements en sécurité. A cet effet, une étude de trafic sur le fonctionnement actuel et futur de ce carrefour est en cours.

Le quart Nord Ouest de l'AgglO : en rouge sur la carte ci contre les voiries structurantes existantes et à venir.
En bleu sur la carte la section de l'Avenue du Général de Gaulle qui limite au sud le secteur d'étude.



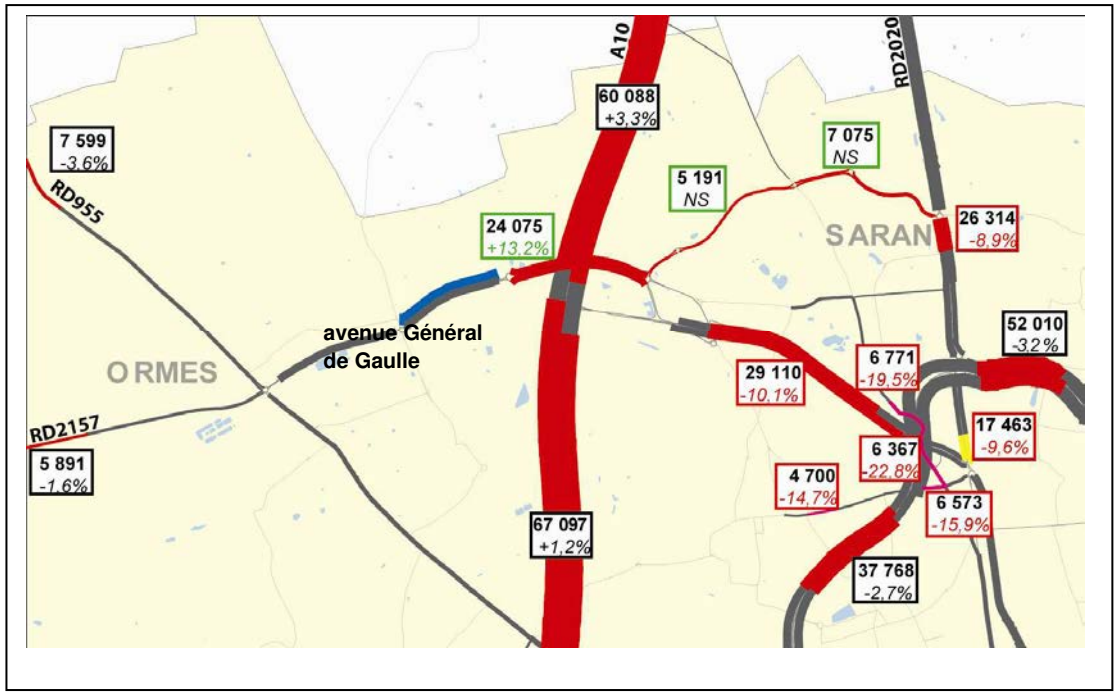

Les véhicules sortant du site ne peuvent se diriger que vers l'Ouest (rond point des Varennes et RD 2157 ou 955).




L'accès au site est possible seulement pour les véhicules qui arrivent par l'Est depuis Saran.

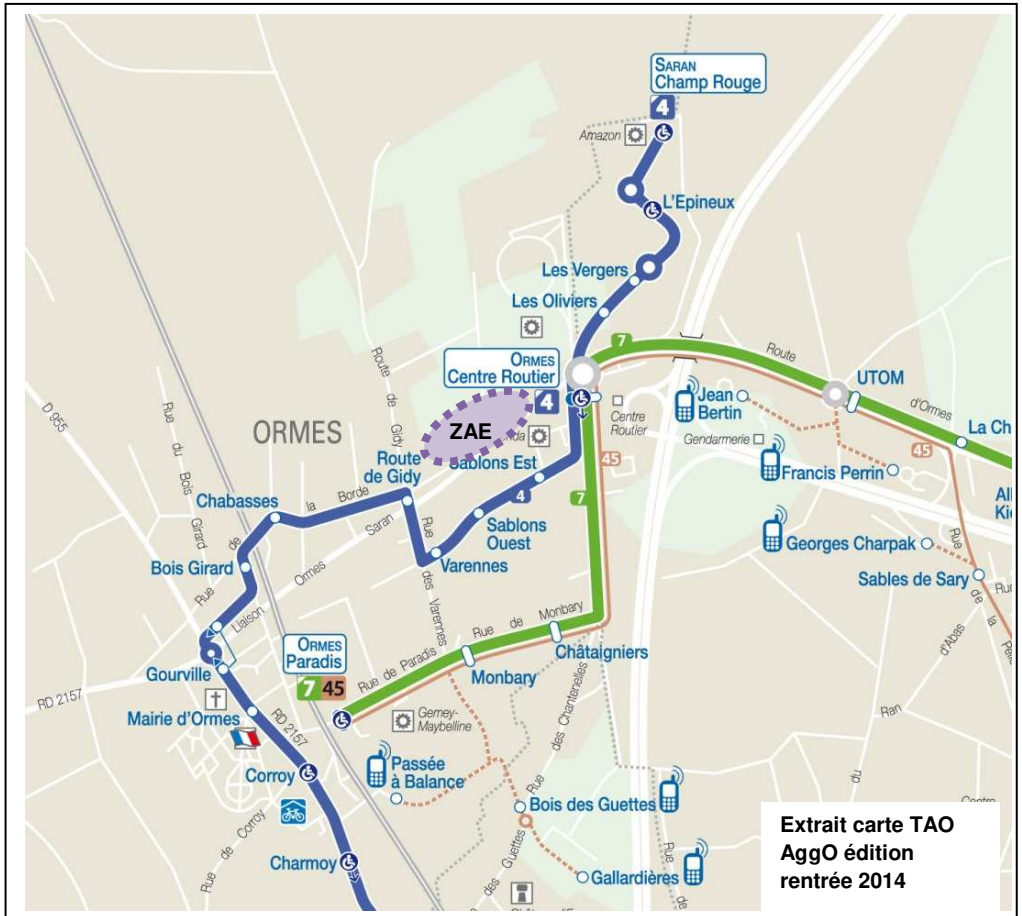


Une intersection entre le chemin de l'Allée et l'Avenue du Général de Gaulle qu'il faut traiter pour améliorer la desserte du site.



Le trafic sur l'Avenue

Un compteur permanent situé à l'Est de l'avenue (en rouge) permet de donner un ordre de grandeur du trafic sur l'axe et de son évolution. En 2013, le trafic moyen journalier était de 24 075 véhicules/jour (+ 13,2% depuis 2008), dont 3 563 poids-lourds (- 21,4 % par rapport à 2008). L'Avenue du Général de Gaulle (en bleu) est un peu moins fréquentée car la zone interagit principalement avec l'Est (autoroutes, centralité de l'agglomération) et que les entreprises importantes se situent à l'Est du parc d'activité sur la commune de Saran.



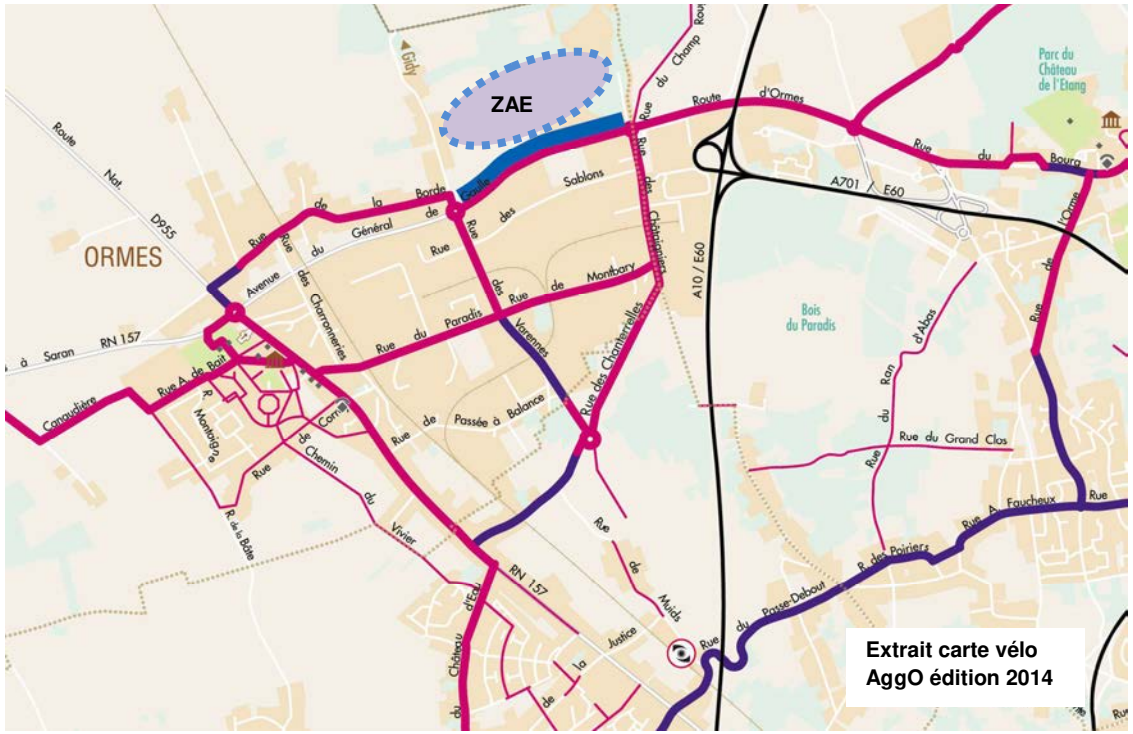
Extrait carte TAO AggO édition rentrée 2014

Les transports collectifs :

Du fait de son positionnement à la périphérie de l'agglomération et du temps de parcours que cela induit, Pôle 45 n'est pas facilement accessible en transport en commun. Toutefois il bénéficie d'une bonne desserte assurée par 3 lignes de bus : la ligne 4 (60 rotations/jour) la ligne 7 (50 rotations/jour) et la ligne 45. Cette dernière assure la connexion avec la gare de Fleury-les-Aubrais (3 trajets aller le matin et 4 retour le soir) et peut sortir de son itinéraire de base, sur demande des utilisateurs.

L'offre de transport collectif actuelle encadre le secteur. Ainsi les arrêts les plus proches se situent au niveau des deux ronds-points : l'arrêt « Route de Gidy » à l'Ouest (ligne 4 à l'Ouest) et Ormes Centre Routier à l'Est (Ligne 4, 7, 45).

Il est à noter que les arrêts Sablons Est et Ouest (Ligne 4) pourraient également être utilisés si un cheminement était aménagé (sur l'emplacement réservé) et si la traversée de l'Avenue du Général de Gaulle était sécurisée (dans le cadre de la reprise de l'intersection).



Les modes actifs

Bien que foncièrement peu attrayant pour la pratique des modes doux (par son caractère périphérique, industriel, routier…), le parc d'activités Pôle 45 dispose d'un excellent maillage cyclable. L'Avenue du Général de Gaulle est dotée d'une piste cyclable unilatérale bidirectionnelle, qui se poursuit vers Saran. Cette piste constitue un cheminement sécurisé pour les piétons et les cyclistes. Il faudra veiller à prolonger et conforter cet aménagement lors des aménagements de voiries dans le secteur.



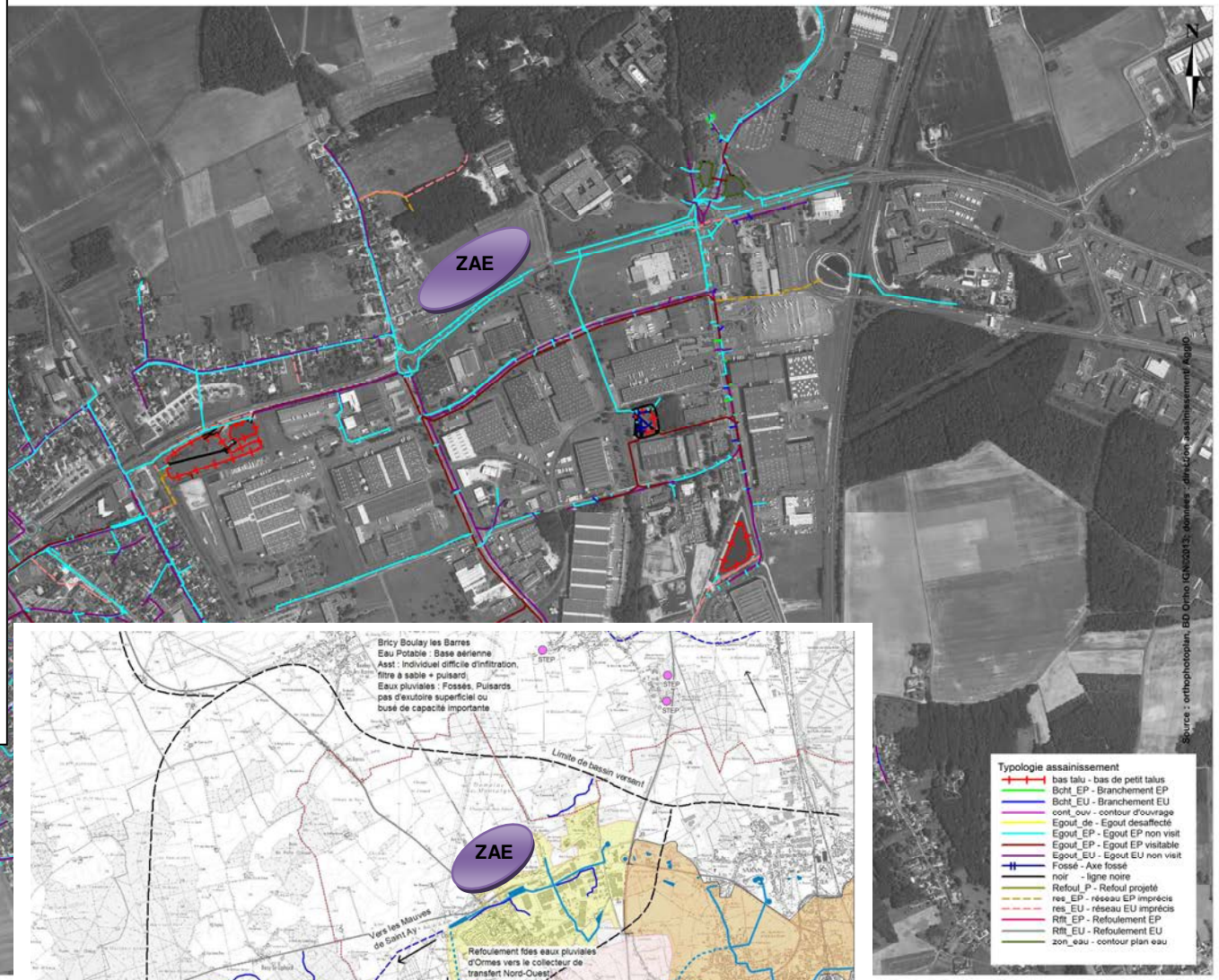
En rose sur la carte les itinéraires aménagés

En violet sur la carte des propositions d'aménagement à réaliser pour compléter l'itinéraire.

La desserte par les réseaux divers

La commune d'Ormes est dotée d'un réseau d'assainissement type séparatif. Le site d'étude est desservi par la canalisation qui passe par l'Avenue du Général De Gaulle. Les eaux usées sont envoyées vers la station de la Chapelle St Mesmin.
Le réseau d'alimentation en eau potable de la zone est directement relié au réseau collectif de la ville d'Ormes. Le site est desservi par le réseau de l'Avenue du Général de Gaulle. Deux périmètres de captage AEP existent sur la commune mais n'affectent pas la ZAE Ormes.

Les eaux pluviales sont quant à elles, en grande partie captées par un collecteur (diamètre 800mm) et dirigées par la suite vers une série de bassins de retenue en aval. Les services de l'AgglO précisent que tout projet d'urbanisation devra s'accompagner de gestion des pluviales in situ.
Enfin, les lignes électriques et téléphoniques sont enterrées.

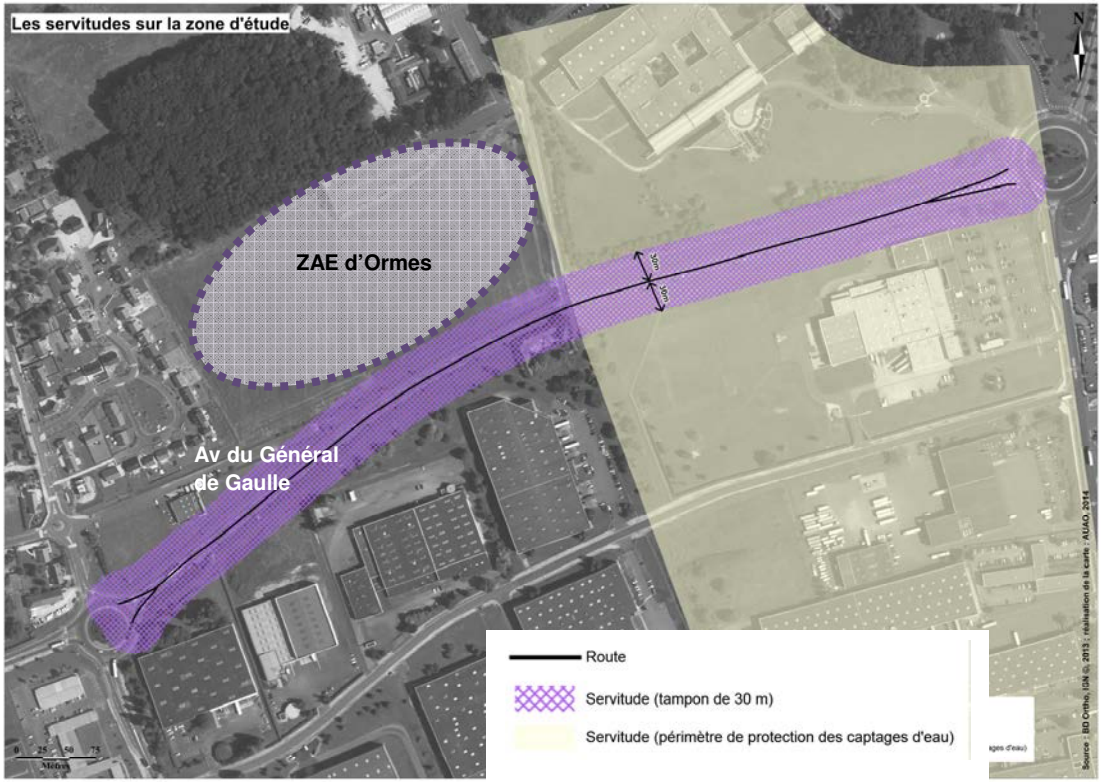


Les servitudes à prendre en compte

L'Avenue du Général De Gaulle longe la limite Sud du site d'étude. La forte fréquentation de la voie engendre du bruit : la route est ainsi classée en catégorie 4 par rapport au bruit des infrastructures de transports terrestres, selon l'arrêté préfectoral du 24 juin 2002. Cela signifie qu'une bande de 30 mètres au maximum de chaque côté de la chaussée de la voie, est affectée par le bruit. L'arrêté du 30 mai 1996 et trois arrêtés du 25 avril 2003 imposent des normes d'isolation acoustique minimales contre les bruits extérieurs pour les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement, les établissements de santé et les hôtels, situés dans les secteurs affectés par le bruit.

Enfin, le site se situe en zone d'aléa fort et moyen par rapport au risque de mouvements de terrains liés au retrait-gonflement des argiles.

Le secteur est classé de contrainte faible pour ce qui concerne les risques archéologiques.
Le service régional de l'archéologie (ref courrier du 25 mai 2011) à la suite d'une sollicitation du département informe que le secteur ne donne pas lieu à prescription de diagnostic archéologique.



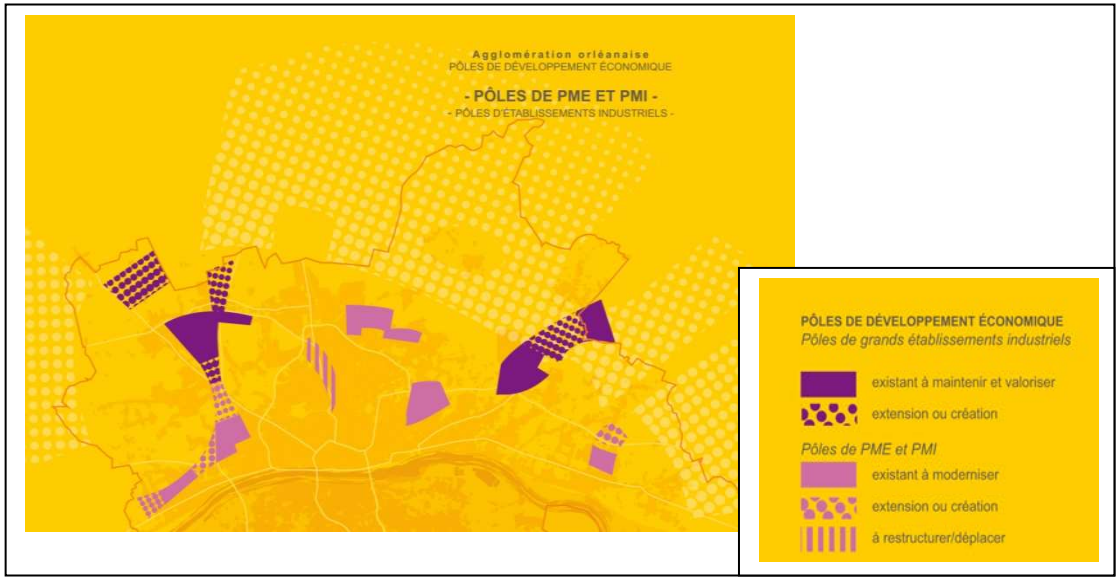
Contexte règlementaire

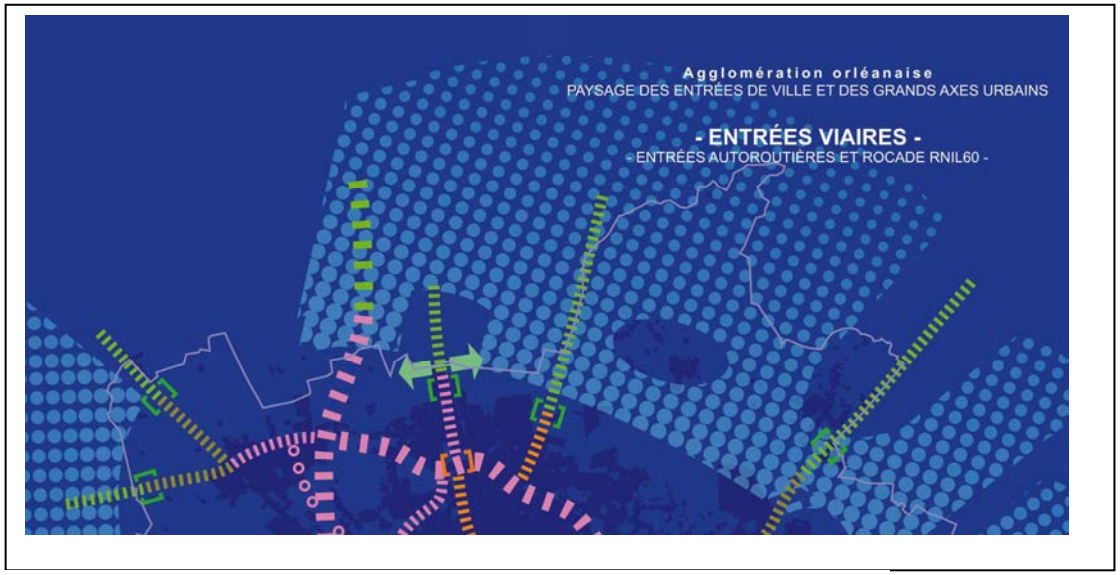
Le SCoT

La ZAE d'Ormes , d'initiative départementale, appartient, avec le Parc d'activités du Pôle 45, à l'une des trois grandes zones économiques de l'agglomération orléanaise secteur grand quart nord ouest. Au titre de sa compétence en matière de développement économique, la Communauté d'Agglomération Orléans-Val de Loire met l'accent, à travers le SCoT, sur l'aspect qualitatif des parcs d'activités afin que le développement économique contribue à l'amélioration du cadre de vie. Les aménagements paysagers au sein des parcs, les services d'accompagnement (restaurants inter entreprises, crèches, transport...), la requalification de parcs vieillissants mais aussi la réaffectation de friches et de bâtiments vacants sont autant d'actions qui contribuent à véhiculer une image positive de l'entrée nord ouest (Ormes-Saran-Ingré) de l'AgglO.

C'est pourquoi la Communauté d'Agglomération Orléans-Val de Loire encourage le développement et l'extension du Parc d'activités pôle 45 et à terme le développement de nouvelles zones au nord d'Ormes et sur la commune de Gidy, à l'Est et au Sud sur Saran-Ingré (motif de points violets sur la carte pôles de développement économique).

L'ensemble de ces projets permettra de conforter les activités dans chacun des sites. Par ailleurs la qualité du traitement des entrées de ville est encouragée dans le document du SCoT 2008 (voir la carte ci-contre), à ce titre le site d'étude constitue une séquence de type « vitrine économique » sur l'Avenue Général de Gaulle.







Le PLU de la commune d'Ormes.

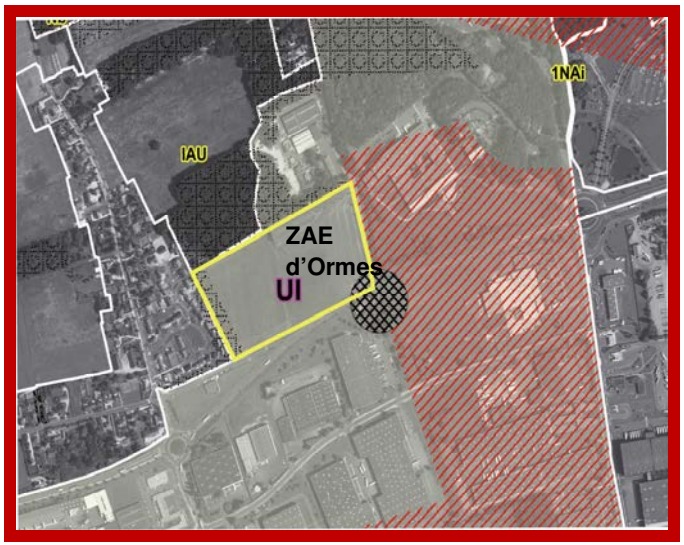
La ZAE d'Ormes du parc de Pôle 45 est classée en UI dans le plan local d'urbanisme (PLU) approuvé par le conseil municipal le 4 février 2008.

La zone UI est caractérisée de la façon suivante :

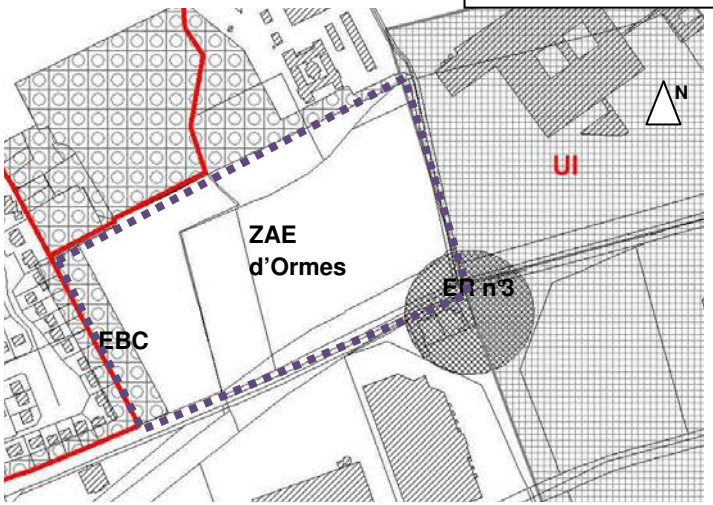
« il s'agit d'une zone comportant des installations d'activités compatibles avec l'environnement, c'est à dire exclusivement non nuisantes pour les zones d'habitat voisines ».

Pour qualifier les droits de construire d'une parcelle, le pétitionnaire doit intégrer les prescriptions règlementaires visées aux articles 1,2,3,5,6,7,8,9,10,11,12,13 et 14 du document de planification.

- ER n°3 : aménagement de giratoire de liaison pôle45 - Libération d'intérêt communautaire (voir carte ci contre).
- En limite Ouest de la ZAE un espace boisé classé (EBC) de 30 mètres d'épaisseur est à créer (voir carte ci contre).



Zonage du PLU



L'amendement Dupont (Article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme)

Le secteur de la ZAE d'Ormes est en contact direct avec l'Avenue du Général De Gaulle classée à grande circulation et est destiné à recevoir des opérations d'aménagement. Ce contexte justifie l'application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, issu de la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite loi « Barnier ». Ce dernier est énoncé comme suit :

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 ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;

- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;

- aux bâtiments d'exploitation agricole ;

- 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. […]

La révision simplifiée allégée, la déclaration de projet pour mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article 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. […] »

Ainsi, une bande inconstructible de 75 mètres s'applique de part et d'autre de l'axe de l'Avenue du Général De Gaulle, voie classée à grande circulation. La présente étude a pour objectif d'apporter les éléments nécessaires à la prise en compte des spécificités locales dans les projets d'aménagement. Elle doit notamment permettre de justifier par un projet d'aménagement qualitatif la levée de cette inconstructibilité dans la bande des 75 mètres le long de la voie.

1.3 – LE SITE AUJOURD'HUI

L'Avenue du Général de Gaulle longe les limites Sud du site. L'accès au site aujourd'hui se fait à partir du chemin de l'allée. La totalité de la façade sud de la ZAE du lieu dit Petit Sarry est en vitrine sur l'avenue Général De Gaulle. Elle en est séparée par une piste cyclable bidirectionnelle d'agglomération suivie d'un fossé. De l'autre côté de la voie, sur le parc d'activités du Pôle 45 les abords de la voie sont traités en espaces verts ouverts d'environ 10 m et d'alignement d'arbres (voir photo ci - dessous). 1

Cet aménagement paysager des abords de l'Avenue accompagne aussi le bâti des entreprises Deret Malichaud Honda…





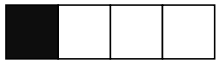
Diagnostic paysager

1- La ZAE d'Ormes une séquence de transition de l'Avenue du Général de Gaulle

a) <u>De la porte Centrale à la porte des Varennes des compositions urbaines différentiées</u>

➔ A l'Est, Shiseido et Deret -> Bâtiments de grande taille situés en cœur de grandes parcelles avec des espaces de recul importants par rapport à l'Avenue et de mise en valeur de façades nobles. Le rapport Bâti/Vide est d'environ 1/3.

C'est l'échelle monumentale (hauteur-emprise au sol).



➔ A l'Ouest, l'habitat pavillonnaire -> De nombreuses parcelles de grandes et moyennes tailles (entre 600 et 1000m²). Le jardin est directement en interface avec le site d'étude. Le rapport Bâti/Vide est de 1/1.

C'est l'échelle humaine.



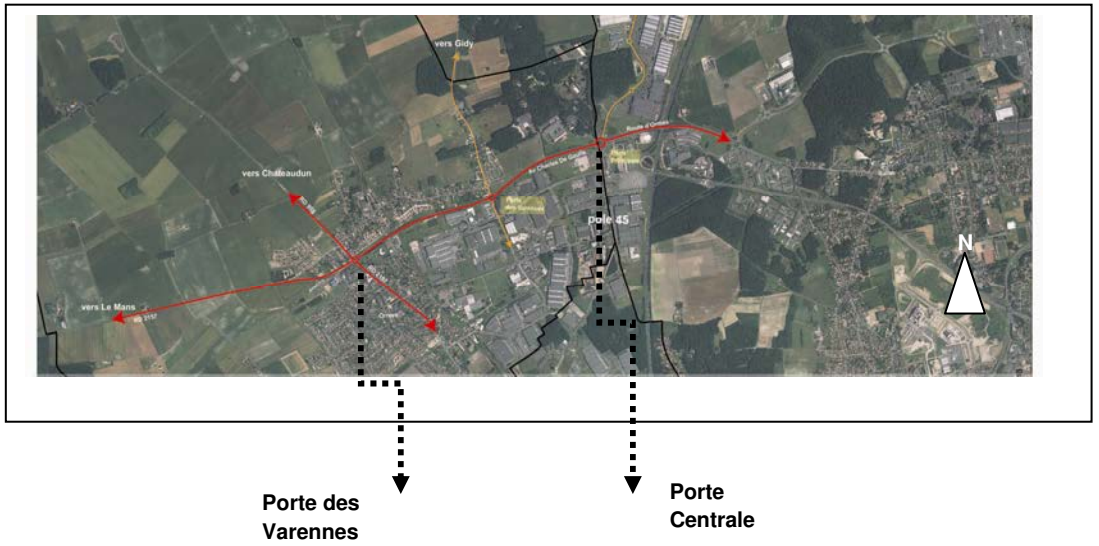
➔ Au Sud, concentration de bâtiments industriels et commerciaux (transport) -> De nombreuses parcelles de grandes tailles contenant de grands bâtiments avec un rapport Bâti/Vide

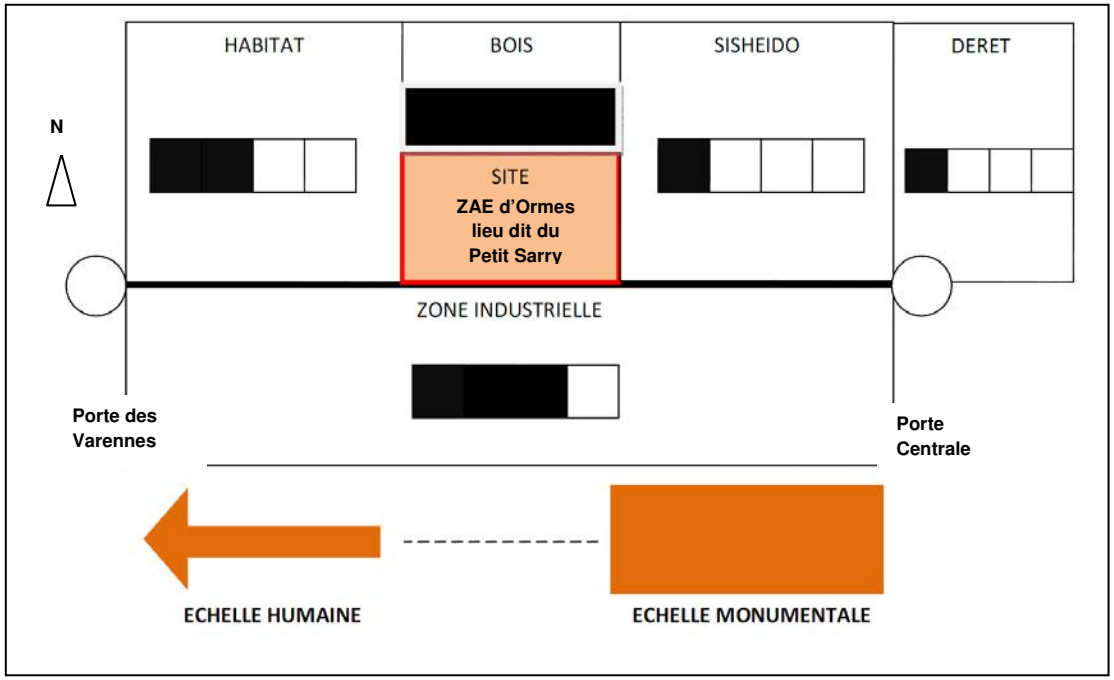


C'est l'échelle intermédiaire.

➔ Au nord, du bâti dans les bois complètement masqué. C'est un mitage du bois qui s'est opéré sans règle d'emprise au sol. Rapport Bâti/Vide inexistant.

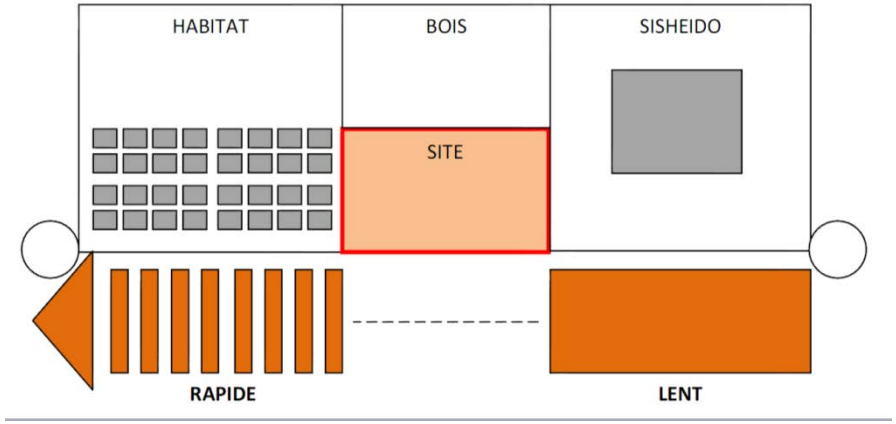
Le site se trouve donc à l'interface entre ces 4 éléments et pourrait jouer le rôle de transition entre ces différents espaces en intégrant un principe d'une échelle moyenne soit 1,5 (bâti) pour 2,5 (Vide). On comprend dans le vide le stationnement et les espaces d'agrément.





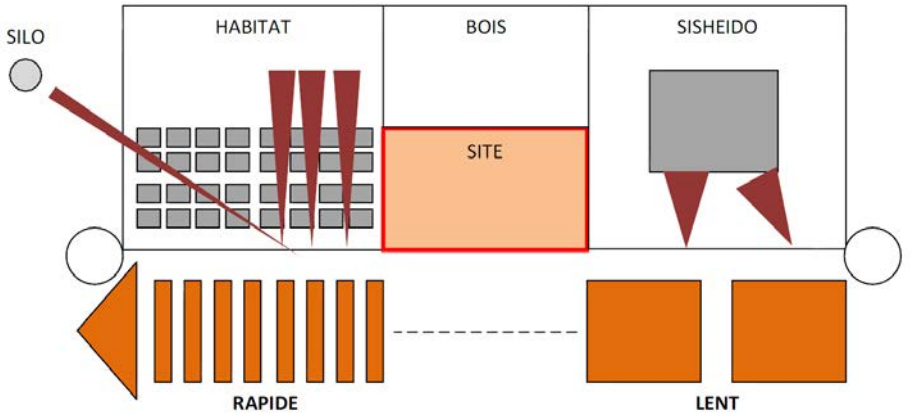
b) <u>De la porte Centrale à la porte des Varennes une succession d' « objets » bâtis avec des rythmes de perception différentiés.</u>

- Du plus lent pour les grandes parcelles telles que celle de Shiseido avec un bâti conséquent, d'un tenant bien visible et perceptible sur l'avenue.
- Au plus rapide pour les secteurs habités avec une succession d' « objets » bâtis que sont les pavillons du lotissement du Beauvoisis



c) <u>De la porte Centrale à la porte des Varennes une succession d'« objets » bâtis avec des rythmes différentiés pour les percées visuelles.</u>

- Du plus lent dans le cas du bâtiment Shiseido avec des percées visuelles encadrées par des bandes boisées sur les parties nobles de l'entreprise.
- Au plus rapide pour la succession de jardins espaces ouverts des pavillons du Beauvoisis.



1- Des ronds points comme portes d'entrées et de sorties

Deux ronds-points composent cette séquence de l'Avenue du Général de Gaulle. Ils permettent de marquer à la fois l'entrée et la sortie (depuis le bourg ou depuis le pont de l'autoroute). Une signalisation spécifique indique le nom de ces portes :

1 - Porte Centrale pour le rond-point Est : Transition entre le bois au Nord et l'espace de prestige des bâtiments au Sud.

2 - Porte des Varennes pour le rond-point Ouest : Vocabulaire de l'horticulture ornementale (transition commerce et habitat).

Une troisième porte située à l'entrée du Chemin de l'Allée (sur une ligne de crête) serait à préconiser à terme. 3

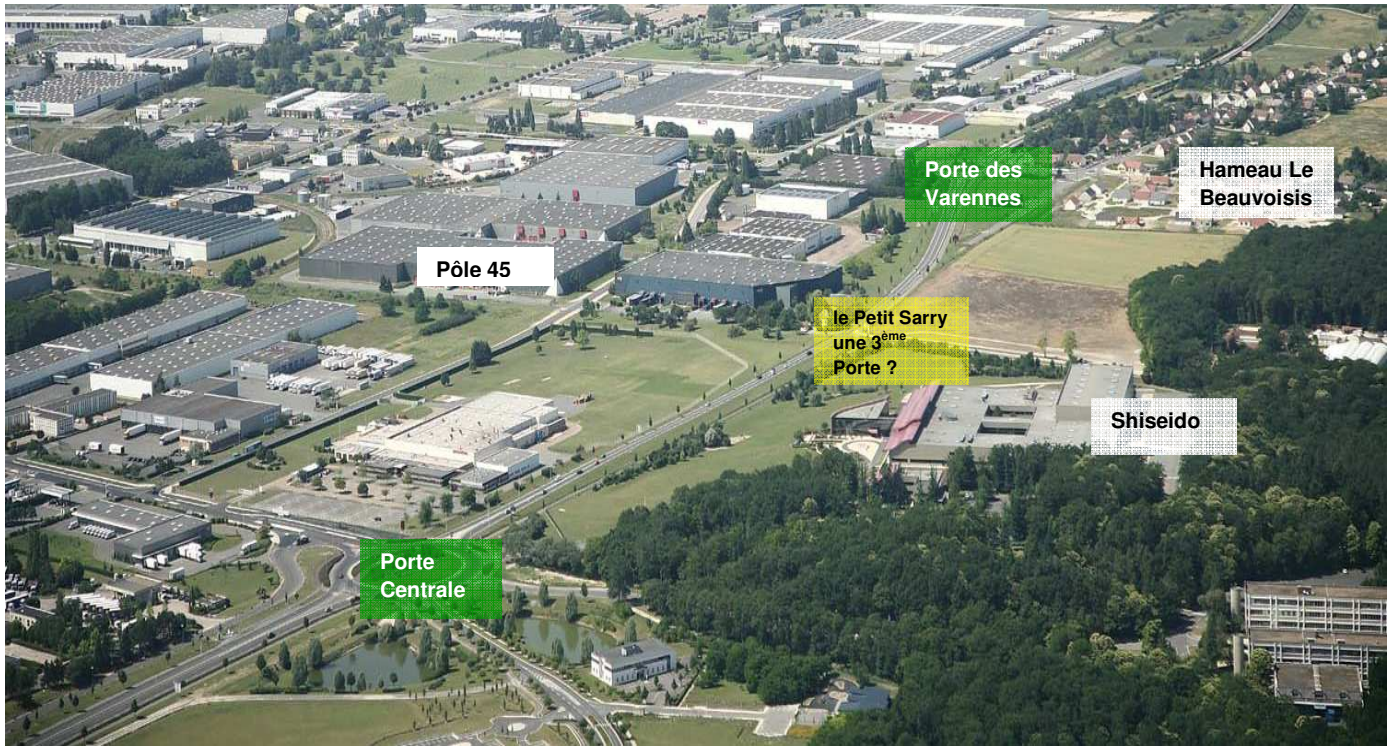
C'est à partir de ces points que la problématique de définition de l'entrée de ville apparaît. Un traitement spécifique est à envisager en termes de vue, de masses végétales, etc.











2- Les entités paysagères comme structure de l'entrée de ville = Ecriture paysagère

Le bois : Elément marquant de ce paysage. Il crée un arrière plan de limite entre l'urbain et le naturel ainsi que l'échelle des hauteurs des bâtiments économiques.



Les alignements d'arbres : D'un écartement régulier (10m), ils donnent un rythme aux espaces ouverts des abords de l'Avenue et l'agrémentent.



Les massifs des ronds-points : Eléments jouant le rôle de portes d'entrée et de sortie, un traitement végétal est créé. -> Entre essences « forestières » et ornementales. Des traitements qui participent à la signalétique et l'identité des différents lieux du parc d'activités pôle 45.



La végétation de séparation des voies douces et axes routiers : C'est une végétation rase (*Lonicera nitida* ou *Cotoneaster horizontalis* et *Potentilla fruticosa*), à caractère horticole ayant un aspect dégradé. Cependant, cette bande permet de créer une réelle rupture entre la voie douce et la route et permet de se sentir en sécurité sur un axe très circulant (notamment pour ce qui est du trafic des poids lourds)

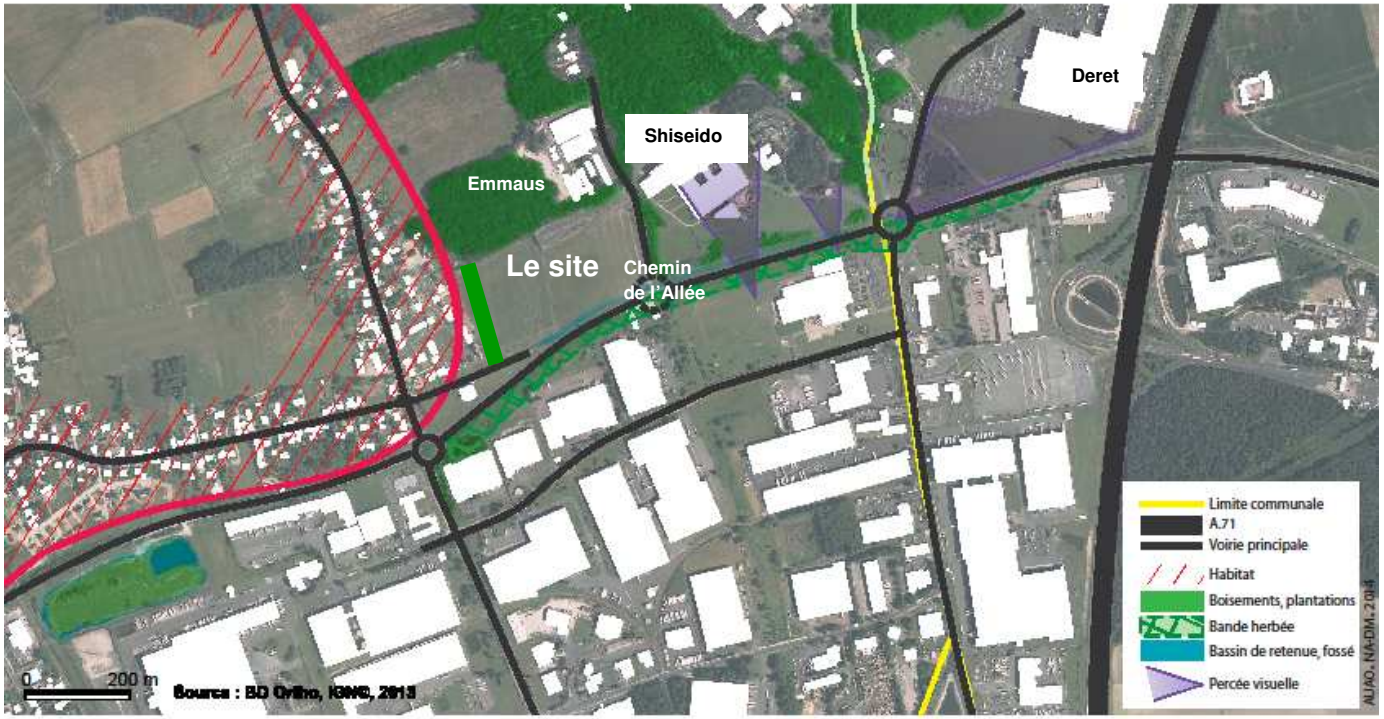


La frange verte d'espaces ouverts au Sud :
Cet espace par l'importance de sa largeur crée une transition entre l'axe routier et les bâtiments d'activités. Le traitement végétal au sol, le modelage des terres résultant des déblais ont permis de créer une rupture entre l'horizontalité naturelle du terrain et la verticalité des bâtiments. De plus ces espaces offrent à cette entrée de ville un caractère esthétique très intéressant et valorisant. C'est un espace qui n'est nullement oppressant. De plus ces traitements participent à la hiérarchisation des espaces (Public – Semi-public – Privé).



3- Le site dans son contexte

- Connexions (Chemin de l'Allée) : Voie à sens unique (Ancien chemin forestier et accès aux clairières)
- Composition : Bois en arrière plan, un bois est envisagé en limite ouest du périmètre de la ZAE d'Ormes conformément au PLU
- Topographie : Espace relativement plat (3m de différence sur environ 300m soit une pente moyenne de 1% vers le sud-ouest du site). Le site se situe légèrement en contrebas de l'Avenue Charles de Gaulle.
- Le projet d'une Zone d'activités économiques : Division en lots à commercialiser au fur et à mesure de la demande.



Le milieu naturel

le site est peuplé de végétaux herbacés à titre indicatif nous trouvons :

des graminés diverses, Chenopode blanc (Chenopodium album) , Liodent hispide (Leontodon hispidus, Aster linosyris (Aster linosyris), Coquelicots(Papaver rhoeas), Fraisier (Fragaria vesca), Sauge des près (Salviapratensis), Gaillet gratteron, Séneçon commun (Senecon vulgaris), Cirse (cirsium arvense), Epilobe hirsute (Epilobium hirsitum), Cornouiller sanguin(Cornus sanguinea).Extrait de l'étude d'impact SDIS DREAL



- Site situé à l'interface entre l'habitat et la zone d'activité



- Couleur du bâti alentour (tons grisés intéressants) tels que le bâtiment Shiseido.





Sur la photo ci-dessus la façade du permis de construire du Centre d'intervention de secours du Loiret, la couleur de son bardage dans les tons bleus foncés, favorise l'insertion du bâti lorsqu'il est proche des bois..



Sur la photo ci-contre, en limite Sud Ouest de la ZAE d'Ormes et en contre bas, la Brasserie du parc, la couleur noir de son bardage et sa hauteur proche de celle des pavillons favorisent son insertion dans l'environnement immédiat.

Le site est légèrement en contrebas de l'Avenue du Général De Gaulle





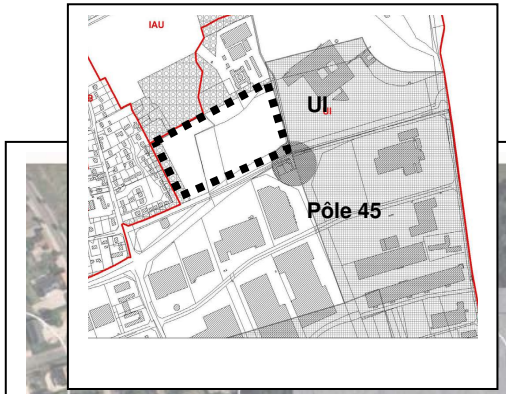


1.4 LE SITE : EVOLUTION ET ENJEUX

Le devenir du site

Au vu des éléments évoqués précédemment, le site possède de nombreux atouts quant à sa situation géographique (à l'interface des espaces habités et productifs) et à son environnement économique. Il est par ailleurs, bien desservi au niveau routier, notamment grâce à sa connexion avec l'Avenue du Général De Gaulle. Il semble donc favorable à l'implantation de nouveaux établissements. Néanmoins, de nombreux éléments sont à prendre en considération.

- Le zonage du PLU, UI en fait un lieu propice à l'accueil de nouvelles activités. Le site d'étude est la dernière poche libre qui à l'origine était réservée à l'extension de Shiseido. Des activités secondaires, tertiaires ainsi que leurs équipements et services d'accompagnement pourront s'y implanter.
- Toute installation devra tenir compte des contraintes présentes sur le site (nuisances sonores, servitude d'utilité publique) et respecter les prescriptions des documents règlementant la zone, que ce soit au niveau local comme communal ou encore intercommunal. Par exemple, les orientations définies dans le SCoT devront être prises en considération. En ce sens, l'arrivée d'une nouvelle activité devra notamment concourir au maintien et à la valorisation de Pôle 45. Par ailleurs, du fait de l'environnement naturel et habité présent au sein et aux environs du site, une attention particulière devra être portée quant à l'intégration des nouveaux bâtiments ou installations.



ZAE d'Ormes lieu dit du Petit Sarry : état des lieux

1 SDIS en chantier

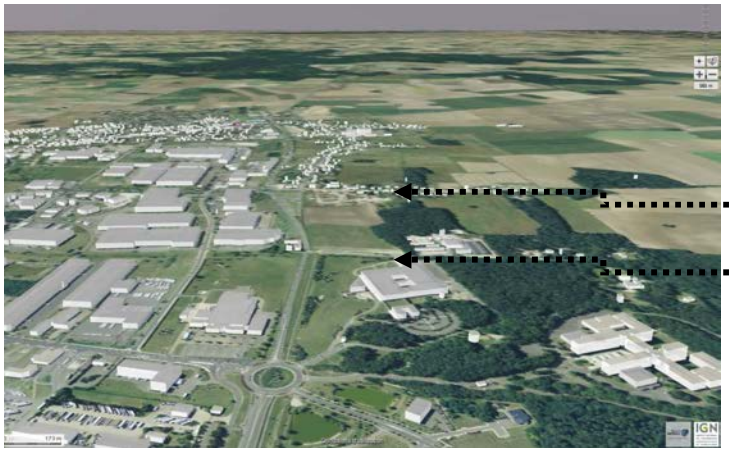
2 Emmaus extension du parking

3 un EBC de 30 mètres d'épaisseur à créer

4 un projet d'implantation tertiaire en réflexion

II- PRINCIPES D'AMENAGEMENTS ET PRECONISATIONS POUR LA ZAE D'ORMES





La ZAE d'Ormes un site à l'interface des espaces habités-production et naturel (bois reliquats de la forêt d'Orléans)

Le diagnostic du secteur met en avant plusieurs éléments clés.

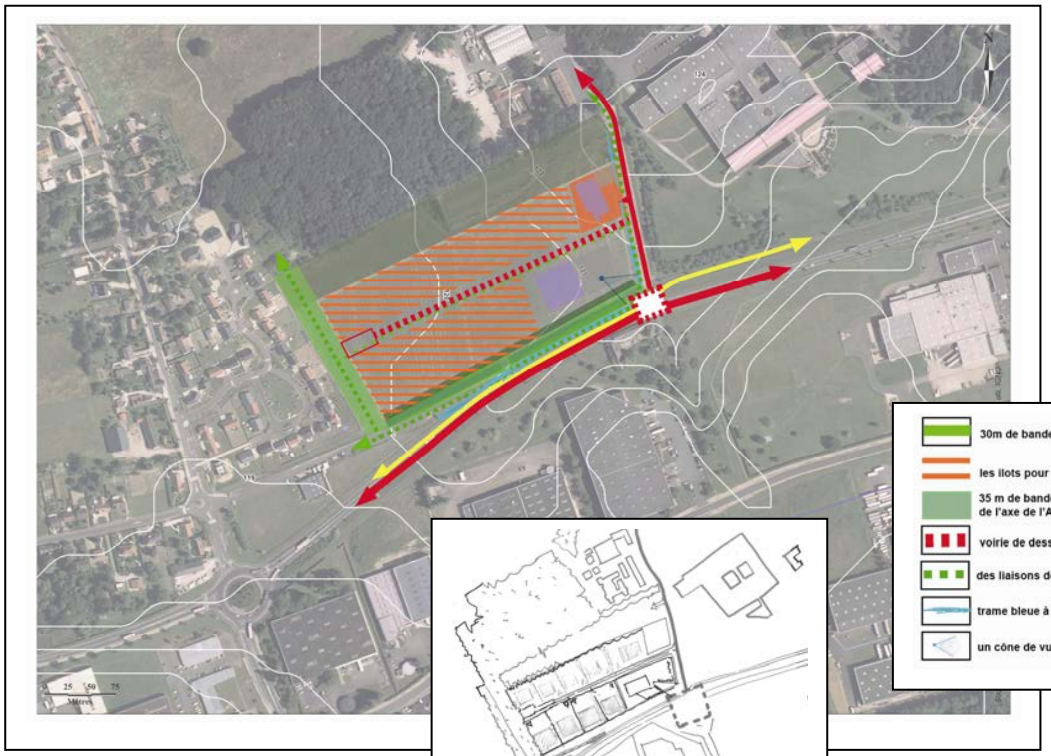
Tout d'abord, le site, localisé au sein d'une zone économique préexistante, a pour vocation d'accueillir de nouvelles activités afin de développer Pôle 45. Il porte ainsi différents enjeux stratégiques en termes d'attraction, de desserte, de visibilité, de valorisation du patrimoine naturel, de préservation des habitations du Beauvoisis des nuisances. Il est également porteur de capacités de mutation d'un secteur économique.

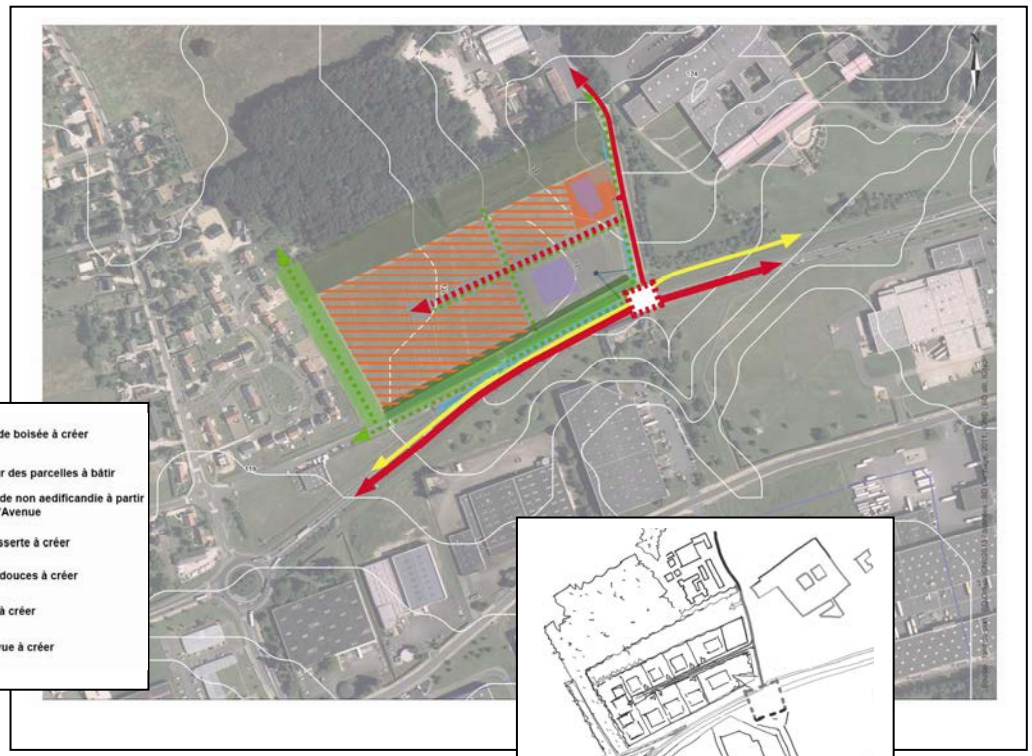
Cependant, son insertion à l'interface entre habitat et espaces de production impose qu'une attention particulière soit portée à la mise en valeur de cette séquence de vitrine économique, qui contribue à l'identité de pôle 45 et l'entrée Ouest Ormes-AgglO.

La localisation du site en bordure de l'Avenue du Général de Gaulle, voie classée à grande circulation, au cœur de Pôle 45 renforce ces différents enjeux. La recherche d'un équilibre entre développement et préservation, naturel et urbain, espace habité et espace de production est d'autant plus importante que ce site joue un rôle d'interface.

Ainsi, le parti d'aménagement devra proposer des solutions garantissant aussi bien des enjeux de qualité paysagères et architecturales de développement que des enjeux en matière d'environnement et d'écologie.

2.1 PRINCIPES D'AMENAGEMENT





Les entreprises-activités souhaitant s'installer sur la ZAE d'Ormes du lieu dit du Petit Sarry n'étant pas connues à l'heure actuelle les schémas de principe et de découpage parcellaire possible ci dessus sont donnés à titre indicatif. La taille des parcelles varie de 2000 m² et 15000m².

Le principe d'aménagement

A l'échelle du secteur de la ZAE d'Ormes

Les préconisations d'aménagement concernent l'ensemble des 5,9 hectares de clairière appartenant au Département du Loiret .

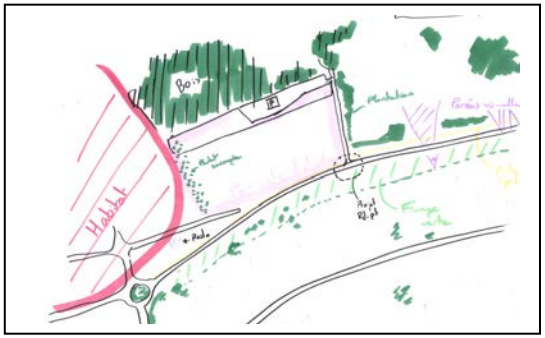
Le principe fondamental d'aménagement du secteur est de conserver l'identité du lieu tout en permettant son développement. Pour cela, de façon à préserver l'identité de clairière du site les installations et les constructions sont encadrées par un front boisé dans ses limites Nord, Est et Ouest. Ces franges arborées existantes et à créer affichent l'identité naturelle et paysagère du secteur. Ces masses boisées accompagneront les volumes bâtis des futures entreprises.

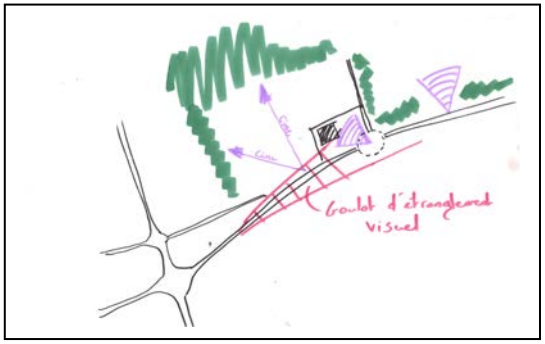
Des percées visuelles, des espaces de présentation le long de l'Avenue et en façade Sud du site permettront une visibilité des futures entreprises. Dans ce cas particulier, les activités annexes qui s'y rattachent s'implanteraient de préférence dans la partie Nord de la parcelle.

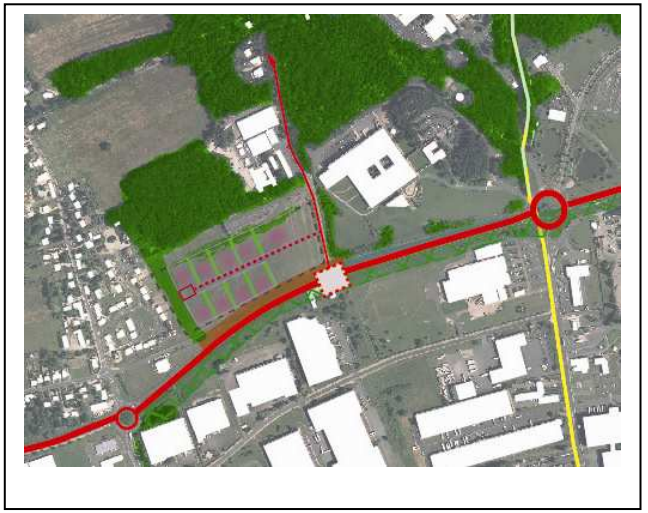
Dans tous les cas, il est essentiel de veiller à la bonne intégration des nouvelles constructions et installations dans le milieu environnant, en prenant en compte les prescriptions et identités paysagères décrites dans les chapitres précédents.

Sans perdre la cohérence avec la logique urbaine existante, il s'agit de prendre en compte les milieux naturels dans les projets. Cette orientation s'inscrit elle aussi dans l'objectif de conserver l'ambiance et la qualité des lieux tout en permettant le développement.

Enfin, l'accès à la ZAE d'Ormes lieu dit du Petit Sarry se fera à partir du chemin de l'Allée. L'aménagement de la ZAE prévoit la création d'une voie de desserte interne pour des accès sécurisés et conformes à la réglementation. Seules le SDIS (en chantier) et un prospect tous deux en façade du chemin de l'Allée seront desservis directement depuis le chemin de l'Allée.





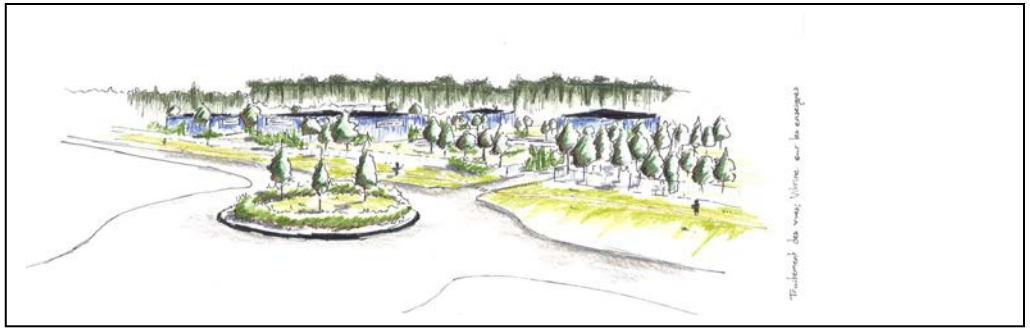


2.2 PRECONISATIONS PAYSAGERES ET ARCHITECTURALES

Préconisations paysagères

1) Les vues sur le cordon végétal et l'effet vitrine sur l'Avenue

- Valoriser à l'occasion des aménagements futurs de la ZAE d'Ormes la vue transversale sur le bois de Montaigu ;
- Intégrer dans les projets l'enjeu de la perception de la cime des arbres ;
- Valoriser les bâtiments des entreprises à venir en créant un espace « vitrine » sur l'Avenue.



A titre indicatif, à partir de l'intersection entre l'Avenue et le chemin de l'Allée, une esquisse du traitement possible du cône visuel avec effet de vitrine sur l'entreprise.



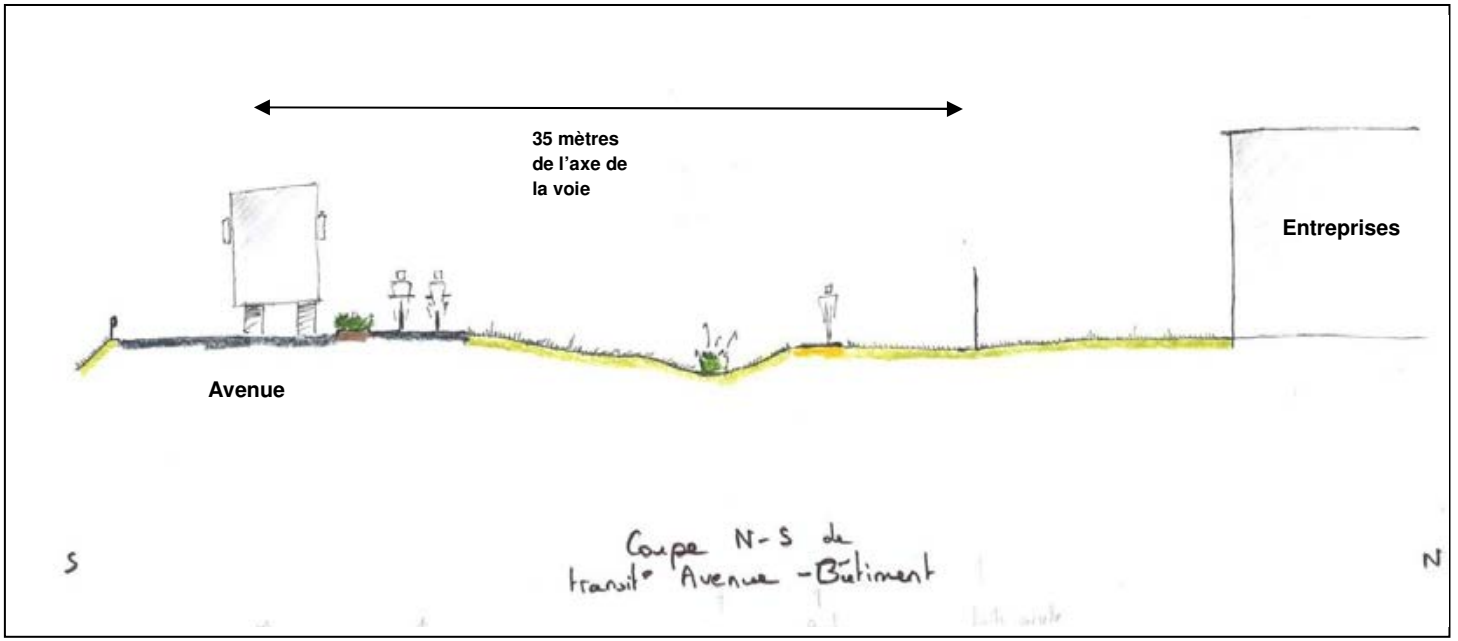
Cime des bois au Nord et à l'Ouest :
Il est préconisé de prendre en compte les enjeux de perception et de vue possible à partir de l'avenue.
NB : ces préconisations tiennent compte de l'aspect évolutif des demandes des entreprises et leurs incidences sur les aménagements à venir.

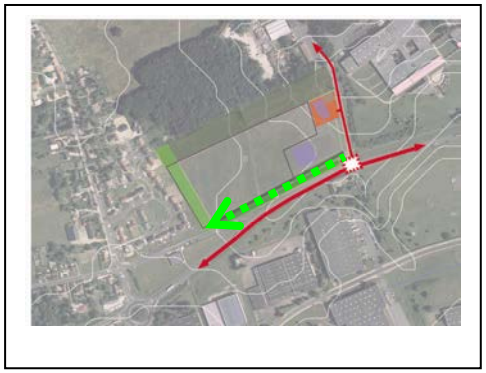


2) Traitement végétal

a- Entre le site et l'avenue

- Séparation des voies douces de la route
- Deux scénarios envisageables pour le traitement des espaces libres de la façade Sud du périmètre :
  - ➔ **1**- la zone non aedificandi des 35 mètres à partir de l'axe de l'Avenue peut accueillir une noue pour la gestion des pluviales de l'ensemble des espaces publics de la ZAE d'Ormes voir schéma ci dessous.
  - ➔ **2-** la zone non aedificandi des 35 mètres à partir de l'axe de l'Avenue peut être traitée comme parc linéaire.



