

Etude paysagère et urbaine au titre de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme

ZONE D'ACTIVITES

Commune de DRUBEC



Vu pour être annexé au Plan Local d'Urbanisme Intercommunal - Juin 2024

NEAPOLIS - Atelier d'Urbanisme
3 Allée du Green
14 520 PORT-EN-BESSIN HUPPAIN

REÇU EN PREFECTURE
le 20/12/2024
Application agréée E-legalite.com
neapolis@orange.fr



Sommaire

Partie 1 : Contexte de l'étude et description du projet.....	3
Présentation de l'étude.....	3
Localisation du site	3
Les orientations intercommunales en matière de développement économique	4
Le PLUi opposable de Terre d'Auge.....	5
Servitudes d'Utilité Publique	5
Le projet.....	6
Partie 2 : L'étude L.111-6 du Code de l'Urbanisme	7
La perception et le paysage du site	7
L'occupation du site	10
Le nouveau retrait proposé.....	11
Justification de la dérogation au regard de la sécurité.....	12
Justification de la dérogation au regard des nuisances	13
Justifications de la dérogation au regard de la qualité architecturale et la qualité de l'urbanisme	14
Justification de la dérogation au regard de la qualité des paysages	15
Synthèse du parti d'aménagement	16

Présentation de l'étude

Durant ces dernières années, certaines zones de projet le long d'axes à grande circulation (parfois en entrée de ville) ont connu des implantations anarchiques (principalement commerciales) sans souci d'aménagement, de prescriptions urbanistiques et d'intégration par rapport aux villes. Leur existence se révèle parfois préjudiciable pour les communes, entravant leur fonctionnement et générant des prescriptions paysagères inesthétiques ou peu valorisantes.

Afin d'éviter cette situation tout en optimisant les zones d'activités et leur aménagement, la présente étude a pour but d'étudier les possibilités d'aménagement de la zone d'activités de DRUBEC, située au Sud de l'autoroute A13.

L'analyse du projet sera effectuée au regard de cinq critères de référence énoncés par la loi : la sécurité, les nuisances, la qualité architecturale ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages et devra permettre, dans un contexte de frugalité foncière, de réduire les bandes d'inconstructibilité tout en imposant des orientations d'aménagement garantes de qualité urbaine.

RAPPEL :

ÉTUDE AU TITRE DE L'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 L.111-6 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 L.111-7 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.

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

Les dispositions réglementaires issues de la présente étude seront intégrées au Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

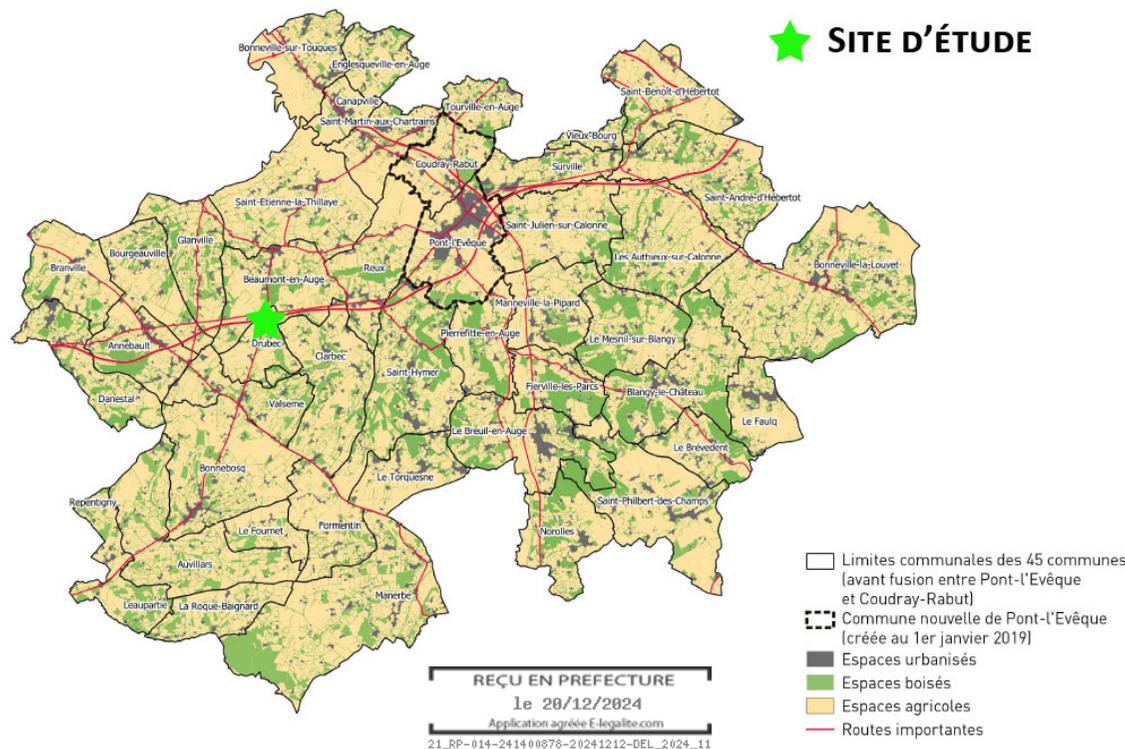
Localisation du site

Traversé par l'A13, le territoire intercommunal dispose de deux embranchements autoroutiers (Pont-l'Évêque et Haie Tondue à hauteur de DRUBEC) qui place idéalement la ville centre Pont-l'Évêque, à équidistance du Havre et de Caen (40-45 min en

voiture) et à 1 heure de Rouen la capitale régionale. La zone d'activités de DRUBEC est située à proximité immédiate de l'autoroute A13, et bénéficie d'un accès aisé et privilégié permis par le projet d'un échangeur complet à la Haie-Tondue-Drubec, mené par la SANEF.



Site localisé au Sud de l'autoroute A13



Les orientations intercommunales en matière de développement économique

Aujourd'hui située au cœur de la Normandie réunifiée, le territoire intercommunal devrait observer une évolution de la demande économique vers des entreprises souhaitant bénéficier de locaux au «centre» de leur parc économique normand. Cette évolution du contexte territorial est également pour la Communauté de Communes Terre d'Auge, l'opportunité de répondre à deux enjeux majeurs :

- développer une offre d'emplois plus qualifiée en cohérence avec le profil des habitants,
- encourager la dynamique entrepreneuriale observée sur le territoire.

La collectivité souhaite également répondre aux besoins de petites entreprises notamment artisanales, en assurant un développement équilibré de l'offre entre les différents secteurs du territoire afin d'éviter une désertification économique des espaces ruraux.

Concernant les sites retenus pour le développement économique futur, ils répondent à la stratégie mise en place dans le PADD du PLUi de Terre d'Auge qui s'articule autour des axes suivants :

→ S'appuyer sur l'accessibilité et la visibilité du territoire pour attirer de nouvelles entreprises et organiser une stratégie de montée en gamme du tissu économique

- Privilégier la proximité avec les axes majeurs du territoire pour l'implantation de nouvelles activités économiques,
- Engager la thématisation des zones économiques situées le long de l'A13,
- Favoriser la création d'une offre tertiaire sur Pont-l'Évêque,
- Assurer des aménagements qualitatifs au sein des zones, assurer la qualité architecturale des constructions et soigner les interfaces avec l'environnement (espaces agricoles, habitations voisines, etc...),
- Renforcer les mobilités douces entre les espaces économiques et avec les commerces voisins pour une meilleure intégration des acteurs économiques à la vie locale et un cadre de travail de qualité.

→ Renforcer l'attractivité productive et commerciale du secteur du Breuil-en-Auge en s'appuyant sur l'axe stratégique de la RD579

- Organiser l'accueil de nouvelles activités économiques et encadrer la qualité des constructions,
- Favoriser le développement de projets commerciaux et notamment liés aux circuits courts et à l'artisanat/artisanat d'art.

