Plan Local d'Urbanisme intercommunal

PLUi

Habitat Mobilités

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS

PLAN LOCAL D'URBANISME HABITAT ET MOBILITÉS

1.RAPPORT DE PRÉSENTATION

1.3 RAPPORT DE JUSTIFICATIONS INTÉGRANT L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

1.3.2 ANNEXES AU RAPPORT DE JUSTIFICATIONS : ÉTUDES LOI BARNIER

AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil communautaire approuvant le PLUi-HM en date du : 11 décembre 2025

Cittànova

Plan Local d'Urbanisme intercommunal

PLUi

Habitat Mobilités

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS

PLAN LOCAL D'URBANISME HABITAT ET MOBILITÉS

ANNEXE AU RAPPORT DE JUSTIFICATIONS - ÉTUDE DÉROGATOIRE LOI BARNIER

SITE 1 ALLONNE

AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS

Cittànova

SOMMAIRE

I Le contexte 3
I.I Le cadre d'analyse 4
I.I.I Loi du 02/02/1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement dite «loi Barnier» 4
I.I.II SCOT 6
I.I.III PLUI 7
I.II La localisation 8
I.III Les caractéristiques et nuisances des routes A16 et RD1001 10
I.III.I Trafic routier 10
I.III.II Nuisances sonores 12
I.III.III Descriptif des voies et sécurité 15
I.IV Le site, caractéristiques et diagnostic 17
I.IV.I Parcelles concernées 17
I.IV.II Inconstructibilité aux abords des voies 17
I.IV.III Risques naturels 18
I.IV.IV Hydrographie 19
I.IV.V Topographie 19
I.IV.VI Paysage et occupation du sol 20

II Accès et perception visuelle 21

III Les orientations 27
III.I Les objectifs 27
III.II Les dispositions de l'orientation d'aménagement et de programmation 28

IV Prise en compte de la loi barnier et conclusion 29
IV.I Prise en compte de la qualité paysagère 29
IV.II Prise en compte de la qualité architecturale et urbanistique 31
IV.III Prise en compte des nuisances 32
IV.IV Prise en compte de la qualité de l'air 33
IV.V Prise en compte de la sécurité routière et les risques 33
IV.VI Conclusion 34

I LE CONTEXTE

Cette étude a pour objectif de justifier l'aménagement d'un site à vocation économique aux abords de l'A16 et de la RD1001 sur la commune d'Allonne. Au regard de la «Loi Barnier» et de l'aménagement de la zone, la pertinence du recul de la marge d'inconstructibilité sera évaluée.

I.I Le cadre d'analyse

I.I.I Loi du 02/02/1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement dite «loi Barnier»

La présente étude se réfère aux dispositions du Code de l'Urbanisme rénové suite à l'ordonnance du 23 septembre 2015 et au décret du 28 septembre 2015.

> L'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.

> L'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.

5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

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

CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE :
les nuisances,
la sécurité,
la qualité architecturale,
la qualité de l'urbanisme,
la qualité des paysages.

> 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.

« Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme ont pour objectifs de remodeler les abords des grands axes routiers : en périphérie urbaine et en entrée de ville, et de garantir une bonne insertion des extensions urbaines. Ces dispositions légales sont issues de l'article 52 de la loi du 2 février 1995, dite «Loi Barnier», portant sur la qualité urbaine et paysagère le long de certaines voies en entrée de ville.

Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation», c'est-à-dire, d'après l'article L110-3 du Code de la Route : « quelle que soit leur appartenance domaniale, les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies » (Décret n°2010-578 du 31 mai 2010).

« Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme sont une opportunité de questionner et définir les conditions d'insertion paysagère des espaces situés à proximité des axes de circulation qui représentent généralement les premières «vitrines» des entrées de ville ou de village dans les communes. Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces. En effet, le législateur propose de modifier les restrictions de constructibilité si la commune s'engage dans une réflexion sur l'aménagement et les règles d'urbanisme garantissant une qualité des espaces en bords de route et entrées de ville.

I.I.II SCOT

La commune d'Allonne n'est pas couverte par un SCOT approuvé.

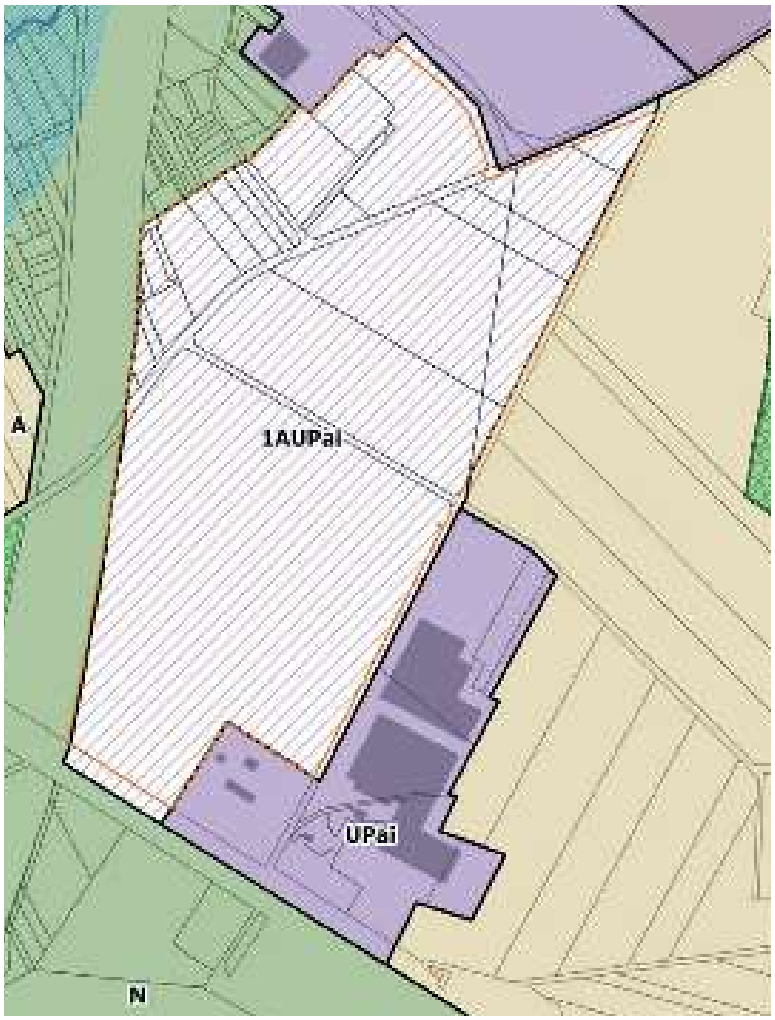
I.I.III PLUI

Le périmètre concerné par cette étude est classé en secteur destiné à accueillir des activités économiques dans le PLUi.

> se référer aux pièces réglementaires du PLUi (règlement graphique dit «zonage» et règlement écrit)

Ce secteur est également **soumis à une OAP** (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dont les dispositions peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer à la pièce ''OAP sectorielles'' du PLUi.



Plan de zonage du site de projet (PLUi)

I.II La localisation

Cette étude a pour objectif de justifier la pertinence de l'aménagement d'un projet à vocation économique aux abords de l'A16 et de la RD1001 sur la commune d'Allonne. Le site retenu s'insère entre deux espaces déjà urbanisés, accueillant des activités, au Nord et à l'Est du secteur. Celui-ci est bordé à l'Ouest par l'autoroute A16 et au Sud par la route départementale RD1001.

Allonne est une commune située dans le département de l'Oise en région Hauts-de-France. Elle accueille 1708 habitants en 2021 (chiffres INSEE).

L'autoroute A16 traverse Allonne du Nord au Sud. Axe majeur, il relie Paris (Île-de-France) à Amiens (Somme) et se prolonge vers le littoral de la Manche jusqu'à la frontière Belge. La Nationale N31 pénètre le territoire d'Est en Ouest pour joindre Rouen (Seine-Maritime) et Reims (Marne). La RD1001 parcoure le cœur de la commune pour rattacher les portes de l'Île-de-France (Val d'Oise) à la Baie de Somme. Enfin, au centre d'Allonne, débute le tracé de la RD927 qui se dirige vers le Sud pour atteindre Cergy-Pontoise (Val d'Oise).

Le périmètre d'étude est concerné par la «Loi Barnier» sur l'A16 et la RD1001 :

> un recul inconstructible de 100m pour l'A16 (autoroute)

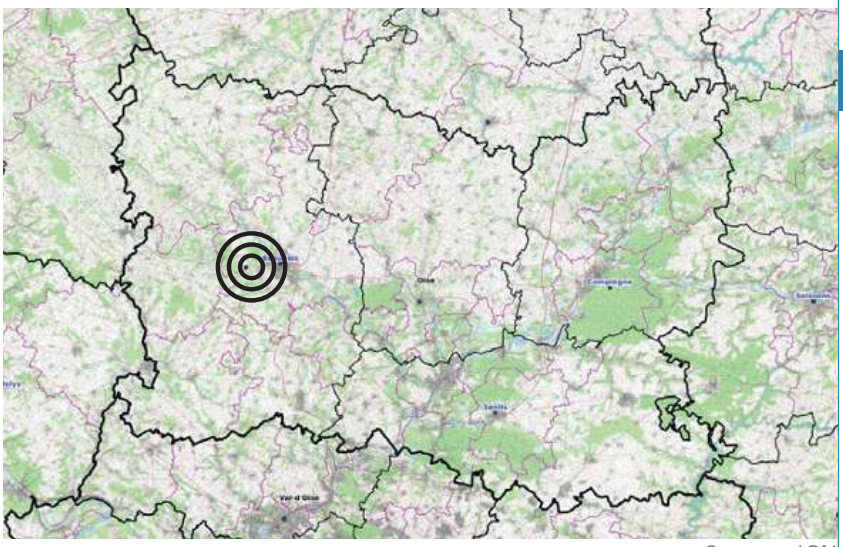
> Un recul inconstructible de 75m pour la RD 1001

Afin de lever cette règle de recul sur le périmètre d'étude, une réflexion d'ensemble prenant en compte les nuisances, la sécurité, la qualité de l'urbanisme, la qualité des paysages et l'architecture doit aboutir à un projet intégré au document d'urbanisme et conditionnant l'urbanisation du secteur concerné.

À L'ÉCHELLE DU DÉPARTEMENT

Dans le département de l'Oise, l'Autoroute A16 et la RD 1001 sont des axes privilégiés pour traverser le territoire du Nord au Sud dans sa partie Ouest.

L'Autoroute croise la RN 31 aux alentours de Beauvais, permettant de traverser le département d'Est en Ouest.

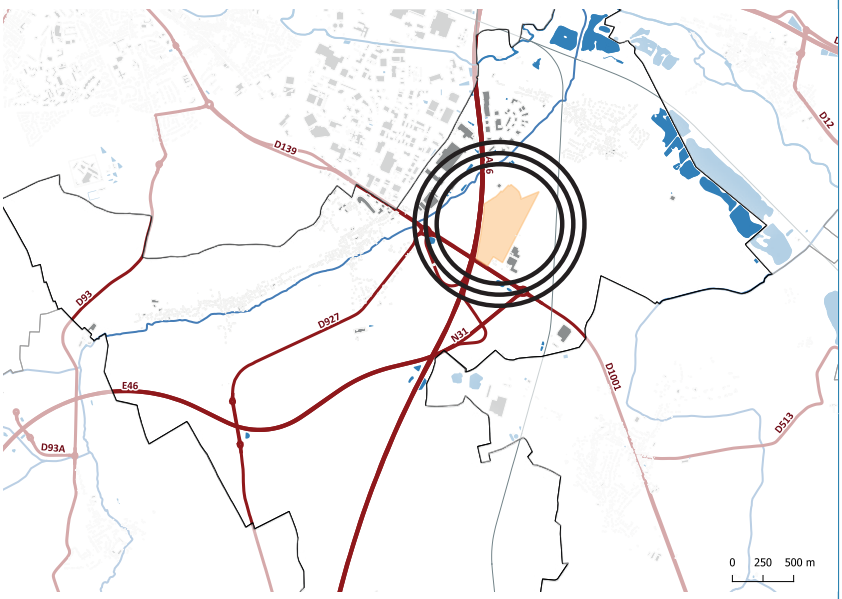


Source : IGN

À L'ÉCHELLE D'ALLONNE

L'A16 traverse la commune du Nord au Sud, elle dessert l'agglomération de Beauvais et permet de rejoindre la RN 31.

LA RD 1001 passe par la commune d'Allonne, ainsi que par celle de Beauvais, pour rejoindre Amiens au Nord et Noailles au Sud.



À L'ÉCHELLE DU SITE D'ÉTUDE

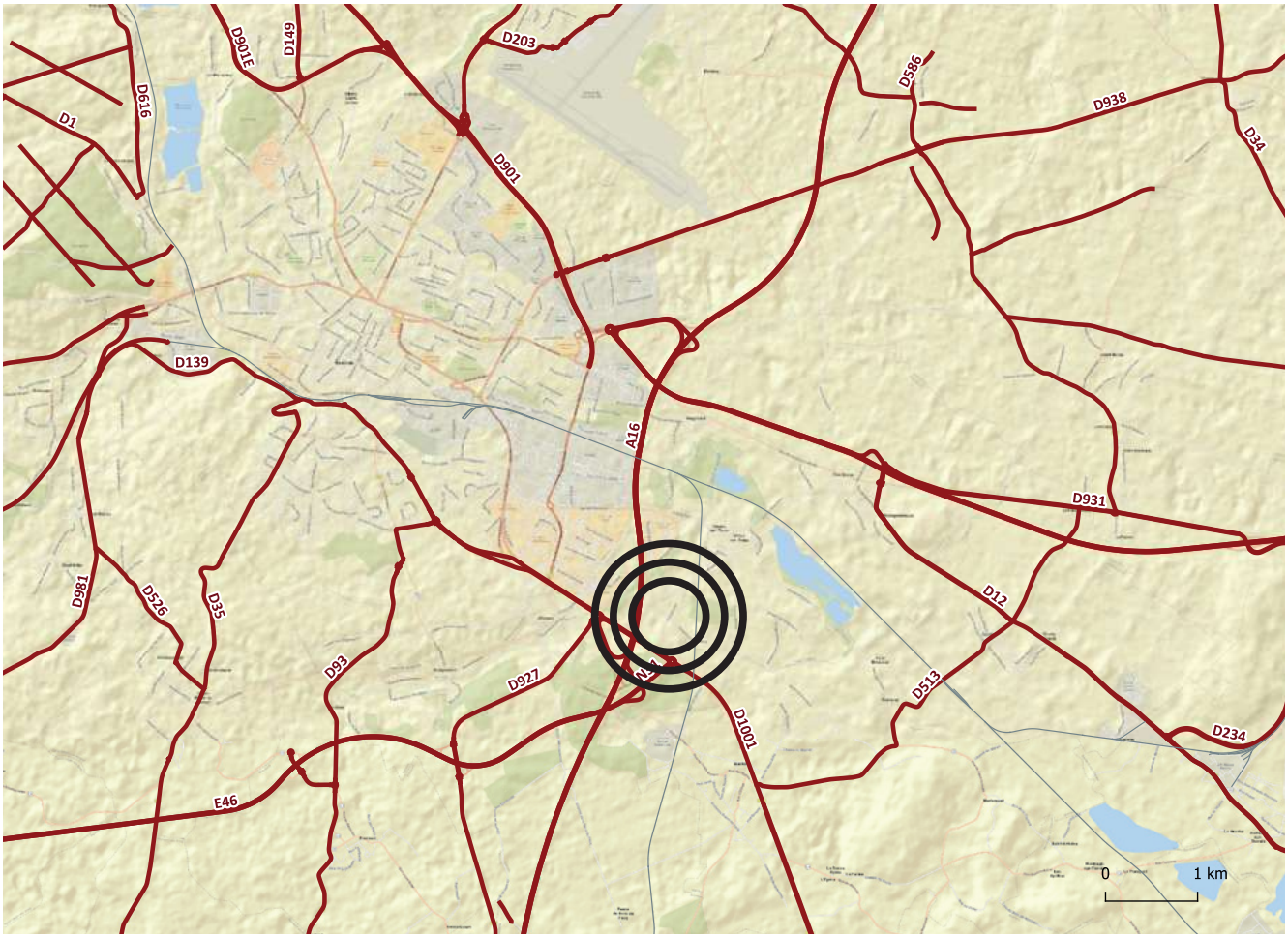
L'A16 jouxte le site d'étude au niveau de sa limite Est.

La RD 1001 jouxte le site d'étude sur sa partie Sud.



