Commune de BEUZEVILLE

Département de l'Eure

Mai 2018

PLAN LOCAL D'URBANISME

PIECE N°7 : AMENDEMENT DUPONT

Procédure :	**Cachets:**	**Signatures :**
Prescrit le : 02.10.2009 Arrêté le : 27.12.2016 Approuvé le :		

EUCLYD EUROTOP
GEOMETRES-EXPERTS

2, Boulevard Pasteur
B.P. 302
27500 PONT-AUDEMER
TEL : 02.32.41.12.23
FAX : 02.32.42.13.66
pontaudemer@euclyd-eurotop.fr

Euclyd Eurotop

1. Rappels des textes

L'article 52 de la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit l'article L111-1-4 dans le code de l'urbanisme, aujourd'hui repris sous les articles L.111-6 à L.111-10, visant à mieux maîtriser le développement urbain le long des voies les plus importantes. L'objectif de cette disposition est d'inciter les communes à engager une réflexion préalable à tout projet de développement sur les conditions d'aménagement des abords des principaux axes routiers, principalement dans les entrées de ville.

L'article L111-6 du code de l'Urbanisme dispose que :

«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. »

L'article L111-7 du code de l'Urbanisme dispose que :

« 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. »

L'article L111-8 du code de l'Urbanisme dispose que :

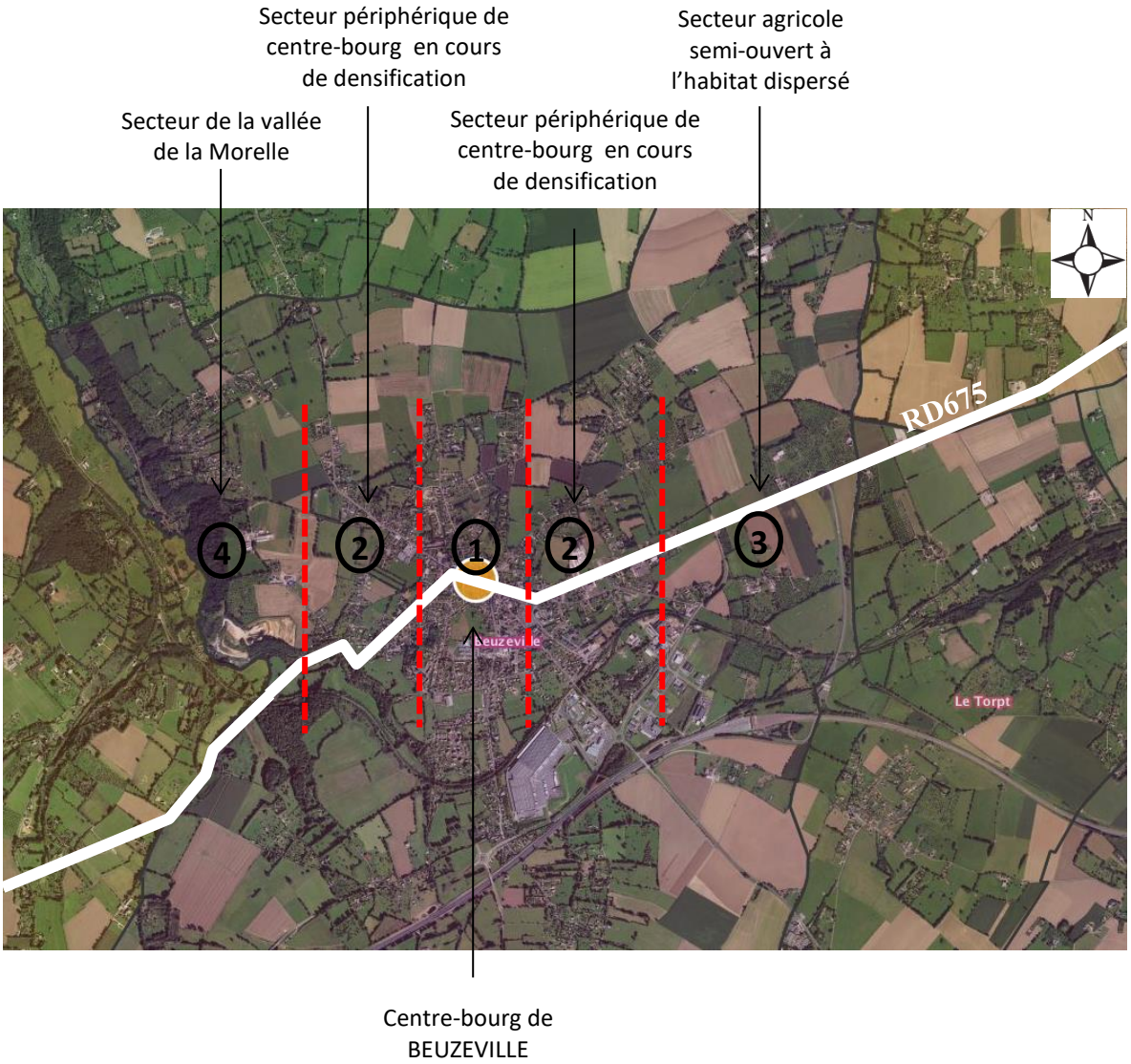
« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances,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

Ces articles sont la transcription dans le Code de l'Urbanisme de l'amendement Dupont du 2 février 1995. Cet amendement est né du constat selon lequel les mêmes formes bâties, dénuées de toute réflexion urbaine ou architecturale, tendent à miter les espaces aux abords des centres urbains existants. L'objectif de cet amendement est d'enrayer la production d'espaces de qualité médiocre sur le foncier accolé aux grandes voies de circulation automobile. De ce fait, l'intégration d'une réflexion et de propositions sur la sécurité, les nuisances, la qualité urbaine, architecturale et paysagère est un préalable à tout projet situé le long d'une voie classée à grande circulation, favorisant ainsi la qualité des aménagements en entrée de ville.