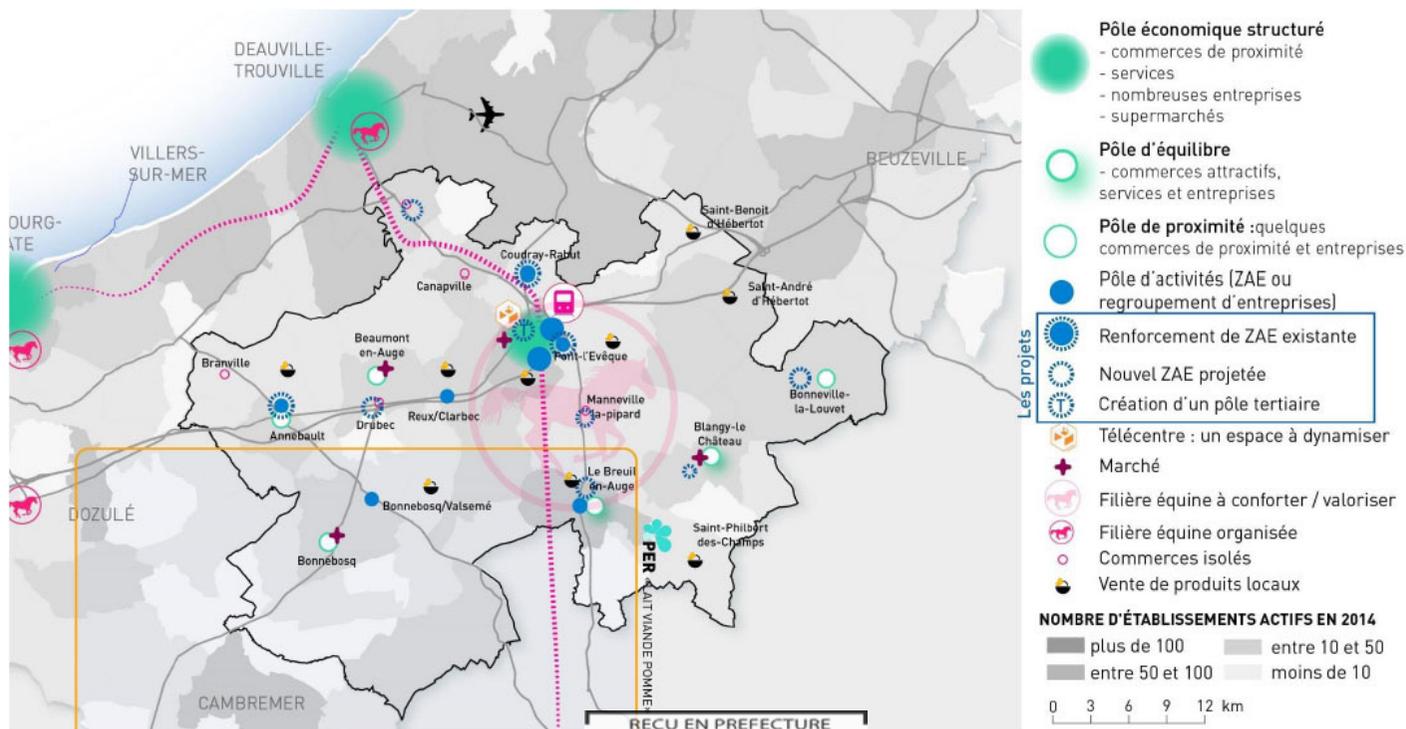
→ Conforter l'économie résidentielle de Bonnebosq, Beaumont-en-Auge, Blangy-le-Château et Bonneville-la-Louvet

- Favoriser la mise en place de points de vente en circuits courts (alimentation, artisanat, art, etc.) et de boutiques éphémères,
- Oeuvrer à la pérennité et au renforcement de l'activité économique locale portée par des petites entreprises de proximité et participant à la vitalité de ces communes.

→ Favoriser le maintien de l'activité commerciale, économique et culturelle de centralité par un règlement adapté, garant de la mixité fonctionnelle et du dynamisme des bourgs et des villages.

→ Conforter l'activité artisanale en identifiant les espaces stratégiques pour la pérennité et le développement des entreprises

- Reconnaître la vocation économique des sites d'implantation y compris pour les entreprises situées dans le diffus,
- Encadrer leur développement (implantation, extension et qualité des constructions) afin d'assurer leur insertion dans le contexte paysager et une bonne cohabitation avec les habitations voisines.



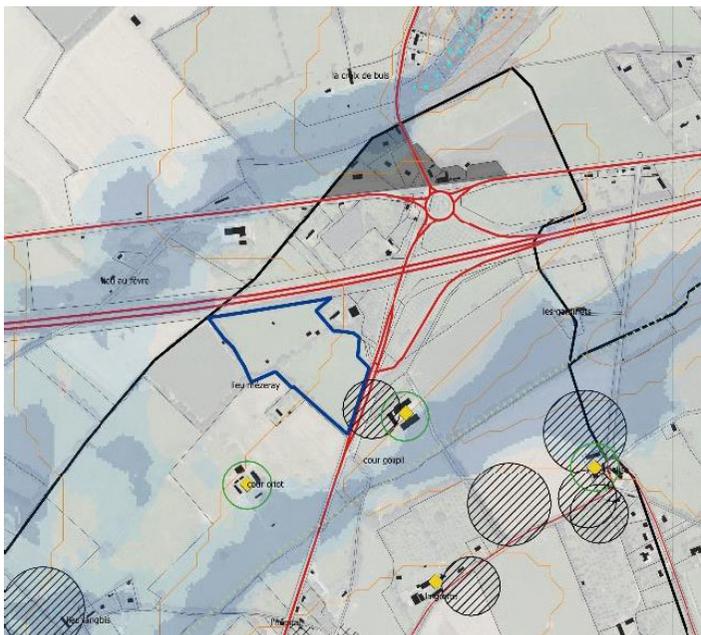
Le PLUi opposable de Terre d'Auge

Le PLUi de Terre d'Auge a été approuvé le 5 mars 2020.

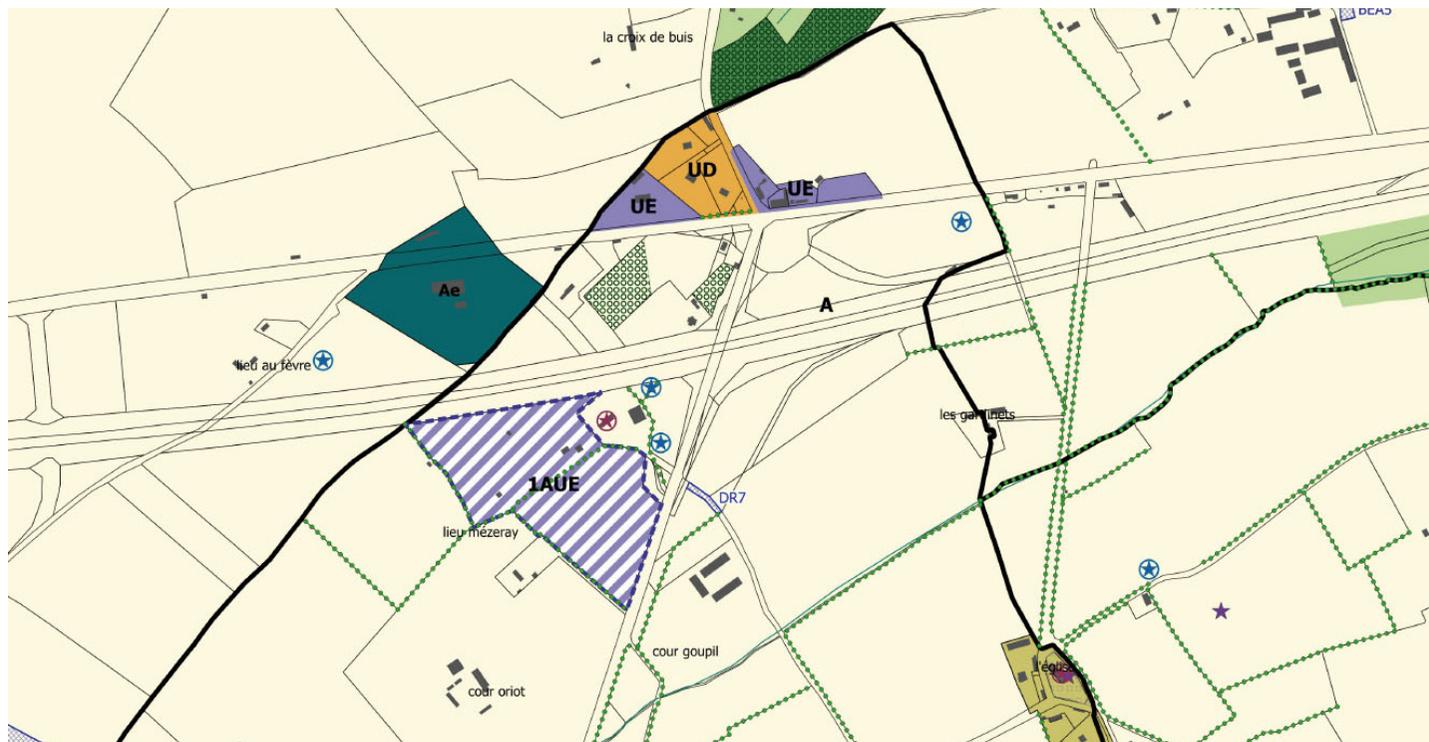
La zone 1AUe a été définie sur le secteur de l'échangeur de la Haie-Tondue, défini comme site stratégique dans le SCoT Nord Pays d'Auge.