I.III Les caractéristiques et nuisances des routes A16 et RD1001

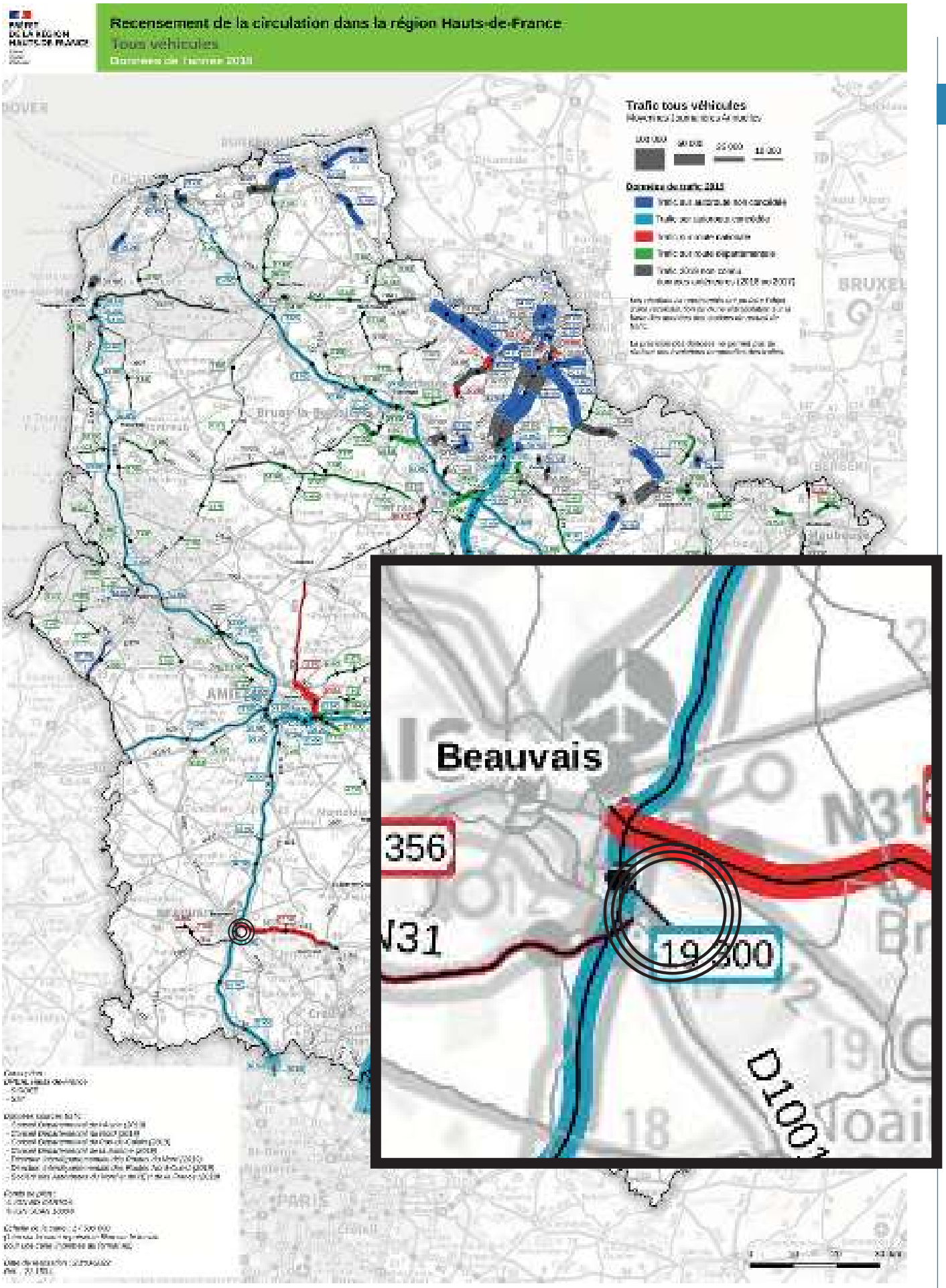
I.III.I Trafic routier



Carte des différents axes routiers ; source (fond de carte) : ESRI

Le secteur d'étude est longé par deux axes autoroutiers, l'A16 à l'Ouest et la RD1001 au Sud.

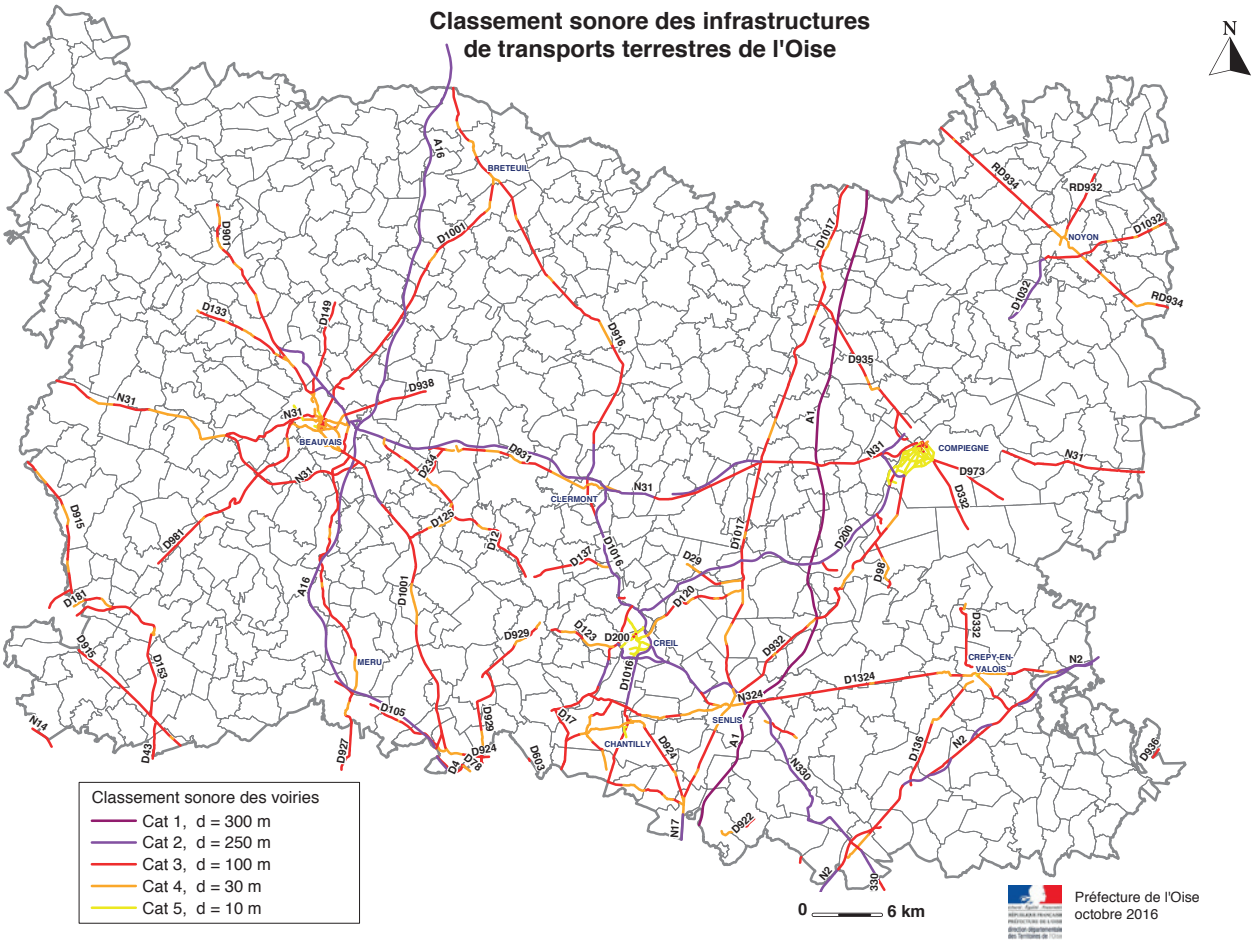
Selon les données de trafic moyen journalier annuel sur l'A16, 19 300 véhicules circulent sur l'axe à proximité du site de projet (source : DREAL Hauts-de-France - Données 2019). La RD1001 accueille 18 812 véhicules par jour (source : CD60 - Carte des comptages mise à jour en 2021- Données 2019 pour la RD1001).



Comptage du trafic routier dans les Hauts-de-France pour l'année 2019

I.III.II Nuisances sonores

Classement sonore des infrastructures terrestres



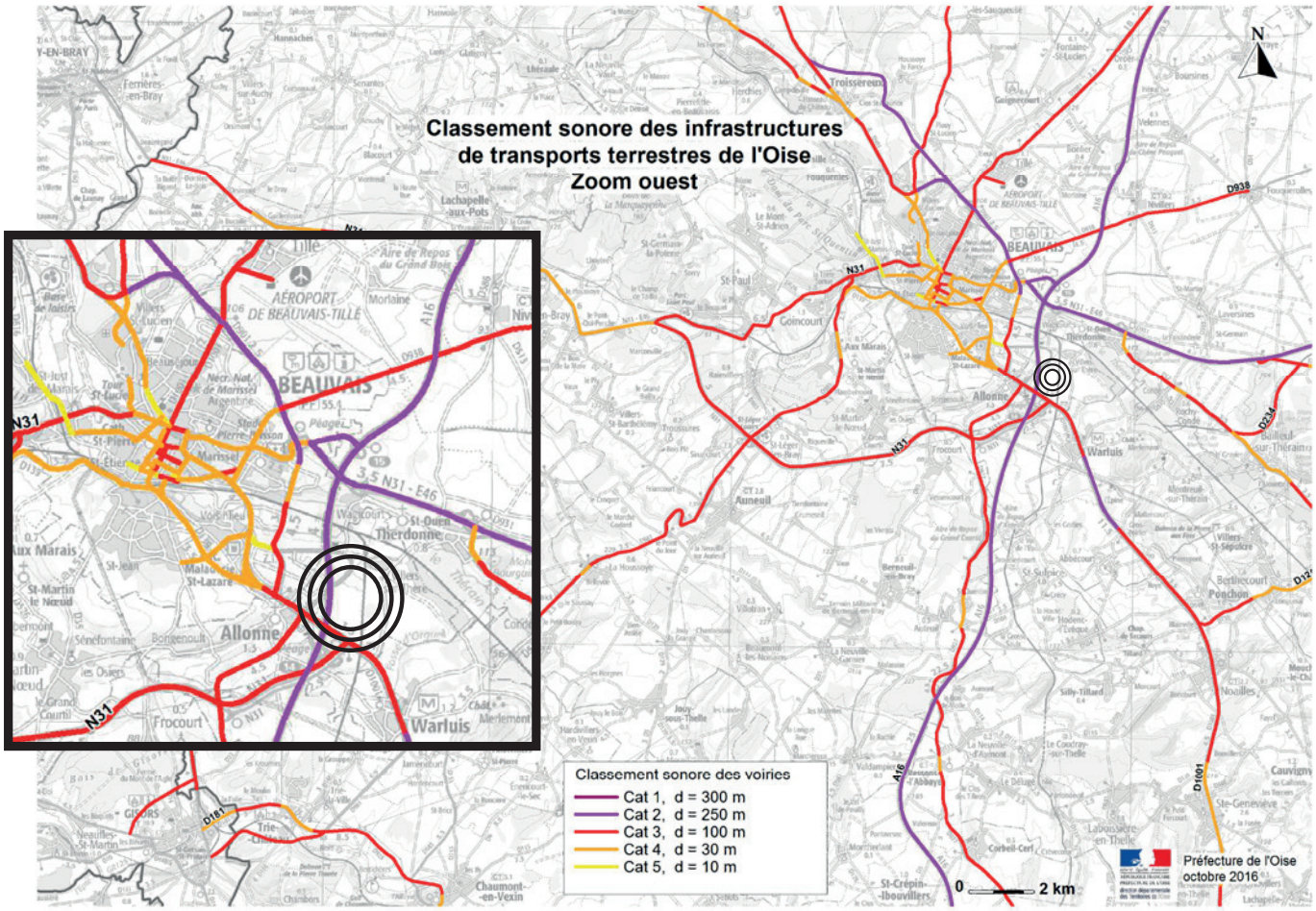
Carte du niveau sonore des infrastructures routières de l'Oise en 2016

*La **loi « bruit » du 31 décembre 1992** oblige les préfets à classer les voies de circulation terrestres existantes en fonction du trafic et de leurs caractéristiques sonores. Ce classement permet de fixer les règles de construction applicables aux zones exposées au bruit des transports terrestres.*

Pour le maître d'ouvrage des bâtiments à construire, ces mesures se traduisent par l'obligation de respecter une valeur minimale pour protéger les futurs habitants des nuisances sonores.

Le classement aboutit à la détermination de secteurs, de part et d'autre de la voie, où un isolement acoustique renforcé des bâtiments est nécessaire.

(source : Les services de l'État dans l'Oise)



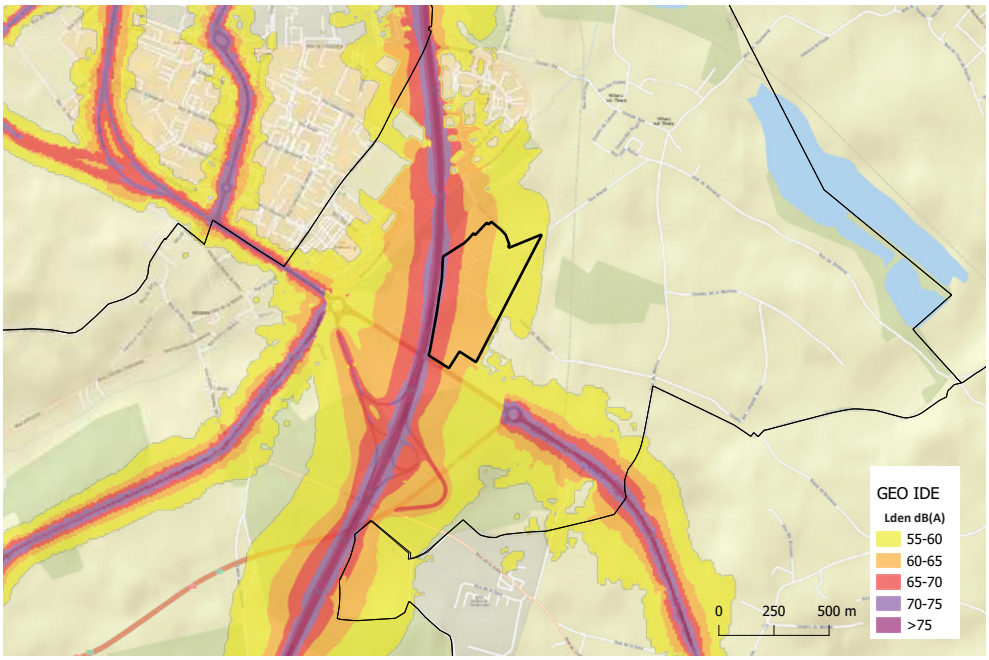
Carte du niveau sonore des infrastructures routières de l'Oise en 2016

L'A16 est classée en catégorie 2 (d = 250 m) et la RD 1001 en catégorie 3 (d = 100 m) du classement sonore des voiries *(source : Préfecture de l'Oise 2016).*

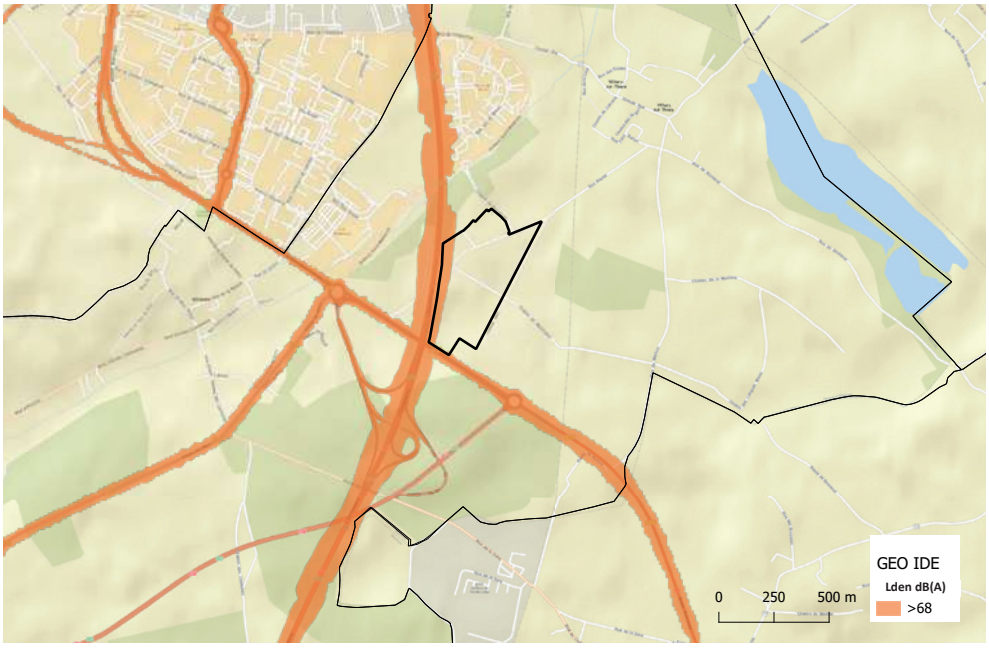
Les bâtiments industriels, agricoles ou commerciaux ne sont pas concernés par les dispositions d'isolement acoustiques renforcé. *(source : Les services de l'État dans l'Oise)*

Cartes de bruit stratégiques

En raison du trafic routier qui les parcourent, l'A16 et la RD1001 sont soumises à l'obligation d'élaboration de cartes de bruit stratégiques (CBS) (articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1à R.572-11 du code de l'environnement). Ces cartes sont issues de la phase 4 du plan de prévention du bruit dans l'environnement. Les cartes de type A représentent les zones exposées aux bruits par les grandes infrastructures de transport. Les cartes de type B représentent les secteurs affectés par le bruit, suivant l'arrêté du préfet, issus du classement sonore des voies. Les cartes de type C représentent les zones où les valeurs limites sont dépassées.