La commune de BEUZEVILLE est concernée au titre de l'Amendement Dupont par l'A13, la RD675 et la RD27. Tout projet de construction, qui serait situé en-dehors des espaces déjà urbanisés et dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'A13 et dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la RD675 et de la RD27 est donc subordonné à une étude préalable au titre de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme.

2. Détermination des zones concernées par cette étude au titre de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme

L'objectif de cette étude est de produire une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords de la voie précitée, afin de finaliser un véritable projet urbain qui trouvera sa traduction dans le Plan Local d'Urbanisme. Ce projet urbain permettra d'anticiper et d'accompagner le développement de la commune en incluant la dimension paysagère. A défaut de cette réflexion préalable dans les zones non bâties le long de ces voies, il serait institué une zone non aedificandi. Elle concerne essentiellement la zone à urbaniser à vocation d'activités (zone AUz) définies sur le plan de zonage et située à l'intersection de la bretelle d'accès à l'A13 et de la RD675, axe transversal de desserte de la commune, depuis laquelle se dégagent plusieurs séquences paysagères :



Séquence 1 : le bourg de BEUZEVILLE confère le long de la RD675 un paysage très urbain et artificialisé sur un bon linéaire de la voie du fait de la présence d'un front bâti continu de la rue Louis Gillain à la rue de la Libération. .

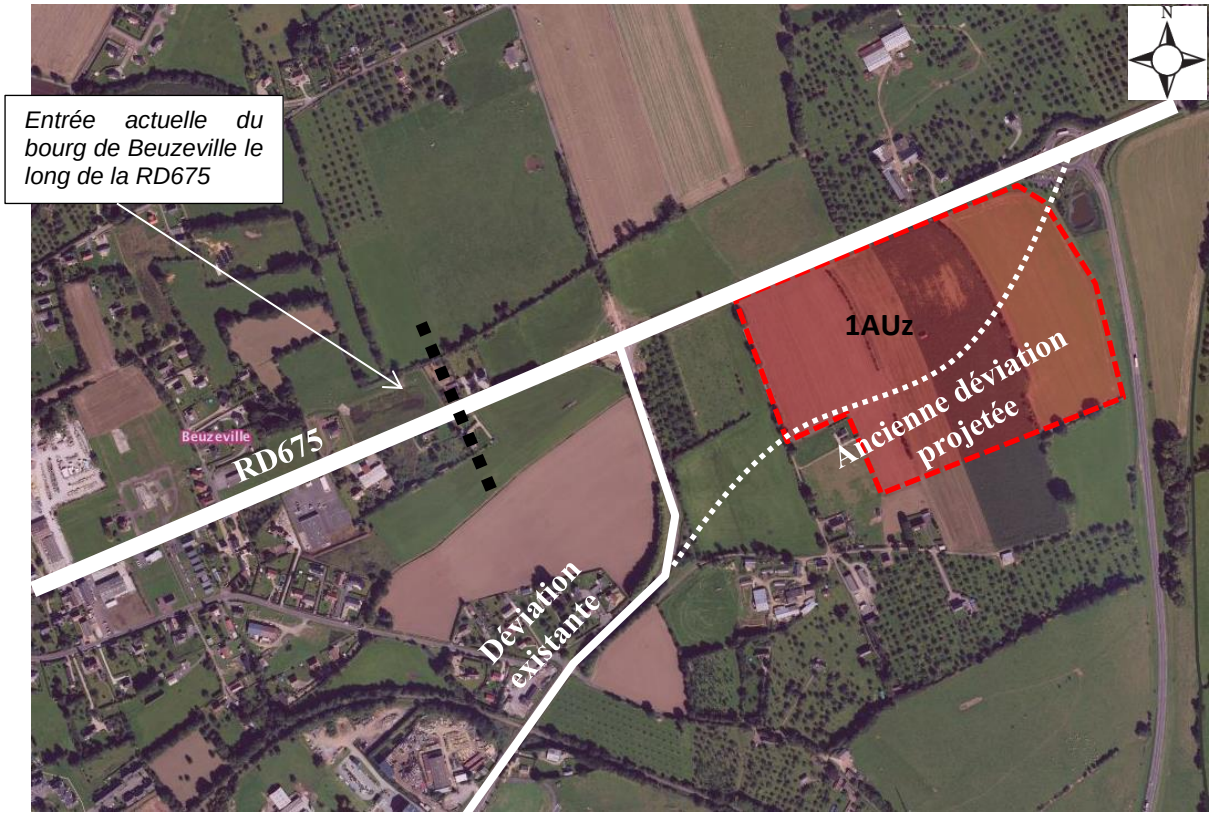
Séquence 2 : de part et d'autre du centre, le bourg s'est étalé le long de la voie sous forme pavillonnaire et sans traitement spécifique de la voie et des entrées de ville. La RD675, support et vitrine du développement économique du territoire communal, a permis le développement de plusieurs activités économiques qui s'imbriquent ici et là aux tissus existants.

Séquence 3 : subsiste un paysage agricole semi-ouvert du fait de la présence de nombreuses haies et de vergers, non continus le long de la voie, qui offrent ainsi des perspectives sur le plateau agricole tout en assurant l'intégration des constructions des groupes bâtis disséminés le long de la voie.

Séquence 4 : à la sortie du bourg, la topographie est plus accidentée et la végétation plus dense avec la présence de bois de part et d'autre de la voie qui ferment le paysage. Ainsi, aucune perspective ne se dégage depuis cet axe sur la vallée de la Morelle.