D'une surface de 4.4 ha, le site bénéficie d'une très bonne accessibilité à l'A13 avec la proximité directe avec l'échangeur.

La carte ci-dessous démontre l'absence de contraintes environnementales particulières :



Seul un périmètre de réciprocité agricole concerne la partie Sud-Est de la zone d'étude.

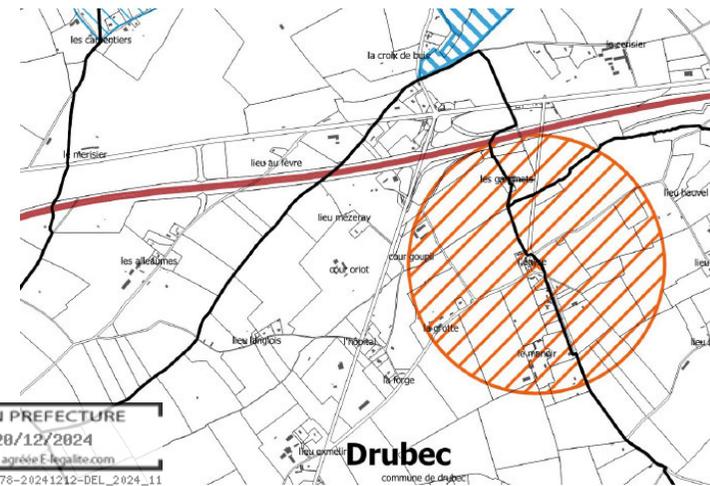


Extrait du zonage du PLUi opposable

Servitudes d'Utilité Publique

Le site d'étude est uniquement concerné par les servitudes liées à l'autoroute A13, voie classée à grande circulation. Le site est donc soumis à l'application de la loi Barnier.

La servitude AC1 - Monument Historique existe à la limite Nord-Ouest du territoire communal de DRUBEC, mais la protection des abords ne concerne pas le site d'étude.



REÇU EN PREFECTURE
le 20/12/2024
Application agréée E-legalite.com
21_RP-014-241400878-20241212-DEL_2024_11

Drubec
commune de drubec

Le projet

La Communauté de Communes de Terre d'Auge souhaite créer une zone d'activités à vocation artisanale sur la commune de DRUBEC.

Le projet présente une superficie de 4.4 ha, et bénéficie d'une bonne desserte routière avec la proximité immédiate de la RD675, de la RD16 (axe Nord-Sud) et de l'échangeur de l'A13.

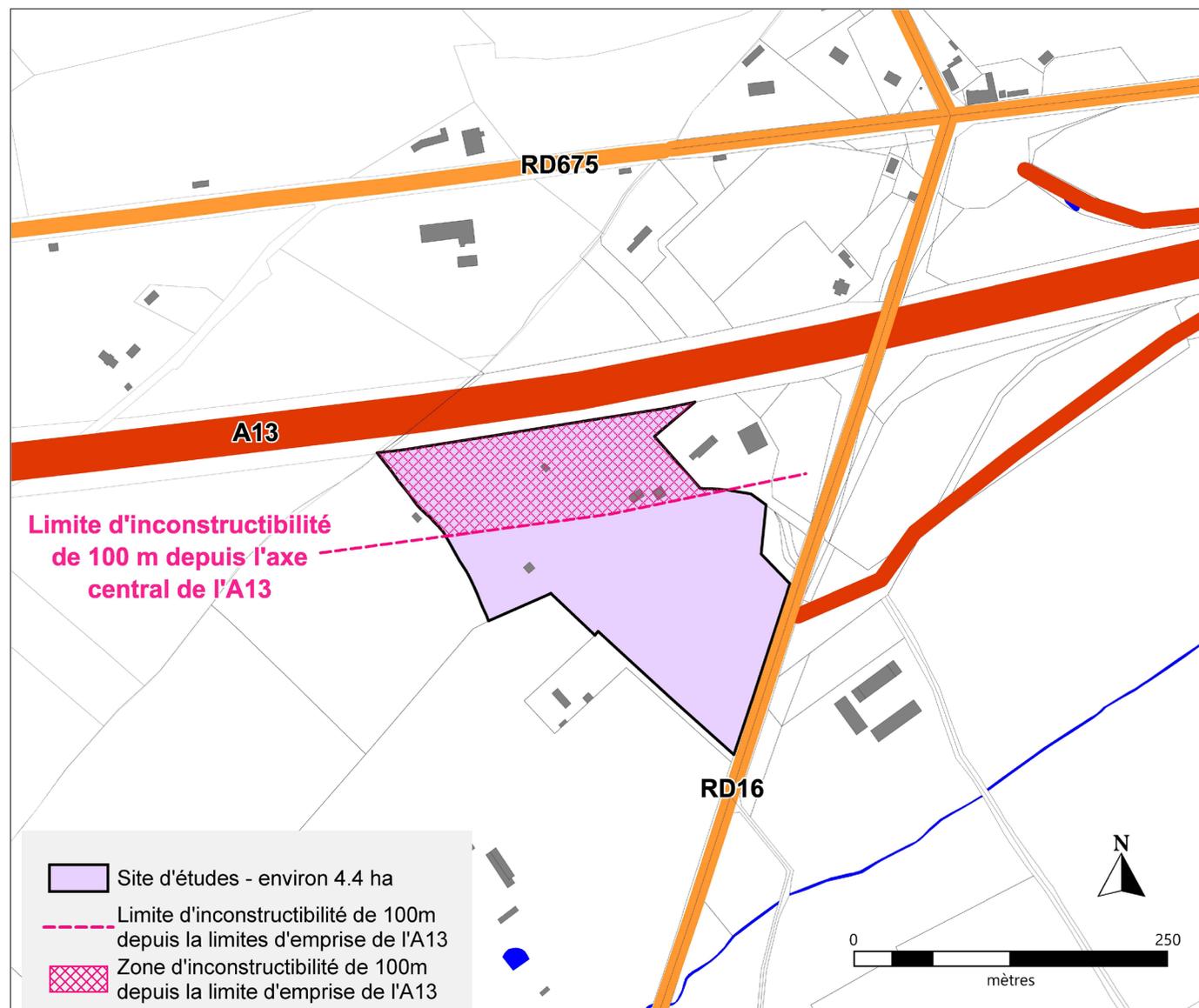
Il permettra de développer une offre économique cohérente à l'échelle de la Communauté de Communes Terre d'Auge. Pour informations, deux autres projets de zones d'activités sont en cours sur le territoire intercommunal :

- la zone d'activité de Coudray, sur la commune de Pont-L'Évêque avec 15 lots de 1000 à 3000 m² ;
- la zone d'activités de Bonneville-le-Louvet avec 5 lots de 2000 m².