Carte de bruit stratégique de type A pour l'A16 et la RD1001- Source : GEO IDE

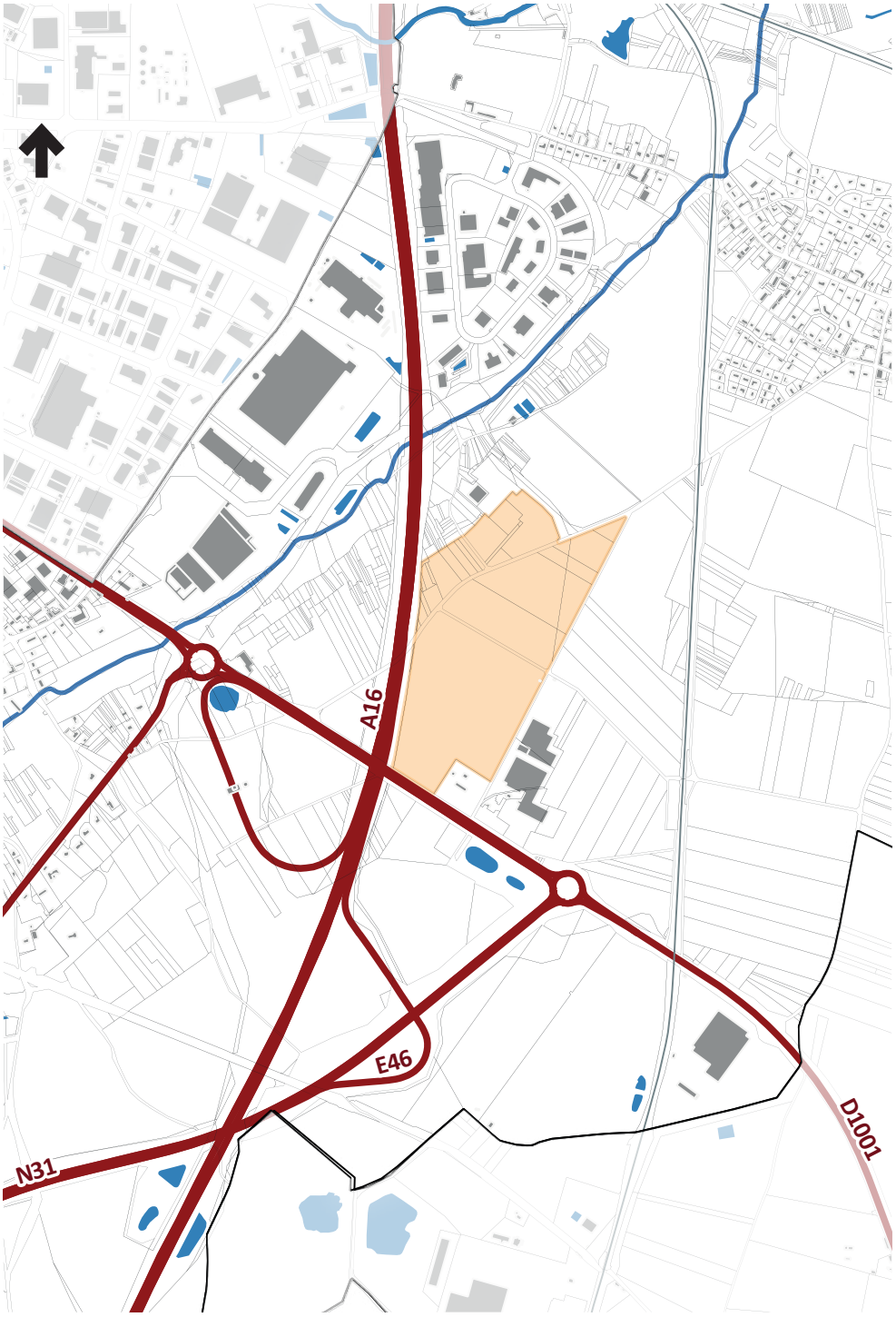


Carte de bruit stratégique de type C pour l'A16 et la RD1001 - Source : GEO IDE

Le secteur de projet est surtout impacté par les périmètres de bruit de type A de l'autoroute A16. Les périmètres de bruit de type C, de l'A16 et de la RD1001 ne recouvrent que très partiellement le site d'étude concerné.

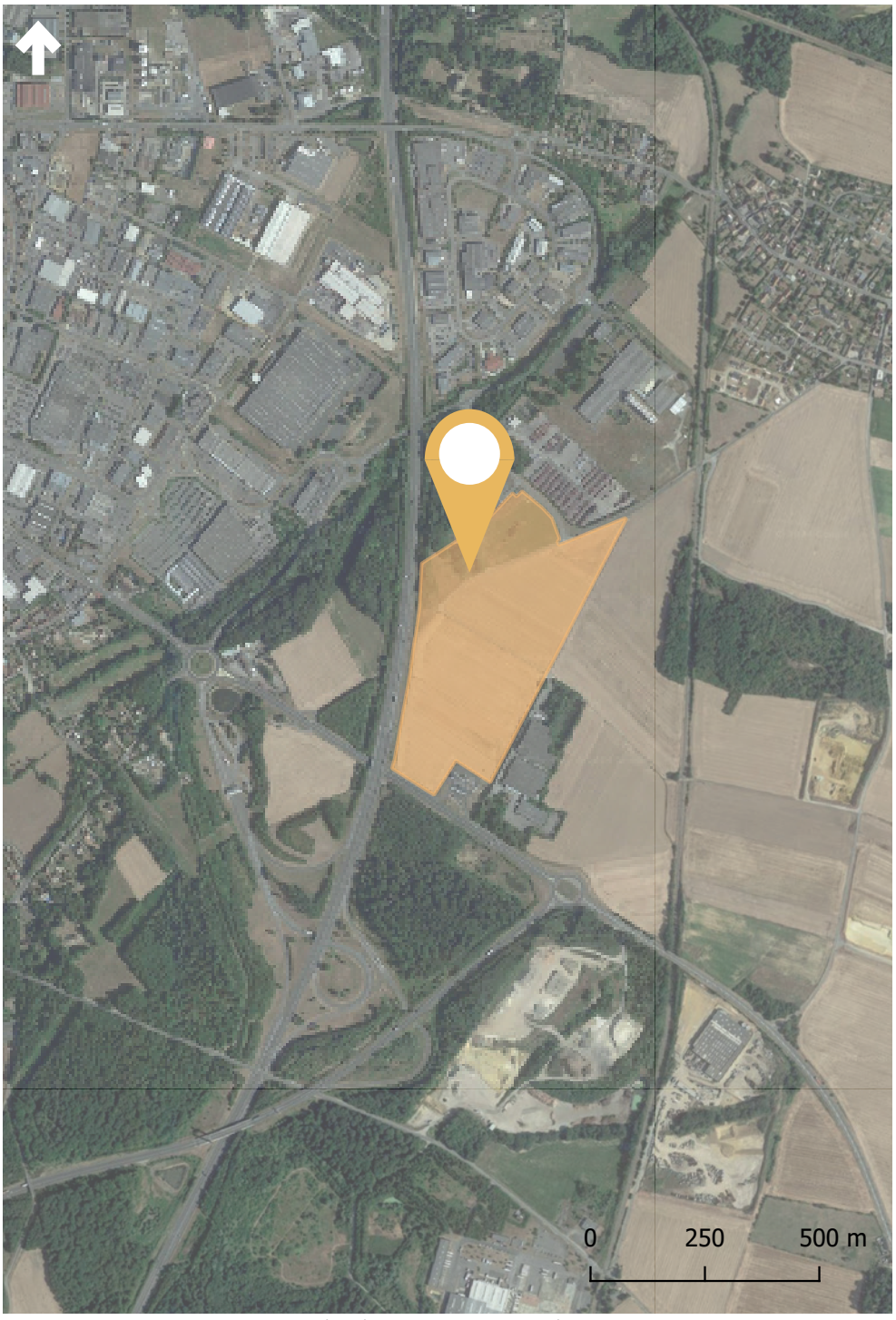
I.III.III Descriptif des voies et sécurité

Le secteur d'étude est longé par un axe autoroutier (A16), à l'Ouest, qui comporte 2x2 voies et une voie d'insertion. La RD1001 qui borde le site au sud est composée d'une voie en double sens.



Plan schématique du site d'étude (orange) au croisement de l'A16 et de la RD1001

L'axe de l'A16 à l'Ouest du site de projet a globalement un tracé rectiligne.
Cependant, le site de projet est isolé de cette autoroute grâce à la présence d'un talus végétalisé, qui place le site de projet en contrebas par rapport à l'axe. La route départementale RD1001 passe en-dessous de l'A16, ce croisement se fait à l'angle Sud-Ouest du site. Cette voie départementale est en vis-à-vis avec le secteur d'étude.

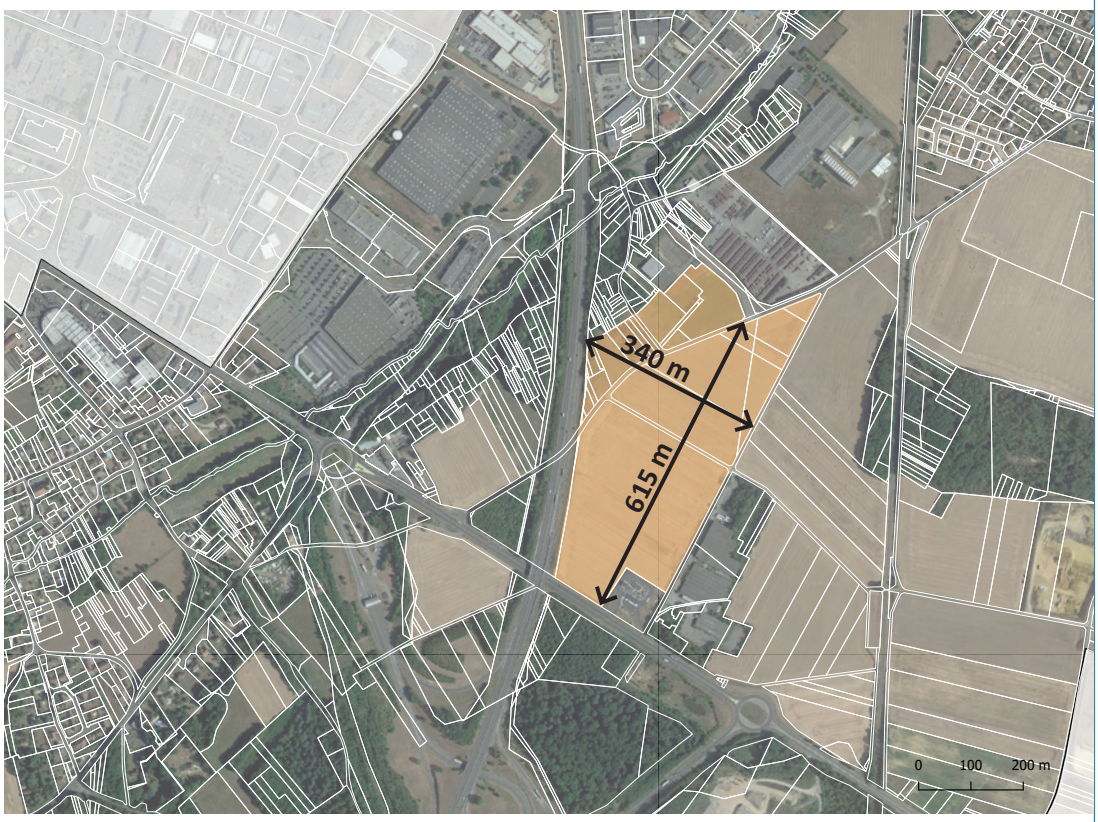


Orthophoto- source : Google 2024

I.IV Le site, caractéristiques et diagnostic

I.IV.I Parcelles concernées

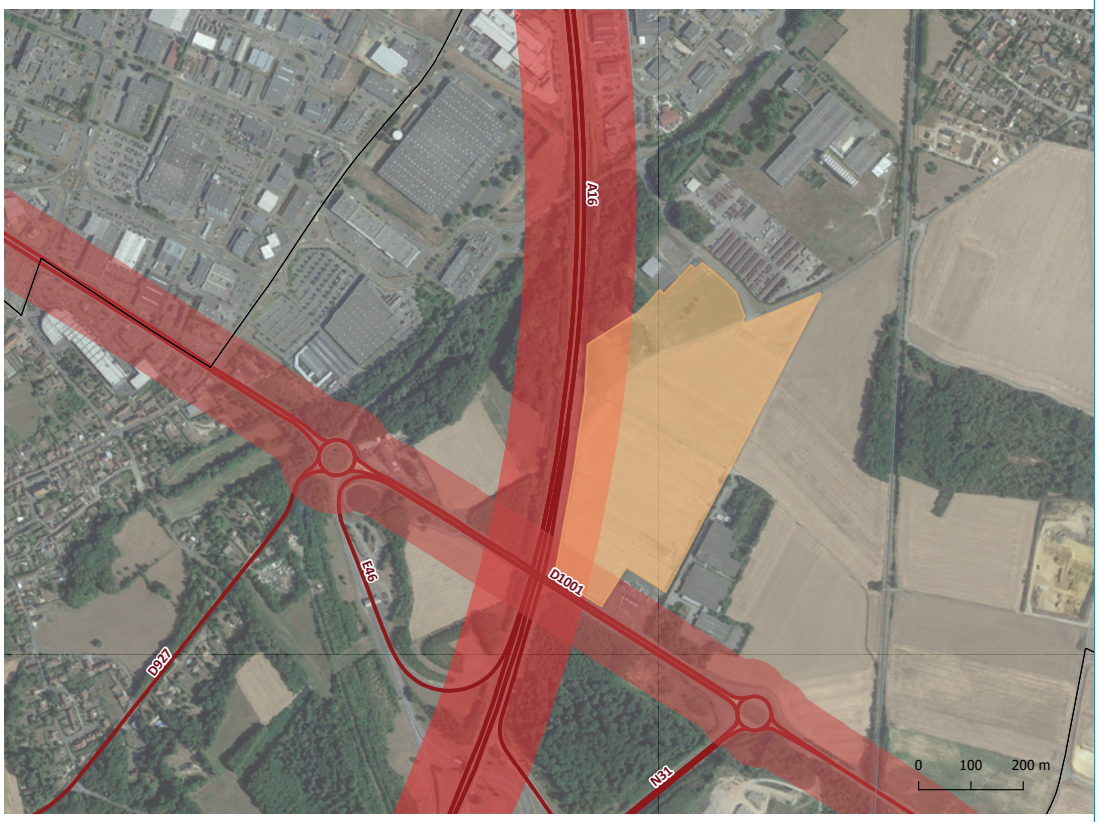
Le site concerne plusieurs parcelles pour une surface totale de 17,6 ha.



I.IV.II Inconstructibilité aux abords des voies

En raison du classement en route nationale de l'autoroute A16, une bande d'inconstructibilité de 100 mètres de part et d'autre de l'axe contraint l'implantation des constructions .

En raison du classement en route à grande circulation pour la RD 1001, une bande d'inconstructibilité de 75 mètres de part et d'autre de l'axe contraint l'implantation des constructions .



I.IV.III Risques naturels

Risque retrait-gonflement des argiles

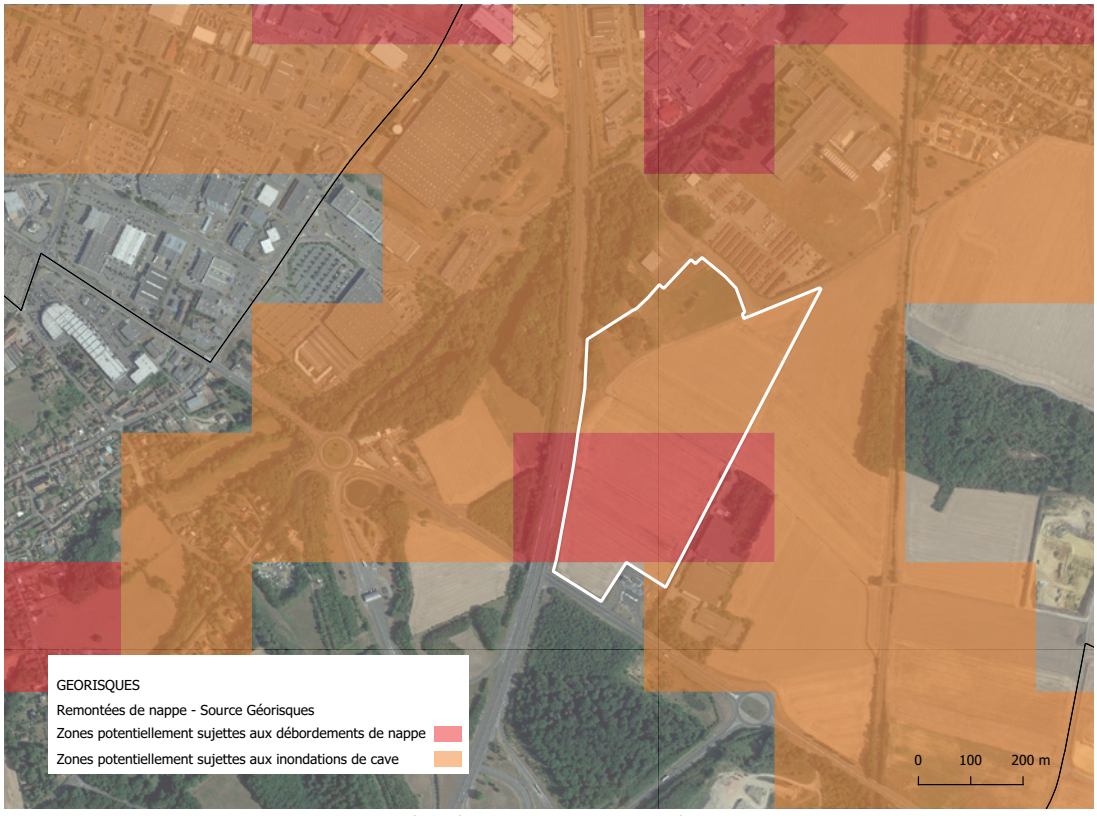
La partie Nord du site de projet est concernée par un risque «faible» et la partie Sud par un risque «moyen» de retrait et gonflement des argiles.



Aléa retrait-gonflement des argiles- source : Géorisques

Risque remontées de nappe

L'ensemble du site de projet est concerné par les risques potentiels d'inondations de cave et, en partie Sud, par les risques potentiels de débordements de nappe.



Remontées de nappe- source : Géorisques

I.IV.IV Hydrographie

Le ru de Berneuil passe au Nord .



Carte hydrographie - source : IGN

I.IV.V Topographie

Le site descend au Nord vers le Ru de Berneuil. Son point haut est au Sud en bordure de la départementale RD1001. Son orientation et sa topographie favorisent des vues vers les alentours, soit vers les espaces boisés, soit vers les autres bâtiments d'activités économiques.