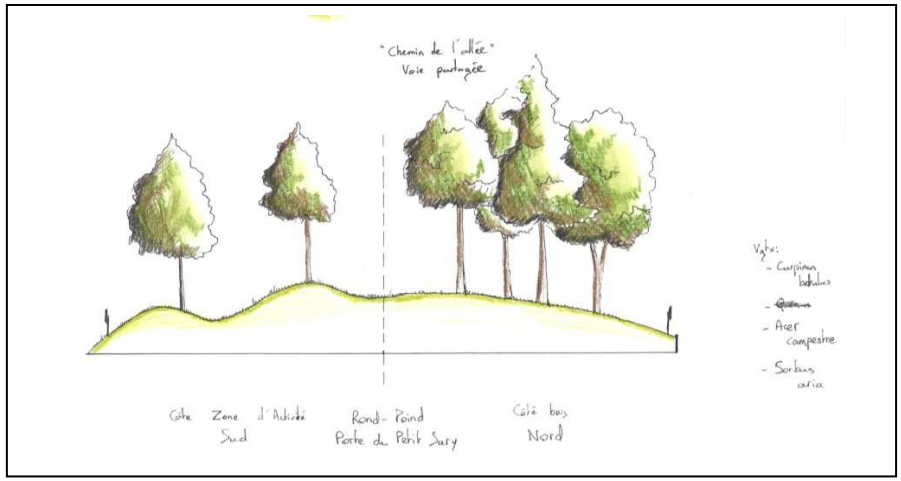


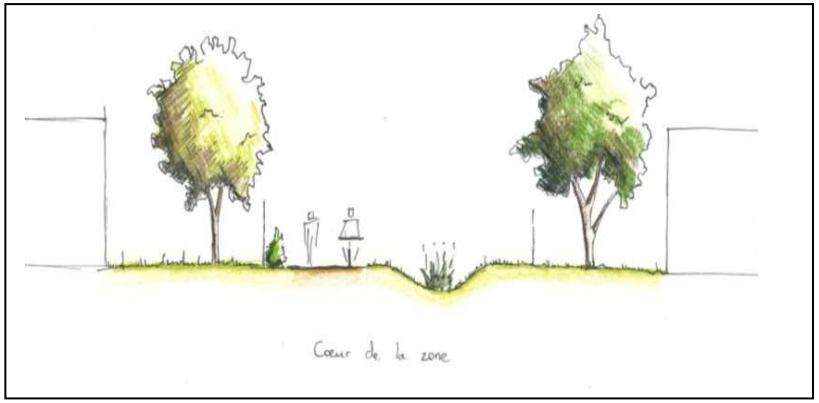
3) Traitement végétal

- à titre indicatif le traitement de la future 3ème porte sur l'Avenue voir coupe ci dessous

b- Au cœur du site

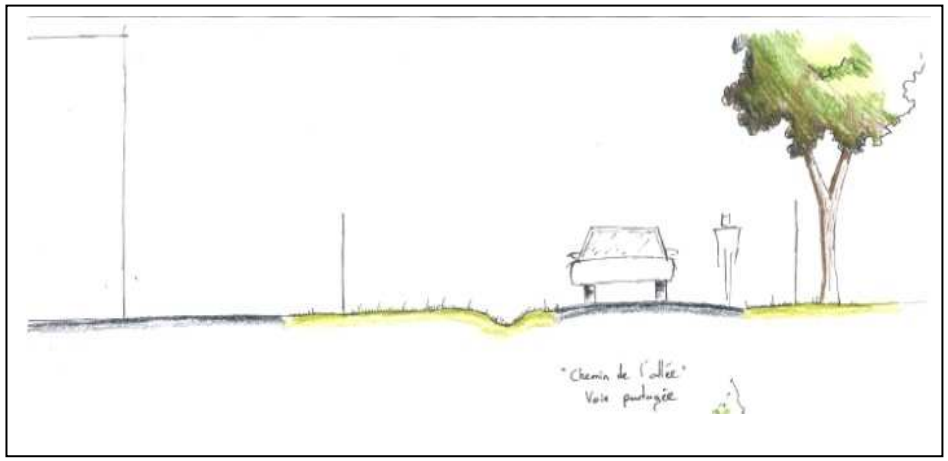
- Plantation de strates herbacées, arbustives et arborées pour créer la transition jusqu'au bois voir coupe ci dessous



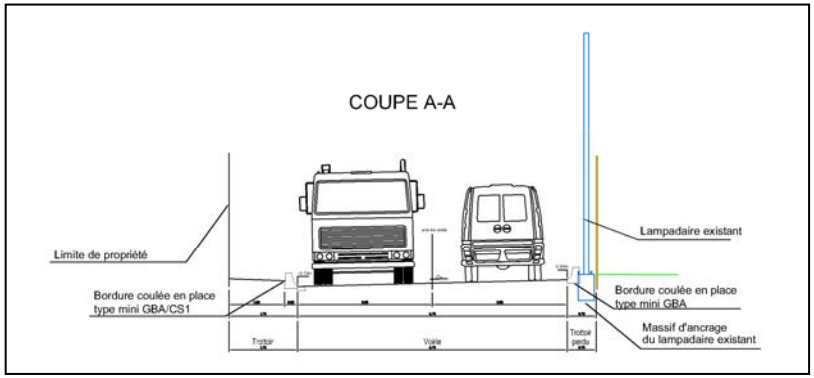


4) Traitement des accès

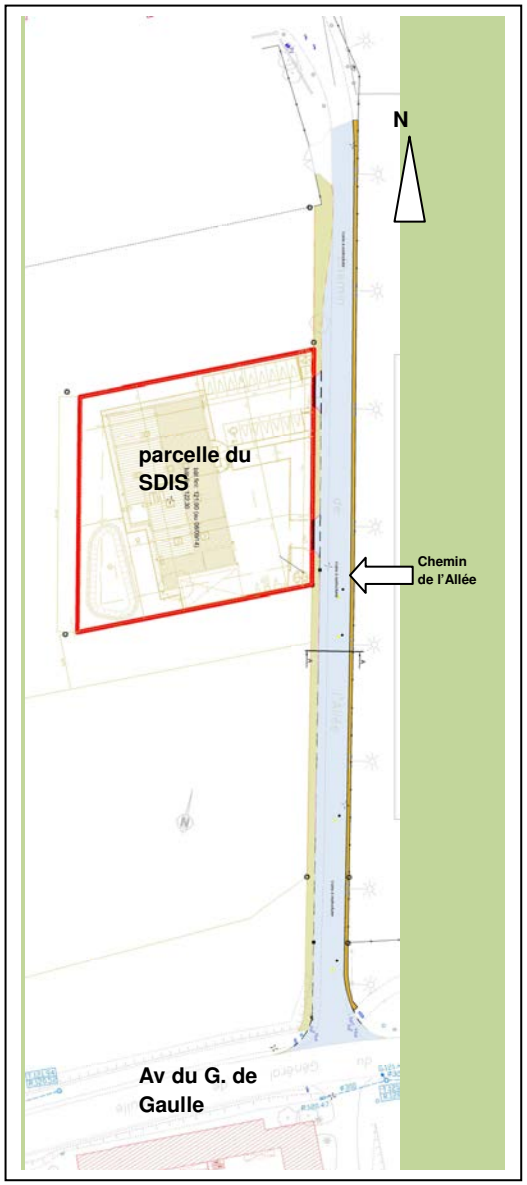
- Création de voies douces au cœur du site
- Création de voies douces entre le site et le restaurant
- Amélioration de la voie douce actuelle



Chemin de l'Allée, un accès qui va être réhabilitée par la commune d'Ormes pour la sécurité de l'ensemble des usagers actuels (Emmaus, habitants du bois du Montaigu) et futurs (SDIS et entreprises à venir).



Extrait de l'étude d'élargissement et de la viabilisation du site du SDIS par la commune d'Ormes.



5) Traitement du rythme du bâti

6) Organisation à l'échelle de la parcelle (voir schémas)

a- En vitrine sur l'Avenue sur la façade Sud 1

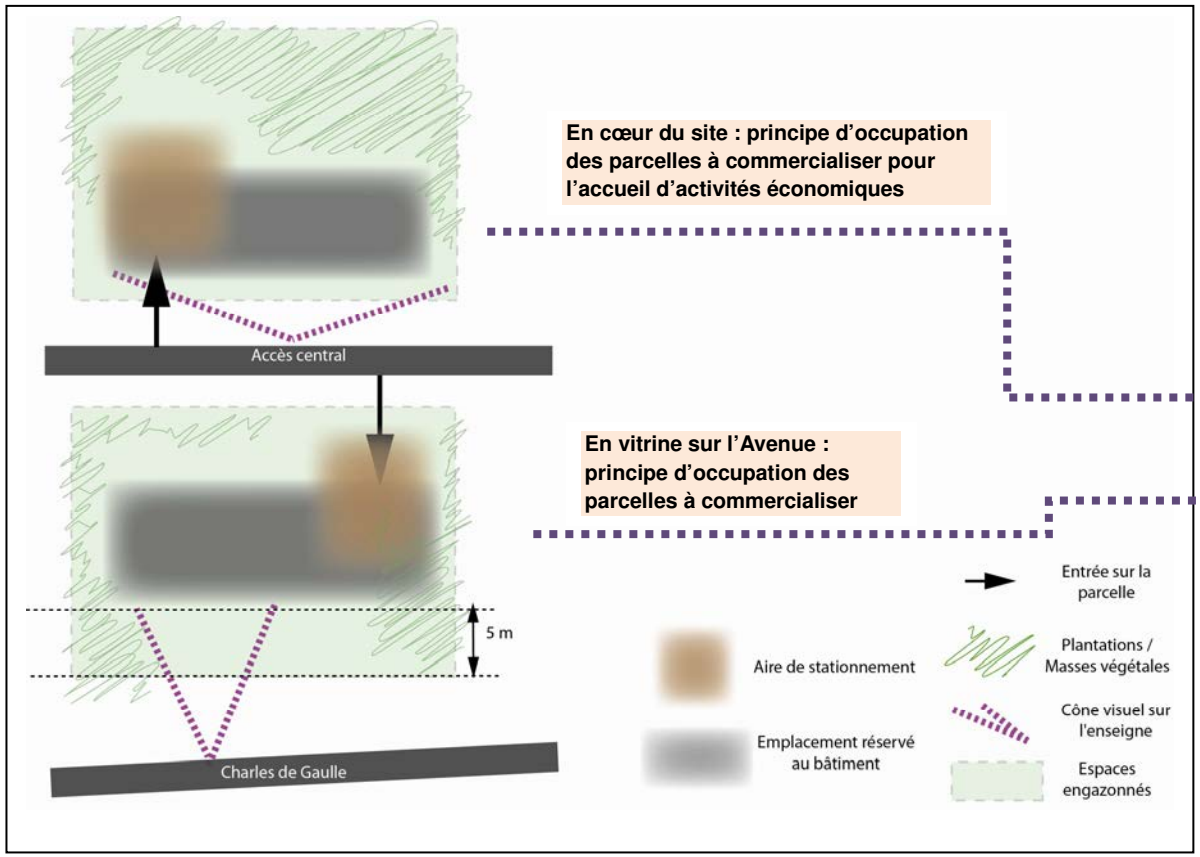
- Espaces verts de l'entreprise côté Sud : Vient en transition entre l'espace vert public et le bâtiment de l'entreprise
- Emplacement des parkings côté Nord
- Un rapport de 1,5 (bâti) pour 2,5 (vide = Espaces Verts + Parking) soit une emprise d'environ 30% du bâtiment

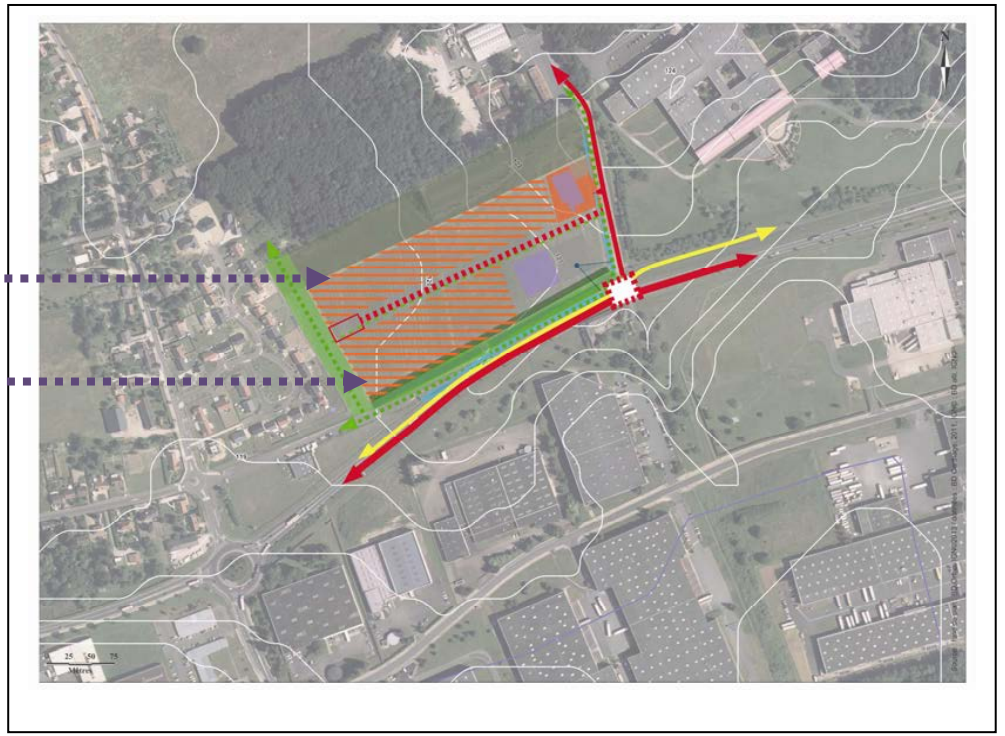
b- En cœur du site 2

- Espaces Verts côté Nord permettant la transition entre espace bâti et le bois (idem pour l'Ouest du site à la frontière avec la zone pavillonnaire du lotissement du Beauvoisis)
- Parkings du côté de la nouvelle voie de desserte du site






En cœur du site : principe d'occupation des parcelles à commercialiser pour l'accueil d'activités économiques
Accès central
En vitrine sur l'Avenue : principe d'occupation des parcelles à commercialiser
5 m
Charles de Gaulle
Entrée sur la parcelle
Plantations / Masses végétales
Aire de stationnement
Cône visuel sur l'enseigne
Emplacement réservé au bâtiment
Espaces engazonnés



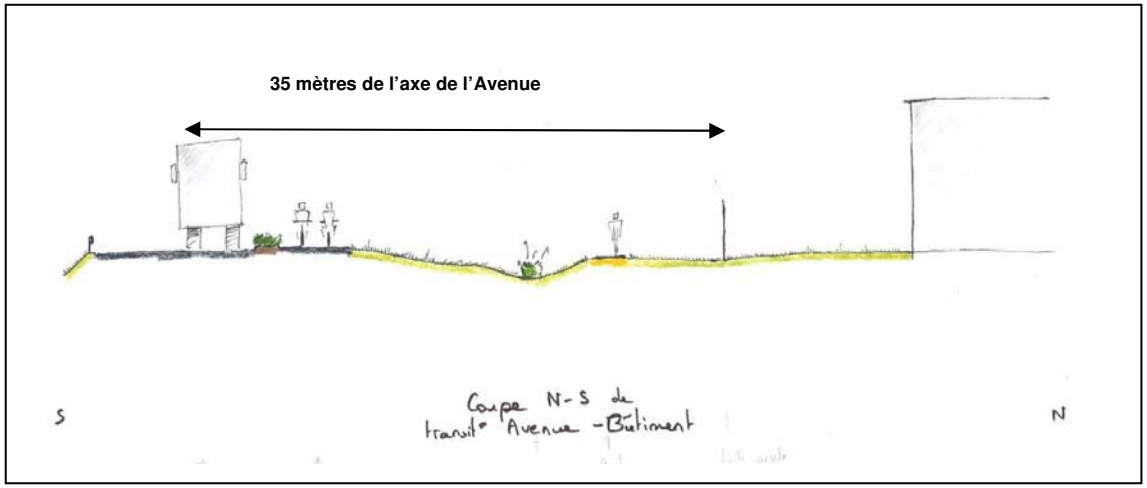

30m de bande boisée à créer
les ilots pour des parcelles à bâtir
35 m de bande non aedificandie à partir de l'axe de l'Avenue
voirie de desserte à créer
des liaisons douces à créer
trame bleue à créer
un cône de vue à créer

Préconisations architecturales

Intégration du bâti dans la logique urbaine

Les nouvelles constructions se trouveront à plus de 35 mètres de l'axe de l'Avenue du Général De Gaulle. Ces espaces de recul correspondent à du foncier appartenant à l'AgglO. Ils peuvent être occupés par des espaces ouverts (parc linéaire) ou des noues pour la gestion des pluviales des espaces publics de la ZAE afin de maintenir l'ambiance de clairière des lieux. Certaines installations telles que des bassins ou des activités participant à la valorisation et à l'aménagement paysager du site pourront être tolérées dans ces bandes de recul. Ces aménagements devront rester en synergie avec les espaces naturels qui les accompagnent et ne devront pas impacter les espaces « vitrine « sur l'Avenue comme traité dans les pages précédentes.

Enfin, quelle que soit l'activité exercée il est préconisé que, l'emprise au sol des éléments construits soit inférieure à 30% de la surface totale de la parcelle afin de limiter l'impact de l'artificialisation du site.



Aspect extérieur des constructions

Les bâtiments construits sur le site s'inscriront dans le contexte naturel. Ceci est d'autant plus important que ces constructions se situeront en vitrine sur l'Avenue pour la partie Sud du site. Elles auront un rôle d'échelle intermédiaire comme cité dans les chapitres précédents entre les grands bâtiments industriels et zones d'habitat pavillonnaires des hameaux périphériques de la commune d'Ormes. C'est pourquoi, l'aspect des bâtiments devra être cohérent avec les espaces environnants; que ce soit au niveau des formes, des volumes comme des matériaux employés.

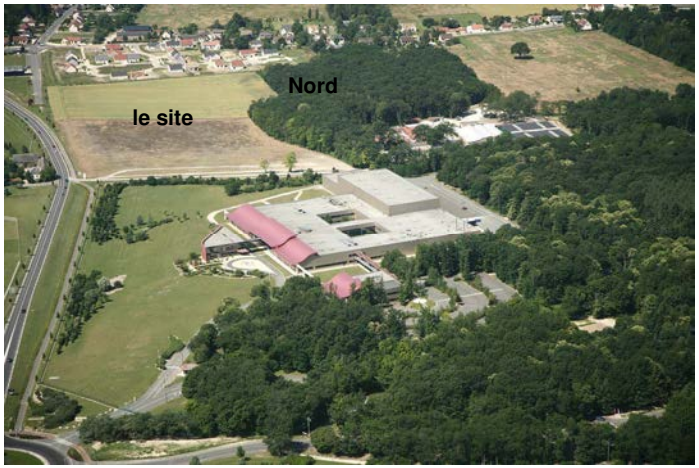
Les constructions pourraient de plus, posséder une toiture végétalisée. L'avantage d'un tel système est de réduire l'imperméabilisation du site, mais également de favoriser l'intégration des nouveaux bâtiments dans un secteur « d'entre deux ».

Enfin, la hauteur des constructions aussi bien pour celles qui sont en façade sur l'avenue qu'en cœur du site devra permettre de percevoir le cordon végétal du front boisé en limite nord du site.

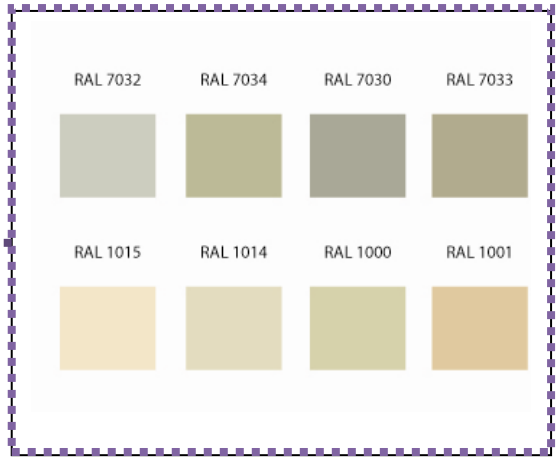








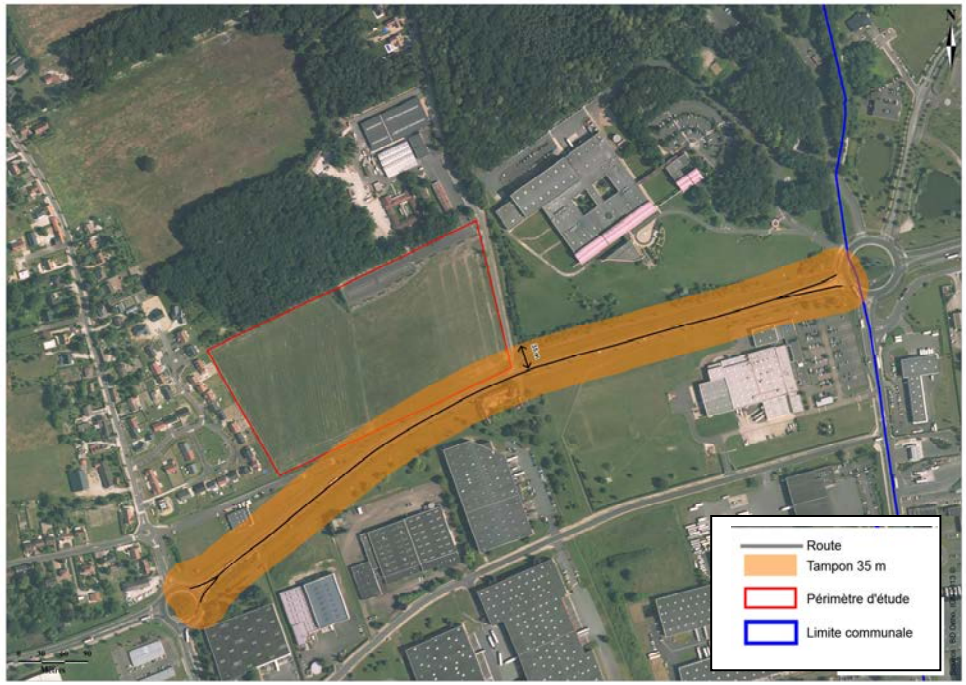
Les couleurs des bâtiments pourraient se référer à la gamme des RAL ci-contre.







Sur pôle 45 à Ormes une bande de 35mètres inconstructible

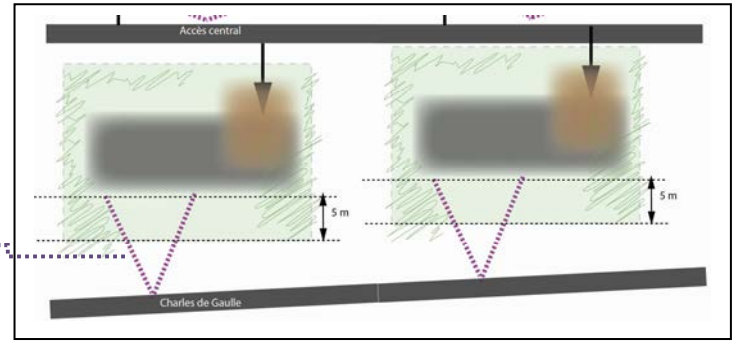


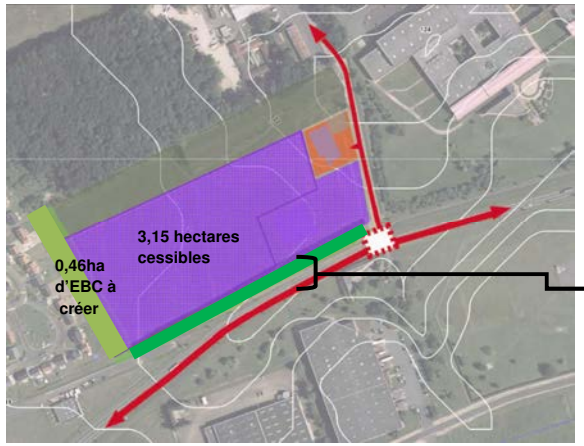


La bande de 35 mètres inconstructible à partir de l'axe de l'Avenue.

Une bande non aedificandi de 35 m minimum depuis l'axe de l'Avenue du Général de Gaulle afin de permettre des aménagements paysagers de transition entre les futurs bâtiments et la voie. Les voies d'accès seront interdites dans la bande non aedificandi. Des percées visuelles et des espaces verts ouverts d'accompagnement sur les futurs bâtiments (voir schéma ci dessous) sont préconisés.

A partir de l'Avenue des percées visuelles sur le bâti et ses espaces verts ouverts.





Le recul de 35 m depuis l'axe de l'Avenue

2.3 SECURITE, DEPLACEMENTS ET GESTION DES STATIONNEMENTS

Préconisations :

La route

L'accès pour l'ensemble des véhicules voiture et poids lourds à la ZAE d'Ormes s'effectuera par le tourne à droite existant entre l'Avenue du Général de Gaulle et le chemin de l'Allée. L'accès aux parcelles des futures entreprises se fera par le biais d'une future voie qui sera créée au cœur du site.

Les transports collectifs

Les arrêts les plus proches se situent au niveau des deux ronds-points : l'arrêt « Route de Gidy » à l'Ouest (ligne 4 à l'Ouest) et Ormes Centre Routier à l'Est (Ligne 4, 7, 45). Il est à noter que les arrêts Sablons Est et Ouest (Ligne 4) pourraient également être utilisées si le cheminement était aménagé (sur l'emplacement réservé) et si la traversée de l'Avenue Charles de Gaulle était sécurisée (dans le cadre de la reprise de l'intersection).



La traversée de l'Avenue sera sécurisée pour connecter le secteur aux arrêts de bus de la rue des Sablons comme décrit en p.14.

Les modes actifs : **Marche**

Dans ce secteur, la présence de piétons résulte de l'offre de transport collectif. Il faudra donc veiller à la qualité des cheminements dans la ZAE d'Ormes et entre celle-ci et les arrêts de transport collectif. Cette qualité repose sur des principes simples : chemin le plus court lorsque c'est possible, sécurité des traversées et cohérence (c'est-à-dire continuité logique) entre les itinéraires dans et hors site. Par ailleurs, l'accessibilité PMR de l'espace public impose des largeurs suffisantes, une surface de roulement convenable, etc…

Les schémas de principe esquissés dans les chapitres précédents ont défini des axes de liaisons Nord-Sud en cœur de site et en extrémité Ouest pour permettre l'accès aux futurs usagers-travailleurs de la ZAE d'accéder à la Brasserie, à Emmaus en toute sécurité ou de se diriger vers la station de bus au niveau du rond point de la porte des Varennes.

Vélo.

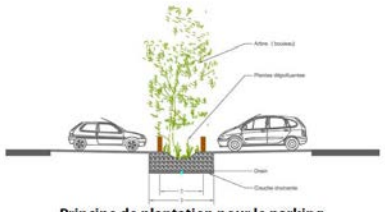
Bien que foncièrement peu attrayant pour la pratique des modes doux (par son caractère périphérique, industriel, routier…) le parc d'activité dispose d'un excellent maillage cyclable. L'Avenue du Général de Gaulle est dotée d'une piste cyclable unilatérale bidirectionnelle, qui se poursuit vers Saran. Cette piste constitue un cheminement sécurisé pour les piétons et les cyclistes. Il faudra veiller à prolonger et conforter cet aménagement lors des aménagements de voiries dans le secteur.

Comme évoqué précédemment, l'aménagement d'un chemin dans le prolongement du chemin de l'Allée au Sud de l'avenue du Général de Gaulle permettrait de connecter le secteur aux arrêts de bus de la rue des Sablons.

Gestion des stationnements

Une attention particulière pour le traitement des aires de stationnement sur les parcelles en vitrine sur l'avenue.





Principe de plantation pour le parking

Plantations en tranchées - Nous - mélange terre / pierre



Exemple de «glacis»

Le parking est partiellement masqué, mais le bâtiment reste largement visible

2.4 PRISE EN COMPTE DES NUISANCES ET POLLUTIONS

La présence d'un front boisé en limite nord du site permettra de capter et de fixer les poussières qui peuvent être soulevées par le trafic routier.
Par ailleurs, les nouvelles constructions devront tenir compte des exigences d'isolation phonique qui s'appliquent au secteur affecté par le bruit au titre du classement des infrastructures de transports terrestres (si ces dernières sont concernées par l'arrêté préfectoral du 24 avril 2009).

Par ailleurs, au vu de l'imperméabilisation possible de surfaces importantes sur le site, la question du rejet des eaux pluviales doit être étudiée avec attention. En effet, ces eaux pourront être polluées par le lessivage des aires de stationnement et des voies de circulation. Ainsi, il sera essentiel de conserver des espaces non imperméabilisés afin de permettre au maximum l'infiltration des eaux pluviales. Le recours aux toitures végétalisées contribuerait aussi à favoriser l'infiltration des eaux.
Les eaux potentiellement polluées seront quant à elles directement traitées sur le site grâce à un dispositif de traitement adapté à l'importance et la nature de l'activité. Ce dispositif pourrait par exemple être constitué par un bassin de retenue planté de végétaux épurateurs.

2.5 CONCLUSION

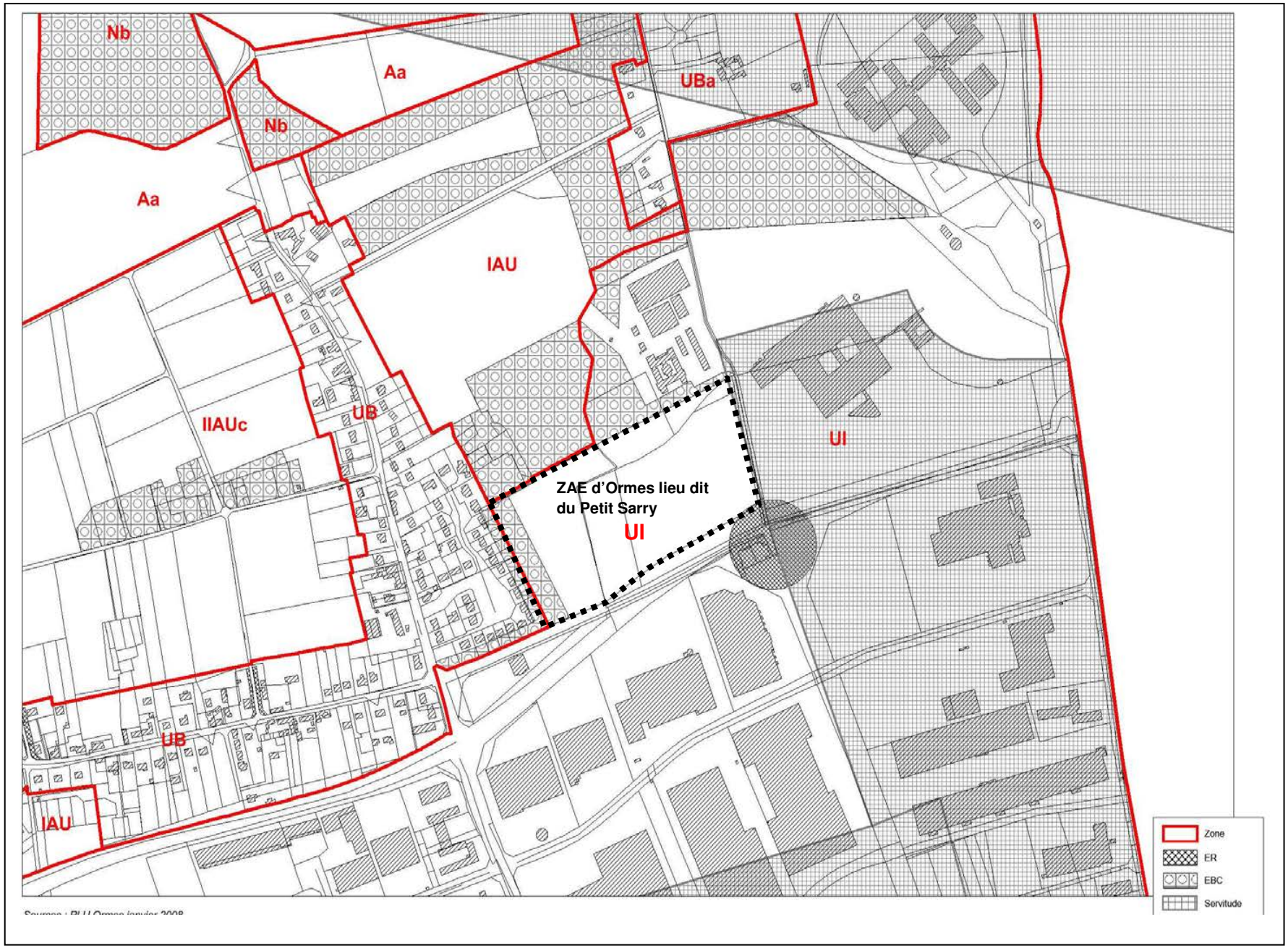
Synthèse des prescriptions urbanistiques évoquées dans les chapitres précédents

- Une attention particulière pour l'intégration des nouveaux projets (volume, matériaux, forme d'implantation) dans le contexte naturel ;
- Un objectif de préservation de l'ambiance de clairière ouverte comme espace de transition ;
- Une bande de recul naturelle d'au moins 35 mètres par rapport à l'axe de l'Avenue ;
- Un traitement paysager de l'entrée à partir du futur carrefour et une vue cadrée sur le futur bâtiment à l'extrémité Sud-Est de la ZAE ;
- Une troisième porte paysagère « le Petit Sarry » sur l'Avenue de Gaulle à créer ;
- Des aires de stationnements paysagées à créer ;
- Des reculs imposés par rapport aux limites séparatives qu'il faut traiter en espaces verts ouverts pour les bâtiments « en vitrine » sur l'Avenue ;
- La prise en considération des différents usagers (piétons, cyclistes, automobilistes) et de leur sécurité ;
- La prise en compte des contraintes environnementales et nuisances propres au secteur.

Les dispositions règlementaires à prendre en compte

Les dispositions règlementaires de la zone UI répondent déjà aux attentes mises en exergue par l'étude.

Les mesures décrites ci-dessus sont conformes au règlement de la zone UI du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Ormes approuvé en février 2008.


Nb
Aa
Nb
UBa
Aa
IAU
IIAUc
UB
UI
ZAE d'Ormes lieu dit
du Petit Sarry
UI
UB
IAU
Zone
ER
EBC
Servitude



Pôle 45 - Commune d'Ormes
UN PROJET URBAIN EN ENTRÉE NORD-OUEST

AUAO

Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise
3, rue de la Cholerie - 45000 Orléans
tél. : 02 38 78 76 76
mail : agence.urba.orleans@auao.org

www.auao.org

Date de publication : septembre 2014
©AUAO

ZAE Ormes | étude au titre de l'article L.111-1-4 du CU

Ormes

Conseil Général le Loiret

agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise

Département du Loiret
Commune d'Ormes

P L U

Révision du
Plan Local d'Urbanisme

1.4

Etude d'aménagement Dupont au titre des articles L111-6 à L111-10 du Code de l'Urbanisme



Document arrêté en Conseil Municipal du 24 novembre 2020

SOMMAIRE

Préambule et exposé des motifs 2
ÉTUDE D'AMENDEMENT DUPONT 2
NOTE DE CONTEXTE DE LA PRÉSENTE ÉTUDE 3
1 - Situation et contexte règlementaire 4
1.1. Etat des lieux 4
1.2. Contexte règlementaire : PLU & traduction de l'article L 111-8 du CU 7
2. Structure physique du site d'étude 11
2.1. Relief 11
2.2 Occupation du sol 11
3. Contexte paysager 13
4. Projet - Parti d'aménagement 15
4.1 Affectation et phasage 15
4.2. Proposition d'aménagement retenue 15
5 Prise en compte des volets « nuisances, sécurite » et «urbanisme, architecture et paysage » dans le projet. 19
5.1 Accès et desserte du projet, sécurité routière, lisibilité des abords des routes 19
5.2- Prévention des nuisances, risques liés à la ZAC 19
5.3- Qualité architecturale, urbaine et paysagère 20
6. Conclusion et propositions relatives au reglement des zones 21

PREAMBULE ET EXPOSE DES MOTIFS

ÉTUDE D'AMENDEMENT DUPONT

a. Références juridiques

- La loi n°95-101 du 2 février 1995 sur le renforcement de l'environnement dite Loi Barnier » (article 52)
- La loi n°2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux (article 200)
- La loi n°93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages
- La circulaire du 13 mai 1996 relative à l'application de l'article L.111-1.4 du Code de l'Urbanisme sur l'amendement Dupont
- Les articles L.111-6 à L111-8 du Code de l'Urbanisme relatif à l'Amendement Dupont
- Les articles L.122-1 à L.122-5, L.151-1, L.151-2 et L.151-5 du Code de la Voirie routière et l'article R.1 du Code de la Route sur le classement des infrastructures routières.

b. Contenu

Article L111-6 du code de l'urbanisme

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.
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 L111-7 du code de l'urbanisme.

L'interdiction mentionnée à l'article L.111-6 ne s'applique pas :
1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
4° Aux réseaux d'intérêt public.

Article L111-8 du code de l'urbanisme.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Article L111-10 du code de l'urbanisme.

Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L.111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L.111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée.

c. Objectifs généraux

L'amendement Dupont a pour objectif :

- D'inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité de long des voies routières les plus importantes ;
- De lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers ;
- De finaliser un projet urbain qui trouvera sa traduction règlementaire dans les documents d'urbanisme locaux.

d. Champs d'application

Les dispositions réglementaires des articles L.111-6 à L111-8 du Code de l'Urbanisme sont applicables :

- à toutes les communes dont une partie du territoire longe une autoroute, une voie express, une déviation ou une route classée à grande circulation.
- aux espaces non urbanisés situés le long de ces voies..

NOTE DE CONTEXTE DE LA PRÉSENTE ÉTUDE

D'après le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation, la commune d'Ormes est traversée par la départementale D2157 classée à grande circulation, pour laquelle l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme s'applique et impose un recul des constructions de 75 mètres à partir de Charsonville et Saint Jean de La Ruelle ainsi que de ses bretelles d'accès.

La création de la ZAC de la Vallée d'Ormes ainsi que le projet de création d'un collège nécessitent la réalisation d'une étude Amendement Dupont au titre des articles L111-6 à L111-10 du Code de l'Urbanisme pour déroger au recul obligatoire de 75 mètres depuis la D2157et ses bretelles d'accès.

La présente étude garantit la prise en compte des différents points abordés dans l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme, à savoir :

- La protection contre les risques et les nuisances,
- La sécurité des riverains et des utilisateurs des infrastructures citées ci-dessus,
- La qualité des principes urbanistiques du site,
- La qualité architecturale et paysagère du site.

La présente analyse permet de :

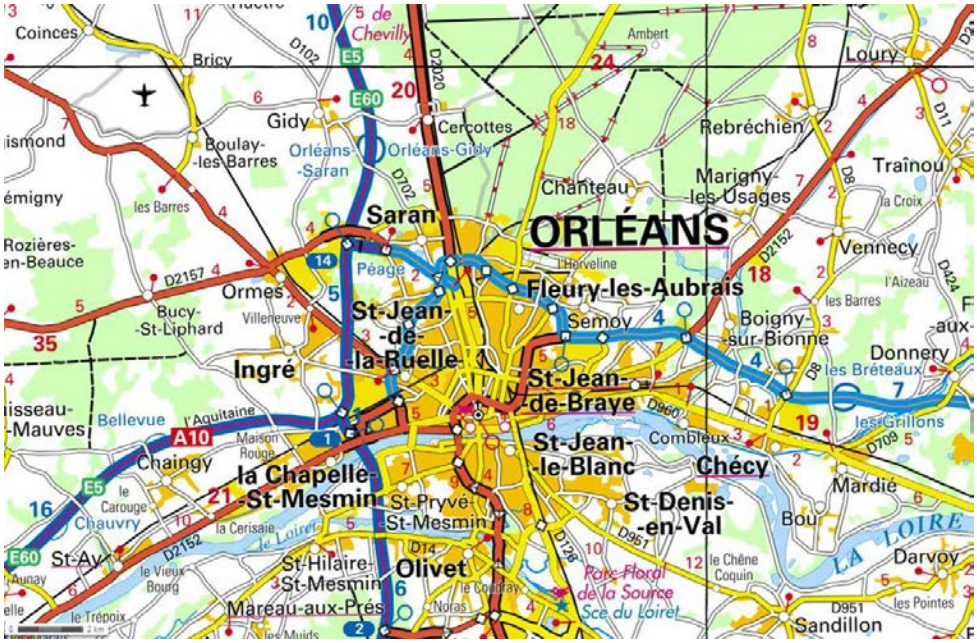
- Comprendre la logique de site (analyse de la structure spatiale et de la fonctionnalité du site) de la zone située aux abords de la D2157 classée à grande circulation et concernée par l'article L.111 6 du Code de l'Urbanisme.
- Justifier le choix de réduire la bande inconstructible de 75 mètres pour cette zone.
- Proposer des règles d'implantation différentes de celles prévues à l'article L111 6 du Code de l'Urbanisme.

1 - SITUATION ET CONTEXTE REGLEMENTAIRE

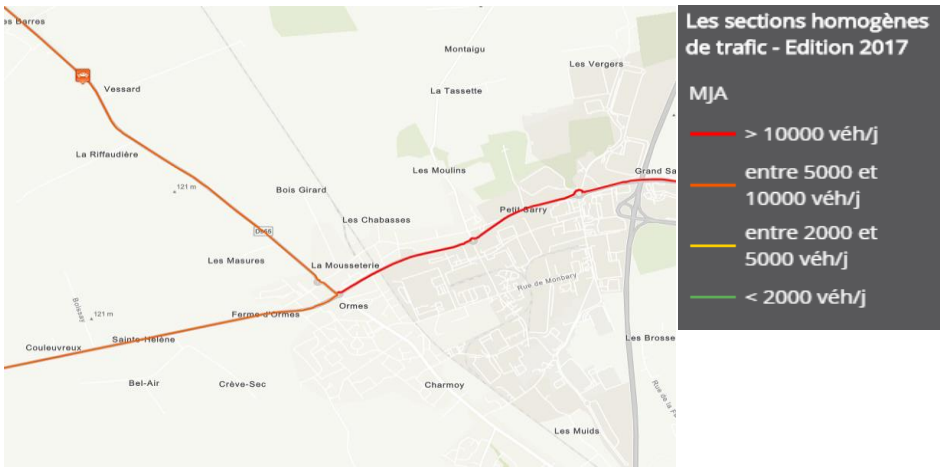
1.1. Etat des lieux

Contexte général

La commune d'Ormes se situe à proximité immédiate de l'autoroute A10 reliant Paris à Bordeaux.
L'échangeur autoroutier vers l'ancienne l'autoroute A701, aujourd'hui D 2701, et situé sur le territoire de Saran, permet de rejoindre Ormes par le Pôle 45. Elle est également desservie par la Route nationale 157, déclassée en **D 2157** dans le Loiret, et appartenant anciennement à la Route nationale 155. Elle permet de rejoindre Le Mans, Laval et Rennes depuis Orléans.



Le trafic des axes majeurs de la commune



L'étude départementale des trafics routiers de 2017 met en évidence les points suivants :

- Un trafic supérieur à 10000 véhicules par jour sur l'Avenue Charles de Gaulle (RD 557) ;
- **Un trafic compris entre 5000 et 10000 véhicules par jour sur la RD 2157 ;**
- Un trafic compris entre 5000 et 10000 véhicules par jour sur la RD 955.

Les secteurs concernés par l'étude «Amendement Dupont »

La ZAC de la Vallée d'Ormes

Pour encadrer la réalisation du futur quartier urbain, la Mairie d'Ormes souhaite inscrire ce secteur dans une Zone d'Aménagement Concerté.

L'aménagement de la ZAC de la Vallée d'Ormes s'inscrit dans une démarche d'extension urbaine maîtrisée dans la continuité des zones urbaines du centre-ville.

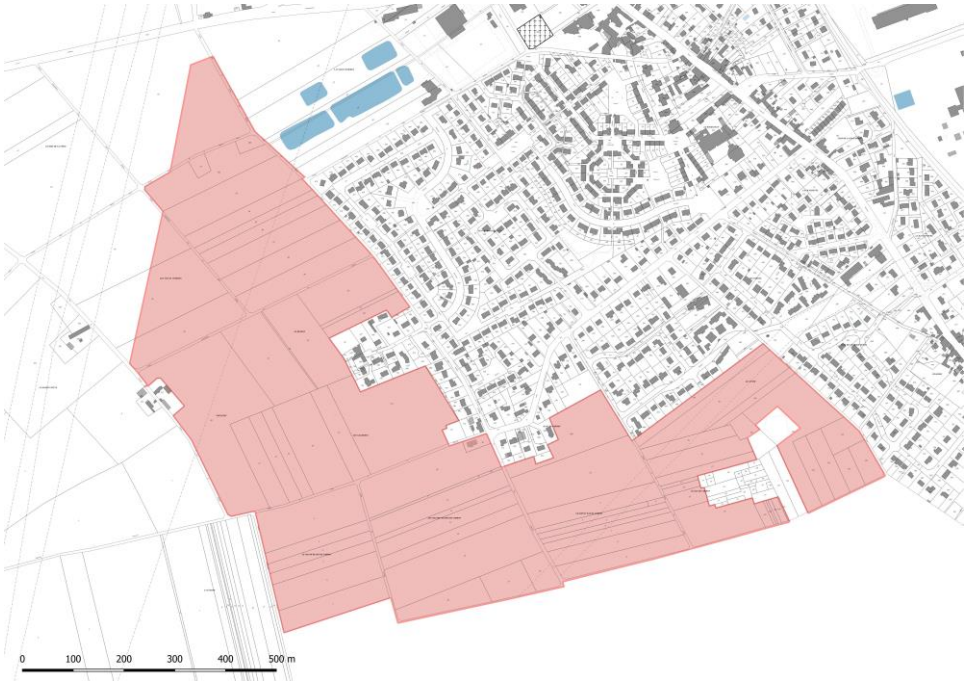
L'objet de cet aménagement est de répondre aux besoins en habitat, équipements et activités diversifiés de proximité, tout en assurant les conditions de desserte par des voies et transports collectifs adaptés.
La commune souhaite réorganiser les potentiels et contenus de son développement urbain pour le recentrer à l'ouest du bourg et aussi :

- Inscrire et concevoir un développement urbain permettant de répondre au besoin de logements diversifiés et adaptés aux demandes des ménages à l'échelle de la commune et de l'agglomération orléanaise.
- Rechercher et garantir les conditions d'une bonne insertion de la ZAC dans son environnement urbain et paysager, dans un contexte d'extension et de frange verte de l'agglomération.

Le périmètre de la ZAC, qui couvre une superficie d'environ 63 hectares, se situe au Sud-Ouest de la zone agglomérée, dans la continuité de cette dernière. Le site, actuellement agricole, s'étend depuis la route du Mans et longe la limite communale avec Ingré..

Le périmètre est délimité comme suit :

- Au Nord, la départementale D2157 reliant Orléans à Rennes.
- Au Nord Est, un site pour un futur equipement scolaire et un collège
- A l'Ouest et au Sud, des terrains agricoles.



Dans le projet de de création de ZAC, 63 hectares pourront être urbanisés en trois phases entre 2020 et 2040.

Entre 2020 et 2035, 48 hectares d'espaces naturels ou agricole est à ouvrir à l'urbanisation, ce qui correspond à la phase 1 et la phase 2 de la ZAC.

Le parti d'aménagement se veut être une illustration des grandes orientations définies pour le secteur de la Vallée d'Ormes et une réponse aux enjeux et objectifs communaux fixés.

Le site de projet est accessible depuis plusieurs voiries avec :

- La D2157
- La rue de la Bate / la rue du Désert
- La rue Agrippa d'Aubagne
- La rue de Crève Sec
- La rue des Glazières
- La rue des Coudriers



Source : Géoportail

<u>Projet de réalisation d'un collège (400 à 500 élèves)</u>

Un terrain destiné à l'implantation de cet établissement scolaire a été inscrit dans le plan local d'urbanisme de 2008.

En février 2020, les élus ont approuvé à l'unanimité l'acquisition de parcelles foncières d'une superficie de 30 823 mètres carrés à l'ouest de la commune, sur une parcelle entre le secteur urbanisé et la future ZAC de la Vallée de l'Ormes.

Ces terres seront ensuite mises à disposition du Département pour l'installation du collège.

Une étude de faisabilité est en cours pour permettre au Département, en concertation avec la commune et les services de l'Education nationale, d'évaluer la faisabilité d'un projet de construction d'un collège évolutif capable d'accueillir entre 400 et 500 élèves; et choisir le scénario à partir duquel seraient lancées les études de programmation.

1.2. Contexte règlementaire : PLU & traduction de l'article L 111-8 du CU

Plan Local d'Urbanisme

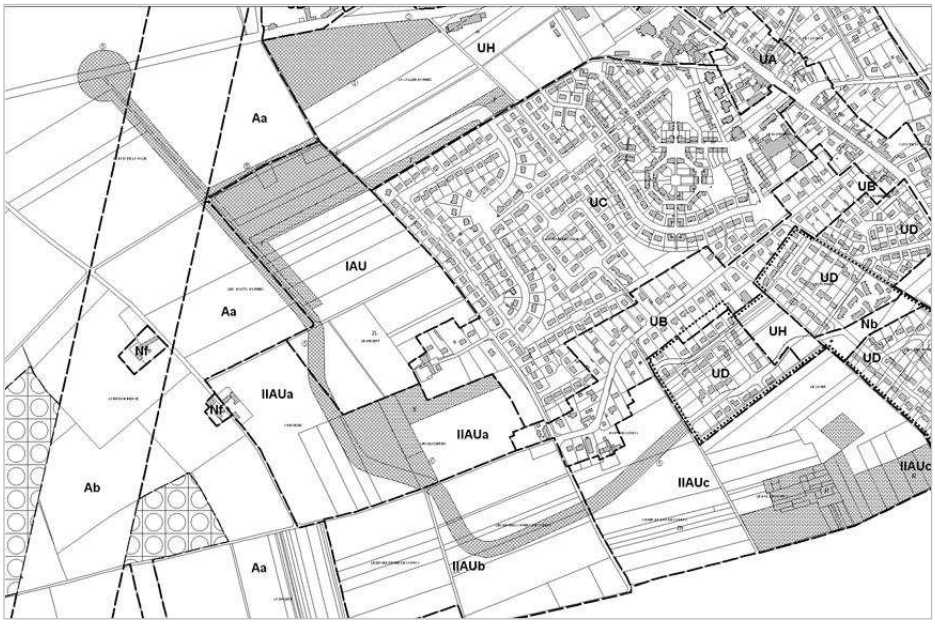
Le Plan Local d'Urbanisme en vigueur actuellement, approuvé en 2008, est en court de révision.

Dispositions actelles

Les orientations générales du projet de ZAC sont compatibles avec les orientations de l'OAP actuel.

L'OAP concernant les futurs quartiers Ouest est inscrit dans le PLU **en zone à urbaniser (AU) à court ou long terme, à vocation principale d'habitat**, mais il y est également prévu des équipements publics.

Extrait du plan de zonage + emplacements réservés





Zone


Espace boisé classé éxistant


Espace boisé classé à créer


Emplacement réservé

Le **tracé de la future voie**, ainsi que les principales voies secondaires sont formalisés dans le PLU par **l'emplacement réservé n°5.**

L'objectif général de l'aménagement de la voie, étant d'assurer une progression nord/sud de traitement paysager soigné et définitif et tenir compte de la phase suivante.

- Cette future voie devra être traitée comme un boulevard urbain ayant pour fonction une desserte locale. Elle aura l'aspect d'un mail arboré, et ne sera en aucun cas une voie à grande vitesse.
- Elle devra assurer la desserte des nouveaux équipements et quartiers, via des voies secondaires permettant de connecter les quartiers entre eux et de rendre plus facile les circulations entre les différents secteurs de la commune.

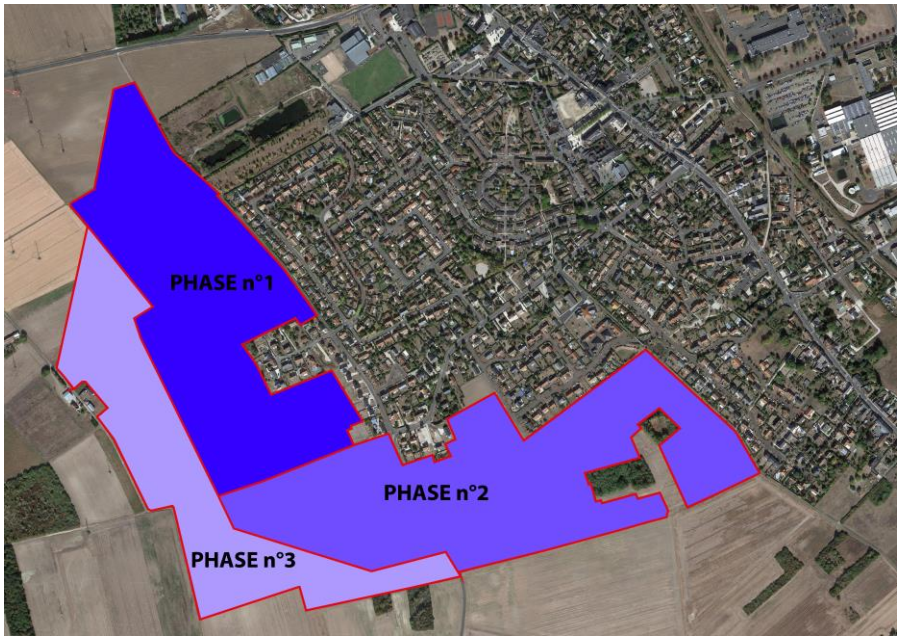
- L'aménagement de cette voie devra prendre en compte la desserte en transport en commun et la création de liaisons "douces" piétons/cycles reliant les nouveaux quartiers aux principaux équipements de la commune, et permettre un maillage et une continuité du réseau vers les quartiers pavillonnaires existants.
- Les débouchés d'itinéraires cyclables devront pour des raisons de sécurité, être mis en évidence.
- Cette voie devra faire l'objet d'un traitement paysager et sera largement plantée et constituée de contre-allées.
- L'aménagement paysager de la voie devra être pris compte dans les opérations d'aménagement qui devront également intégrer les espaces boisés classés institués dans le PLU.

Dans le projet de révision du PLU

Le programme de la ZAC prévoit la construction de nouveaux logements avec une typologie variée : habitat intermédiaire et/ou groupé, habitat individuel, habitat collectif .

La voie structurante de la ZAC traverse l'ensemble de la future opération. Elle relie la route du Mans (D2157) à la rue Nationale, via la rue des Forges.

Les occupations et utilisations du sols projetées devront respecter un phasage opérationnel, afin d'éviter un impact trop important sur le tissu d'équipements publics de la commune :



Dans le cadre de la révision du PLU, il est donc envisagé de réorganiser l'armature urbaine de la commune en :

- Confortant les zones urbaines et permettant une optimisation du foncier constructible,
- Réduisant et revoyant les zones d'extension inscrites dans le PLU de 2008 selon les schémas de principe suivants

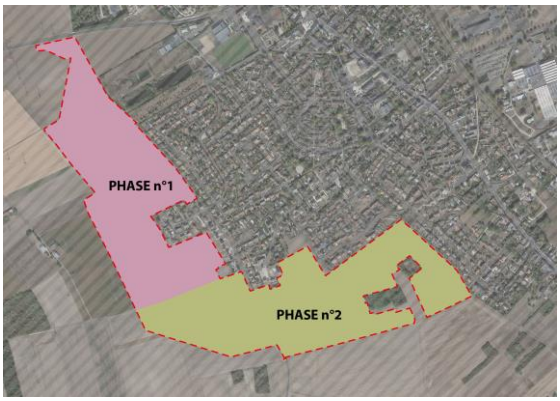
Dans le projet de PLU de 2020, seulement 48 hectares sont inscrits en zone à urbaniser et concentrés dans le sud-ouest de la zone agglomérée (plus de 112 hectares seraient donc pérennisés à l'avenir pour l'agriculture).

Entre 2020 et 2035, le nombre d'hectares d'espaces naturels ou agricole à ouvrir à l'urbanisation sur la commune d'Ormes, qui correspond à la phase 1 et la phase 2 de la ZAC, est estimé à environ 48 hectares, soit 3,2 hectares/an.

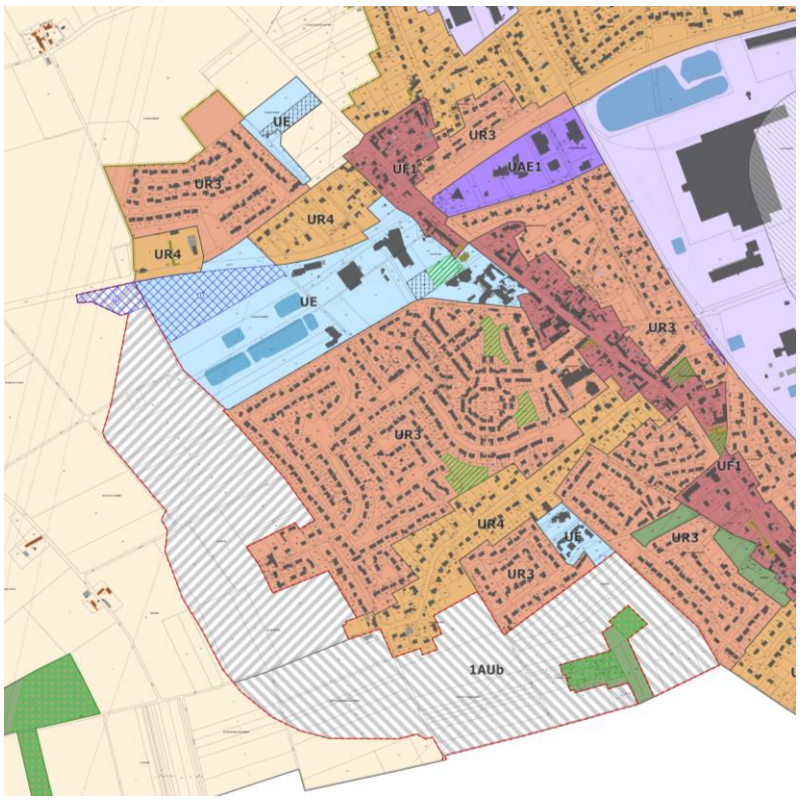
Cela démontre, dans le cadre de son projet de PLU, la volonté communale de maîtriser l'étalement urbain et la consommation d'espaces naturels.

Le périmètre de l'OAP, qui couvre une superficie d'environ 48 hectares, se situe au Sud-Ouest de la zone agglomérée, dans la continuité de cette dernière. Le site, actuellement agricole, s'étend depuis la route du Mans et longe la limite communale avec Ingré.

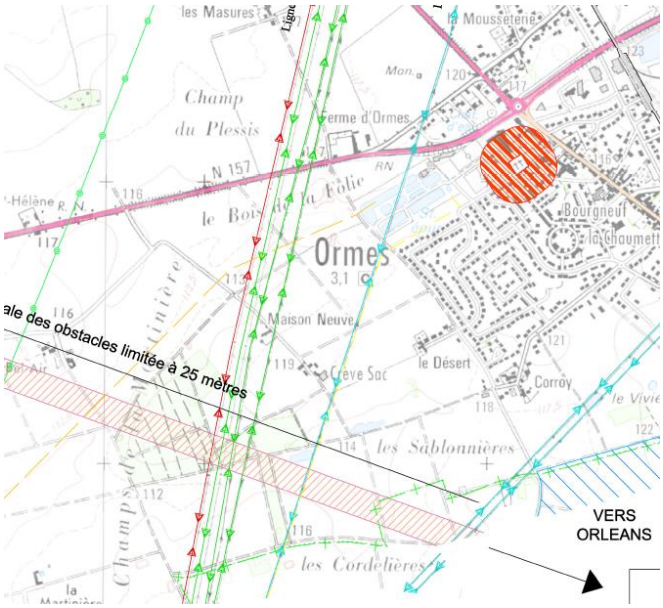




Les occupations et utilisations du sols projetées devront respecter un phasage opérationnel, afin d'éviter un impact trop important sur le tissu d'équipements publics de la commune :

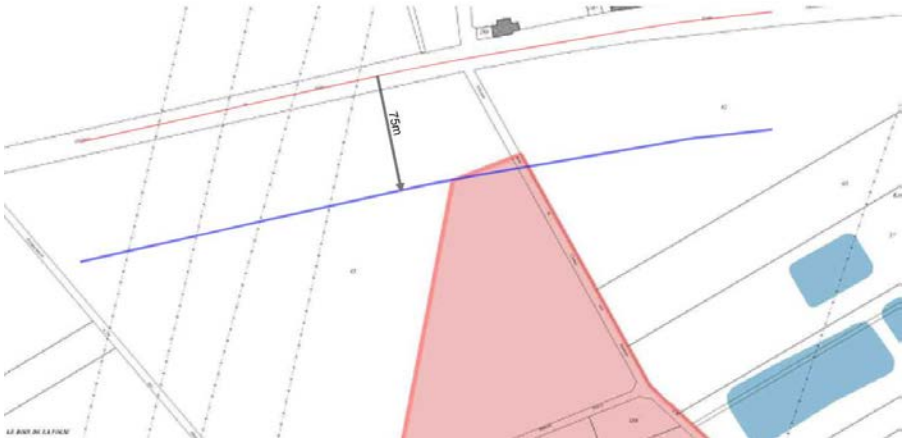


Le secteur sera impacté par des servitudes de ligne de transport electrique HT (400kV, 225kV et 90kV).



Traduction de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme

Le secteur est donc impacté par la bande de recul de 75 mètres depuis l'axe de la D2175, à l'intérieur de laquelle les constructions ne sont pas censés être autorisées.
La carte ci-dessous localise la surface du secteur concernée par la présente dérogation



2. STRUCTURE PHYSIQUE DU SITE D'ETUDE

2.1. Relief

Le relief est relativement perceptible au niveau de l'emprise de la ZAC. Néanmoins, il n'existe aucun accident topographique, rupture de pente majeure qui pourrait représenter une contrainte à la mise en oeuvre du projet.



2.2 Occupation du sol

L'occupation du sol du secteur est dominée par la culture intensive et des abandons récents de cultures. Les autres habitats présents sont un boisement isolé dans la culture et une haie de pins.
Différents types de culture sont pratiqués dans cet espace d'agriculture intensive : Colza, Maïs, Orge.



Dans la partie centrale, aux abords des habitations, une large zone anciennement cultivée est laissée à l'abandon. Une flore de friches postculturales s'y est progressivement installée.
En partie centrale, un petit bosquet linéaire subsiste au sein des parcelles en culture.
Dans la pointe Nord du site, une haie de Thuyas a été constituée en écran entre une zone d'épuration des eaux usées et les cultures.



Le site de projet est accessible depuis plusieurs voiries avec :

- La D2157
- La rue de la Bate / la rue du Désert
- La rue Agrippa d'Aubagne
- La rue de Crève Sec
- La rue des Glazières
- La rue des Coudriers

3. CONTEXTE PAYSAGER

Sur l'emprise de la ZAC, le paysage est constitué de parcelles agricoles et d'un bosquet. Un deuxième bosquet est présent au Nord-Est de l'emprise de la ZAC.

La D2157 au Nord relie le projet au centre ville.



Le terrain se situe en frange d'urbanisation à la limite d'une zone urbaine constituée au Nord-Est par un emplacement réservé qui va acceuillir un equipement de l'enseignement (college).
Cet reserve foncière est constituée d'une zone cultivée d'une espace avec deux points d'eau et d'un terrain planté.

Côté Est, l'environnement du site est exclusivement pavillonnaire, constitué par des lotissements de pavillons, disposant de voiries internes et qui sont raccordées à la rue Nationale, et au site du présent projet. Ils constituent actuellement la frange urbaine Ouest de la commune.
Les constructions, peu visibles au lointain, sont pavillonnaires, constituées essentiellement de maisons de plain-pied, revêtues d'une toiture à pente.
Les abords urbanisés limitrophes côté Est du site de la ZAC sont exclusivement constitués de bâtiments d'habitations et de fonds de jardins des parcelles mitoyennes.

Côtés Ouest et Sud, le terrain est bordé d'espaces agricoles.
Le terrain d'assiette ne comprend aucune construction.

- **La zone d'étude occupe une position de contact entre plusieurs types de paysage** qui s'y interpénètrent, comme le montre le plan du contexte paysager :
  - Une vaste plaine agricole « ouverte » vers le sud-ouest, et à travers une rangée de poteau electriques, des bâtiments de « maison neuve » qui bordent le site et au loin à l'Ouest, le petit bois de Champ de la Maritinières en ligne d'horizon.



- Au sud-est, au premier plan se trouvent un terrain agricole et une rangées de haies qui bordent les points d'eau de la station d'épuration. Au second plan nous apercevons le lotissement qui borde le site. On perçoit les voutes de quelques serres ainsi que le bâtiment d'un gymnase avec au loin le clocher de l'église du centre bourg d'Ormes.



- Au nord-est une rangée d'arbres d'une ferme ferment la vue. En suivant le mur de cette ferme au nord, on aperçoit quelques poteaux electrique HT après une vue dégagée sur des terrains agricole. Au second plan, au nord Est nous devinons le bois du Puits Creusé et celui de la Riffaudière.





➢ **La perception du site**

Le relief assez plat et la présence d'éléments paysagers qui fractionnent l'espace induisent des perspectives lointaines généralement limitées de l'emprise du projet depuis l'extérieur.
Néanmoins, des éléments dominants comme les petits massifs boisés et la rangée de poteaux electriques permettent la localisation du projet à partir des axes routiers périphériques.

4. PROJET - PARTI D'AMENAGEMENT

4.1 Affectation et phasage

Les occupations et utilisations du sols projetées devront respecter un phasage opérationnel, afin d'éviter un impact trop important sur le tissu d'équipements publics de la commune :



Séquences	Logements	Superficie	**Densité moyenne**	Classement PLU
Phase 1 : 2021-2027	Environ 375 logements	15,08 ha	**25,0 logts/ha**	1AUa
Phase 2 : 2027-2034	Environ 350 logements	15,00 ha	**23,4 logts/ha**	1AUb
Phase 3 : 2034-2040	Environ 250 logements	11,92 ha	**21,0 logts/ha**	A
TOTAL	**Environ 975 logements**	**42,00 ha**		

Les nouveaux logements seront de typologie variée : habitat intermédiaire et/ou groupé, habitat individuel, habitat collectif.
En effet, pour favoriser l'accession maîtrisée, le programme propose une offre diversifiée en intégrant une part de PSLA (Prêt Social Location-Accession) pour les programmes en promotion et en maîtrisant le prix des terrains à bâtir.
Pour compléter ces dispositifs et favoriser l'accession sociale, les programmes de logements collectifs, intermédiaires et de maisons groupées vont intégrer une part d'accession sociale à la propriété.
En outre le projet d'aménagement accueillera des équipements à utiliser selon les besoins de la commune (équipement communal, équipements de quartier…).

4.2. Proposition d'aménagement retenue

Insertion dans l'environnement

Les principaux enjeux
La composition du nouveau quartier s'appuie sur plusieurs principes :

1. Un maillage de trames paysagères rythme le quartier et permet la création d'îlots construits,
2. La création d'une voie structurante traversante qui irrigue l'ensemble du quartier et qui désenclave les quartiers existants limitrophes au futur projet. La future voie, reliant à terme la route du Mans (D2157) à la rue Nationale (via la rue des Forges), permettra également de désengorger le centre-ville des trafics de transit de plus en plus nombreux ;
3. Une connexion maximale aux voies existantes pour assurer le lien entre quartiers existants et le projet ;
4. La connexion du quartier à son environnement et aux territoires environnants (notamment Orléans) par les transports en commun ;
5. Une entrée de quartier traitée qualitativement et de manière sécurisée sur la route du Mans ;
6. Une conception urbaine favorisant l'application des principes de développement durable ;
7. Des franges de quartier traitées avec soin pour une intégration paysagère réussie ;
8. Des percées visuelles vers l'extérieur ;
9. Une large place pour les modes de déplacements doux : le quartier est maillé de nombreuses sentes piétonnes et desservi par une majorité de voies partagées pour une circulation apaisée des véhicules ;

10. Des espaces publics nombreux parsèment le quartier ; ce sont de véritables lieux de convivialité et de cohésion sociale qui favorisent la vie de quartier.

Les intentions d'aménagement

La trame viaire

Le projet s'appuie sur une hiérarchie de voiries en trois « strates » (voirie primaire structurante et centrale, voiries secondaires et voies internes aux ilots) qui découle de la volonté de créer à la fois des espaces de circulation pour les habitants du quartier mais également pour les ormois qui souhaiteraient accéder aux quartiers d'habitation existants sans avoir à engorger le centre-ville.

Voirie primaire

Elle constitue un axe structurant et traverse l'ensemble de la future opération. La nouvelle voie relie la route du Mans (D2157) à la rue Nationale, via la rue des Forges.

Cette future voie doit être traitée comme un « boulevard urbain ». Elle a l'aspect d'un mail arboré et n'est en aucun cas une voie à grande vitesse.

Elle doit assurer la desserte des nouveaux quartiers, via des voies secondaires permettant de connecter les quartiers entre eux et de rendre plus facile les circulations entre les différents secteurs de la commune.

L'aménagement de cette voie doit également prendre en compte la desserte en transport en commun et la création de liaisons "douces" piétons/cycles reliant les nouveaux quartiers aux principaux équipements de la commune, et permettre un maillage et une continuité du réseau vers les quartiers pavillonnaires existants.

Cette voie doit faire l'objet d'un traitement paysager et est largement plantée.

Voiries secondaires

Elles assurent les liaisons entre la voirie primaire et les macro-lots.

Voiries internes aux ilots

Elles ont vocation à être uniquement empruntées par les riverains des dîtes voies et ont donc un gabarit plus restreint. Elles sont connectées aux voies dites secondaires. Elles sont conçues comme des voies partagées entre véhicules, cycles et piétons, et se veulent être des espaces de circulation apaisés.

De façon générale, les voies créées doivent être accompagnées d'un traitement paysagé contribuant à la qualité urbaine du futur quartier.

Les cheminements doux

Les cheminements doux maillent le futur quartier et accompagnent également les franges paysagères de la future opération. Leurs caractéristiques techniques sont définies en fonction des usages : liaison vers les équipements et commerces, cheminements à vocation de promenade…

Principe de composition paysagère et urbaine

De façon générale, le projet veille à la mise en place d'une parfaite insertion urbaine avec l'environnement et le paysage préexistants. Il s'agit de s'inscrire dans la continuité du cadre de vie d'Ormes.

L'aménagement va respecter une forme urbaine compacte et adaptée à la configuration des lieux en assurant :

- une cohérence urbaine : trames paysagère et parcellaire, continuité de voiries, ... ;
- une cohérence architecturale : continuité avec le bâti de qualité existant (implantation, volumétrie, orientation, aspect extérieur, clôture, densité végétale, ...).

Les franges de l'opération

Les franges du quartier sont composées d'une végétation de type arbustive et arborée.

Elles occupent des largeurs variables et sont raccordées à toutes les voies piétonnes qui irriguent le quartier.

Des bosquets et massifs arbustifs

Plusieurs bosquets et massifs sont envisagés : bosquets, arbrisseaux dans les venelles, ruelles et espaces partagés, massifs arbustifs à certains points structurants (centralité, square…).

Des espaces verts publics

Les espaces verts publics sont imaginés comme des lieux de vie et de rencontre pour les habitants du quartier. L'installation de jeux pour enfants ou la création de jardins permet de favoriser la convivialité, les liens sociaux et intergénérationnels au sein du quartier.

La végétation installée est d'essences locales, rustiques pour les haies bocagères et plus horticoles pour les bosquets, arbrisseaux et massifs arbustifs.

Les haies privatives, réalisées sur l'espace privatif et à la charge des acquéreurs.