Ainsi, dans sa traversée du territoire communal, la RD675 alterne les espaces semi-ouverts des zones rurales et les espaces fermés qu'elle traverse. Cette succession de dégagements entre les zones agglomérées doit être conservée afin de préserver l'identité du territoire et éviter ainsi un effet de continuité du bâti. La RD675 fait l'objet d'une circulation importante, puisqu'il s'agit d'un tronçon permettant de relier la rive droite de la Seine (Pont de Tancarville et Pont de Normandie via Beuzeville) à l'Ouest et au Sud de la France via l'A28. Ainsi, de nombreux véhicules lourds empruntent cette infrastructure, notamment sur la partie Est sur laquelle s'ajoute un trafic local.

Sur le territoire communal, le tracé initial de la RD675 a déjà été modifié et contourne aujourd'hui en partie le bourg. Cette déviation devrait à terme permettre de dissocier le trafic poids lourds du trafic local. Sur le projet initial, il était prévu de rejoindre directement le rond-point de l'autoroute, mais ce tracé a été finalement abandonné… Pour autant, le projet de création de zones d'activités demeure à cet endroit puisqu'il n'est pas envisageable de la faire à un autre endroit que celui-ci pour diverses raisons expliquées ci après. Il s'agit ainsi d'assurer l'intégration de cette future zone et ses liens avec le centre-bourg, tout en respectant les caractéristiques paysagères et environnementales de la commune :



Aujourd'hui, l'entrée du bourg de Beuzeville en provenance de Pont-Audemer, le long de la RD675, est mieux matérialisée du fait des aménagements effectués, visant notamment à protéger les circulations douces et les accès aux activités présentes le long de la voie (rambardes en bois, réfection des trottoirs, signalétique plus appropriée, tourne à gauche…). Si ces derniers participent à sécuriser l'entrée de ville de Beuzeville, ils ne jouent toutefois qu'un rôle très restreint de transition et d'intégration paysagère des constructions.

La zone 1AUz est ainsi projetée en dehors de l'enveloppe bâtie du bourg, à l'intersection de l'A13 et de la RD675, dans une logique de régulation des flux, de maintien d'une coulée verte aux abords de la déviation de la RD675 (zone tampon avec le voisinage habité), de la négociation amorcée avec les propriétaires des terrains et la SAFER et du fait qu'il n'existe pas d'autres terrains sur le territoire communal susceptible d'accueillir cette zone d'activités.

En effet, trois sites potentiels d'implantation étaient envisagés à proximité des zones d'activités existantes et des principales infrastructures de transport (RD675, A13), indispensables à la création d'une telle zone et marquant les limites d'expansion du centre-bourg à l'Est et au Sud, la partie Ouest étant occupée par le site de la Vallée de la Morelle à protéger et la partie nord, par le plateau bocager plus habité :

Si le site n°1, en extension de l'actuelle zone d'activités, était au préalable envisagé et privilégié, les négociations entreprises avec les propriétaires n'ont pu aboutir du fait notamment de la valeur excessive de ces terrains, compte-tenu de la perte d'activités engendrée pour l'exploitant cidricole AOC qui y est implanté, si ces terres déjà plantées d'arbres fruitiers étaient cédées à la collectivité. Ainsi, outre le fait de mettre en péril une activité de grande renommée, l'acquisition de ces terrains, associée aux coûts d'aménagement nécessaires à l'urbanisation de la zone, rendraient une telle opération non réalisable, le prix de vente des parcelles aménagées étant alors largement supérieur aux prix pratiqués dans le secteur… Une telle zone n'aurait donc pu être compétitive, malgré son potentiel d'attractivité et aurait ainsi conduit à un gaspillage de terres de très bonne valeur !

Le site n°2, en entrée de ville du bourg de Beuzeville, présente lui aussi des atouts non négligeables au regard de sa localisation, mais son imbrication au sein des zones habitées et l'absence de tout potentiel d'évolution, auraient conduit sur le long terme à des difficultés d'exploitation du fait des nuisances que peut engendrer une zone d'activités pour le voisinage bâti et de la nécessité de pouvoir la faire évoluer. Il est également traversé par un passage d'eau et les terrains y sont particulièrement « humides ». Ce site n'a donc pas été retenu au bénéfice du site n°3 dont la délimitation a été modifiée suite aux négociations engagées avec les services de l'Etat et l'INAO de manière à préserver l'exploitation cidricole AOC implantée à proximité immédiate.

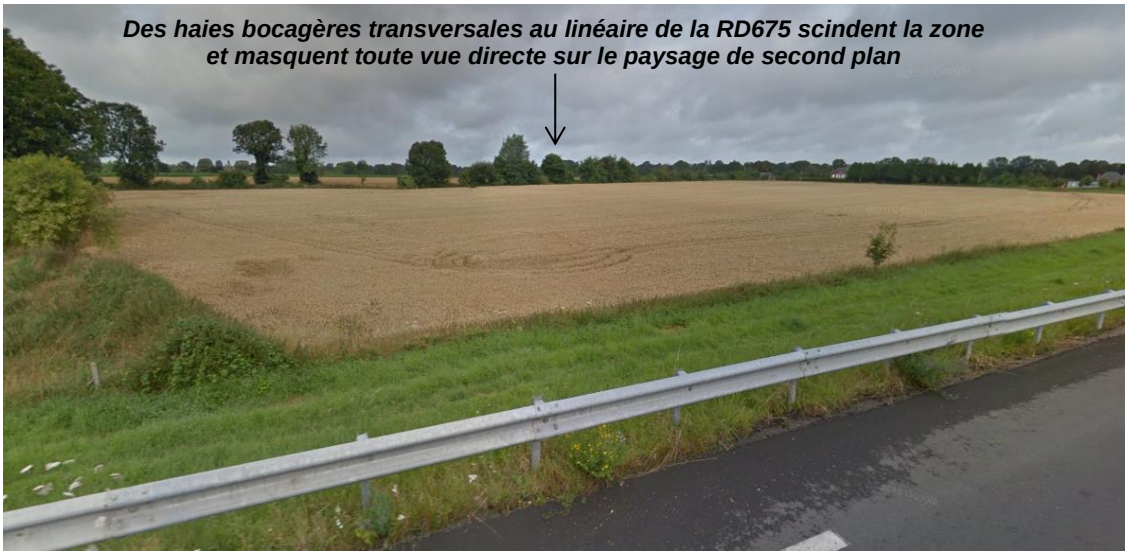
Cette étude doit ainsi viser à assurer le développement de la zone d'activités sur ce site en tenant compte des nuisances, de la sécurité et de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Description du site concerné par la zone d'activités :