La future ZAE de DRUBEC sera connectée au carrefour d'accès de la bretelle Sud de l'A13, et bénéficiera de l'effet vitrine de l'A13.

La carte ci-contre révèle que le site d'étude est concerné par la loi Barnier et présente une bande d'inconstructibilité de 100m de puis l'axe central de l'A13, à l'origine de la présente étude.

Zone inconstructible avant l'étude Loi Barnier : 1.64 ha



La perception et le paysage du site

Le site d'étude est encadré par deux voies : l'A13 et la RD16. Parallèlement à l'A13, la RD675 est présente plus au Nord, et méritait une analyse des perceptions.

Depuis la RD675, de l'Ouest vers l'Est :

- Le site est invisible ;
- Le caractère verdoyant, le long de l'axe, ne laisse aucune visibilité vers le site d'étude, même en plein hiver où la densité de la végétation est moindre :



Vue dirigée vers le site d'étude depuis la RD675

Depuis l'A13, de l'Ouest vers l'Est :

- A l'Ouest, la voie est bordée par des talus relativement hauts. Les paysages sont ainsi fermés, et ne laissent entrevoir que la cime de la trame arborée environnante ;
- Plus l'automobiliste se déplace vers l'Est, plus la taille des merlons se réduit. La végétation environnante est plus visible et laisse place à un paysage verdoyant ;
- En arrivant à la hauteur du site, les haies orientées Nord-Sud et situées à l'Ouest, ferment les vues sur le secteur d'études ;
- Au niveau du site d'études, le merlon est de taille moyenne. La végétation environnante, et les toitures des constructions existantes sont visibles. L'effet vitrine depuis l'A13 est donc potentiellement possible, mais sur un linéaire à parcourir très court.

Depuis l'A13, de l'Est vers l'Ouest :

- Au niveau de l'échangeur de la Haie Tondue - Drubec, les merlons ferment le paysage.
- C'est ensuite le maillage bocager présent à l'Est du site d'étude qui ferme les vues vers le site d'étude.
- A hauteur du site, la végétation arborée et les toitures des bâtiments situées dans la bande actuellement inconstructible sont

visibles, mais une nouvelle fois sur un linéaire très court.

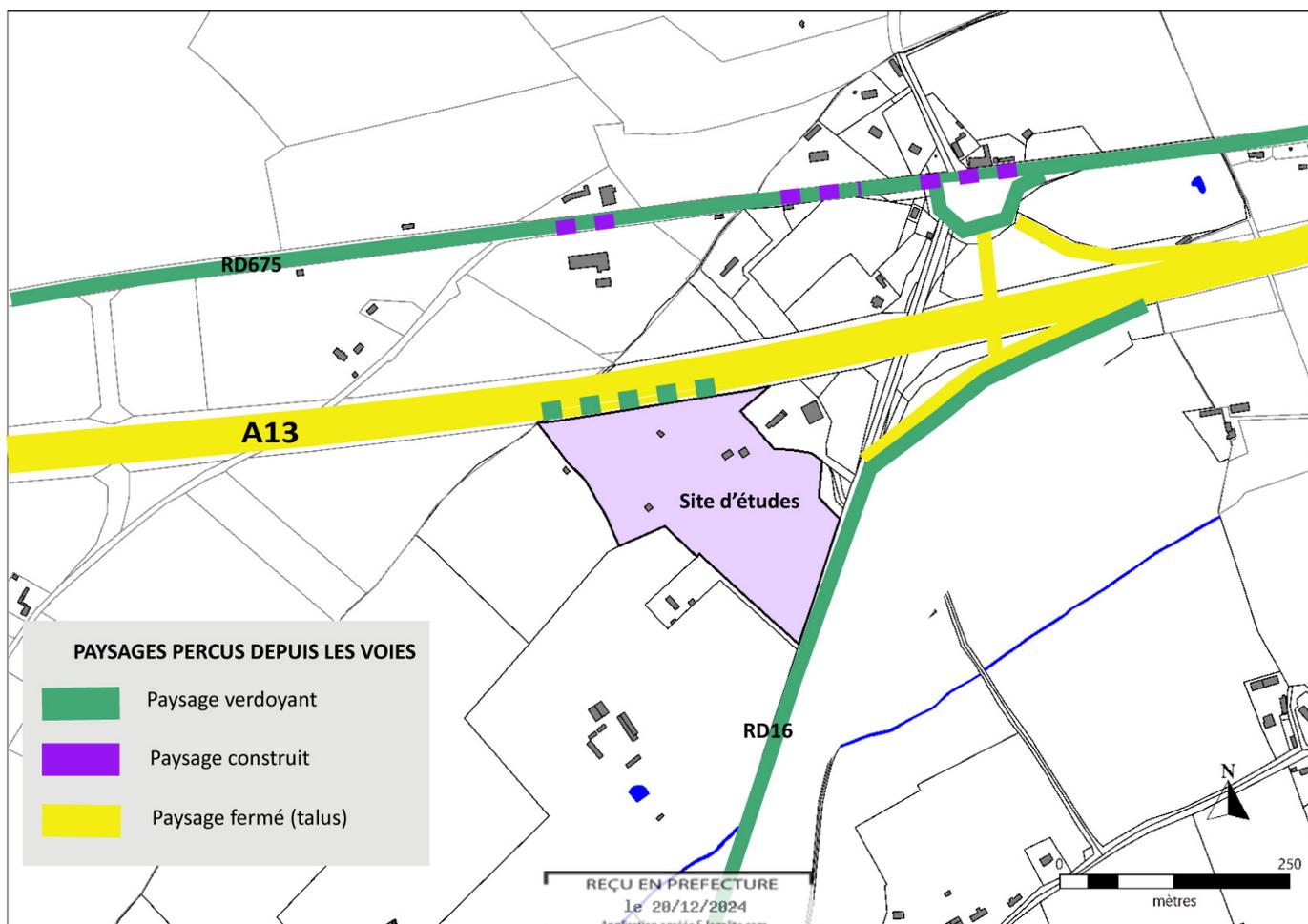
Depuis le pont traversant l'A13 :

- Les talus et surtout la trame bocagère située au Nord-Est du site d'étude ne permettent pas les vues sur le secteur du projet.

Depuis la RD16 - du Sud au Nord :

- Les abords de cette voie sont globalement très naturels. En arrivant sur le site d'études, la haie bocagère située en limite Ouest camoufle le secteur visé par le projet de ZA. Puis à la hau-

teur du site, une haie basse taillée continue participe à limiter les vues vers le site.





Depuis le pont traversant l'A13, le site n'est pas perceptible (merlons et maillage bocager ferment les vues)



De l'A13 - au Nord-Est du secteur d'études : le maillage bocager limite les vues vers le site. Seule la frange Nord sera perceptible.



De l'A13 - au Nord-Ouest du secteur d'études : le maillage bocager limite les vues vers le site. Seule la frange Nord sera perceptible.



De l'A13 - à hauteur du site : en l'absence de végétation mais sur un linéaire très court, le site sera perceptible.



Vue depuis l'angle Sud-Ouest du site d'étude



Vue depuis l'angle Nord-Ouest du site d'étude

Synthèse des perceptions

Globalement, le site s'inscrit dans un paysage globalement verdoyant. Les éléments constitutifs du bocage participent pleinement à son insertion paysagère et limitent les perceptions vers la zone de projet.

Il est partiellement visible quand l'automobiliste se situe au droit du secteur. Cette visibilité est donc rapide, et est limitée en profondeur.