Les noues ou les fossés seront végétalisés et intégrés dans un aménagement paysager. Au même titre, les revêtements devront être étudiés pour limiter, au maximum, l'imperméabilisation des sols (emploi de matériaux drainant, ...).
Afin de qualifier la zone, mais aussi d'assurer un traitement qualitatif entre le tissu urbain existant et celui projeté, une forte exigence est attendu sur l'insertion et le traitement paysagé de la zone.
Il est est important de prévoir des aménagements paysagers (« écran végétal tampon »).
Afin de « masquer » l'opération depuis la campagne, la réalisation d'espaces paysagers sur les franges Sud et Ouest de l'opération est nécessaire.
Dans le même état d'esprit, il conviendra de traiter, de façon paysagère, les espaces de transition entre les zones bâties existante et le futur programme : c'est notamment le cas sur la partie Nord-Est (en limite avec les équipements scolaires qui sont prévus au à l'Est de la nouvelle rue) et la partie Est (en limite avec les différents lotissements).
Ces zones tampons doivent également permettre l'insertion de cheminement doux pédestres et/ ou cyclables.
Des mails piétons paysagés viendront renforcer le lien social en y intégrant des cheminements doux et des espaces publics.
Le projet prévoit l'aménagement de quelques espaces publics :

- Au Nord, l'espace public sera aménagé en face du site du projet d'équipement scolaire et viendra habiller l'entrée de ville et contribuer activement à son amélioration qualitative
- Au Sud, deux espaces publics seront aménagés comme des cœurs d'îlot verts.

Ces « parcs urbains paysagés » seront reliés aux cheminements doux tels qu'ils sont identifiés dans les schémas.

Composition architecturale

Enfin, la commune met en avant plusieurs ambitions en termes de principes d'aménagement, parmi lesquelles nous pouvons citer :

- dessiner des opérations qui définissent des trames parcellaires variées afin de permettre une mixité de l'occupation humaine et sociale ;
- reprendre une morphologie urbaine adaptée à l'environnement immédiat du secteur ;
- dicter une gestion optimale de la densité bâtie ;
- orienter les constructions et les jardins pour optimiser l'espace et répondre à des exigences de performance énergétique ;
- arborer les espaces communs pour renvoyer une image de commune verte ;
- limiter l'emprise de la voirie pour donner la priorité aux piétons ;
- préférer la perméabilité des matériaux de surface ;
- imposer l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle ;
- orienter les constructions pour éviter les problèmes de voisinage ;
- casser le caractère rectiligne des voies de circulation pour une meilleure appropriation par les piétons notamment…

L'objectif de la zone est de renforcer la mixité urbaine et sociale, afin de permettre aux habitants d'avoir la possibilité de mener leur parcours résidentiel sur le territoire d'Ormes.
Afin d'arriver à cet objectif, il convient de programmer sur le secteur une typologie variée des formes bâties :

- une zone dédiée préférentiellement à une typologie d'habitat mixte, constituée de petits ensembles collectifs en R+1+C ou R+2, de maisons de ville et de logements intermédiaires pour les primo-accédants, etc.
- une zone d'habitat moins dense, composée de maisons de ville, de maisons sur des terrains de taille variable (400 à 700 m²).

La disposition des zonages programmatiques ont pris en considération le tissu environnant. Les secteurs de densité et de volumétrie moindres ont été préférentiellement positionnés sur les limites de l'opération, afin d'assurer une transition douce entre le secteur et le paysage agricole.
Le choix des hauteurs est aussi dicté par les caractéristiques du tissu environnant et des paysages.
Ainsi, pour la zone de petit collectif et d'habitat intermédiaire, les porteurs de projets devront nécessairement s'inscrire dans des morphologies de bâtiment limité à du R+1+Comble ou R+2.
Pour ce qui est de la zone d'habitat groupé et/ou maison de ville et maison individuelle, il est demandé que les nouvelles constructions s'inscrivent dans un gabarit hauteur limité à R+1 et/ou R+1+comble.

La composition urbaine des aménagements prévus sur le secteur doit éviter la création de masques occasionnés par des ombres portées entre les constructions.

Les constructions pourront par ailleurs s'engager plus avant dans le domaine de l'efficacité énergétique des constructions passives voire positives et, ainsi, s'inscrire dans une orientation d'exemplarité de l'urbanisation portée par les Loi Engagement National pour l'Environnement et Loi de Transition Énergétique notamment.

Gestion des eaux pluviales

L'organisation de la structure générale du projet devra prendre en compte la topographie et la nature des sols des terrains afin de gérer au mieux l'écoulement des eaux superficielles.

Le choix du dispositif devra être appréhendé comme une composante du projet d'aménagement urbain (noues accompagnant la voirie, etc.).

Les aménagements de gestion des eaux pluviales de ruissellement sur l'emprise seront réalisés selon des techniques alternatives.

Les techniques de gestion alternative ont plusieurs objectifs :

- Maitriser les risques d'inondation en limitant l'imperméabilisation des sols et en réduisant les volumes raccordés aux réseaux d'assainissement collectif
- Maîtriser les risques de pollution diffuses issus du lessivage des sols (matières en suspension, métaux et hydrocarbures) en infiltrant les eaux sur place si le sol le permet ou en faisant décanter les eaux dans des bassins de rétention pour éliminer la pollution.
- Améliorer le cadre de vie par l'aménagement des espaces pour la gestion des eaux pluviales jouant un rôle paysager et plurifonctionnel. (des terrains de jeux, des parcs, des places ou des espaces verts le long d'une voirie).
- Optimiser les coûts par la mise en place de ces techniques alternatives qui offrent une plurifonctionnalité qui permet d'optimiser le coût global des opérations et les coûts d'entretien. En effet, ceux sont les espaces publics créés qui assurent le stockage ou l'infiltration de l'eau et permettent de réduire les investissements dans les stations d'épurations et les dégâts liés aux inondations.

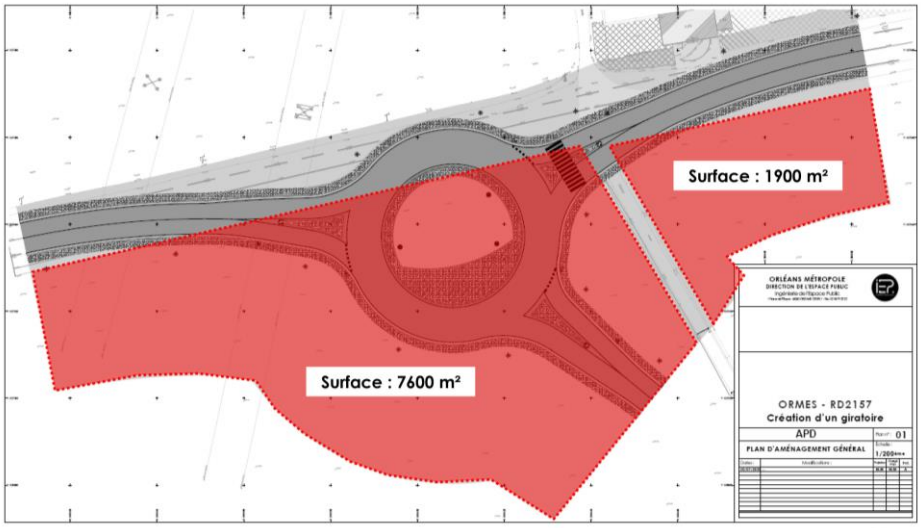
Dans ce contexte, les eaux pluviales du projet ne seront pas infiltrées. Elles seront collectées, stockées et tamponnées avant rejet dans le réseau communal.

L'infiltration n'étant pas possible, le système de collecte des eaux pluviales permettra de gérer :

- les eaux de ruissellement issues du domaine public,
- les eaux pluviales des domaines privés.

L'étude de définition des ouvrages de gestion des eaux pluviales sera réalisée ultérieurement par le promoteur de la ZAC.

Projet de rond-point d'accès :



GIRATOIRE ORMES RD3157
Emprise du projet sur les parcelles sud

5 PRISE EN COMPTE DES VOLETS « NUISANCES, SECURITE » ET «URBANISME, ARCHITECTURE ET PAYSAGE » DANS LE PROJET.

5.1 Accès et desserte du projet, sécurité routière, lisibilité des abords des routes

Objectifs poursuivis :
- Protection des usagers de la RD2157
- Protection des usagers de la ZAC

Modalité de prise en compte dans le projet :
- Une entrée principale à partir du giratoire sur la RN2157 et une entrée secondaire sur la rue Nationale, via la rue des Forges
  Les habitations seront accessibles par les voies de bouclage interne de la ZAC.
- Distinction marquée entre les voies structurantes du domaine public et les emprises privées.
  Elle sera clairement matérialisée par :
  - un traitement paysager sobre mais marquant notamment dès l'entrée principale avec l'alignement d'arbres sur l'espace central
  - une signalétique claire.
- La signalétique aux abords de la voirie sera strictement contrôlée pour préserver sa lisibilité : sur la RN2157 et les voiries internes.
  Les plantations et les bâtiments seront suffisamment en recul pour permettre une visibilité maximale au droit des intersections et des entrées.
- La voirie primaire et les voies secondaires sont conçues comme des voies partagées entre véhicules, cycles et piétons, et se veulent être des espaces de circulation apaisés.
- L'accessibilité aux cyclistes sera sécurisée sur le domaine public par la création de bande cyclable sur la chaussée, délimitée par une ligne blanche discontinue.
- Les stationnements seront réalisés à l'intérieur des parcelles privées pour éviter le stationnement désordonné sur la voie publique.
- Les réservations pour des arrêts de bus projetés.

5.2- Prévention des nuisances, risques liés à la ZAC

Objectifs poursuivis :
- Protection des usagers de la RD2157
- Protection des habitations riveraines
- Protection des habitants de la ZAC

Modalité de prise en compte dans le projet :
- Les activités pouvant générer des nuisances et/ou des risques technologiques (bruit, risques de rejets accidentels de substances polluantes dans l'atmosphère, risques d'explosion…, etc.) seront interdites dans la ZAC
- Le dépôt de substances toxiques ou dangereuses non confinées sera interdit, afin d'éviter les épanchements accidentels dans le sol, les eaux de surface et l'air.
- Les risques de pollution diffuses issus du lessivage des sols (matières en suspension, métaux et hydrocarbures) sont maitrisés en infiltrant les eaux sur place si le sol le permet ou en faisant décanter les eaux dans des bassins de rétention pour éliminer la pollution.
- Les futurs constructions auront obligation de se raccorder aux réseaux publics.

5.3- Qualité architecturale, urbaine et paysagère

Objectifs poursuivis :
- Faciliter l'insertion visuelle du projet depuis les façades routières, depuis les habitations voisines, depuis les zones rurales proches
- Générer une bonne image du projet

Modalité de prise en compte dans le projet :
a- Façades du projet : un traitement paysager différencié facilitant l'insertion visuelle du projet dans son environnement

- Prévoir des espaces paysagers sur les franges Sud et Ouest de l'opération est nécessaire, afin de « masquer » l'opération depuis la campagne
- Traiter, de façon paysagère, les espaces de transition entre les zones bâties existante et le futur programme : c'est notamment le cas sur la partie Nord-Est (en limite avec les équipements scolaires qui sont prévus au à l'Est de la nouvelle rue) et la partie Est (en limite avec les différents lotissements).
- Valoriser les façades routières :
    - à l'entrée de la ZAC, un espace public sera aménagé en face du site du projet d'équipement scolaire. Il viendra habiller l'entrée de ville et contribuer activement à son amélioration qualitative
    - privilégier une végétation d'essences locales, rustiques pour les haies bocagères et plus horticoles pour les bosquets, arbrisseaux et massifs arbustifs.
    - l'éclairage renforcera la perception nocturne du site et participera à sa sécurisation nocturne ;
- Au–delà de cette valorisation paysagère, l'objectif est d'améliorer la sécurité routière en renforçant l'aspect urbain des lieux, les usagers de la RD1257 pourront mieux adapter leur comportement routier à l'approche de la ZAC.

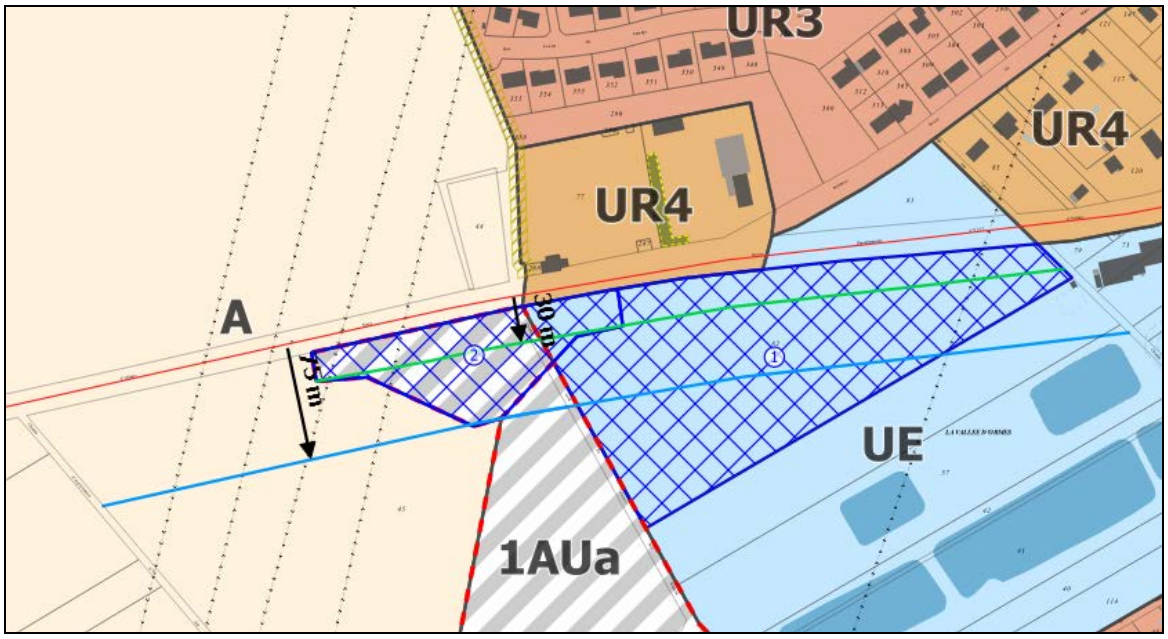
b- Traitement interne : générer une bonne image du projet par un traitement paysager interne de grande qualité

- Traitement architectural de qualité, plus particulièrement à proximité des façades de la ZAC. Prendre en considération le tissu environnant dans la disposition des zonages programmatiques
    - une zone dédiée préférentiellement à une typologie d'habitat mixte, constituée de petits ensembles collectifs, de maisons de ville et de logements intermédiaires
    - une zone d'habitat moins dense, composée de maisons de ville, de maisons individuelles
- Eviter la création de masques occasionnés pades ombres portées entre les constructions.
- Envisager plusieurs bosquets et arbrisseaux dans les venelles, ruelles et espaces partagés, massifs arbustifs à certains points structurants (centralité, square…).
- Installer des jeux pour enfants, de terrains de pétanque ou créer des jardins
- La végétation installée est d'essences locales, rustiques pour les haies bocagères et plus horticoles pour les bosquets, arbrisseaux et massifs arbustifs.

c- Gérer les flux entre les activités par :

- La création de carrefour aménagé et de rond-point
- La hiérarchisation des voies structurantes du domaine public :

6. CONCLUSION ET PROPOSITIONS RELATIVES AU REGLEMENT DES ZONES



Dans l'emprise de l'emplacement réservé du collège ER1 et l'emplacement réservé du giratoire ER2:
Les constructions doivent être implantées avec un recul minimum de:

- ~~75 mètres de l'axe de la voie pour la RD2157 et ses bretelles d'accès:~~
- 30 mètres de l'axe de la voie pour la RD2157 et ses bretelles d'accès (cf.Etude d'Aménagement Dupont au titre des articles L111-6 à L111-10 du code de l'urbanisme)

Le Maire, Christian BEAUX

MAIRIE DE ST CYR EN VAL
45 (Loiret)

Saint-Cyr-en-Val

SECTEUR DE LIMÈRE

UN PROJET URBAIN EN ENTRÉE SUD DE L'AGGLO



MARS 2011

Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise

Source des fonds aériens pour l'ensemble du document : Orthophoto 2006 - © Conseil général du Loiret.
Source des fonds cartographiques pour l'ensemble du document : Scan 25 - © IGN 2007
Crédit photo : AUAO

INTRODUCTION

La présente étude constitue les réflexions préliminaires pour l'urbanisation d'un secteur soumis à l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme.
Cet article, également appelé «amendement Dupont», issu de la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement – dite loi « Barnier » – est entré en vigueur au 1er janvier 1997. Il interdit, en dehors des zones urbanisées, les constructions ou les installations aux abords des voies classées à grande circulation. Cet outil a pour objectif d'assurer un aménagement de qualité sur ces sites, généralement situés en entrée de ville, en incitant les collectivités locales à préciser leurs projets de développement et à éviter une extension non maîtrisée de l'urbanisation. Ainsi, seule une étude en amont peut justifier la compatibilité d'un parti d'aménagement avec les exigences de l'article L.111-1-4 au regard des nuisances, de la sécurité et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère. Cette étude permet de fixer des règles d'implantation par rapport à la voie différentes de celles imposées par la loi.

Le secteur de Limère sur la commune de Saint-Cyr-en-Val possède des parties mutables à court terme. Il pourrait accueillir de nouvelles activités prochainement, notamment sur une partie des terrains de l'entreprise Hitachi. Or, ce territoire est situé en bordure de la RD 2020. Cette voie étant classée « voie à grande circulation », elle est soumise à l'article L.111-1-4. L'urbanisation du site nécessite donc une étude spécifique de projet urbain afin de lever l'interdiction de construire le long de la route.



table des matières

I • PRÉSENTATION DU SITE ET ANALYSE
Un secteur en limite sud du périmètre de l'AggIO, à l'entrée de la Sologne 7
Un secteur entre espaces urbains et espaces naturels 10
Le site aujourd'hui 28
Le site : évolution et enjeux 36

II • PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT ET PRESCRIPTIONS
Plan d'aménagement 40
Prescriptions architecturales et paysagères 42
Sécurité, déplacements et gestion des stationnements 46
Prise en compte des nuisances et pollutions 48
Conclusion 49

I • PRÉSENTATION DU SITE ET ANALYSE



sommaire

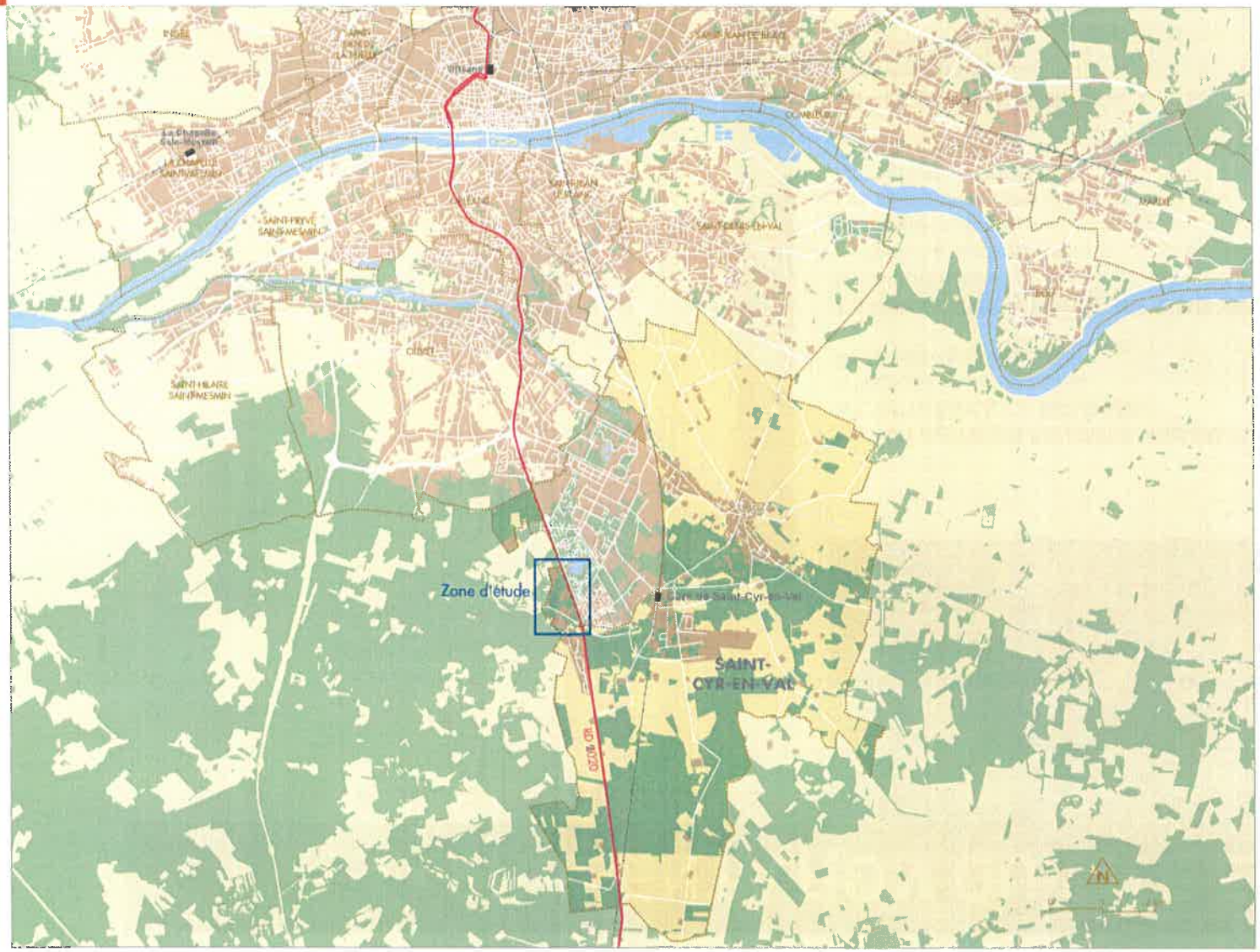
1.1 - UN SECTEUR EN LIMITE SUD DU PÉRIMÈTRE DE L'AGGLO, À L'ENTRÉE DE LA SOLOGNE
À l'échelle intercommunale 7
À l'échelle de la commune 8

1.2 - UN SECTEUR ENTRE ESPACES URBAINS ET ESPACES NATURELS
Le context naturel 10
Le contexte économique 14
La desserte du site 16
Les contraintes à prendre en compte 20
Le contexte règlementaire 22
Depuis la RD 2020 28

1.3 - LE SITE AUJOURD'HUI 28
Au coeur du site 30
Les acteurs du site 36

1.4 - LE SITE : ÉVOLUTION ET ENJEUX 36
Le devenir du site 37

Localisation de la zone d'étude



Source : AUAO - février 2011

PRÉSENTATION DU SITE ET ANALYSE

UN SECTEUR EN LIMITE SUD DU PÉRIMÈTRE DE L'AGGLO, À L'ENTRÉE DE LA SOLOGNE

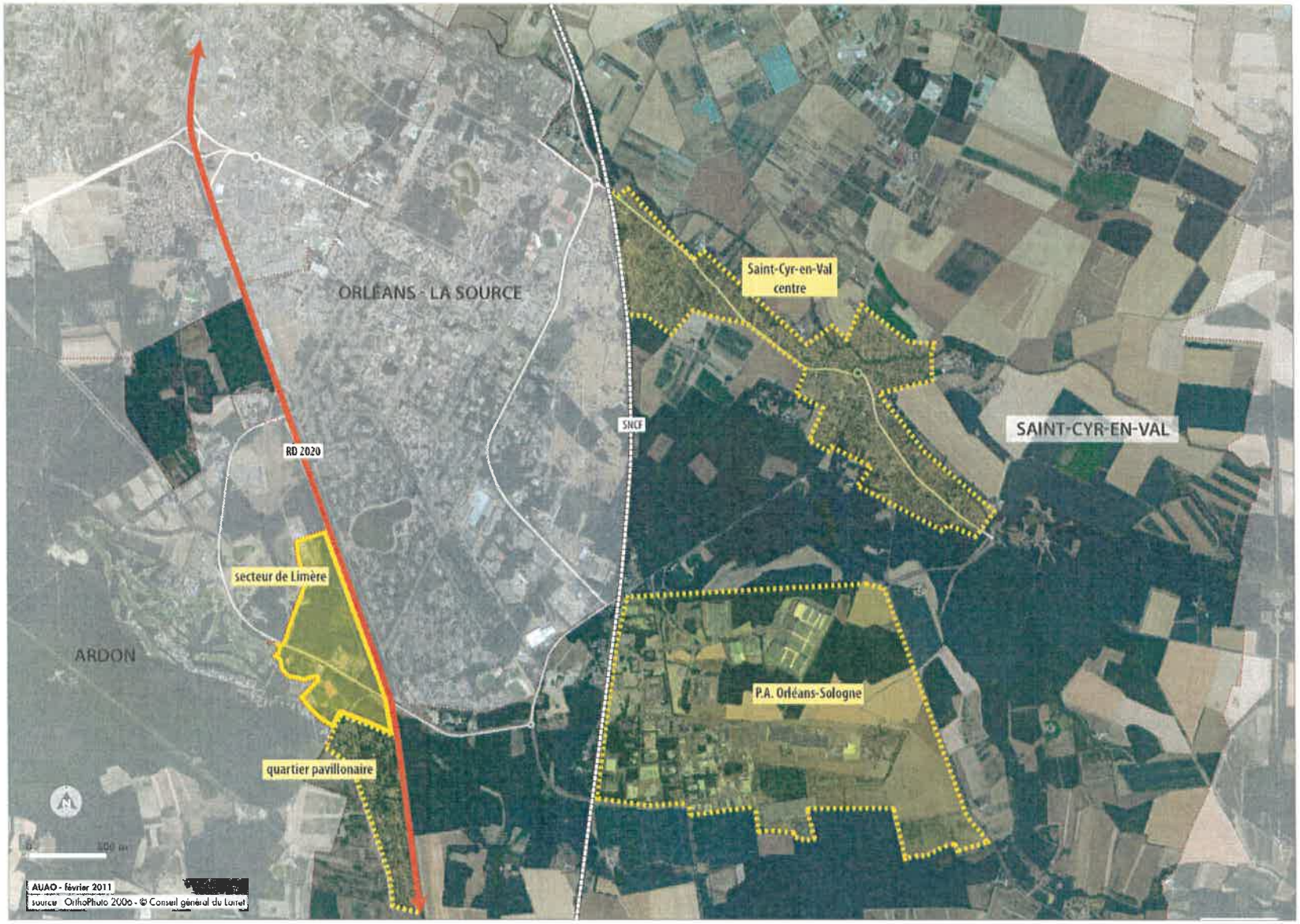
• À l'échelle intercommunale

Le secteur dit « de Limère » se situe sur le territoire de Saint-Cyr-en-Val, à 10 kilomètres au sud d'Orléans (carte ci-contre). Cette commune de 3 292 habitants en 2008, constitue l'entrée sud de l'agglomération orléanaise et se situe aux portes de la région naturelle de la Sologne.
Le secteur de Limère s'étend sur 52,4 hectares. Il correspond à la partie de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) dite « Parc de Limère » directement rattachée à la commune de Saint-Cyr-en-Val ; l'autre partie de la ZAC étant sur la commune d'Ardon et en enclave sur le territoire de Saint-Cyr-en-Val. Cette ZAC intercommunale est à vocation principale d'activités et de loisirs.
Le secteur d'étude constitue une entrée dans la commune de Saint-Cyr-en-Val, lorsque l'on arrive d'Orléans depuis la RD 2020. Ses limites nord, ouest et est sont constituées par les limites communales. La ville d'Ardon s'étale au nord et à l'ouest. A l'est, la RD 2020 sépare le secteur de la commune d'Orléans. Cette voie à grande circulation relie Paris à Vierzon, en passant par Orléans. Elle longe le secteur d'étude sur plus d'un kilomètre et comporte deux branchements dans la Zone d'Aménagement Concerté, dont une au sud-est de la zone, via un carrefour giratoire (rond-point de Novotel).

• À l'échelle de la commune

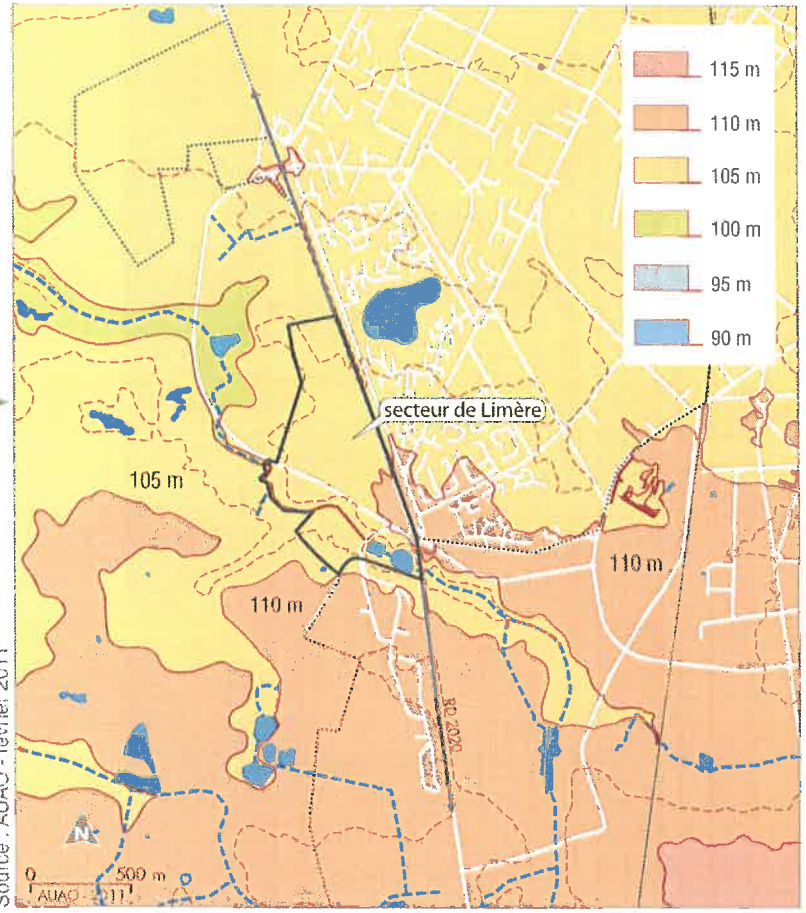
Le secteur de Limère se situe à l'ouest de la commune de Saint-Cyr-en-Val et au sud-est de la Zone d'Aménagement Concerté du Parc de Limère.
Le golf de Limère ainsi qu'un quartier d'habitations s'étendent à l'ouest, sur la commune d'Ardon.
A l'est, une autre zone d'habitations – appartenant cette fois à la commune d'Orléans – s'étend de l'autre côté de la RD 2020. Elle accueille un habitat mixte (collectif et individuel), des activités et des commerces. Plus loin vers l'est, à environ 2 kilomètres, on trouve la zone d'activités Orléans-Sologne qui regroupe près de 80 entreprises. Le centre-ville saint-cyrien et l'ensemble des équipements communaux – excepté un stade à la Petite Mérie – se situent dans la même direction, à environ 4 kilomètres du secteur.
Enfin, au sud du secteur, le territoire est occupé par une zone pavillonnaire : la Petite Mérie (carte ci-contre).

Contexte communal du site de Limère



UN SECTEUR ENTRE ESPACES URBAINS ET ESPACES NATURELS

Topographie au niveau du secteur d'étude



Source : AUAO - février 2011

• Le contexte naturel

Géologie et relief

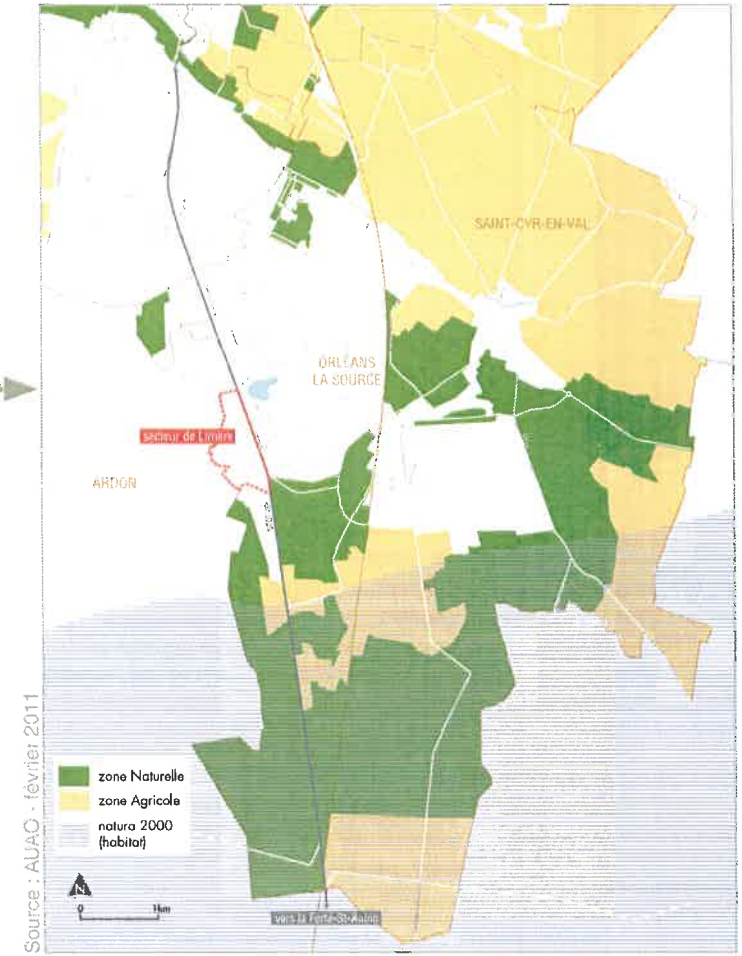
Le secteur présente une topographie relativement plane située entre 107 et 111 mètres d'altitude (en jaune à orange sur la carte) sur une longueur de 800 mètres. L'ensemble du site est constitué d'alluvions anciennes de la terrasse de Châteauneuf et du glacis d'Olivet. Ces dernières sont représentées en jaune sur la carte. Elles sont composées de matériaux siliceux et argileux : argiles, sables, graviers et galets. Cet ensemble géologique forme la partie basse d'une vaste surface alluviale, légèrement en pente, sur la rive gauche de la Loire. La partie haute se situe un peu plus au sud. On y trouve des alluvions du Quaternaire ancien, de composition semblable aux alluvions anciennes de la terrasse de Châteauneuf et du glacis d'Olivet.
Deux cavités naturelles sont présentes au sud et à l'ouest du secteur, le long du Ru de Limère.

Géologie au niveau du secteur d'étude



Source : BRGM

Les zones naturelles et agricoles de Saint-Cyr-en-Val



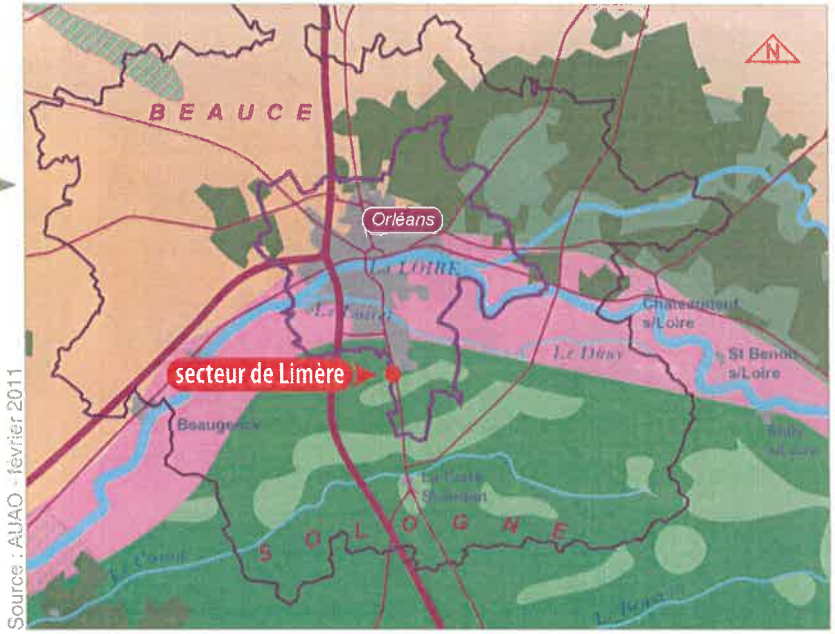
Source : AUAO - février 2011

Milieux naturels

La carte ci-dessous montre que le site de Limère est au sein des espaces naturels de la Sologne et jouxte le sud du Val de Loire, inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco.

Une grande partie de la commune – environ 3 800 hectares d'après le zonage du PLU, soit 86 % du territoire – est constituée d'espaces naturels ou agricoles (carte ci-contre). De plus, les territoires ardonnais proches du secteur d'étude sont classés en zones naturelles dans le zonage du POS valant PLU de la commune. Une zone Natura 2000 au titre de la directive Habitats, s'étend par ailleurs au sud du site à environ 1,4 kilomètre. Cette classification a pour objectif de préserver la diversité biologique et de valoriser le patrimoine naturel en tenant compte des exigences économiques, sociales, culturelles et régionales. Néanmoins, le secteur étant situé à une distance relativement importante de cette zone protégée, son aménagement ne devrait pas avoir d'impact sur elle.
Les espaces naturels constituent ainsi un élément important sur ce territoire. Mais l'identité des lieux est surtout portée par l'intégration des espaces urbanisés au sein de ces espaces fragiles.

Unités paysagères autour du site d'étude



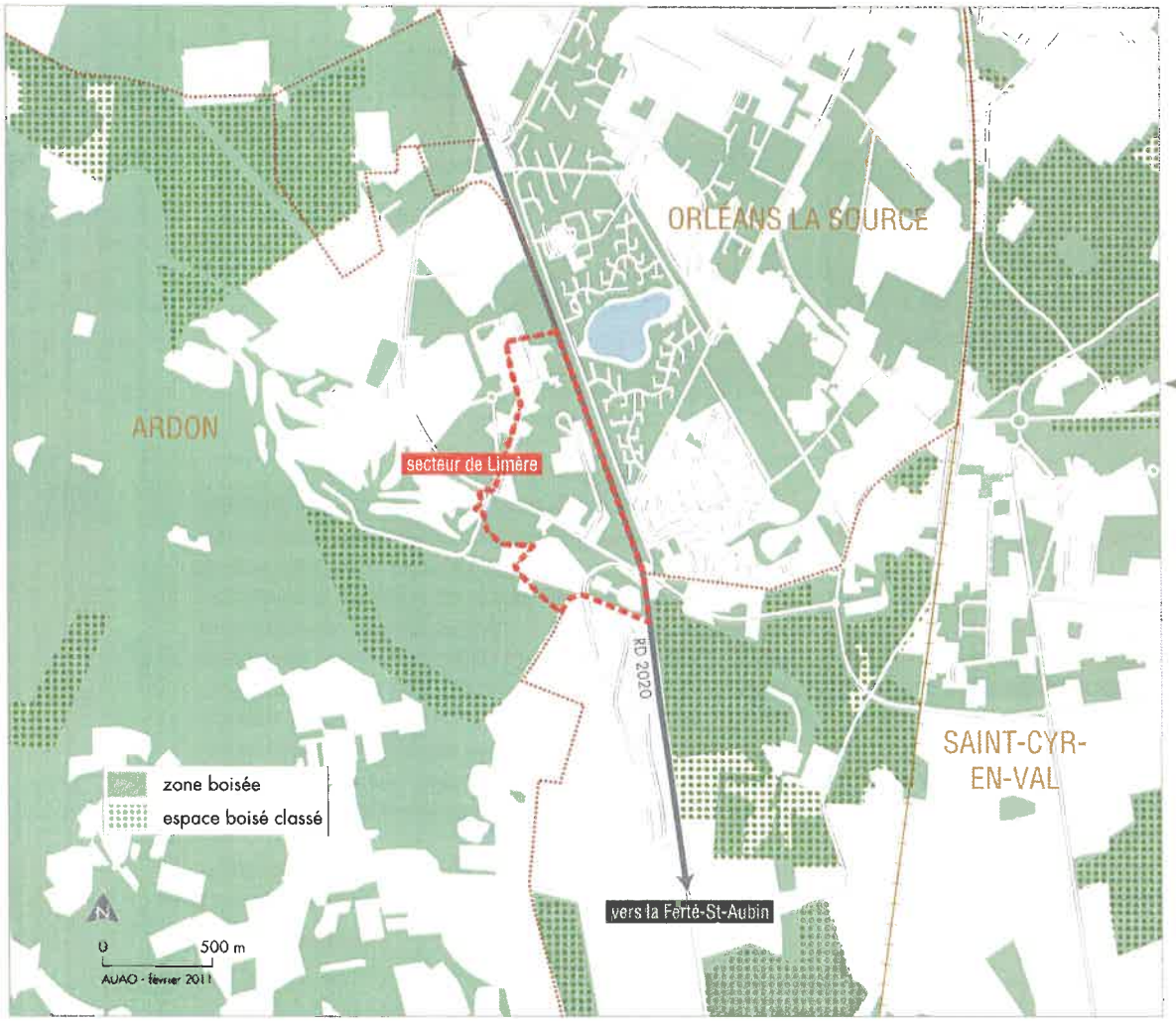
Source : AUAO - février 2011

1 PRÉSENTATION ET ANALYSE

Boisement

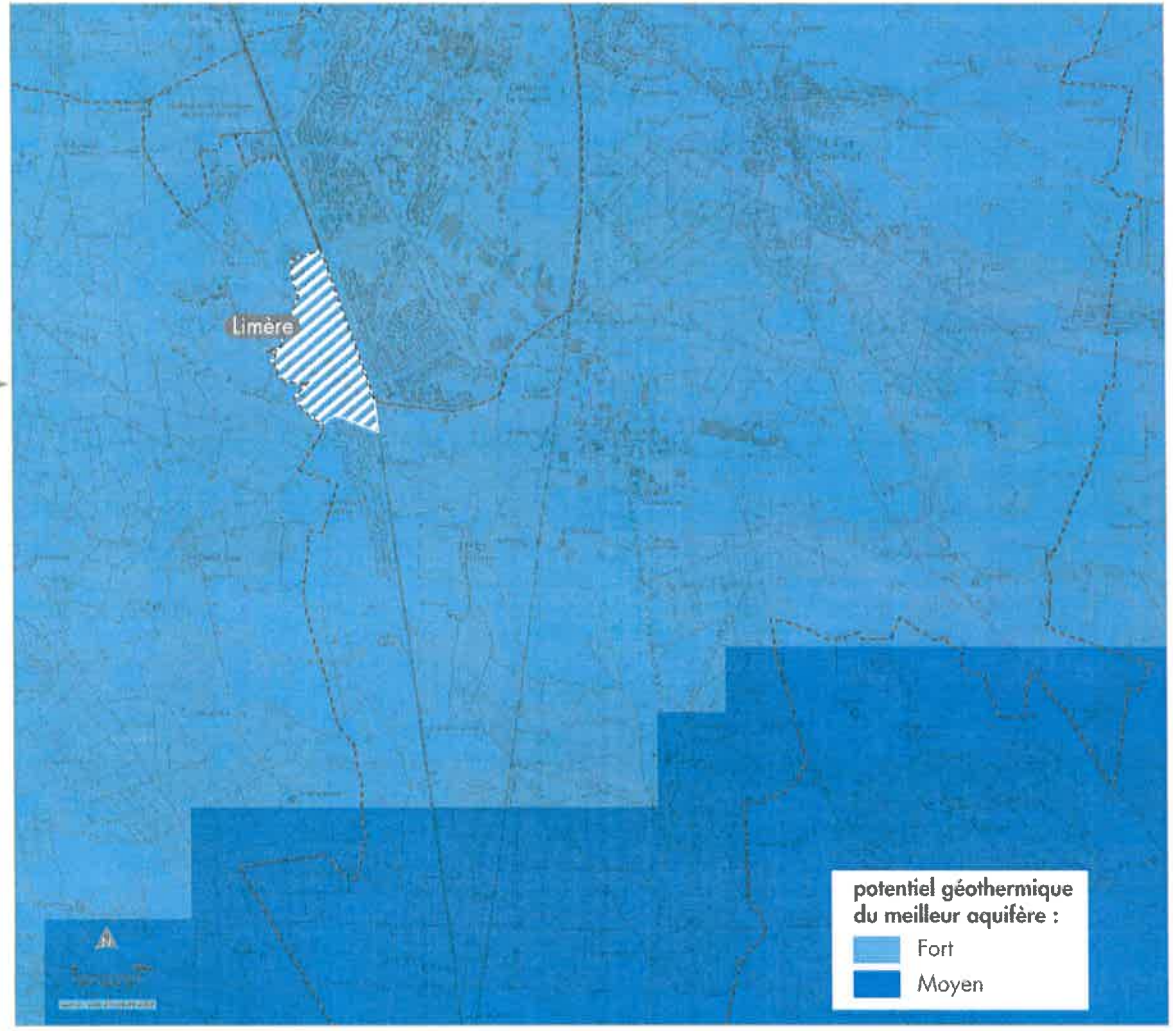
Il existe de nombreux boisements au sein du site et dans ses environs. Une grande partie – 1 035 hectares situés hors du secteur d'étude – est classée en « Espaces Boisés Classés » (EBC) (motif de points verts sur la carte) sur la commune de Saint-Cyr-en-Val. D'autres secteurs soumis à cette mesure de protection sont présents sur la commune d'Ardon, aux abords du site. L'un d'entre eux, se trouve même au sein de la ZAC du Parc de Limère, au sud du site étudié. La classification en EBC interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.
Ces bois et forêts sont représentatifs des paysages solognots. Ils se composent notamment de bouleaux, de charmes, de chênes et de conifères en moindre proportion. Ils constituent une réserve faunistique importante : des cerfs, biches, chevreuils, sangliers, renards, rapaces, … y sont présents.

Les zones boisées autour du site d'étude



Source : AUAO - février 2011

Potentiel géothermique au niveau de la commune



Source : AUAO - février 2011

Géothermie, climatologie

Le secteur de Limère s'inscrit dans une région au climat tempéré de type océanique dégradé : les hivers sont doux, les étés relativement frais et les pluies faibles mais régulières.

Par ailleurs, le site possède un aquifère au fort potentiel géothermique. Ce potentiel est calculé en fonction du débit d'exploitation d'une part, et d'autre part, de la profondeur de la nappe : plus le débit est important et la profondeur faible, meilleur le potentiel sera. En ce qui concerne la zone étudiée, l'aquifère des calcaires de Beauce est situé entre 14 et 16 mètres de profondeur et possède un débit d'exploitation espéré de 16 à 45 m^3/h.

• Le contexte économique

Les zones d'activités proches du site

Le secteur de Limère fait partie du grand ensemble économique du sud de l'agglomération orléanaise. Différentes zones d'activités (en violet sur la carte) sont présentes aux alentours.

Tout d'abord, le Parc scientifique et technologique d'Orléans-La Source avoisine le secteur d'étude à l'est, de l'autre côté de la RD 2020. Cette zone d'activités s'étend sur 205 hectares autour du campus universitaire et des grands centres de recherche nationaux. Ses activités se concentrent dans les domaines de la haute technologie, de l'électronique, de la santé et des services.

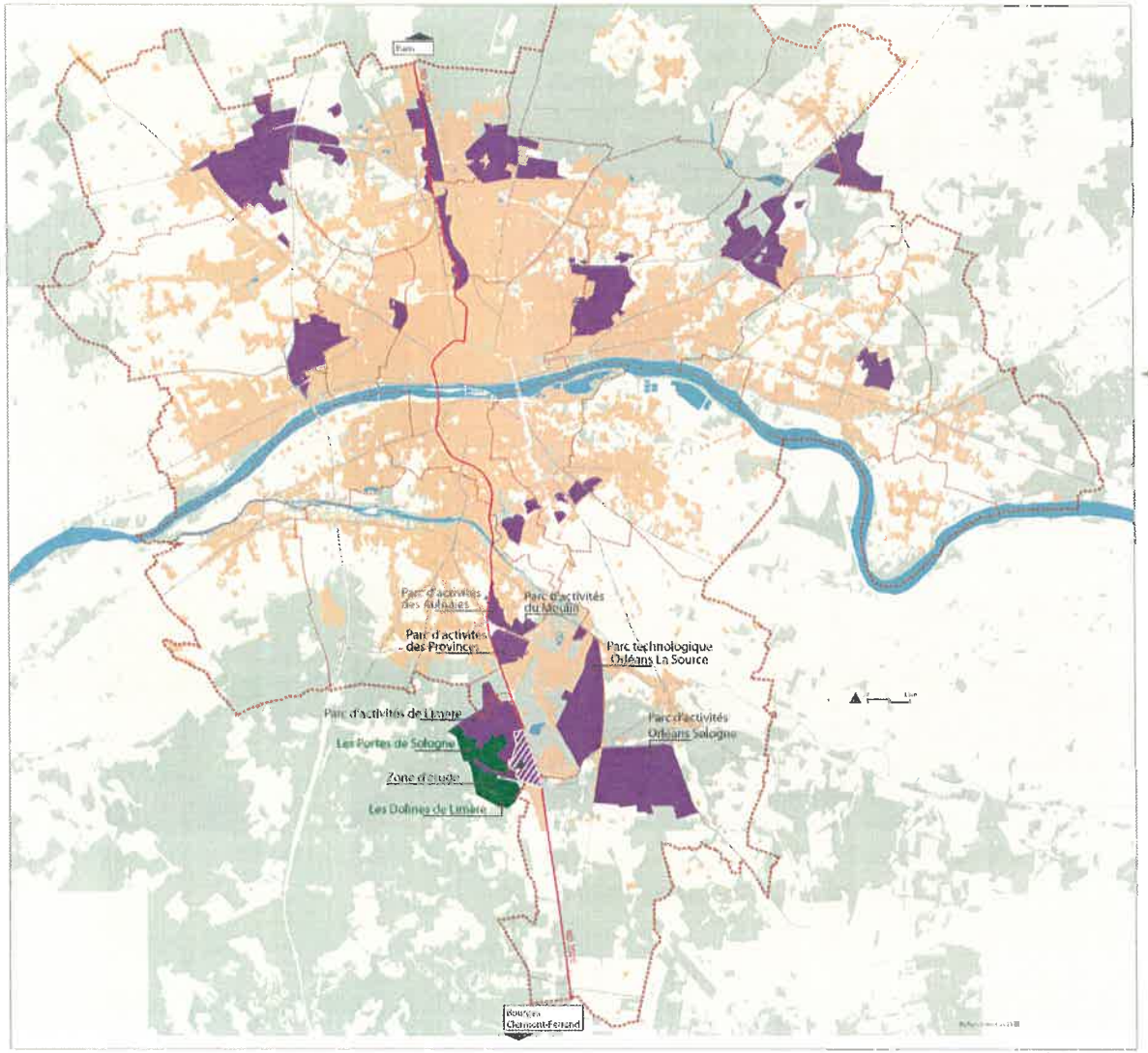
Au niveau de la commune de Saint-Cyr-en-Val, le centre-ville présente une offre commerciale de proximité à l'est de la zone d'étude.
Par ailleurs, la zone d'activités de la Saussaye, aussi appelé Parc d'activités Orléans-Sologne, s'étend sur 190 hectares toujours à l'est de la zone d'étude. Elle regroupe près de 80 entreprises; aussi bien des PME que des multinationales (Procter&Gamble, Cargill, FM Logistic, NES, ...).

Enfin, au niveau de la commune d'Olivet, trois zones d'activités longent la RD 2020 au nord de la zone d'étude : les parcs d'activités des Aulnaies, des Provinces et du Moulin. A elles trois, elles totalisent quelques 130 hectares où l'on trouve de grands groupes français de la distribution et de l'assurance, des PME, des artisans et des commerçants.

Les zones de loisirs sur Ardon

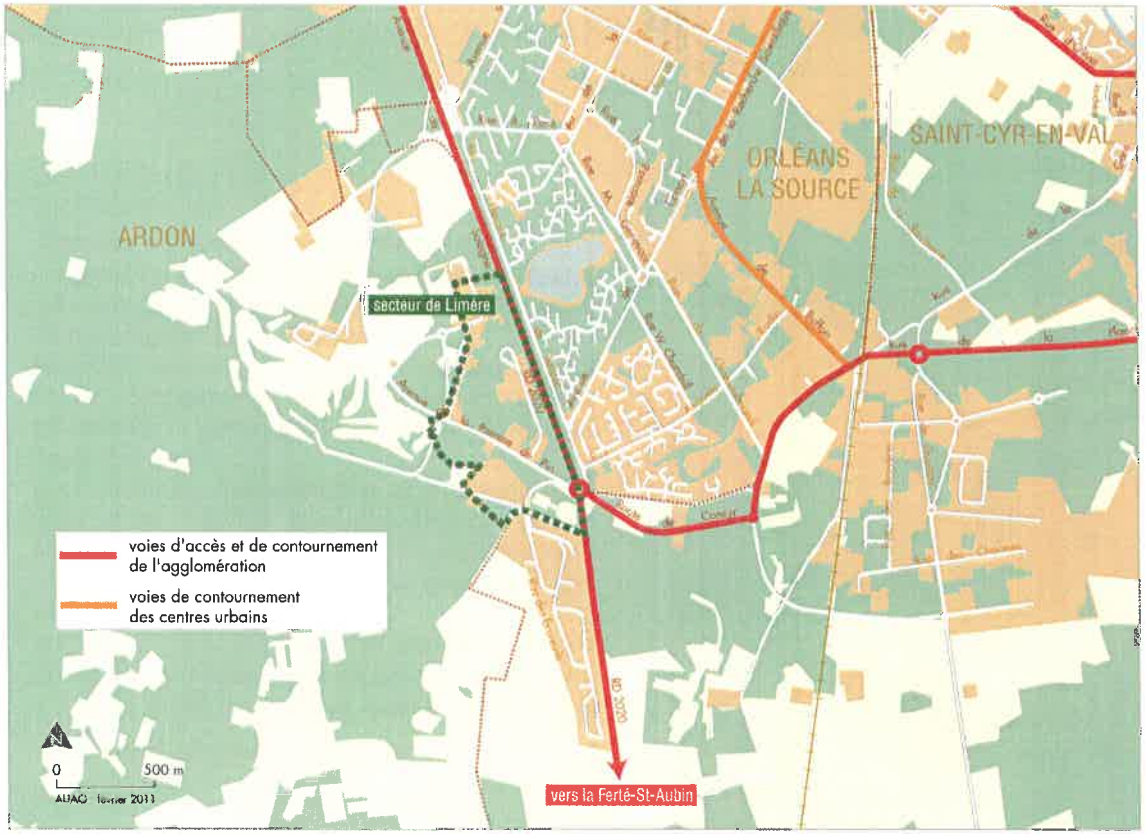
À l'ouest et au sud du site d'étude, deux zones de loisirs (en vertes sur la carte) s'inscrivent dans la ZAC du Parc de Limère, au sein des espaces naturels solognots.
La première, « les Portes de la Sologne », est composée du golf de Limère, accompagné d'un hôtel et de cottages, ainsi que d'un club-house, d'un restaurant gastronomique et d'un centre de balnéothérapie.
La seconde, « les Dolines de Limère », est un parc naturel départemental. C'est un espace naturel protégé et aménagé qui permet aux usagers piétons de découvrir la nature solognote.
Ces espaces de loisirs mitoyens au site d'étude lui confèrent un attrait supplémentaire pour l'accueil de nouvelles entreprises et de leurs employés.

Les zones d'activités et de loisirs autour du site d'étude



Source : AUAO - février 2011

Desserte routière du site d'étude



• La desserte du site

L'accessibilité par les différents modes de transport

Le secteur d'étude est longé à l'est par la RD 2020, voie structurante à l'échelle de l'agglomération et de la Région (carte ci-contre). D'après une étude de l'observatoire des déplacements de l'AgglO réalisée en 2009, elle supporte un trafic moyen de 20 561 véhicules par jour dont 4,1% de poids lourds, au niveau du secteur étudié. Au sud du secteur, le trafic moyen quotidien est plus faible : il est estimé à 13 370 véhicules dont 4,6% de poids lourds. Cette route correspond à une « voie classée à grande circulation ». En arrivant par le nord, la RD 2020, précédemment à deux fois deux voies, est rétrécie à une unique voie par sens de circulation à partir de sa sortie « C.H.R / Domaine de Limère ». Cette dernière se présente sous forme d'échangeur et est située au nord de la ZAC du Parc de Limère. Une seconde sortie sur la RD 2020 permet de rejoindre la ZAC par le sud et dessert directement le site de projet via un carrefour giratoire (rond-point de Novotel). Ces éléments – rétrécissement de la voie et carrefour giratoire – concourent à la sécurisation des lieux en obligeant les automobilistes à réduire leur vitesse.

Les deux entrées dans le Parc de Limère depuis la RD 2020, sont reliées par une même route qui traverse la ZAC et constitue son axe de desserte principal : l'avenue de la pomme de pin. Elle se trouve en continuité avec la RD 326 qui dessert Saint-Cyr-en-Val et le quartier d'Orléans-La Source. De multiples autres voies – généralement sous forme d'impasses – sont présentes au sein de la ZAC.

Par ailleurs, l'autoroute A71 qui relie Paris à Clermont-Ferrand se situe à seulement 8 kilomètres à l'ouest du site.

Desserte bus et tramway du site d'étude



Source : réseau-tao (août 2010)

En ce qui concerne les transports en commun, on peut voir sur la carte qu'aucun bus ne dessert directement la zone. Néanmoins, deux arrêts de bus de la ligne 20 du réseau TAO, reliant Saint-Cyr-en-Val au centre-ville d'Orléans, se trouvent à proximité : l'arrêt-terminus « Petite Mérie » situé dans le quartier pavillonnaire du même nom, et l'arrêt « Balzac » au niveau de la rue Auguste Rodin, de l'autre côté de la RD 2020. Cet arrêt est aussi desservi par la navette La Source qui raccorde Orléans-La Source (Châteaubriant) à Saint-Cyr-en-Val (La Saussaye).
Par ailleurs, la ligne A du tramway passe au nord-est du site d'étude, dans le quartier de La Source à Orléans.

Desserte modes doux et tramway du site d'étude



Légende modes doux et tramway



Enfin, une voie douce dédiée aux piétons et aux vélos est présente de chaque côté, le long de l'avenue de la pomme de pin. Elle permet de relier la ZAC du Parc de Limère d'une part, au quartier pavillonnaire de la Petite Mérie et d'autre part, au centre-ville de Saint-Cyr-en-Val, au Parc scientifique et technologique d'Orléans-La Source ou encore à l'hôpital de La Source (carte ci-contre). Par cet itinéraire, la voie piétons/cyclistes passe par le carrefour giratoire de la RD 2020 au sud de la zone. La RD 2020 possède d'ailleurs un trottoir aménagé de part et d'autre de ses voies, sur une centaine de mètres lorsque l'on remonte vers le nord. Néanmoins, les lieux restent dédiés aux véhicules et les piétons n'y ont pas vraiment leur place.

La desserte par les réseaux divers

Le réseau d'alimentation en eau potable de la zone est directement relié au réseau collectif de la ville d'Orléans desservant le quartier de La Source, sans maillage avec le réseau communal de Saint-Cyr-en-Val. Les eaux distribuées sont celles du captage du Val. Elles sont traitées à l'usine de la ville d'Orléans. Le réseau de distribution est bien dimensionné et fonctionne bien : il possède une très grande capacité avec des canalisations de 300 mm et 200 mm de diamètre.
En ce qui concerne le réseau d'assainissement, les eaux usées du secteur sont refoulées dans le réseau collectif d'Orléans-La Source, via des canalisations de 250 à 300 mm de diamètre.
Les canalisations de ces deux réseaux (eau potable et eaux usées) sont implantées dans l'emprise des voies (avenue de la pomme de pin, rue des écureuils et RD 2020) sauf au niveau du giratoire de Novotel où elles passent par le territoire compris entre l'avenue de la pomme de pin et la RD 2020.

Les eaux pluviales sont quant à elles, en grande partie captées dans un bassin de retenue situé au nord-ouest du site d'étude, puis rejetées dans le Ru de Limère.
Enfin, les lignes électriques et téléphoniques sont enterrées.

• Les contraintes à prendre en compte

La RD 2020 longe la limite est du site d'étude. La forte fréquentation de la voie engendre du bruit : la route est ainsi classée en catégorie 3 par rapport au bruit des infrastructures de transports terrestres, selon l'arrêté préfectoral du 24 avril 2009. Cela signifie qu'une bande de 100 mètres au maximum de chaque côté de la chaussée de ces voies, est affectée par le bruit. L'arrêté du 30 mai 1996 et trois arrêtés du 25 avril 2003 imposent des normes d'isolation acoustique minimales contre les bruits extérieurs pour les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement, les établissements de santé et les hôtels, situés dans les secteurs affectés par le bruit.

Par ailleurs, le nord du site fait l'objet d'une servitude d'utilité publique relative à la protection des liaisons hertziennes (carte ci-contre). Elle impose une zone de dégagement de 200 mètres de largeur à l'intérieur de laquelle l'altitude maximale des obstacles est limitée à 145 mètres NGF, soit entre 35 et 37 mètres au-dessus du sol.

Enfin, le site se situe en zone d'aléa faible par rapport au risque de mouvements de terrains liés au retrait-gonflement des argiles.

Remarque : Un site archéologique est présent à proximité du secteur d'étude : « les Vautions », qui représente un habitat attesté du 13ème siècle.

Les contraintes du site d'étude



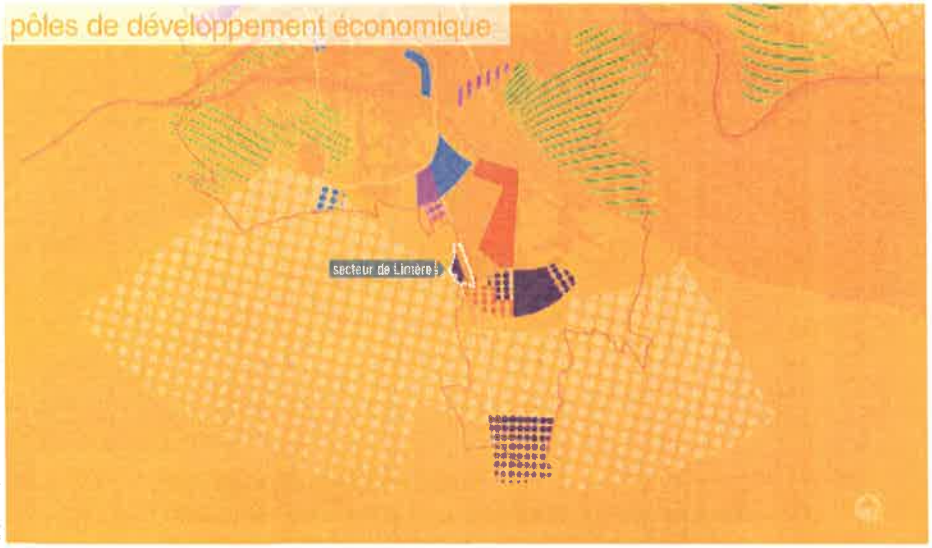
• Le contexte règlementaire

Le SCoT

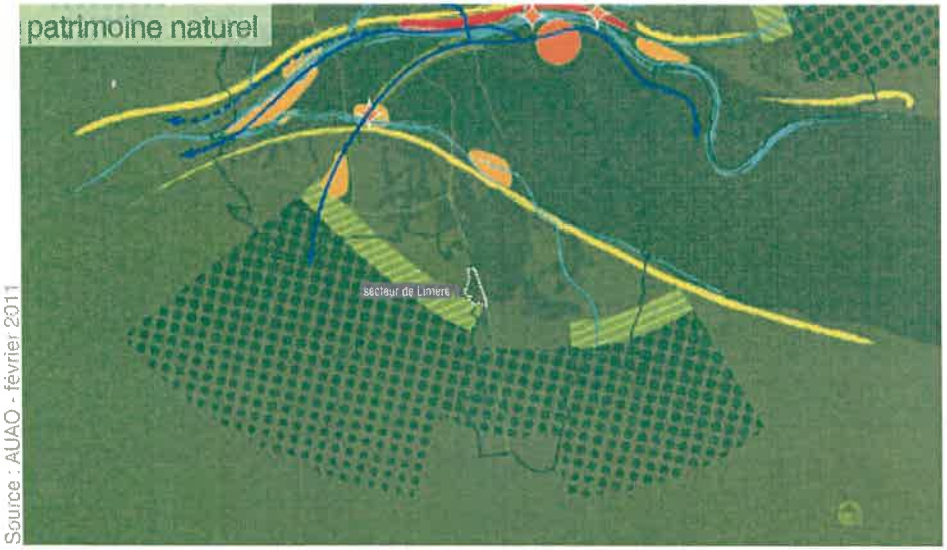
La ZAC du Parc de Limère appartient, avec le Parc d'activités Orléans-Sologne, à l'une des trois grandes zones économiques de l'agglomération orléanaise. Au titre de sa compétence en matière de développement économique, la Communauté d'Agglomération Orléans-Val de Loire met l'accent, à travers le SCoT, sur l'aspect qualitatif des parcs d'activités afin que le développement économique contribue à l'amélioration du cadre de vie. Cela passe notamment par des aménagements paysagers au sein des parcs, par des services d'accompagnement (restaurants inter entreprises, crèches, transport...), par la requalification de parcs vieillissants mais aussi par la réaffectation de friches et de bâtiments vacants.
Ainsi, la Communauté d'Agglomération Orléans-Val de Loire préconise le maintien et la valorisation de la ZAC de Limère ainsi que l'extension du Parc d'activités Orléans-Sologne et la création de la zone d'intérêt départemental des Relais, située au sud de Saint-Cyr-en-Val (motif de points violets sur la carte).
Par ailleurs, l'agglomération soutient les activités universitaires et de recherche « en tant que facteurs de rayonnement du territoire et de croissance de l'économie ». Cela se traduit notamment par la volonté d'étendre le pôle universitaire d'Orléans-la Source (100 hectares) au sud de la zone d'étude (motif de points orange sur la carte).
L'ensemble de ces projets permettra de conforter les activités dans chacun des sites. Il conviendra de prendre en compte ces évolutions afin de garantir une bonne articulation entre ces zones.

Par ailleurs, la ceinture boisée qui enserre l'agglomération orléanaise passe au sud-est du site (carte ci-contre). Cette coupure naturelle contribue au maintien de la biodiversité et à la richesse paysagère de la région. Ainsi, le SCoT interdit le déboisement massif des lisières forestières situées au sud-est du site ou oblige la reconstitution des espaces boisés par des mesures compensatoire de replantation.

Extraits des orientations générales du SCoT de l'agglomération orléanaise



Source : AUAO - février 2011



Source : AUAO - février 2011





La charte d'orientation et de développement du commerce en cours d'élaboration

Pour remplacer la charte d'orientation et de développement du commerce de l'agglomération orléanaise adoptée en février 2004 pour la période 2004/2008, un nouveau document est en cours d'élaboration. Celui-ci définira les nouvelles règles d'urbanisme concernant les implantations commerciales sur le territoire de l'agglomération en application de la loi du 4 août 2008 de modernisation de l'économie.
Il sera donc essentiel de tenir compte de ce document pour toute nouvelle activité commerciale qui pourrait s'installer sur la zone d'étude.

Le PLU

L'ensemble du secteur de Limère est classé en zone UI (secteur en violet sur la carte) dans le plan local d'urbanisme de Saint-Cyr-en-Val. Cette zone a pour vocation d'accueillir des activités économiques, artisanales, industrielles et commerciales.

Dans le règlement du PLU, le site d'étude est subdivisé en quatre zones :

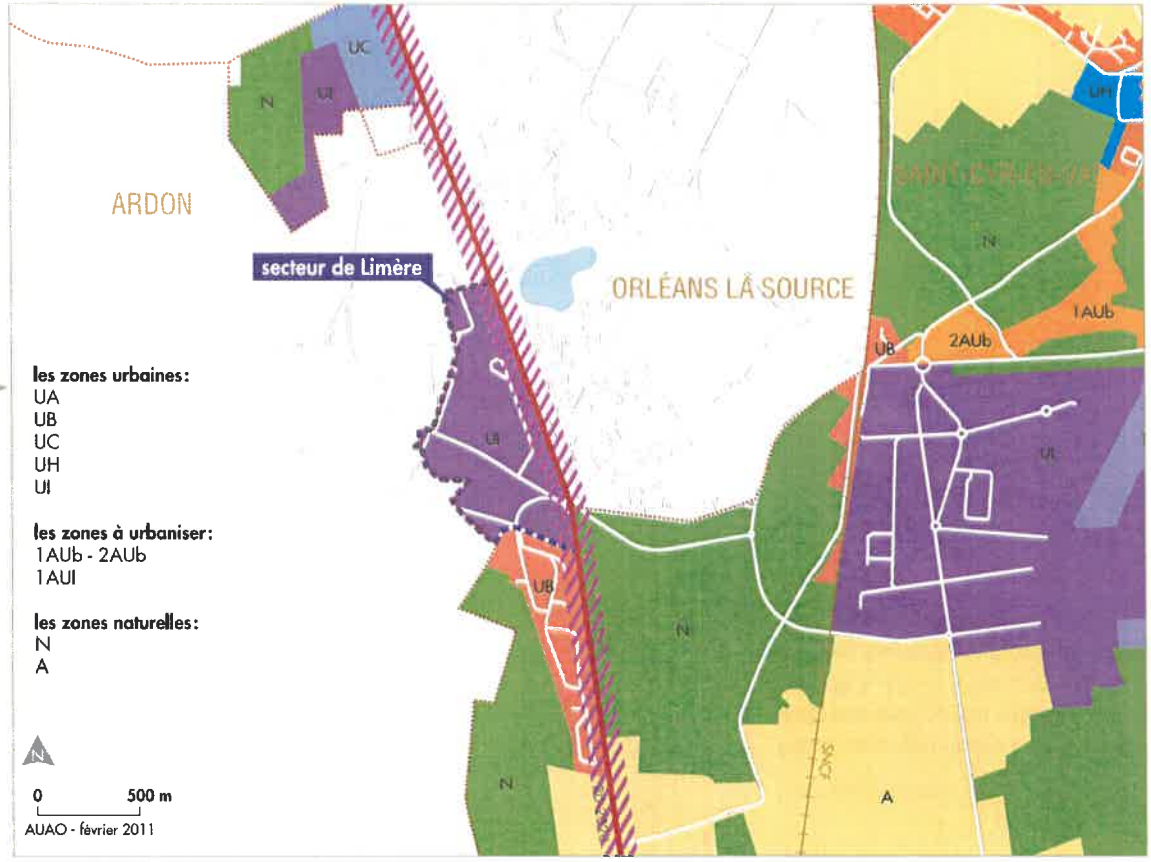
- ZA : cette zone est consacrée à l'accueil d'équipements de loisir, de tourisme et de détente. Une très petite partie de cette zone appartient au site d'étude et elle est occupée par une portion du golf de Limère.

- ZB : cette zone est réservée aux activités artisanales, de bureaux, de commerces et de services.