Axe de mesure de topographie- source : Oise MNT

I.IV.VI Paysage et occupation du sol

Le site s'inscrit en frange urbaine. Il est délimité par deux voies de circulation, à proximité de secteurs d'activités préexistants. Les principaux motifs végétaux sont des espaces cultivés avec quelques arbres et restes de haies bocagères au Nord. Un talus planté borde le site à l'Ouest (A16). Une station service et une entreprise sont présentes au Sud-Est du secteur. Les alentours sont principalement composés d'espaces cultivés et boisés au Sud-Est et de zones d'activités et d'infrastructures routières au Nord-Ouest. A noter qu'une voie de chemin de fer traverse le territoire à l'Est du site d'étude et que le Ru de Berneuil serpente au Nord du secteur entre les espaces urbanisés (ses abords sont partiellement végétalisés).



Principales structures paysagères sur la zone d'étude

Depuis la départementale D1001, avant le passage sous l'autoroute (A16), le secteur marque l'entrée de plusieurs espaces urbanisés à vocation principalement économique. Il est traversé par une ligne électrique à basse tension le long de la rue de la Chapelle, et occupé par un transformateur électrique sur sa partie Est.

II ACCÈS ET PERCEPTION VISUELLE

Selon l'OAP définie sur le site, l'accès à la zone se fera via la rue de la Chapelle. L'aménagement de la trame viaire structurante reposera sur l'adaptation des voiries existantes aux nouvelles constructions (la rue Boulet et la rue de la Chapelle). Cette voie principale, permettant un bouclage de la zone, sera le support du développement de voiries complémentaires pour assurer la desserte interne.

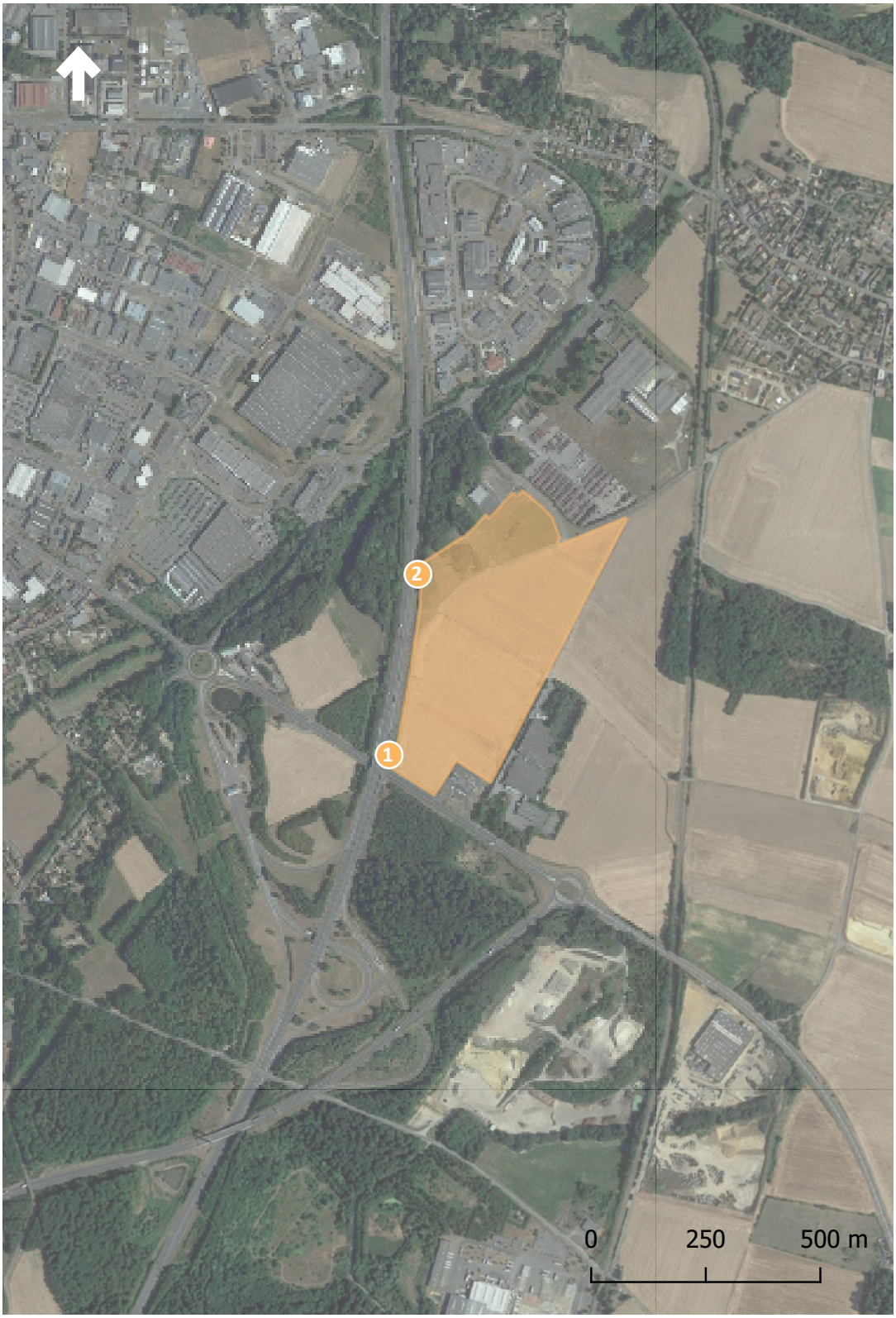
Pour des motifs de sécurité des circulations, aucun accès ne sera prévu sur la RD1001.



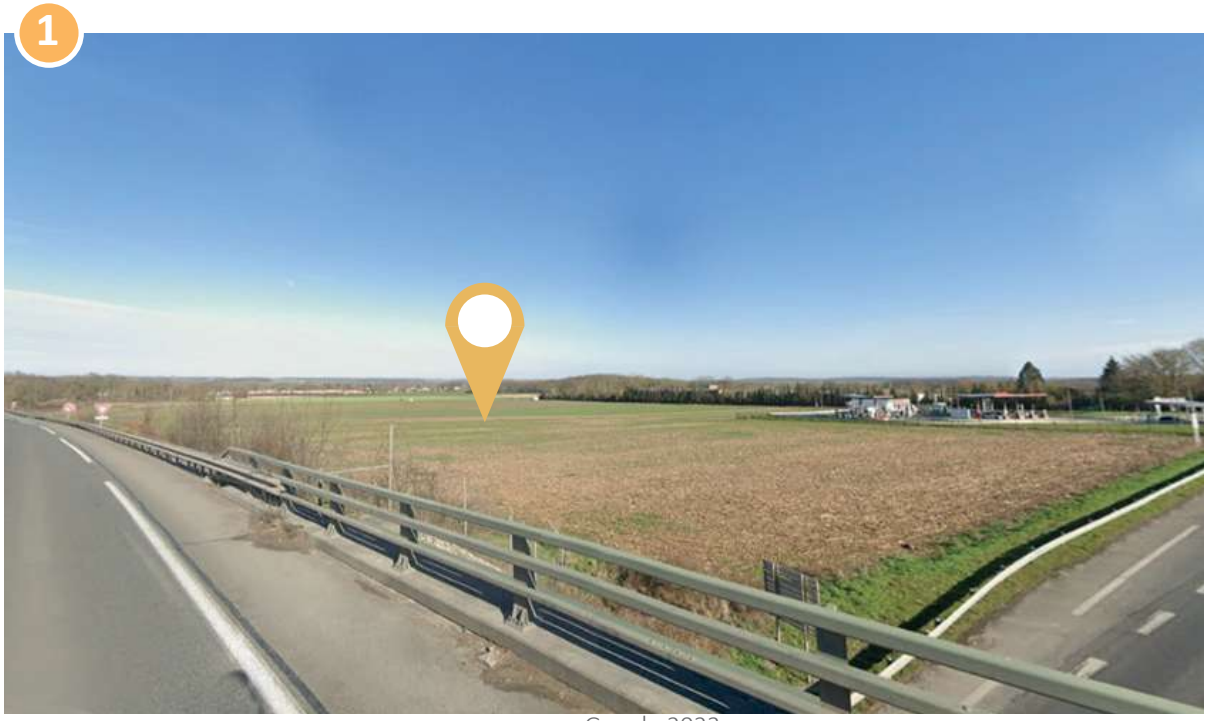
Accès et desserte



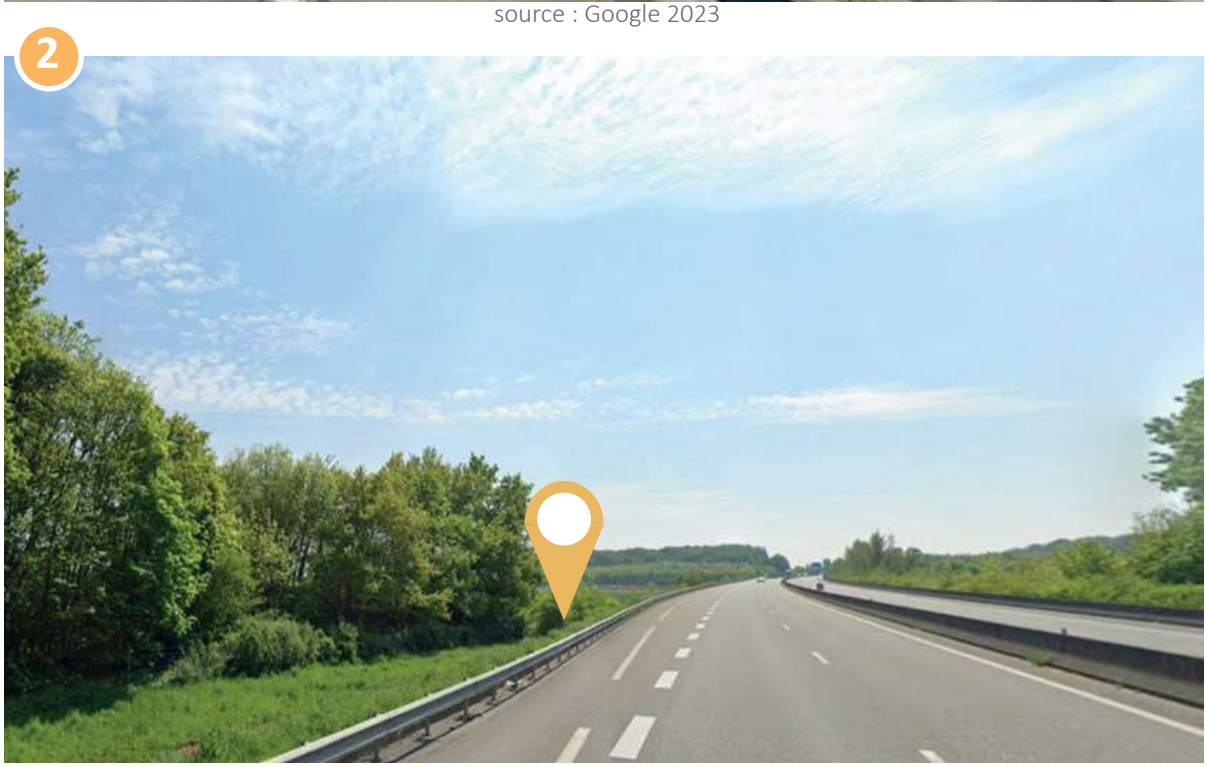
Lieu d'accès potentiel au Nord, selon l'OAP- source : Google 2022



Plan d'indication des prises de vue liées à l'A16 - source : Google 2024



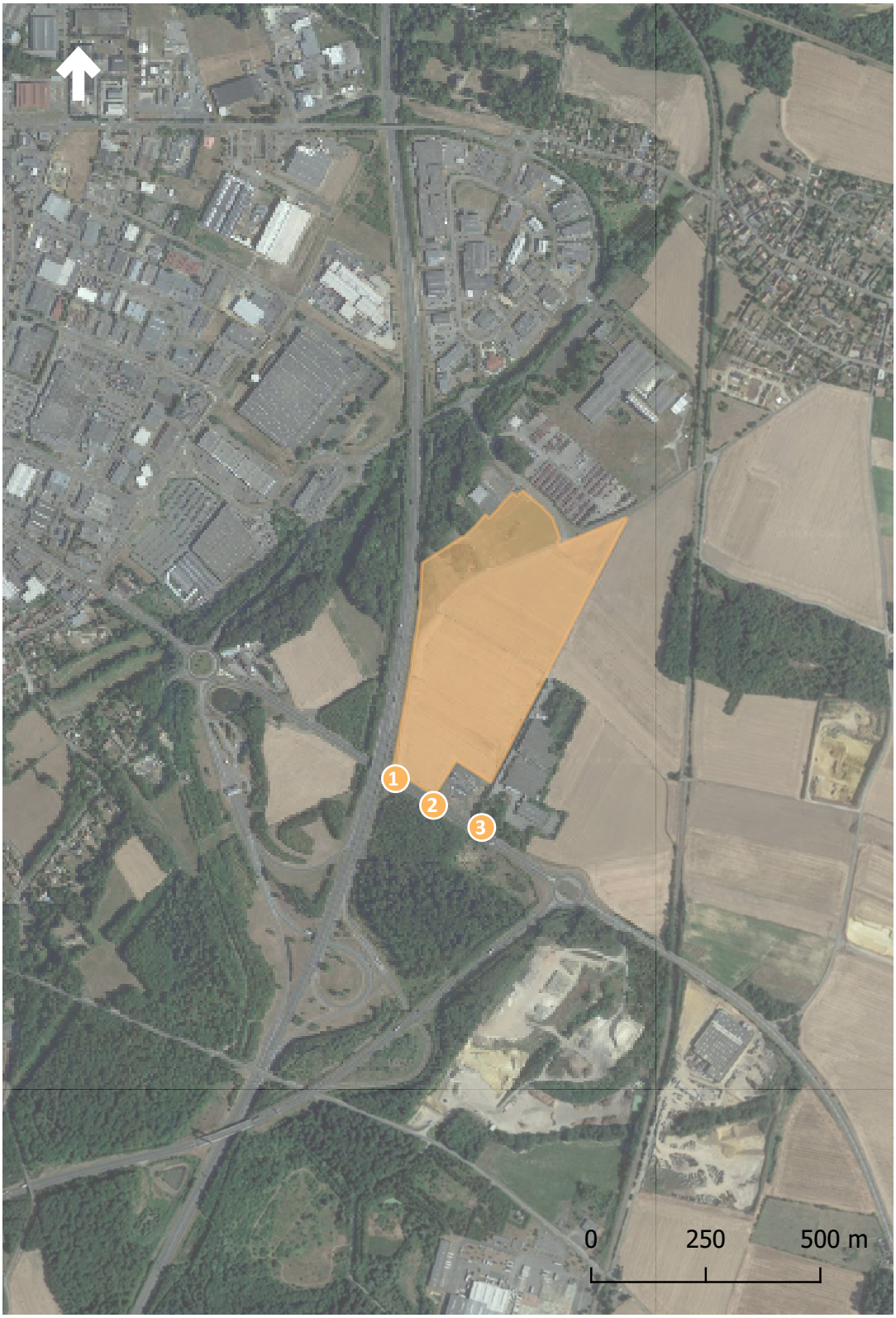
source : Google 2023



source : Google 2022

VUES DEPUIS L'A16

L'A16 est située en surplomb du secteur de projet. Les vues sur le site d'étude depuis cette voie sont dégagées en partie Sud. En partie Nord, une lisière boisée créé un filtre végétal entre l'Autoroute et le site de projet.



Plan d'indication des prises de vue liées à la RD 1001 - source : Google 2024

1



source : Google 2023

2



source : Google 2023



source : Google 2023

VUES DEPUIS LA RD 1001

Les vues sur le site d'étude depuis la RD 1001 sont très dégagées. La voie et le secteur de projet sont à peu près au même niveau, offrant des vues vers les différents espaces boisés et activités alentours. A proximité, se trouve la station totale. Le site est au croisement de la RD 1001 avec l'A16.

III LES ORIENTATIONS

III.I Les objectifs

Localisé le long de la RD1001 et en bordure de l'autoroute A16, le site d'étude s'inscrit à l'interface de la zone commerciale de Ther (Beauvais-Allonne), d'une zone industrielle au nord et d'activités économiques et commerciales à l'est, dont une station-service. Il est traversé par la rue de la Chapelle, qui mène à la zone industrielle nord et au hameau de Villers-sur-Thère. Le site est ouvert sur des espaces agricoles au nord-est et sur une petite zone boisée au nord. Il est également ouvert et visible depuis les deux axes structurants qui le bordent, la RD1001 et l'A16, située en contre-haut du site, sur un talus. Le site de réflexion est pour partie inclus dans le périmètre de la ZAC (zone d'aménagement concerté) de Saint-Mathurin.

Ce secteur de développement du pôle économique bénéficie :

> d'une localisation stratégique à Allonne et à l'échelle de l'agglomération, à proximité de l'échangeur autoroutier de Beauvais Sud et des zones d'activités économiques et commerciales de la frange est de Beauvais
> d'un accès depuis la rue de la Chapelle ne démultipliant pas les accès existants
> le site fait partie du périmètre de la ZAC Saint-Mathurin. Cette ZAC est portée par la communauté d'agglomération. Elle vise le développement d'activités économiques. Des travaux de viabilisation sont en cours et une première activité s'est installée : une station-service le long de la RD.

Les spécificités de la zone sont les suivantes :

> elle s'intègre en frange urbaine au croisement de l'A16 et de la RD1001.
> forte visibilité depuis la RD1001 et depuis la partie Sud de l'A16

Les objectifs sont ainsi :

> d'une part, de permettre l'optimisation de la zone identifiée comme à urbaniser au PLUi en vigueur, dans le contexte de rareté foncière et de densification des espaces à rechercher (objectifs pleinement inscrits dans les lois successives Grenelles, Alur, et Climat et résilience) ;

> d'autre part, de maintenir des espaces de mise à distance entre les axes routiers et la zone de constructibilité, ce qui permettra à la fois le développement des activités et l'aménagement de transitions entre les voies et l'espace bâti afin de favoriser l'insertion du projet dans son environnement et de préserver la zone de projet d'éventuelles nuisances (visuelles, sonores).