Ce secteur à vocation agricole se rattache aujourd'hui aux paysages environnants, offrant une certaine qualité paysagère et bocagère à la sortie de l'autoroute et à l'entrée de ville de Beuzeville. En effet, même si les terrains projetés en zone AUz sont aujourd'hui des herbages ou des labours, enserrés dans un linéaire transversal de haies bocagères, de nombreux champs riverains sont des vergers et « plantent le décor pour l'automobiliste », ainsi saisi par cette première vision de la Normandie, du Pays d'Auge si proche et de l'arrière-pays de la Côte Fleurie :

Vue depuis la sortie de l'A13 sur la bretelle d'accès longeant le site à aménager (source Google Maps)

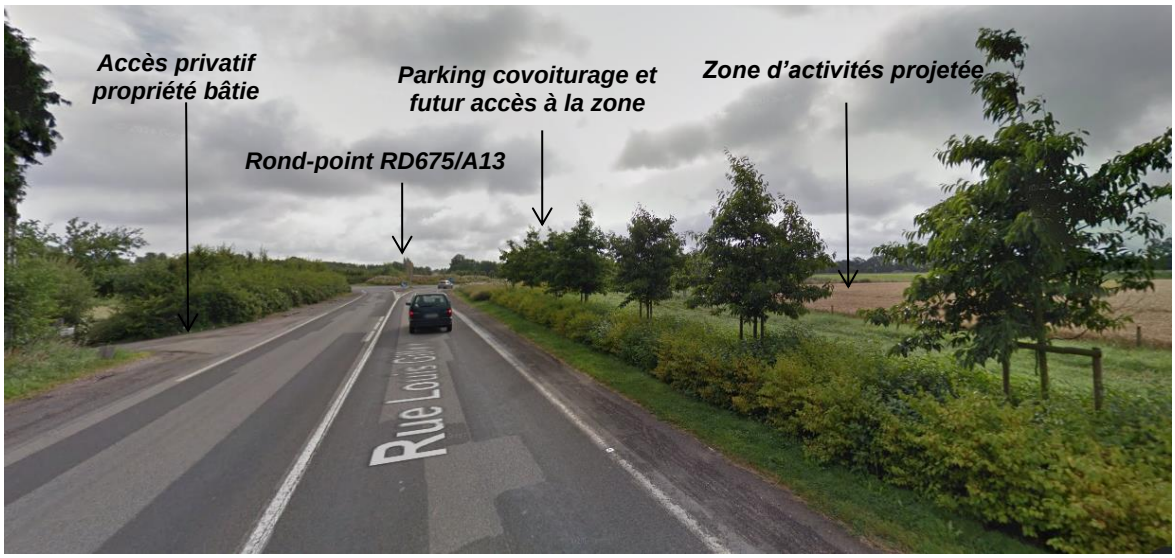
Les abords de l'A13 offrent aujourd'hui de larges perspectives sur les espaces agricoles, d'autant plus que cette infrastructure est implantée au-dessus du terrain naturel. Sur cette partie du territoire, son emprise est relativement large et un vaste espace vert a été conservé, entre la chaussée de cette dernière et la future zone d'activités, afin d'assurer la réception des eaux de ruissellement. En l'absence de toute végétation, la covisibilité avec les futurs bâtiments situés au premier plan sera optimale, les haies bocagères de second plan masquant ensuite les vues les plus directes sur cette zone et le bourg de Beuzeville :



Vue sur le site de la zone d'activités depuis la bretelle d'accès de l'A13 (source Google Maps)

Vue sur le site de la zone d'activités depuis la RD675 en direction de Beuzeville (source Google Maps)

Si des haies d'essences locales taillées sont maintenues le long de la RD675, il ne s'en échappe pas moins des vues sur les espaces environnants. Le verger participe activement à la qualité du site et à son identité à la sortie de l'autoroute tandis que les terrains réservés pour la zone d'activité offrent des perspectives plus lointaines.



Vue à l'approche du rond-point de l'A13, sur la RD675, en provenance de Beuzeville (source Google Maps)

La création du rond-point et du parking covoiturage, à la sortie de l'A13, a été accompagnée d'un traitement paysager et d'aménagements de sécurité le long de la RD675 visant d'une part, à prolonger la trame paysagère existante (haie d'essences locales taillées et alignement d'arbres rappelant celui des vergers environnants) et d'autre part, à sécuriser l'accès aux propriétés bâties riveraines - au nombre de deux - aujourd'hui masquées par des merlons densément végétalisés permettant également de réduire les impacts visuels et sonores de la circulation existante.