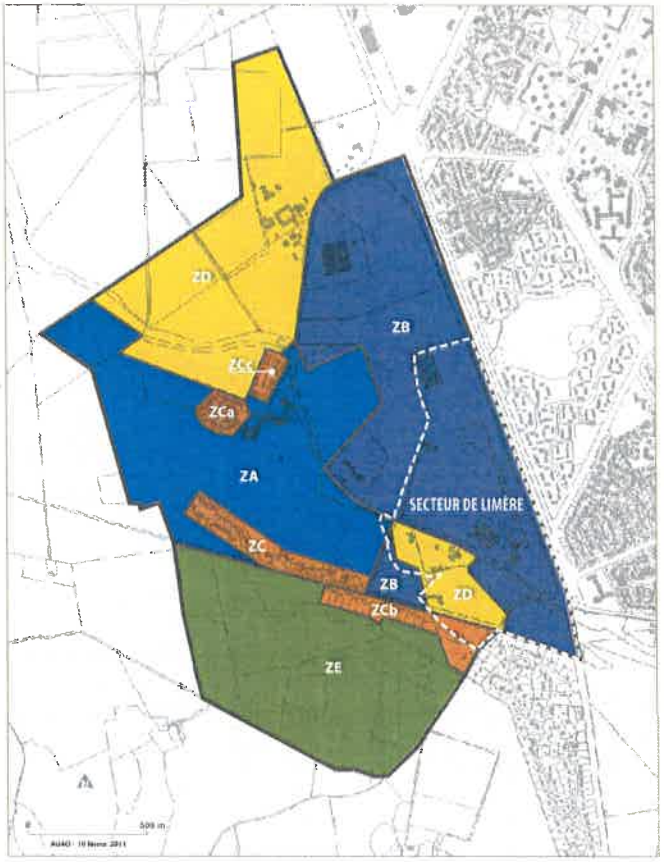
- ZCb : cette zone est destinée à accueillir des constructions individuelles à usage d'habitation. Elle correspond au lotissement préalablement existant de « l'allée de Limère » situé principalement sur la commune d'Ardon.

- ZDb2 : cette zone regroupe des activités et des bâtiments préexistants à la création de la ZAC en 1988 : les locaux de l'INRAP (Institut National des Recherches Archéologiques Préventives) et de l'ASPTT Orléans.

Extrait du plan de zonage du PLU de Saint-Cyr-en-Val



Zonage de la ZAC du Parc de Limère



ZA : Zone de loisirs, tourisme détente
ZB : Zone d'activités artisanales, bureaux, commerces, services
ZC : Zone d'habitat
ZD : Zone d'activités préexistantes
ZE : Zone boisée

L'amendement Dupont (Article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme)

Le secteur de Limère est en contact direct avec la RD 2020 et correspond à une zone distincte des zones urbanisées de la commune. Ce contexte justifie l'application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme issu de la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite loi « Barnier ». Ce dernier est énoncé comme suit :

« 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 ne s'applique pas :
- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 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. [...]
Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article 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. [...] »

Ainsi, une bande inconstructible de 75 mètres s'applique de part et d'autre de l'axe de la RD 2020, voie classée à grande circulation. La présente étude a pour objectif d'apporter les éléments nécessaires à la prise en compte des spécificités locales dans les projets d'aménagement. Elle doit notamment permettre de justifier par un projet d'aménagement qualitatif de la levée de cette inconstructibilité dans la bande des 75 mètres le long de la voie.

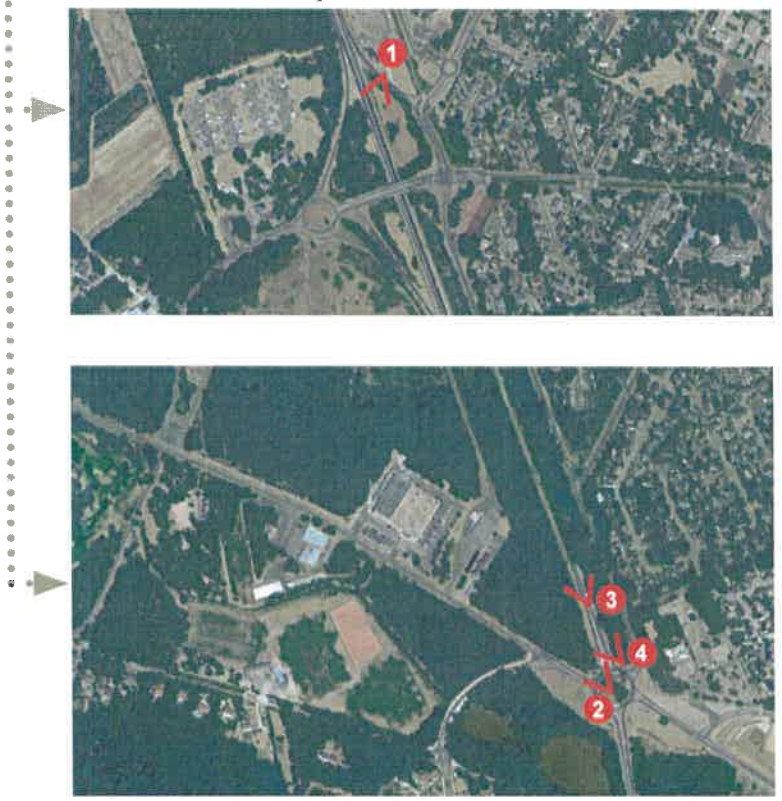
LE SITE AUJOURD'HUI

• Depuis la RD 2020

La RD 2020 longe le site à l'est et possède deux entrées qui le desservent : une au nord et une au sud, en contact direct avec le secteur étudié. Elle surplombe légèrement le secteur. Elle en est séparée par un accotement d'environ 5 mètres suivi d'un fossé. De l'autre côté de la voie, sur le territoire orléanais, l'accotement est accompagné d'un merlon d'environ 5 mètres de haut, formant un mur antibruit pour le quartier d'Orléans-La Source présent de l'autre côté.

De nombreux panneaux publicitaires (15) sont présents le long de la RD 2020, côté Saint-Cyr-en-Val, à l'arrivée sur le carrefour giratoire desservant le site par le sud (voir photos 3 et 4). 10 de ces panneaux sont visibles par les automobilistes qui se dirigent vers le nord et les 5 autres, par ceux allant vers le sud. Ces panneaux sont tous des pré-enseignes, c'est-à-dire des inscriptions, formes ou images, indiquant la proximité d'un immeuble où s'exerce une activité déterminée. Ils sont tous situés entre 2 et 3 mètres de hauteur. Cet emplacement semble stratégique du fait de la proximité avec le carrefour giratoire qui oblige les véhicules à ralentir. De plus, en allant vers le nord, ce secteur permet d'exposer visiblement les panneaux, à la sortie du giratoire, et constitue une entrée dans l'agglomération orléanaise. Cela explique sans doute pourquoi la plupart des panneaux sont placés dans ce sens de circulation.
Or, l'article R418-2 du Code de la route interdit « hors agglomération , la publicité et les enseignes publicitaires et préenseignes visibles des routes nationales [...] de part et d'autre de celles-ci sur une largeur de 20 mètres mesurée à partir des bords extérieurs de la chaussée ».

Localisation des prises de vue



Entrée nord du site depuis la RD 2020



Entrée sud du site depuis le giratoire de la RD 2020



RD 2020 en direction du nord



Sortie du giratoire de Novotel, en allant vers le nord



• Au coeur du site

Le site se compose de grands terrains dédiés à diverses activités. Les boisements occupent une place prédominante et la présence d'entreprises est surtout sensible du fait de clôtures qui bordent les propriétés. Un effort manifeste est visible quant à l'intégration des constructions dans le contexte naturel : le bâtiment de la DREAL par exemple se fait discret grâce à un bardage en bois de couleur gris silex, les candélabres sont peints en vert, les panneaux d'indications mélangent un encadrement bois et des directions sur fond vert, les clôtures grillagées sont peintes en vert...

Localisation des prises de vue



Signalétiques au sein du site d'étude



Signalétiques au sein du site d'étude



Vue oblique du site d'étude (2010)



L'avenue de la pomme de pin traverse le secteur d'étude. Cette portion est limitée à 70km/h.

Lorsque l'on arrive par l'entrée nord, le site d'Hitachi se distingue par une entrée imposante en briques rouges de Sologne. Ses locaux occupent 17 500 m². Cette entreprise dont l'activité a débuté en 1992, fabrique et vend des systèmes de stockage informatiques pour le marché européen. 245 personnes y sont employées.
Un peu plus loin, Artium France réalisait des meubles de bureau et de magasin. Mais l'entreprise est en liquidation judiciaire depuis 2009. Le site est donc amené à changer d'activité prochainement.

Lorsqu'on continue vers le sud, on trouve l'entreprise Dekra qui réalise des contrôles techniques pour les poids lourds depuis 2005, ainsi que les locaux de la DREAL Centre.
De l'autre côté de la voie, les locaux de l'INRAP (Institut National des Recherches Archéologiques Préventives) et de l'ASPTT Orléans avec ses terrains sportifs, sont présents.

Avenue de la Pomme de Pin : depuis le nord du site d'étude

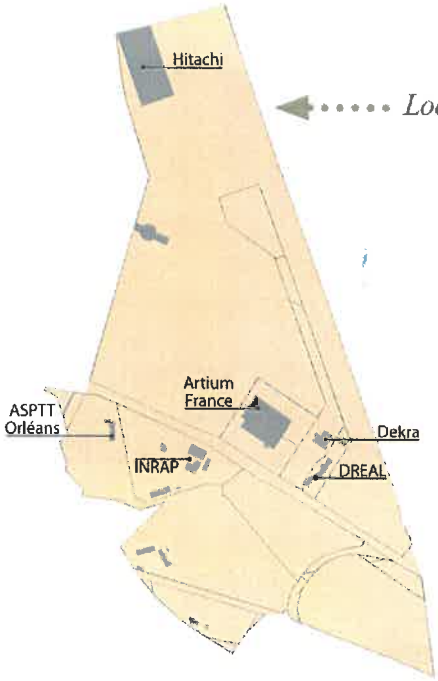


DREAL Centre



Localisation des prises de vue





Localisation des entreprises

Entrée d'Hitachi



Par le sud, au niveau du rond-point, la pointe comprise entre la RD 2020 et l'avenue de la pomme de pin, est couverte de végétation alliant broussailles et spécimens arborés : on trouve principalement des acacias, des bouleaux et des chênes. Les boisements se densifient en allant vers le nord. Cette partie du territoire semble laissée à l'abandon; certains végétaux étant en mauvais état. Néanmoins, certains sujets semblent intéressants à conserver. Un relevé botanique et phytosanitaire plus approfondi serait pertinent.
Lorsqu'on continue sur la rue des écureuils, deux grands bassins d'eaux pluviales appartenant au département du Loiret, sont visibles. Ils récupèrent les eaux provenant du quartier pavillonnaire de la Petite Mérie.

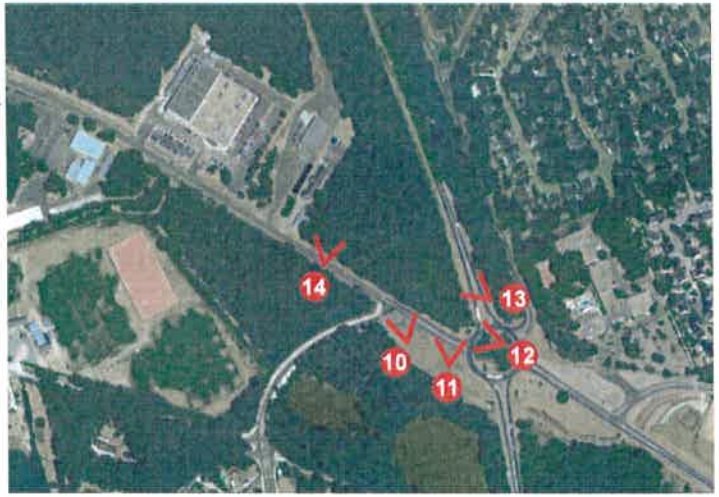
La pointe comprise entre l'avenue de la Pomme de Pin et la RD 2020 : vue depuis l'avenue de la Pomme de Pin



La pointe comprise entre l'avenue de la Pomme de Pin et la RD 2020 : vue depuis l'avenue de la Pomme de Pin



Localisation des prises de vue



La pointe comprise entre l'avenue de la Pomme de Pin et la RD 2020 : vue depuis la RD 2020



Chêne présent sur le site d'étude



La pointe comprise entre l'avenue de la Pomme de Pin et la RD 2020 : vue depuis le giratoire de Novotel

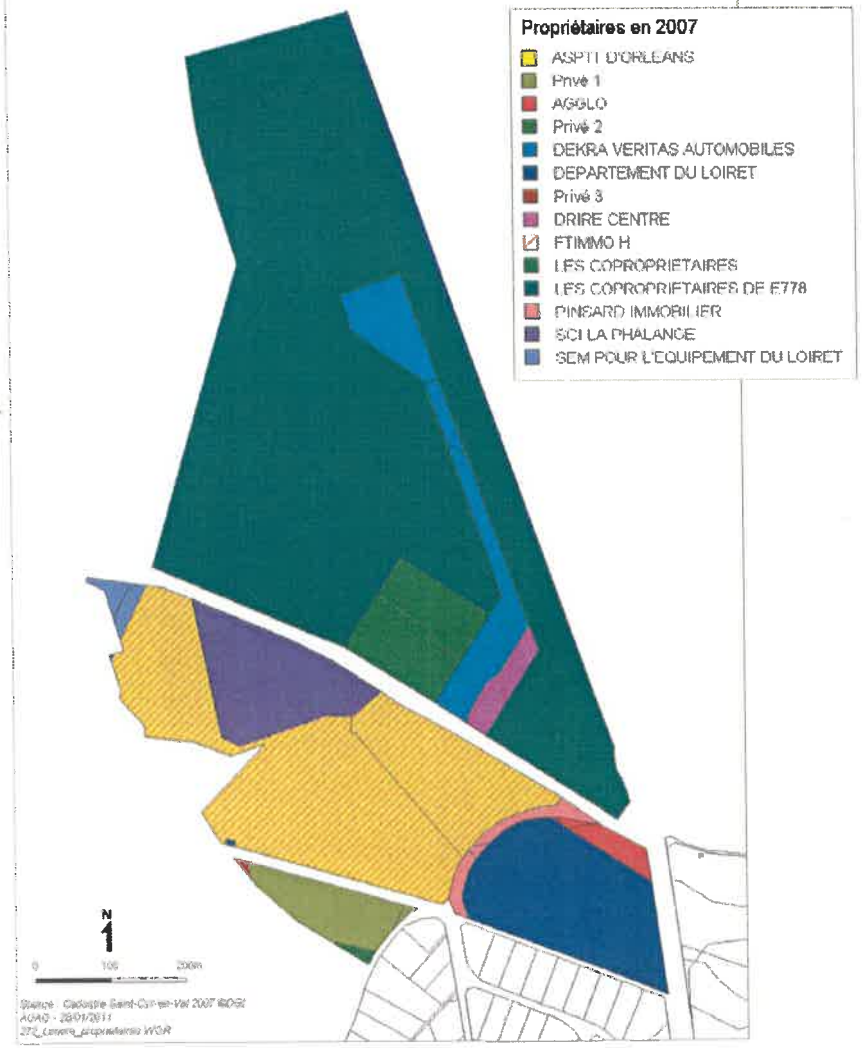


LE SITE : ÉVOLUTION ET ENJEUX

• Les acteurs du site

La commune de Saint-Cyr-en-Val, en collaboration avec la commune d'Ardon et le Conseil Général du Loiret, porte la ZAC du Parc de Limère. Les règles qui encadrent l'urbanisation du secteur sont inscrites dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) des deux communes.
14 propriétaires se partagent les 52,4 hectares composant le territoire (carte ci-contre). On retrouve notamment le département du Loiret avec la RD 2020 et les bassins de rétention des eaux pluviales au sud, ainsi que la communauté d'agglomération Orléans-Val de Loire. Les deux plus grands terrains appartiennent, pour le premier aux copropriétaires de E778 (secteur de l'entreprise Hitachi) et pour le second, à l'ASPTT Orléans associée à FTIMMO H (agence immobilière).

Propriétaires fonciers du site d'étude



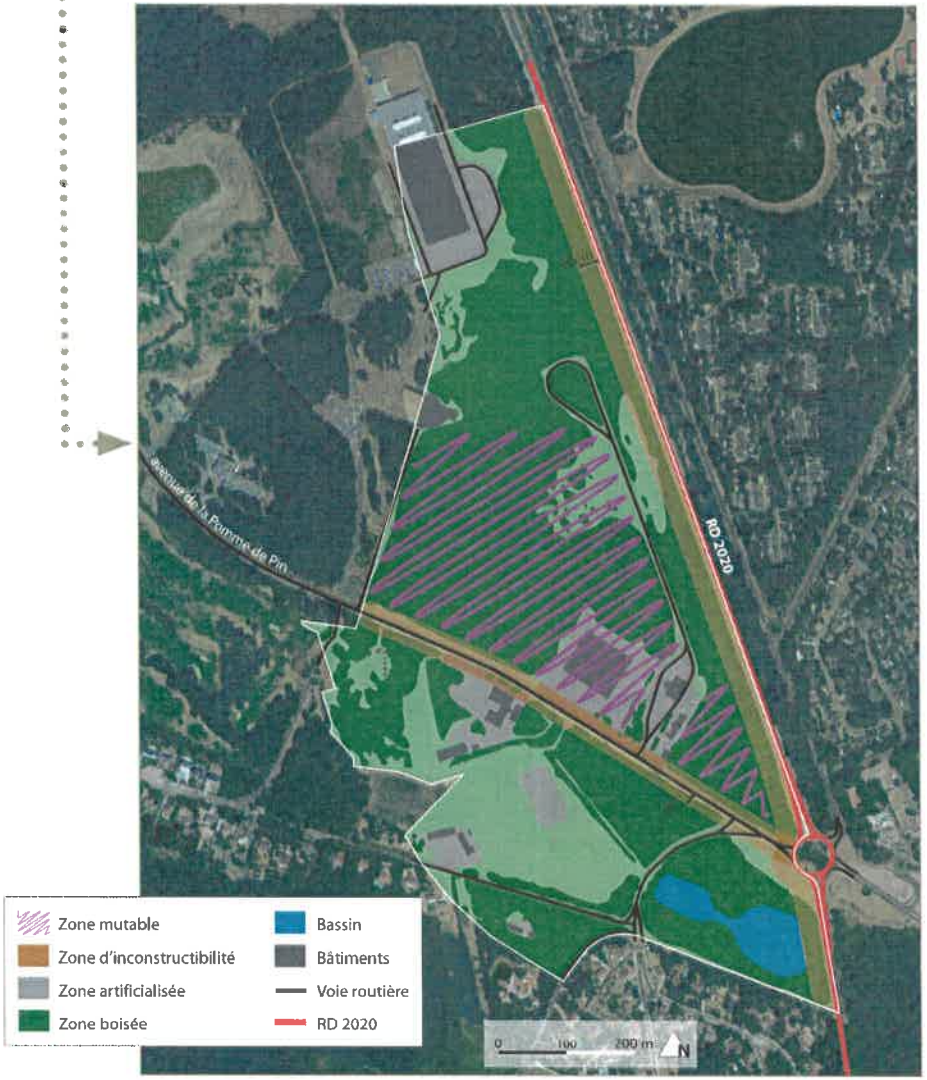
Source : AUAO - février 2011

• Le devenir du site

Au vu des éléments évoqués précédemment, le site possède de nombreux atouts quant à sa situation géographique et à son contexte économique. Il est par ailleurs, bien desservi au niveau routier, notamment grâce à sa proximité avec la RD 2020. Il semble donc favorable à l'implantation de nouveaux établissements. Néanmoins, de nombreux éléments sont à prendre en considération.
Tout d'abord, la zone ZB du secteur de Limère est la plus propice à l'accueil de nouvelles activités, sachant qu'elle possède encore de grands espaces libres. Des activités secondaires comme tertiaires – ainsi que leurs équipements et services d'accompagnement – pourront s'y implanter.
Toute installation devra tenir compte des contraintes présentes sur le site (nuisances sonores, servitude d'utilité publique) et respecter les prescriptions des documents règlementant la zone, que ce soit au niveau local comme communal ou encore intercommunal. Par exemple, les orientations définies dans le SCoT devront être prises en considération. En ce sens, l'arrivée d'une nouvelle activité devra notamment concourir au maintien et à la valorisation de la ZAC de Limère. Par ailleurs, du fait de l'environnement naturel présent au sein et aux environs du site, une attention particulière devra être portée quant à l'intégration des nouveaux bâtiments ou installations.

Les parcelles appartenant à Hitachi pourraient être amenées à être divisées et à accueillir plusieurs entreprises à activités différentes. Le projet d'aménagement décrit ci-après tient compte de cette possibilité à moyen et long terme ; sauf sur la pointe comprise entre la RD 2020 et l'avenue de la pomme de pin où la mutabilité pourrait intervenir à brève échéance.

Évolution possible du secteur de Limère



Source : AUAO - février 2011



II • PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT ET PRESCRIPTIONS



sommaire

2.1 - PLAN D'AMÉNAGEMENT 40

2.2 - PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES ET PAYSAGÈRES
Aménagement et enjeux environnementaux 42
Aspect extérieur des constructions 45

2.3 - SÉCURITÉ, DÉPLACEMENTS ET GESTION DES STATIONNEMENTS 46

2.4 - PRISE EN COMPTE DES NUISANCES ET POLLUTIONS 48

2.5 - CONCLUSION
Rappel des dispositions règlementaires à prendre en compte 49
Synthèse des prescriptions urbanistiques 49

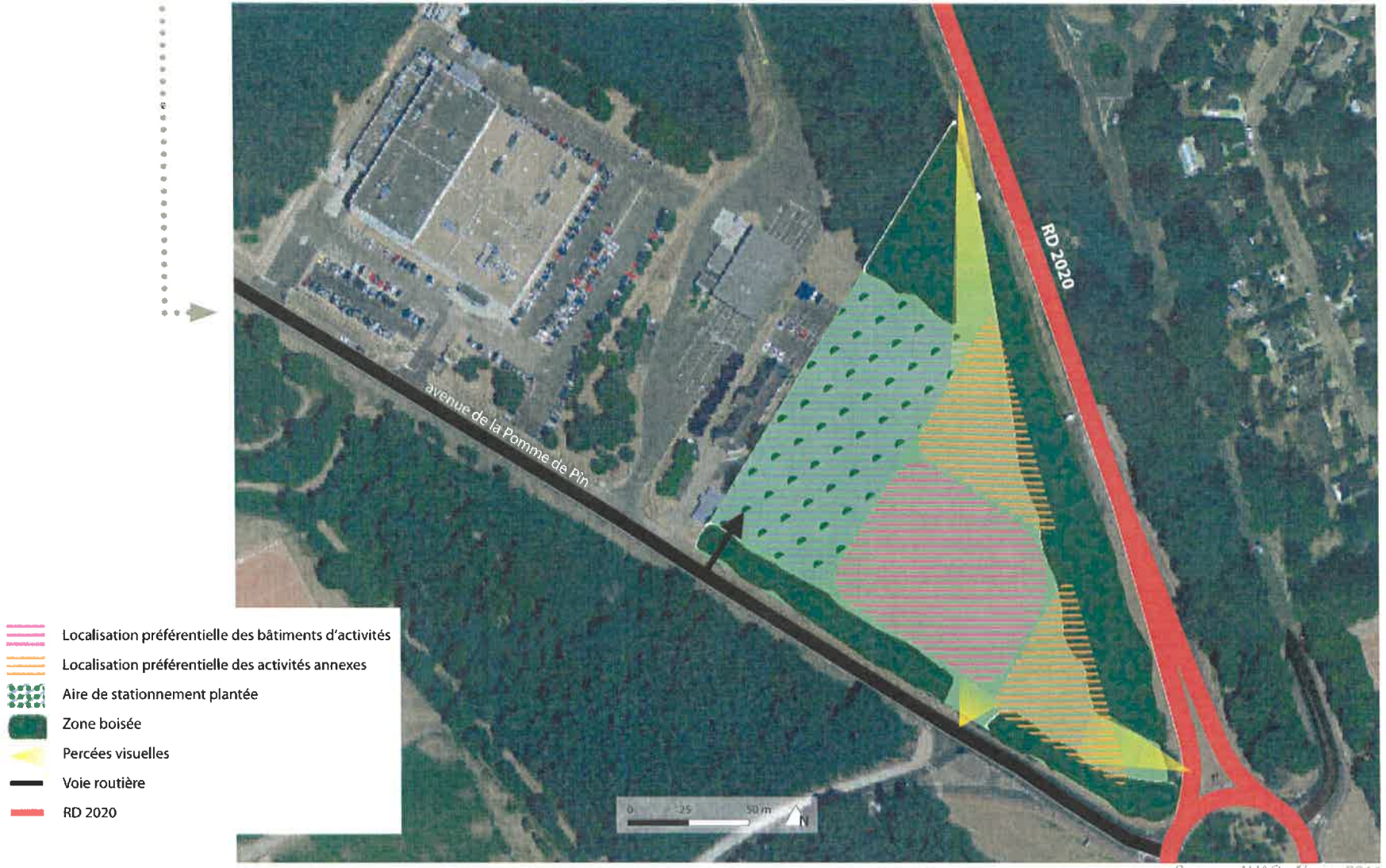
Le diagnostic du secteur met en avant plusieurs éléments clés.
Tout d'abord, le site, localisé au sein d'une zone économique préexistante, a pour vocation d'accueillir de nouvelles activités afin de développer la zone. Il porte ainsi différents enjeux stratégiques en termes d'attraction, de desserte et de visibilité.
Cependant, son insertion au cœur d'un territoire naturel remarquable impose qu'une attention particulière soit portée à la préservation de ses qualités paysagères, qui contribuent à l'identité de cette entrée d'agglomération.
La localisation du site en bordure de la RD 2020, voie classée à grande circulation, et aux portes de l'agglomération orléanaise et de la Sologne, renforce ces différents enjeux. La recherche d'un équilibre entre développement et préservation est d'autant plus importante que ce territoire joue un rôle d'annonce et est directement présenté depuis la route.

Ainsi, le parti d'aménagement devra prendre en compte l'ambivalence du territoire et proposer des solutions garantissant aussi bien des enjeux stratégiques de développement que les enjeux en matière de patrimoine écologique, afin de garantir un aménagement de qualité sur ce site.

→ PLAN D'AMÉNAGEMENT

Le parti d'aménagement concerne plus particulièrement le secteur mutable à court terme situé au sud, entre l'avenue de la pomme de pin et la RD 2020. Ce terrain d'environ 23 800m² a été étudié plus en détail, tout en tenant compte de son contexte élargi tel qu'il a été décrit dans les parties précédentes.
Le principe fondamental d'aménagement du secteur est de conserver l'identité du lieu tout en permettant son développement. Pour cela, de façon à préserver les bordures boisées le long de la route, les installations et les constructions s'implantent au cœur du site. Ces franges arborées affichent l'identité naturelle et paysagère du secteur.
La présence de percées visuelles à travers ces masses végétales n'est pas exclue dans le cas où l'activité exercée sur le site rendrait nécessaire une visibilité de l'entreprise (comme par exemple pour des activités commerciales). Dans ce cas particulier, les bâtiments – et les activités annexes qui s'y rattachent – s'implanteraient de préférence dans la partie sud de la parcelle afin de bénéficier d'une meilleure visibilité depuis les voies de circulation.
Dans tous les cas, il est essentiel de veiller à la bonne intégration des nouvelles constructions et installations dans le milieu environnant. Sans perdre la cohérence avec la logique urbaine existante, il s'agit de prendre en compte les milieux naturels dans les projets. Cette orientation s'inscrit elle aussi dans l'objectif de conserver l'ambiance et la qualité des lieux tout en permettant le développement.
Enfin, la desserte du terrain s'appuie sur les aménagements existants et tient compte des aspects liés à la sécurité.

Schéma de principe d'aménagement du secteur de Limère :
zoom sur une partie du site (exemple d'une implantation commerciale)



Source : AUAO - février 2011

PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES ET PAYSAGÈRES

Le parti d'aménagement montre que l'intégration du projet d'aménagement au sein de son environnement est un enjeu fort pour l'avenir de la zone.

• Aménagement et enjeux environnementaux

Intégration du site dans l'environnement naturel

Le secteur de Limère possède des spécimens arborés qu'il serait intéressant de sauvegarder. Ainsi, la conservation – autant faire se peut – de ces espaces boisés existants semble être un élément essentiel au projet d'aménagement afin de préserver l'ambiance et la qualité des lieux. Il s'agira notamment d'éviter le mitage des masses boisées pour conserver la continuité boisée du paysage solognot le long de la RD 2020.

Par ailleurs, les plantations d'arbres – notamment pour les aires de stationnement – devront respecter les essences présentes dans le nord de la région naturelle de la Sologne. On trouvera donc des espèces feuillues telles que le chêne ou encore le bouleau.
Le stockage extérieur de matériels et de matériaux sera à éviter. Si toutefois il ne peut en être fait autrement, des aménagements devront être proposés pour améliorer les aspects visuels de ces zones de stockage, par des plantations notamment.
D'autre part, les lignes téléphoniques – 3 pylônes – que l'on trouve au sud du site, dans l'avenue de la pomme de pin, devront être enterrées, tout comme les autres réseaux de distribution : eau, électricité, assainissement et gaz.
Enfin, dans le cas où le site serait clos, la clôture devra s'insérer au mieux dans le contexte naturel des lieux. Elle pourra par exemple être constituée de haies doublées ou non d'un grillage de couleur verte.

Intégration du bâti dans la logique urbaine

Les nouvelles constructions se trouveront à plus de 35 mètres de l'axe de la RD2020 et à plus de 20 mètres de l'axe de l'avenue de la pomme de pin. Ces espaces de recul seront occupés par des masses boisées afin de maintenir l'identité solognote des lieux. Certaines installations telles que des bassins ou des activités participant à la valorisation et à l'aménagement paysager du site ainsi que des installations liées à la sécurité du secteur (ex: voie dédiée aux pompiers...) pourront être tolérées dans ces bandes de recul. Ces aménagements devront rester en synergie avec les espaces naturels qui les accompagnent et ne devront pas impacter la continuité arborée le long de la voie. Les installations plus «polluantes» visuellement (ex: une aire de stationnement) resteront toutefois interdites.
Au sein du site, les constructions et installations pourront s'implanter librement en dehors des bandes de recul puisque la bande boisée masquera les lieux.

Dans le cas particulier où l'activité exercée sur le site rend nécessaire une visibilité de l'entreprise (notamment pour des activités commerciales), les boisements présents dans les bandes de recul, pourront être ponctuellement interrompus par des percées transversales. Ces dernières laisseront voir une partie des façades des bâtiments depuis les routes. D'autre part, les constructions s'implanteront de préférence dans la partie sud de la parcelle afin de bénéficier d'une meilleure visibilité à travers les percées visuelles. L'insertion paysagère pourrait ressembler aux images suivantes :

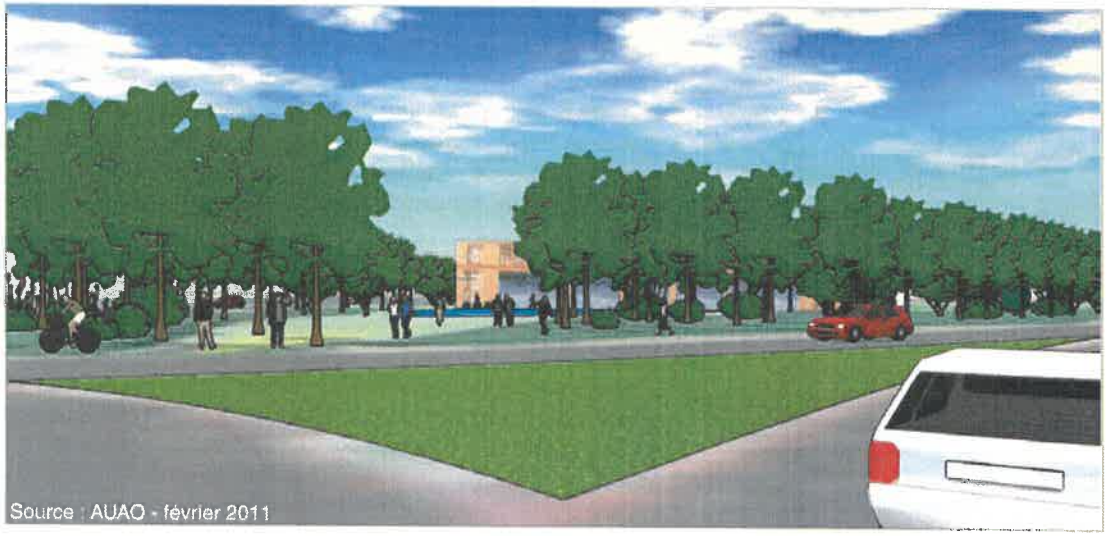
Enfin, quelque soit l'activité exercée, l'emprise au sol des éléments construits devra être inférieure à 30% de la surface totale de la parcelle afin de limiter l'impact de l'artificialisation du site.

Image test d'insertion paysagère d'un projet sur le secteur de Limère





Image test : insertion paysagère



Source : AUAO - février 2011

Entreprise dans le Parc Technologique Orléans-Charbonnière : exemple de visibilité sur le bâtiment



Coupe transversale de la RD 2020



Source : AUAO - février 2011

• Aspect extérieur des constructions

Les bâtiments construits sur le site devront s'intégrer dans le contexte naturel. Ceci est d'autant plus important que ces constructions se situeront à l'entrée sud du site et donc en entrée dans l'agglomération mais aussi en limite avec les espaces naturels solognots. Ils auront un rôle d'annonce pour ces différents territoires. C'est pourquoi, l'aspect des bâtiments devra être cohérent avec les espaces environnants; que ce soit au niveau des formes, des couleurs comme des matériaux employés. Leur couleur pourrait par exemple être gris silex comme pour les bâtiments de la DREAL. Des matériaux nobles tels que le bois ou la pierre permettront d'autre part, de mieux intégrer les nouveaux éléments bâtis.

Les constructions pourraient de plus, posséder une toiture végétalisée. L'avantage d'un tel système est de réduire l'imperméabilisation du site, mais également de favoriser l'intégration des nouveaux bâtiments dans un secteur déjà fortement végétalisé.
Enfin, la hauteur des constructions sera inférieure à 15 mètres au faîtage afin de ne pas dépasser la hauteur des arbres. De cette manière, l'impact visuel sur le paysage serait limité.

Bardage bois de la DREAL dans la ZAC du Parc de Limère



Bâtiment commercial à Privas (07)



(Source : groupe Frey)

→ SÉCURITÉ, DÉPLACEMENTS ET GESTION DES STATIONNEMENTS

Le projet d'aménagement du site se basera sur les voies existantes (aussi bien dédiées aux véhicules qu'aux piétons/cyclistes).
Depuis la RD 2020, la visibilité des bâtiments sera limitée grâce à l'existence de masses boisées le long de la route. Cette mesure assurera une meilleure sécurité pour les conducteurs en minimisant l'effet vitrine qui pourrait les perturber.
En arrivant par le sud, à la sortie du carrefour giratoire, la limitation à 70 km/h sur l'avenue de la pomme de pin sera abaissée à 50 km/h jusqu'au niveau du terrain de la DREAL afin de sécuriser l'entrée sur le secteur. En effet, une intersection routière est présente sur cette portion – celle avec la rue des écureuils – et pourrait présenter un certain danger en cas d'une vitesse trop élevée des véhicules. De plus, les piétons et les cyclistes peuvent être amenés à traverser la voie à divers endroits.
D'autre part, et toujours dans le but de sécuriser la zone, l'entrée sur le site se fera depuis l'avenue de la pomme de pin, au moins 25 mètres après l'intersection avec la rue des écureuils, en allant vers le nord. Ce positionnement a de plus l'avantage que cette portion du site est à niveau par rapport à la voie.

Cette entrée pourrait être commune avec la voie de sortie. Si elle ne l'est pas, la voie de sortie devra elle aussi se situer à plus de 25 mètres de l'intersection avec la rue des écureuils. Cette voie d'entrée permettra d'accéder à l'aire de stationnement. Cet espace sera planté d'arbres de hautes tiges appartenant aux essences locales. Dans le cas d'activités recevant du public, 10% des places de stationnement devront être réservées aux personnes à mobilité réduite, avec un minimum d'une place.

La prise en compte des modes doux est encouragée. La circulation piétonne pourrait, par exemple, être séparée de celle dédiée aux véhicules, des espaces de stationnement pour les vélos pourront être intégrés à proximité des entrées des bâtiments... Ces aménagements permettraient de favoriser les circulations douces, notamment pour les habitants venant du centre-ville de Saint-Cyr-en-Val ou des quartiers de la Petite Mérie et d'Orléans-La Source.

Parc Technologique Orléans-Charbonnière : espace partagé piétons/cyclistes



Projet parc commercial Greencenter à Claye-Souilly (77) : aire de stationnement plantée



(Source : groupe Frey)

Projet parc commercial Greencenter à Torcy (77) : intégration des piétons



(Source : groupe Frey)

PRISE EN COMPTE DES NUISANCES ET POLLUTIONS

La présence d'une masse boisée éventuellement entrecoupée par endroits de quelques percées visuelles, contribuera à limiter les impacts du bruit de la circulation de la RD 2020. Elle permettra aussi de capter et de fixer les poussières qui peuvent être soulevées par le trafic routier.
Par ailleurs, les nouvelles constructions devront tenir compte des exigences d'isolation phonique qui s'appliquent au secteur affecté par le bruit au titre du classement des infrastructures de transports terrestres (si ces dernières sont concernées par l'arrêté préfectoral du 24 avril 2009).

D'autre part, au vu de l'imperméabilisation de surfaces importantes sur le site, la question du rejet des eaux pluviales doit être étudiée avec attention. En effet, ces eaux pourront être polluées par le lessivage des aires de stationnement et des voies de circulation. Ainsi, il sera essentiel de conserver des espaces non imperméabilisés afin de permettre au maximum l'infiltration des eaux pluviales. Le recours aux toitures végétalisées contribuerait aussi à favoriser l'infiltration des eaux.
Les eaux potentiellement polluées seront quant à elles directement traitées sur le site grâce à un dispositif de traitement adapté à l'importance et la nature de l'activité. Ce dispositif pourrait par exemple être constitué par un bassin de retenue planté de végétaux épurateurs. Cette solution participerait par la même occasion à l'aménagement paysager de la zone.

CONCLUSION

• Rappel des dispositions règlementaires à prendre en compte

Dispositions règlementaires de la zone UI

Les mesures décrites ci-dessus sont transcrites dans le règlement de la zone UI du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint-Cyr-en-Val. Elles devront être respectées.

• Synthèse des prescriptions urbanistiques

- Une attention particulière portée sur l'intégration des nouveaux bâtiments (couleur, matériaux, forme) dans le contexte naturel;
- La conservation au maximum des boisements existants;
- Une bande de recul boisée d'au moins 35 mètres par rapport à l'axe de la RD 2020 et d'au moins 20 mètres par rapport à l'axe de l'avenue de la pomme de pin, pouvant exceptionnellement accueillir certains types d'installations;
- Si l'activité le nécessite, possibilité de créer de rares percées dans les boisements permettant la visibilité des bâtiments;
- Une aire de stationnement plantée;
- La prise en compte des différents usagers (piétons, cyclistes, automobilistes) et de leur sécurité;
- La considération des contraintes et nuisances du secteur.

agence d'urbanisme
DE l'agglomération orléanaise
www.auao.org

ORLÉANS MÉTROPOLE

Commune de Saint-Cyr-en-Val

Projet de création de parc photovoltaïque

DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME



Pièce 6 : Etude au titre de l'article L. 111-8 du code de l'urbanisme

IngESPACES
Urbanisme, Environnement, Déplacements
Ensemble, participons à l'aménagement du territoire

Siège social :
23 rue Alfred Nobel
77420 Champs-sur-Marne
Tel : 01.64.61.86.24
Email : ingespaces@wanadoo.fr

OBJET DE L'ETUDE AU TITRE DE L'ARTICLE L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

Le projet de parc photovoltaïque sur le territoire de la commune de Saint-Cyr-en-Val, aux lieux dits « Le Petit Cabaret » et « Les Longères », est actuellement conduit par la société « Générale du Solaire » sur un terrain de l'ordre de 38 hectares. Situé à proximité d'un poste électrique source « Mérie », ce projet doit permettre la production d'énergie renouvelable, dont la puissance prévisionnelle équivaut à la consommation annuelle de 7400 à 8200 foyers, évitant ainsi un rejet de l'ordre de 1520 à 1670 tonnes de CO2 par an.
Dans le cadre de sa compétence « contribution à la transition énergétique », Orléans Métropole a décidé de soutenir les projets de production d'énergie à partir d'une source d'énergie renouvelable en cohérence avec le schéma directeur du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) validé en conseil métropolitain le 21 décembre 2017.
Le plan d'action, décliné sur la période 2019 - 2025, vise ainsi à multiplier par 2 à 2,5 les productions d'énergies renouvelables et à réduire de 17 % les gaz à effet de serre. Les objectifs et le calendrier de réalisation du projet permettent à la métropole d'entamer la transition énergétique du territoire, conformément au projet métropolitain qui ambitionne à terme de faire d'Orléans Métropole la 1ère métropole à énergie positive.

Cependant, l'implantation de ce projet le long de la RD 2020 crée des obligations particulières.

Principe de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme
L'article L111-6 du Code de l'Urbanisme prévoit de maîtriser les abords des grands axes routiers :
« 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.*»*

Dans le périmètre immédiat du secteur de projet, la RD 2020 constitue le seul axe routier à prendre en compte dans le cadre de l'article L111-6 du code de l'urbanisme.

Cet article impose ainsi une bande de 75 m de part et d'autre de l'axe de la RD 2020 qui grèverait de façon importante la faisabilité du projet.

Des règles d'implantation différentes prévues par l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme
L'article L111-8 du code de l'urbanisme prévoit cependant que :
« 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.*»*

Ainsi, l'objet de cette présente étude est donc de justifier de règles de recul différentes, inscrites dans le règlement du Plan Local d'Urbanisme de la commune, et adaptées au contexte paysager local.
Cette étude permet de s'assurer que ces règles permettront de maîtriser l'aménagement et d'offrir un cadre en accord avec l'exigence de qualité paysagère.

L'objet est de vérifier notamment que les risques de nuisances et d'incidences induits par le projet sur la sécurité, le paysage, l'urbanisme et l'architecture ont bien été mesurés et qu'ils seront palliés par un ensemble de règles appropriées.

Le présent document justifie ainsi les règles de recul inscrites dans le Plan Local d'Urbanisme et adaptées au contexte paysager local, conformément à l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme. Ces règles sont précisées dans le règlement du PLU de la Commune.

SOMMAIRE

OBJET DE L'ETUDE AU TITRE DE L'ARTICLE L111-8 DU CODE DE L'URBANISME 1

1. ANALYSE DU SITE 4

A Localisation du secteur 4
B Description du site 4

2. PROJET D'AMENAGEMENT ET DE CONSTRUCTION ET COMPATIBILITE AVEC LES EXIGENCES DE L'ARTICLE L111-8 DU CODE DE L'URBANISME 12

L'option d'aménagement: **12**
Prise en compte du paysage existant **14**
Le traitement paysager de l'ensemble du secteur **14**
Justifications au regard de l'article L111-8 du code de l'urbanisme **20**
Au regard des nuisances : 20
Au regard de la sécurité : 20
Au regard de la qualité architecturale : 20
Au regard de la qualité de l'urbanisme et des paysages : 20

1. ANALYSE DU SITE

A Localisation du secteur

Le secteur du projet de parc photovoltaïque est situé sur la commune de Saint-Cyr-en-Val dans le département du Loiret, aux lieux-dits « Le Petit Cabaret » et « Les Longères », le long de la RD 2020 et du chemin desservant le poste électrique source existant.



B Description du site

Les développements ci-après sont tirés de l'étude paysagère du projet photovoltaïque réalisée par l'Atelier Mathilde Martin

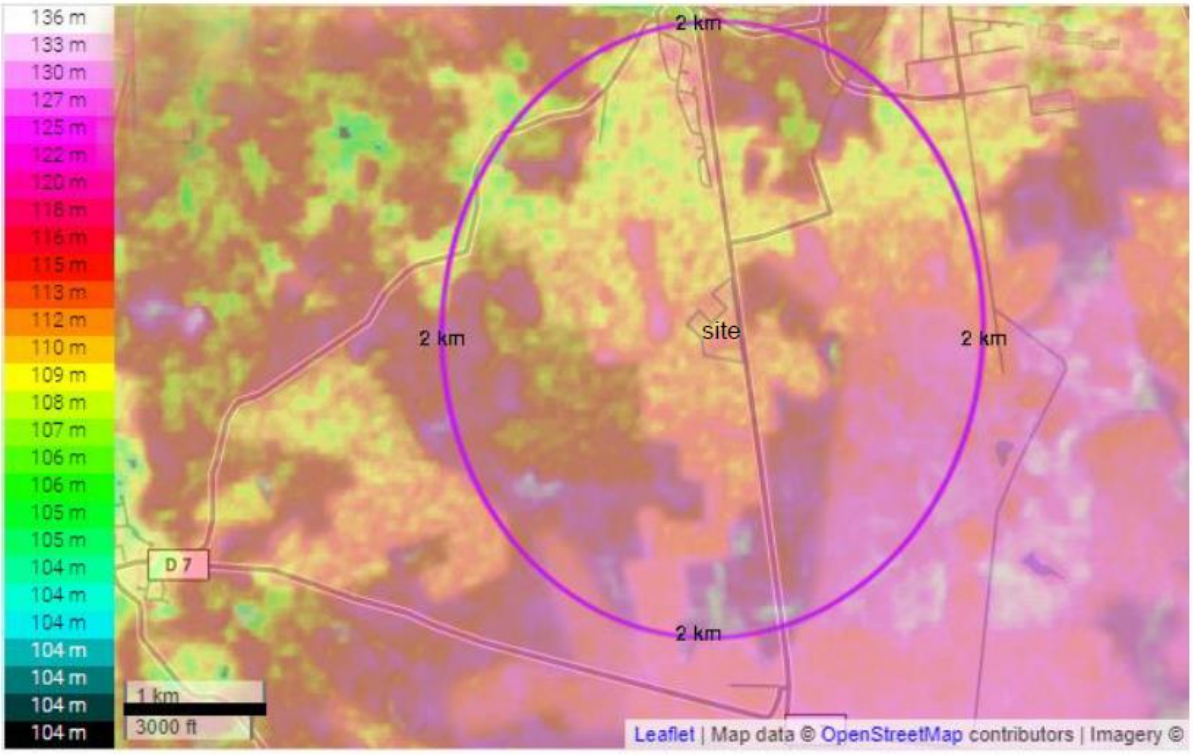
L'atlas des Paysages de la région Centre Val-de-Loire montre que le paysage de Saint Cyr-en-Val est dans l'unité paysagère de la Sologne Orléanaise et plus particulièrement de la Sologne d'Ardon.



CARTE DES ENTITES PAYSAGERES DE LA SOLOGNE ORLEANAISE

La Sologne d'Ardon est une entité empreinte de la proximité de l'agglomération orléanaise.
L'environnement où est situé le projet reflète le caractère de l'entité, il s'agit d'un paysage à la fois très naturel et artificiel. Le site est à proximité de grandes zones d'activités (IKEA, Terres et eaux….) et du trafic de la RD2020 tout en étant un site Natura 2000 d'une grande richesse naturelle.

La carte suivante montre le relief à une échelle d'environ 2 km du site, on s'aperçoit que le site n'est pas en point haut de l'aire d'étude (le point culminant est à plus de 128 m au sud), il est à une altitude moyenne, voir plutôt basse (113 m). Le secteur le plus bas de l'aire d'étude est au nord au niveau des zones habitées (110 m).
Le fait d'avoir un site en altitude basse, en contre-bas est favorable à l'intégration paysagère du projet.



CARTE DU RELIEF DANS LE SECTEUR D'ETUDE

La route principale, l'axe majeur, celui qui longe le site est la RD2020. Elle est très fréquentée, elle relie Orléans à Vierzon.
Cette route est bordée d'une végétation dense et haute alternée par des tronçons d'alignements de platanes. Elle offre des petites fenêtres visuelles vers le site, cependant elle est souvent bordée de haies, taillis, arbres…



D 2020 AU NIVEAU DU PETIT CABARET

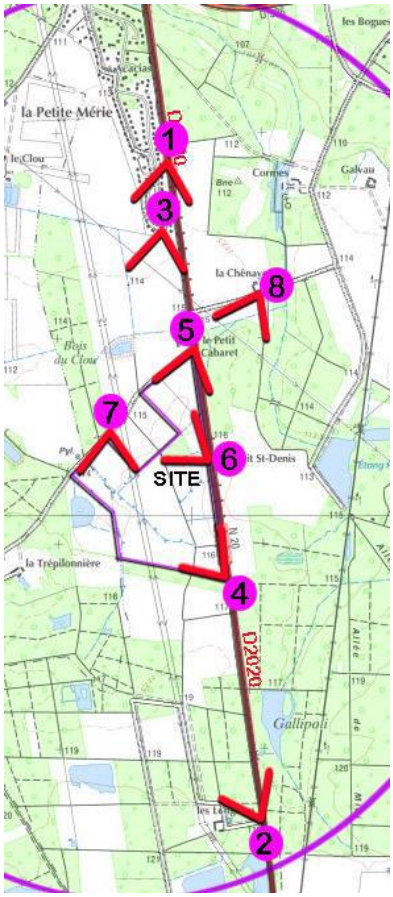


D 2020 AU NIVEAU DU PETIT SAINT DENIS

On peut remarquer que l'aire d'étude est parfois perceptible à travers les haies et les taillis mais de façon furtive.
La D2020 est souvent bordée par des arbres (platanes) qui dirigent, conduisent la vision de l'automobiliste vues vers le nord ou le sud. L'alignement de platanes n'invite pas particulièrement à regarder de façon latérale vers le site.

Le château inscrit de Cormes, bien qu'étant à 900 mètres, n'a pas de vue vers le projet. La façade n'est pas orientée vers le site et le parc environnant est très arboré.





Caractérisation de la sensibilité visuelle du site

Vue 1 depuis le nord du site depuis la D2020 au niveau de la zone résidentielle (La petite Mérie)



Ce point est le plus au nord de l'aire d'étude sur la RD 2020.
Du fait des haies qui bordent les routes, le site à 1.5 km n'est pas visible. Il ne l'est pas plus en reculant vers le nord.

Vue 2 depuis le sud depuis la D2020 vers le nord



Compte tenu de la végétation, le site n'est pas perceptible à 1.5 km plus au sud.

Vue 3 depuis la rue des écureuils au niveau de la petite Mérie (rue des écureuils)



Du fait des habitations et de la végétation, le site n'est pas visible depuis le sud de la petite Mérie (rue des écureuils).

Vue 4 depuis la D2020 a sud du site vers son centre



Le site est en contre-bas de la RD 2020, il est planté en frange de celle-ci de jeunes arbres et de taillis qui filtrent les vues vers celui-ci.
La vue n'est pas dégagée, l'horizon est boisé.

Vue 5 depuis le nord du site, au niveau de la maison 'le petit cabaret'



Ce point de vue, sur la RD 2020, est le point d'où il est possible de voir au mieux le site.

Vue 6 depuis le Petit Saint-Denis



Le site est juste en face du Petit Saint-Denis, il est en contre-bas de la RD 2020 derrière une rangée de platanes.
Les plantations arbustives et arborées sur le site filtrent la vue vers le site.

Vue 7 depuis le chemin qui borde le site au nord (à côté du poste de raccordement électrique)



Compte tenu de la végétation, des arbres et arbustes, le site n'est actuellement pas visible dans sa profondeur. Seul le pourtour est perceptible.

Vue 8 depuis la rue des Cormes au niveau de la maison La Chenaye



Le site n'est pas visible, il est derrière le bois.

Le site n'est pas actuellement utilisé à des fins agricoles, de pâturages, touristiques ou de logements. De par sa nature, il n'est pas destiné à être valorisé par des plantations (forêt, verger…) ou même du pâturage. Le site est une friche composée de différents milieux naturels variés, situé à l'intérieur de la Zone Spéciale de Conservation FR2402001 « Sologne » (site Natura 2000) qui n'a pas de vocation agricole.

2. PROJET D'AMENAGEMENT ET DE CONSTRUCTION ET COMPATIBILITE AVEC LES EXIGENCES DE L'ARTICLE L111-8 DU CODE DE L'URBANISME

L'option d'aménagement:

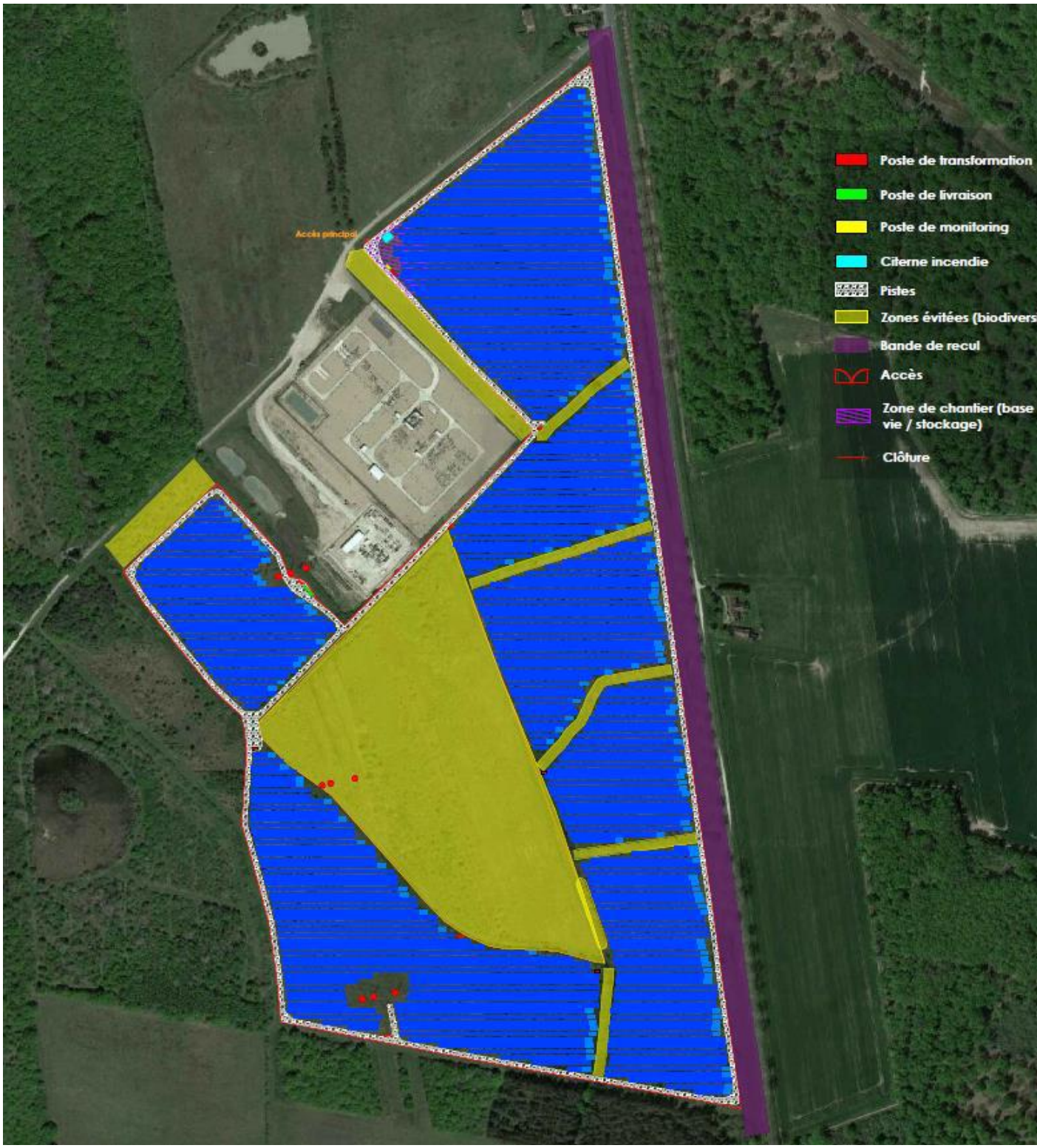
Le parc photovoltaïque intègrera environ 56 000 panneaux photovoltaïques pour une surface totale des panneaux photovoltaïques avoisinant les 140 000 m² pour une emprise au sol autour de 130 000 m²
Les bâtiments techniques auront une surface au sol cumulée d'environ 210 m2, répartie en plusieurs locaux à travers le parc : 10 postes de transformation seront présents ainsi que deux postes de livraison et un poste de monitoring.

Les panneaux photovoltaïques sont installés sous forme de « tables » reposant sur des pieux, la hauteur de l'ensemble ne dépassant pas 3,5 m de hauteur par rapport au sol.

Les accès et voies de circulation internes seront composés de pistes non imperméabilisées, constituées par un géotextile et recouvertes de graviers compactés.

Des clôtures grillagées (hauteur 2m à 2,50m) seront mises en place en périphérie de la centrale. Des mâts de vidéo-surveillance (hauteur 4,00m) sont également placés sur le site.

Une citerne incendie de 120 m3 sera mise en place et positionnée à l'entrée principale du parc sous la forme d'une réserve gonflable.


Accès principal
Poste de transformation
Poste de livraison
Poste de monitoring
Citerne incendie
Pistes
Zones évitées (biodivers
Bande de recul
Accès
Zone de chantier (base vie / stockage)
Clôture

Prise en compte du paysage existant

La composition générale du projet cherche à épouser étroitement le parcellaire en maintenant les lignes de force du paysage : à l'exception des espaces au cœur du projet, les plantations périphériques sont très largement conservées pour maintenir le filtre visuel existant le long de la RD 2020 et la biodiversité. L'observateur riverain garde ses repères habituels dans le paysage.

Esthétiquement, l'assemblage des panneaux (panneaux de 150 cm de hauteur fixés sur une charpente métallique légère de 150 cm) sera soigné sans encadrement apparent des modules. Les structures porteuses seront transparentes et les fondations sur pieux seront légères (pieux creux enfoncés dans le sol sur environ 1,50 m de profondeur).

L'installation ne nécessite aucune fondation en béton

Il n'y aura pas de câbles visibles, ils seront enterrés, posés dans un lit de sable au fond d'une tranchée d'une profondeur d'environ 80 cm

Une piste d'exploitation périphérique de 4 m de largeur minimum assurera la desserte périphérique de l'ensemble du site (22 500 m²). Les espaces entre rangées de panneaux, destinés à éviter les phénomènes d'ombrage et par conséquent de perte de production, serviront également de desserte pour les opérations de maintenance.

Le traitement paysager de l'ensemble du secteur

Au regard de l'intégration visuelle, le projet est inscrit dans la parcelle existante en respectant les limites bocagères et les axes de circulations existants. Les larges espaces de végétation autour du projet sont préservés pour maintenir la biodiversité et garder les écrans visuels existants.

Au nord du site, au niveau de la maison 'Le petit cabaret', la barrière visuelle depuis l'habitation sera renforcée. Cette haie sera autant bénéfique pour les vues depuis la RD 2020.





A l'approche du site au point de vue 1, au droit du groupe d'habitations du lieu-dit 'Le petit cabaret' et afin de ne pas être surpris par les installations, une large poche boisée est installée au nord du projet, à l'angle de la D2020 et de la route d'accès au transformateur électrique.
Le projet en arrière-plan n'est pas visible en période estivale.

Point de vue 1
Vue existante



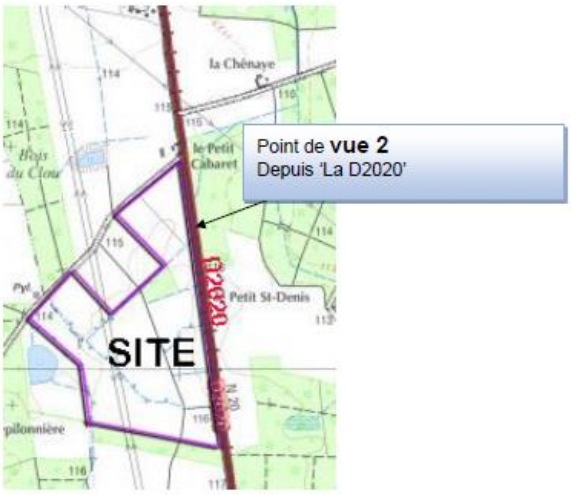
Vue avec le projet



Le long de la RD 2020, une bande d'environ 10 mètres sera conservée et enrichie au niveau des fenêtres visuelles.







Point de vue 2

Vue existante



Vue avec le projet



Sur la D2020, ce point de vue 2 montre que la végétation replantée sur 10 mètres à l'intérieur du site permet de masquer les tables qui se situent en arrière-plan.
Les premières tables photovoltaïques seront à environ 25 mètres de l'axe central de la chaussée (10 mètres jusqu'au pied du petit talus en bord de route + 10 mètres de plantation + 5 mètres de piste autour du projet).
La végétation dense ne permet pas de laisser la vue sur le projet.



Point de vue 3

Vue existante



Vue avec le projet



Toujours sur la RD 2020, au droit du lieu-dit 'Le petit St Denis', le site n'est pas visible. La bande boisée de 10 mètres de large en pied du talus en parallèle à la RD 2020 masque à terme la vue sur le projet photovoltaïque.
La végétation dense ne permet pas de laisser la vue sur le projet.

La plantation bocagère destinée à filtrer la vue sera implantée à partir du fossé et sur 10 mètres à l'intérieur du site. Ce fossé est à environ 10 mètres du centre de la chaussée. Les tables photovoltaïques seront donc à presque 25 mètres de l'axe médian de la RD 2020 (20 mètres + 5 mètres de piste périphérique.)
Les essences plantées seront champêtres, rustiques et adaptées à des situations potentiellement humides. Elles seront plantées en quinconce tous les 6 mètres environ pour renforcer le filtre visuel.



Justifications au regard de l'article L111-8 du code de l'urbanisme

La présente étude prévoit, conformément à l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme, de nouvelles dispositions concernant la règle d'implantation depuis la RD 2020 afin de permettre la réalisation du projet de parc photovoltaïque et en justifiant leur compatibilité 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.

Ainsi, la bande de recul des constructions et installations est fixée à 25 m depuis l'axe de la RD 2020.

Les éléments ci-après permettent de démontrer que ces règles d'implantation 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.

Au regard des nuisances :

Le parc photovoltaïque n'induira pas de nuisances sonores et olfactives du fait de la nature même de cette installation et dans la mesure où elle n'induira aucune circulation routière si ce n'est deux fois par an pour la maintenance du site.

L'exigence en matière de traitement paysager (tel que décrit précédemment) de l'ensemble des franges du projet et le retrait des installations et constructions par rapport à la RD 2020 permettront de supprimer l'impact visuel du projet pour les deux propriétés riveraines situées le long de la RD et le long du chemin rural d'Ardon à Saint-Cyr-en-Val, ainsi que pour l'ensemble des utilisateurs de la RD 2020.

Au regard de la sécurité :

Le parc photovoltaïque n'induira pas de trafic routier hormis pour la nécessité de maintenance du site (quelques véhicules deux fois par an).

En outre, aucun accès routier au site ne sera réalisé depuis la RD 2020. L'accès principal et l'accès secondaire des véhicules se feront depuis le chemin desservant le poste électrique source existant, réduisant ainsi les risques en matière de sécurité.

Au regard de la qualité architecturale :

S'agissant d'un projet de parc photovoltaïque, la qualité architecturale est contrainte par la nature même des panneaux photovoltaïques. Cependant, la qualité architecturale sera assurée par les dispositions réglementaires qui limitent la hauteur de l'ensemble des constructions à 4 m et des émergences (mats du système de surveillance) à 4,5 m, invitent à une simplicité des volumes et assurent une cohérence de matériaux pour les locaux techniques.

Par ailleurs, la réduction de la marge de recul permet, en renforçant l'obligation de traitement paysager, de limiter l'impact des futures installations et constructions depuis la RD 2020.

L'impact du projet est par ailleurs limité par la différence de niveau existant entre la RD 2020 en léger surplomb et le site du projet.

Au regard de la qualité de l'urbanisme et des paysages :

S'agissant d'un projet de parc photovoltaïque, qui plus est à l'écart de toute zone urbanisée, la qualité de l'urbanisme est contrainte par la nature même des installations techniques que nécessitent le projet.

Néanmoins, le traitement des franges et de la « façade » sur la RD 2020 et le long du chemin rural d'Ardon à Saint-Cyr-en-Val (tel que décrit précédemment), contribuera à supprimer l'impact visuel des installations et constructions et à leur insertion dans le grand paysage.

Plan Local d'Urbanisme
Saint - Jean de Braye

Version approuvée

6 – Annexes

6d – Informations complémentaires

10 Etude de dérogation loi Barnier
Zone 1AUVo

1.5. L'étude " Amendement Dupont ", réalisée en application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

1.5.1. Le contexte réglementaire

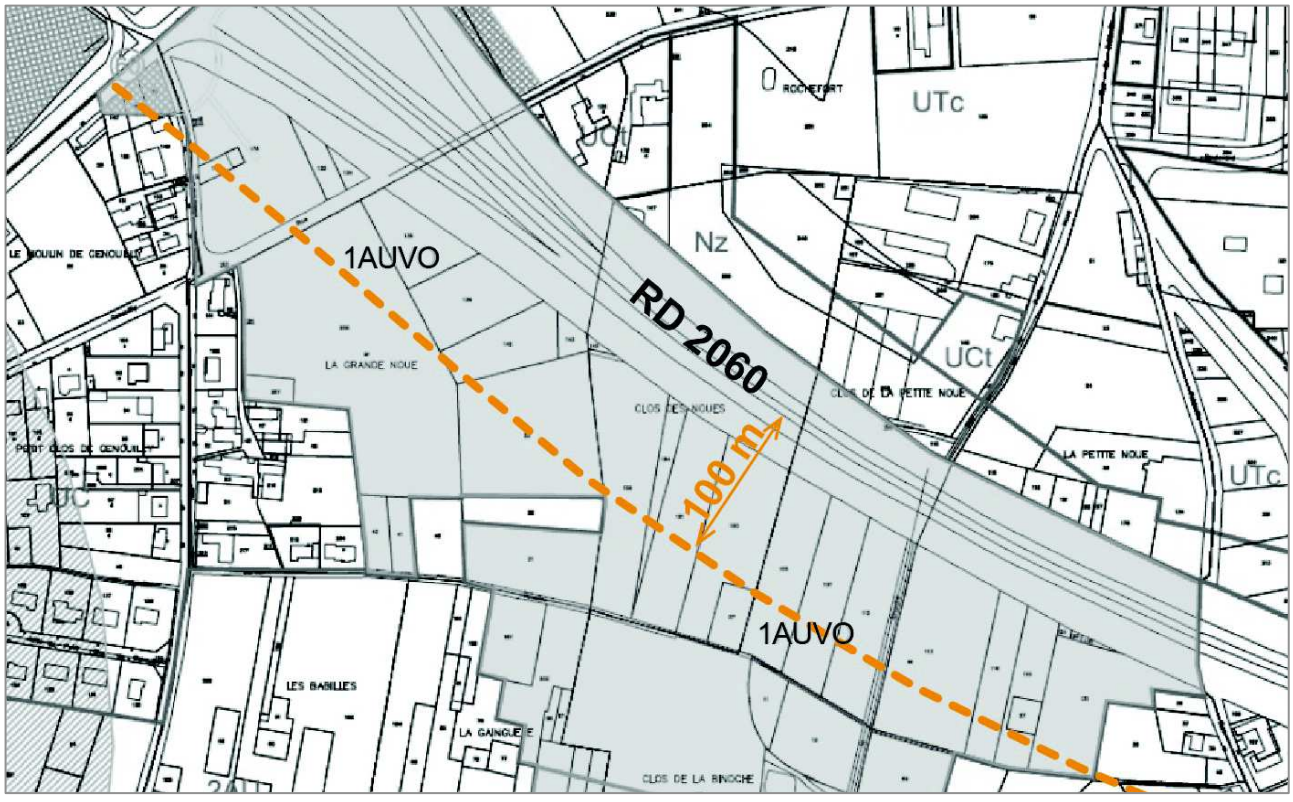
La loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, dit amendement Dupont, modifié par la loi du 17 mai 2011. Cet article vise à protéger les entrées de ville situées le long des autoroutes, des routes express et des déviations et des routes classées à grande circulation, en instaurant, en dehors des espaces urbanisés des communes, des bandes inconstructibles de 75 à 100 m de l'axe des voies concernées.

L'article L.111-1-4 indique néanmoins que le Plan Local d'Urbanisme (PLU) peut fixer des règles d'implantation différentes à condition qu'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 ".

L'objectif de cette disposition est d'inciter les collectivités publiques à préciser leurs projets de développement et à éviter une extension non maitrisée de l'urbanisation. Cette réflexion doit permettre de finaliser un projet urbain qui trouvera sa traduction dans les documents d'urbanisme locaux.

La route départementale RD 2060 constitue un axe de liaison Est-Ouest à l'échelle du Loiret, en reliant Orléans à Montargis. En permettant le contournement de l'agglomération orléanaise, elle constitue la tangentielle est sur le territoire de Saint-Jean de Braye.

La RD 2060 est classée route express et ainsi concernée par la bande inconstructible de 100 mètres par rapport à son axe, en dehors des espaces urbanisés.

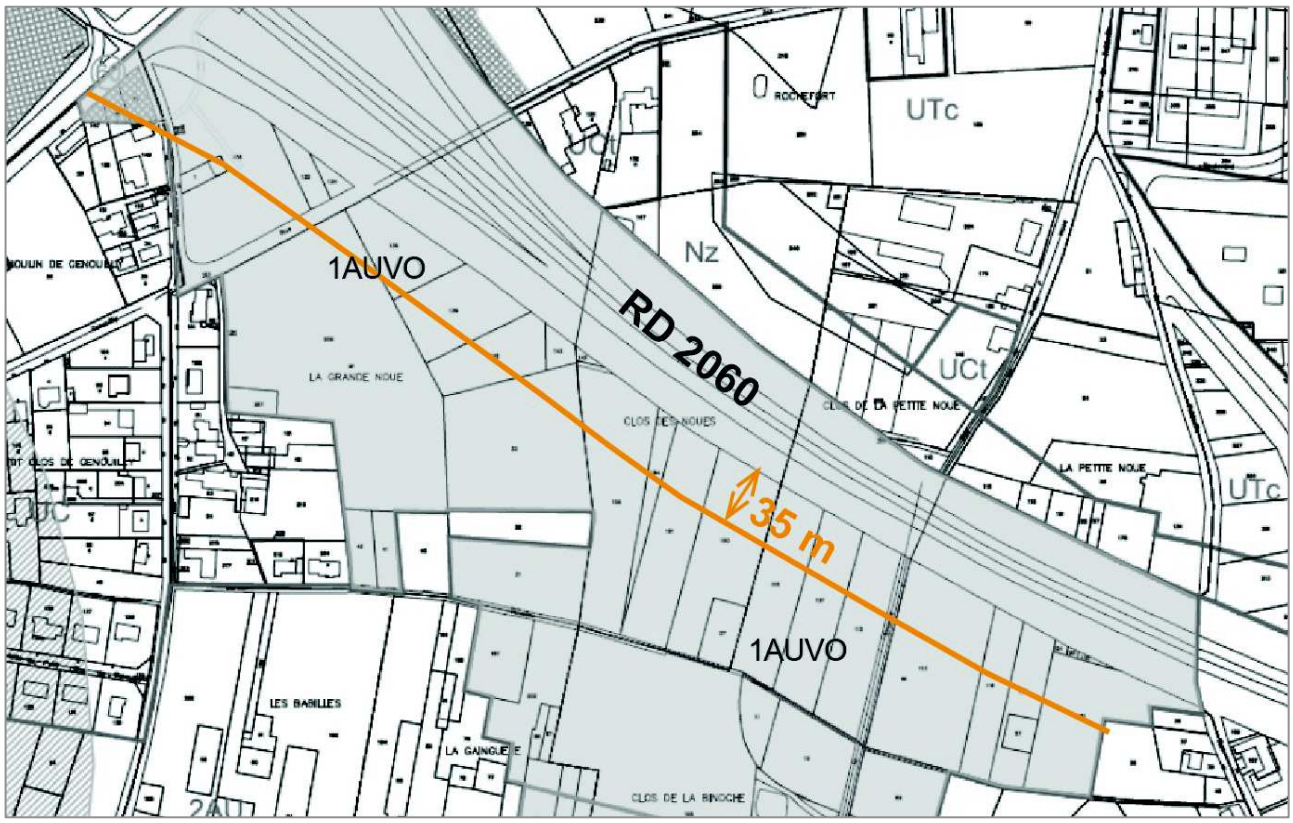


Bande inconstructible des 100 mètres par rapport à l'axe de la RD2060

Périmètre du projet

Fond de plan : plan de zonage du PLU après MEC

La présente étude vise à réduire la bande inconstructible sur le site de la Bissonnerie, destiné à accueillir le futur Village Oxylane, projet économique de la commune de Saint-Jean de Braye, à environ 35 mètres de l'emprise de la RD 2060 (soit environ 60 m de l'axe).