Propositions de réduction des marges :

> Le long de l'autoroute : proposer une nouvelle marge de recul de 40 mètres depuis l'axe de l'A16

> Le long de la RD1001 : proposer une nouvelle marge de recul de 25 mètres depuis l'axe de la RD

Les réductions des retraits proposées visent à optimiser l'usage du foncier tout en maintenant des espaces libres entre le site et les voies à grande circulation afin d'assurer une meilleure intégration des constructions et une sécurité des flux routiers

III.II Les dispositions de l'orientation d'aménagement et de programmation

Ce secteur est soumis à une OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dans le PLUi, les dispositions «OAP» peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer à la pièce «OAP sectorielles» du PLUi

IV PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER ET CONCLUSION

LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET JUSTIFICATIONS
AU REGARD DE L'ARTICLE L 111-8 DU CODE DE L'URBANISE

IV.I Prise en compte de la qualité paysagère

Rappels et principes proposés

TRAITEMENT DES ABORDS

Accès :

L'accès au site tel que prévu dans l'OAP, depuis la rue de la Chapelle, sans accès direct depuis la RD1001, est cohérent avec la recherche d'un accès sécurisé.

Franges A 16 et RD 1001 :

Au sein des marges de recul entre les voies et les futures constructions, une strate arbustive et arborée les long de l'autoroute et une strate herbacée le long de la RD seront prévues.

La plantation de haies de différentes strates arbustives et arborées, faites d'essences locales adaptées, est vivement encouragée. Une attention particulière devra être portée sur leur aménagement en raison de leur rapport direct avec une autoroute et une route départementale à grande circulation. En effet, ces haies joueront un rôle à la fois de filtre visuel et de tampon sonore (protection des nuisances sonores et visuelles).

TRAITEMENT DES ESPACES LAISSÉS LIBRES

La végétation existante à l'Ouest (talus planté) en bordure de l'A16, sera préservée et complétée. En effet, cette structure, en plus d'être un élément structurant d'un point de vue paysager et environnemental, joue également un rôle dans les rapports visuels entre les différentes constructions, mais aussi pour les vues vers l'A16 (protection des nuisances sonores et visuelles).

La gestion des eaux pluviales et de ruissellement sera assurée par de multiples moyens : bassins, noues, puits d'infiltration etc. En complément, la végétalisation des espaces de stationnement sera à rechercher, lorsque cela est possible, dans une double logique de paysage et d'infiltration des eaux.

Le règlement écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques

Article : Caractéristiques urbaines et architecturales des constructions implantation et volumétrie

Article : Qualité paysagère et environnementale de la construction.


0
100
200 m
Structure végétale à proximité
Haie à conserver
Strate arbustive et arborée
Strate herbacée
Accès potentiel
Enjeux de covisibilité

IV.II Prise en compte de la qualité architecturale et urbanistique

Il s'agira d'assurer l'insertion paysagère des constructions à usage d'activités économiques en raison de leurs volumes souvent importants. Ainsi, les constructions devront s'adapter au relief du terrain et les volumes seront simples.

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

IMPLANTATION

Les constructions seront implantées à une distance minimale de 40 mètres depuis l'axe de l'A16.

Les constructions seront implantées à une distance minimale de 25 mètres par rapport à l'axe de la RD1001.

La disposition du site, longé à la fois par l'A16 et la RD1001, multiplie les enjeux de perception visuelle de proximité. Ainsi, en complément des aménagements paysagers, les façades des constructions devront être traitées avec soin et en cohérence avec les différents contextes.

COULEURS

Les constructions situées à proximité des axes à grande circulation doivent être conçues pour que leurs façades vues de ces voies soient traitées avec le même soin que les façades principales tant au regard des matériaux employés que de leur intégration dans le site.

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (briques creuses, parpaings…) ainsi que l'emploi en façade de matériaux hétéroclites ou disparates et tous matériaux de récupération non prévus à cet usage sont interdits.

Le traitement des façades donnant sur les voies et emprises publiques doit être réfléchi pour limiter l'impact visuel du projet sur l'environnement, pour limiter les contrastes de teinte.

Les couleurs criardes sont interdites.

DESSERTE ET STATIONNEMENT

Dans le mesure du possible les espaces de stationnement seront végétalisés.

Le règlement écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques

Article : Caractéristiques urbaines et architecturales des constructions (implantation et volumétrie)

Article : Qualité paysagère et environnementale de la construction.

IV.III Prise en compte des nuisances

Le site étant à vocation économique et en l'absence de secteur résidentiel dans l'environnement immédiat, l'impact des nuisances pouvant être engendrées par l'aménagement du site sera limitée.

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

LES NUISANCES SONORES

La configuration de la RD1001 avec les deux giratoires, à l'est et à l'ouest du site de projet (entrée d'Allonne) permet de limiter la vitesse des véhicules motorisés, ce qui peut participer à réduire certaines nuisances sonores en découlant.

De plus, l'autoroute A16 se trouve en hauteur par rapport au site d'étude et la conservation voire le renforcement du talus végétalisé existant permettra de matérialiser la limite entre la voie et le secteur tout en temporisant les nuisances sonores.

Les constructions seront implantées à une distance minimale de **40 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute et 25 mètres de l'axe de la départementale.**

La réglementation en vigueur est à appliquer concernant l'impact du bruit relatif à l'autoroute A16 et à la RD1001 et les prescriptions en matière de mesures préventives relatives aux nuisances sonores pour les bâtiments, notamment la mise en place d'isolements acoustiques adaptés afin d'atteindre des niveaux de confort internes conformes aux recommandations.

Enfin, les aménagements paysagers au sein des bandes inconstructibles pourront participer à compléter cet effet de zone tampon entre les voies et le secteur.

IV.IV Prise en compte de la qualité de l'air

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Les aménagements relatifs aux structures végétales tampons évoqués dans le cadre des nuisances sonores auront des effets bénéfiques sur la qualité de l'air.

IV.V Prise en compte de la sécurité routière et les risques

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le développement de la zone économique induite par la dérogation à la Loi Barnier concernant le site d'étude ne devrait pas entraîner de risques sur la sécurité routière vis à vis des voies adjacentes. En effet, l'accès au site se fera via la rue la rue de la Chapelle, sans accès direct depuis la RD1001 ni depuis l'A16.

RISQUES

Concernant le risque naturel lié à l'aléa retrait-gonflement des argiles, il s'agira de prévoir toute disposition pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol.

Le règlement écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques

Article 2.1. Les conditions de desserte des terrains

IV.VI Conclusion

La localisation du site étudié et son accessibilité en font un espace favorable à l'extension de la zone à vocation économique.

Le site fait l'objet d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) et répond au PADD qui prévoit, dans l'axe 1 orientation 1 de permettre son aménagement.

La marge de recul par rapport à l'A16 est actuellement de 100 mètres.

La marge de recul par rapport à la RD1001 est actuellement de 75 mètres.

Les caractéristiques du secteur et son contexte, ainsi que, l'aménagement du site avec une réflexion vis-à-vis de l'organisation du bâti, des structures végétales, de la desserte et de la circulation, permettraient de réduire ces marges de recul, afin d'optimiser le foncier ciblé pour être urbanisé dans le cadre du PLUi.

L'application des articles (voir «cadre de l'analyse») de la «Loi Barnier», constitue une opportunité dans le traitement urbanistique, architectural et paysager du secteur étudié. L'aménagement doit garantir l'intégration paysagère du secteur dans le contexte.

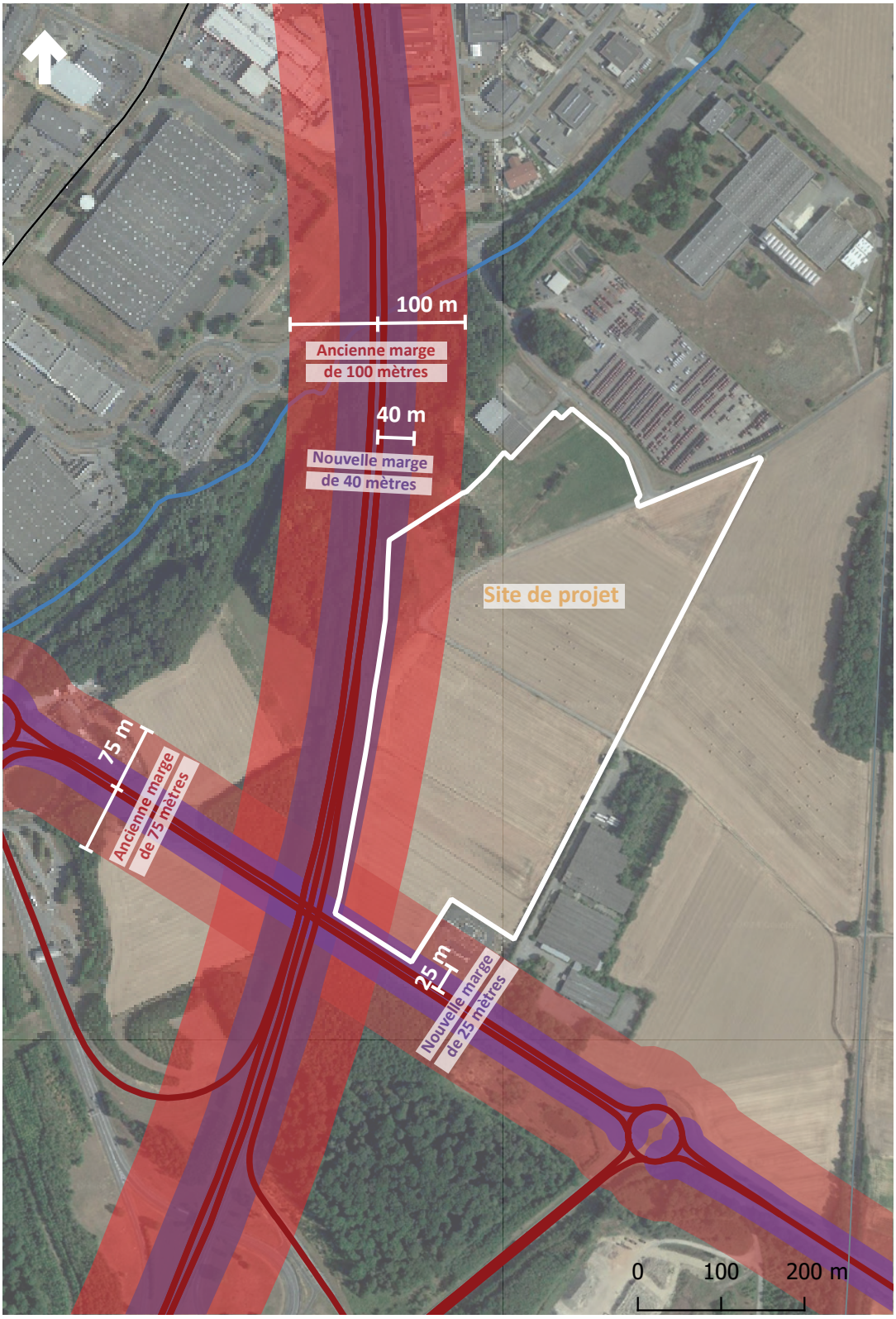
La réduction de la bande inconstructible n'aura un effet que très limité en matière de nuisances, de sécurité et de qualité architecturale, urbaine et paysagère.

En effet :

- Le site s'inscrit entre des zones pour partie déjà construites (la zone commerciale de Ther d'une part, la station-service le long de la RD1001 d'autre part) ;
- Il y est prévu le développement d'activités économiques (et non des habitations ou des équipements) ;
- Les orientations prévues en matière d'accès (interdiction d'accès sur l'autoroute et la RD) et d'intégration des constructions (transitions paysagères, obligation de retrait des constructions, règles liées aux traitements des façades, etc.) permettront la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturales, de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Ainsi, afin d'encourager l'installation d'activités économiques sur le territoire et d'optimiser le foncier dans les zones ciblées pour être urbanisées dans le PLUi, il est donc proposé de réduire la marge de recul inconstructible de 100 mètres à 40 mètres pour l'autoroute A16 et de 75 mètres à 25 mètres pour la RD 1001.

La surface finale exploitable, avec les nouvelles marges de recul, représente 16,9 ha (la surface initiale représentait 13,6 ha). La surface du site totale est de 17,6 ha.



Plan des propositions des nouvelles marges de recul inconstructible (violet)

Plan Local d'Urbanisme intercommunal

PLUi

Habitat Mobilités

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS

PLAN LOCAL D'URBANISME HABITAT ET MOBILITÉS

ANNEXE AU RAPPORT DE JUSTIFICATIONS - ÉTUDE DÉROGATOIRE LOI BARNIER

SITE 2 AUNEUIL

AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS

Cittànova

SOMMAIRE

I Le contexte 3
I.I Le cadre d'analyse 4
I.I.I Loi du 02/02/1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement dite «loi Barnier» 4
I.I.II SCOT 6
I.I.III PLUI 7
I.II La localisation 8
I.III Les caractéristiques et nuisances de la route RD981 10
I.III.I Trafic routier 10
I.III.II Nuisances sonores 12
I.III.III Descriptif des voies et sécurité 15
I.IV Le site, caractéristiques et diagnostic 17
I.IV.I Parcelles concernées 17
I.IV.II Inconstructibilité aux abords des voies 17
I.IV.III Risques naturels 18
I.IV.IV Hydrographie 19
I.IV.V Topographie 19
I.IV.VI Paysage et occupation du sol 20

II Accès et perception visuelle 21

III Les orientations 24
III.I Les objectifs 24
III.II Les dispositions de l'orientation d'aménagement et de programmation 25

IV Prise en compte de la loi barnier et conclusion 26
IV.I Prise en compte de la qualité paysagère 26
IV.II Prise en compte de la qualité architecturale et urbanistique 28
IV.III Prise en compte des nuisances 29
IV.IV Prise en compte de la qualité de l'air 30
IV.V Prise en compte de la sécurité routière et les risques 30
IV.VI Conclusion 31

I LE CONTEXTE

Cette étude a pour objectif de justifier l'aménagement d'un site à vocation économique aux abords de la RD981 sur la commune d'Auneuil. Au regard de la «Loi Barnier» et de l'aménagement de la zone, la pertinence du recul de la marge d'inconstructibilité sera évaluée.

I.I Le cadre d'analyse

I.I.I Loi du 02/02/1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement dite «loi Barnier»

La présente étude se réfère aux dispositions du Code de l'Urbanisme rénové suite à l'ordonnance du 23 septembre 2015 et au décret du 28 septembre 2015.

> L'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.

> L'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.

5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

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

CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE :
les nuisances,
la sécurité,
la qualité architecturale,
la qualité de l'urbanisme,
la qualité des paysages.

> 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.

« Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme ont pour objectifs de remodeler les abords des grands axes routiers : en périphérie urbaine et en entrée de ville, et de garantir une bonne insertion des extensions urbaines. Ces dispositions légales sont issues de l'article 52 de la loi du 2 février 1995, dite «Loi Barnier», portant sur la qualité urbaine et paysagère le long de certaines voies en entrée de ville.

Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation», c'est-à-dire, d'après l'article L110-3 du Code de la Route : « quelle que soit leur appartenance domaniale, les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies » (Décret n°2010-578 du 31 mai 2010).

« Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme sont une opportunité de questionner et définir les conditions d'insertion paysagère des espaces situés à proximité des axes de circulation qui représentent généralement les premières «vitrines» des entrées de ville ou de village dans les communes. Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces. En effet, le législateur propose de modifier les restrictions de constructibilité si la commune s'engage dans une réflexion sur l'aménagement et les règles d'urbanisme garantissant une qualité des espaces en bords de route et entrées de ville.

I.I.II SCOT

La commune d'Auneuil n'est pas couverte par un SCOT approuvé.

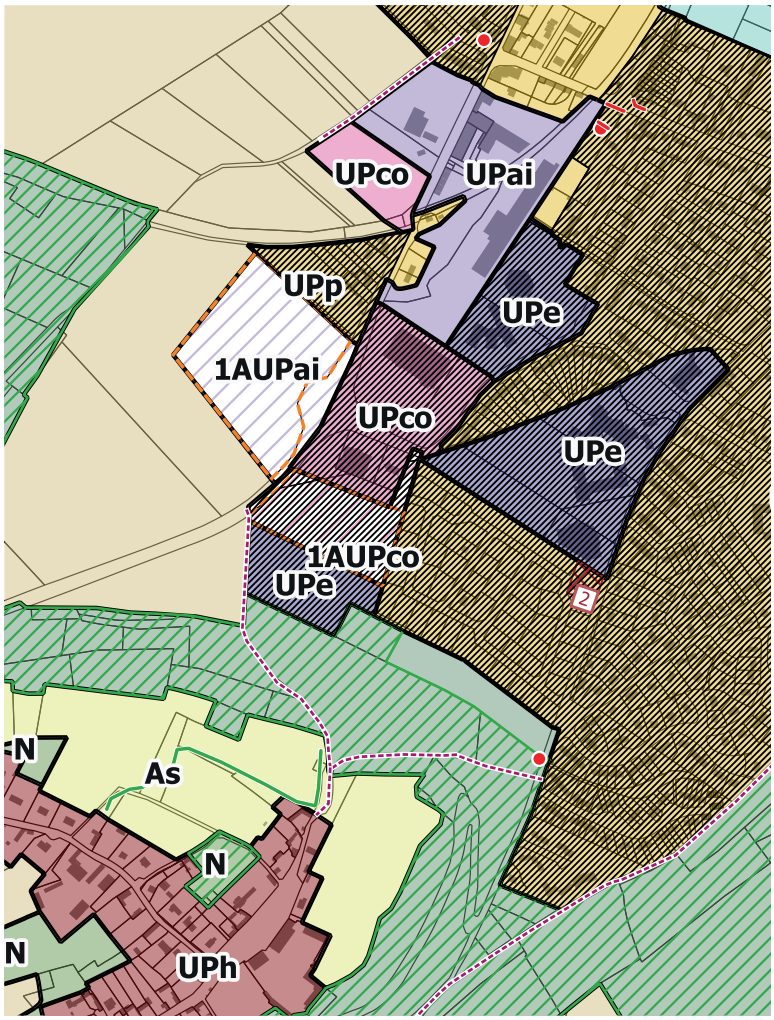
I.I.III PLUI

Le périmètre concerné par cette étude est classé en secteur destiné à accueillir des activités économiques dans le PLUi.