L'occupation du site

Occupation agricole

Le secteur d'étude s'inscrit dans une prairie (hors occupation



- CONSTRUCTIONS EXISTANTES
- HAIES ARBORESCENTES
- HAIES BASSES TAILLEES
- PLANTATIONS RÉCENTES
- BOSQUETS / HAIES
- ★ MARES

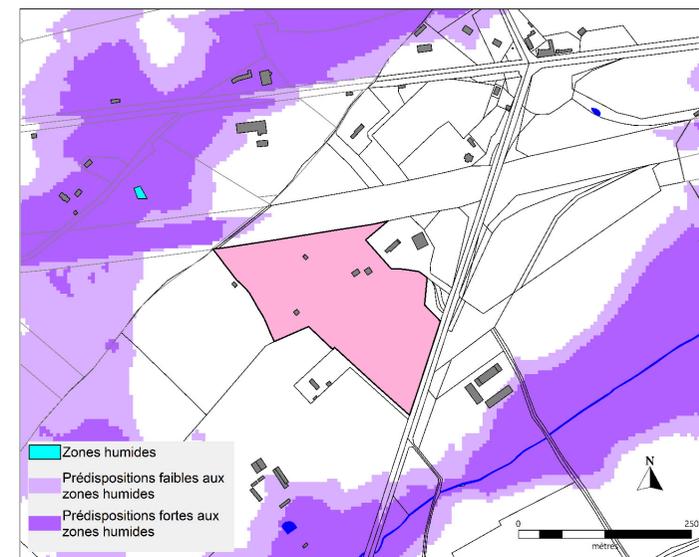
Trame verte et bleue

Le réseau hydrographique est situé à l'écart de la zone d'étude.

Sensibilités environnementales

Le site n'est pas concerné par la présence de zones humides ou de terrains prédisposés aux zones humides.

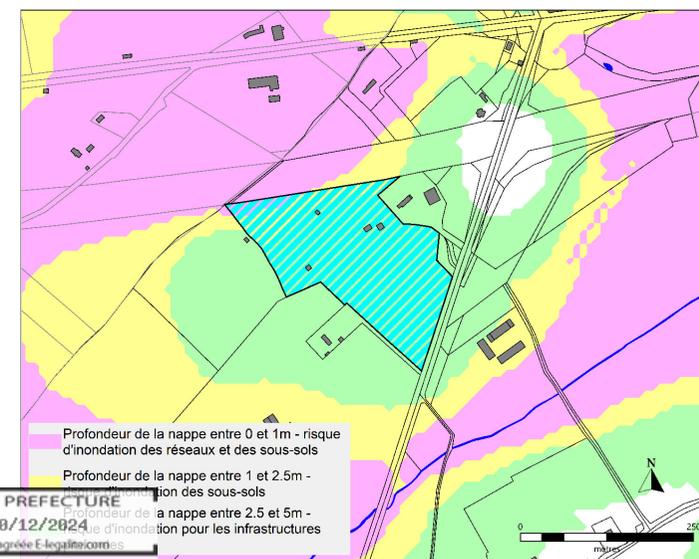
Le site ou ses abords ne sont pas concernés par des zonages d'inventaires (ZNIEFF) ou réglementaires (Natura 2000).



Zones humides

Risques naturels

Le site est concerné par les aléas liés aux remontées de la nappe



REÇU EN PREFECTURE
le 20/12/2024
Application agréée E-logiciels.com

Registre parcellaire graphique 2021 - Source Géoportail

Trame verte et bleue

Le secteur d'étude accueille des haies bocagères au pourtour et au sein de l'emprise de la future ZA. Une haie basse arbustive sépare le secteur de la RD16.

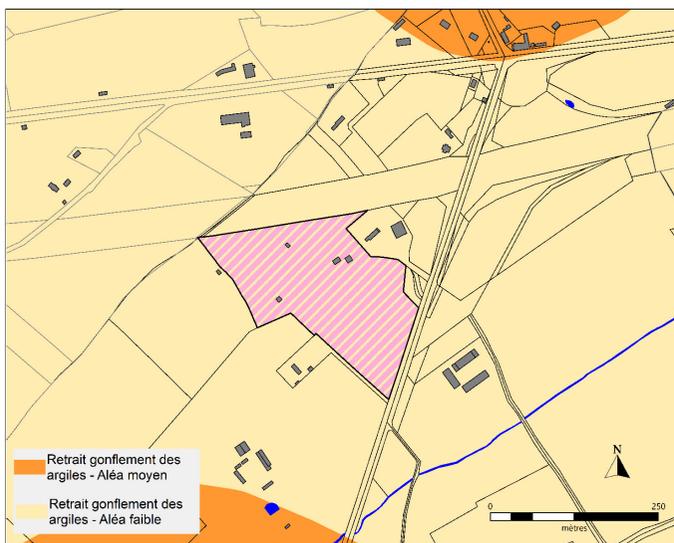
Cette trame verte devra être au maximum conservée dans le cadre du futur projet pour intégrer payagèrement les futures constructions, mais aussi pour préserver les habitats naturels favorables à la biodiversité ordinaire (avifaune, invertébrés, etc...).

La trame bleue n'est pas représentée au sein du site d'étude. Seules deux mares avaient été identifiées dans le cadre du PLU de Terre d'Auge, sur une parcelle plus au Nord, à proximité de l'autoroute A13.

phréatique en période de fortes pluies.

Le risque d'inondation par remontée de nappe existe pour les infrastructures profondes, et pour les sous-sols sur la partie Nord du secteur.

Le secteur est également concerné par les aléas liés aux retraits gonflements des argiles. L'aléa est qualifié de faible sur le site



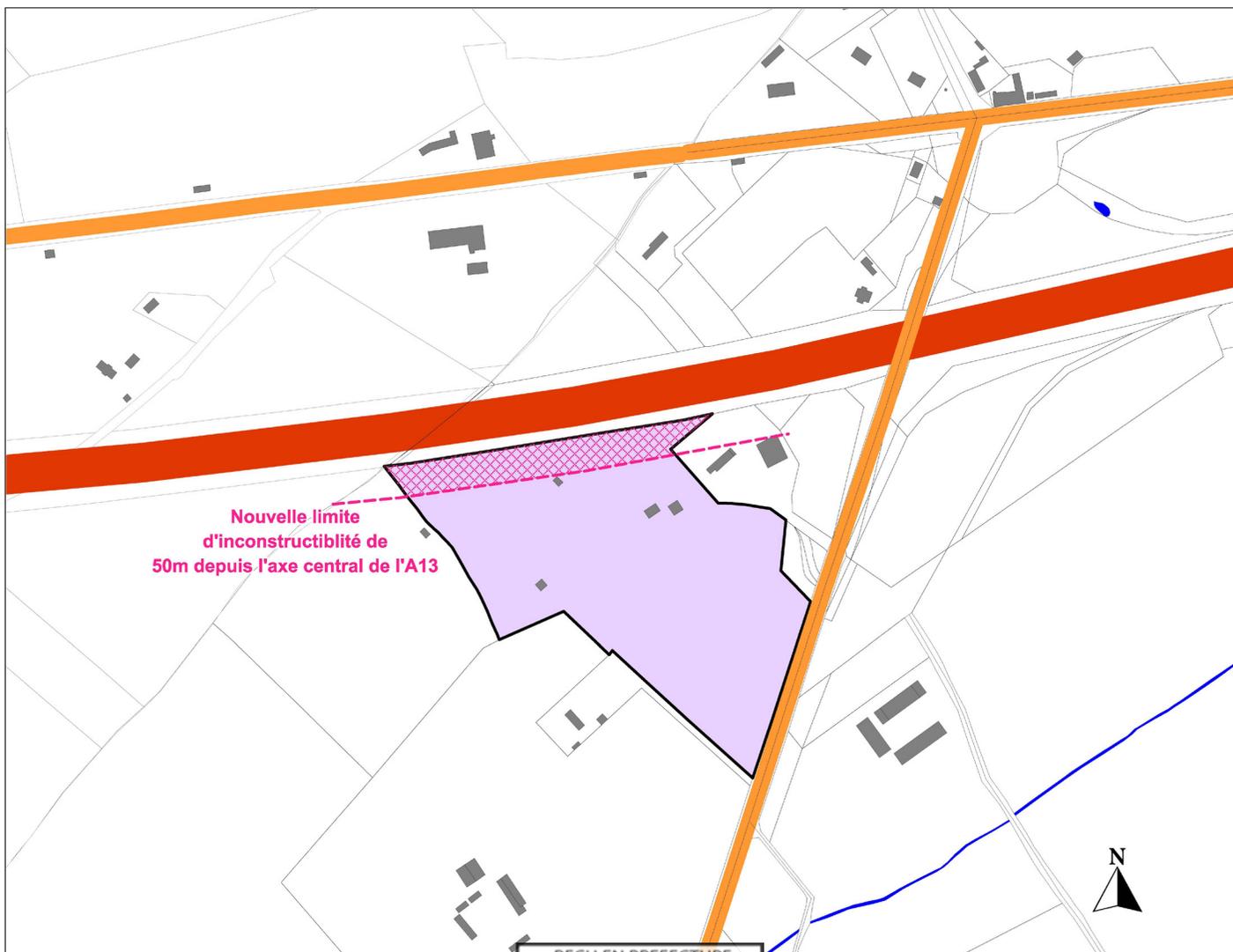
d'étude.