Bande inconstructible des 35 mètres par rapport à l'emprise de la RD 2060

Périmètre du projet

Fond de plan : plan de zonage du PLU après MEC

1.5.2. Le site de la Bissonnerie et les paysages

a. Le contexte paysager

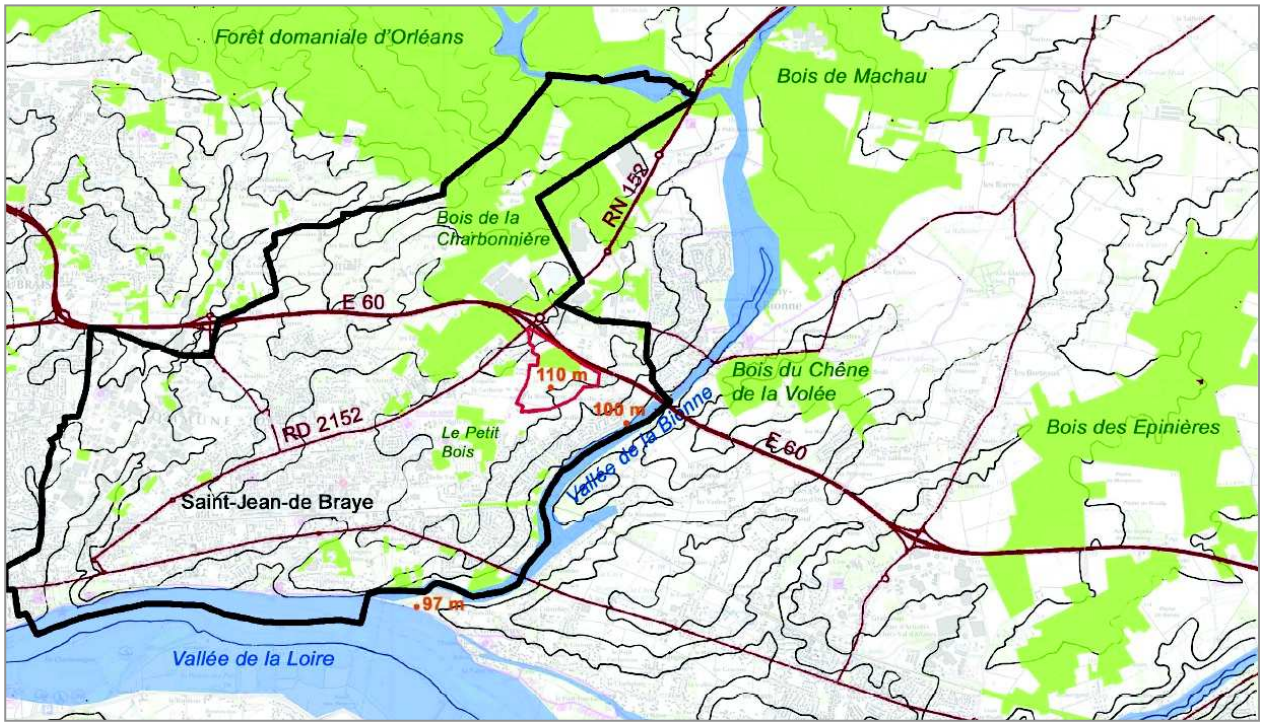
La ville de Saint-Jean de Braye s'est implantée sur le versant nord de la vallée de la Loire. Les extensions urbaines se sont inscrites le long de la vallée de la Bionne (affluent de la Loire), le long de son versant doux.

Le site est implanté sur les hauteurs du versant qui longe la vallée de la Loire, au sud et la Vallée de la Bionne à l'est. Le plateau agricole auquel il appartient est encadré par la forêt domaniale d'Orléans au nord-ouest, le bois de Machau au nord-est, et le bois du Chêne de la Volée et plus loin le Bois des Epinières à l'est.

Le site de la Bissonnerie est cerné par trois petits boisements :

- le bois de Genouilly, à l'ouest,
- le Petit Bois au sud,
- le Bois des Noues, au nord, et qui appartient au secteur d'études.

Le site s'inscrit dans un contexte topographique peu accidenté (altitude 110 m) et est encadré à l'ouest, au sud et à l'est par une mixité de tissus urbains et de petits boisements, alors que la limite nord est clairement matérialisée par l'infrastructure de la tangentielle.



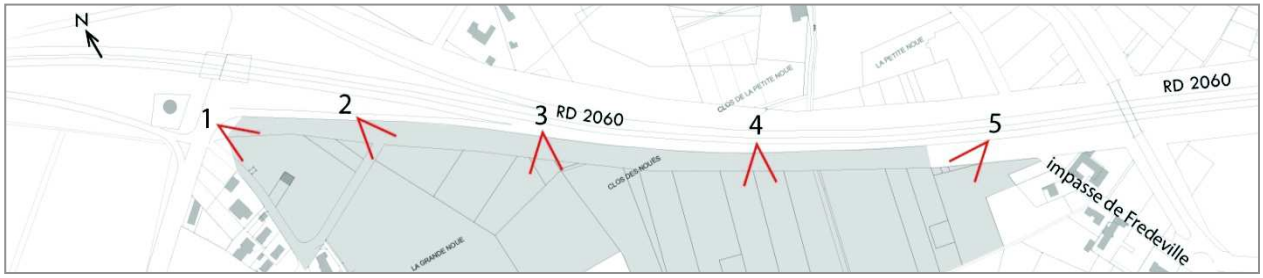
Carte de situation du site – Diagnostic paysager Vox – aout 2010

Deux petites dépressions interviennent dans la topographie du site :

- une petite dépression linéaire qui longe l'avenue de Verdun et la limite ouest du site,
- une petite vallée sèche, perpendiculaire à la vallée de la Bionne, à l'est du site, au hameau de Frédeville.

b. L'analyse paysagère des abords de la RD 2060

Le secteur d'étude est situé en contrebas de la RD 2060 et est en partie masqué par une vaste frange boisée.



Carte de localisation des vues présentées ci-dessous

Au niveau de l'accès à la RD 2060 depuis l'avenue de Verdun, site sur lequel sera aménagé le futur rond-point permettant la desserte du site, le boisement et le hameau de Genouilly masquent le site.



1. Vue depuis le site du futur rond-point aménagé sur l'avenue de Verdun

Il est perceptible de manière ponctuelle au niveau de la bretelle d'accès à la RD 2060, à travers la végétation située sur le talus.

Il offre un paysage agricole au premier plan, bordé majoritairement de boisements (Bois des Noues), mais laissant apercevoir les habitations du quartier de Frédeville.



2. Vue depuis la bretelle d'accès à la RD 2060



3. Vue depuis le débouché de la bretelle d'accès

Ses perceptions s'interrompent au niveau du Bois des Noues, seule la frange boisée devient visible depuis la RD. La profondeur des boisements empêche toute autre perception du site.



4. Vue depuis la RD 2060, au niveau du Bois des Noues

Le pylône et la ligne haute tension créent une rupture dans les perspectives depuis la RD sur les boisements.



5. Vue depuis la RD 2060, au niveau de l'impasse de Fredeville

1.5.3. Justifications de la réduction de la bande inconstructible

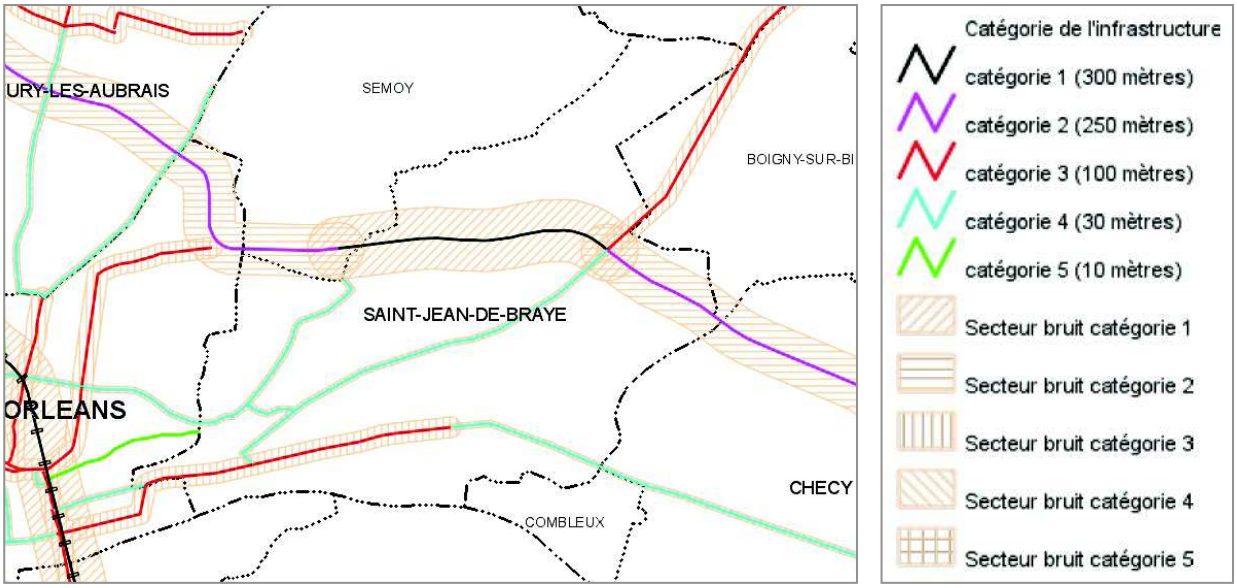
a. Prise en compte des nuisances

Le critère de prise en compte des nuisances fait référence à tout ce qui peut nuire à la qualité de vie. Dans le cas d'une entrée de ville, il s'agit principalement des nuisances sonores et à la pollution atmosphérique, toutes les deux liées au trafic automobile. Les nuisances visuelles sont traitées dans le paragraphe sur la prise en compte de la qualité des paysages.

Les voies de circulation sont les principales sources de nuisances sonores pour les habitants. La réglementation exige que les infrastructures soient répertoriées en fonction de leur niveau sonore et que des zones de nuisance soient définies autour de ces axes.

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres est réalisé pour l'ensemble des voies (autoroutes, routes nationales d'intérêt local, routes départementales et voies communales) dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules par jour. Sont classées également les voies ferrées interurbaines dont le trafic moyen est supérieur à 50 trains par jour, ainsi que les lignes de transports collectifs en site propre et les voies ferrées urbaines dont le trafic moyen est supérieur à 100 bus, rames ou trains par jour.

Les infrastructures sont ainsi classées, dans l'ordre croissant, en 5 catégories (de la catégorie la plus bruyante à la catégorie la moins bruyante).



Carte du bruit des infrastructures de transports terrestres, source : DDT Loiret

Ce classement permet de déterminer un secteur, de part et d'autre de l'infrastructure classée, variant de 300 mètres à 10 mètres, dans lequel des règles d'isolation acoustique sont imposées aux nouvelles constructions de bâtiments à usage d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de sport.

En application de l'article L.571-10 du code de l'environnement et du décret du 9 janvier 1995, l'arrêté du 30 mai 1996 règlemente les modalités de classement sonore par les Préfets des grandes voies existantes. L'arrêté préfectoral du 24 avril 2009 procède au classement des infrastructures de transport terrestre dans le département du Loiret.

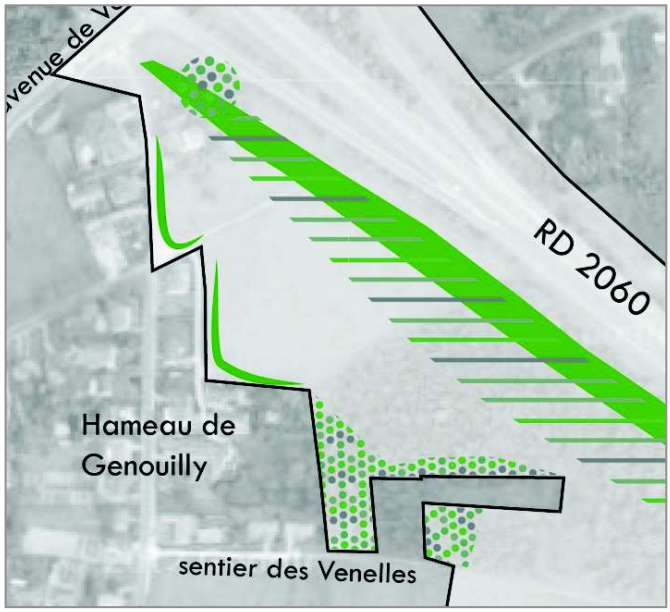
La RD 2060, pour le tronçon situé sur le territoire de Saint-Jean de Braye, à partir de l'intersection avec la RD 2152, en direction de Chécy, est classée en catégorie 2. La largeur de la zone affectée par le bruit est définie à 250 mètres de part et d'autre de la voie.

Les bâtiments de sport réalisés sur le site devront respecter les exigences minimales d'isolation acoustique définies par la réglementation sur le bruit.

Si les normes d'isolement acoustique liées à la proximité d'une voie bruyante ne s'applique pas aux bâtiments commerciaux, le retrait de 60 mètres le long de la RD permettra également de diminuer sensiblement l'impact sonore de la voie. L'enveloppe de ces bâtiments sera conçue pour assurer une compatibilité des niveaux sonores des différents types de locaux avec les enjeux environnementaux et la réglementation en vigueur.

La desserte interne de l'opération risque d'induire des nuisances sonores pour les riverains du quartier de Genouilly (rue de Genouilly, rue de la Bissonnerie). Dans l'orientation d'aménagement et de programmation, les principes inscrits, de constitution de merlons en frange de la zone résidentielle d'une part et de maintien des boisements situés à proximité des habitations bordant le sentier des Venelles d'autre part, ont notamment pour objet de limiter les bruits liés à la circulation automobile depuis le futur rond-point.

L'aménagement de l'aire de stationnement à proximité de la RD 2060 et non à l'arrière des futurs bâtiments permet de limiter sa perception par les riverains.



Extrait de l'OAP de la Bissonnerie

Diminuer les perceptions du site et les nuisances depuis le hameau de Genouilly, par :

- la création de merlons accompagnés de boisements
- le maintien d'une partie des boisements existants, en recréant des lisières étagées

Le quartier de Frédeville devrait être peu impacté par les nuisances sonores liées au fonctionnement de la zone d'activités :

- l'accès à la zone est organisé depuis l'avenue de Verdun, seul un accès réservé aux pompiers pourrait être aménagé rue de Frédeville,
- au contact des habitations de l'impasse de Frédeville se trouve un espace paysager (création d'une bande paysagère) de gestion des eaux identifié par l'OAP.

b. Prise en compte de la sécurité

Le critère de sécurité vise principalement la sécurité routière, le site n'étant pas concerné par les risques naturels ou technologiques.

Plusieurs principes d'aménagement ont été définis pour veiller à la bonne fonctionnalité de la zone et assurer une sécurité optimale.

Un accès unique au site est organisé autour d'un rond point à cinq branches (tangentielle - RD2060, avenue de Verdun et entrée du Village). La rue de la Bissonnerie demeurera fermée. Ce giratoire symétrique à celui de Dior, de l'autre cote de la tangentielle, mais d'un diamètre inferieur (rayon intérieur 30 mètres), sera créé pour sécuriser l'entrée des véhicules sur la rue de Verdun et limiter les nuisances pour les quartiers riverains.

L'aménagement d'un giratoire permet de faciliter l'insertion des véhicules et notamment des poids lourds sur les voies menant à la RD 2060, et également de fluidifier la sortie de la tangentielle.

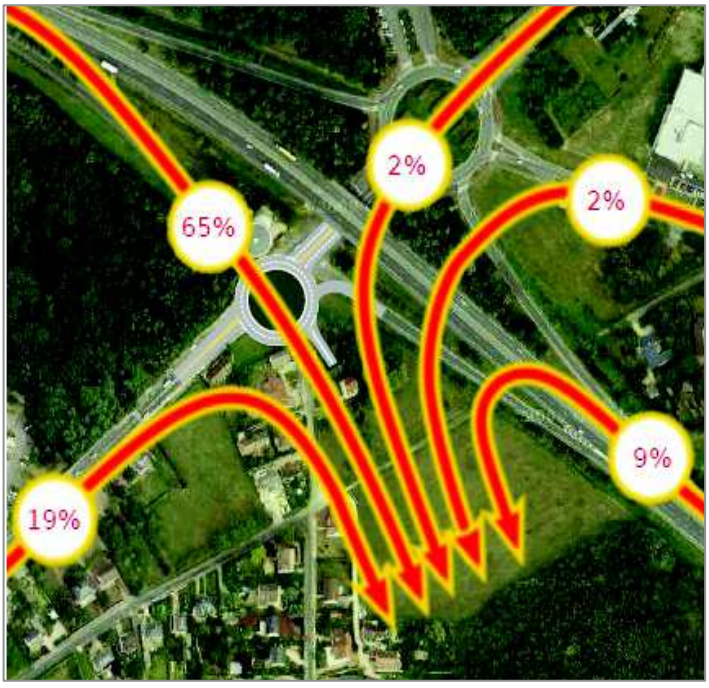
Une première étude de circulation du groupe Oxylane sur une hypothèse de Village plus important que le projet actuel, a été présentée à l'ensemble des collectivités. Elle assurait sa bonne adéquation avec la nature du trafic projeté et a été validée.



Extrait de l'étude de 2011 de Dynalogic

Le tableau et l'image ci-dessous récapitulent le programme d'aménagement utilisé pour apprécier le trafic généré aux deux heures d'étude et l'origine des véhicules (véh.) empruntant le nouveau giratoire :

	Surface commerciale	Trafics attirés horaires	
		Vendredi soir	Samedi après-midi
Ensemble commercial	20 000 m^2 de SHON	675 véh./h	1 060 véh./h



Extrait de l'étude de 2011 de Dynalogic

A partir d'une hypothèse haute de programmation commerciale : 20 000 m² de surface commerciale, soit une surface de 5000 m² de plus que le maximum autorisé aujourd'hui par le DAC, le bureau spécialisé Dynalogic a réalisé, en 2011, une estimation des trafics générés par le projet.

Des simulations ont été réalisées pour apprécier le trafic maximum aux heures de pointe du vendredi et du samedi :

- 675 véhicules à l'heure de pointe du vendredi soir,
- 1 060 véhicules à l'heure de pointe du samedi après-midi.

Elle évalue à environ 3% maximum le trafic qui empruntera les rues de la Bissonnerie et de la Gerberie.

Selon cette étude, près des deux tiers des trafics se retrouvent sur la RD 2060-ouest (Orléans et réseau autoroutier), soit environ 2 000 véhicules par jour (hypothèse haute), ce qui représente un accroissement d'environ 5% de son trafic. L'avenue de Verdun (RD 2152) devrait elle aussi voir son trafic augmenter d'environ 5% (+550 véhicules par jour environ soit près du cinquième du trafic total généré).

Sur la RD 2060-est (direction de Montargis, Gien…), il est estimé un accroissement d'environ 270 véhicules par jour (soit moins de 1% du trafic actuel).

Sur la RD 2152 nord (Boigny-sur-Bionne, Pithiviers…) ou sur la RD 124 à Boigny-sur-Bionne, sont estimés seulement 60 véhicules par jour supplémentaires, soit une augmentation des flux de moins de 1% pour la RD 2152 et de moins de 3% pour la RD 124.

Le positionnement du rond-point permet de concentrer le trafic induit par l'implantation de la zone d'activités sur des voiries présentant les caractéristiques et gabarits adaptés. Sa localisation, au niveau de la bretelle d'accès à la RD 2060 assure sa fonctionnalité et permet d'écarter une intensification majeure du trafic routier en centre-ville.

Pour éviter les nuisances pour les riverains, la route de la Bissonnerie ne desservira pas le site. Depuis le futur rond-point, une voirie orientée est-ouest, bordant la RD 2060, sera réalisée pour la desserte interne du site.

Si le secteur d'étude est situé au contact de l'impasse de Fredeville, qui rejoint la rue de Fredeville, l'impasse, dont les caractéristiques la rendent peu adaptée au trafic poids lourds, ne servira pas de voie de desserte à l'opération mais peut permettre exceptionnellement l'accès pompier. Les autres véhicules n'emprunteront pas cet accès. L'accès unique permettra de limiter la circulation dans la ville de Saint-Jean de Braye.

Des cheminements doux en site propre sont créés dans le cadre de l'aménagement du site afin d'assurer une plus grande sécurité des déplacements piétons. L'OAP définit deux principes en matière de circulations piétonnes :

- organiser des circulations douces sécurisées au sein du site, principe qui s'applique sur l'ensemble du périmètre, sans précision de tracés,
- assurer des connexions des circulations douces avec les chemins existants aux abords du site : recréer le lien entre les deux parties du chemin des Venelles, interrompu par l'aménagement du site et assurer le maintien du chemin de la Binoche et la connexion des chemins créés avec lui.

Un nouvel arrêt de bus (ligne 33) est à l'étude à l'ouest du site, avenue de Verdun. Par ailleurs, le projet ne compromet pas une connexion intercommunale envisagée entre le terminus du tramway et les communes limitrophes, qui emprunterait le site de la Bissonnerie.

c. Prise en compte de la qualité de l'urbanisme

Le critère de qualité de l'urbanisme renvoie à la composition d'ensemble souhaitée pour l'entrée de ville, qui repose notamment sur le traitement paysager et à la bonne lisibilité de l'espace.

Le site de la Bissonnerie constitue un secteur pertinent de développement urbain et en particulier à vocation économique :

- la localisation de nouvelles activités économiques en continuité sud de la tangentielle s'articule à la présence du Parc Technologique, qui la borde au nord, pour composer une image de dynamique économique forte du territoire communal et intercommunal.
- la bretelle d'accès à la RD 2060 permet un développement urbain facilité par d'excellentes conditions d'accès.

L'OAP intègre les enjeux liés à la qualité de l'urbanisme en imposant que soient intégrés au premier plan de la RD 2060, des commerces, et des espaces et équipements de loisirs assurant la vitrine du site, selon un rythme urbain discontinu, pour éviter la constitution de fronts bâtis, sur l'ensemble du site. Le projet présente ainsi un équilibre entre pleins et vides (espaces bâtis et non bâtis) assurant l'insertion d'une certaine densité sur le site.

La réalisation d'un projet accordant une attention particulière à la gestion des eaux pluviales (réalisation de bassins à l'est et au sud du site) assure de la composition d'un urbanisme de qualité en entrée de ville.

d. Prise en compte de la qualité des paysages

La prise en compte de la qualité des paysages vise, sur ce site, à assurer la qualité du traitement paysager de la zone, tout en véhiculant une image de dynamique économique. Le critère de la qualité des paysages doit être apprécié en se référant à la perception qu'aura l'automobiliste, depuis la tangentielle, mais aussi celle du piéton, ou du riverain. L'urbanisation de ce site va profondément renouveler le paysage péri-urbain de ce secteur de la commune et modifier la perception du site depuis les voiries, les liaisons douces et les zones d'habitat proches.

L'impact sur le paysage est donc important mais sera réduit par la qualité d'ensemble du projet urbain qui vise à proposer une composition urbaine soignée et adossée à un maillage dense d'espaces verts de promenade.

Les caractéristiques paysagères du secteur, situé à l'articulation entre le Parc Technologique, le tissu résidentiel et les espaces agricoles, et profondément marqué par la RD 2060 ont constitué le socle de réflexion de l'urbanisation future du site.

Les principes d'aménagement définis par l'OAP viennent compléter les dispositions de l'article 11 sur l'aspect extérieur des constructions, de l'article 13 sur le traitement des espaces libres et plantations et les règles relatives au gabarit des constructions.

Ils visent à :

- composer, le long de la RD 2060, un premier plan arboré, qui n'a pas pour objectif de masquer les bâtiments, mais de structurer les perceptions du site. Il prend la forme d'une bande paysagère d'une dizaine de mètres d'épaisseur, alternant prairies, vergers et espaces boisés. Cette bande paysagère s'articule avec les talus végétalisés de la tangentielle, qui ont vocation à être maintenus et entretenus,
- maintenir, à proximité du rond-point à créer, une partie des boisements existants de Genouilly, qui joueront le rôle de balise végétale, en entrée de zone,

- assurer le paysagement des espaces de stationnement, qui s'organisent le long de la RD 2060, permettant une implantation des bâtiments à plus de soixante de mètres de l'emprise de la tangentielle,
- assurer une rupture dans l'organisation des futures constructions pour éviter la constitution d'un front urbain continu le long de la RD 2060. Des séries de bâtiments composent le premier front de constructions, directement perceptible depuis la tangentielle. La hauteur des constructions, limitée à 9 mètres à l'égout et 10 mètres à l'acrotère assure de leur insertion dans le paysage,
- diminuer les perceptions du site depuis le hameau de Gernouilly, par la création de merlons accompagnés de boisements et le maintien de boisements existants au contact des habitations,
- organiser la transition avec les espaces agricoles et les perceptions sur les bâtiments depuis la rue de Frédeville par la constitution d'un écran végétal,
- tenir compte de la proximité des espaces naturels et agricoles en maintenant une part du site en espace de pleine terre paysager, dont une partie d'un seul tenant : Plaine sportive, organisée autour d'un bassin de rétention, au sud.

Le maintien de la partie sud en espace paysager permet de minimiser l'évolution des perceptions du site depuis la rue de la Bissonnerie. Au premier plan agricole, succédera ainsi la Plaine sportive, espace végétalisé et ouvert, puis les bâtiments d'activités.



Vue depuis la rue de la Bissonnerie

e. Prise en compte de la qualité architecturale

Le critère de la qualité architecturale se réfère à la qualité de l'aspect extérieur des constructions et à leur esthétisme. La prise en compte de ce critère doit aboutir à l'insertion de la construction dans son environnement.

Les dispositions de l'article 11 du règlement relatif à l'aspect extérieur des constructions, qui reprennent une partie des mesures de la charte architecturale et paysagère du projet de Document d'Aménagement Commercial (DAC) visent à assurer notamment de la qualité du traitement des façades :

- intégrer harmonieusement les constructions dans le paysage urbain et naturel,
- contribuer à créer un front urbain qualitatif et homogène,
- assurer un traitement architectural de qualité sous tous les angles de vue, y compris la toiture,
- imposer l'insertion des éléments techniques.

L'effet vitrine de la RD 2060 doit inciter les entreprises à travailler leur image au travers de la qualité architecturale des bâtiments.

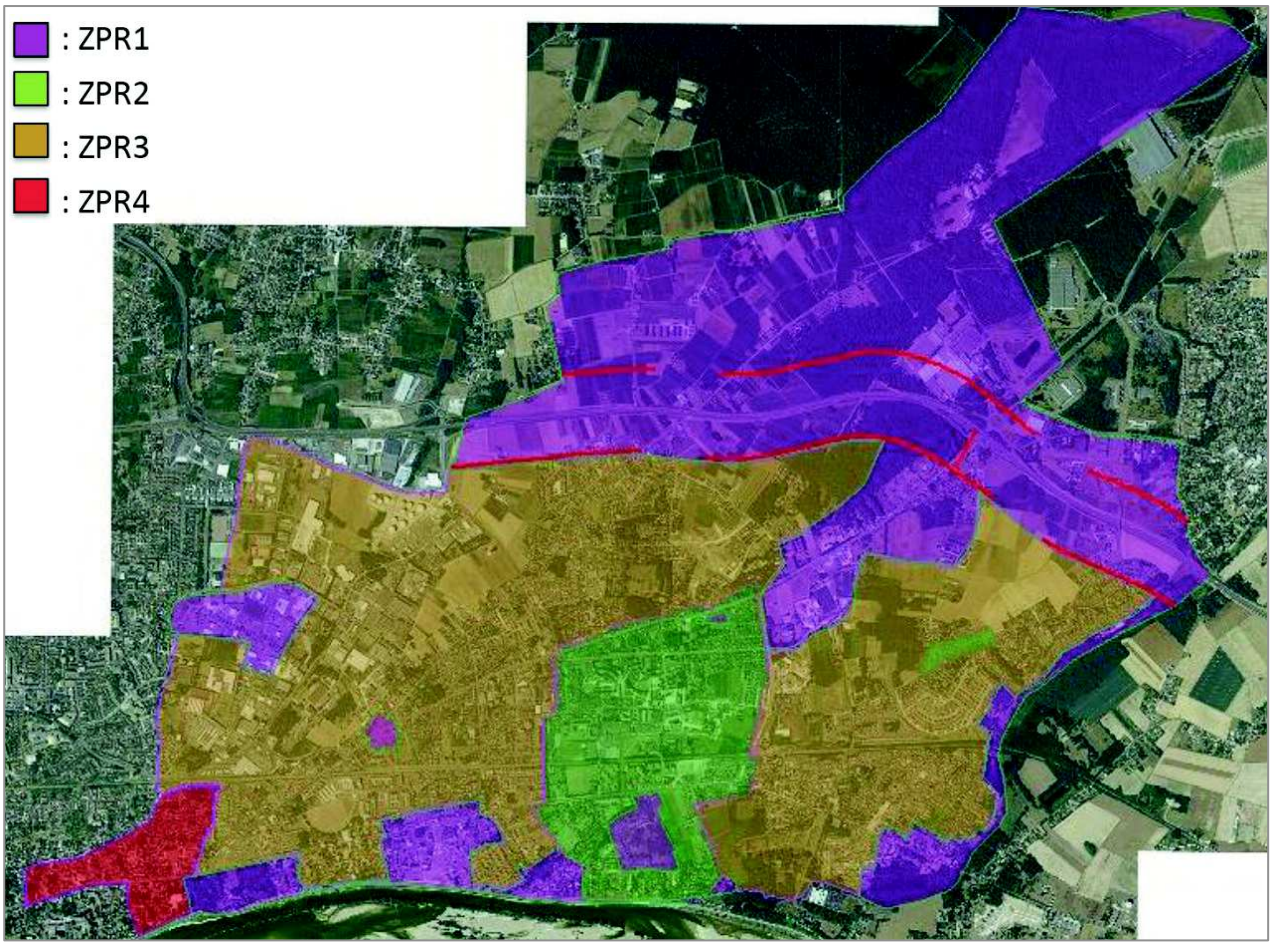
f. Règlement Local de Publicité

L'installation des publicités des pré-enseignes et des enseignes est réglementée par le code de l'environnement, dont les dispositions visent à articuler liberté de l'affichage et la protection du cadre de vie et des paysages.

La commune est couverte par un règlement intercommunal de publicité, arrêté le 24 avril 1989, qui concerne également les communes de Chécy, Boigny-sur-Bionne, Marigny-les-Usages et Mardié.

Le règlement intercommunal de publicité divise le territoire des cinq communes en six types de zones de réglementation de la publicité : quatre zones de publicité restreinte (ZPR) et deux zones de publicité autorisée (ZPA).

La commune de Saint-Jean de Braye est concernée par les quatre zones de publicité restreinte.



Diagnostic du projet de règlement intercommunal de publicité – Cyprim – septembre 2011

Le règlement de publicité décrit les différentes zones :

- ZPR1 : zones d'interdiction qui couvrent :
  - des zones non urbanisées dont il convient de préserver le caractère rural,
  - des zones naturelles classées en zone ND au POS,
  - des zones englobant les perspectives sur les entrées des agglomérations et sur les monuments historiques,

- et des zones urbaines où une protection absolue est nécessaire pour conserver la qualité architecturale du bâti.

- ZPR2 : zones urbaines conservant un bâti dense et ancien, centre-ville et centre-bourg des communes. La publicité est limitée afin de préserver les ambiances de ces zones et le bâti,
- ZPR3 : zones urbaines caractérisées par un habitat pavillonnaire. La publicité trouve sa place dans ces zones dans la mesure où elle observe une certaine limitation de densité et où elle respecte l'échelle du bâti,
- ZPR4 : secteur où les formes urbaines sont en continuité avec celles présentes sur la commune voisine et où la réglementation vise à une harmonisation quant au format autorisé, avec les prescriptions sur la publicité applicables sur cette commune limitrophe.

Le site de la Bissonnerie est classé en zone ZPR1, en partie nord, et en zone ZPR3, en partie sud.

Par délibération du 23 novembre 2012, le Conseil Municipal de Saint-Jean de Braye a prescrit la révision du Règlement Local de Publicité (RLP). Cette révision ne peut pas être réalisée dans les mêmes conditions d'intercommunalité que le règlement précédent, les villes concernées exerçant la compétence en matière de PLU. C'est un RLP propre à chaque commune qui est réalisé, avec toutefois la poursuite des mêmes objectifs principaux sur les territoires communaux.

Le diagnostic du RLP fait état d'une présence publicitaire relativement importante à Saint-Jean de Braye, en nombre et format d'affichage. Les supports sont majoritairement localisés sur les axes principaux (RD 960) et RD 2152, Avenue Edouard Branly), en centre-ville et dans le Parc d'Activités Archimède.

Compte tenu des formats, des interdistances et des installations fréquemment juxtaposées, la publicité est relativement présente et s'intègre parfois assez mal dans son environnement. Le diagnostic, réalisé en 2011 a mis en évidence un certain nombre d'infractions, en particulier aux règles locales, dont le traitement ne permettrait toutefois pas de gain sensible sur l'environnement visuel.

Le diagnostic précise que le règlement intercommunal en vigueur ne répond plus aux besoins de la ville en matière d'intégration publicitaire : les évolutions de la ville depuis 1989, urbanisation et mise en service de la ligne de tramway nécessitent d'être prises en compte.

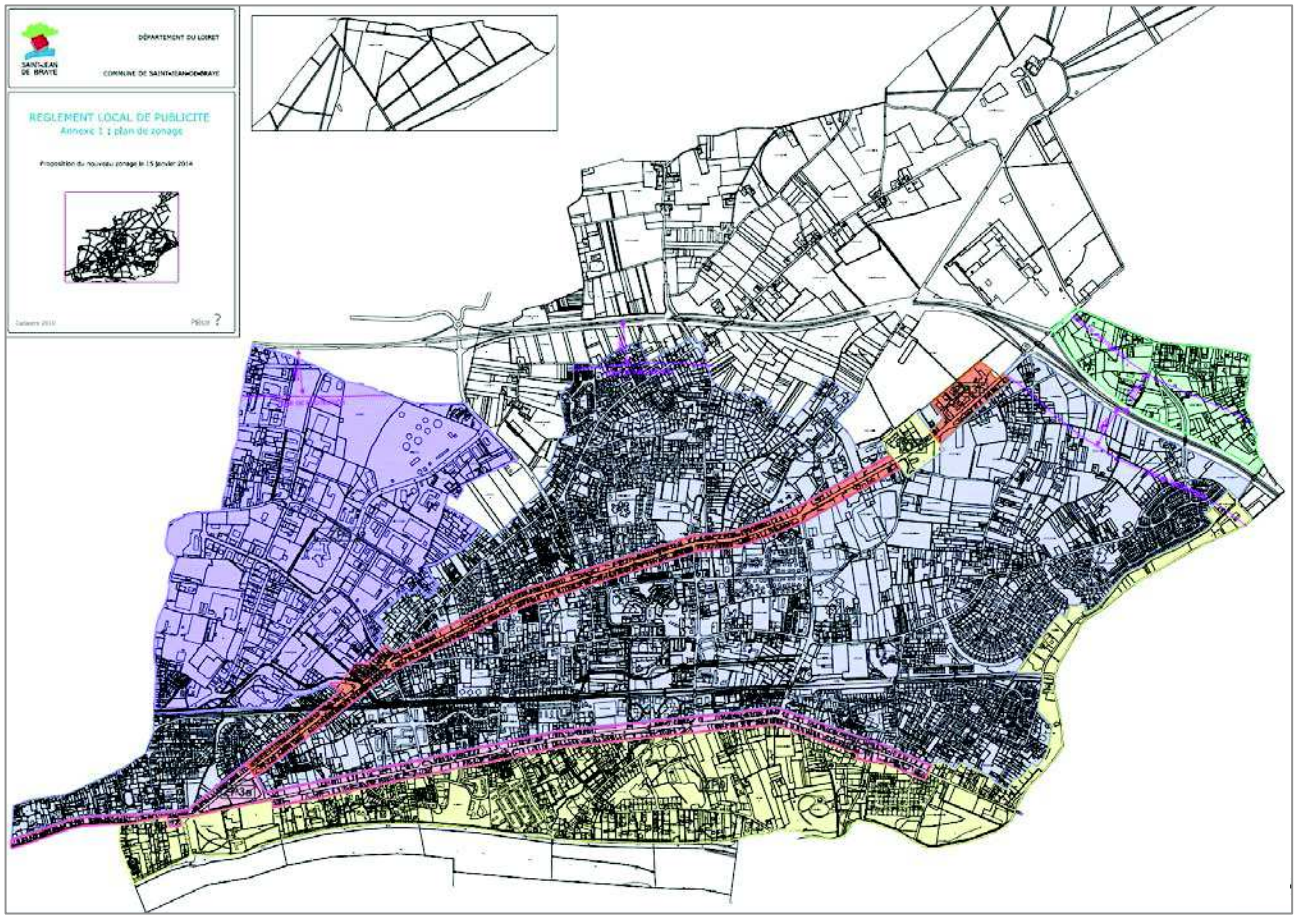
Les enseignes sont quant à elles présentes essentiellement en centre-ville, le long des axes RD 960 et RD 2152 et dans les zones d'activités.

Le débat sur les orientations et objectifs du RLP a eu lieu lors du conseil municipal du 1er juillet 2013. Les **orientations générales** partagées au sein du groupe de travail intercommunal sont les suivantes :

- une réduction de l'emprise publicitaire sur la ville,
- une meilleure intégration des supports dans leur environnement,
- une préservation du patrimoine naturel et bâti,
- une préservation des abords de la Loire, en lien avec la Charte d'excellence du Val de Loire,
- une préservation des abords de la Bionne,

- une mise en place d'une progressivité de règles en fonction de la densité du bâti, de la nature de la zone,
- une prise en compte de la ligne de tramway,
- l'élaboration d'un outil juridique simple, clair et cohérent, intégrant des nouvelles dispositions de la loi grenelle II du 12 juillet 2010 et de son décret du 30 janvier 2012.

Le projet de règlement local de publicité intercommunal comporte des **orientations pour le zonage** et propose d'instaurer quatre zones distinctes de publicité réglementées. Le site de la Bissonnerie est située en zone ZP2 et concernée par la zone de protection de la tangentielle.



ZP0 ZP3a Zone de protection tangentielle

ZP1 ZP3b

ZP2 ZP4

Proposition de zonage du RLP en date du 15 janvier 2014

Les zones du projet de RLP :

- **la zone ZP0** correspond au périmètre de protection des monuments historiques et du site classé, au périmètre Unesco et au périmètre protégé de la Bionne.

  En ZP0, la publicité est interdite, y compris celle supportée par le mobilier urbain et celle de petite taille.

- **la zone ZP1** concerne le Parc d'Activités Orléans Charbonnière, pour sa partie située en agglomération.

  En ZP1, la publicité installée sur support (mur de bâtiment, mur de clôture,...) est privilégiée à la publicité scellée au sol, qui y est interdite. La publicité lumineuse numérique n'y est pas admise. Le mobilier urbain et le microaffichage sont admis dans cette zone. Les surfaces d'affichages sont faibles (maximum 2 m^2) et les hauteurs d'installations limitées (4 m). Seul un dispositif peut s'installer par unité foncière.

- **la zone ZP2** correspond aux différentes parties agglomérées de la commune, non comprises dans les autres zones. Il s'agit en particulier :

  · du centre ville,

  · des quartiers résidentiels.

  En ZP2, la publicité scellée au sol est fortement limitée en surface et en hauteur (2 m² - 4 m), la publicité murale l'est également (4 m² - 4 m). La publicité lumineuse numérique n'y est pas admise. La densité est limitée à un dispositif par unité foncière.

  Une règle de recul de 20 m est imposée pour l'installation des dispositifs autour des giratoires ; cette règle ne s'appliquant toutefois pas au microaffichage.

- **la zone ZP3** correspond aux axes traversant (RD 960, RD 2152). Cette zone est décomposée en deux afin de tenir compte des spécificités propres à chaque axe :

  · **ZP3a** : axe sud. Cet axe jouxte le périmètre Unesco sur toute sa longueur ; il comporte des éléments d'histoire et de patrimoine, les propriétés y sont plus grandes, plus anciennes. Cet axe est mixte : il comporte de l'habitat, ainsi que quelques commerces (supermarchés, commerces de proximités, garages,...) et entreprises tertiaires,

    En ZP3a, les restrictions concernent les surfaces maximales d'affichages, qui sont, pour la publicité non lumineuse scellée au sol ou installée sur support de 8 m². La hauteur d'installation des publicités installées sur support (6 m) est également restreinte.

    L'installation de publicité lumineuse numérique n'est pas admise dans cette zone.

    Un seul dispositif est admis par unité foncière.

    Une règle de recul de 20 m est imposée pour l'installation des dispositifs autour des giratoires ; cette règle ne s'appliquant toutefois pas microaffichage.

  · **ZP3b** : axe sud-ouest / nord-est et Parc d'Activités Coquille. Cet axe est plus récent. Il est également mixte : habitat, commerces (hôtels, commerces de proximité et de taille intermédiaire, garages / station service,...), artisans, entreprises tertiaire,

    En ZP3b, les restrictions concernent les surfaces maximales d'affichages, qui sont, pour la publicité non lumineuse scellée au sol ou installée sur support de 8 m². La hauteur d'installation des publicités installées sur support (6 m) est également restreinte.

    L'installation de publicité lumineuse numérique n'est pas admise dans cette zone.

    Un seul dispositif est admis par tranche commencée de 80 m de linéaire de façade de l'unité foncière.

    Une règle de recul de 20 m est imposée pour l'installation des dispositifs autour des giratoires ; cette règle ne s'appliquant toutefois pas microaffichage.

- **la zone ZP4** correspond au parc d'Activités d'Archimède.

  En ZP4, les restrictions concernent la hauteur maximale de la publicité installée sur support (6 m). La publicité lumineuse numérique, murale ou scellée au sol, y est admise, mais compte tenu d'une surface limitée (2 m²) et d'une hauteur limitée (4 m).

  Un seul dispositif est admis par tranche commencée de 80 m de linéaire de façade de l'unité foncière.

  Une règle de recul de 10 m est imposée pour l'installation des dispositifs autour des giratoires ; cette règle ne s'appliquant toutefois pas microaffichage.

Le projet de RLP édicte, par ailleurs, des dispositions particulières aux publicités visibles depuis la RD 2060 (tangentielle) : la publicité installée sur support, lumineuse ou non lumineuse, est interdite de part et d'autre de la RD 2060 sur une distance de 200 m, dès lors que l'affichage est visible depuis cette voie. La distance de 200 m est mesurée à partir du bord extérieur de la chaussée.

Saint-Pryvé-Saint-Mesmin

SECTEUR DES QUINZE PIERRES - CŒUR DE VILLE

ÉTUDE AU TITRE DE L'ARTICLE L.111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME



Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise



Source des fonds aériens pour l'ensemble du document : *Orthophoto 2006* - © InterAtlas.
Crédit photo : AUAO

INTRODUCTION

La commune de Saint-Pryvé-Saint-Mesmin est traversée par l'autoroute A71, ainsi que par l'avenue du Traité de Rome / Gaston Déffié classée bientôt « voie à grande circulation ». Ces voies, situées en entrée ouest de la commune, génèrent des espaces rendus inconstructibles par l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme. En effet, « l'amendement Dupont » du 2 février 1995 est un outil préventif destiné à assurer un aménagement de qualité des espaces non urbanisés situés en bordure de voies importantes.
Il interdit toute nouvelle construction en dehors des zones urbanisées autour des voies classées à grande circulation. Seule une étude paysagère spécifique justifiant un parti d'aménagement pour ce secteur peut permettre de lever cette interdiction.

En 2008, le SCoT a inscrit le site des « Quinze Pierres - Cœur de Ville » en « extension d'un pôle de commerces et de services ». Les prescriptions urbanistiques et paysagères inscrites dans le SCoT précisent que son « caractère inondable » doit être pris en considération.

En 2009, la mairie de Saint-Pryvé-Saint-Mesmin souhaite lancer l'opération d'aménagement de ce secteur. C'est dans ce contexte que l'agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise a été sollicitée pour réaliser l'étude spécifique au titre de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme qui permettra d'urbaniser sur le site.



table des matières

1. PRÉSENTATION ET ANALYSE
- Un accès au centre-bourg au contact de l'Autoroute 7
- Dans le Val, à proximité de la Loire 10
- Le site en images 15
- Le site aujourd'hui : des contraintes à prendre en compte 22
- L'évolution du site et ses enjeux 32

2. PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT ET PRESCRIPTIONS
- Plan d'aménagement 36
- Prescriptions architecturales et paysagères 38

- Rappel des dispositions réglementaires à prendre en compte 43-
Synthèse des prescriptions urbanistiques 43

I • PRÉSENTATION ET ANALYSE



sommaire

1.1 - UN ACCÈS AU CENTRE-BOURG AU CONTACT DE L'AUTOROUTE 7
- A l'échelle de l'agglomération d'Orléans 7
- A l'échelle de la commune 9

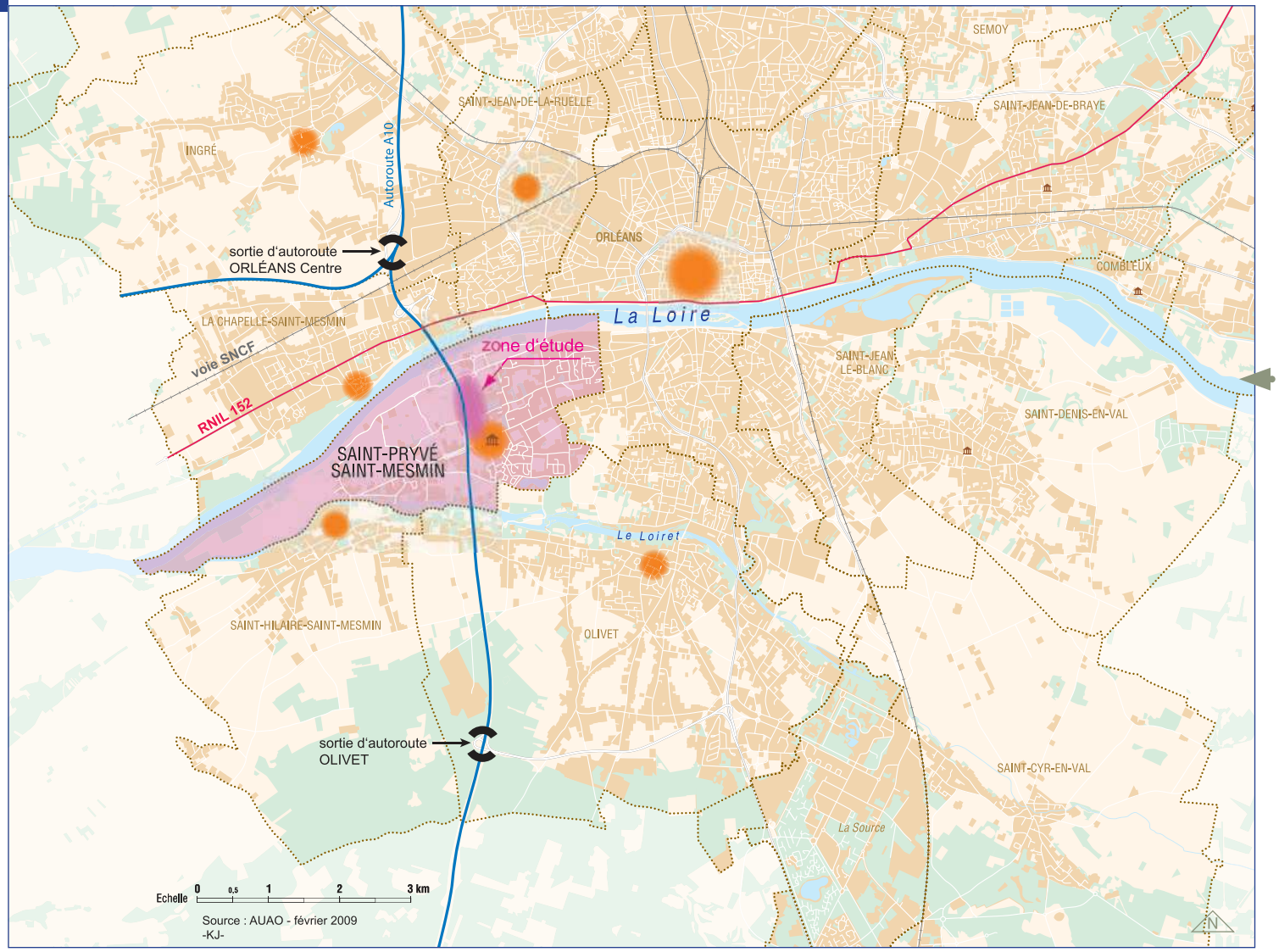
1.2 - DANS LE VAL, À PROXIMITÉ DE LA LOIRE 10
- Le contexte naturel 11
- Le contexte agricole 12
- Les boisements 13

1.3 - LE SITE EN IMAGES 15
- Depuis le nord 15
- Au centre du site 17
- Depuis le sud - nouveau rond-point 18
- Depuis l'autoroute 19

1.4 - LE SITE AUJOURD'HUI : DES CONTRAINTES À PRENDRE EN COMPTE 22
- Le PLU 22
- Les contraintes du site 24
- Périmètre de protection du cimetière 25
- Le risque inondation et le PPRI 26
- Les nuisances sonores 30

1.5 - L'ÉVOLUTION DU SITE ET SES ENJEUX 32
- La vocation du site 32
- Les acteurs du site 32
- L'échangeur prévu au Schéma Directeur de 1994 32

Carte du contexte à l'echelle de l'agglomération d'Orléans



Source : AUAO - février. 2009

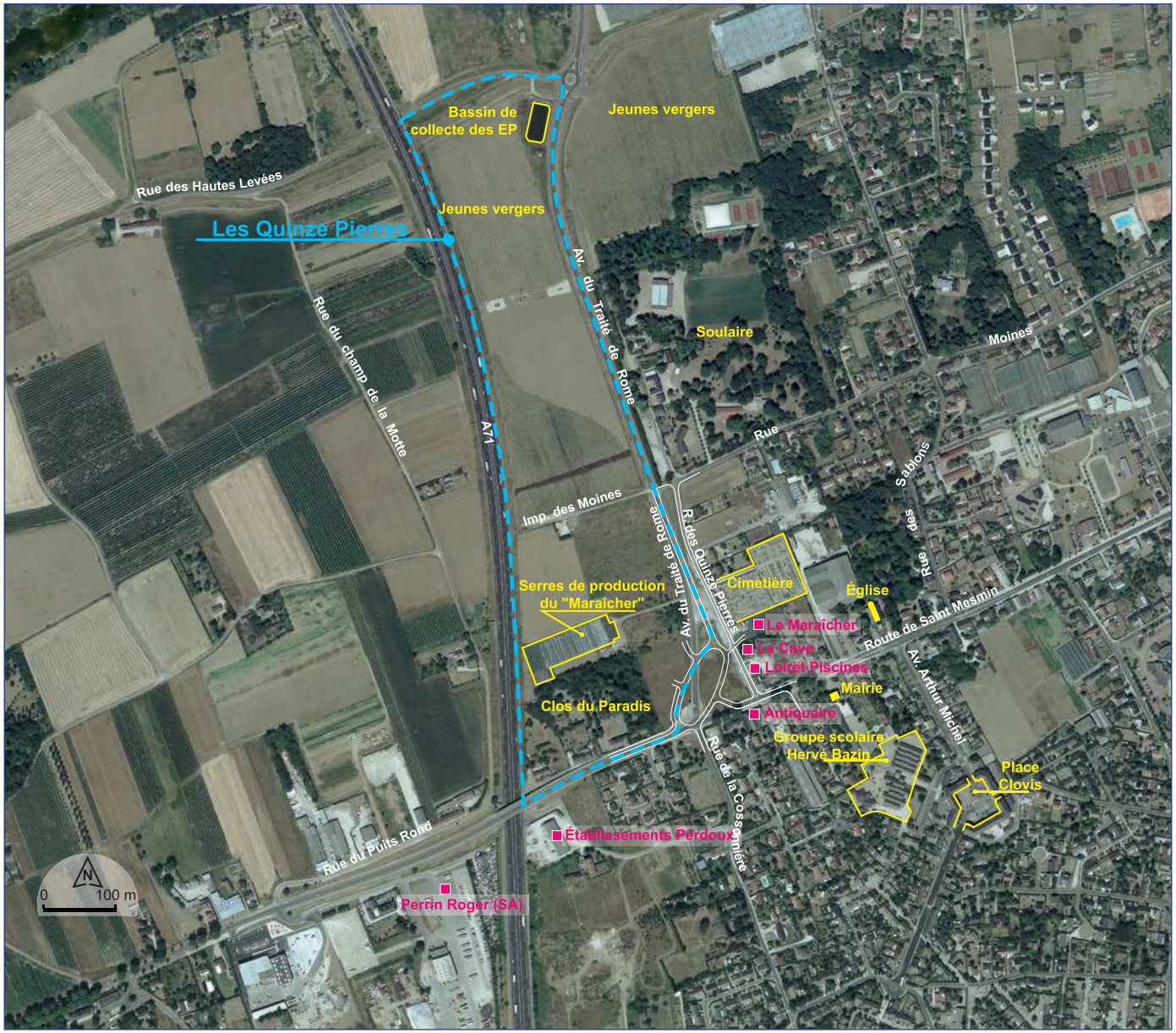
PRÉSENTATION ET ANALYSE

UN ACCÈS AU CENTRE-BOURG AU CONTACT DE L'AUTOROUTE

• À l'échelle de l'agglomération d'Orléans

Le secteur dit des « Quinze Pierres - Coeur de Ville » est situé sur la commune de Saint-Pryvé-Saint-Mesmin, dans l'agglomération orléanaise, au sud de la Loire.
Il s'agit de parcelles pour l'essentiel non bâties, occupées en partie par des vergers récemment replantés. Sa limite ouest est constituée par l'autoroute A71 qui longe toute la future zone commerciale projetée sur ces parcelles.
Cette autoroute comporte deux sorties sur l'agglomération ; une au nord de la Loire sur la commune de La Chapelle-Saint-Mesmin, et une au sud sur la commune d'Olivet. Le site des « Quinze Pierres - Coeur de Ville » se trouve entre ces deux sorties.
La limite nord du site est constituée par une levée de la Loire.
L'avenue de Traité de Rome constitue la limite est du site des « Quinze Pierres - Coeur de Ville ». Elle jouxte également le cimetière à l'est et donne accès au centre-ville.
Le fleuve est situé à environ 375 mètres de la partie nord du secteur d'étude des « Quinze Pierres - Coeur de Ville », qui se trouve donc dans le val inondable de la Loire.

Carte du contexte communal du site des «Quinze Pierres - Cœur de Ville»



Source : AUAO - février. 2009



Les commerces alimentaires existants

• À l'échelle de la commune

Le site des « Quinze Pierres - Coeur de Ville » est géographiquement au centre de la commune de Saint-Pryvé-Saint-Mesmin, et en bordure ouest du centre-bourg. La mairie se trouve à environ 240 mètres de l'extrémité sud de la future zone commerciale. L'église est à environ 350 mètres, et la place Clovis, où l'on trouve des commerces de proximité, est à environ 650 mètres.
Le cimetière communal fait face au secteur des « Quinze Pierres - Coeur de Ville », juste de l'autre côté de l'avenue du Traité de Rome.

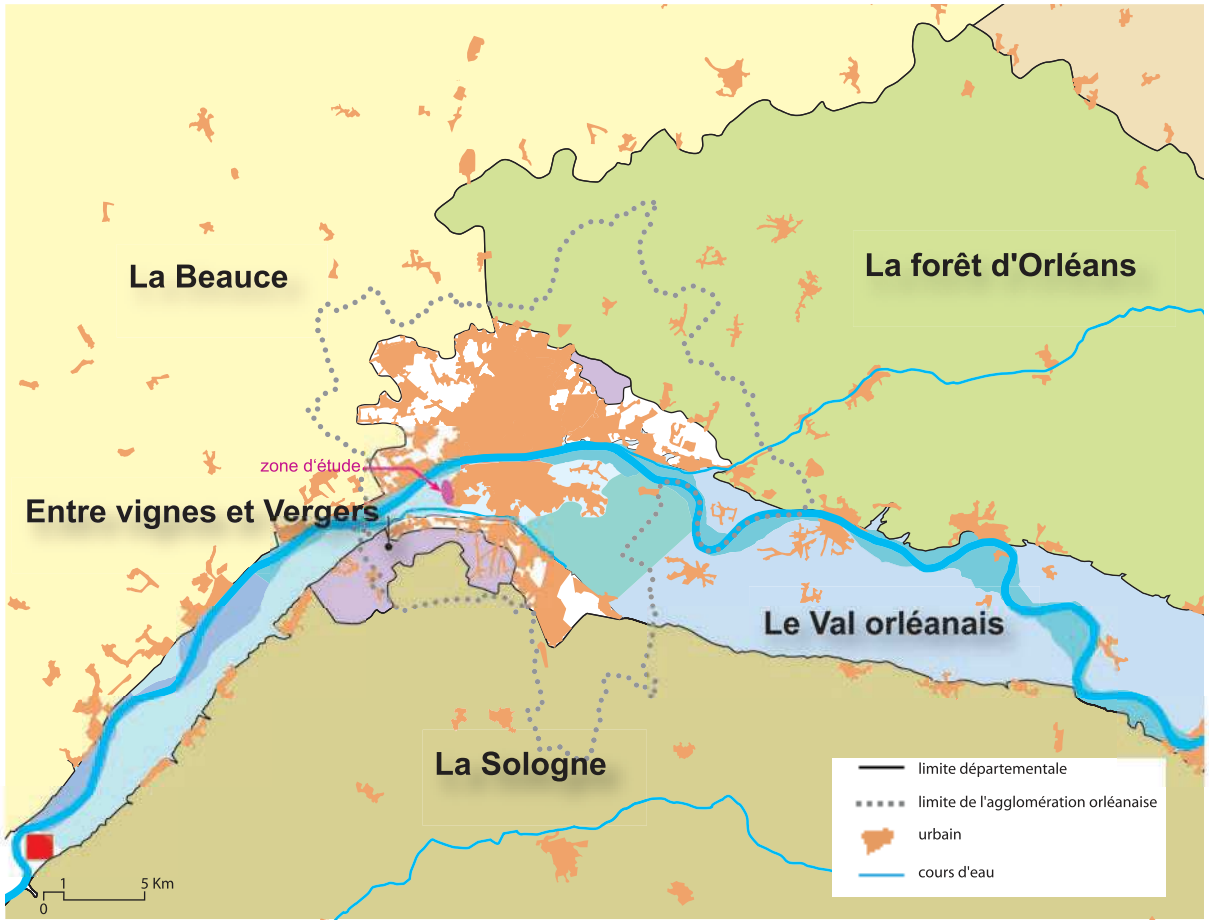
Il existe déjà des commerces à proximité immédiate du site. À son extrémité nord, un producteur propose de la vente directe de légumes dans les serres de production. À l'extrémité sud, juste à côté de l'entrée du cimetière, un primeur propose fruits et légumes, ainsi qu'un rayon boucherie et poissonnerie. Il est voisin d'une cave à vin. Plus loin, autour du nouveau rond point aménagé en 2007, se trouvent deux commerces non alimentaires, un fabricant de piscines et un antiquaire.



Vue depuis le giratoire, en regardant vers le centre-bourg

DANS LE VAL, À PROXIMITÉ DE LA LOIRE

Carte des unités paysagères
Étude «Reflexions sur les paysages de la région orléanaise»
V. Tanguy-2004



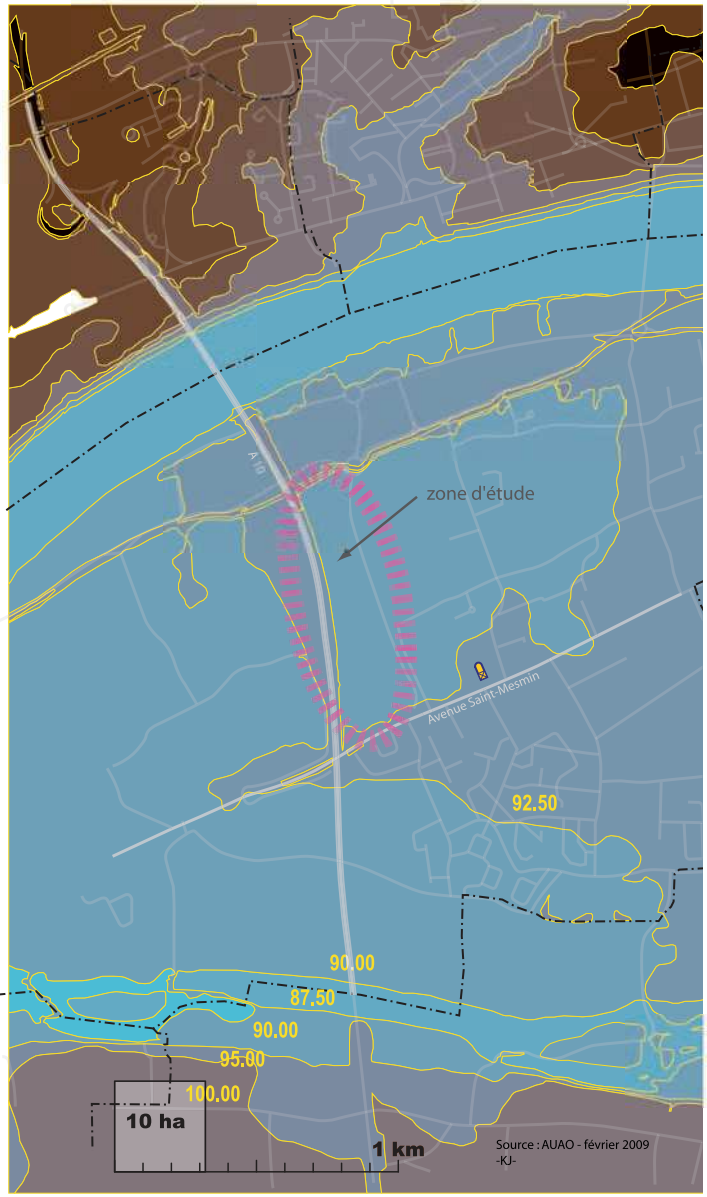
Source : AUAO -Vincent Tanguy (2004)

• Le contexte naturel

Le site des « Quinze Pierres - Coeur de Ville » se trouve à l'intersection de plusieurs grands milieux naturels. Entre Sologne et Beauce, il appartient au « Val orléanais ». À Orléans, le lit de la Loire possède des dimensions particulièrement importantes par rapport au reste de son cours. Le site d'étude, à environ cinq kilomètres de la confluence entre Loire et Loiret, fait partie de la grande plaine alluviale dessinée par le lit majeur de la Loire.

La commune de Saint-Pryvé-Saint-Mesmin est concernée par deux « Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique » localisées à la confluence entre Loire et Loiret ainsi que sur leurs rives, sur le site de la Pointe de Courpin et ses abords. Une île proche du pont de L'A71 bénéficie également d'une protection, elle est classée « Réserve naturelle nationale de Saint-Mesmin ». Ces milieux naturels protégés présentent des formations végétales alluviales de landes sèches, roselières, boisements de type saulaies, frênaies, peupleraies, chênaies sèches, ormaies et robinier. C'est donc la végétation spontanée que l'on retrouve aux abords du site des « Quinze Pierres - Coeur de Ville ».

Carte du relief

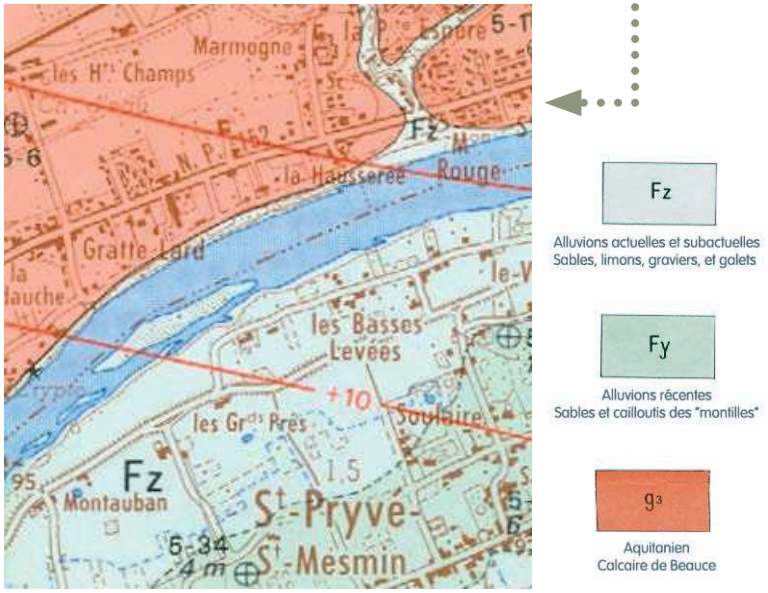


112.50 m
110.00 m
107.50 m
105.00 m
102.50 m
100.00 m
97.50 m
95.00 m
92.50 m
90.00 m
87.50 m
85.00 m
églises

Source : AUAO -mai 2005

Le relief du site d'étude est peu marqué puisque l'ensemble présente la même altitude de 90 mètres, soit juste 2,5 mètres au-dessus du niveau du lit mineur de la Loire. Les parcelles concernées sont en creux par rapport aux abords nord, sud et est qui présentent une altitude de 92,5 mètres. Cette différence de niveau est accentuée au nord par la présence de la levée, qui se trouve elle à 95 mètres, soit au total 5 mètres au-dessus du site.
L'autoroute présente elle aussi une altitude plus élevée que celle du site, la différence étant plus marquée en partie nord, là ou amorce sa montée pour traverser la Loire.

Carte géologique



Source : BRGM

1 PRÉSENTATION ET ANALYSE

• Le contexte agricole

Le val de Loire est riche d'un patrimoine arboricole et horticole. En effet, la plaine alluviale est caractérisée par un sol riche en sédiments ; alluvions, limons, sables, graviers et galets déposés par le fleuve. Ces terrains très fertiles conviennent bien aux cultures maraîchères, aux vergers, pépinières et roseraies. De plus, de part son caractère inondable et en partie inconstructible, cette plaine est soumise à des pressions foncières moindres que sur le reste de l'agglomération, permettant ainsi la pérennité des activités agricoles dans ce secteur. La chambre d'agriculture a identifié des pôles agricoles à conforter dans et autour de l'agglomération orléanaise. Le sud-ouest de celle-ci constitue un pôle arboricole important à maintenir. Le site d'étude se trouve à la transition entre le secteur urbain et le secteur agricole. Une partie de la zone des « Quinze Pierres - Coeur de Ville » est actuellement exploitée puisque de jeunes arbustes fruitiers ont été replantés au nord du site au cours des deux dernières années. Les souches des anciens sujets sont encore entassées sur le site.



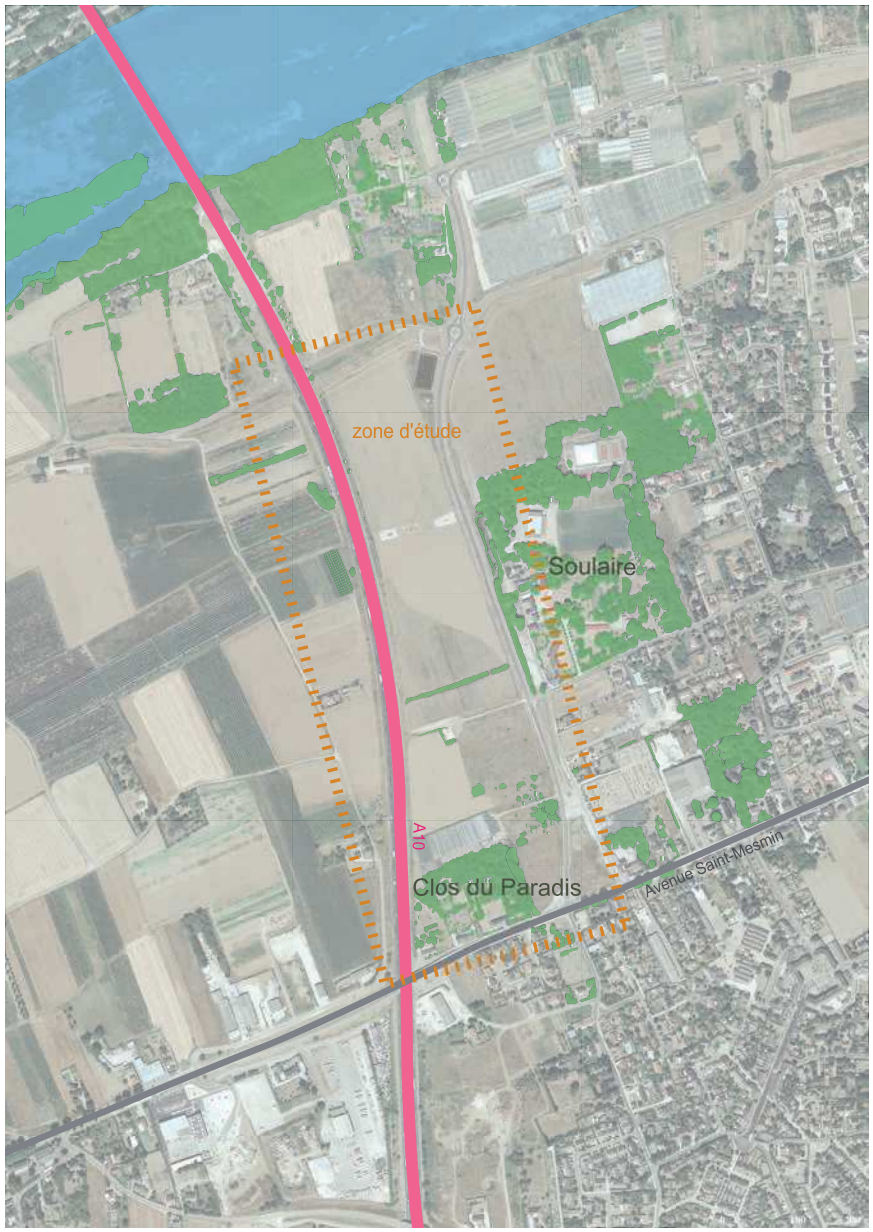
Nouvelles plantations et souches des anciens vergers



Serres de production au nord du site



Vergers au nord du site



• Les boisements

• sur le site

Le site d'étude comprend, au sud, une propriété implantée juste en bordure de la RD951, appelée « Clos du Paradis ». Elle est constituée d'une grande demeure et ses dépendances, entourées d'un grand parc d'environ 1,7 ha, dont une partie de 0,9 ha est inscrite en « espace boisé classé » au POS de Saint-Pryvé-Saint-Mesmin. Cette propriété appartient à l'agglomération orléanaise et l'association « Habitat et Humanisme » projette d'y aménager une « maison relais ».
Le parc présente une partie principale occupée par de grands arbres feuillus de type chêne ainsi que deux cèdres situés au centre du parc, non loin de la maison principale. Une allée de tilleuls part des dépendances pour aller vers le fond de la parcelle. Les arbres semblent être en assez bonne santé phytosanitaire pour l'essentiel.