Cette zone jouxte également le chemin de la Couterie, chemin vert assurant la desserte de quelques habitations et du siège d'exploitation cidricole AOC, depuis lequel aucun accès à la zone ne sera prévu. Pour autant, le long de ce dernier, les enjeux d'intégration de la zone restent majeurs du fait de la proximité des habitations et de cette ferme, dont le cachet et la renommée doivent être préservées :

Chemin de la Couterie

Propriété bâtie jouxtant la future zone d'activités

D'ailleurs, l'emprise de la zone 1AUz a été revue au cours de la procédure de manière à éloigner les futures activités de cette activité AOC qu'il importe de préserver. Ainsi, la zone 1AUz a été étendue le long de la RD675 jusqu'au chemin de la Couterie en échange du reclassement en zone agricole des terrains proches de cette activité cidricole :

Vestige de maillage bocager incomplet le long du Chemin de la Couterie

Vue sur la zone d'activités depuis l'intersection entre la RD675 et le Chemin de la Couterie, en provenance de Beuzeville (source Google Maps)

Ainsi, le long des deux axes identifiés comme voies à grande circulation (RD675 et A13) et le long du chemin de la Couterie, de forts enjeux d'insertion paysagère et de qualité urbaine subsistent du fait de la localisation de cette zone 1AUz en entrée de ville, de même que ceux liés aux nuisances, notamment pour les riverains, ceux relatifs à la sécurité ayant déjà été en partie intégrés aux aménagements réalisés…

3. Projet urbain

Pour la collectivité, il importe d'assurer une bonne fonctionnalité des mobilités induites par le projet de zone d'activités et une insertion paysagère de qualité visant également à réduire les nuisances (visuelles, sonores…) de cette dernière vis-à-vis des propriétés bâties riveraines et des activités déjà implantées sur le secteur. Le projet de territoire de la commune tend d'une manière générale à inscrire les développements futurs du bourg au sein de la trame existante (bâtie, paysagère, viaire), qu'il importe ainsi de préserver, voire de conforter, pour maintenir un cadre de vie attractif et assurer un bon fonctionnement urbain : des principes généraux repris à une échelle plus locale sur l'ensemble des secteurs destinés à être urbanisés, dont celui de la zone d'activités. Ainsi, cette future urbanisation devra s'intégrer dans le paysage existant et assurer des continuités avec le bourg de Beuzeville. Il est donc important dans l'aménagement envisagé, que des liaisons soient prévues avec ce dernier, que des vues soient préservées tout en assurant l'insertion des futurs bâtiments et l'amoindrissement des nuisances que le développement de cette zone pourrait générer.

L'objectif est donc de faire de ce secteur, un espace urbanisé où la qualité architecturale et l'insertion paysagère des constructions, doit contribuer à :

- Limiter les nuisances sonores et visuelles qui risquent de s'accentuer dans les années à venir, notamment pour les propriétés limitrophes;
- S'inscrire dans une démarche de développement durable en prévoyant notamment des modes de déplacement alternatifs à l'automobile pour assurer la desserte de la zone ;
- Assurer la fonctionnalité et la pérennité de cette nouvelle zone en réussissant son intégration au sein des espaces naturels environnants par un traitement approprié de ses franges ;
- Faire de cette zone un projet exemplaire et porteur d'une image positive et dynamique du Pays d'Auge.

Pour répondre à l'ensemble de ces objectifs, une étude spécifique a ainsi été conduite de manière à fixer des dispositions règlementaires et des orientations d'aménagement et de programmation (cf. pièce n°2) plus souples que celles imposées par l'article L.111-6 du code de l'urbanisme. La démarche proposée est de s'appuyer sur les séquences observées afin de préserver l'identité de la commune ce qui implique d'appuyer cette zone sur des limites physiques claires à recomposer soigneusement, de réfléchir à un aménagement paysager de qualité et de prévoir des conditions de desserte optimales pour la sécurité des usagers et des riverains.

4. PRISE EN COMPTE DE L'AMENDEMENT DUPONT

L'amendement Dupont ne concerne que la zone 1AUz du fait que ce soit la seule zone établie en dehors de la partie agglomérée du bourg, mais les autres zones à urbaniser (1AU) font aussi l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation afin d'assurer une cohérence des développements à venir au sein du bourg.

4.1 LES NUISANCES

Il existe plusieurs angles d'approche de ces nuisances selon si on se place comme :

- un usager de la future zone d'activités, pour lequel les nuisances liées à la circulation routière sur les grands axes environnants peut-être une gêne même s'il est d'abord un atout pour le développement de l'activité en offrant des « vitrines » et une accessibilité aisée aux marchés extérieurs ;
- un propriétaire riverain pour lequel les futures activités peuvent engendrer des nuisances visuelles ou sonores ;
- un usager des voies de circulation pour lequel les nuisances sont également visuelles puisque le paysage rural sera transformé en un site plus urbanisé.

Il s'agit donc d'un site problématique, en raison des différents enjeux qui s'en dégagent, l'intérêt étant de préserver un cadre attractif et un paysage de qualité le long des voies de circulation tout en assurant la sécurité du trafic routier des usagers et des riverains. Ainsi, les dispositions prévues à cet effet sont :

- implanter les constructions avec un retrait d'au moins 15 mètres par rapport à l'axe de la RD675 et de l'A13, ces bandes de terrains devant faire l'objet d'un aménagement paysager sous forme de pré verger, destiné à réduire l'impact sonore (du fait de l'éloignement) et visuel (du fait du traitement paysager des franges) de la zone pour l'ensemble des usagers et propriétaires riverains ;
- prévoir un traitement paysager de qualité, destiné à intégrer les futures constructions le long de la zone A et à masquer toute vue directe depuis les propriétés limitrophes par la création d'un talus ou d'un merlon planté ;
- limiter la hauteur des constructions projetées dans une bande de 30 mètres depuis la limite d'emprise des différentes voies de manière à avoir un premier rideau construit moins imposant et pouvant permettre de maintenir des perspectives sur le second rideau de constructions ;
- enterrer les réseaux afin de ne pas surcharger le paysage.

Pour autant, il restera nécessaire de rechercher les matériaux et les formes urbaines les plus efficaces pour protéger les riverains les plus exposés des éventuelles nuisances sonores induites par le fonctionnement des activités, mais aussi les usagers de la zone, au regard de la proximité des grandes voies de circulation. Dans ce cas, des écrans végétaux et/ou des buttes végétalisées pourront venir compléter ce premier dispositif afin de renforcer, si nécessaire, la protection phonique et visuelle des espaces bâtis limitrophes.