> se référer aux pièces réglementaires du PLUi (règlement graphique dit «zonage» et règlement écrit)

Ce secteur est également **soumis à des OAP** (Orientations d'Aménagement et de Programmation) dont les dispositions peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer aux pièces «OAP sectorielles» et «OAP thématique commerciale» du PLUi.



Plan de zonage du site de projet (PLUi)

I.II La localisation

Cette étude a pour objectif de justifier la pertinence de l'aménagement d'un projet à vocation économique aux abords de la RD981 sur la commune d'Auneuil. Le site retenu est en continuité d'une zone commerciale à dominante commerciale. Celui-ci est bordé à l'Ouest par la route départementale RD981.

Auneuil est une commune située dans le département de l'Oise en région Hauts-de-France. Elle accueille 2 875 habitants en 2021 (chiffres INSEE).

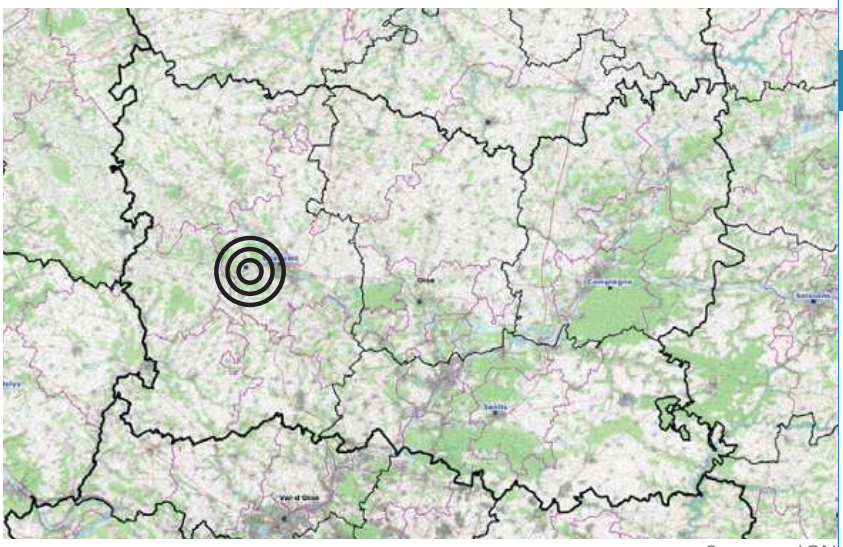
La RD981 parcours la commune du nord-est au sud-ouest. Elle permet de rejoindre Beauvais (à l'est) et Gisors (à l'ouest), dans le département de l'Eure.

Le périmètre d'étude est concerné par la «Loi Barnier» sur la RD981 avec un recul insconstructible de 75m.

Afin de lever cette règle de recul sur le périmètre d'étude, une réflexion d'ensemble prenant en compte les nuisances, la sécurité, la qualité de l'urbanisme, la qualité des paysages et l'architecture doit aboutir à un projet intégré au document d'urbanisme et conditionnant l'urbanisation du secteur concerné.

À L'ÉCHELLE DU DÉPARTEMENT

Dans le département de l'Oise, la RD981 est un axe privilégié pour traverser le territoire sur sa partie sud-ouest.

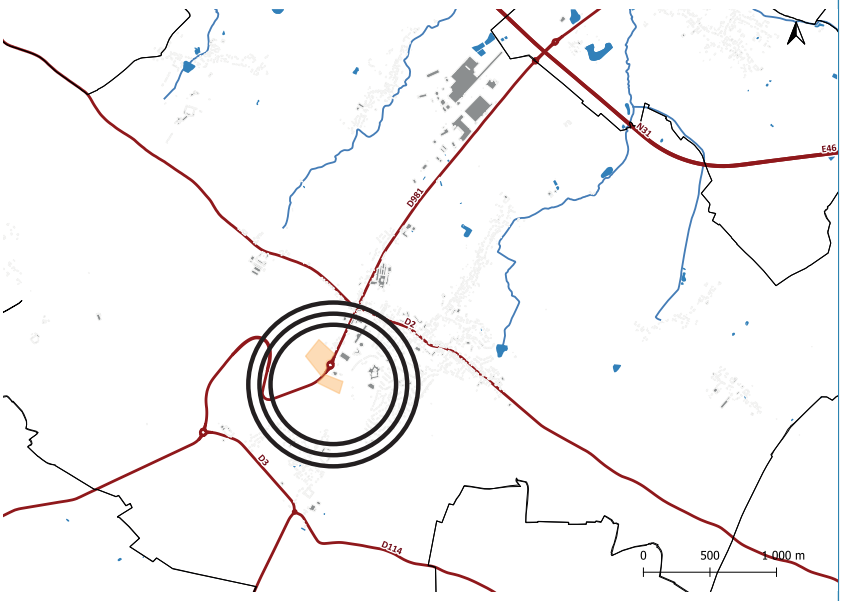


Source : IGN

À L'ÉCHELLE D'AUNEUIL

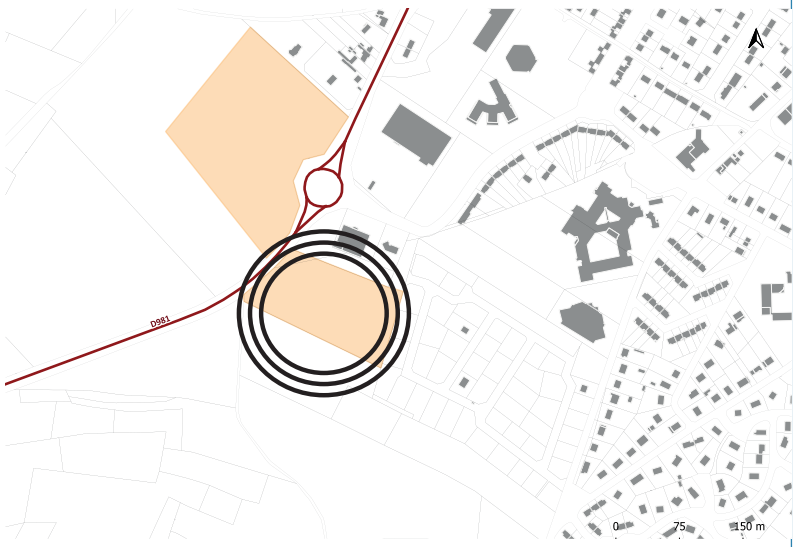
La RD981 traverse la commune du nord-est au sud-ouest.

Elle permet de relier Beauvais à Gisors.



À L'ÉCHELLE DU SITE D'ÉTUDE

La RD981 jouxte le site d'étude au niveau de sa limite ouest.



I.III Les caractéristiques et nuisances de la route RD981

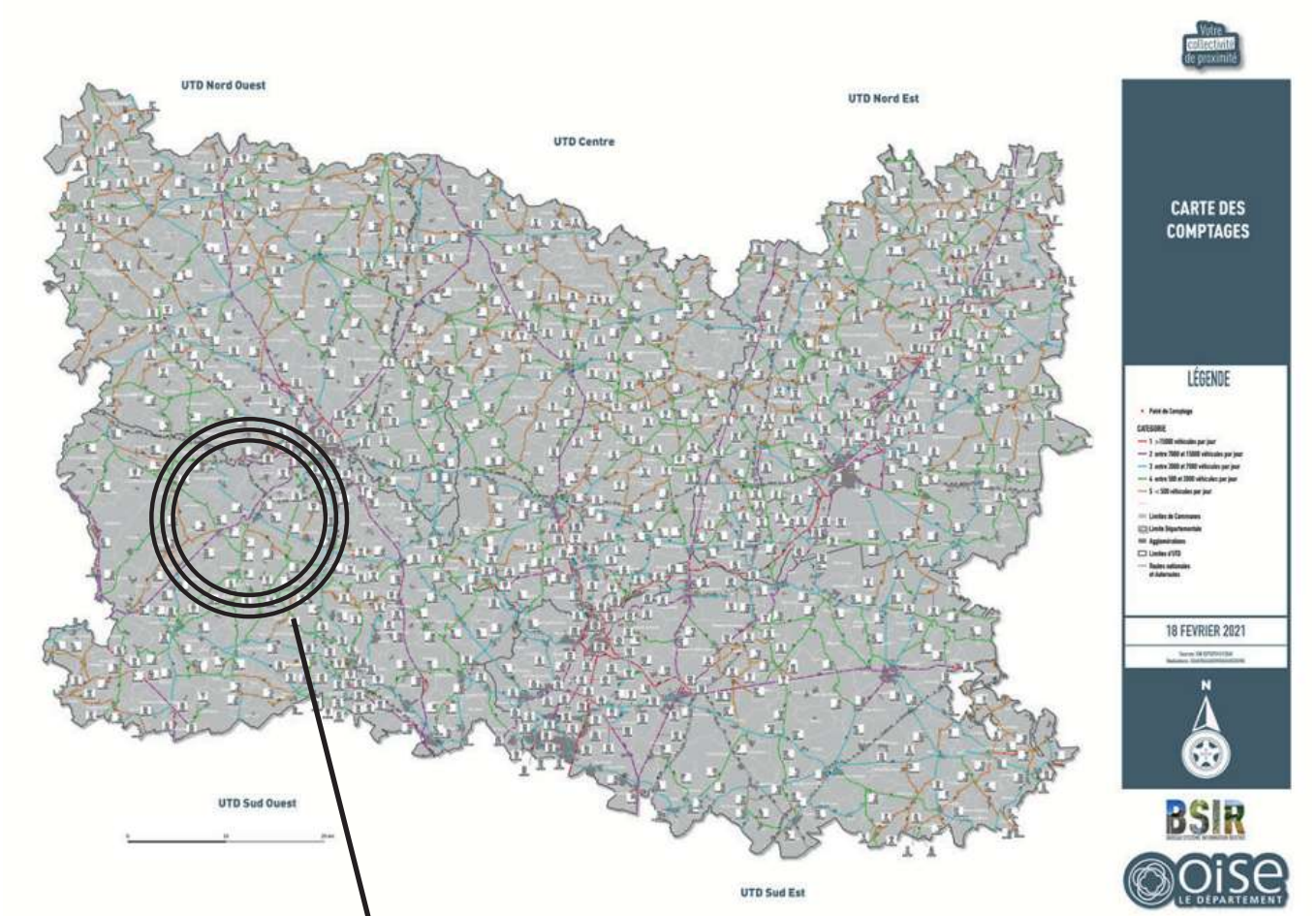
I.III.I Trafic routier

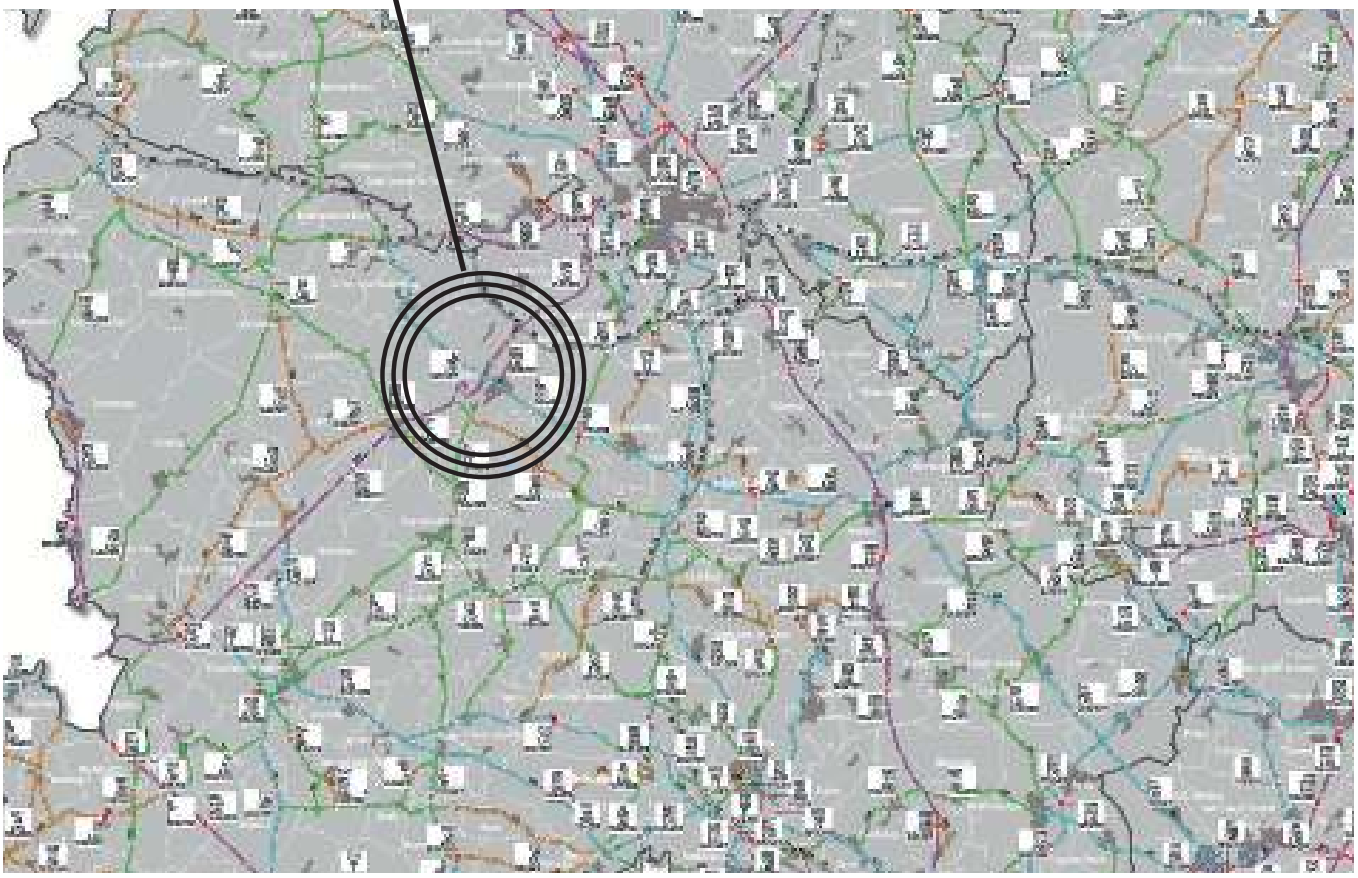


Carte des différents axes routiers ; source (fond de carte) : ESRI

Le secteur d'étude est longé, sur sa partie ouest, par la RD981.

Selon les données de trafic moyen journalier annuel sur la RD981, 10 317 véhicules circulent sur l'axe à proximité du site de projet (source : CD60/DGAADEM/DAGI/BSIR/MC- Données 2021 (comptage sur la RD981 effectué le 18/06/2019).

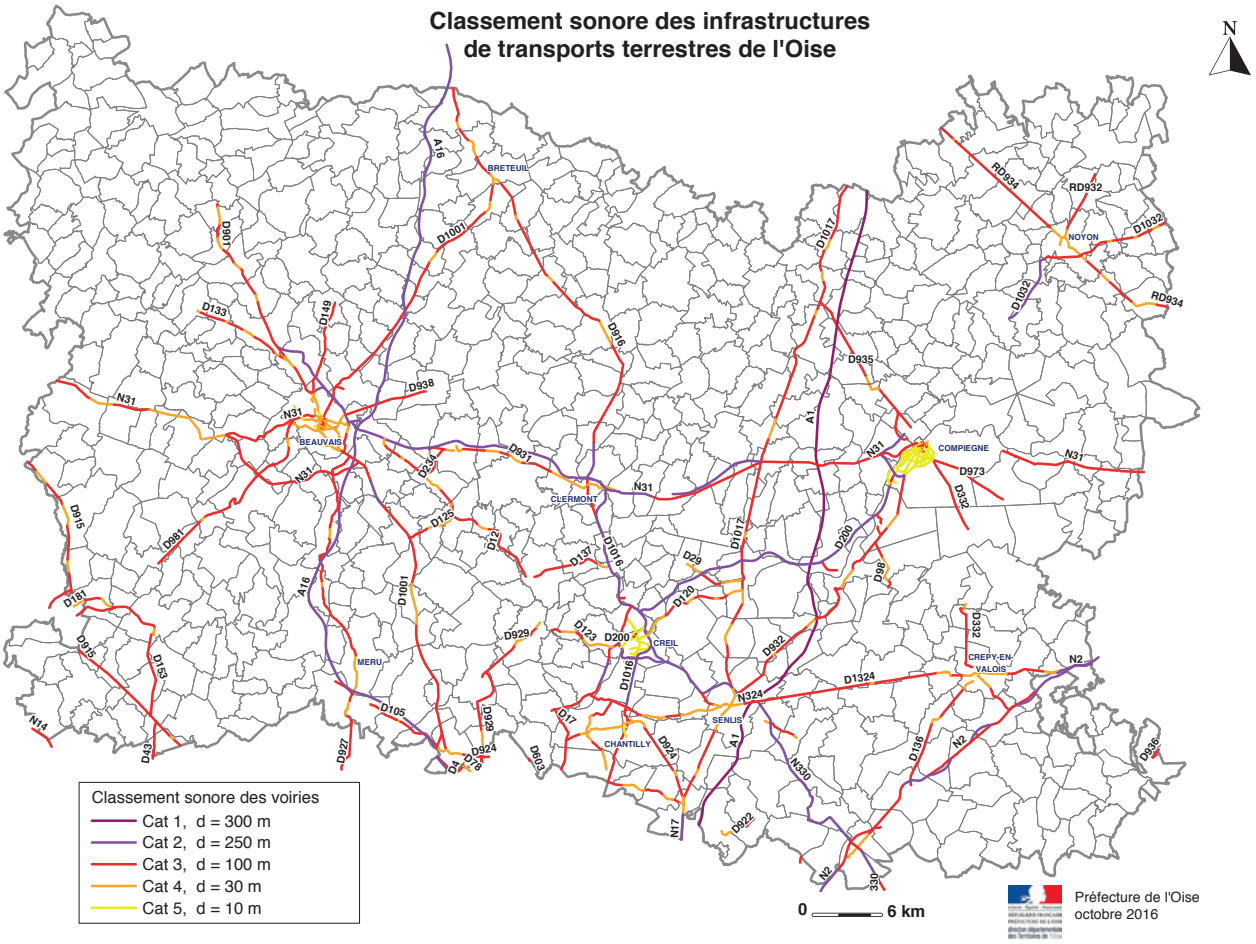




Comptage du trafic routier dans l'Oise pour l'année 2019 - Données actualisée en février 2021