D'autres boisements, beaucoup plus jeunes sont présents sur le site, à proximité des serres.
Il s'agit d'essences locales, plutôt caractéristiques de milieux humides ; frêne, saule, érable champêtre, bouleau, sureau, peuplier, charme, prunellier, genêt, ronce…





Les boisements du « Clos du Paradis », vus depuis l'avenue du Traité de Rome.



Le « Clos du Paradis »



Les grands sujets de la propriété du « Clos du Paradis »

• à proximité du site, la propriété Soulaire

À l'est du site d'étude, juste de l'autre côté de l'avenue du Traité de Rome, se trouve un autre « espace boisé classé » plus important, d'environ 4,4 ha.



Les boisements de la propriété Soulaire



LE SITE EN IMAGES

• Depuis le nord

En arrivant par le nord, depuis le pont de l'Europe, le promeneur suit la levée de la Loire autour de laquelle se sont développées des cultures maraîchères, en partie sous serres. Un petit rond-point accroché à la rue des hautes levées permet l'accès à la partie nord du site. Sur cette partie se trouvent les jeunes vergers, un bassin de collecte des eaux pluviales de l'avenue du Traité de Rome (qui date d'une dizaine d'années), ainsi que les souches dans anciens arbustes fruitiers entassés encore sur place. Il s'agit, au nord, d'une entrée marquée par un caractère agricole assez fort.

1



Juste au nord de la rue des Hautes Levées.

2



Depuis la levée, le bassin de collecte des eaux pluviales de la voirie, et les anciens fruitiers arrachés.



À l'extrémité nord ouest, au bord de l'autoroute.
On aperçoit à cet endroit la cathédrale d'Orléans au loin, dans l'axe de la rue des Hautes Levées



Le site, en contrebas par rapport à la levée de la Loire et l'autoroute





Une rangée de serres encore en activité au nord du Clos du Paradis



L'impasse des Moines, dans le prolongement de la rue des Moines

• Au centre du site

Toute la partie située au nord de l'impasse des Moines est plantée de fruitiers. Cette impasse donne accès à une aire de stockage de matériaux (gravats, sables…) qui semble temporaire. Un peu plus au sud se trouvent des serres encore en activité, en limite des boisements du Clos du Paradis.





Des dépôts temporaires de matériaux vers l'impasse des Moines

• Depuis le sud - nouveau rond-point

L'arrivée par le sud est caractérisée par un aménagement récent de rond-point allongé qui dessert le centre-bourg, l'avenue du Traité de Rome et une contre-allée desservant notamment le cimetière. C'est une entrée minérale et assez urbaine, qui pourra permettre l'accès à la future zone commerciale.



Entre le Clos du Paradis et le giratoire



Le nouveau rond-point qui marque l'entrée du bourg de Saint-Pryvé-Saint-Mesmin.



• Depuis l'autoroute

L'autoroute ne constitue pas à l'heure actuelle une réelle entrée du site, mais elle permet d'en appréhender l'étendue et de percevoir le site dans sa globalité en quelques secondes, le replaçant dans son contexte paysager, entre Loire et Loiret. L'autoroute surplombe les « Quinze Pierres - Coeur de Ville » dans sa partie nord, et descend à niveau en partie sud.




L
J
1
I
2
3
H
4
5
6
F
E
D
C
B
A



1



2


Clos du Paradis

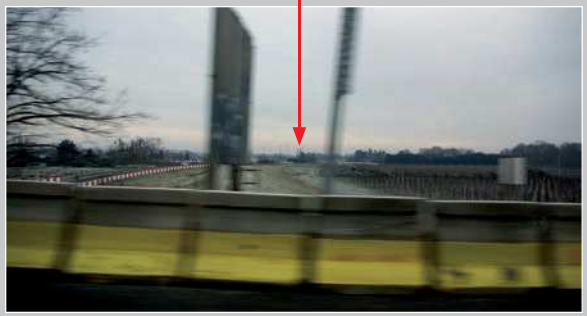
3


La Loire

L



J


La cathédrale

I


Soulaire
Dépôts de matériaux
Église

E



4



5



6

Vue dégagée vers Orléans



H



F



D



C

Le pont sur la RD951



B



A

LE SITE AUJOURD'HUI : DES CONTRAINTES À PRENDRE EN COMPTE

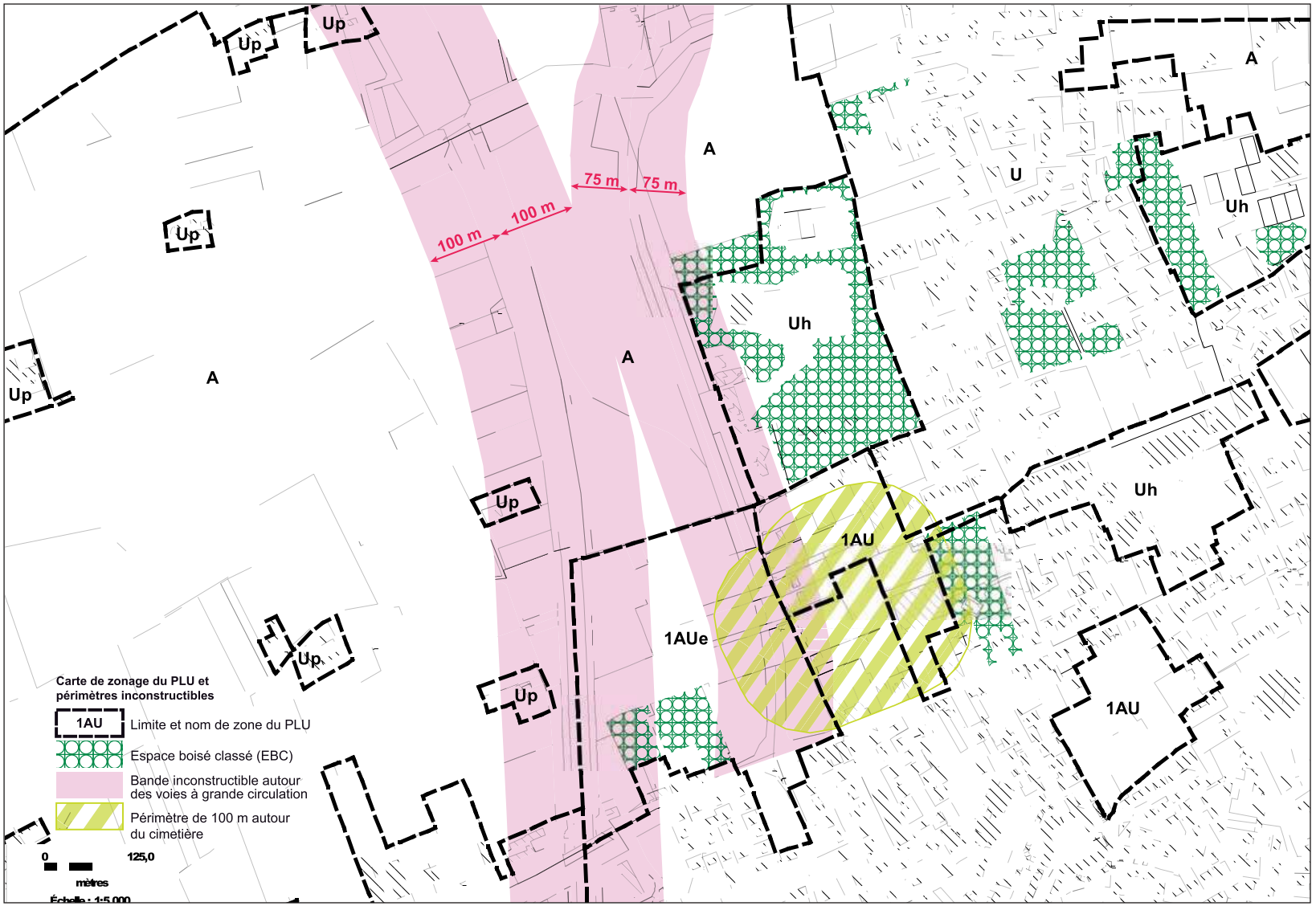
• Le PLU

L'essentiel du site d'étude est non bâti. Il s'agit de terrains agricoles en friche ou plantés de vergers. Une rangée de serres encore en activités est également encore présente en partie sud, en limite du boisement.

Ce secteur était classé en 2NA dans le POS de Saint-Pryvé approuvé en mai 2000.

Ces parcelles, sont inscrites en 1AUe dans le PLU de Saint-Pryvé-Saint-Mesmin, zone destinée à recevoir des activités économiques dans le cadre d'une opération d'ensemble.

Quelques parcelles, au sud du site, sont classées en zone U. Il s'agit de la maison du « Clos du Paradis », ainsi que quelques parcelles qui l'entourent. Le parc boisé du Clos est inscrit en « espace boisé classé » au PLU.



Source : AUAO - novembre 2010

• Les contraintes du site

•L'amendement Dupont et l'application de l'article L.111-1-4

La zone des « Quinze Pierres - Coeur de Ville » présente un contexte urbain qui justifie de l'application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme. En effet, il s'agit d'un secteur non bâti, situé compris entre l'autoroute A71 et l'avenue du Traité de Rome.
L'amendement du pont de 1995 stipule dans quel cas s'applique ainsi que les modalités permettant d'y déroger. Il est ainsi rédigé :

« 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 (...).
Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article 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 ».

Les voies concernées par cet article sont l'autoroute A71 et l'avenue du Traité de Rome.
Une bande inconstructible de 100 mètres s'applique de part et d'autre de l'autoroute, et une bande de 75 mètres s'applique de part et d'autre de l'avenue du Traité de Rome, récemment classée à grande circulation.

Cette présente étude a pour objectif d'apporter les éléments permettant de lever ces contraintes d'inconstructibilité le long de l'A71 et de l'avenue du Traité de Rome. Ces éléments sont intégrés dans le règlement du PLU.

• Périmètre de protection du cimetière

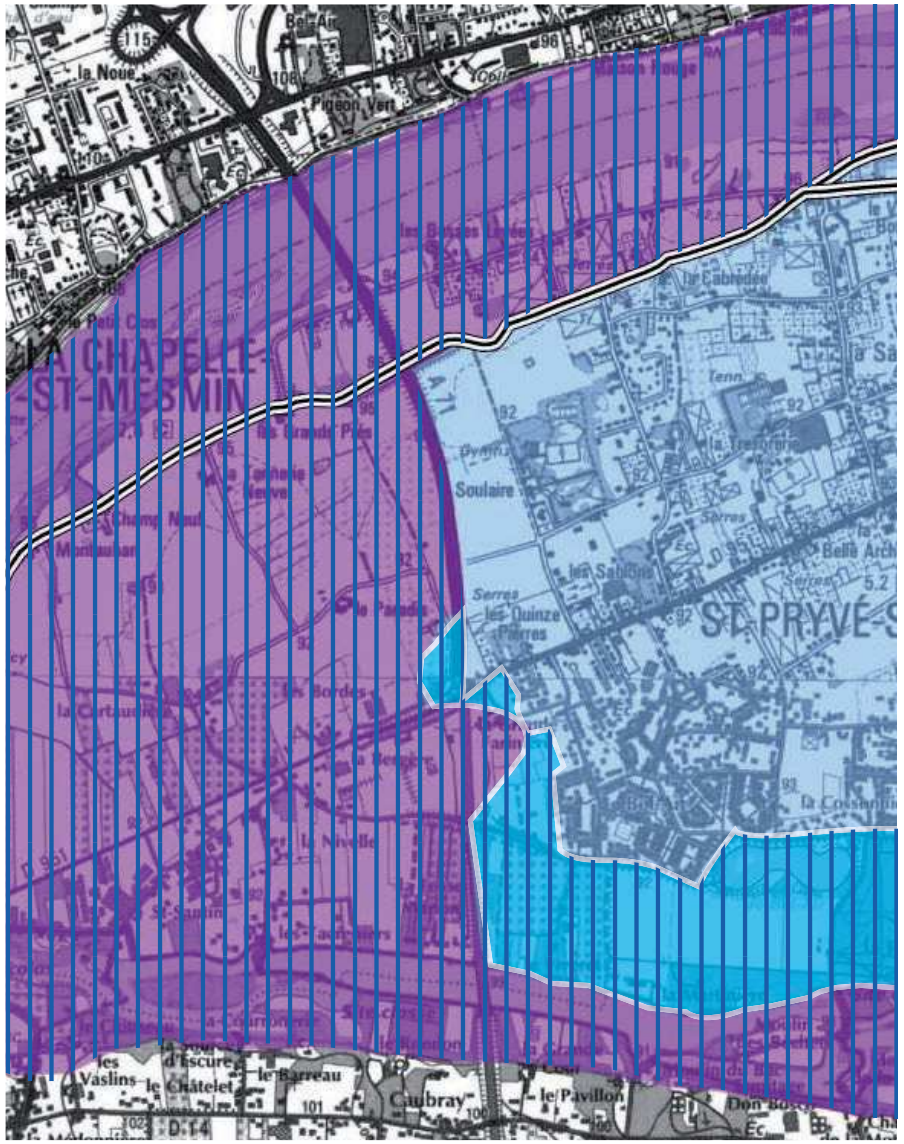
L'article L.2223-5 du code général des collectivités territoriales stipule que *« nul ne peut, sans autorisation, élever aucune habitation ou creuser un puits à moins de 100 mètres des nouveaux cimetières transférés hors des communes. Les bâtiments existants ne peuvent être ni restaurés ni augmentés sans autorisation. Les puits peuvent, après visite contradictoire d'experts, être comblés par décision du préfet ».*

Toutefois, une autorisation levant l'une de ces servitudes peut être accordée par le conseil municipal. Les constructions sont donc assujetties à l'accord du maire.

Article R.425-13 du code de l'urbanisme : *« lorsque le projet porte sur une construction située à mois de 100 mètres d'un cimetière transféré, le permis de construire, le permis d'aménager ou la décision prise sur la déclaration préalable, tient lieu de l'autorisation prévue par l'article L.2223-5 du code général des collectivités territoriales dès lors que la décision a fait l'objet d'un accord du maire, si celui-ci n'est pas l'autorité compétente pour délivrer le permis ».*

• Le risque inondation et le PPRI

Carte des aléas d'inondation



levées importantes

aléa fort

aléa très fort

zone d'expansion des crues (à preserver de toute urbanisation nouvelle)

Source : DIREN Centre

Le Plan de Prévention du Risque d'Inondation de la vallée de la Loire, approuvé par arrêté préfectoral du 02/02/2001, décrit la commune de Saint-Pryvé-Saint-Mesmin de la façon suivante :

« Toute la commune de Saint-Pryvé-Saint-Mesmin est située en zone inondable, car elle est à la confluence de la Loire et du Loiret. Elle est protégée par une levée qui s'interrompt 2,5 km en amont de la confluence et est renforcée par une seconde levée qui va des Grands Près jusqu'à l'île Arrault. Le secteur qui va de la confluence jusqu'à l'autoroute est en aléa très fort. Cela concerne une partie majoritairement agricole de la commune mais également un lotissement à usage d'activités ainsi que des habitations. A l'est de l'autoroute, l'aléa fort concerne toute l'agglomération et s'étend jusqu'aux abords du Loiret. ».

La zone des « Quinze Pierres - Coeur de Ville » se trouve en zone B, aléa 3.

L'aléa 3 est dit aléa fort. Il est défini par une profondeur de submersion supérieure à 2 mètres avec vitesse nulle à faible ou profondeur comprise entre 1 et 2 mètres avec des vitesses moyennes à fortes.

La Zone A est définie comme *« à préserver de toute urbanisation nouvelle ».*

La Zone B constitue *le reste de la zone inondable pour laquelle, compte tenu de son caractère urbain marqué et des enjeux de sécurité, les objectifs sont :*

- la limitation de la densité de la population,

- la limitation des biens exposés,

- la réduction de la vulnérabilité des constructions dans le cas où celles-ci pourraient être autorisées.

Le projet d'aménagement du site des « Quinze Pierres - Coeur de Ville » devra respecter le règlement du PPRI. Ci-dessous, les parties pouvant concerner le secteur et son projet d'aménagement, extraites du règlement :

Recommandations communes à toutes les zones :

*« **Pour toutes constructions, installations ou aménagements nouveaux, des dispositions de construction devront être prises par le maître d'ouvrage ou le constructeur pour limiter le risque de dégradations par les eaux** (pouvant résulter de la remontée de la nappe et d'une inondation dont le niveau serait égal aux plus hautes eaux connues) et pour faciliter l'évacuation des habitants en cas d'alerte à la crue.*
Dans les zones déjà urbanisées, les espaces laissés libres de toute occupation seront affectés prioritairement à la réalisation d'espaces verts, d'équipements sportifs ou de loisirs.
Afin de ne pas constituer un obstacle supplémentaire à l'écoulement des eaux, les constructions en bande ou d'un seul tenant devront être évitées ».

Dispositions applicables en aléa 3 de la zone inondable B :

« Sont interdits :

- Les sous-sol creusés sous le niveau du terrain naturel, sauf ceux à usage exclusif de parkings collectifs.

- Les ouvrages, remblaiements ou endiguements nouveaux qui ne seraient pas justifiés par la protection des lieux déjà fortement urbanisés ou qui ne seraient pas indispensables à la réalisation de travaux d'infrastructure publique.

Les constructions ou opérations d'ensemble sont admises sous réserves de conditions particulières :

- Excepté pour les bâtiments publics ou concourant à un service public n'ayant pas vocation à l'hébergement, l'emprise au sol des constructions par rapport à la surface totale des terrains faisant l'objet de la demande d'autorisation de construire ou de lotir ou de toute opération d'urbanisme incluse dans la zone B sera égale à :

	Constructions à usage d'habitation et leurs annexes	*Constructions à usage d'activités économiques et de service et leurs annexes*	*serres Secteur d'aléa 3*
	10%	*20%*	*30%*

Les collectivités locales compétentes en matière d'urbanisme doivent prendre en compte les règles du PPR dans leurs documents d'urbanisme et déterminer les conditions permettant de prévenir les risques d'inondation. En particulier, afin de limiter la densité de la population en zone inondable, les plans d'occupation des sols (POS) et les zones d'aménagement concerté (ZAC) ou les documents d'urbanisme en tenant lieu, fixent des coefficients d'occupation des sols (COS) et des hauteurs maximales, ceux-ci ne doivent pas dépasser des valeurs maximales :

- en zones d'urbanisation future (zone NA) ou dans les ZAC ou de façon générale en absence de COS ou de hauteurs fixés à la date d'approbation du PPR, ces valeurs maximales ne devront pas dépasser les valeurs admises dans les zones urbaines voisines exposées au même aléa, par les documents d'urbanisme en vigueur sur la commune à la date du 30 juin 1994.*

** date de publication de l'arrêté préfectoral qualifiant de PIG le projet de protection contre les dommages liés aux risques d'inondation applicable dans l'agglomération orléanaise.*

- Excepté pour les bâtiments publics, les clôtures ne pourront avoir une hauteur supérieure à 1,80 m et devront être ajourées sur au moins les 2/3 de leur hauteur ou de leur surface. Pour les clôtures constituées par un muret non surmonté par des parties pleines (lices…) la hauteur maximale de ce muret est de 60 cm. Ces règles s'appliquent également aux clôtures et autres éléments de séparation ou de protection intérieurs aux propriétés telles que les murs, claustras, grillages…

- Les installations de stockage et de fabrication de produits dangereux ou polluants nécessaires aux constructions, installations et activités admises dans la zone doivent tenir compte du caractère inondable de la zone par :

- le stockage en récipients étanches arrimés ou le stockage situé au-dessus de la cote des plus hautes eaux connues,

- des orifices de remplissage étanches et débouchés de tuyaux d'évents au-dessus de la cote des plus hautes eaux connues.

- l'ancrage des citernes enterrées et le lestage ou l'arrimage des autres citernes.

- Les activités nouvelles entreposant en quantités importantes ou fabriquant des produits de ce type devront s'implanter dans les zones les moins exposées sinon hors des zones submersibles. ».

• Les nuisances sonores

Au regard du Classement des infrastructures de transports terrestres au titre du bruit de 2001 remis à jour par arrêté préfectoral le 24 avril 2009, les voies de circulation desservant ou traversant le secteur génèrent des nuisances sonores sur toute la zone des 15 Pierres :
- sur 300 mètres de part et d'autre de l'A71,
- sur 100 mètres de part et d'autre de la RD951,
- sur 30 mètres de part et d'autre de l'avenue du Traité de Rome.

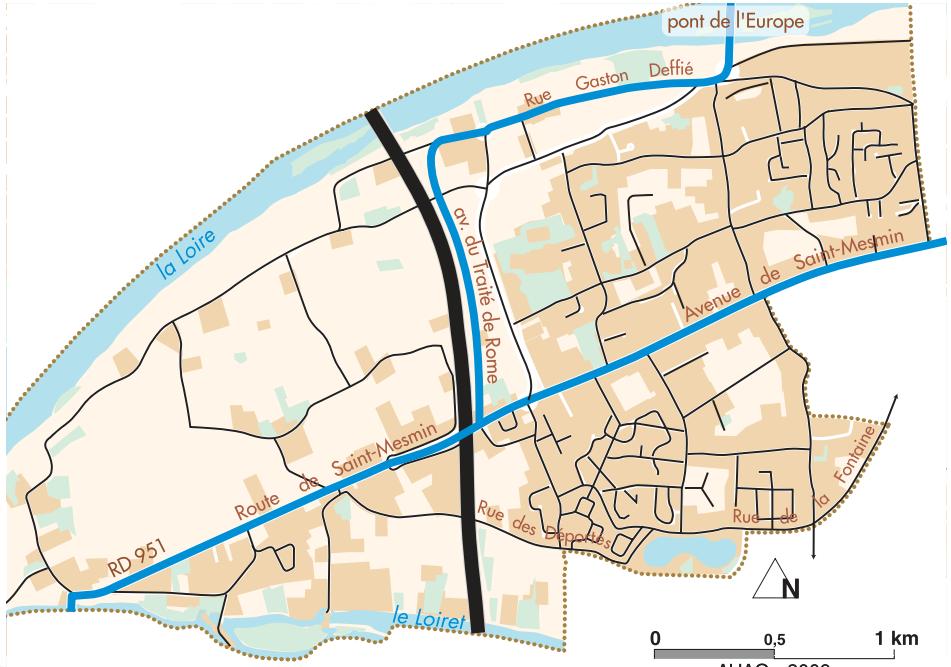
L'article 4 de l'Arrêté relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres du 24 juin 2002 et modifié le 24 avril 2009, précise que les bâtiments d'habitation, les bâtiments d'enseignement, les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale, ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique à construire dans les secteurs affectés par le bruit doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux décrets 95-20 et 95-21 du 9 janvier 1995.



récapitulatif des infratrstructures classées

VOIE	DÉBUT	FIN	TISSU	TRAFIC MOYEN (véh/jour)	% PL
A71	Limite La Chapelle-St-Mesmin	Limite Olivet	0	environ 38 000	13 %
D951 route de St-Mesmin	rue Hatton	pont St-Nicolas	0	11 000	3 %
rue G. Deffié	pont de l'Europe	av. du Traité de Rome	0	15 000	3 %
av. du Traité de Rome	rue. Deffié	route de St-Mesmin	0	15 000	3 %

Extrait de la carte relative au classement des infrastructures de transports terrestres au titre du bruit



LÉGENDE

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
CATÉGORIE 1	(> 81 dB(A)	d = 300m
CATÉGORIE 2	(76 dB(A)< LAeq ≤ 81 dB(A))	d = 250m
CATÉGORIE 3	(70 dB(A) < LAeq≤ 76 dB(A))	d = 100m
CATÉGORIE 4	(65 dB(A) < LAeq≤ 70 dB(A))	d = 30m
CATÉGORIE 5	(60 dB(A) < LAeq ≤ 65 dB(A))	d = 10m
CONTINUITÉ DES R. D. CLASSÉES		

(1) Cette largeur correspond à la distance définie à l'article 2 de l'arrêté du 30 mai 1996 comptée de part et d'autre de l'infrastructure

dB(A) ou décibel (A)	Unité de pression acoustique qui caractérise le bruit perçu par l'oreille
LAeq	Niveau acoustique moyen émis par l'infrastructure considérée

L'ÉVOLUTION DU SITE ET SES ENJEUX

• La vocation du site

La vocation commerciale du site a été inscrite dans le ScoT en 2008. Le secteur des « Quinze Pierres - Coeur de Ville » est désigné comme « extension d'un pôle de commerces et de services ».
La commune de Saint-Pryvé-Saint-Mesmin a engagé des études pour l'aménagement du site en début d'année 2009. Le site d'une surface d'environ 60 800m² avec pour possibilités constructibles un maximum de 20% d'emprise au sol conformément au PPRI, pourrait accueillir une surface commerciale, un magasin de bricolage et une jardinerie. Il pourrait accueillir également les commerçants de la place Clovis qui souhaiteraient s'installer sur ce secteur des « Quinze Pierres - Coeur de Ville » et bénéficiaient ainsi d'une vitrine commerciale plus visible.

• Les acteurs du site

La commune porte le principe de ce projet d'aménagement, en partenariat avec l'Agglomération d'Orléans qui possède une partie des terrains, acquis pour la réalisation d'un parc d'activités économiques et commerciales.



Propriétaires fonciers

- Communauté d'agglomération orléans val de loire (88 011 m²)
- Commune d'Orléans (82 252 m²)
- Commune de Saint-pryvé saint-mesmin (580 m²)
- Propriétaires privés (151 271 m²)

Source : DGI - Cadastre Saint-Pryvé-Saint-Mesmin 2007

II • PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT ET PRESCRIPTIONS



sommaire

2.1 - PLAN D'AMÉNAGEMENT 36

2.2 - PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES ET PAYSAGÈRES..... 38
- Gestion du risque inondation/eaux pluviales/imperméabilisation 38
- Espaces paysagers, plantations, stockage et clôtures..... 39
- Implantation des installations et des constructions 39
- Aspect extérieur des constructions 40
- Nuisances sonores..... 41
- Sécurité, desserte et stationnements..... 41
- Circulation des piétons et cycles..... 42

Rappel des dispositions règlementaires à prendre en compte.... 43
Synthèse des prescriptions urbanistiques..... 43

PLAN D'AMÉNAGEMENT

Cette zone d'urbanisation future est destinée à la création d'une nouvelle zone d'activité pour permettre d'accueillir de nouvelles activités artisanales, commerciales et de bureaux. Elle permet de répondre à l'objectif de la commune de conforter le tissu économique te commercial dans la continuité de l'opération Coeur de ville à l'est de la zone. Le lien entre ces deux pôles participent aux synergies et aux objectifs de mixité urbaine et à l'animation «commerciale et économique» de la commune. Là aussi les orientations d'aménagement ont été définies sur ce secteur.

Le plan d'aménagement proposé ci-après ne concerne que le projet de périmètre opérationnel sur le sud de la zone étudiée précédemment. La superficie totale de la zone urbanisable dans le PLU est d'environ 10 hectares y compris les espaces boisés classés.

Les principes généraux d'aménagement du secteur sud des « Quinze Pierres - Coeur de Ville » sont de créer une entrée sur le site depuis le giratoire au sud et une voie interne desservant les aires de stationnement destinées aux commerces. La partie sud est ceinturée de bosquets d'arbres. Un passage dans ce boisement dense permet de sécuriser les accès aux bâtiments existants le long de la route de Saint-Mesmin. aucune sortie du pôle commercial ne s'effectuera par ce dernier.

Emprise au sol maximum=20%
Hauteur des constructions limitée à 12 mètres si pente des toits comprises entre 30° à 70° et 9 mètres pour les autres cas.

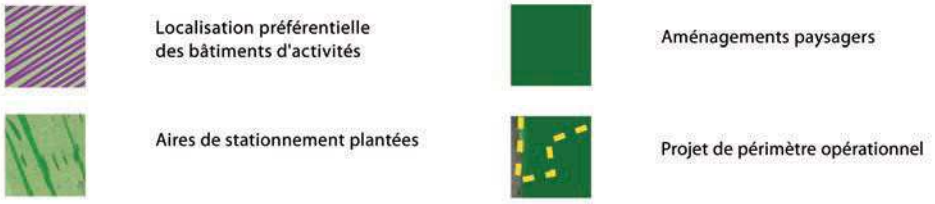


Schéma de principe d'aménagement de la zone des «Quinze Pierres - Cœur de Ville»



Image-test du projet urbain et paysager possible sur le secteur des Quinze Pierres



PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES ET PAYSAGÈRES

• Gestion du risque inondation / eaux pluviales / imperméabilisation

L'aménagement du site devra tenir compte du caractère inondable de la zone.
Il respectera strictement le règlement du Plan de Prévention du Risque d'Inondation (PPRI) de 2001 qui est une servitude d'utilité publique. Afin de limiter l'imperméabilisation des sols et favoriser l'écoulement des eaux, le projet devra minimiser les emprises au sol, à SHON constante, et maximiser les espaces ouverts.
Sur la zone des « Quinze Pierres - Coeur de Ville », il n'a pas été fixé de Coefficient d'Occupation du Sol. Cependant la superposition des règles du PLU et du PPRI concernant la hauteur des bâtiments et l'emprise au sol limite la constructibilité de manière implicite.

Des noues et des bassins de retenue des eaux pluviales pourront être mis en place, entre les aires de stationnement et les voies de circulation. Le principe de grandes noues plantées et de fossés devrait permettre de gérer les eaux pluviales de la zone commerciale. Ces fossés seront plantés de végétaux épurateurs. Ces espaces de recueil des eaux pluviales participeront ainsi à l'aménagement paysager de la zone.

L'imperméabilisation des sols de la zone devra être la plus réduite possible, afin de favoriser l'infiltration des eaux in situ. Un coefficient d'imperméabilisation de 30% est imposé. Le recours à des toitures végétalisées et des aires de stationnement partiellement enherbées contribue à réduire de l'impact de l'urbanisation.

L'architecture des bâtiments devra tenir compte du risque inondation en proposant des solutions techniques permettant de réduire au minimum l'impact des crues, afin d'assurer la survie des activités du site. De plus lors de l'aménagement de la zone, une attention particulière pourra être apportée afin d'augmenter la résilience des bâtiments et faciliter le retour aux constructions après une inondation.


Une noue au Parc Orléans-Charbonnière



Façades de l'hôtel d'entreprises et totems – Parc Orléans-Charbonnière

• Espaces paysagers, plantations, stockage et clôtures

Le principe de plantations sur le site s'appuie sur la végétation existante, et notamment sur le boisement inscrit en « espace boisé classé », le Clos du Paradis.

la continuité des boisements du Clos du Paradis sera assurée par des masses boisées (des essences locales feuillues) à créer au coeur de l'opération. Cet « espace boisé classé » sera réduit pour permettre la réalisation d'un accès au sud de la zone pour les habitants d'Habitat & Humanisme, mais conforté en partie ouest, afin de compenser le défrichement et maintenir ce boisement important dans le paysage.
À l'intérieur de la zone, des rangées d'arbres accompagneront les aires de stationnement pour procurer de l'ombre aux véhicules.
d'une manière générale, le volet paysager s'appuiera aussi sur l'état initial du site(vergers, arboriculture du val...)

• Implantation des installations et des constructions

Une bande boisée de 30 mètres le long de l'A71 devra être réalisée. En conséquence, aucune construction ou l'installation ne pourra être réalisée à moins de 30 mètres de l'A71. La largeur du périmètre d'inconstructibilité correspond ainsi à celle de la zone de bruit maximale (entre 75 et 90dB(A)) induite par l'autoroute.
La bande boisée pourra être interrompue ponctuellement par des percées visuelles, permettant des vues sur les façades des bâtiments depuis l'A71 et, dont la présence va contribuer à mettre en valeur une vitrine économique de l'agglomération orléanaise et à atténuer les nuisances sonores pour le voisinage.

Concernant l'avenue du Traité de Rome, la bande inconstructible de 75 mètres est supprimée de façon à renforcer le caractère urbain de ce secteur, situé à quelques mètres du centre-bourg et de ses équipements publics majeurs (mairie, église, ...).

• Aspect extérieur des constructions

Le POS préconisait deux hauteurs différentes suivant les pentes de toitures et conformément au PPRI, ces mêmes dispositions ont été conservées dans le PLU.

L'aspect des bâtiments construits sur le site devra faire l'objet d'une réflexion d'ensemble avec le choix d'une palette de couleurs et de matériaux commune à tous les projets. Une architecture contemporaine , intégrant des éléments du développement durable, pourra contribuer à l'aspect qualitatif de cette vitrine économique, et plus largement du pôle Quinze Pierres-Coeur de Ville .

Les couleurs de façades pourront reprendre par exemple les couleurs sable et rouge sombre utilisées dans l'aménagement du rond point, pour le revêtement de sol et le mobilier urbain. Des matériaux nobles tels que le bois ou la pierre pourront aussi être choisis pour cette entrée urbaine proche du centre bourg.

Il est préconisé d'avoir recours aux toitures végétalisées pour l'ensemble des constructions. En effet, celles-ci présentent l'avantage de réduire l'imperméabilisation du site, mais également de favoriser l'intégration des nouveaux bâtiments dans le site.

Comme cité précédemment lors de l'aménagement de la zone, une attention particulière pourra être apportée afin d'augmenter la résilience des bâtiments et faciliter le retour aux constructions après une inondation.



Façade bois Orléans-Charbonnière

• Nuisances sonores

Les contraintes d'isolation des futures constructions doivent être conformes aux décrets 95-20 et 95-21 du 9 janvier 1995 (normes d'isolation phonique applicables aux secteurs affects par le bruit, relatif au classement des infrastructures bruyantes).

• Sécurité, desserte et stationnements

Les accès au site devront garantir la sécurité des usagers.
Pour cela, ils se feront :
- au sud : par une nouvelle voie connectée au nouveau rond-point à l'intersection de la RD951 et de l'avenue du Traité de Rome.
- au nord du site : par une accroche sur l'avenue du Traité de Rome, au niveau de l'impasse des Moines.
La circulation nord-sud à l'intérieur de la zone commerciale s'effectuera par une voie interne desservant les activités et les commerces.

L'organisation des aires de stationnement sera structurée par la création de noues paysagères et de fossés plantés qui assureront non seulement l'agrément du site mais aussi pourront contribuer à la gestion des eaux pluviales. Il s'agira d'aires de stationnement ombragées par des arbres de hautes tiges dont l'ordonnancement pourrait rappeler la vocation initiale du site liée à l'arboriculture.

• Circulation des piétons et cycles

L'aménagement de la zone commerciale devra permettre une continuité des circulations piétonnes et cyclistes, afin de favoriser les circulations douces, notamment pour les habitants du centre-bourg de Saint-Pryvé-Saint-Mesmin.
Des espaces de circulation partagés pourront être prévus sur l'ensemble du site.



Espace partagé piétons cycles – Parc Orléans-Charbonnière

RAPPEL DES DISPOSITIONS RÈGLEMENTAIRES À PRENDRE EN COMPTE

• Présence d'un Espace Boisé Classé (EBC)

Un espace boisé a été protégé par un EBC au titre de l'article L130-1 du code de l'urbanisme : tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation des sols de nature à compromettre la protection de la création des boisements est interdit. Si une réduction de l'EBC devait être envisagée lors de la réalisation du projet, une révision simplifié du PLU serait alors nécessaire.
De plus, à partir de 5000 m² d'EBC arrachés, la DRDDAF demande qu'on replante le double et d'un seul tenant. Une étude d'impact sera également obligatoire pour étudier les effets du projet sur la faune, de la flore et de la biodiversité mais aussi les aspects sociaux (fréquentation, nuisances pour les riverains etc...).

• Périmètre du cimetière

Pour pouvoir urbaniser dans le secteur des « Quinze Pierres - Cœur de Ville », le maire devra donner son autorisation afin de lever les servitudes concernant le périmètre de 100 mètres autour du cimetière.

• Dispositions réglementaires de la zone 1AUe

Le projet devra se conformer aux dispositions réglementaires définis dans le PLU.

• Dispositions réglementaires du PPRI

Les règles du PPRI devront obligatoirement être respectées.

SYNTHÈSE DES PRESCRIPTIONS URBANISTIQUES

- Respect des règles du PPRI
- Limiter l'imperméabilisation et favoriser l'écoulement des eaux
- Perméabilité maximale du site : aires de stationnement + toitures végétales
- Conservation des boisements au sud
- Stationnements ombragés
- Continuité des circulations douces
- Architecture adaptée au risque inondation
- Couleurs et matériaux de façades choisis pour l'ensemble des constructions
- Bande boisée de 30 mètres le long de l'A71

agence d'urbanisme
DE l'agglomération orléanaise
www.auao.org

COMMUNES D'ORLEANS, SAINT-JEAN-DE-BRAYE & SEMOY



Z.A.C. "DES CHATELLIERS" AMENAGEMENT PAYSAGER

SEMDO

TUP

JUIN 97

31 MARS 1998

SOMMAIRE..... 2

INTRODUCTION..... 3

ANALYSE DU SITE

Situation géographique..... 4
Limites du site et communales..... 5
Evolution du site..... 6
Etat des lieux..... 8
Principales entités paysagères..... 9
Topographie et hydrographie..... 10
Réseau viaire..... 11
Occupation du site..... 12
Eléments particuliers de composition du paysage..... 13
Constat..... 14

PROBLEMATIQUE..... 17

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Implantation des lots..... 18
Implantation des voies de distribution..... 19
Implantation générale..... 20
Accompagnement paysager des lots..... 21
Paysagement général..... 22
Paysagement particulier..... 23

CONCEPT..... 24

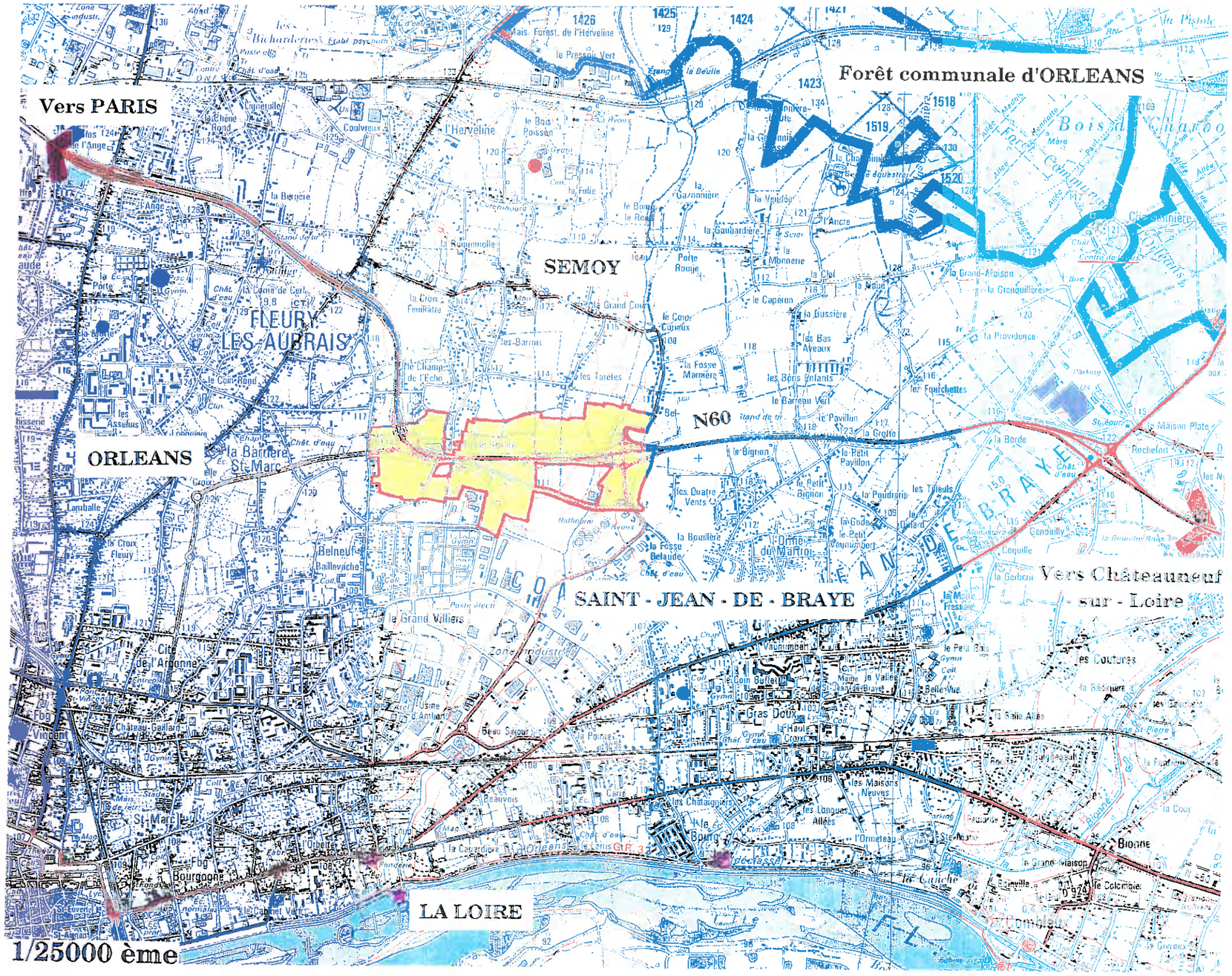
PROPOSITION D'AMENAGEMENT

Implantation générale..... 25
Simulation "Bâtis + Espaces verts"..... 26
Implantation générale (Variante)..... 27
Simulation "Bâtis + Espaces verts" (Variante)..... 28
Découpage possible du parcellaire..... 29
Parcellaire : variantes..... 30
Concept..... 31
Détail sur quelques parcelles..... 32
Etude chromatique pour les façades..... 33
Détail sur le bassin de rétention d'eau..... 34
Simulation de Plan Masse..... 36

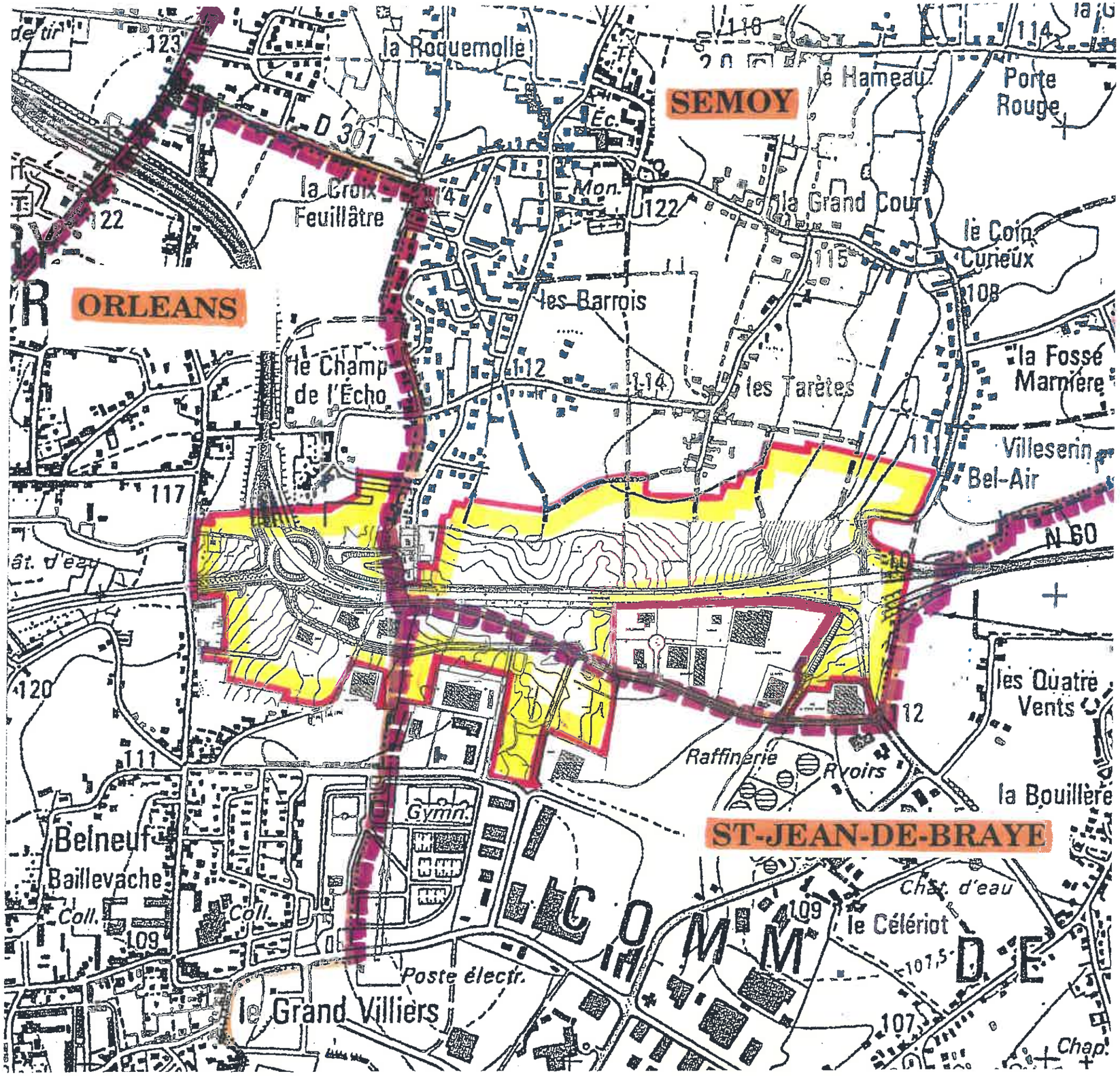
L'approbation du dossier de création de la ZAC des Châtelliers (constituée principalement d'un parc d'activités paysager intercommunal entre Orléans, Semoy et Saint-Jean de Braye) a eu lieu à la fin de l'année 1991.
Une première tranche opérationnelle est désignée autour de la rue Gustave Eiffel sur la commune d'Orléans, au Sud de la N 60, et est aujourd'hui réalisée.

Les difficultés rencontrées pour la mise en oeuvre de la ZAC et de sa commercialisation incitent les trois communes à procéder à une révision du Plan d'Aménagement de Zone.

La présente étude doit constituer une première étape avant la mise en oeuvre d'un nouveau Plan d'Aménagement de Zone et du nouveau Règlement d'Aménagement de Zone.

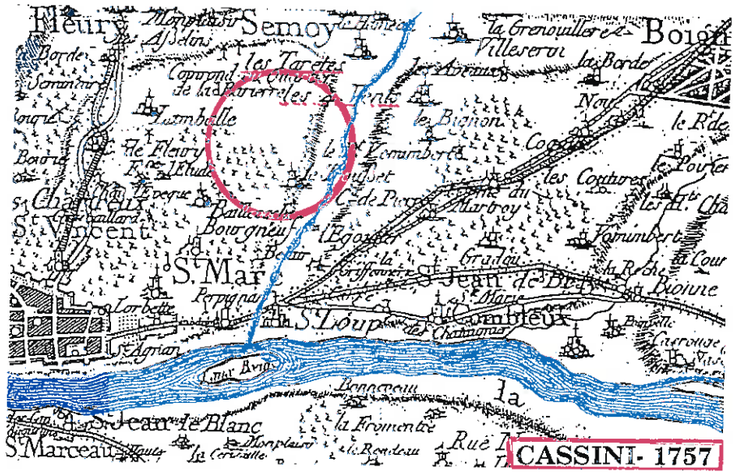


La ZAC des Châtelliers se situe au Nord-Est d'Orléans, à cheval sur trois communes: Orléans, Semoy et Saint-Jean de Braye. Tout en longueur, le site est coupé d'Ouest en Est en deux par la N60, qui rejoint, à l'Ouest la N20 et l'A10, et à l'Est Châteauneuf-sur-Loire.
La ZAC recouvre une superficie d'environ quarante hectares.

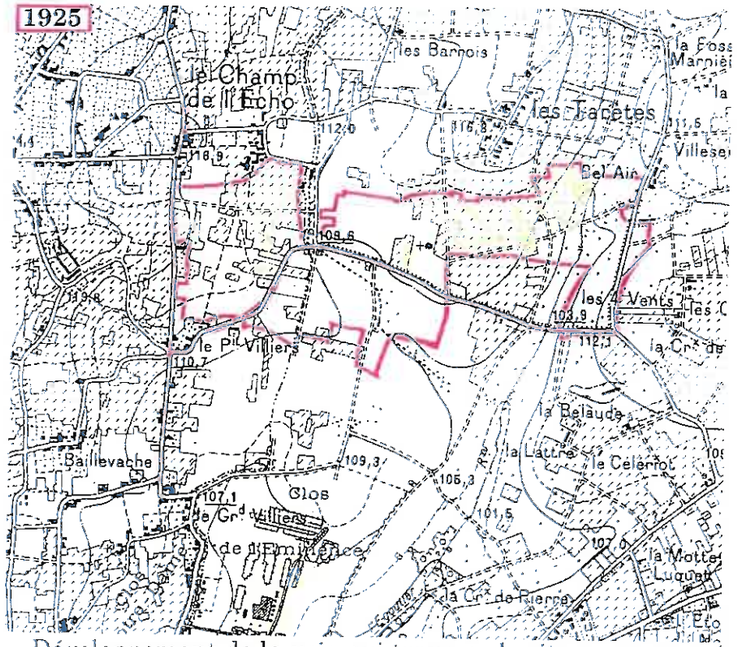


Le site s'étend effectivement sur trois communes, mais de façon inégale:

- **A l'Ouest, sur la commune d'Orléans, là où se situe l'accès à la première tranche déjà réalisée, le site occupe moins de 12 hectares, soit 29% de la superficie totale. Cette partie du site contient plusieurs points sensibles, notamment un important échangeur et un bassin de rétention d'eau.**
- **A l'Est d'Orléans et au Sud de Semoy, la partie du site qui se situe à Saint-Jean de Braye n'est que de faible importance (7,9 Ha, soit moins de 20% de la surface totale).**
- **Le reste de la ZAC se situe donc sur la commune de Semoy, et représente plus de 50% de la surface totale. Il comprend en grande partie la N60, et l'entrée Est de la ZAC ainsi que l'accès au centre de Semoy.**



LES TARETES - LES QUATRE- VENTS - L'EGOUTIER - BAILLEVACHE - FLEURY- LA CROIX DE PIERRE- BOURGNEUF- BELAIR - LE COIN ROND DU QUARTIER DE LA BARRIERE - LE PETIT VOMIMBERT - LAMBALLE.

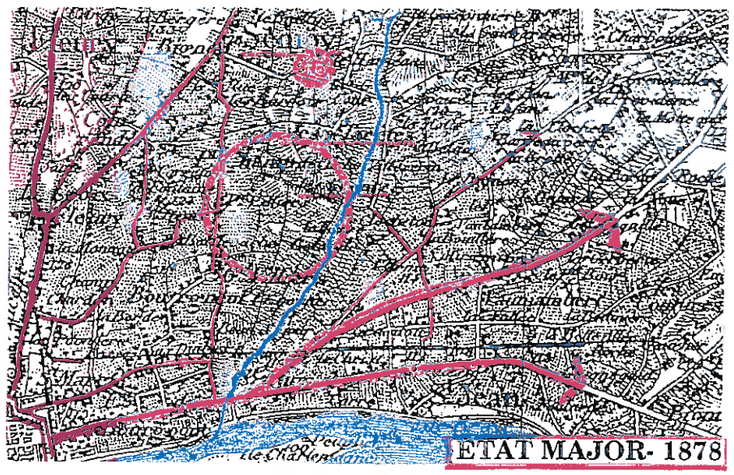


• Développement de la voie qui traverse le site accompagné d'un alignement unilatéral.

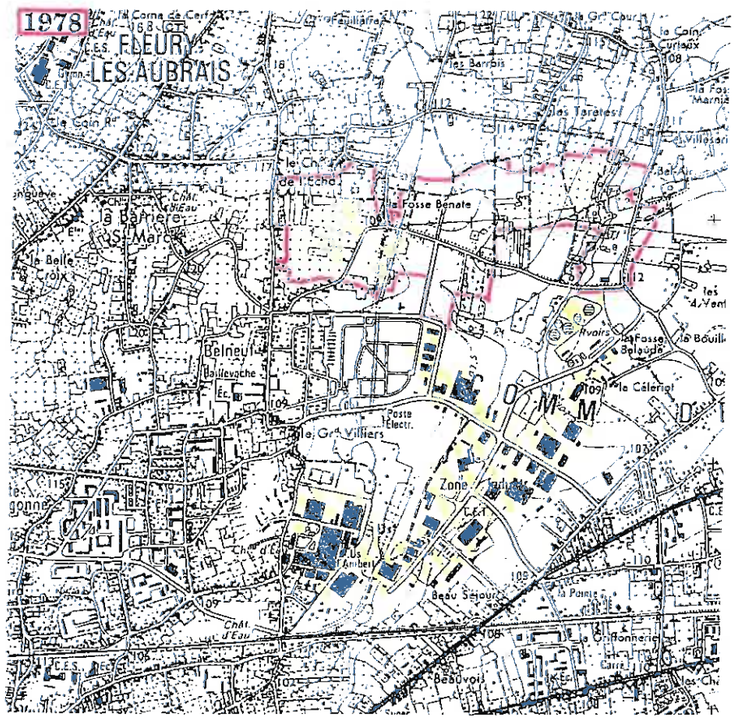
• Apparition des premiers sites industriels à St -Jean de Braye.



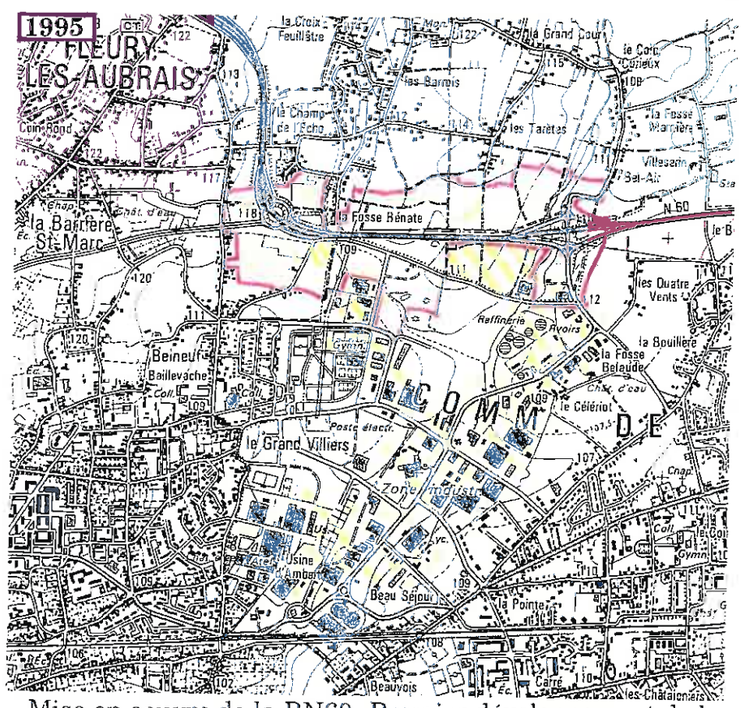
• Peu d'évolution sur le site.
Développement des quartiers de banlieue et des sites industriels.



• Développement du réseau routier encore existant aujourd'hui.
Présence quasi- totale de vergers.



• Développement de la zone industrielle sur la commune de St- Jean de Braye.



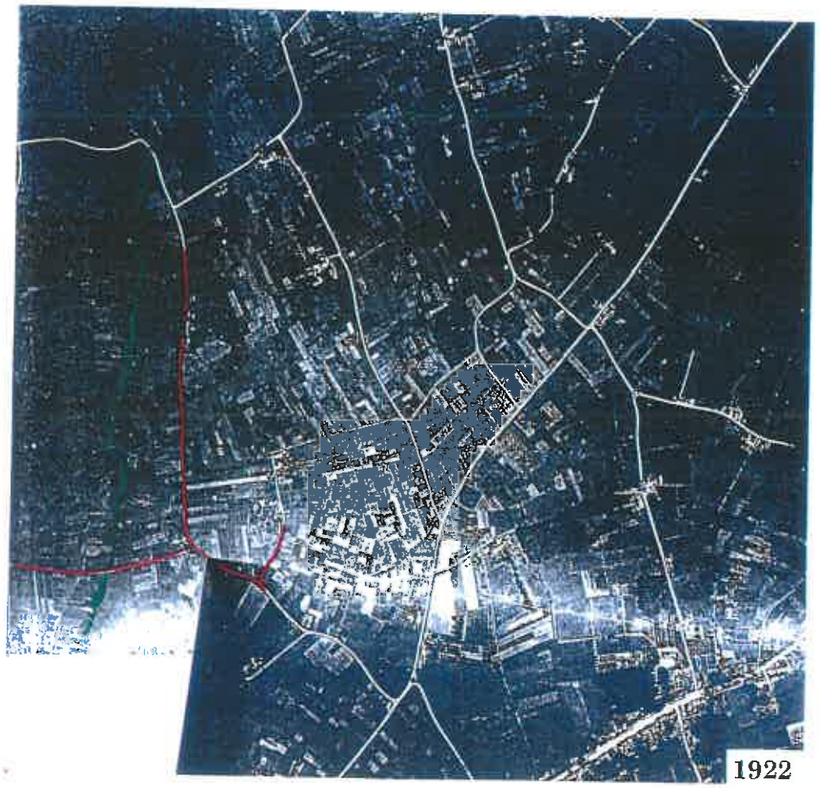
• Mise en oeuvre de la RN60- Premier développement de la ZAC des Châtelliers. Disparition partielle de vergers. Extension de la zone industrielle de St-jean de Braye.

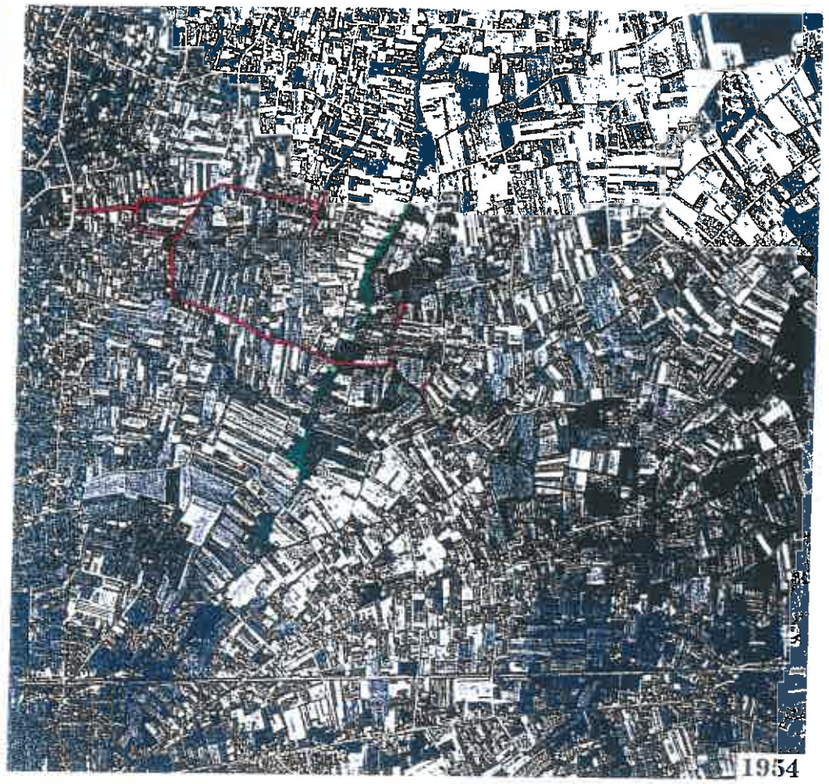
ANALYSE DU SITE
Evolution du site

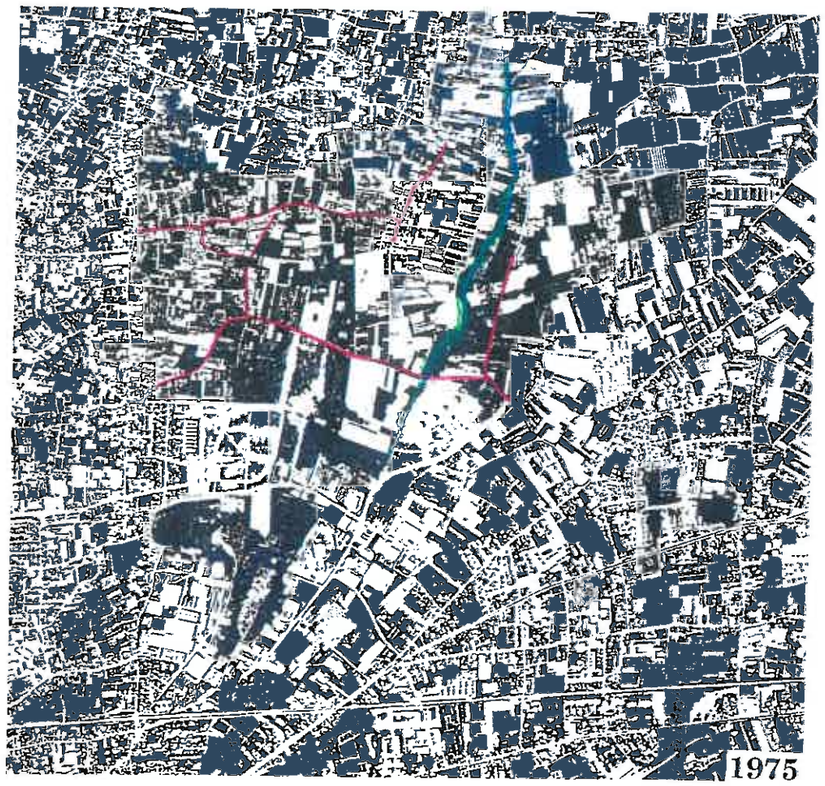
ZAC DES CHATELLIERS
Aménagements paysagers

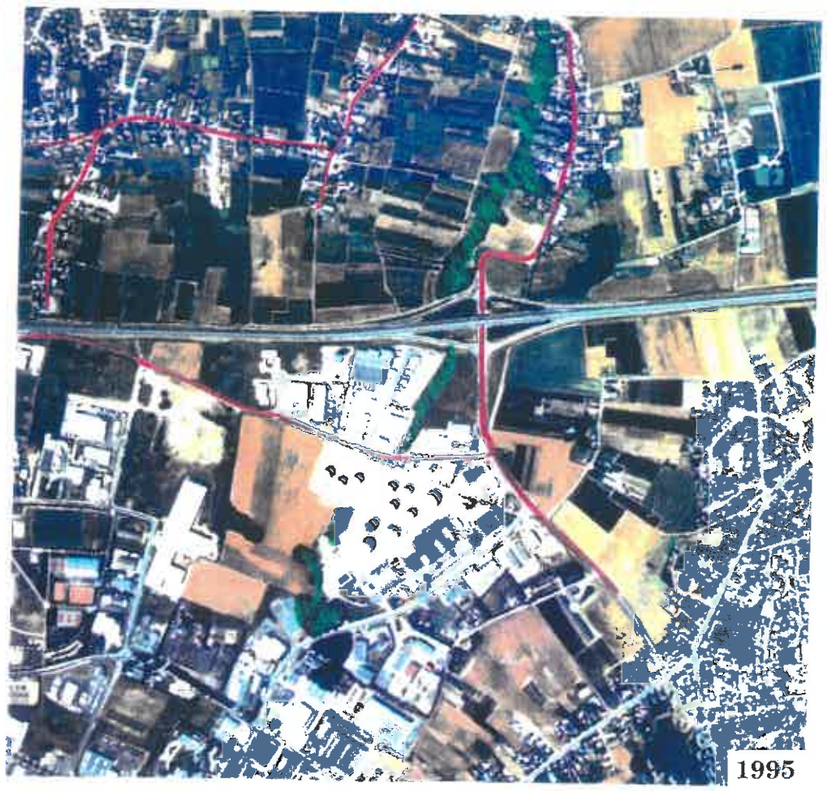
TUP JUIN 97

SEMDO





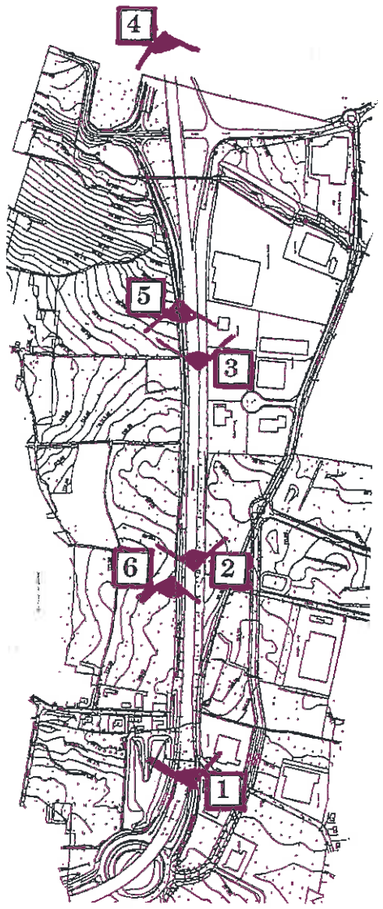




L'analyse des cartes et des photographies aériennes nous permet de constater l'évolution du site.
A l'origine, le paysage était essentiellement composé de petites parcelles à destination horticole, voire agricole. Le cours d'eau présent sur le site, l'*Egoutier*, est très marqué par sa végétation d'accompagnement.
Progressivement, à compter de l'Après-guerre, les industries s'installent sur des parcelles de grandes dimensions. L'Egoutier, enterré petit à petit, tend à disparaître du paysage, de même que son environnement végétal.