Le risque de sismicité très faible (niveau 1) est présent pour la zone d'étude.

Notons que l'ensemble des autres risques naturels liés aux sols (glissements de terrain, chutes de blocs, cavités...) est absent du secteur.

Le nouveau retrait proposé

Il est proposé la mise en place d'un retrait minimal de 50 mètres depuis l'axe de l'A13.



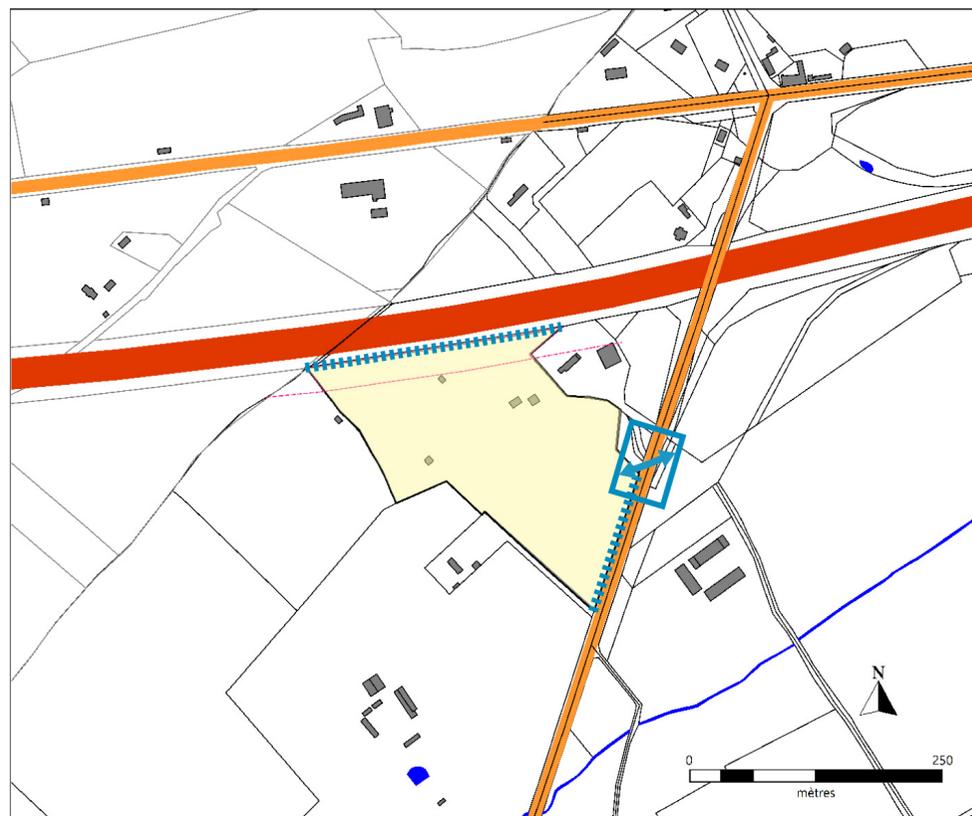
Nouvelle limite
d'inconstructibilité de
50m depuis l'axe central de l'A13

Justification de la dérogation au regard de la sécurité

- en lien avec la présence de l'A13 et de la RD16 :

Il s'agit avant tout de contribuer à une meilleure sécurité routière en autorisant ou en refusant l'accès sur certaines voies et en déterminant les caractéristiques des accès.

Vis à vis de l'A13, l'impact sécuritaire sera nul puisque le site ne sera pas desservi par cet axe.



- SECURITE**
-  Site d'études - 4.42 ha
 -  Accès directs interdits depuis les voies
 -  Connecter le projet au réseau viaire existant de façon sécurisée via un accès unique
 -  Prise en compte des risques dans les techniques constructives (retrait/gonflement des argiles - sismicité...)

Une voie de desserte interne pour irriguer la ZAE pourra prendre appui sur la route départementale n°16. Cette accroche au réseau routier départementale sera aménagée et sécurisée en concertation avec les services du Conseil Départemental du Calvados.

Les principes à traduire dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLUi sont les suivants :

- aménager un accès sécurisé à la future ZAE depuis la RD16 ;
- desservir les parcelles depuis la voie de desserte interne ;
- sécuriser les déplacements au sein de la zone ;
- accompagner les voies internes d'un cheminement doux ;
- choisir un tracé et un gabarit des voies adaptés au futur trafic et aux manoeuvres des véhicules

Les principes à traduire dans le règlement écrit du PLUi sont les suivants :

- Les accès depuis l'A13 seront interdits ;
- Les accès directs aux parcelles seront interdits depuis la RD16
- Seul un accès unique et/ou collectif sera aménagé depuis cette voie.

- en lien avec les risques naturels

La zone d'études est concernée par les retraits-gonflements des argiles : il conviendra d'adapter les constructions à cet état.

La zone d'études est concernée par le risque de remontée de la nappe phréatique : le PLUi prend d'ores et déjà en compte cet aléa naturel dans les pièces règlementaires.

La zone d'études est concernée par le risque sismique (risque très faible) : il conviendra d'adapter les constructions à cet état.

- en lien avec la présence de Servitude d'Utilité Publique

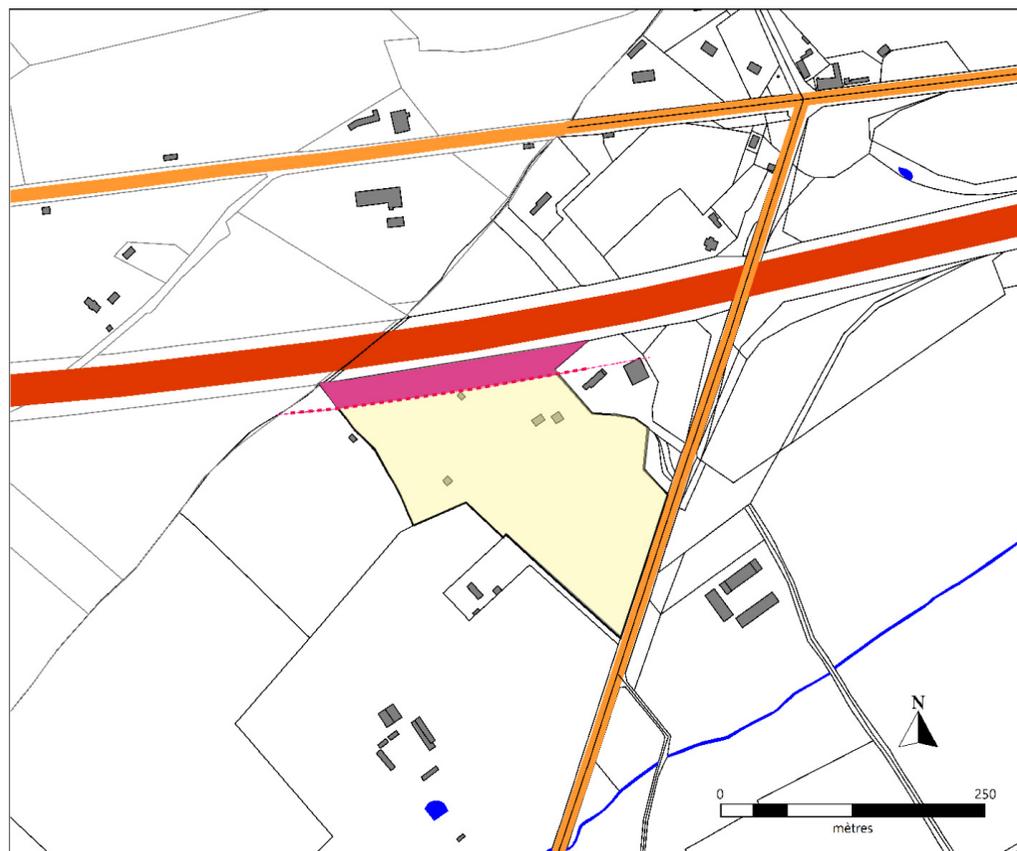
Le site d'étude est uniquement concerné par les servitudes liée à l'autoroute A13, voie classée à grande circulation. La présente étude dite «Loi Barnier» permet la bonne prise en compte de cette SUP.