I.III.II Nuisances sonores

Classement sonore des infrastructures terrestres



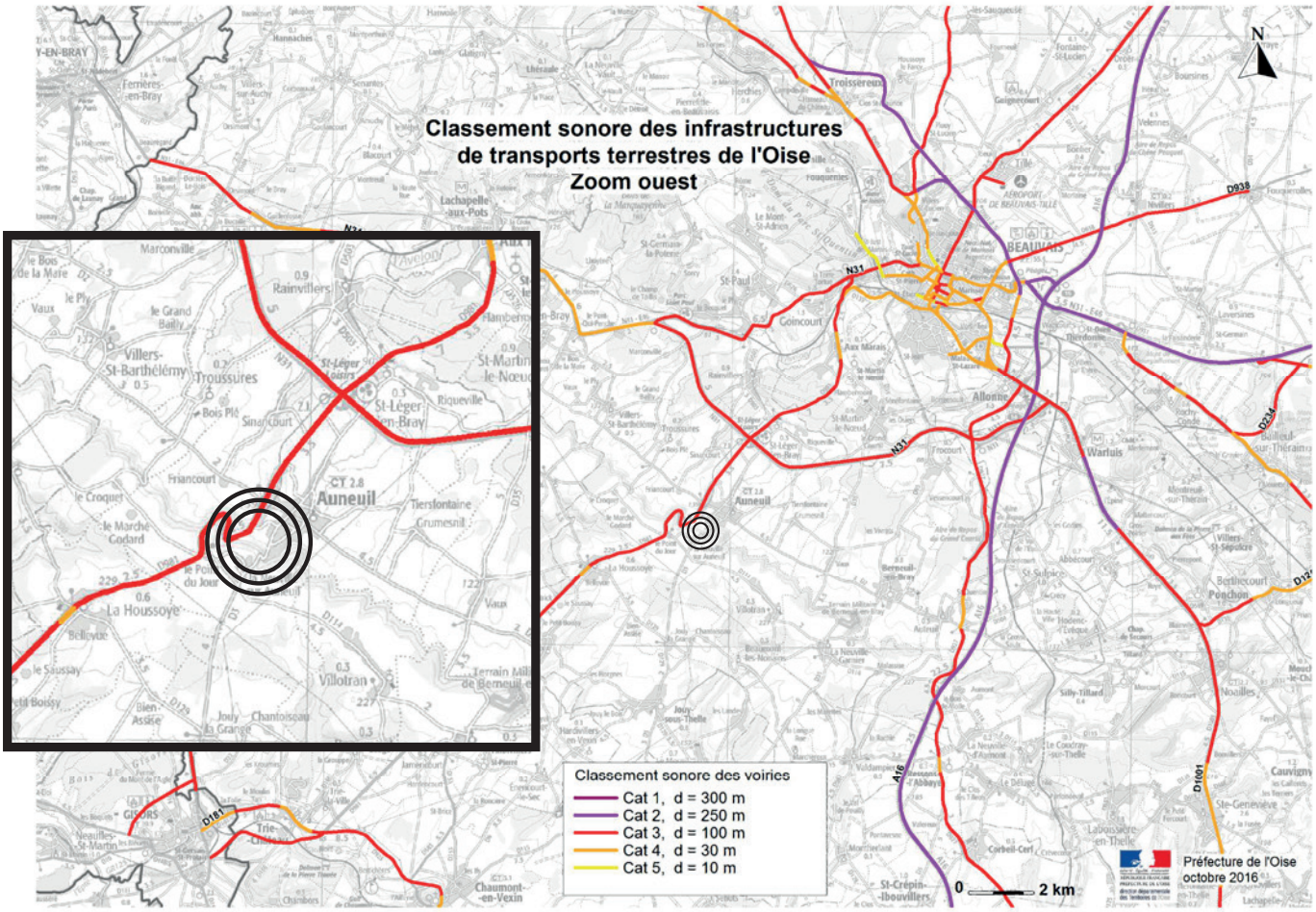
Carte du niveau sonore des infrastructures routières de l'Oise en 2016

*La **loi « bruit » du 31 décembre 1992** oblige les préfets à classer les voies de circulation terrestres existantes en fonction du trafic et de leurs caractéristiques sonores. Ce classement permet de fixer les règles de construction applicables aux zones exposées au bruit des transports terrestres.*

Pour le maître d'ouvrage des bâtiments à construire, ces mesures se traduisent par l'obligation de respecter une valeur minimale pour protéger les futurs habitants des nuisances sonores.

Le classement aboutit à la détermination de secteurs, de part et d'autre de la voie, où un isolement acoustique renforcé des bâtiments est nécessaire.

(source : Les services de l'État dans l'Oise)



Carte du niveau sonore des infrastructures routières de l'Oise en 2016

La RD981 est classée en catégorie 3 (d=100 m) du classement sonore des voiries *(source : Préfecture de l'Oise 2016).*

Les bâtiments industriels, agricoles ou commerciaux ne sont pas concernés par les dispositions d'isolement acoustiques renforcé. *(source : Les services de l'État dans l'Oise)*

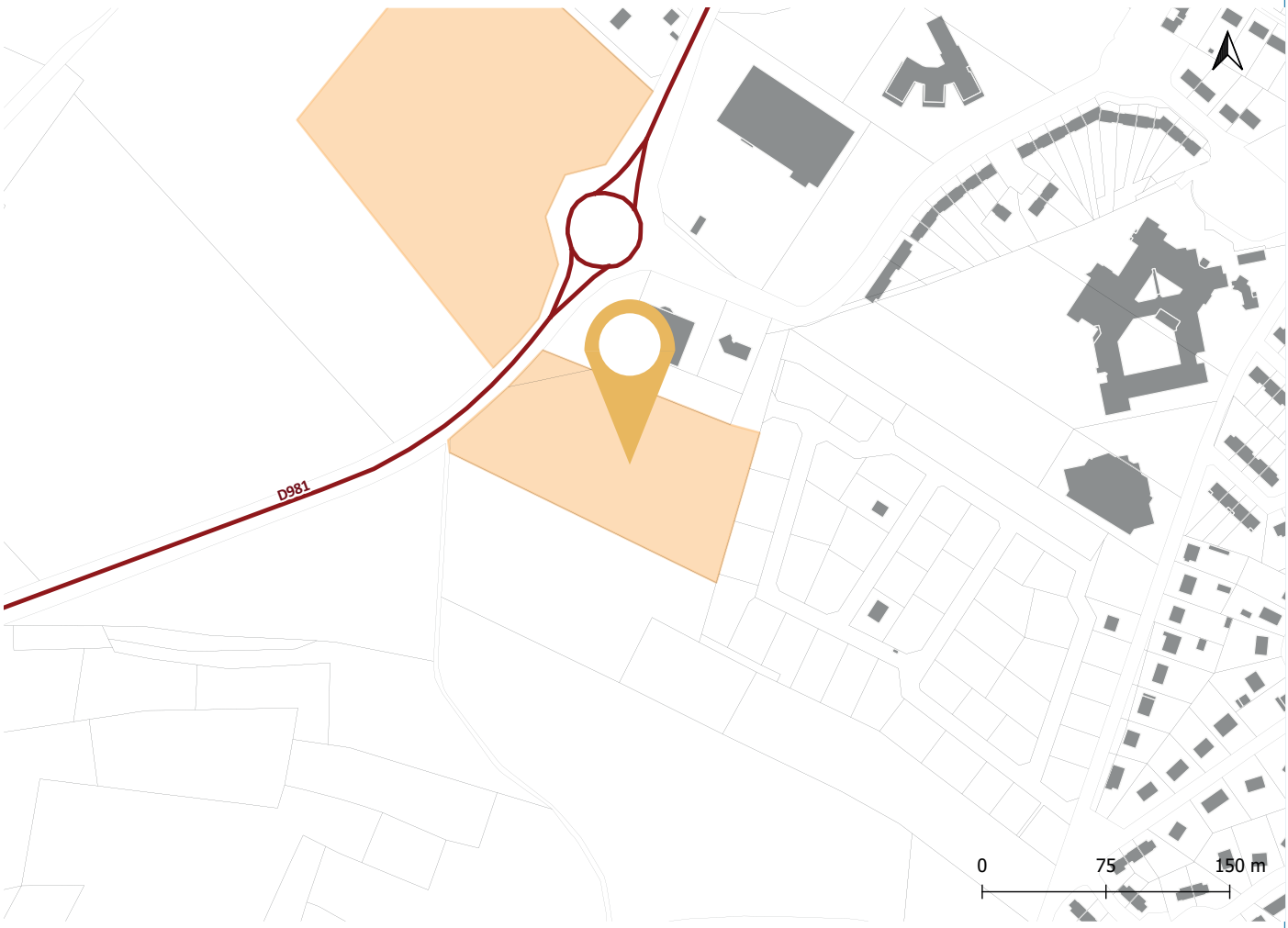
Cartes de bruit stratégiques

En raison du trafic routier qui parcourent les routes classées, ces dernières sont soumises à l'obligation d'élaboration de cartes de bruit stratégiques (CBS) (articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1à R.572-11 du code de l'environnement). Ces cartes sont issues de la phase 4 du plan de prévention du bruit dans l'environnement. Les cartes de type A représentent les zones exposées aux bruits par les grandes infrastructures de transport. Les cartes de type B représentent les secteurs affectés par le bruit, suivant l'arrêté du préfet, issus du classement sonore des voies. Les cartes de type C représentent les zones où les valeurs limites sont dépassées.

La RD981 n'est pas identifiée sur les cartes du bruit stratégique.

I.III.III Descriptif des voies et sécurité

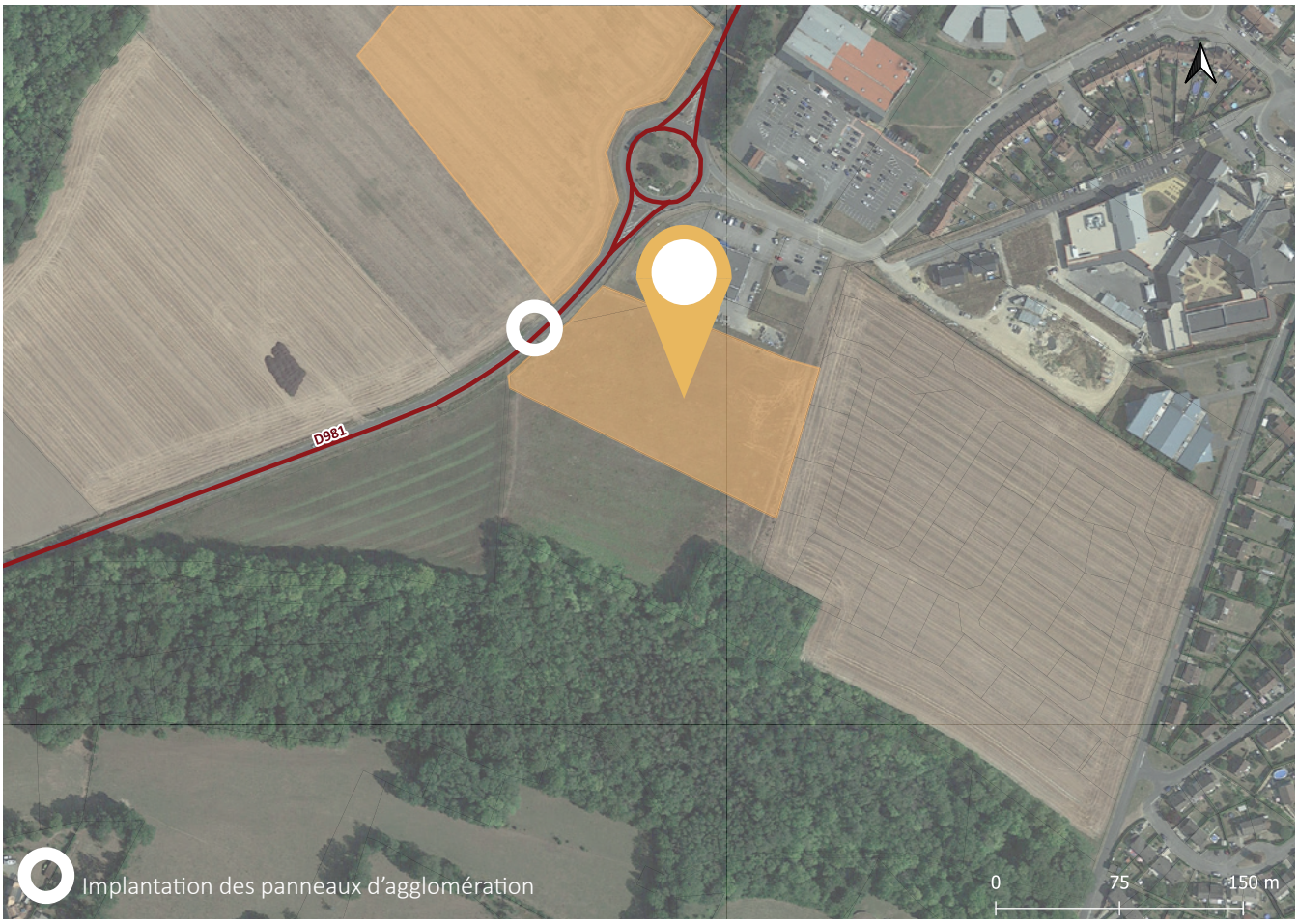
Le secteur d'étude est longé par la RD981, composée d'une voie à double sens et bordant le site à l'ouest.



Plan schématique du site d'étude (orange) et de la RD981

L'axe de la RD981 à l'Ouest du site de projet a globalement un tracé rectiligne avec quelques courbes.

Grâce à l'aménagement d'un giratoire, au nord du site d'étude, et à l'implantation des panneaux d'agglomération de la commune, la vitesse est limitée à 50 dans le virage.



Orthophoto- source : Google 2024

I.IV Le site, caractéristiques et diagnostic

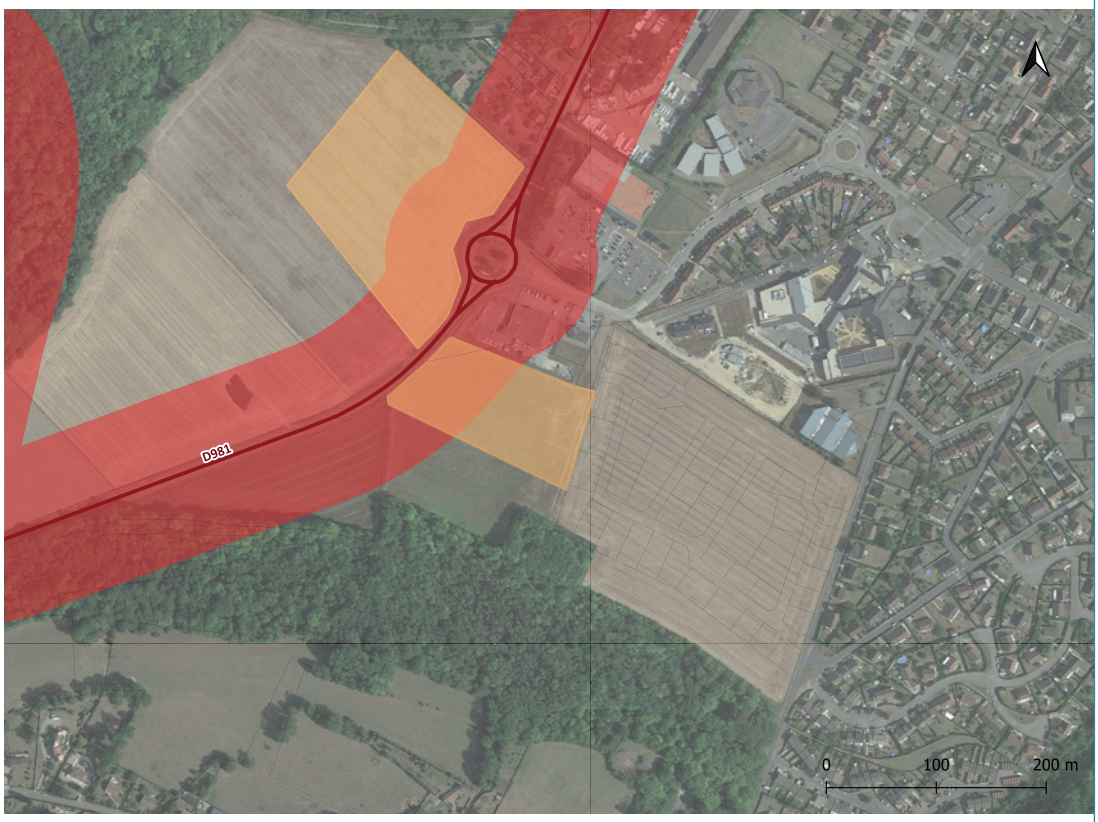
I.IV.I Parcelles concernées

Le site concerne deux parcelles (AI 134 et AI 426) pour une surface totale de 1,39 ha.



I.IV.II Inconstructibilité aux abords des voies

En raison du classement en catégorie 3 de la RD981, une bande d'inconstructibilité de 75 mètres de part et d'autre de l'axe contraint l'implantation des constructions.