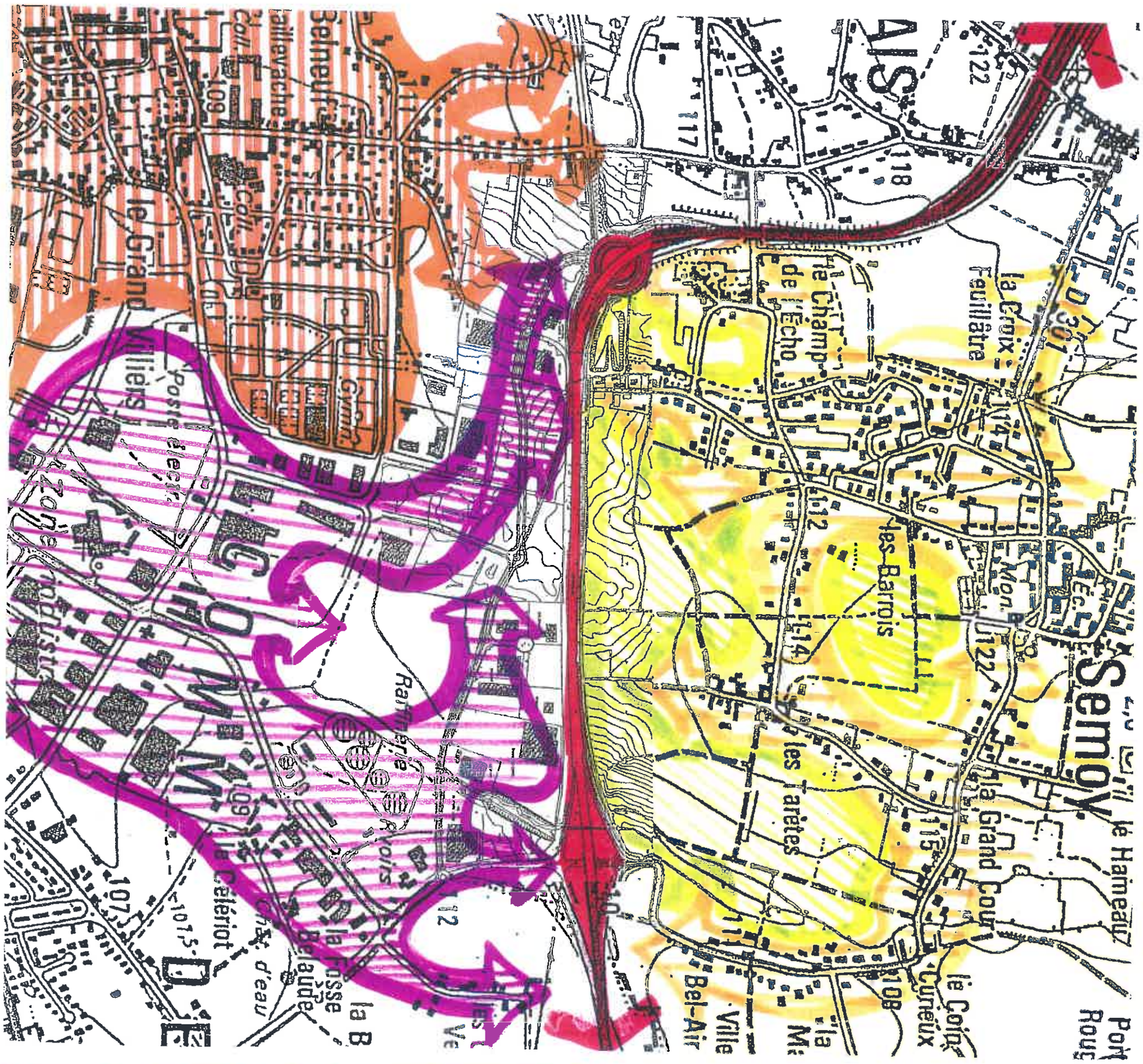


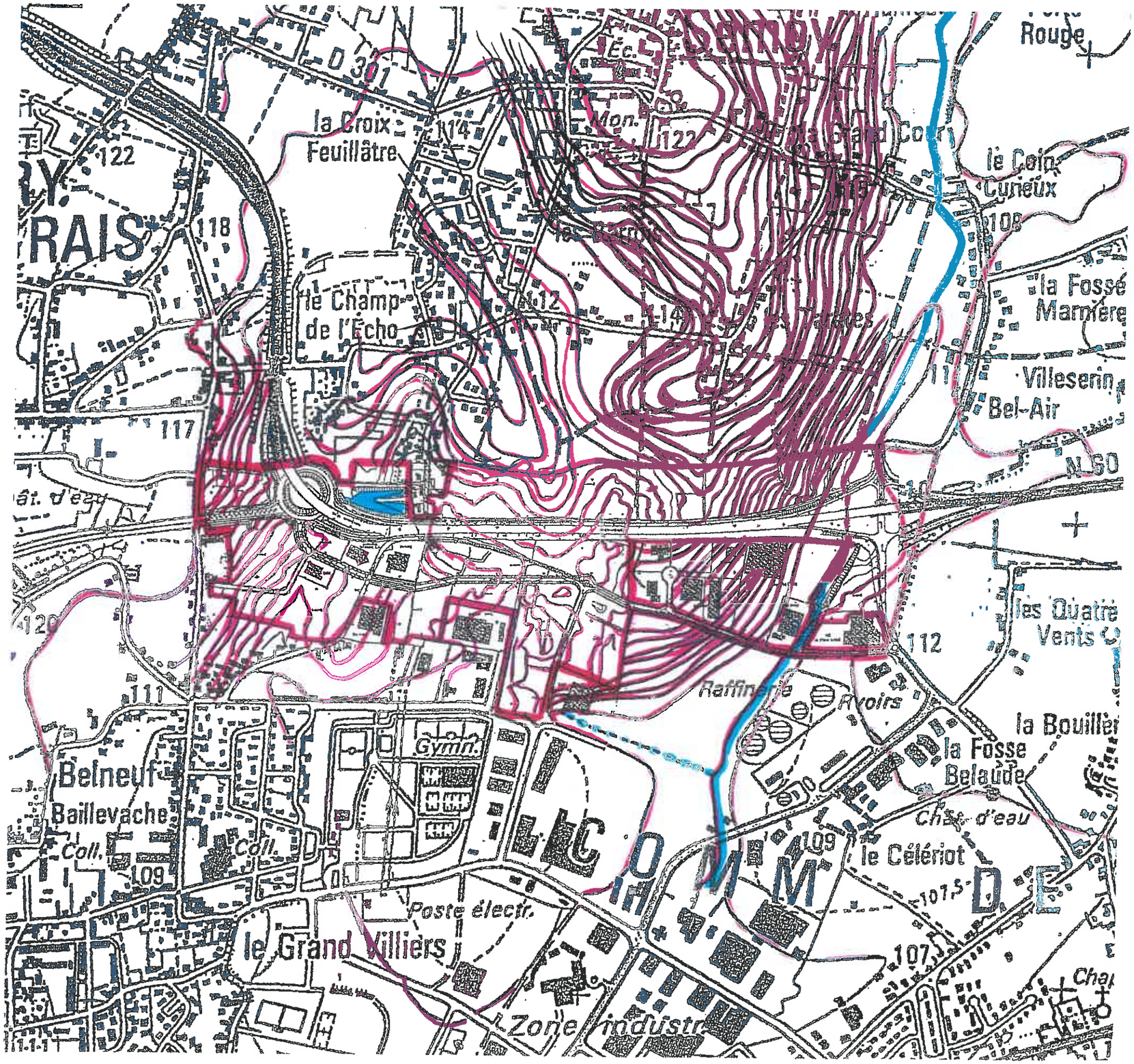




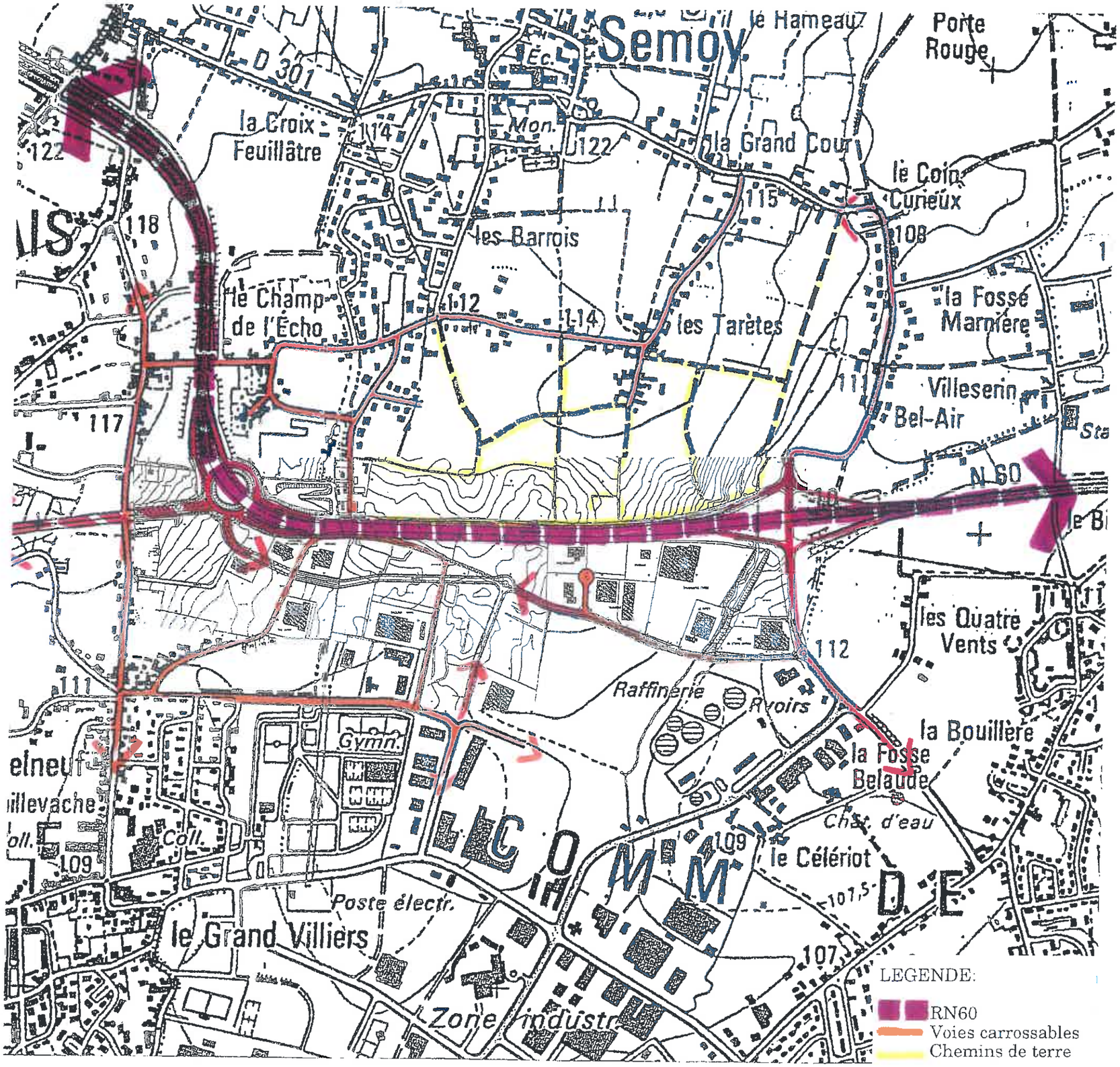
Quand on traverse le site en empruntant la N60:
- d'Ouest en Est,
on surplombe légèrement le site avant d'être à niveau, avec vue directe au Sud sur les locaux industriels de la partie de la ZAC déjà réalisée, sans aucun support végétal perceptible.
- d'Est en Ouest,
la légère inflexion de la voie vers le Nord dirige la vue de l'auto-mobiliste sur la partie Sud du site, sur les locaux déjà en place.

On perçoit les vergers existants au Nord de la voie dans les deux sens, mais de façon moindre que les aménagements de la rive Sud.

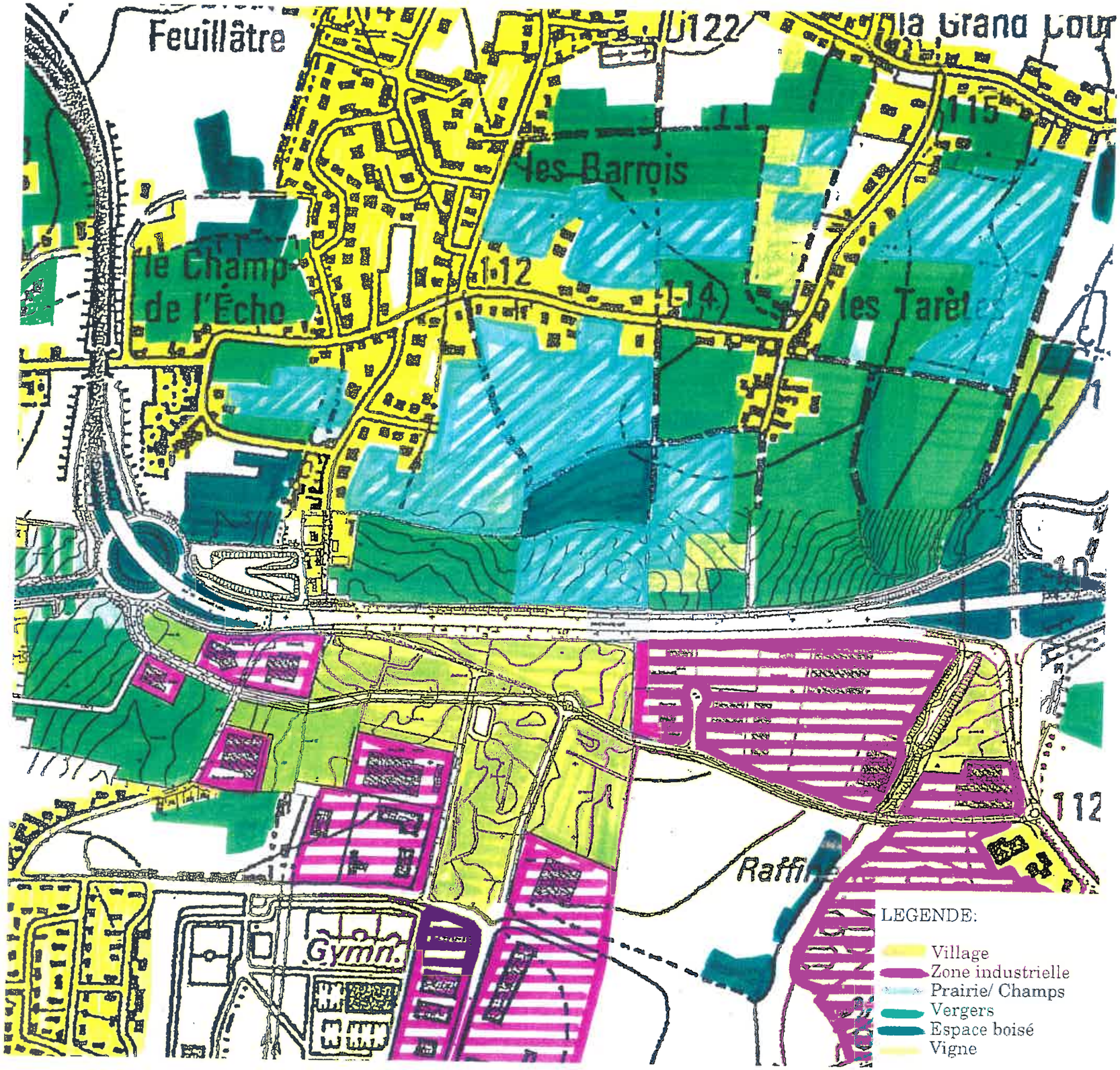

Semoy
le Haimeaux
Port Rouge
le Coteau
Curieux
la Croix Feuillâtre
le Champ de l'Echo
les Barrois
les Tarêtes
le Grand Courtil
Ville Bel-Air
Belneuf
le Grand Milliers
Ruisseau de la Bausse
Ruisseau d'eau
Voie ferrée
Chemin de Chaillevache
Chemin de Belneuf
Chemin de Valéria
Chemin de Valériot
Chemin de la Bausse
Chemin de la Baude
Chemin de Semoy
Chemin de Villeneuve
Chemin de Villeneuve à Semoy
Chemin de Villeneuve à Belneuf
Chemin de Villeneuve à Chaillevache
Chemin de Villeneuve à Valériot
Chemin de Villeneuve à Valéria
Chemin de Villeneuve à la Baude
Chemin de Villeneuve à la Bausse
Chemin de Villeneuve à la Croix
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à Semoy
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à Belneuf
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à Chaillevache
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à Valériot
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à Valéria
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Baude
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Bausse
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Semoy
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Belneuf
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Chaillevache
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valériot
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valéria
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Baude
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Bausse
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Semoy
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Belneuf
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Chaillevache
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valériot
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valéria
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Baude
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Bausse
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Semoy
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Belneuf
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Chaillevache
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valériot
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valéria
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Baude
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Bausse
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Semoy
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Belneuf
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Chaillevache
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valériot
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valéria
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Baude
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Bausse
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Semoy
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Belneuf
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Chaillevache
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valériot
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valéria
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Baude
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Bausse
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Semoy
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Belneuf
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Chaillevache
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valériot
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valéria
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Baude
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Bausse
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Semoy
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Belneuf
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Chaillevache
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valériot
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valéria
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Baude
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Bausse
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Semoy
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Belneuf
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Chaillevache
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valériot
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valéria
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Baude
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Bausse
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Semoy
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Belneuf
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Chaillevache
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valériot
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valéria
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Baude
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Bausse
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Semoy
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Belneuf
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Chaillevache
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valériot
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valéria
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Baude
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Bausse
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Semoy
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Belneuf
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Chaillevache
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valériot
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valéria
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Baude
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Bausse
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Semoy
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Belneuf
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Chaillevache
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valériot
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valéria
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Baude
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Bausse
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Semoy
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Belneuf
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Chaillevache
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valériot
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valéria
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Baude
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Bausse
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Semoy
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Belneuf
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Chaillevache
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valériot
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à Valéria
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Baude
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Bausse
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre
Chemin de Villeneuve à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la Croix Feuillâtre à la



Globalement, la ZAC des Châtelliers se situe dans une cuvette relativement plane. Le versant Nord de celle-ci suit quand même une légère pente de l'extérieur vers l'intérieur; la limite Nord de la ZAC est donc en léger surplomb sur le reste du site. Aux deux extrémités de la ZAC, les accès sont en remblai (surtout à l'Ouest), donnant aux usagers de la voie rapide une vue directe sur les aménagements de la ZAC.

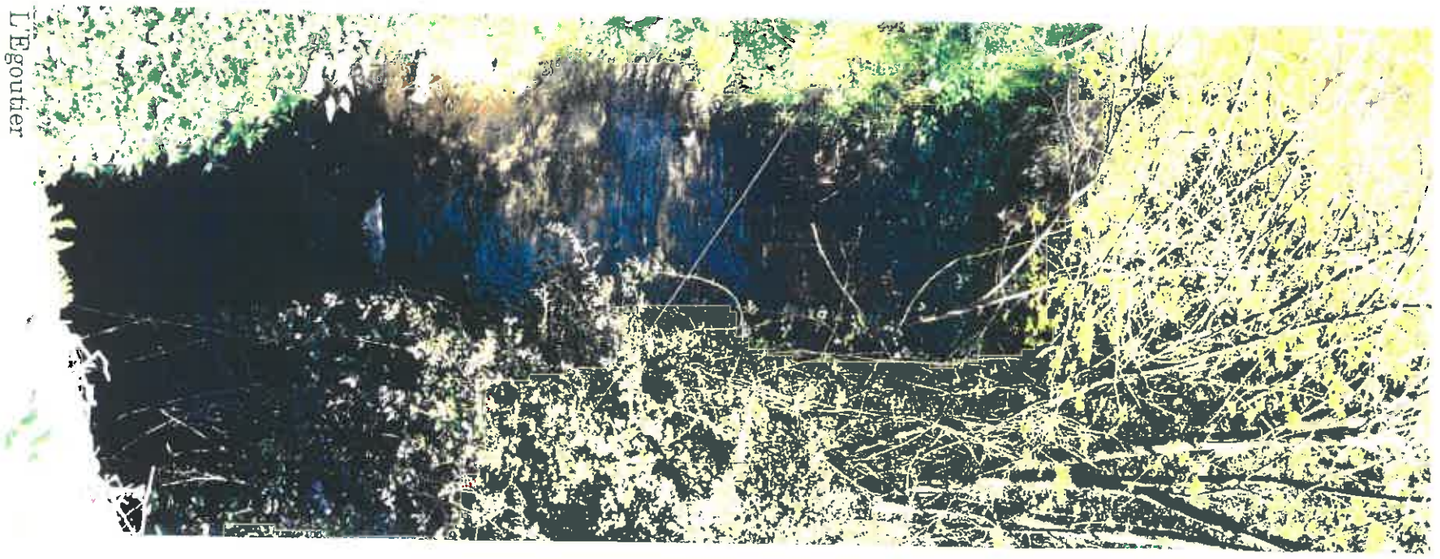


Pour passer de la partie Sud de la ZAC à la partie Nord, et réciproquement, l'automobiliste emprunte, à l'Ouest, l'échangeur circulaire réalisé, et à l'Est, un passage inférieur avec bretelles de raccordement.
Les voies existantes sur le site sont, au Nord, des chemins de terre, et, au Sud, des voies de desserte peu importantes.



L'occupation des sols est très différente dans les deux parties du site.
Le Nord est essentiellement composé de vergers et de prairies distribués par des chemins de terre, agrémentés d'un ou deux boisements, le tout en limite de village.
A l'inverse, la partie Sud est déjà en partie occupée par des parcelles industrielles, au milieu de terrains en friche. Restent seulement à l'Ouest quelques vergers existants. Les quartiers de la banlieue d'Orléans viennent effleurer cette partie du site.

L'Egoutier



Prairie



Haie bocagère



L'Egoutier



Chemin "vert"



Village



SEMDO TUP JUIN 97 ZAC DES CHATELLIERS
Aménagements paysagers

ANALYSE DU SITE
Eléments particuliers du paysage

Le verger.















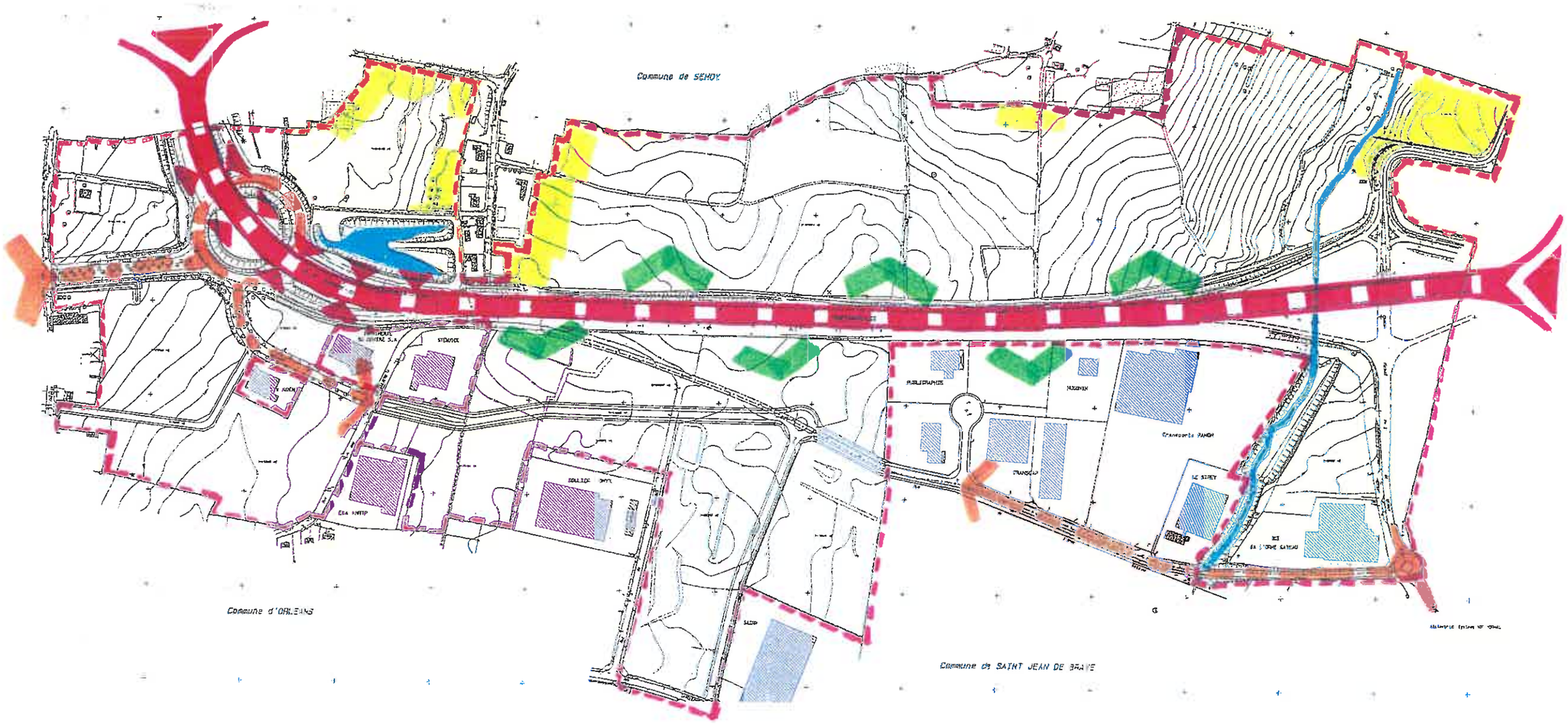
Boisement conservé







Les sites industriels environnants.

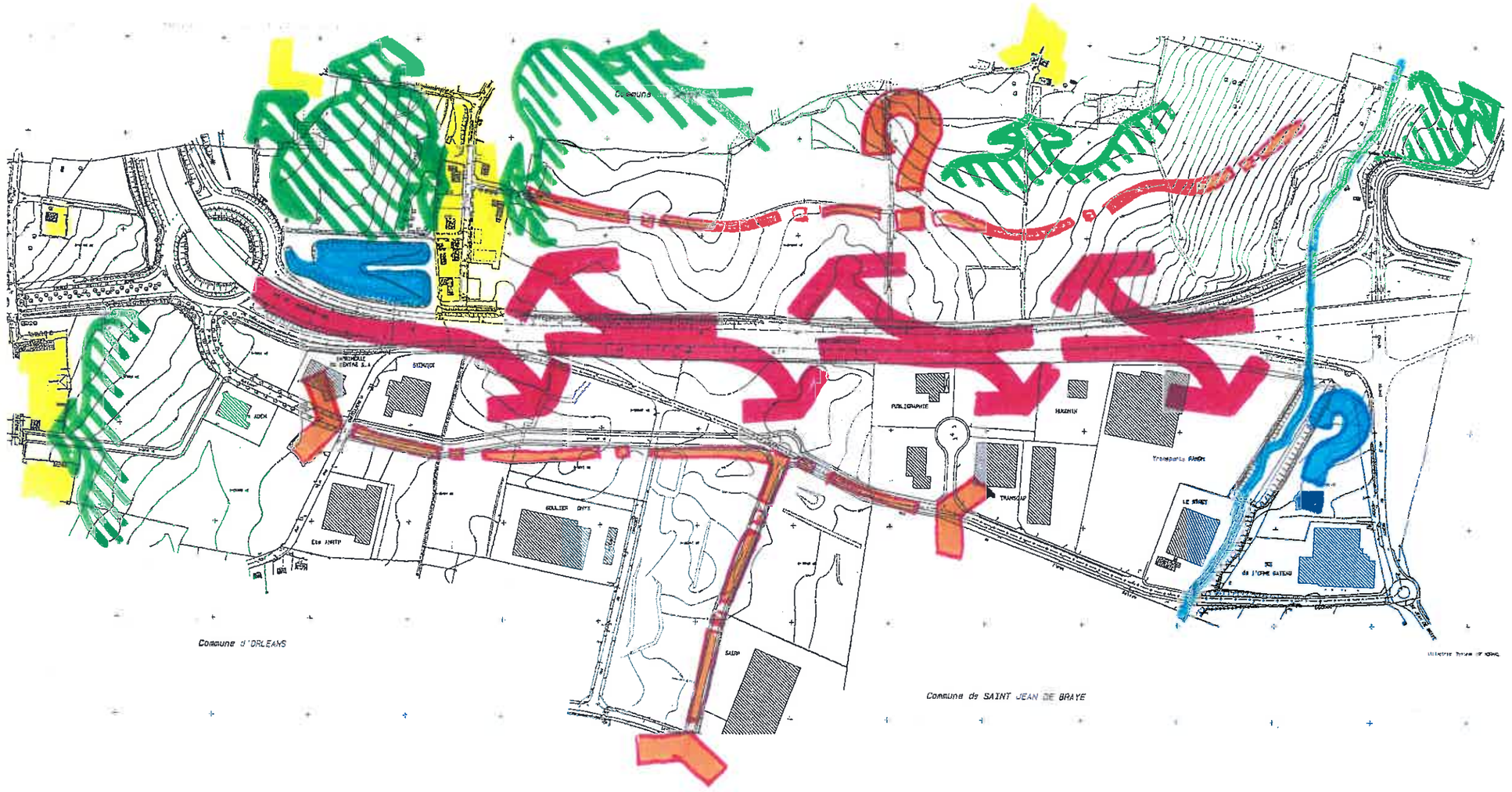


Le point le plus important de notre constat, et de loin, tient dans le fait que la ZAC soit coupée en deux physiquement par la N60 qui la traverse de part en part d'Ouest en Est. Les automobilistes qui empruntent cette voie rapide ont donc vue directe et globale sur le site environnant, le site étant de plus très ouvert. L'inflexion de la voie et la topographie du site (principalement au niveau de l'échangeur Ouest) impliquent que la rive Sud soit davantage exposée aux regards que la rive Nord. Seule, la partie Ouest du site au niveau de l'échangeur, ne permet aucune vue sur l'environnement direct, la voie étant en remblai, et contenue par des murs anti-bruit; même le bassin de rétention d'eau n'est pas visible.

Les deux entités créées par la traversée de la N60 sont très différentes.
Dans la partie Nord du site, l'intégration dans le paysage environnant se fera en insistant particulièrement sur les coutures avec le village de Semoy, et en adaptant certains des éléments constitutifs du paysage actuel.
Dans la partie Sud, le site est beaucoup moins sensible. Les aménagements proposés devront se coudre sur ceux déjà réalisés dans la première tranche de la ZAC, et être d'aussi bonne qualité. Un effort particulier sera fait sur les zones jouxtant les lots industriels en place.



- Site coupé en deux
- Vues latérales existantes
- Pas de vue
- Site et village contigüs
- Traversée du site par l'Egoutier
- Acces existant au site



Les propriétaires des lots industriels veulent être vus, et donc profiter de leur façade sur la N60 pour se constituer une vitrine visible par les automobilistes. Les automobilistes veulent traverser un site de qualité paysagère, qui ne les agresse pas visuellement.
Les aménagements proposés devront donner une unité au site, procurant aux utilisateurs de la voie un sentiment de qualité et de confort.

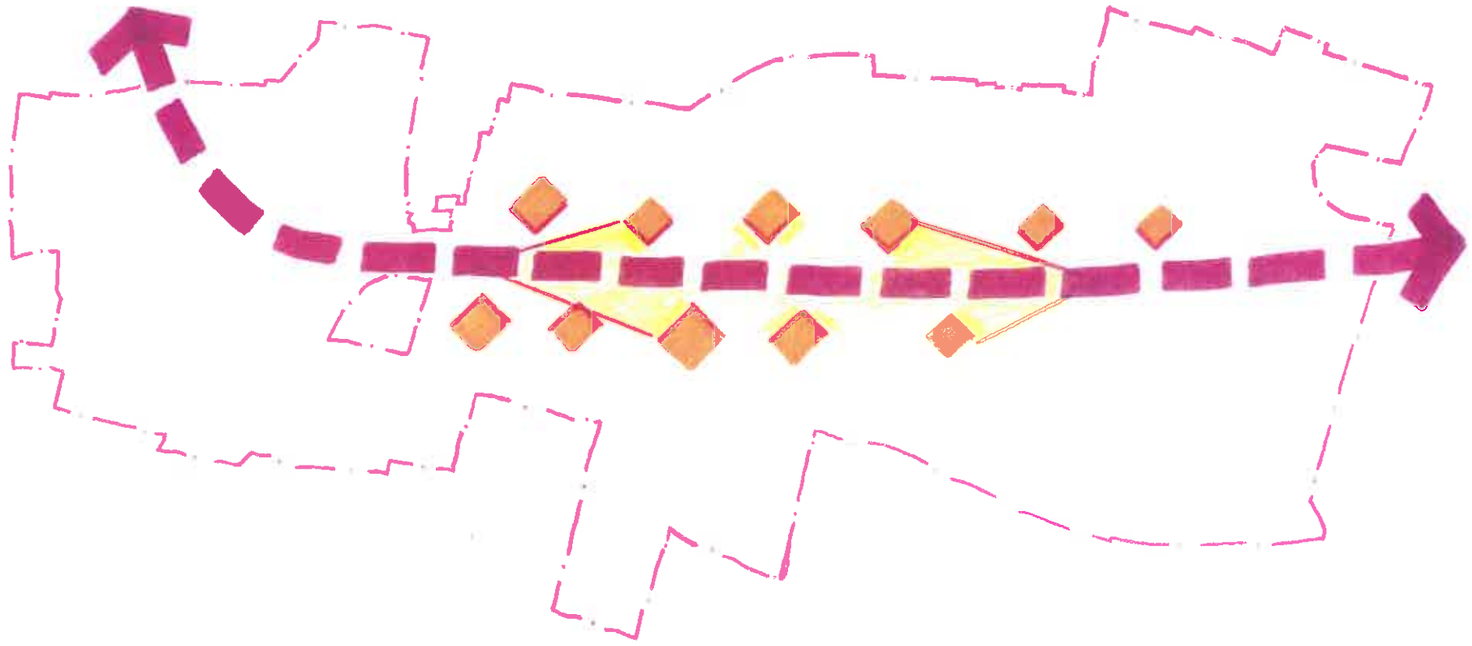
Les lots en recul par rapport à la N60 doivent être distribués par une voie carrossable. Celle-ci devra s'inscrire dans le site en toute logique par rapport aux voies environnantes existantes et à la topographie du site.

Le site de la ZAC touche en différentes limites les constructions du village avoisinant. Les liaisons entre ZAC et village proche doivent recevoir un traitement particulièrement soigné.

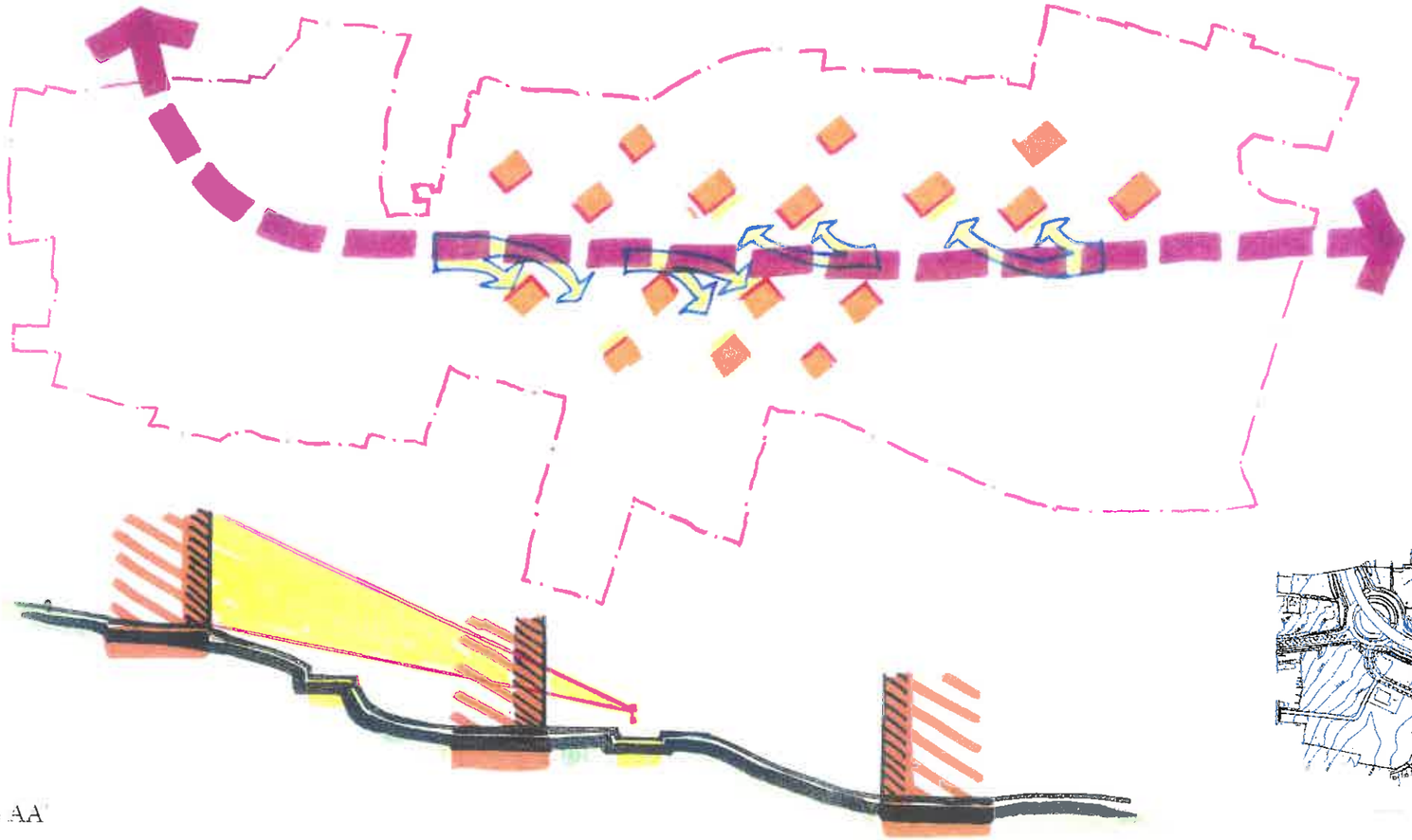
Le traitement de l'eau constitue un point très sensible.
Un nouveau bassin de rétention d'eau est nécessaire pour équilibrer les problèmes d'assainissement du quartier.



Rapport entre la voie rapide et les industries en vitrine.
Distribution des lots liée à leur superficie et à la topographie.
Gestion de l'eau.
Liaison sensible entre ZAC et village proche.

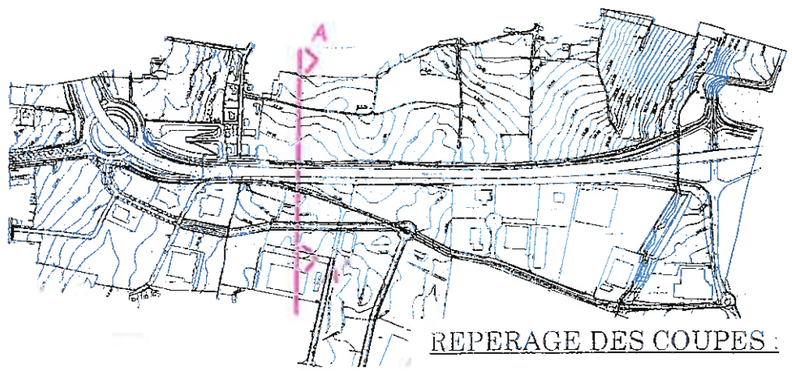


Pour être perçu le mieux possible, un objet ne doit pas être placé parallèlement à la vue, mais au contraire perpendiculairement à celle-ci, voire en biais par rapport à celle-ci. Donc, l'implantation des lots et locaux industriels pourra se faire en biais par rapport à la N60. Ainsi, l'automobiliste utilisateur de la voie rapide, pourra bénéficier de la vitrine proposée par l'industriel aménagée côté N60. Cette implantation des lots permet par ailleurs d'être perçu aussi bien dans le sens Ouest-Est, que dans le sens inverse.

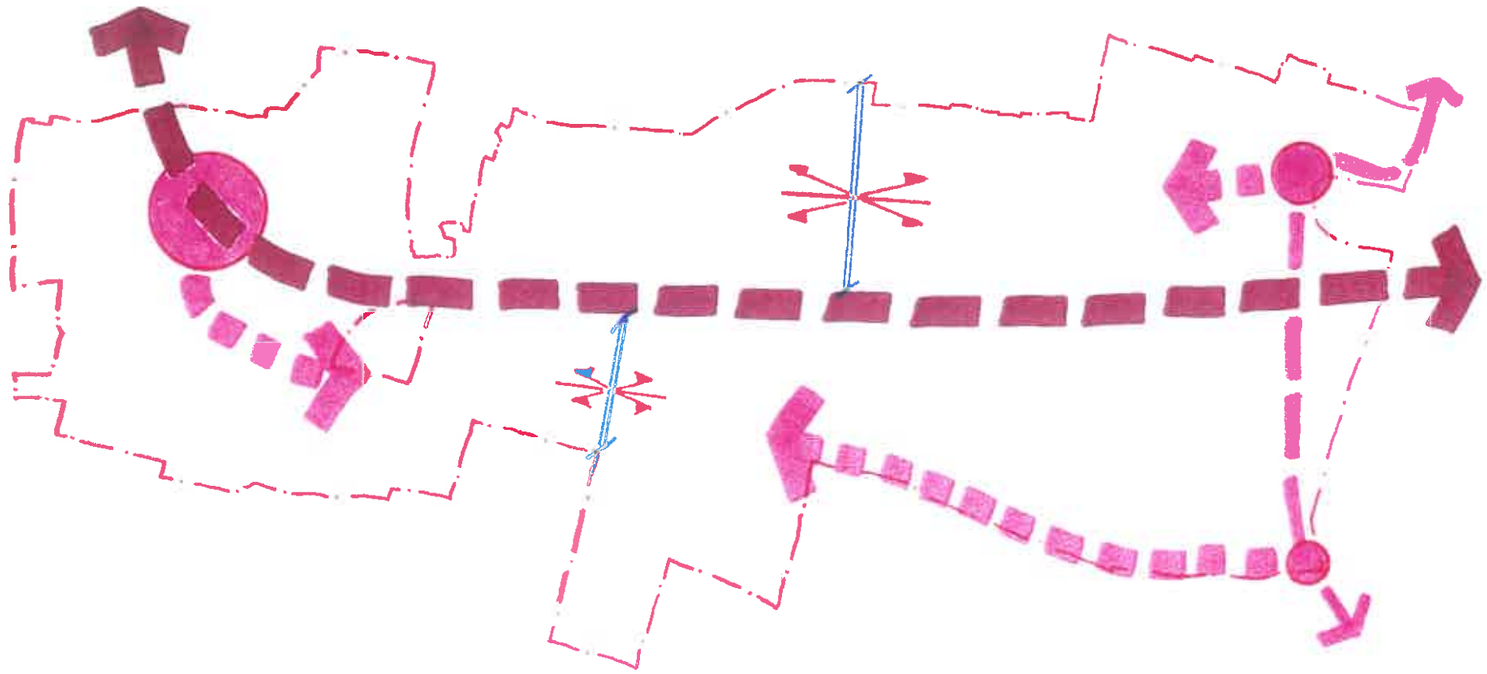


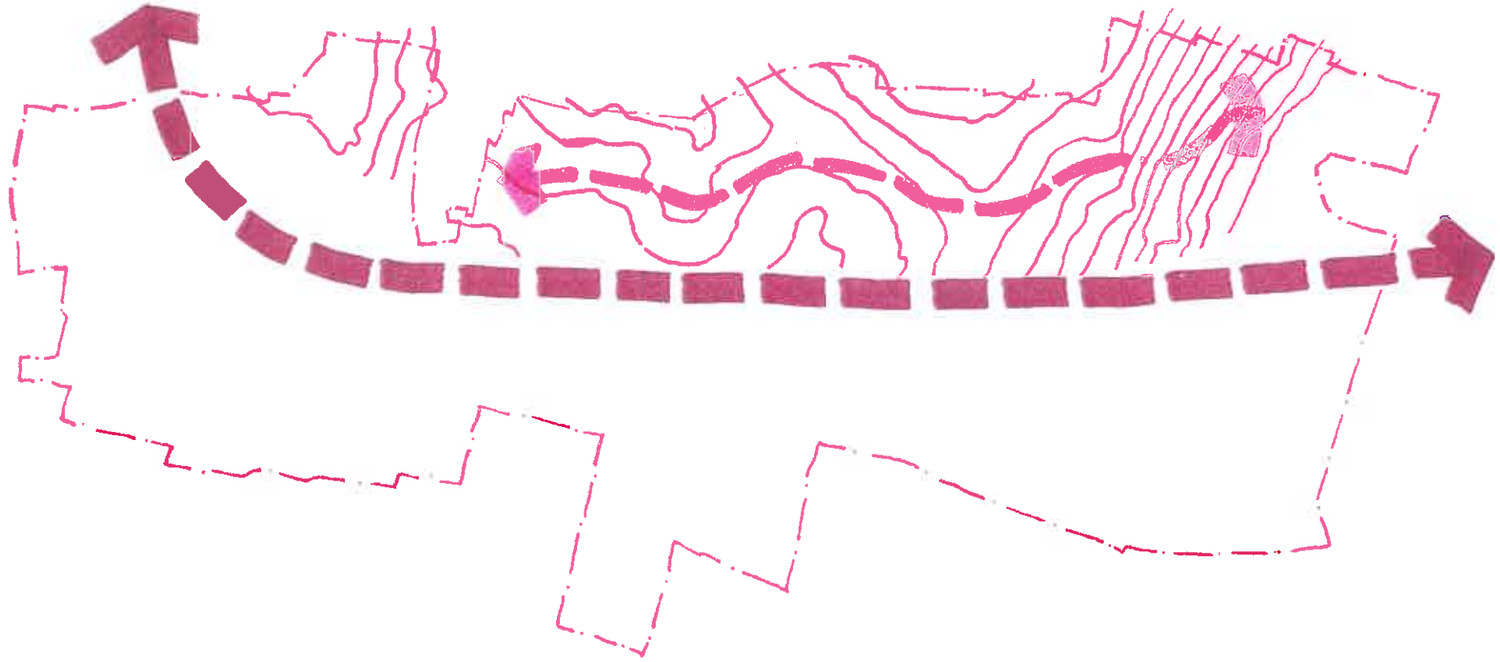
Afin de percevoir également la présence des lots placés à l'arrière par rapport à la voie traversant le site, il est possible d'implanter les lots en quinconce. La perception de ces lots se trouverait renforcée si la topographie existante s'y prêtait; à la vue de celle-ci, l'implantation des parcelles en quinconce est particulièrement intéressante dans la partie Nord du site puisque le terrain est en légère pente; au Sud, elle n'a pas de raison d'être à cause du terrain plat et de la disposition des voies existantes.

Coupe AA'



REPERAGE DES COUPES :





Les lots prochainement proposés seront de plus faible superficie que ceux prévus dans le précédent dossier de ZAC. Il sera possible de découper l'ensemble du site en lots d'une surface minimum de 3000 à 3500 m². Il est donc impératif de proposer au moins deux "rangs" de lots dans chacune des parties (Nord et Sud) du site.

Nous avons vu que la partie Nord du site reposait sur une topographie plus mouvementée que la partie Sud. Le terrain y est en pente, mais il est également soumis à quelques "ondulations". La voie de distribution des futurs lots devra s'adapter à cette particularité.
Au Sud, le terrain étant pratiquement plat, l'implantation de la voie intérieure de distribution sera surtout soumise aux raccordements sur les voies existantes.

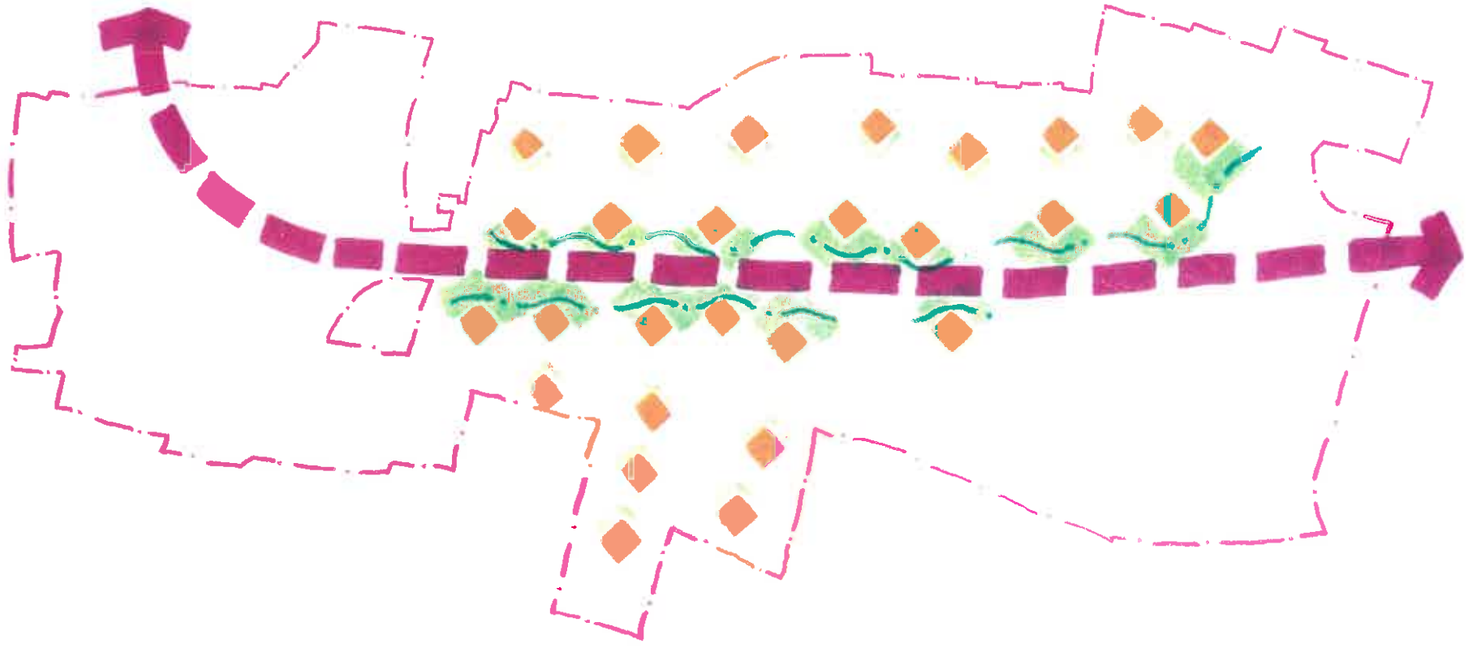


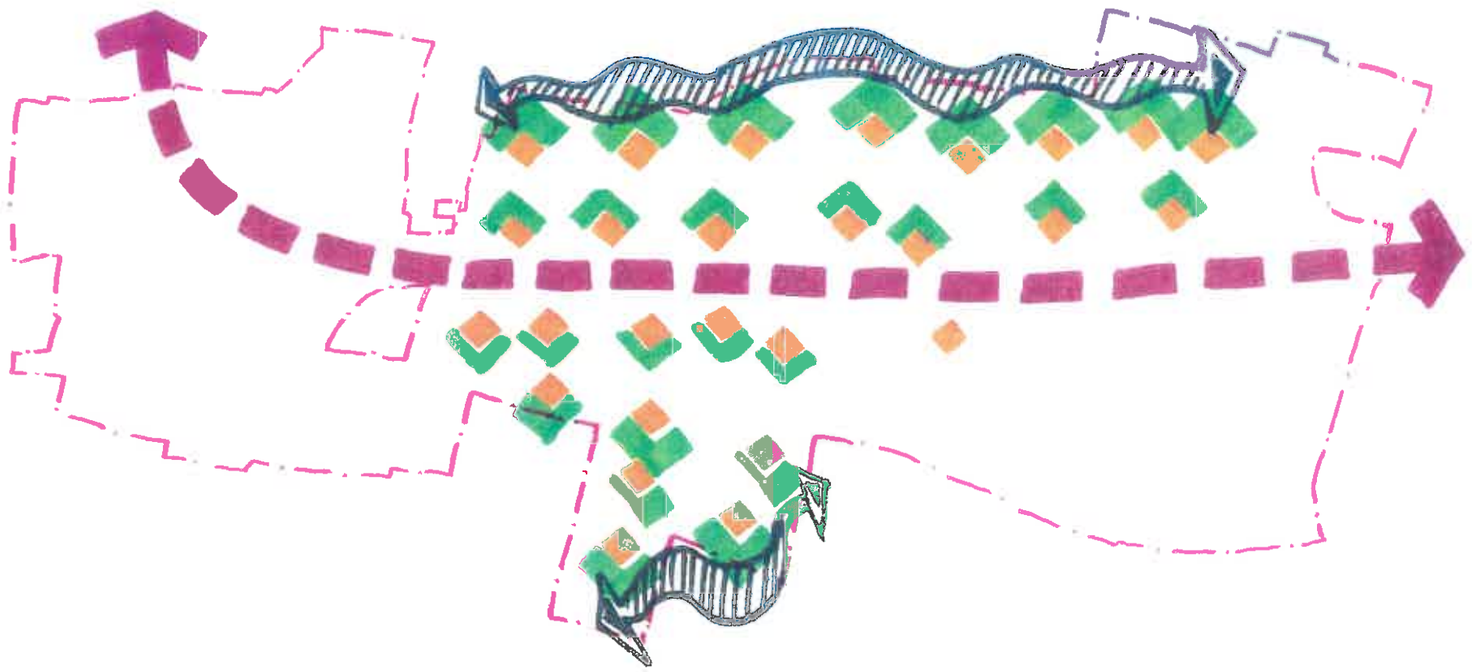
PRINCIPES D'AMENAGEMENT
Implantation générale

Le schéma ci-joint cumule les deux principes énoncés précédemment concernant:

- l'implantation des lots.
- l'implantation des voies.

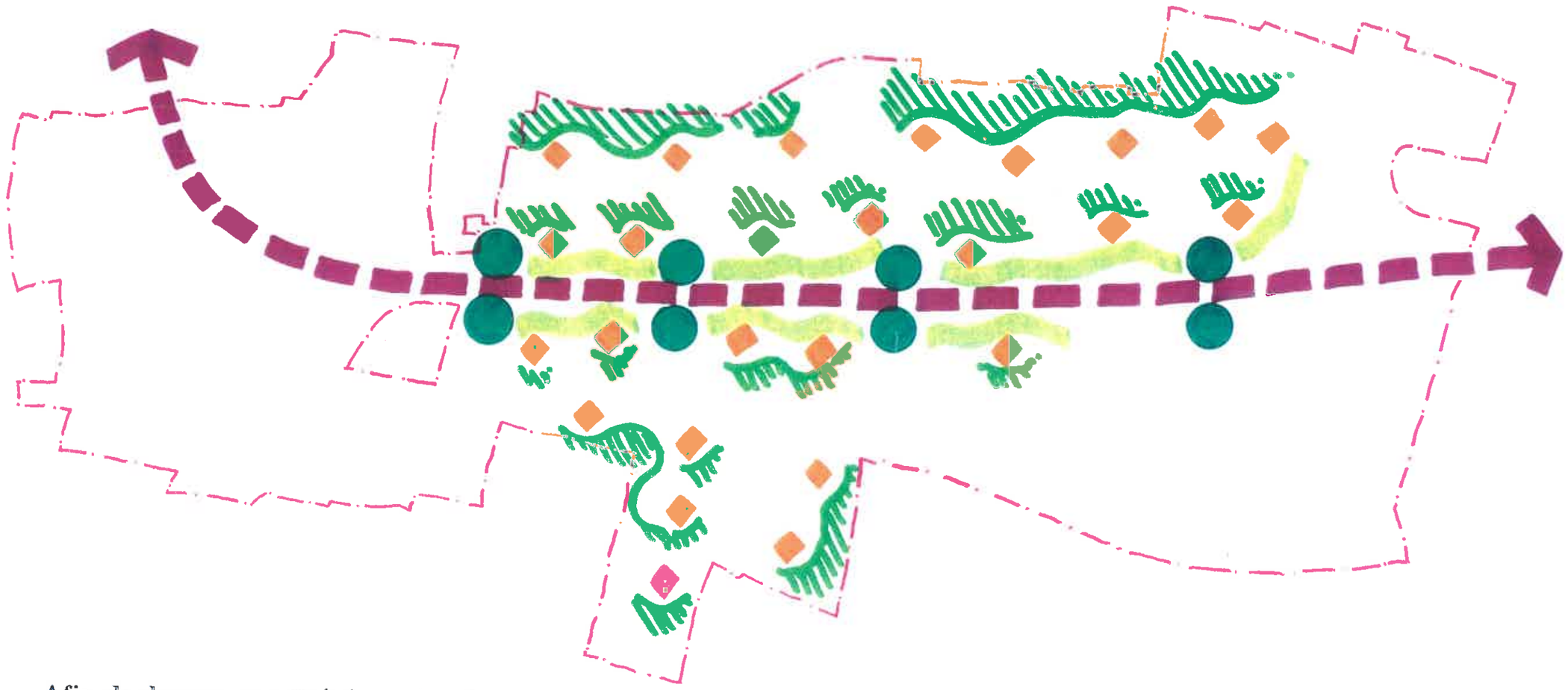
L'application de ces deux principes tendra à "calmer" l'aménagement du site, évitant ainsi une implantation anarchique des lots et de leurs locaux.





Afin de donner une unité au site, le principe d'aménagement des lots doit être simple et clair.

- Les façades sur la N60 doivent être vues; elles reposeront donc sur un tapis vert, qui descendra en légère pente jusqu'au bord de la N60. Seuls, quelques arbres isolés remarquables viendront rompre cette unité.
- L'impression de qualité et de confort requise sera donnée par l'*écrin de verdure* mis en place derrière le bâti; quelques ouvertures seront ménagées pour conserver la perception des lots à l'arrière.



PRINCIPES D'AMENAGEMENT
Paysagement général

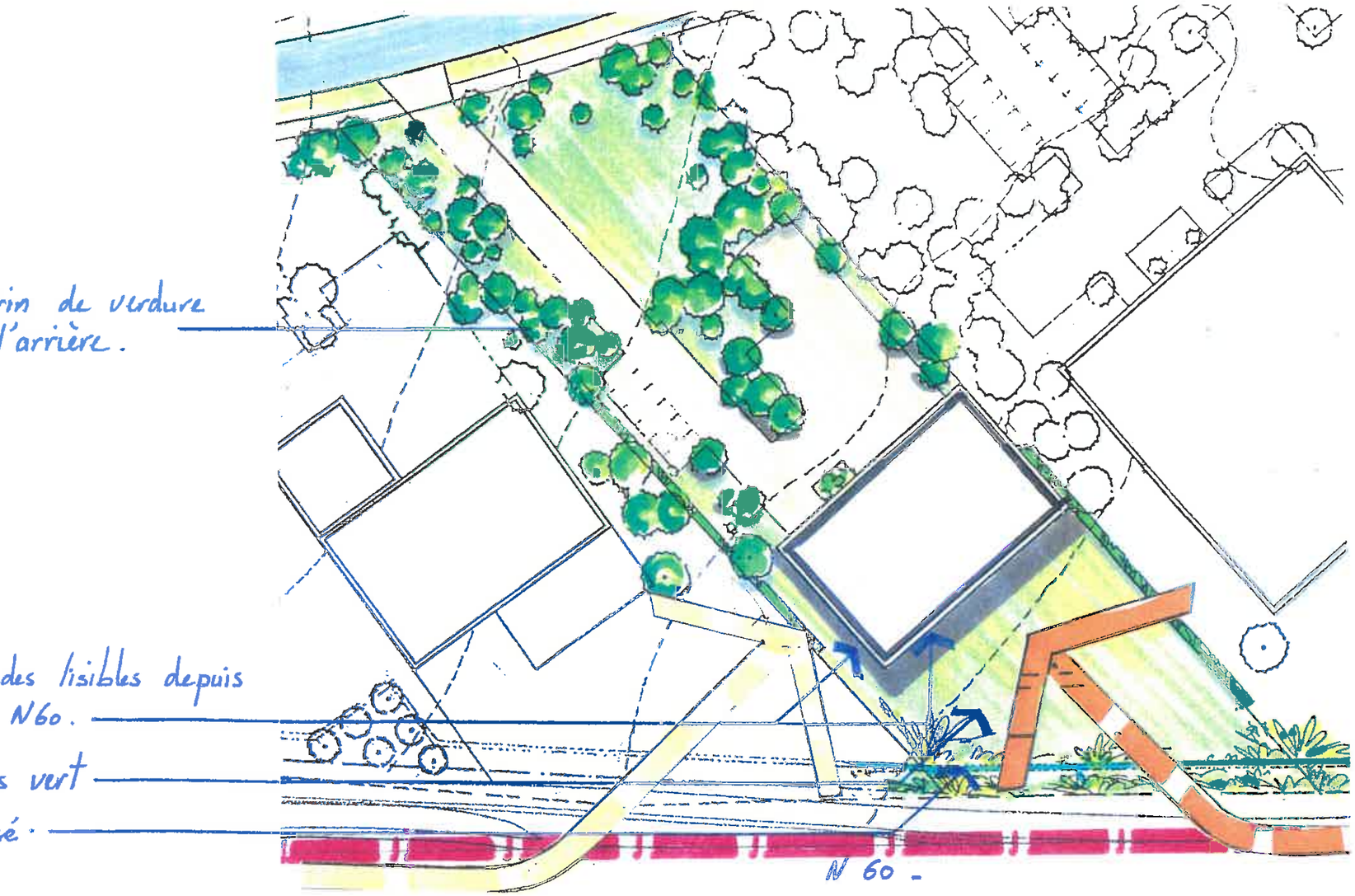
Afin de donner une unité au site, le principe d'aménagement des lots doit être simple et clair:

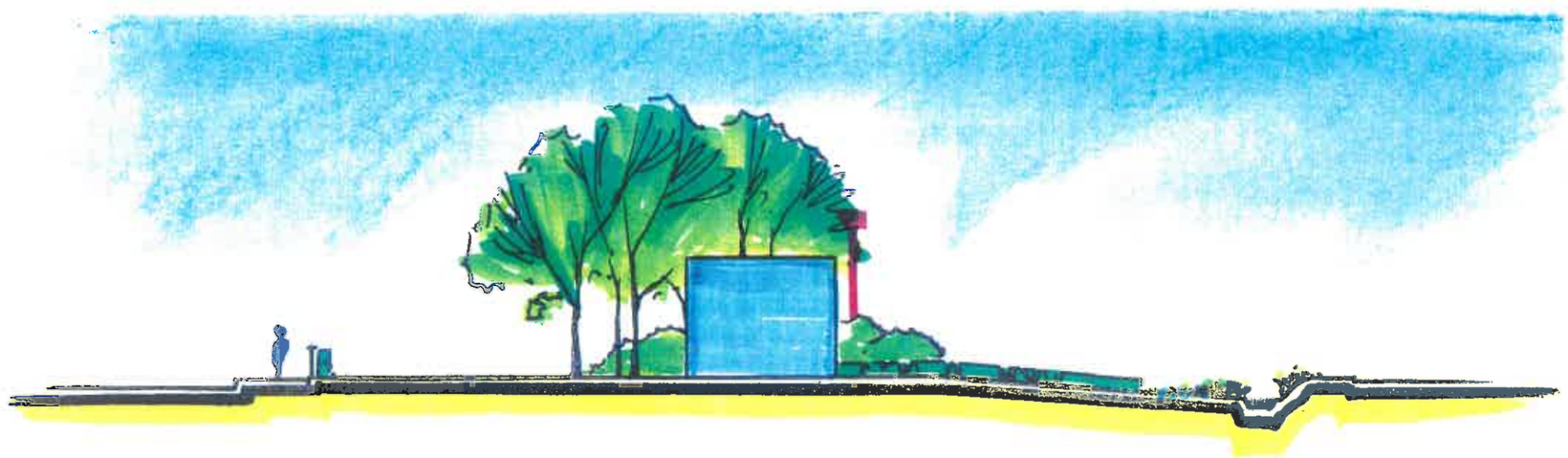
- Les façades sur la N60 doivent être vues; elles reposeront donc sur un *tapis vert*, qui descendra en légère pente jusqu'au bord de la N60. Seuls, quelques arbres isolés remarquables viendront rompre cette unité. Le tapis vert sera essentiellement constitué de gazon, mais pourra être agrémenté de plantes tapissantes qui ne dépasseront pas 40 à 50cm de hauteur. Celles-ci pourront éventuellement constituer l'ensemble du tapis vert, ou bien souligner la façade du bâtiment, ou encore faire la liaison entre l'engazonnement et les haies qui borderont la parcelle sur les limites latérales.

- L'impression de qualité et de confort requise sera donnée par l'*écrin de verdure* mis en place derrière le bâti; quelques ouvertures seront ménagées pour conserver la perception des lots à l'arrière. Les arbres qui constitueront cet écrin de verdure seront de forme naturelle, voire même choisis en cépée. Ils seront d'essence "naturelle", voire forestière, mais ne présenteront en aucun cas un caractère urbain. Ils seront implantés en groupes, formant une ceinture qui enveloppera le bâtiment sur trois côtés. Seuls quelques sujets pourront être "sur tige" si l'aménagement de la parcelle côté aire de livraison et de stationnement s'y prête. Quelques arbustes bas pourront prendre place sous le "couvert végétal" formé par l'ensemble de la canopée des arbres.

Après avoir calmer la perception du site par un principe général d'implantation des lots et des voies, la mise en place d'un immense tapis vert au pied des locaux calés dans un écrin de verdure assure une unification du site.

La traversée du site par l'automobiliste n'est importante ni en distance, ni en temps; cependant, il est nécessaire que l'aménagement proposé soit rythmé par quelques points remarquables pour identifier les lieux. Sur toute la longueur de la traversée, trois ou quatre points d'accroche végétale sont mis en place, de manière symétrique par rapport à la tangentielle. Ces éléments peuvent constituer des bosquets composés d'arbres d'essence forestière tels que ceux qui forment la forêt voisine au Nord de Semoy. Les sujets choisis seront de forme pyramidale et s'implanteront de manière régulière les uns par rapport aux autres.

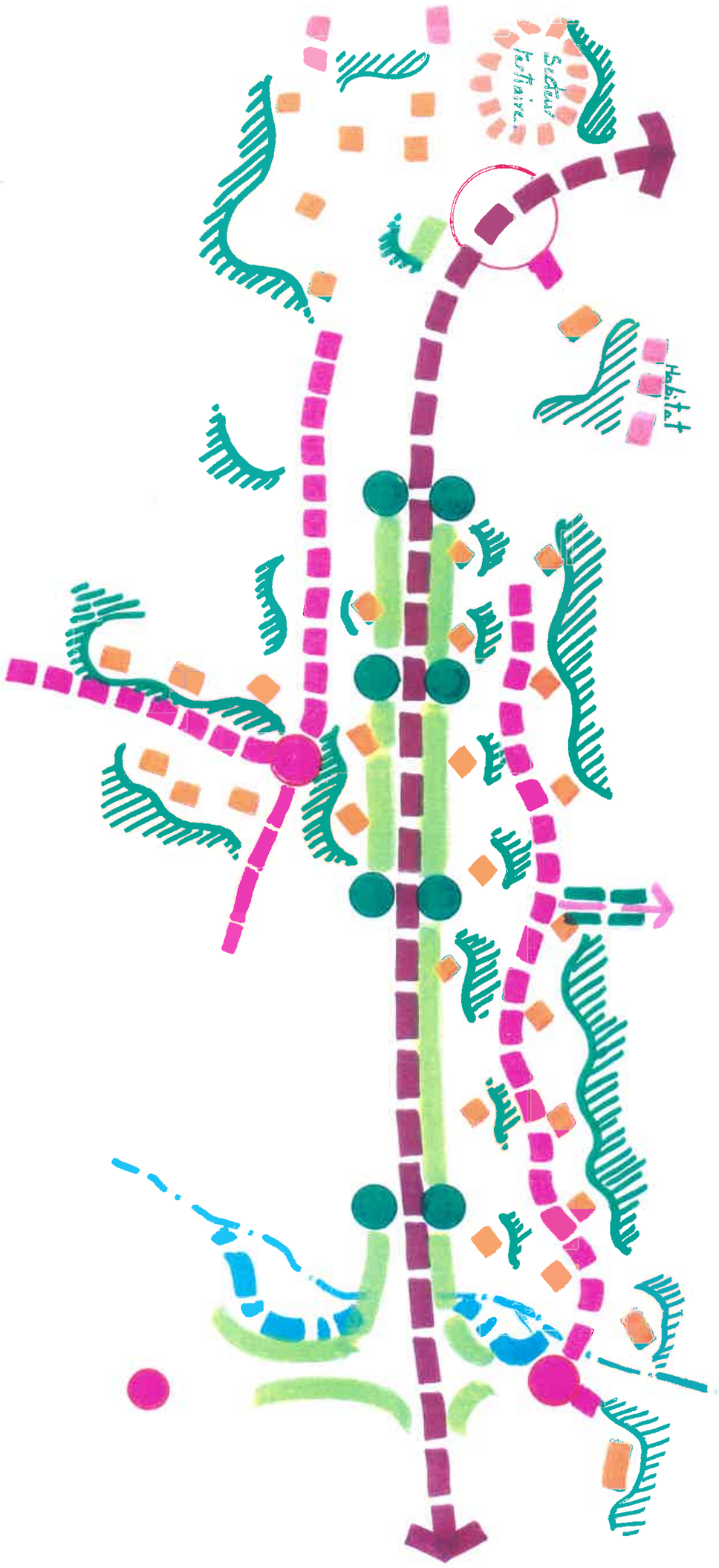


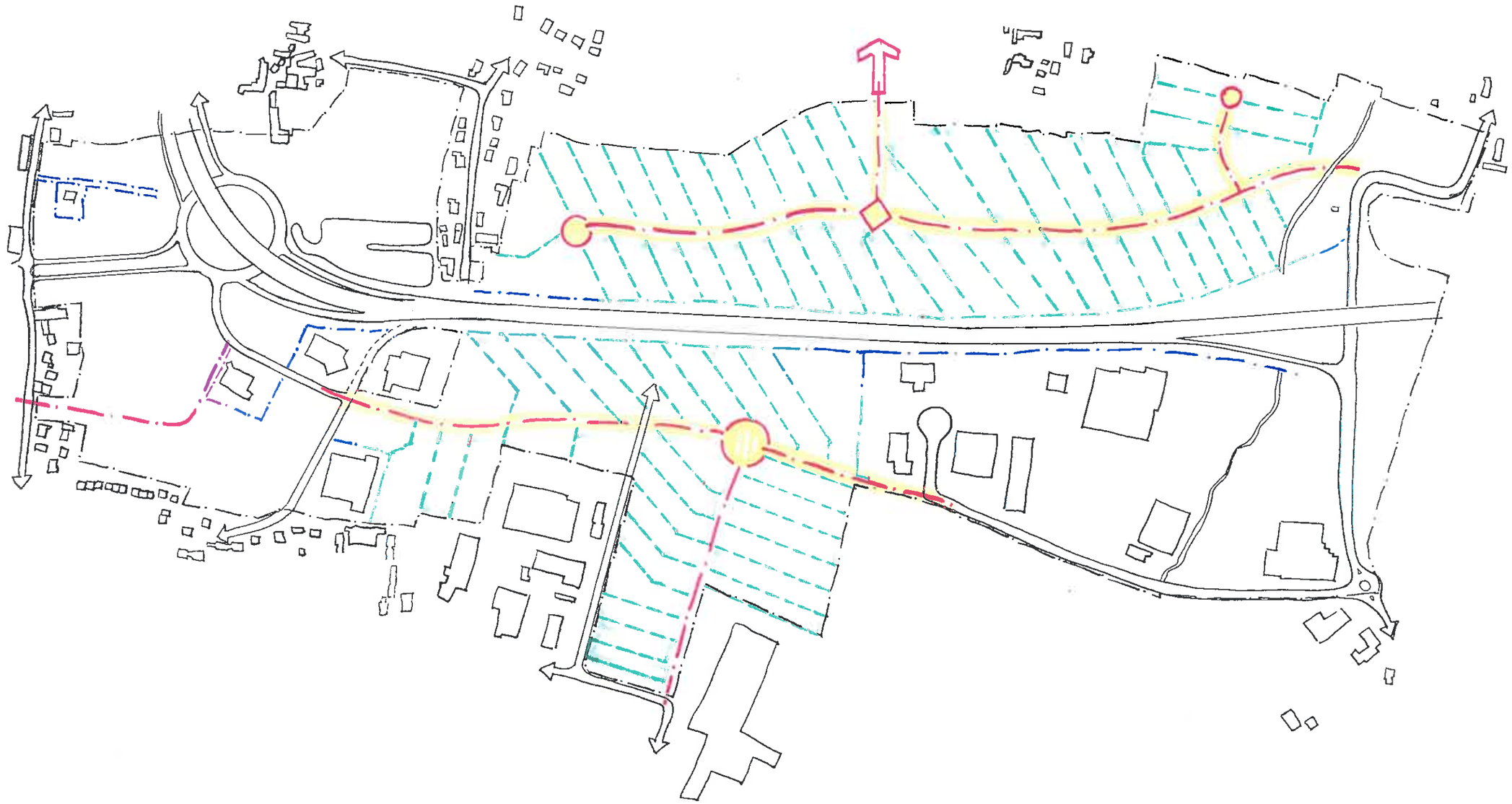


Le croquis ci-joint reprend l'ensemble des principes d'aménagement paysager énoncés précédemment, et sont appliqués pour l'aménagement simulé d'un lot:

- Implantation de la parcelle et du bâti en biais par rapport à la N60.
- Surface moyenne de la parcelle: 3000m².
- Mise en place d'un *tapis vert* au pied du bâti côté N60.
- Calage du bâti côté extérieur dans un écrin de verdure.

Quand la topographie le permet, le tapis de gazon descend en pente douce jusqu'au bord de la N60. Il est donc possible de récupérer ainsi les eaux de pluie dans un grand fossé latéral à la N60, et de raccorder celui-ci aux bassins de rétention d'eau créés à l'extrémité Est du site. Ceci peut s'appliquer plus particulièrement à la partie Nord du site; au Sud, le réseau d'assainissement existant ne permettrait de mettre en place ce principe que sur une faible longueur.


Secteur
Habitat



Les parcelles sont implantées en biais par rapport à la N60, avec une surface moyenne aussi proche que possible de 3500m², le long de voies de distribution s'adaptant à la topographie et se raccordant sur les voies existantes. Dans la partie Sud, les parcelles côté Sud de la voie de distribution changent d'orientation pour se coudre sur les voies de raccordement au tissu existant.