De plus, pour assurer les continuités « écologiques » et « paysagères » avec les espaces naturels environnants, il sera nécessaire de :

- prévoir des espaces verts collectifs structurants dans la composition du projet et l'aménagement paysager des parcs de stationnement ;
- agrémenter les voies de desserte interne et les limites privatives de chaque parcelle par une végétation arbustive d'essences locales ;
- préserver et conforter les haies bocagères existantes de manière à maintenir des axes visuels et naturels vers la nature environnante et les accompagner de liaisons douces (accès à la zone depuis l'itinéraire qui longera la RD675) et d'ouvrages hydrauliques (création de fossés de drainage et de récupération des eaux de pluie) ;
- limiter l'imperméabilisation du sol et/ou prévoir les ouvrages hydrauliques nécessaires à la rétention des eaux de pluie sous réserve d'inscrire ces derniers dans la composition urbaine et paysagère du site ;

4.2 LA SECURITE

Pour assurer la sécurité des usagers des voies et de la zone d'activités, il convient notamment de :

- desservir la zone par le rond-point de l'autoroute (accès unique via le parking de covoiturage) et interdire toute création d'accès direct sur la RD675, l'A13 et le Chemin de la Couterie ;
- desservir la zone par un système de voies en boucles suffisamment calibrées pour recevoir les flux de circulation induits par la future urbanisation ;
- insérer les futures voies dans des espaces paysagers de qualité de manière à assurer la transition avec les espaces limitrophes et maintenir une certaine biodiversité ;
- mettre en place un aménagement paysager cohérent avec les espaces environnants, laissant des perspectives sur le bâti, afin de rompre la monotonie de la voie et d'attirer l'œil de l'automobiliste sur des points particuliers, qui pourront lui faire réduire sa vitesse parfois excessive ;
- prévoir une connexion douce (piéton, cycles) avec le centre-bourg pour faciliter les migrations entre les zones résidentielles et cette future zone d'activités, ainsi que les liens avec les pôles de centralité

existant et interdire la traversée des piétons sur la RD675 en dehors des voies et des passages qui seront aménagés à cet effet ;

- prévoir un éclairage spécifique à la zone qui devra être étudié de telle façon qu'il n'y ait pas de risque de confusion pour les usagers entre les voies principales et les voies de desserte de la zone. De plus, dans une logique de développement durable, d'économie des ressources et de préservation de l'environnement, l'éclairage doit être utilisé à bon escient.

4.3 LA QUALITE DE L'URBANISME ET DU PAYSAGE

L'objectif de la collectivité étant de faire de cette zone un projet exemplaire et porteur d'une image positive et dynamique du Pays d'Auge, il importe de veiller à la qualité architecturale des constructions et à la qualité paysagère du site notamment le long des axes de grande circulation (RD675 et A13) afin que l'impact visuel de la zone soit positif. Il est ainsi envisagé de :

- interdire tout dépôt et tout stockage à l'air libre le long des axes de grande circulation (RD675 et A13), c'est-à-dire sur les façades arrière de chaque parcelle, dont l'aspect visuel pourrait nuire à la qualité paysagère de la zone et à la perception du site par les usagers des voies ;
- aménager les zones de stationnement sur la partie avant de la parcelle (le long de la voie de desserte de la zone) ou en accompagnement des façades latérales du bâtiment et agrémenter de prescriptions paysagères la réalisation des aires de stationnement afin que ces dernières soient végétalisées ;
- imposer un traitement homogène des façades arrière des bâtiments donnant sur les axes de grande circulation (RD675 et A13) et une orientation soit parallèle, soit perpendiculaire à ces voies de manière à créer un front bâti cohérent avec la trame viaire et bocagère existante ;
- inciter l'implantation de constructions à très haute performance écologique ;
- maintenir et renforcer la structure bocagère existante (alignement de haies centrales et aménagement de pré vergers sur les abords de la zone), afin d'assurer la continuité avec les espaces naturels environnants ;
- encadrer le traitement de la voirie interne afin que celle-ci s'inscrive dans la logique paysagère de la zone ;

5. TRADUCTION REGLEMENTAIRE

L'ensemble des objectifs définis dans le cadre de cette étude « Amendement Dupont » a été traduit de manière réglementaire soit à travers le règlement qui regroupe essentiellement les dispositions devant accompagner l'implantation des futures constructions, soit à travers les orientations d'aménagement et de programmation qui regroupent davantage les dispositions relevant de l'aménagement urbain et paysager de la future zone d'activités.

En ce qui concerne les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) (Cf. pièce n°2) :

De manière à accompagner l'aménagement de cette future zone d'activités, des OAP sont fixées sous forme littérale et graphique afin de mieux illustrer les principes d'aménagement retenus pour cette zone dans le cadre de cette étude d'Amendement Dupont, à savoir :

- En terme d'aménagements paysagers, il est notamment prévu de :
    - *« Créer un écran paysager composé d'arbres fruitiers sur une bande de 15 mètres de large le long de la RD675 et de l'A13 pour respecter l'environnement de pré-vergers. Cet aménagement doit permettre en partie de masquer les vues les plus directes sur les bâtiments tout en laissant échapper les perspectives nécessaires à l'effet « vitrine ». Dans l'idéal, cette bande de terrain*

devra être aménagée par l'aménageur de la zone et son entretien pourrait, dans le cadre d'une convention, être assuré par un exploitant cidricole » ;