Justification de la dérogation au regard des nuisances

Les nuisances relèvent de trois thèmes importants : le bruit, l'air et l'eau. Il s'agit en effet de rechercher les formes urbaines les plus efficaces pour protéger les utilisateurs de la ZAE du bruit et d'assurer une desserte par les réseaux d'assainissement ou d'alimentation en eau potable.

Le bruit

Le site d'étude est concerné par les nuisances sonores générées par l'infrastructure voisine - A13 - identifiée comme axe terrestre bruyant, et induisant un secteur de bruit de 300 m autour de celle-ci. Ces nuisances sonores peuvent être gênantes si des mesures de réduction des bruits ne sont pas appliquées.



NUISANCES

-  Site d'études - 4.42 ha
-  Secteur d'inconstructibilité de 50m depuis l'axe de l'A13
-  Limite d'inconstructibilité depuis la limite d'emprise de l'A13
-  Gestion des nuisances sonores

En dehors de cet axe, aucun autre axe générant des nuisances sonores ne se trouve à proximité du site d'études.

Nous préconisons donc de mettre en place des recommandations afin d'amoinrir ces nuisances sonores. Tout d'abord, la gestion des nuisances sonores doit être envisagée par la mise en place de marges de reculs raisonnables : 50 mètres de puis l'axe central de l'A13. Il conviendra également d'utiliser pour les constructions des matériaux bénéficiant de bonnes capacités d'isolation acoustique.

La gestion des eaux pluviales et des eaux usées

Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle. Les eaux de ruissellement issues de la voirie publique seront dirigées, grâce au profil en travers de la chaussée, vers les ouvrages de gestion hydraulique, afin d'y être stockées puis infiltrées. Des zones de débord seront aménagées aux points bas afin de pouvoir y recueillir les eaux de ruissellement en cas de pluie d'occurrence supérieure à la décennale.

Chaque parcelle devra donc gérer ses eaux usées sur site et être équipée d'un système de traitement autonome. Ce système de traitement devra être conforme aux exigences du règlement de la Communauté de Communes de Terre d'Auge.

Les principes à traduire dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLUi sont les suivants :

- Les constructions qui le nécessitent devront bénéficier de matériaux à bonnes capacités d'isolation acoustique ;
- Les constructions s'implanteront avec un recul minimal de 50 m depuis l'axe de l'A13 ;
- La gestion hydraulique et la gestion obligatoire des eaux pluviales à la parcelle seront prises en compte.

Les principes à traduire dans le règlement écrit du PLUi sont les suivants :

- recul obligatoire des constructions de 50m minimum depuis l'axe central de l'A13.

Justifications de la dérogation au regard de la qualité architecturale et la qualité de l'urbanisme

Le secteur a pour vocation d'accueillir des bâtiments d'activités pouvant présenter des volumes importants en façade de l'auto-
route, et de la RD16.

Il sera donc important de faire attention aux volumes et aux couleurs des bâtiments le long de ces voies.

Afin d'agrémenter la zone et afin de limiter les nuisances liées à l'imperméabilisation des espaces, les espaces de stationnement dédiés aux véhicules légers devront être végétalisés et perméables. Ils pourront être mutualisés afin de limiter leur impact.

La zone de projet sera d'un seul tenant avec une voirie de desserte raccordée au réseau viaire existant (RD16).

Une voirie primaire structurera la zone d'étude.

Les constructions qui le nécessitent devront recevoir des matériaux à haute capacité d'isolation de façon à limiter les échanges acoustiques de l'autoroute A13 et des bretelles de l'échangeur. Elles devront présenter des façades valorisantes depuis les espaces publics.

Les constructions seront desservies par la voirie de desserte et s'organiseront le long de celles-ci.

Les éléments techniques devront être implantés dans les secteurs les moins visibles depuis les espaces publics, ou intégrés à l'architecture du bâtiment.

Toujours dans le but de limiter les impacts des voies routières sur le projet, il conviendra de respecter des reculs d'implantation.

Depuis l'axe central de l'A13, il conviendra de respecter un recul d'implantation de 50m pour les constructions.

Afin de limiter le sentiment d'écrasement pour les usagers de l'autoroute et pour les riverains présents au Nord-Est, il conviendra de limiter les hauteurs des constructions à proximité de l'A13 et dans le secteur Nord-Est de la zone.

Les principes à traduire dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLUi sont les suivants :

- Les constructions s'implanteront avec un recul minimal de 50 m depuis l'axe de l'A13 ;

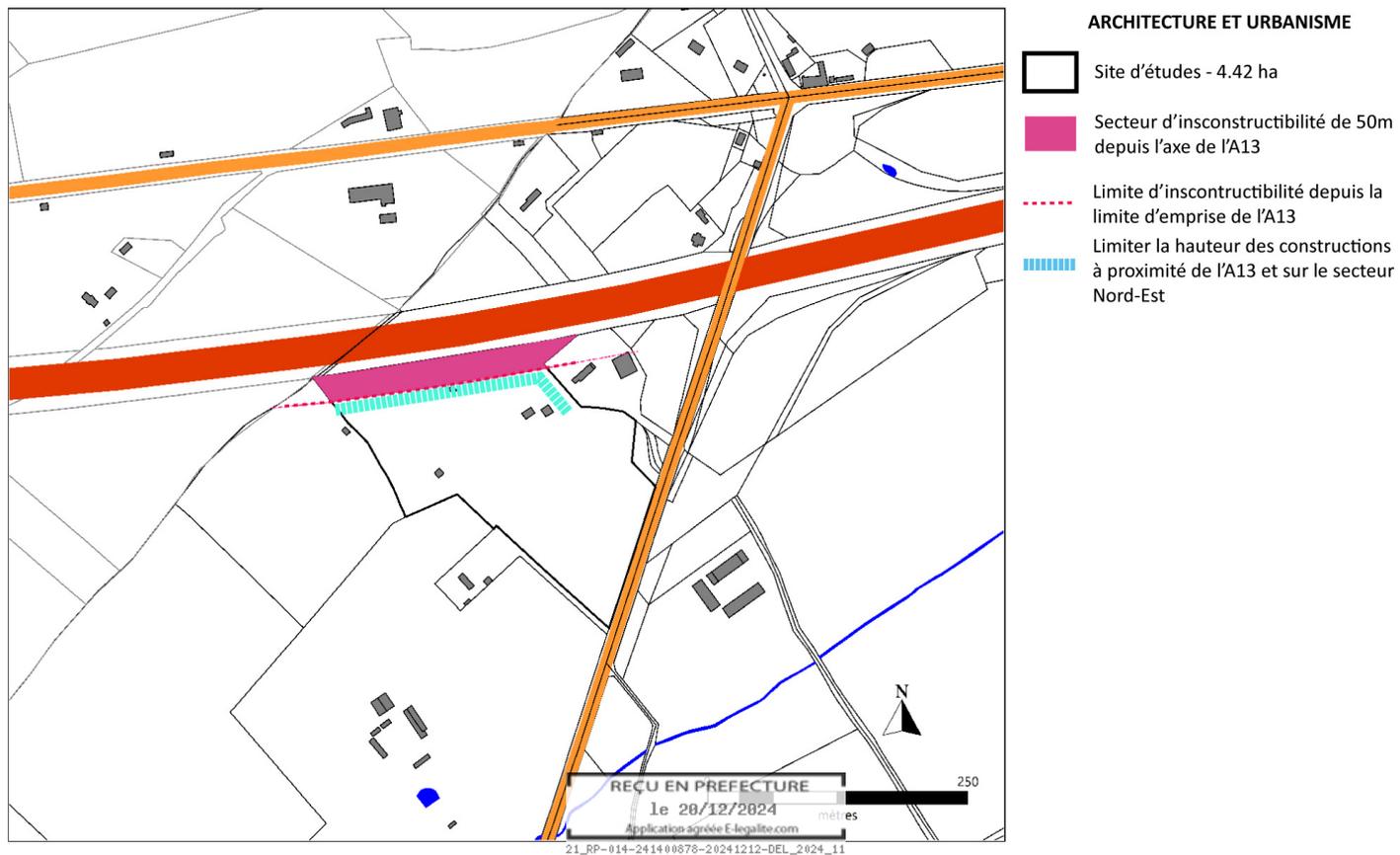
- Soins particuliers apportés aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale et pour tamponner les nuisances ;
- Intégration des éléments techniques ;
- Limitation à 10 m des hauteurs de bâtis à proximité de l'A13 et de la construction existante au Nord-Est.
- Implantation des volumes bâtis qui puisse assurer un ensoleillement maximal des constructions riveraines, en limitant les ombres portées sur les parcelles voisines.
- Création d'espaces de stationnement végétalisés et perméables pour les véhicules légers, et pouvant être mutualisés.