PROPOSITION D'AMENAGEMENT
Implantation générale

ZAC DES CHATELLIERS
Aménagements paysagers

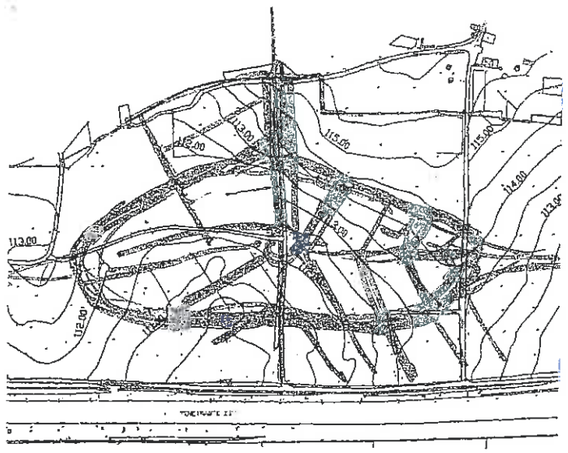
SEMDO TUP JUIN 97



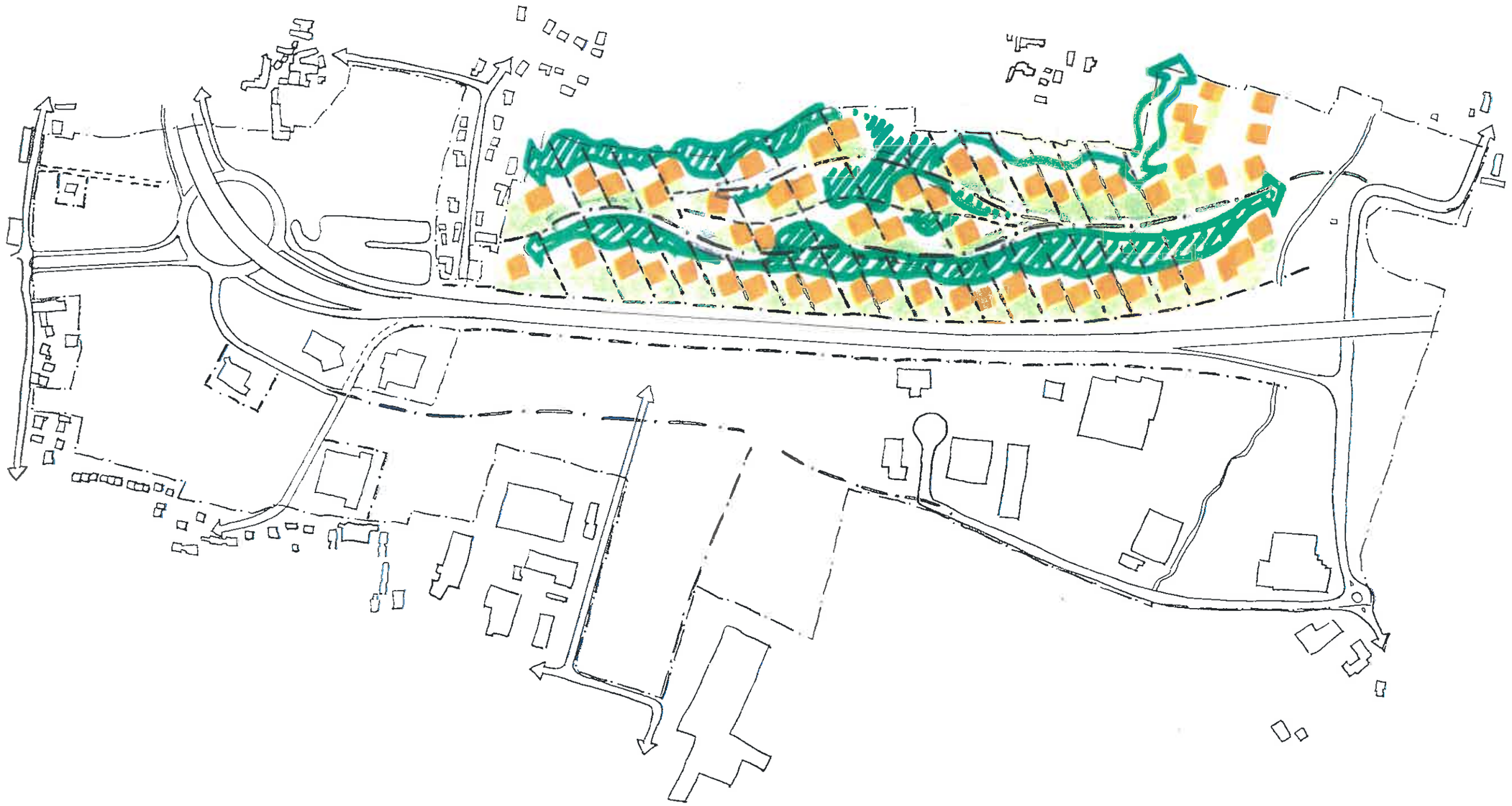
PROPOSITION D'AMENAGEMENT
Simulation "Bâtis + Espaces verts"

Le présent schéma simule l'aménagement du site si l'on considère que tous les lots du parcellaire prédéfini sont un à un, et non en groupe. Cette solution n'est pas souhaitable dans le sens où la succession de lots pratiquement identiques, d'une largeur moyenne faible pour respecter les surfaces minimum demandées, engendre une monotonie dans le paysage, dûe principalement au manque de place entre les lots pour mettre en place des îlots de verdure.





Dans la partie Nord du site, la distance entre la N60 et la limite avec le village de Semoy est suffisamment importante pour envisager la possibilité de distribuer les lots sur quatre rangs. De ce fait, les lots seraient de forme beaucoup plus ramassée, approchant le carré. Il ne serait pas nécessaire de boucler le réseau viaire si les voies de distribution restaient à double sens, ce qui parait souhaitable.
Cependant, cette solution n'est pas retenue dans un premier temps, à cause de sa non-rentabilité (doublement des voies de distribution - moins de surface privative pour les parcelles...)



PROPOSITION D'AMENAGEMENT-Variante
Simulation "Bâtis + Espaces verts"

ZAC DES CHATELLIERS
Aménagements paysagers

TUP JUIN 97 SEMDO

Par contre, cette implantation de réseau viaire et de parcelles donne une diversité dans la simulation de plan masse, qui nous confirme le fait que d'avoir des parcelles de tailles et dimensions variées donnerait un aménagement intéressant du site.



Le schéma ci-dessus présente le résultat final auquel on aboutit après prise en compte de tous les paramètres précédemment développés. Il montre le découpage possible du site en lots placés en biais par rapport à la nationale, s'adaptant à la topographie, d'une surface minimum de 3000 à 3500m², et qu'il est possible de regrouper pour avoir des parcelles de plus grande dimensions.

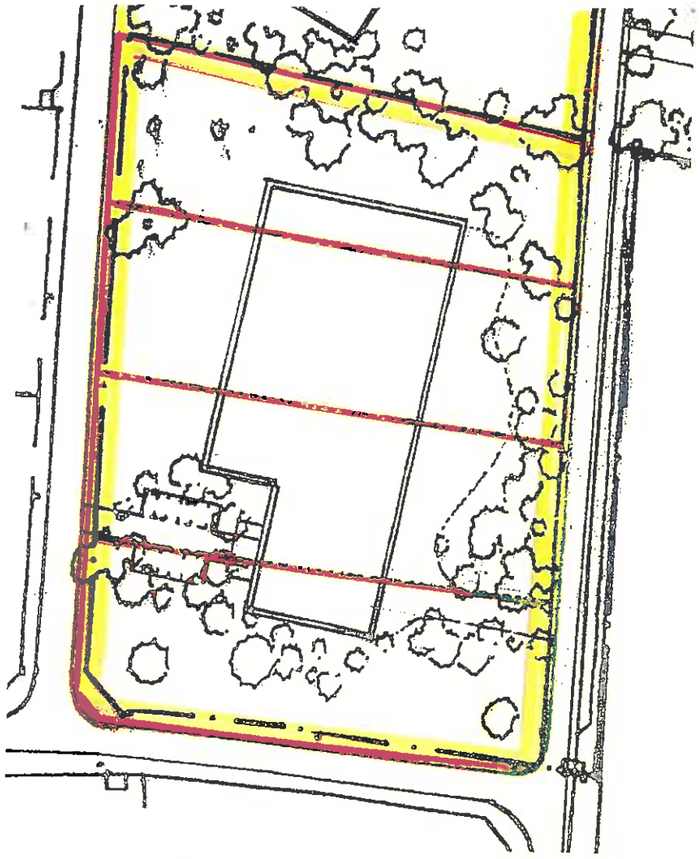


SEMDO TUP JUIN 97 **ZAC DES CHATELLIERS**
Aménagements paysagers

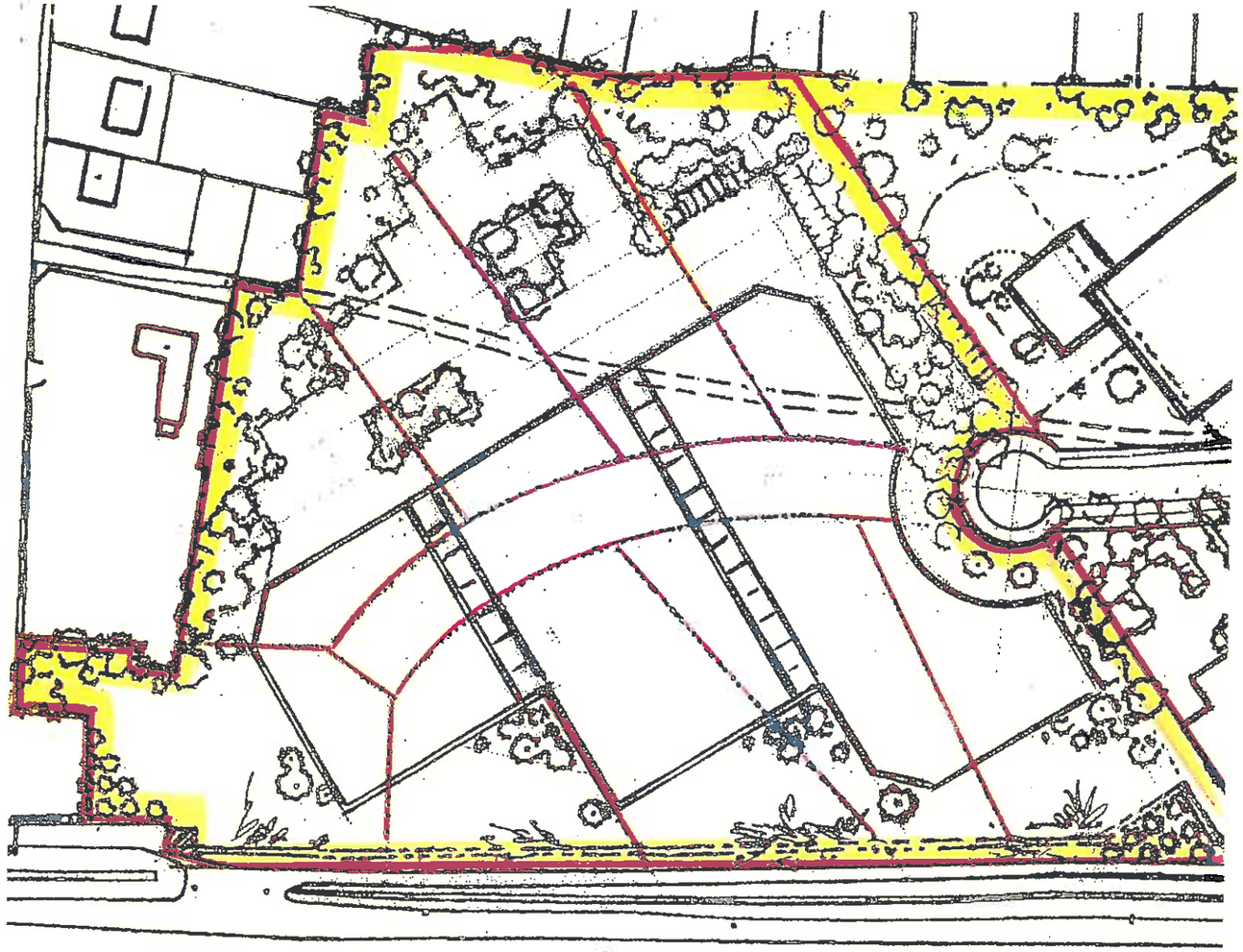
PROPOSITION D'AMENAGEMENT
Parcellaire: variantes



Ce concept récapitule l'ensemble des points soulevés, et intègre également une proposition pour la mise en place de secteurs réservés à l'habitat.



Une parcelle définie sur quatre lots d'origine



Une parcelle définie sur plusieurs lots d'origine

Les lots définis par le découpage donné page 29, pourront être vendus séparément ou groupés suivant la demande de l'acquéreur. Les deux exemples ci-dessus nous montre la possibilité d'avoir des parcelles créées à partir de quatre lots d'origine pour l'un, à partir de neuf lots pour le second. Le découpage d'origine permet ainsi de moduler la taille des parcelles suivant les besoins des indusrtiels souhaitant s'établir dans le Parc d'activités.



Ce qui n'est pas conseillé



Ce qui est conseillé



Couleurs trop fortes





Logos acceptés



Si les industries veulent être vues au maximum, il faut également que les utilisateurs de la N60 et les visiteurs se rendant dans le Parc d'activités ne se sentent pas agressés visuellement par des façades sans harmonie, aussi bien dans leurs dessins que dans leurs couleurs. Ainsi, ce qui doit être perçu à bonne distance, ce sont les noms et logos des entreprises, et non les locaux industriels dans leur ensemble.

Il est laissé toute liberté aux entreprises quant à l'expression colorée de leur sigle, mais la couleur des façades et menuiseries devra être choisie dans une tonalité neutre, afin d'éviter une trop grande explosion de couleurs. De plus, un élément de couleur forte au milieu d'autres éléments de couleur forte, n'est pas perçu.

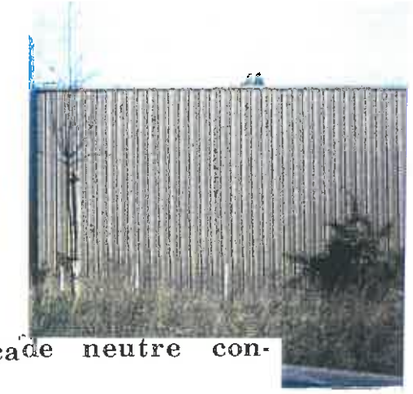


Couleurs trop claires





Couleur de façade neutre conseillée





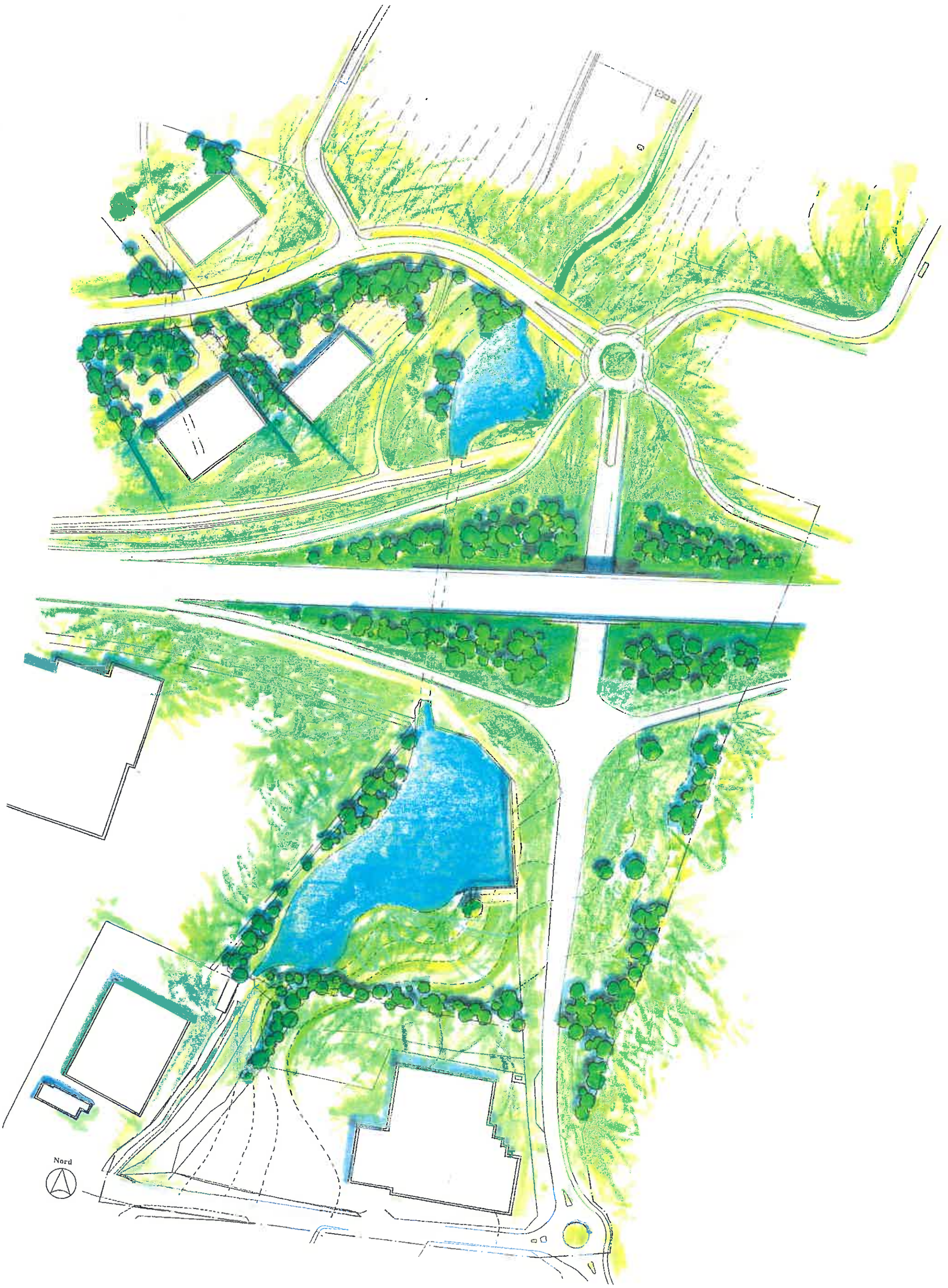


Menuiseries trop colorées et logo trop important





Utilisation de surfaces vitrées agréée
Couleur de façade neutre conseillée (bien que celles-ci soient un peu forte ou terne)



SEMDO TUP JUIN 97

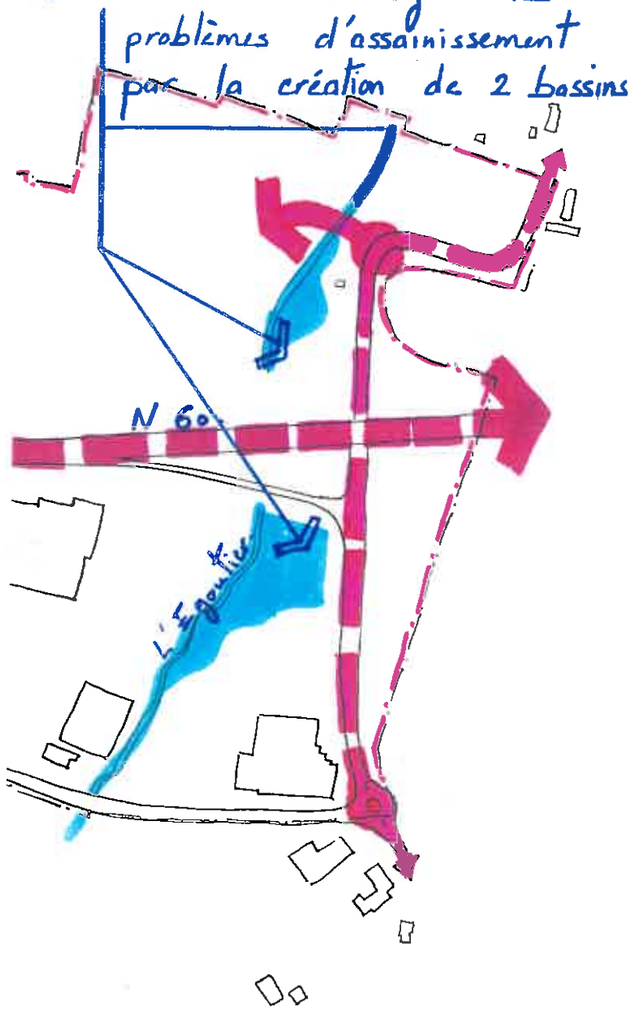
ZAC DES CHATELLIERS

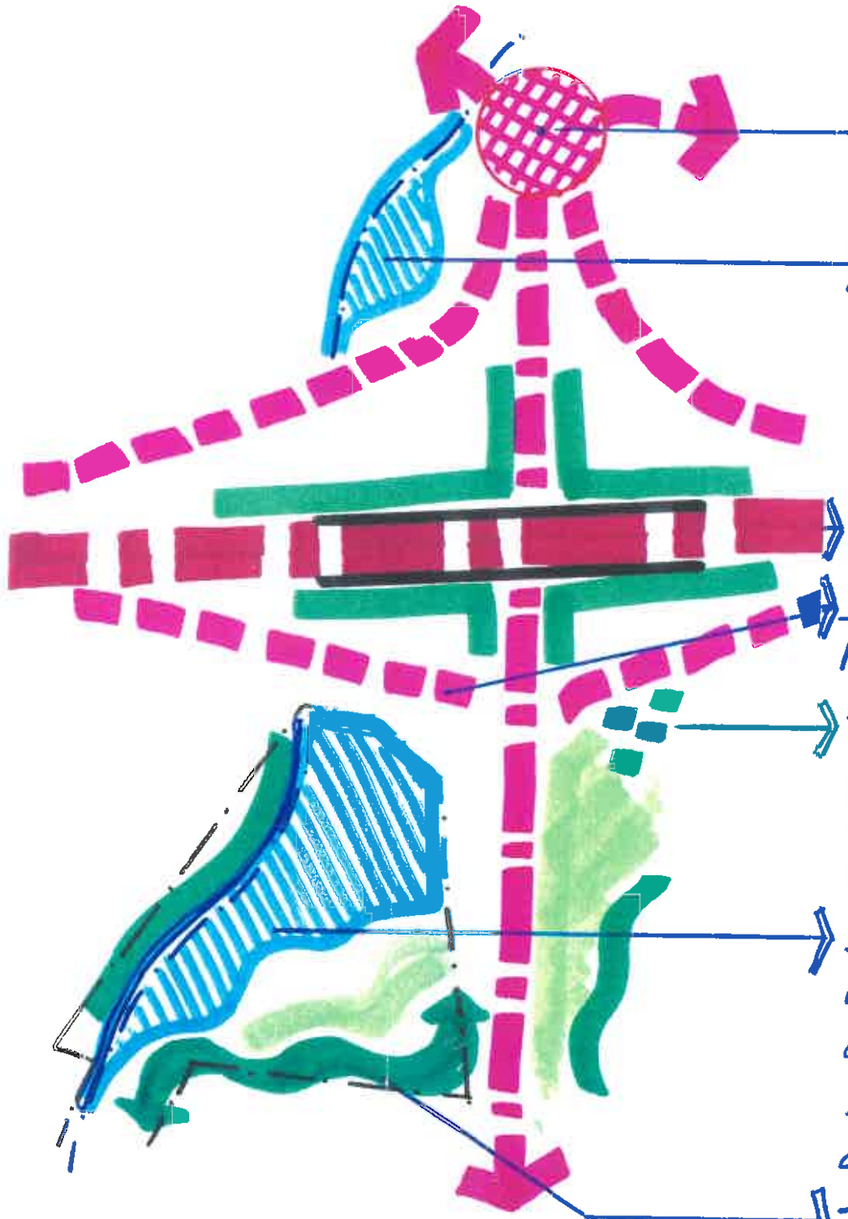
Aménagements paysagers

PROPOSITION D'AMENAGEMENT

Détail sur le bassin de rétention d'eau

. Possibilité de réguler les problèmes d'assainissement par la création de 2 bassins





Echangeur d'accès à Semoy et à la partie Nord de la ZAC.

Bassin "haut" contigü à l'Egoutier d'aspect naturel.

Passage inférieur sur la N60

Bretelles de raccordement à la N60.

Ponctuation à la sortie de la N60 par mise en place d'un groupement de végétaux remarquables sur tapis vert.

Bassin "bas" d'ambiance urbain - (3 rives maçonnées avec différence de niveau - 1 rive souple avec eau affleurante)

Tampon boisé pour isolatim visuel.



SEMDO TUP JUIN 97

ZAC DES CHATELLIERS

Aménagements paysagers

PROPOSITION D'AMENAGEMENT

Simulation de Plan Masse

COURRIER REÇU LE
27 FEV. 2024
ORLÉANS MÉTROPOLE

Saran, le 23 FEV. 2024

www.saran.fr

DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT
> DAM
Amandine SERREAU
téléphone : 02 38 80 35 53
amandine.serreau@ville-saran.fr
V/Ref : CR/TN/NF/079(C)

ORLEANS METROPOLE
A l'attention de M. Jean-Vincent VALLIES
Vice-Président
Espace Saint Marc
5 place deu 6 juin 1944
45058 ORLEANS

> OBJET : Observations sur le projet de modification n°2 du PLUM

Monsieur le Vice-Président,

Par courrier en date du 6 décembre dernier, vous m'avez adressé le dossier de modification n°2 du PLUM, prêt à être soumis à enquête publique. Celle-ci se déroulera du 19 mars au 18 avril 2024.

Je souhaiterai pouvoir intégrer à cette procédure une réduction de la zone non aedificandi le long de la route d'Ormes sur Saran (RD 557). Cette modification n'impacterait que la parcelle AE 328 de 9 913 m² propriété de la ville de Saran. Cette réduction permettrait le développement de la zone d'activité artisanale de la Motte Pétrée et l'accueil de nouvelles entreprises.
Vous trouverez ci-joint l'étude prévue par le code de l'urbanisme pour déroger à la zone non constructible autour des voies à grande circulation.

Veuillez agréer, Monsieur le Vice-Président, mes salutations distinguées.

MAIRIE de SARAN (Loiret)

Maryvonne Hautin
maire de Saran

Dossier de dérogation à la loi Barnier

RD 557 - Commune de Saran

Lotissement de la Motte Pétrée

Date : Février 2024

Table des matières

1. PRÉAMBULE 5
   1.1. Objet de l'étude 5
   1.2. Cadre réglementaire 5
2. DIAGNOSTIC 6
   2.1. Contexte territorial 6
   2.2. Contexte réglementaire 7
      2.2.1. Le SCOT 7
      2.2.2. Le PLUM 7
      2.2.3. Les Servitudes d'Utilité Publiques 7
   2.3. Etat des lieux / Etat initial 8
      2.3.1. Eléments naturels 8
         1.3.2.1. Topographie 8
         1.3.2.2. Géologie : 8
         1.3.2.3. Protection du milieu naturel (Natura 2000, ZNIEFF, ...) 9
      2.3.2. Composition urbaine 9
         2.3.2.1. Accessibilité 9
         2.3.2.2. Evolution du site 10
         2.3.2.3. Occupation des sols et bâti environnant 10
      2.3.3. Composition paysagère 10
      2.3.4. Risques naturels, pollutions et nuisances 13
         4.3.2.1. Risques liés à la nature du sol 13
         4.3.2.2. Risque inondation 14
         4.3.2.3. Installations industrielles et Pollution des sols 14
         4.3.2.4. Nuisances sonores 15
3. LE PROJET et sa conformité avec les objectifs de la Loi Barnier 16
   1. Au titre de la prise en en compte des nuisances 16
   2. Au titre de la prise en compte de la sécurité 16
   3. Au titre de la prise en compte de la qualité architecturale 16
   4. Au titre de la prise en compte de la qualité urbaine et paysagère 17
   5. Proposition d'aménagement 17
4. TRADUCTION REGLEMENTAIRE 18
   1. Règlement écrit 18
   2. Règlement graphique 18
   3. OAP 19

1. PRÉAMBULE

1.1. Objet de l'étude

La commune de Saran souhaite étendre le lotissement d'activités artisanales « La Motte Pétrée », implanté entre la rue de la Motte Pétrée et la route départementale RD 557 (route d'Ormes).

Dans le PLUM en vigueur, cet espace est déjà destiné à recevoir des activités économiques. Toutefois, ce secteur est soumis à la réglementation relative à la loi du 2 février 1995, dite Loi Barnier, du fait de sa proximité avec la route départementale RD 557, classée voie à grande circulation. Ainsi, le recul minimum des constructions de 75 mètres par rapport à l'axe de la RD 557 est traduit graphiquement par une zone non-aedificandi dans le PLUM.

La ville de SARAN souhaite y déroger en réalisant la présente étude qui sera intégrée à la modification du PLUM en cours, afin de permettre l'implantation de nouvelles entreprises. Cela permettrait d'optimiser le foncier de manière non négligeable et s'inscrirait dans la modération de la consommation des espaces agricoles et naturels.

Dans ce secteur, situé en entrée de ville et entrée de métropole, l'enjeu est de combiner maintien de la qualité de la lisière urbaine, et développement de l'activité économique.

1.2. Cadre réglementaire

La loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite loi Barnier, a introduit au sein du code de l'urbanisme l'interdiction de construire dans une bande de 100 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 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette loi a fait suite au constat de désordres urbains le long des voies routières aux entrées de ville, notamment lié au développement des zones d'activités commerciales avec leur effet « vitrine ».

La circulaire n°96-32 du 13 mai 1996 précise les modalités d'application du texte. Les espaces concernés sont ceux situés en dehors des espaces urbanisés. La circulaire renvoie à la notion de parties actuellement urbanisées que la commune soit couverte ou non par un document d'urbanisme, que l'on soit ou non en agglomération au sens voirie routière.

Cette disposition est actuellement codifiée par l'article L 111-6 du code de l'urbanisme.

Conformément à l'article L111-8 du code de l'urbanisme, « *le Plan Local d'Urbanisme (PLU) peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.* »

2. DIAGNOSTIC

2.1. Contexte territorial

Saran est une commune située à l'ouest du département du Loiret (45), dans la région Centre-Val-de-Loire. Elle fait partie d'Orléans Métropole, établissement public de coopération intercommunale regroupant 22 communes pour un total d'environ 290 000 habitants. Saran est située dans la partie nord de la première couronne de la métropole orléanaise à l'orée de la forêt d'Orléans et de la Beauce.

Le territoire communal s'étend sur près de 20 hectares. Sa population est de 16 679 habitants en 2021.

La commune est à la croisée de nombreux axes routiers majeurs notamment la tangentielle (RD 2060 et RD520), l'ancienne route nationale 20 (RD2020), l'autoroute A10 et la bretelle d'accès à l'A10 (RD 2701) ainsi que la route d'Ormes (RD 557). Son irrigation par ces axes structurants a fait d'elle un territoire stratégique dans le maillage urbain orléanais et un territoire attractif en particulier pour les activités économiques. Forte de cet atout, elle a ainsi vu se développer, sur son territoire, une partie du Parc d'activités Nord-Ouest de la métropole d'Orléans (Pôle 45) ainsi qu'un pôle commercial (Cap Saran), tous deux considérés comme des pôles structurants de l'économie orléanaise.

Situé à la lisière de la zone agglomérée de Saran (à moins d'1 kilomètre du centre-ville), le secteur d'étude, véritable porte urbaine du la métropole orléanaise, est implanté le long de la RD 557 et à proximité de l'échangeur n°14 de l'A10. Il est situé à la jonction entre la zone d'activités du Pôle 45 dédiée à l'activité logistique à l'ouest et la zone d'activité de la Motte Pétrée dédiée à l'activité artisanale à l'est. Le secteur est séparé, au sud, de la zone d'habitat du centre-ville par une bande boisée. Au nord, il est bordé par la rue de la Motte Pétrée qui le sépare de l'usine de traitement des ordures ménagère et d'une zone future d'aménagement destinée à de l'activité économique.

Le secteur d'étude est composé des différentes parcelles bordant la RD 557 entre la rue de la Motte Pétrée et la zone d'habitat au sud (parcelles AE n°330, 329, 328, 327) mais seule la parcelle AE 328 est concernée par la demande de dérogation. Sa superficie est de 9 913 m². Les autres parcelles seront conservées en l'état pour préserver les qualités paysagères et environnementales du site.

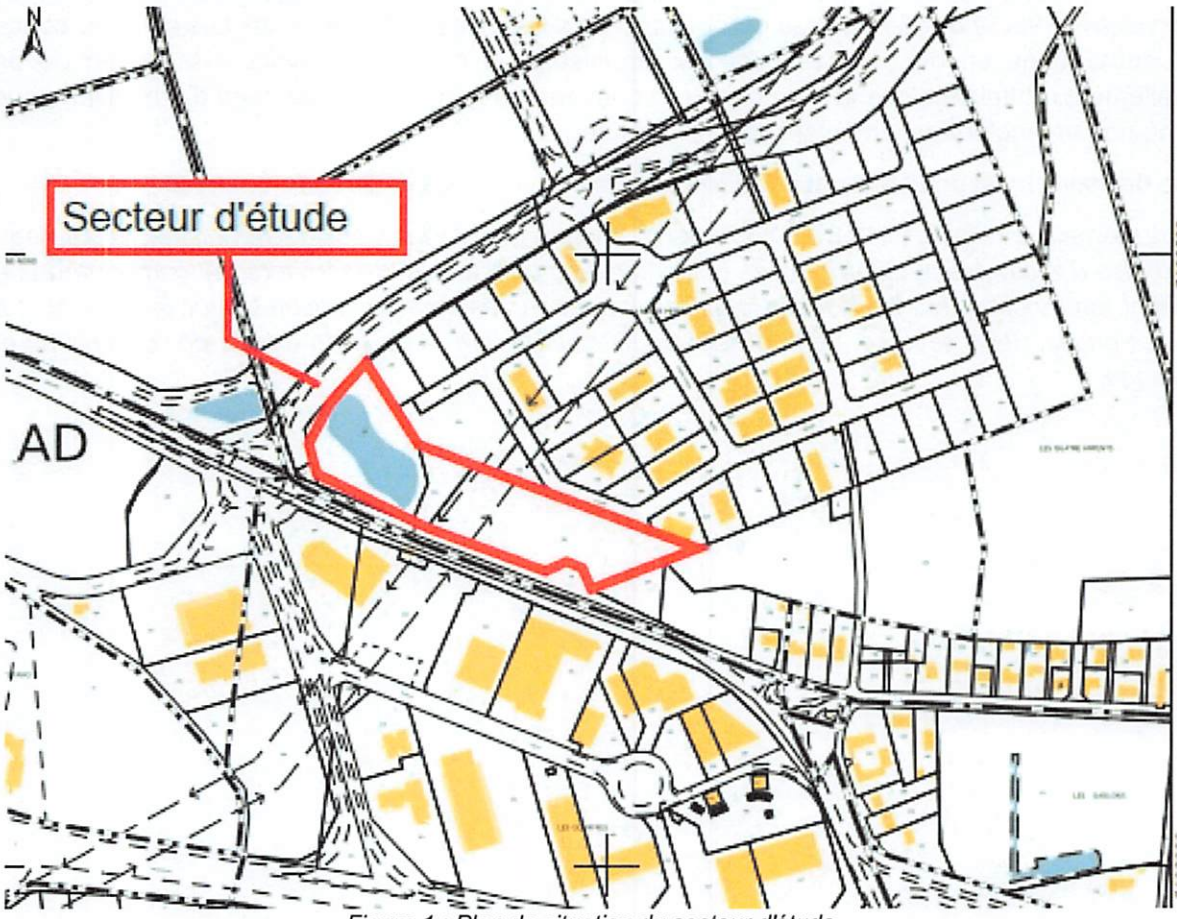


Figure 1 : Plan de situation du secteur d'étude

2.2. Contexte réglementaire

2.2.1. Le SCOT

La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000 a institué les Schémas de Cohérence Territorial (SCoT). La commune de Saran est couverte par le SCoT d'Orléans Métropole approuvé le 28 mai 2019. Il définit les grands principes d'aménagement et de développement pour le territoire autour de 3 grands axes et enjeux :

- Se réinventer : Un enjeu d'adaptation et de renouvellement pour un territoire solidaire et facile à vivre.
- Se révéler : Un enjeu de structuration du territoire par les paysages naturels et urbains.
- S'affirmer : Un enjeu de dynamisme, d'ouverture et d'attractivité nationale et régionale.

2.2.2. Le PLUM

La commune de Saran est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUM) approuvé le 7 avril 2022, mis à jour par arrêtés du 10 juillet 2022, du 19 janvier 2023 et du 10 octobre 2023, modifié par délibérations du 22 juin 2023 et du 16 novembre 2023.

Selon le zonage du PLUM actuellement en vigueur, le secteur d'étude est situé en zone 1AU-AE1-S, soit une zone de projet d'aménagement à vocation d'accueil d'activités économiques principalement artisanales.

L'emprise au sol est limitée à 50% maximum. L'emprise minimale de pleine terre est de 20% avec un coefficient de biotope qui laisse la possibilité de réaliser 1/3 de cette surface en espace éco-aménagé (toiture végétalisée, mur végétalisé, revêtements perméable ...) La hauteur des constructions est limitée à 15m au faîtage.

2.2.3. Les Servitudes d'Utilité Publiques

Le site est couvert par la servitude d'utilité publique AS1 relative au périmètre de protection éloignée du captage d'eau potable d'Ormes. S'agissant d'un périmètre de protection éloignée, la réglementation est peu contraignante pour l'aménagement du site d'étude. Le site est également situé dans l'aire d'alimentation des captages (AAC) prioritaires « Ormes ZI », « Ingré Villeneuve » et « Ingré Montabuzard » instaurée par arrêté préfectoral du 22 décembre 2023.

Il est concerné par la servitude d'utilité publique I4 de protection des ouvrages d'énergie électrique. Les liaisons de 90 kV n°1 Pôle 45 / Saran et n°1 Chaingy/Saran surplombent la partie nord du secteur d'étude et limitent la hauteur des ouvrages. Les constructions sous la ligne électrique seront ainsi limitées à 7 m dans les cas les plus défavorables. Cette limitation est parfaitement compatible avec la réalisation de bâtiments d'activités qui, en général, n'ont pas d'étage.

Le secteur d'étude est situé à proximité d'une canalisation de distribution de gaz mais n'est pas impacté par la servitude I1 relative à celle-ci.



Figure 2 : Extrait carte "Canalisation de matière dangereuse"

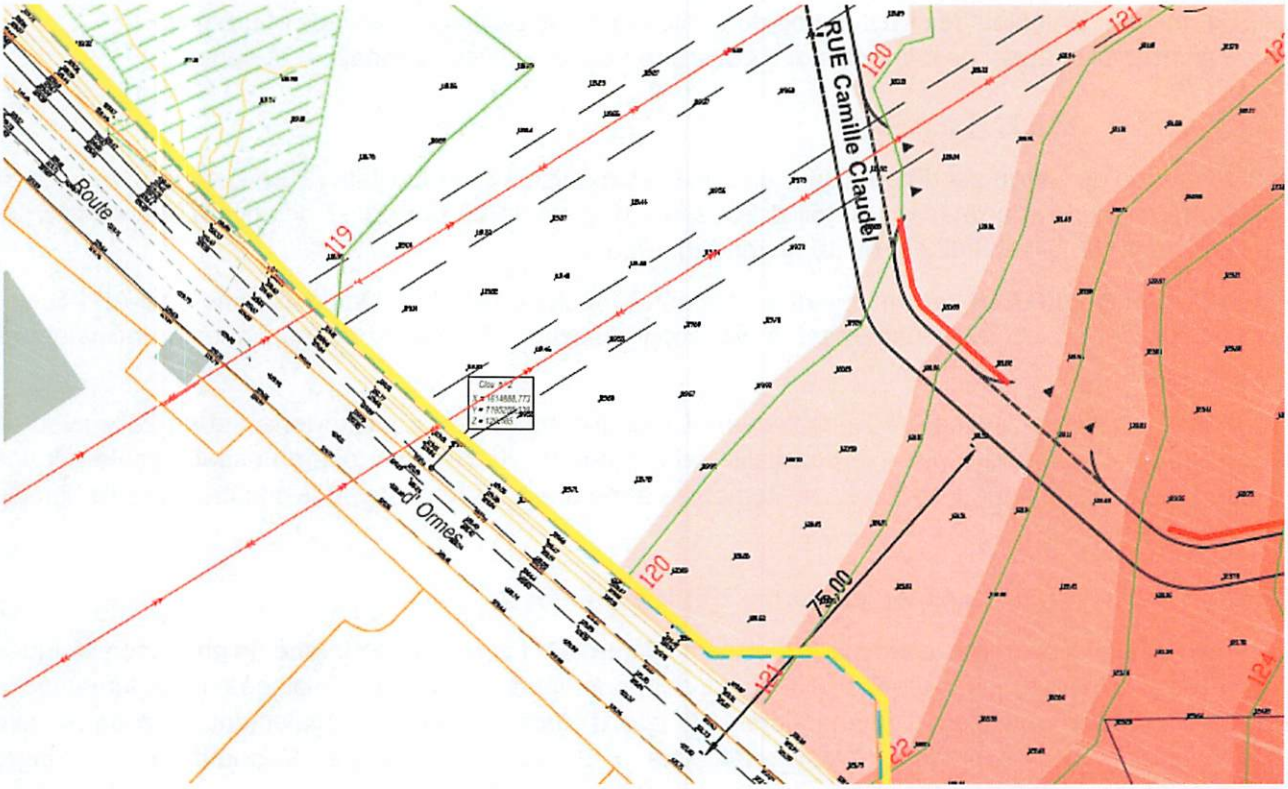
Il est concerné par la servitude d'utilité publique T7, une servitude aéronautique établie à l'extérieur de la zone de dégagement de l'aérodrome militaire d'Orléans-Bricy. L'altitude des obstacles est limitée à 272 mètres et n'a donc aucun impact pour l'aménagement du site d'étude.

2.3. Etat des lieux / Etat initial

2.3.1. Eléments naturels

1.3.2.1. Topographie

La topographie du site oscille entre 119 et 123 m NGF. On observe ainsi une légère pente orientée nord-ouest. Ce relief explique le ruissellement naturel existant vers la partie boisée située au nord de l'emprise du projet.



1.3.2.2. Géologie :

La carte géologique (éditions du BRGM) au 1/50000 d'Orléans montre que l'ensemble du lotissement de la Motte Pétrée, comprenant le secteur d'étude, se situe au niveau des formations suivantes :

➢ limons de recouvrement,

➢ sur la formation des sables et marnes de l'Orléanais (m1a),

➢ surmontant la formation des marnes et calcaires de Beauce (g3).



Figure 3 : Extrait de la carte géologique d'Orléans, Éditions BRGM

1.3.2.3. Protection du milieu naturel (Natura 2000, ZNIEFF, ...)

Le site d'étude est situé dans **l'aire d'alimentation des captages (AAC) d'eau** prioritaires « Ormes ZI », « Ingré Villeneuve » et « Ingré Montabuzard » instaurée par arrêté préfectoral du 22 décembre 2023. Il est impacté par la **servitude de protection éloignée du forage** d'Ormes.

Le plus proche site **Natura 2000** est localisé dans un périmètre de 4 km autour du site d'étude. Il s'agit du site « Forêt d'Orléans et périphérie » (FR2400524).

Le projet n'intercepte aucun **corridor écologique** majeur de la trame verte et bleue de la métropole d'Orléans.

Le projet n'impacte pas la mare et l'espace boisé situés au nord-ouest du lotissement, qui sont des habitats aquatiques et terrestres de reproduction des amphibiens.

2.3.2. Composition urbaine

2.3.2.1. Accessibilité

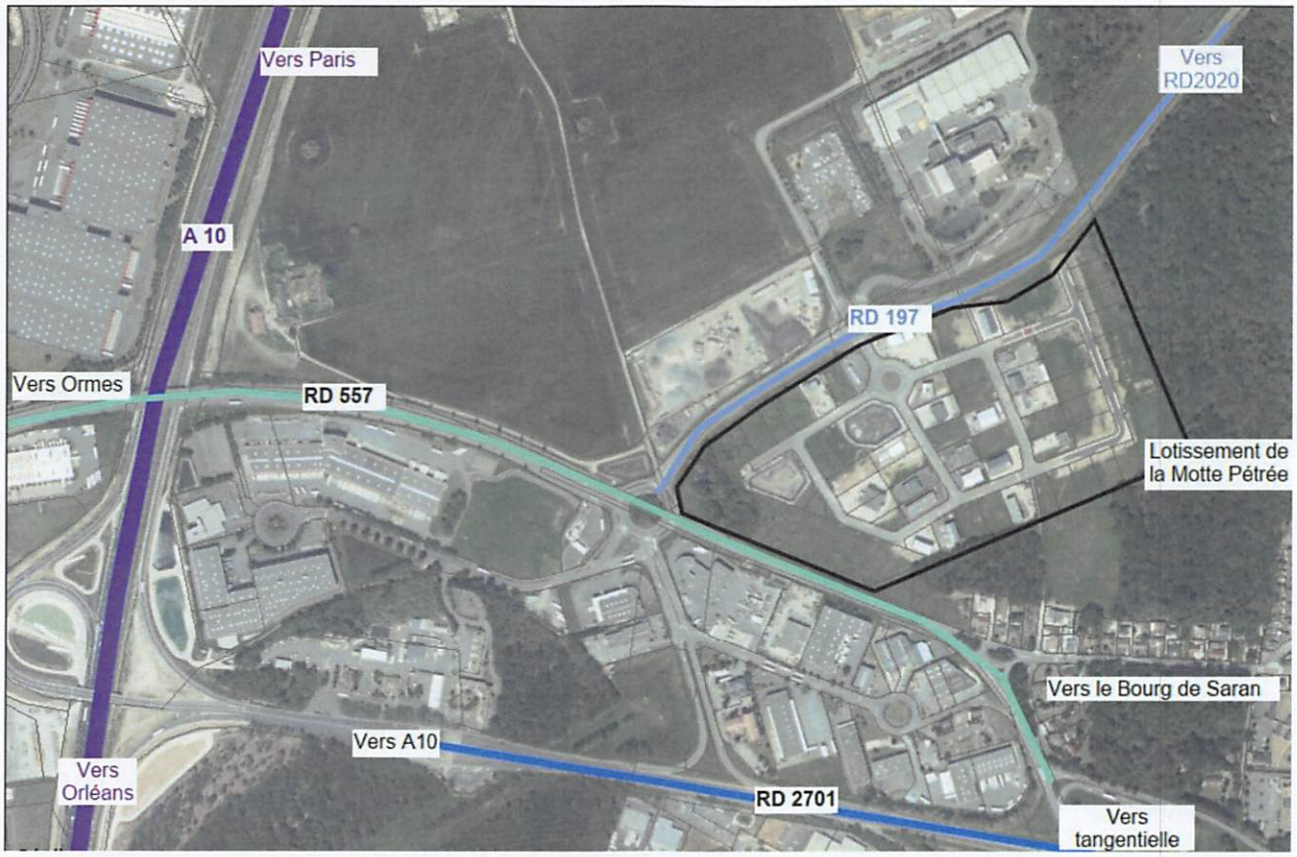
Réseau routier : Le site de la Motte Pétrée bénéficie d'un accès direct aux grands axes Nord-Ouest de l'agglomération que sont :

- L'autoroute A10, avec l'échangeur de Saran situé dans le « Pôle 45 »

- La tangentielle, via la Route Départementale RD 2701

- La voie Ormes/Saran RD 557, classée à grande circulation depuis 2010

- Le contournement Nord de la métropole (RD197), composé de la rue de la Motte Pétrée, la rue Paul Langevin et la rue de la Tuilerie



Transports collectifs : Le site est desservi par le réseau de transport en commun de la métropole d'Orléans. L'arrêt UTOM de la ligne expresse n°45 reliant la zone d'activité du Pôle 45 à la gare d'Orléans, est situé sur la RD 557, le long du secteur d'étude. Cet arrêt est également desservi par le service de transport à la demande « RésaNORD ».

Modes actifs : Une piste piéton/cycle longe la RD 557 le long du site d'étude. Elle permet de rejoindre au sud le centre-ville de Saran via la rue du Bourg. Au nord, elle permet de relier la commune d'Ormes, la zone d'activité du Pôle 45 et la zone commerciale Cap Saran.

2.3.2.2. Evolution du site

L'emprise du lotissement a longtemps été cultivé.

À la suite d'un diagnostic archéologique anticipé réalisé en 2010 par l'INRAP, deux emprises ont fait l'objet de fouilles en 2016. L'une de ces emprises était centrée sur l'occupation du haut Moyen Âge et concernait la parcelle AE 328 objet du présent dossier. Les informations recueillies ont été assez limitées du fait d'un état de conservation médiocre des vestiges découverts.

Le site du projet ne fait l'objet d'aucune protection patrimoniale (site classé, site inscrit, périmètre de protection des monuments historiques …).

2.3.2.3. Occupation des sols et bâti environnant

Les parcelles concernées par le retrait de la bande d'inconstructibilité s'inscrivent dans une zone urbaine à vocation économique. L'emprise du projet est située entre une zone boisée comprenant une mare (au nord) et une zone de prairie en limite d'habitation (au sud).

Elles font face à des espaces déjà urbanisés, occupés par des bâtiments à vocation économique implantés depuis les années 2000 en retrait de la route d'une vingtaine de mètres.



Figure 4 : Vue aérienne permettant de contextualiser l'environnement bâti

2.3.3. Composition paysagère

Le réseau électrique aérien a un fort impact sur la qualité paysagère du secteur qui est assez limitée.

La parcelle concernée par la demande de dérogation est bordée au nord-ouest par un bosquet boisé et au sud-est par des espaces enherbés et boisés. Une continuité écologique entre ces deux espaces devra être maintenue.

Les vues ci-dessous permettent d'observer le grand paysage actuel du site.

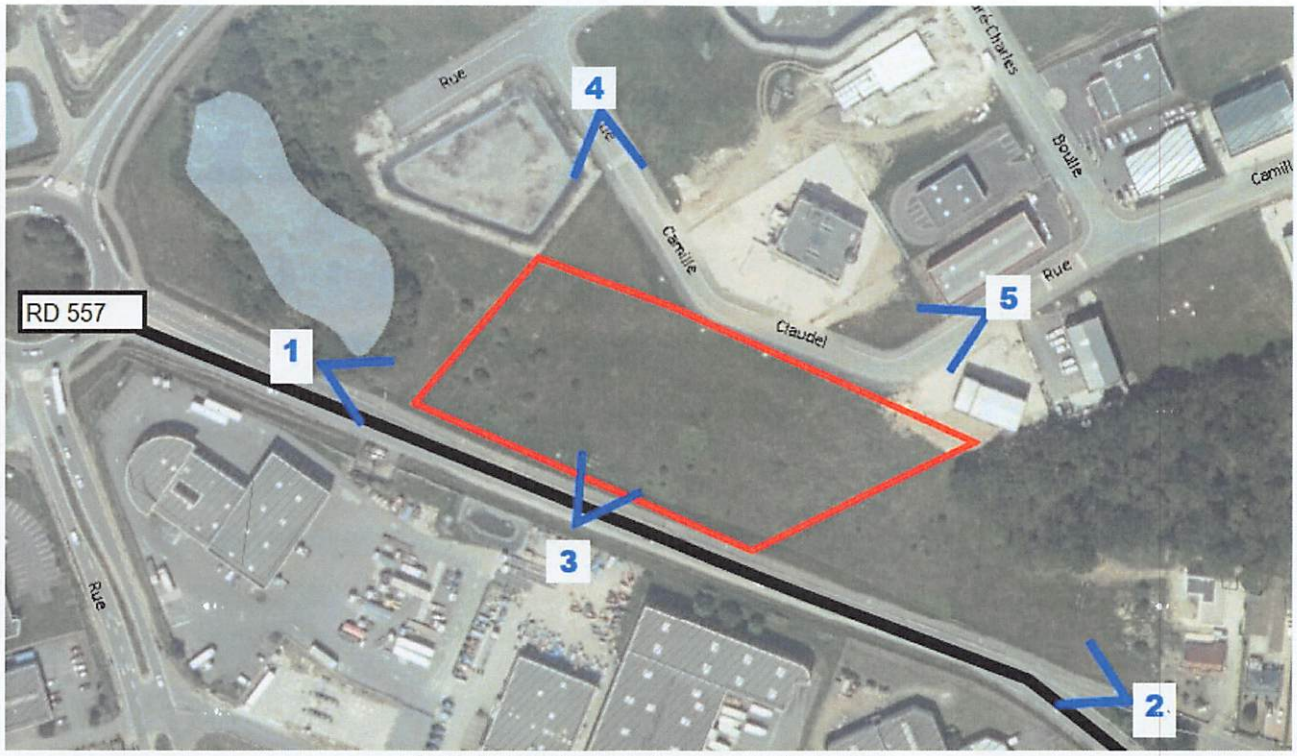


Figure 5 : Localisation des vues sur le paysage



Figure 6 : Vue n°1



Figure 7 : Vue n°2

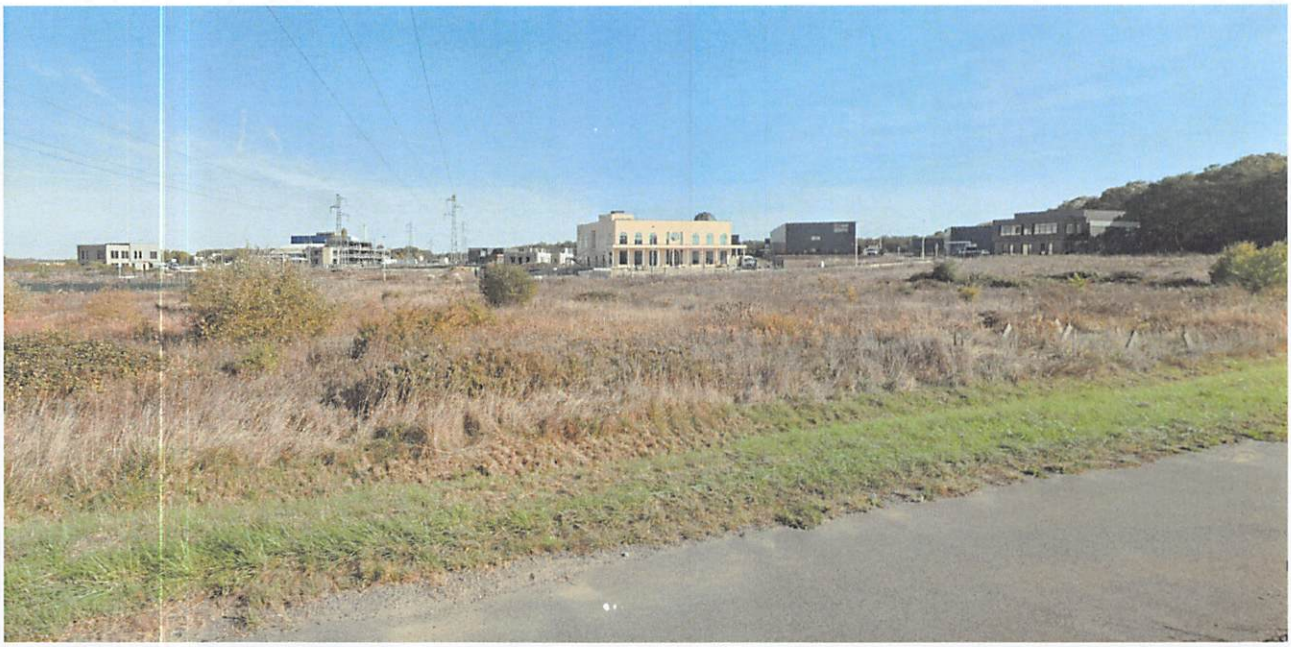


Figure 8 : Vue n°3



Figure 9 : Vue n°4



Figure 10 : Vue n°5

2.3.4. Risques naturels, pollutions et nuisances

4.3.2.1. Risques liés à la nature du sol

> **Sismicité** : La commune est située en zone de niveau 1 sur 5, soit un risque sismique très faible.

> **Aléa retrait-gonflement des argiles** : le site d'étude est situé en aléa fort (3/3). La commune a été reconnue 8 fois en état de catastrophe naturelle relatif à la sécheresse depuis 1989.

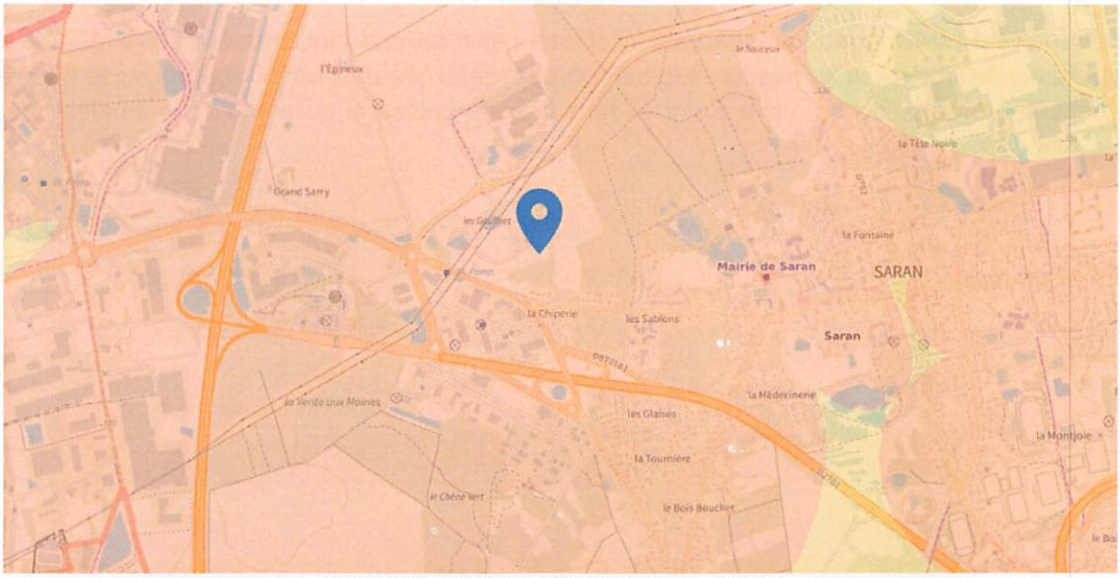


Figure 11 : Extrait de la carte "argiles" du BRGM

> **Cavités souterraines** : D'après la base de données du BRGM, de nombreuses cavités naturelles et anthropiques sont présentes sur la commune de Saran et sur les communes limitrophes. Quelques indices de cavités naturelles sont répertoriés à proximité immédiate de la zone d'étude.

La formation des calcaires de Beauce est réputée sensible aux phénomènes karstiques et remontées de fontis associées, tout particulièrement en contexte alluvial.

D'après la base de données du BRGM, de nombreux effondrements sont recensés sur la commune de Saran mais aucun sur la zone d'étude. Ces effondrements sont très probablement des remontées de fontis en lien avec les cavités recensées précédemment.

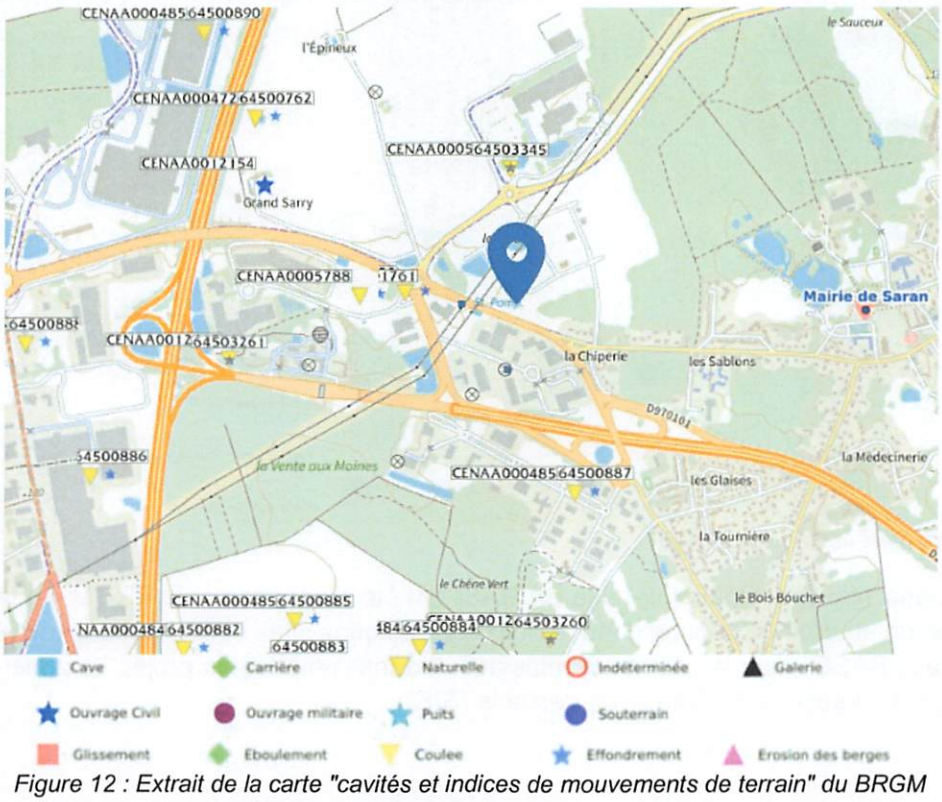


Figure 12 : Extrait de la carte "cavités et indices de mouvements de terrain" du BRGM

> **Risque minier et carrière :** La zone d'étude ne se situe pas en zone de risque minier (fer/charbon/sel, …). Aucune ancienne carrière n'est recensée par le BRGM sur le site ou à proximité immédiate.

4.3.2.2. Risque inondation

La commune de Saran n'est pas concernée par des risques d'inondation par débordement d'un cours d'eau ou par submersion.

Le portail Internet (www.inondationsnappes.fr) classe l'ensemble du lotissement de la Motte Pétrée en aléa très faible à faible pour le risque d'inondation par remontée de nappe. Toutefois, on notera que la nappe est affleurante au nord du site d'étude, dans la zone boisée et présente donc un aléa très élevé.



Figure 13 : Extrait de la carte de l'aléa « Inondation par remontée de nappes »

4.3.2.3. Installations industrielles et Pollution des sols

Le site d'étude est situé à moins d'1,5 km d'une entreprise classée SEVESO seuil haut en activité : DERET LOGISTIQUE (Champ Rouge).



Figure 14 : Extrait carte liée au risque ICPE

Quelques anciens sites industriels (ex-base BASIAS) ont été recensés par le BRGM sur la commune de Saran mais aucun au droit de la zone d'étude. Il existe quelques sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) (ex-base BASOL) sur la commune mais aucun dans l'emprise du projet. La zone d'étude ne fait donc pas l'objet d'un secteur d'information des sols (SIS)

4.3.2.4. Nuisances sonores

Le secteur d'étude est impacté par les nuisances sonores générées par le trafic routier de la RD 557. L'arrêté préfectoral du 2 mars 2017 classe le niveau sonore de cette infrastructure terrestre de transport en catégorie 2 tissu ouvert. Ainsi dans une bande de 250 mètres de part et d'autre de la RD557, les nouvelles constructions de bâtiments à usage d'habitation, d'enseignement, de santé, d'actions sociale et de sport ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique sont soumises à des normes d'isolement acoustique conformément aux dispositions du code de la construction et de l'habitation et du code de l'environnement.

3. LE PROJET et sa conformité avec les objectifs de la Loi Barnier

Au regard du diagnostic établi, il apparait approprié de réduire la marge d'inconstructibilité à 30 m depuis l'axe de la route RD577.

Conformément aux dispositions de l'article L111-8 du code de l'urbanisme, l'étude décrit les dispositions envisagées pour être compatible avec la réduction de la bande d'inconstructibilité.

1. Au titre de la prise en en compte des nuisances

La proximité de la RD 557, classée en infrastructure de transport terrestre de catégorie 2 tissu ouvert, implique nécessairement un traitement acoustique approprié des façades des nouvelles constructions. L'enveloppe des bâtiments devra être conçue de manière à répondre aux exigences d'isolement acoustique dans les différents types de locaux. Toutefois, la vocation du site est économique, elle accueillera principalement des activités artisanales, industrielles et éventuellement bureaux/services. Ce type d'activité ne fait pas l'objet de prescriptions acoustiques particulières. L'installation d'équipements d'enseignement, de santé, d'action sociale, d'habitation ou d'hébergement ne seront pas autorisés.

L'installation d'activités de nature à générer des nuisances (exemple : scierie) et notamment les activités de carrière, d'extraction et de stockage aérien de matériaux seront interdites sur le secteur. Le projet vise à limiter la construction aux activités artisanales et interdire les activités de logistique et de commerces.

2. Au titre de la prise en compte de la sécurité

Au regard de la sécurité routière, le secteur d'étude sera desservi par les voies internes existantes au sein du lotissement de la Motte Pétrée et plus particulièrement la rue Camille Claudel. Ce réseau existant a la capacité d'absorber une hausse du trafic liée à l'aménagement du secteur d'étude.

Les voies internes du lotissement permettent un accès à la RD 197 (rue de la Motte Pétrée) via un giratoire existant. Cet aménagement, suffisamment dimensionné pour accueillir des poids-lourds, est un gage de sécurité. Aucun accès direct ne sera aménagé sur la RD 557.

La réglementation, actuellement en vigueur, ne s'oppose pas à la réalisation d'aménagement, à proximité ou en dessous des lignes électriques, sous réserve de respecter l'ensemble des distances réglementaires (norme de l'arrêté technique interministériel du 17 mai 2001 et code du travail). Les constructions sous la ligne électrique seront limitées à 7 m dans les cas les plus défavorables. Cette limitation est parfaitement compatible avec la réalisation de bâtiments d'activités qui, en général, n'ont pas d'étage.

3. Au titre de la prise en compte de la qualité architecturale

Le parti d'aménagement est de maîtriser le volume des constructions pour une insertion qualitative dans l'environnement. Ainsi la hauteur des futurs bâtiments sera limitée à 10 mètres. Les volumes des constructions seront simples. Les façades visibles de la RD 577 seront de couleurs sobres et revêtues de matériaux de qualité. Le but étant d'homogénéiser le bâti sur le site.

L'emprise au sol est limitée à 50% et au moins 20% devra être conservé en pleine terre. Un coefficient de biotope inscrit dans le Plan Local d'Urbanisme offre la possibilité de réaliser un tiers de l'espace de pleine terre sous forme de surfaces éco-aménagées (façade végétalisée, toiture végétalisée, espace perméable, ...).

La signalétique des bâtiments sera sobre et limitée. Le règlement local de publicité métropolitain classe ce secteur en zone ZP5c soit une zone d'activité à protéger. Les dispositifs publicitaires sont ainsi limités au mobilier urbain de 2m². Les enseignes numériques et en toiture sont également interdites. La signalétique lumineuse devra être éteinte de 23h à 6h.

4. Au titre de la prise en compte de la qualité urbaine et paysagère

Le secteur d'étude est actuellement composé de parcelles en friche, sans usage. Le projet vise à implanter des bâtiments d'activités artisanales avec leurs espaces de stationnement.

Afin de garantir un traitement qualitatif des espaces extérieurs, le stockage extérieur de matériaux est interdit. Les parkings devront être végétalisés et 50% des places de stationnement devront être aménagées en revêtement perméable.

Afin de créer une continuité écologique entre les boisements situés au nord et au sud du secteur d'étude, des haies arbustives et une végétation herbacée seront implantées le long de la RD 557 sur une emprise d'environ 10 m de large. Pour une meilleure insertion paysagère, il s'agira d'une alternance de différentes strates plutôt basses avec ponctuellement des éléments arborés pour ne pas créer un mur végétal le long de la route avec une coupure brutale au niveau de la ligne haute-tension.

5. Proposition d'aménagement

L'emprise du projet sera divisée en 5 lots à bâtir d'environ 1 500 m² chacun permettant d'accueillir 5 entreprises. L'accès aux lots et le raccordement aux réseaux publics s'effectueront depuis la rue Camille Claudel existante.

Des plantations basses, de type haies bocagères, dont les essences devront correspondre à celles présentes localement, seront réalisées le long de la RD 577, afin de créer une continuité paysagère sur l'ensemble du pourtour du lotissement. Elles limiteront l'impact visuel du bâti et permettront une transition avec le boisement existant au nord.

Les bâtis s'implanteront en retrait de 5 m des limites séparatives. Ils seront sobres et d'une hauteur limitée à 10m.

4. TRADUCTION REGLEMENTAIRE

1. Règlement écrit

Le secteur est situé en zone 1AU-AE1-S qui s'applique à l'ensemble du lotissement de la Motte Pétrée. Il bénéficie donc déjà d'une écriture réglementaire qui ne nécessite pas d'être revue.

Par ailleurs, le lotissement a fait l'objet d'un permis d'aménager délivré le 15/12/2016 et modifié le 24/09/2018 autorisant l'aménagement d'un lotissement de 70 lots maximum pour la création d'une superficie de plancher maximale de 70 000 m². Il comprenait un règlement d'urbanisme qui s'appliquera pendant 10 ans à compter de la délivrance de l'autorisation soit jusqu'au 15/12/2026. Le lotissement se compose actuellement de 58 lots à bâtir pour lesquels un total de 64 735 m² de surface de plancher ont été distribué. La réduction de la bande inconstructible permettra le découpage de 5 lots à bâtir pour lesquels une surface de plancher de 5 265 m² pourra être attribués.

Le lotissement comprend également un cahier des charges.

2. Règlement graphique

La réduction de la bande d'inconstructibilité (Zone Non-aedificandi) nécessite une modification de cette emprise au règlement graphique du PLUM. Cette dérogation porte uniquement sur le secteur à vocation à être urbanisé.

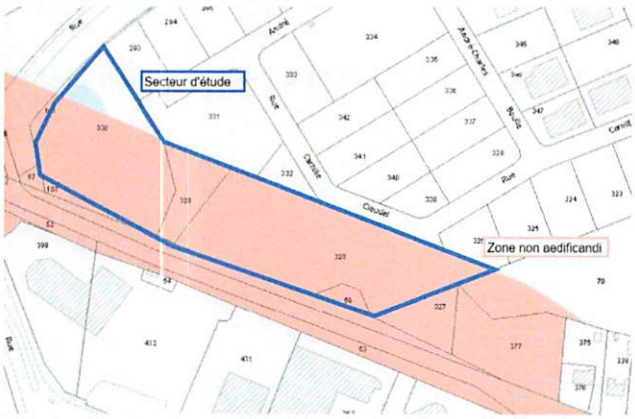


Figure 15 : Extrait du PLUM - zon non aedificandi actuelle

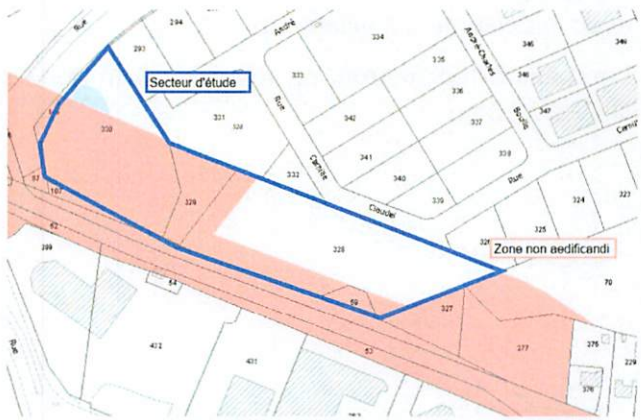


Figure 15 : Extrait PLUM - zone non aedificandi projeté

3. OAP

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation de projet (OAP) « La zone artisanale de la Motte Pétrée » intègre la totalité du lotissement donc l'emprise objet du présent document. Elle prévoit déjà de créer une continuité écologique entre les différents boisements à travers les aménagements des espaces publics et privés sur le pourtour du lotissement notamment le long de la route d'Ormes.



Figure 16 : Extrait de l'OAP "Motte Pétrée"