- *« Créer un talus ou un merlon planté d'essences régionales de moyen ou haut développement le long de la zone agricole »;*
- *« Préserver et conforter les haies bocagères existantes de manière à maintenir des axes visuels et naturels vers la nature environnante et les accompagner de liaisons douces (accès à la zone depuis l'itinéraire qui longera la RD675) et éventuellement d'ouvrages hydrauliques (création de fossés de drainage et de récupération des eaux de pluie) de manière à constituer des espaces verts structurants dans l'aménagement de la zone » ;*
- *« Insérer les voies de desserte dans des espaces paysagers de qualité de manière à assurer la transition avec les espaces limitrophes, les continuités écologiques identifiées et le traitement des eaux pluviales » ;*

- En terme d'aménagements urbains, il est notamment prévu de :
  - *« Desservir la zone par le rond-point existant à l'intersection de la RD675 et de la bretelle d'accès à l'A13 (parking de covoiturage) par un système de voies en boucles à double sens suffisamment calibrées pour recevoir les flux de circulation induits par la future urbanisation et interdire toute création d'accès direct sur la RD675, l'A13 et le Chemin de la Couterie »* de manière à faciliter le fonctionnement et la sécurité des déplacements et de limiter le nombre des accès sur les voies à grande circulation *;*
  - *« Prévoir une connexion douce (piéton, cycles) avec le centre-bourg pour faciliter les migrations entre les zones résidentielles et cette future zone d'activités, ainsi que les liens avec les pôles de centralité existant et interdire la traversée des piétons sur la RD675 en dehors des voies et des passages qui seront aménagés à cet effet » ;*
  - *« Prévoir un éclairage spécifique à la zone qui devra être étudié de telle façon qu'il n'y ait pas de risque de confusion pour les usagers entre les voies principales et les voies de desserte de la zone. De plus, dans une logique de développement durable, d'économie des ressources et de préservation de l'environnement, l'éclairage sera utilisé à bon escient ».*

- En terme de conditions d'implantation des futures constructions, il est notamment prévu de :
  - *« Imposer un retrait des constructions d'au moins 15 mètres depuis la limite de la zone de manière à préserver une zone « tampon » avec les zones habitées et la ferme cidricole AOC » ;*
  - *« Assurer une orientation des bâtiments soit parallèle, soit perpendiculaire à la RD675 et/ou à l'A13 de manière à créer un front bâti cohérent avec la trame viaire et bocagère existante » ;*

<u>En ce qui concerne le règlement (Cf. pièce n°3) :</u>

Il est rappelé d'une manière générale à l'article 2 que *« les occupations et utilisations du sol autorisées dans cette zones, ne sont admises que sous réserve de respecter les orientations d'aménagement et de programmation définies dans la pièce n°2 du dossier de PLU et de leur intégration au sein d'un schéma d'aménagement d'ensemble de la zone »* de manière à assurer une cohérence de l'aménagement de la zone et proscrire toute implantation individuelle.

- En terme de sécurité et de nuisances, il est notamment prévu que :
  - *« Les accès aux propriétés doivent correspondre à l'importance des opérations d'aménagement ou de construction envisagées et doivent être aménagés de telle sorte qu'ils ne présentent pas de risques pour la sécurité des usagers et le moins de gêne pour la circulation publique »* (article 3) *;*
  - *« Les portails d'entrée seront implantés 5 mètres en retrait de la limite d'emprise de la voie de desserte »* (article 3) *;*

- *« Aucun nouvel accès direct ne sera autorisé sur la RD675, l'A13 et le chemin de la Couterie »* (article 3) *;*
- *« Les constructions doivent être implantées avec un retrait d'au moins 15 mètres depuis la limite d'emprise de la RD675, de l'A13 et du Chemin de la Couterie »* (article 6) *« et avec un retrait d'au moins 15 mètres depuis la limite de la zone d'une manière générale »* (article 7), ces bandes de terrains devant faire l'objet d'un aménagement paysager soit sous forme de pré verger, soit sous forme de merlon planté, destiné à réduire l'impact sonore (du fait de l'éloignement) et visuel (du fait du traitement paysager des franges) de la zone pour l'ensemble des usagers, des propriétaires riverains et de la ferme cidricole AOC ;
- *« Le stationnement des véhicules et engins correspondant aux besoins des constructions et installations doit pouvoir être assuré en dehors des voies publiques, ainsi que les places et aires de manœuvre et livraison liées aux véhicules utilitaires »* (article 12) ;
- *« Au niveau des intersections, la végétation utilisée devra permettre une bonne visibilité. Soit elle sera d'une faible hauteur (inférieur à 0.80 m) ou soit elle sera implantée avec un recul de 5 mètres par rapport à la limite de propriété »* (article 13) ;

- En terme de qualité architecturale, il est notamment prévu à l'article 11 que :
  - *« Le permis de construire doit être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, les architectures, 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. Une attention particulière devra être portée dans le volet paysager du permis de construire, où l'intégration dans le paysage et les choix architecturaux (forme et volume) devront être dûment justifiés et motivés » ;*
  - *« Les constructions devront présenter des volumes bâtis simples exprimant clairement les fonctions des différents programme » ;*
  - *« Les bâtiments devront faire l'objet d'une attention particulière dans le choix des matériaux et de la coloration des façades et toitures afin de contribuer à l'intégration harmonieuse de la construction dans le paysage environnant et de permettre une harmonisation des coloris avec l'architecture de la construction et l'ambiance chromatique de l'opération d'ensemble inspirée par les constructions traditionnelles du Pays d'Auge » ;*
  - *« Les matériaux apparents en façade doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre permette de leur conserver de façon permanente un aspect satisfaisant. Ainsi, lorsque les façades ne sont pas constituées de matériaux naturels de qualité permettant de les laisser apparents, elles doivent être revêtues d'un enduit ou d'un bardage dont la couleur sera choisie dans la palette des tons dominants des constructions traditionnelles locales (bois, terre, pierre locale, ardoise...), à l'exclusion du blanc ou de couleurs criardes » ;*
  - *« Les façades « vitrines » des bâtiments, c'est-à-dire celles donnant sur la RD675 et l'A13 ou perceptibles depuis ces dernières, seront conçues de façon à préserver une unité visuelle de la zone en lien avec les paysages environnants. L'emploi de bardages en bois sera donc à privilégier et ils pourront être associés à un bardage acier ou à des panneaux en alu dans le cadre d'une conception architecturale soignée. Le traitement des raccordements entre les matériaux utilisés ainsi que la position des baies et de leurs formes, seront étudiées de façon à donner une qualité à la façade ».* En effet, l'utilisation en façade de matériaux naturels comme le bois favorise une bonne insertion de la construction dans son milieu environnant ;