Les principes à traduire dans le règlement écrit du PLUi sont les suivants :

- recul obligatoire des constructions de 50m minimum depuis l'axe central de l'A13.

Les principes à traduire dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLUi sont les suivants :

- limitation de la hauteur des constructions à 10 m à proximité de l'A13 et de la construction existante au NE - sur le reste de l'espace la hauteur maximale des constructions fixée dans le règlement écrit sera appliquée (12 m).



Justification de la dérogation au regard de la qualité des paysages

Le site s'inscrit dans un secteur à dominante végétale (prairies bocagères).

L'aménagement de la zone doit réduire les impacts sur les milieux environnants.

Il conviendra donc de préserver et de développer la trame verte au sein et autour de la zone de projet.

Les principes à traduire dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLUi sont les suivants :

- préservation voire renforcement de la trame bocagère existante sur la périphérie du site ;
- création d'une bande de recul paysagère dans la bande inconstructible le long de l'autoroute A13 et dans une bande de 5m le long de la RD16;
- La bande de recul paysagère le long de l'A13 pourra accueillir des espaces plantés en pleine terre mais également des surfaces perméables et végétalisés (aire de stationnement pour les véhicules légers, par exemple).
- création de perspectives visuelles vers le site depuis les axes alentours ;
- Utilisation d'essences locales pour les traitements végétalisés

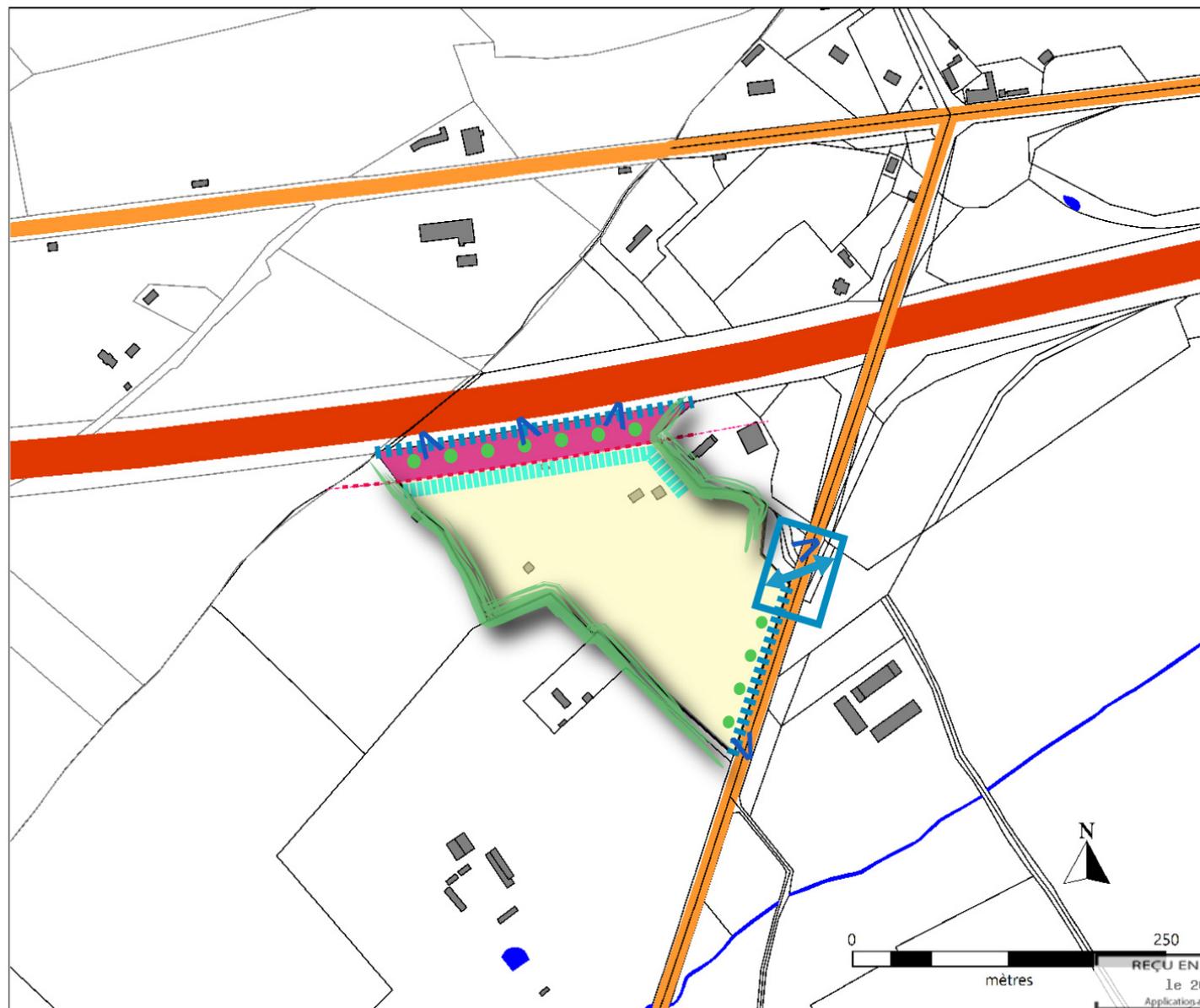
Les principes à traduire dans le règlement écrit du PLUi sont les suivants :

Aucune conséquence réglementaire.



- PAYSAGES**
- Site d'études - 4.42 ha
 - Conserver et conforter la trame verte existante
 - Intégrer paysagèrement la zone depuis les voies environnantes
 - Aménager des perspectives visuelles qualitatives depuis l'A13 et la RD13

Synthèse du parti d'aménagement



SYNTHESE DU PARTI D'AMENAGEMENT

-  Site d'études - 4.42 ha
-  Secteur d'inconstructibilité de 50m depuis l'axe de l'A13
-  Limite d'inconstructibilité depuis la limite d'emprise de l'A13
-  Gestion des nuisances sonores et des risques naturels
-  Accès directs interdits depuis les voies
-  Limiter la hauteur des constructions à proximité de l'A13 et sur le secteur Nord-Est
-  Connecter le projet au réseau viaire existant de façon sécurisée via un accès unique
-  Conserver et conforter la trame verte existante
-  Intégrer paysagèrement la zone depuis les voies environnantes
-  Aménager des perspectives visuelles qualitatives depuis l'A13 et la RD16

Emprise inconstructible sur la parcelle :
 5833 m² environ
 Secteur inconstructible de 25 m en moyenne
 depuis l'alignement