- En terme de qualité paysagère, il est notamment prévu que :

- *« Les branchements, les réseaux et les raccordements aux constructions doivent être enterrés, sauf en cas d'impossibilité technique »* (article 4) ;
- *« Dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble, les dispositifs de rétention d'eaux pluviales doivent être intégrés à la composition urbaine du projet »* (article 4) ;
- *« La hauteur maximale d'une construction est limitée à 12 mètres dans une bande de 30 mètres depuis la limite d'emprise des voies et à 16 mètres dans le surplus »* (article 10) afin de limiter l'impact visuel de la construction *;*
- *« La conception des clôtures, tant dans leurs proportions que dans leur aspect extérieur, doit aboutir à limiter leur impact visuel dans le paysage et à assurer une unité d'aspect sur l'ensemble de la zone. De fait, des clôtures végétales composées d'essences locales diversifiées seront imposées sur voie ou espace public. Elles pourront être doublées d'une clôture grillage qui sera dans ce cas implantée, par rapport à la haie, du côté intérieur de la parcelle. Leur hauteur ne dépassera pas 2 mètres sauf pour des raisons fonctionnelles ou de sécurité. Sur les limites séparatives, seule une végétation arbustive d'essences locales sous forme de haie bocagère les agrémentera si une clôture n'est pas indispensable »* (article 11);
- *« Les accès au terrain (portails d'entrée), lorsqu'ils sont intégrés aux clôtures, doivent s'harmoniser avec celles-ci. De même, les coffrets, compteurs et autres dispositifs techniques liés à la desserte par les réseaux doivent être dissimulés dans l'épaisseur ou la composition des façades des constructions. A défaut, ils feront l'objet d'une composition permettant une dissimulation ou une intégration dans la clôture ou la structure végétale existante. Leur aspect doit être intégré harmonieusement au voisinage naturel et bâti »* (article 11) *;*
- *« Les zones de stationnement seront aménagées sur la partie avant de la parcelle (le long de la voie de desserte de la zone) ou en accompagnement des façades latérales du bâtiment »* (article 12). De plus, *« l'aménagement paysager des parcs de stationnement de plus de 10 places, sera composé d'un arbre à haute tige pour 4 places de stationnement. Il est conseillé de planter les arbres en limite de la zone de stationnement »* (article 13) ;
- *« Tout dépôt et tout stockage à l'air libre dont l'aspect visuel pourrait nuire à la qualité paysagère de la zone et à la perception du site par les usagers des voies le long des axes de grande circulation (RD675 et A13) est interdit. De plus, les aires de stockage à l'air libre devront être entourées d'une haie végétale composée d'essences locales ou bien faire l'objet d'un aménagement paysager de qualité permettant d'en assurer l'intégration au sein du site et de réduire leur impact sur le paysage»* (article 13) *;*
- *« Les surfaces non bâties et non utilisées pour la circulation devront être conservées en pleine terre permettant l'infiltration des eaux de pluie et le support de végétaux diversifiés d'essences locales et en lien avec les continuités écologiques identifiées à chaque fois que possible. Les marges de recul en bordure de voie, ainsi que les délaissés des aires de stationnement, quelle que soit leur surface, seront traités en espaces verts et plantés »* (article 13) ;
- *« Un aménagement paysager sous forme de pré-verger devra être constitué aux abords de la RD675 et de l'A13 sur une largeur de 15 mètres depuis la limite d'emprise des voies et sous forme de talus ou merlon planté sur les franges sud et ouest de la zone en limite de la zone A »* (article 13) ;

- En terme de qualité environnementale, il est notamment prévu que :
  - *« Toute construction ou installation nouvelle évacue ses eaux usées par des canalisations souterraines raccordées au réseau d'assainissement existant » et « l'évacuation des eaux usées et effluents dans les fossés et cours d'eau ainsi que dans les puisards, bétoires et sur la voie publique est strictement interdite »* (article 4) *;*
  - *« En l'absence de réseau ou en cas de réseau insuffisant, les eaux pluviales collectées à l'échelle des parcelles privées ne sont pas admises directement sur le domaine public.*

Les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales et, éventuellement, la limitation des débits évacués, doivent être réalisés, selon des dispositifs adaptés à l'opération et au terrain, sans aggravation de la situation antérieure. Elles seront infiltrées, régulées et traitées suivant les cas » (article 4) *;*

- *« L'emprise au sol des constructions ne peut excéder 50% de la superficie du terrain »* (article 9) ;
- *« Une très haute performance écologique devra être recherchée pour tous les projets de construction. Dans ce contexte, les façades de constructions, comme les toitures, pourront être végétalisées »* (article 11) ;
- *« La conception architecturale de la construction tirera le meilleur parti du rayonnement solaire et de la circulation naturelle de l'air (orientation, murs, toits et localisation des fenêtres) dans le but de réduire les besoins énergétiques, de maintenir des températures agréables, de contrôler l'humidité et de favoriser l'éclairage naturel. L'objectif est de généraliser les constructions à basse consommation, voire à énergie positive »* (article 15) ;