I.IV.III Risques naturels

Risque retrait-gonflement des argiles

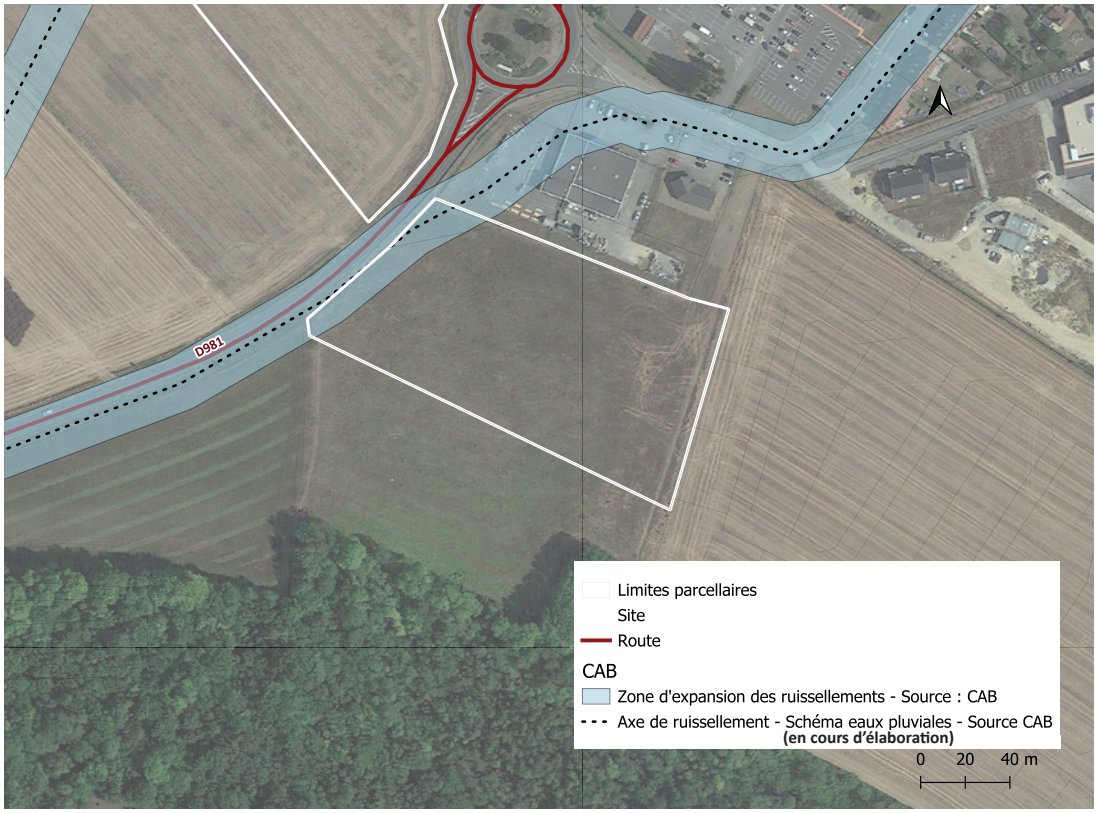
Le site de projet est concernée par un risque «moyen» de retrait et gonflement des argiles.



Aléa retrait-gonflement des argiles- source : Géorisques

Axe de ruissellement

L'extrémité ouest du site comprend un axe d'écoulement principal.



Axe de ruissellement et zone d'expansion des ruissellements - source : CAB

I.IV.IV Hydrographie

Aucune surface hydrographique, cours d'eau ou plan d'eau est à proximité du site de projet.

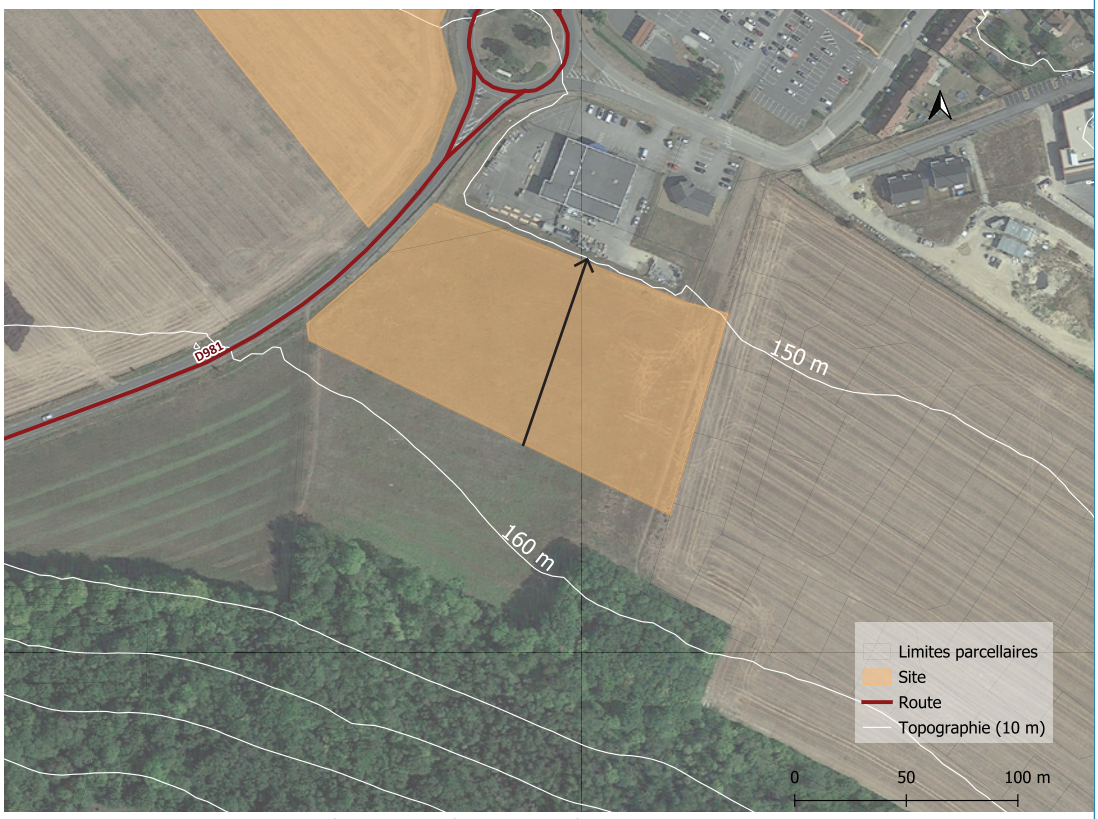
Le plan d'eau le plus proche, le lac d'Auneuil, est à 1,20 km du site.



Carte hydrographie - source : IGN

I.IV.V Topographie

Le site descend de 10 m vers le Nord vers le centre-bourg.

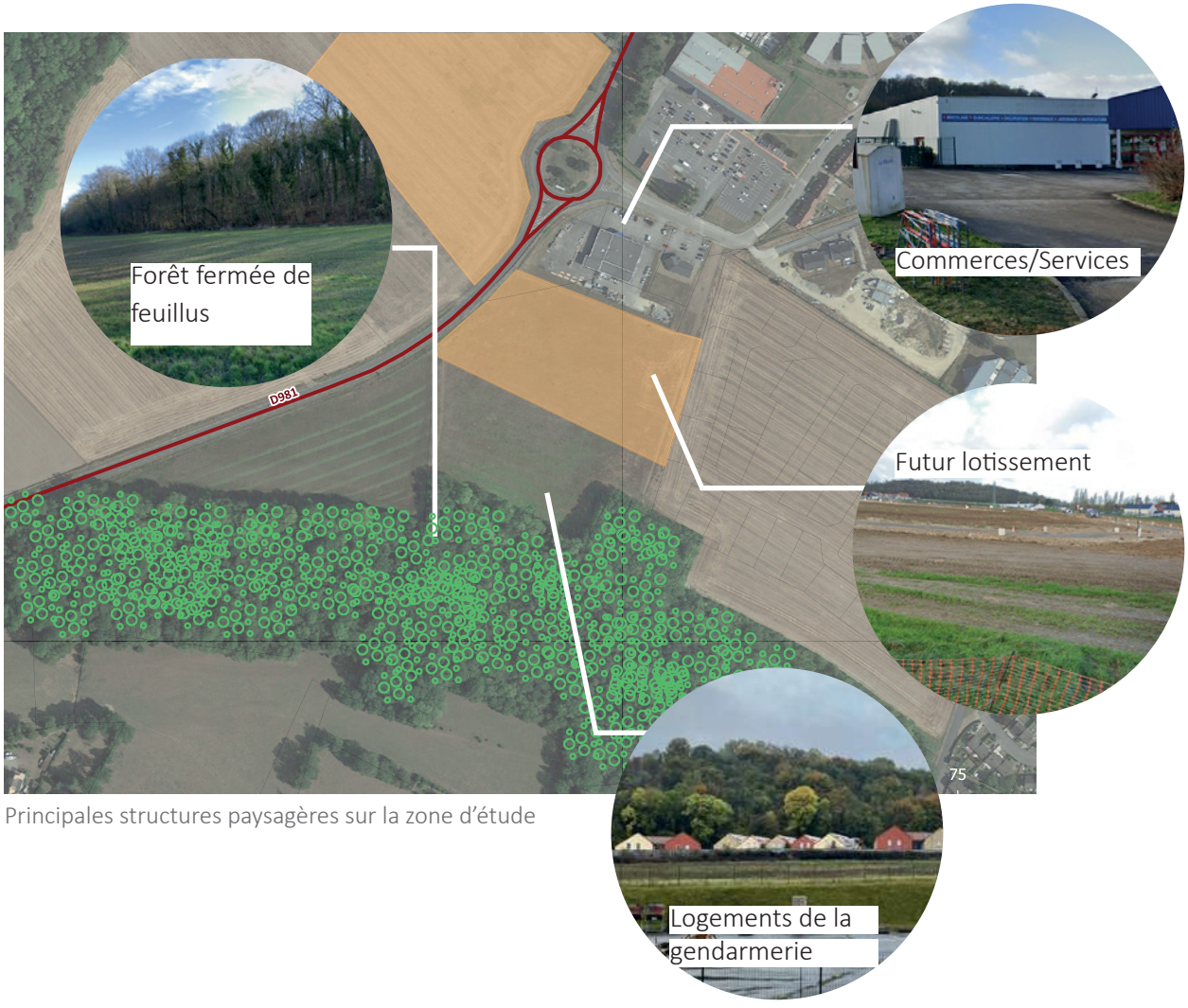


Axe de mesure de topographie- source : Oise MNT

I.IV.VI Paysage et occupation du sol

Le site s'inscrit en continuité du tissu urbain. Il est délimité par une voie de circulation, entre la zone économique à dominante commerciale préexistante sur la commune d'Auneuil et la nouvelle gendarmerie implantée au sud (non matérailisée sur l'orthophoto). Le secteur n'est pas enregistré au RPG 2023. Un magasin de bricolage et une pharmacie sont présente au nord et un futur lotissement à l'est.

Au sud, une forêt fermée de feuillus offre une transition paysagère entre les espaces agricole et urbain.



Principales structures paysagères sur la zone d'étude

II ACCÈS ET PERCEPTION VISUELLE

Selon l'OAP définie sur le site, l'accès à la zone se fera par l'impasse de la Marnière, connectée à la rue des Aulnes au nord-est. L'aménagement de la trame viaire structurante reposera sur l'adaptation des voiries existantes aux nouvelles constructions. Cette voie principale, sera le support du développement de voiries complémentaires pour assurer la desserte interne.

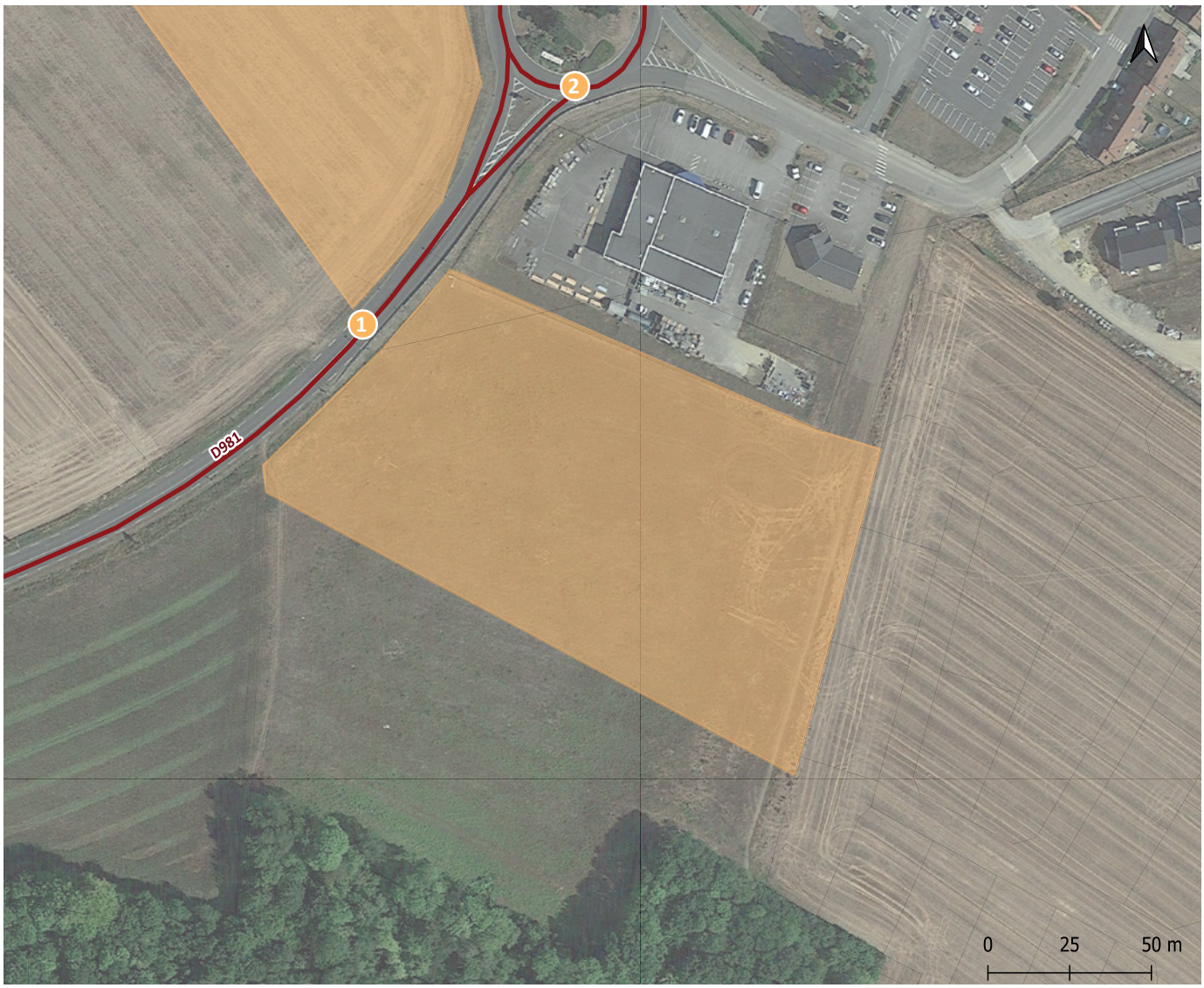
Pour des motifs de sécurité des circulations, aucun accès ne sera prévu sur la RD981.



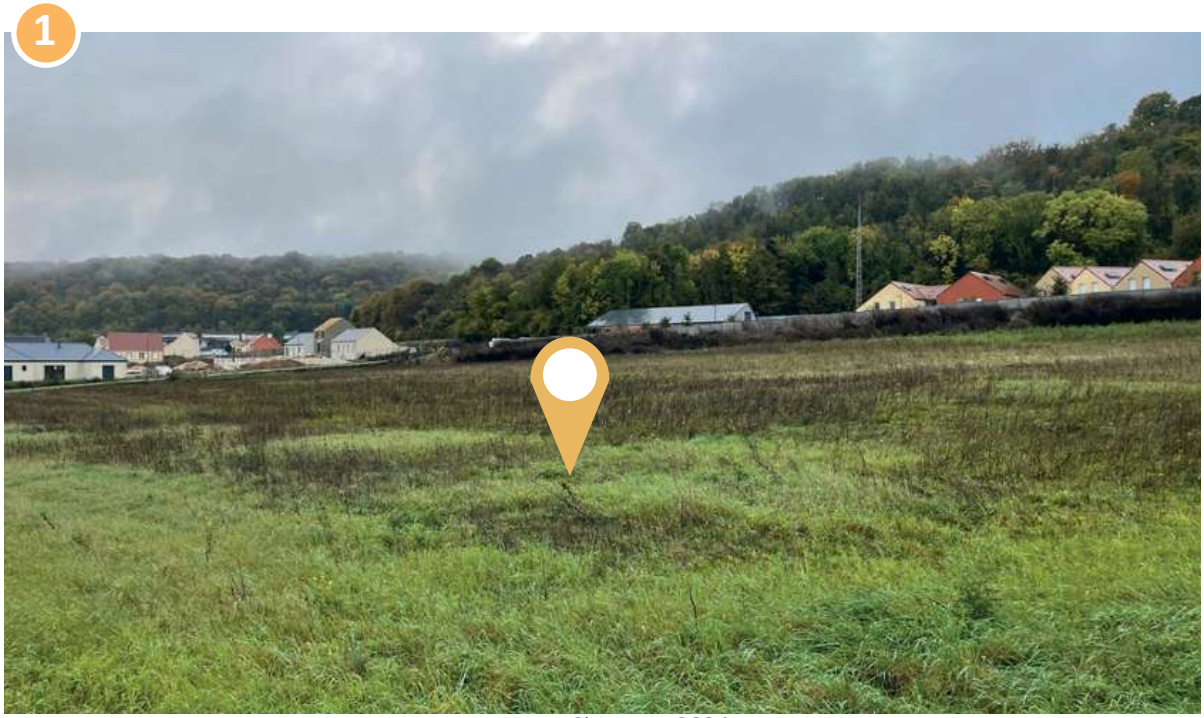
Accès et desserte



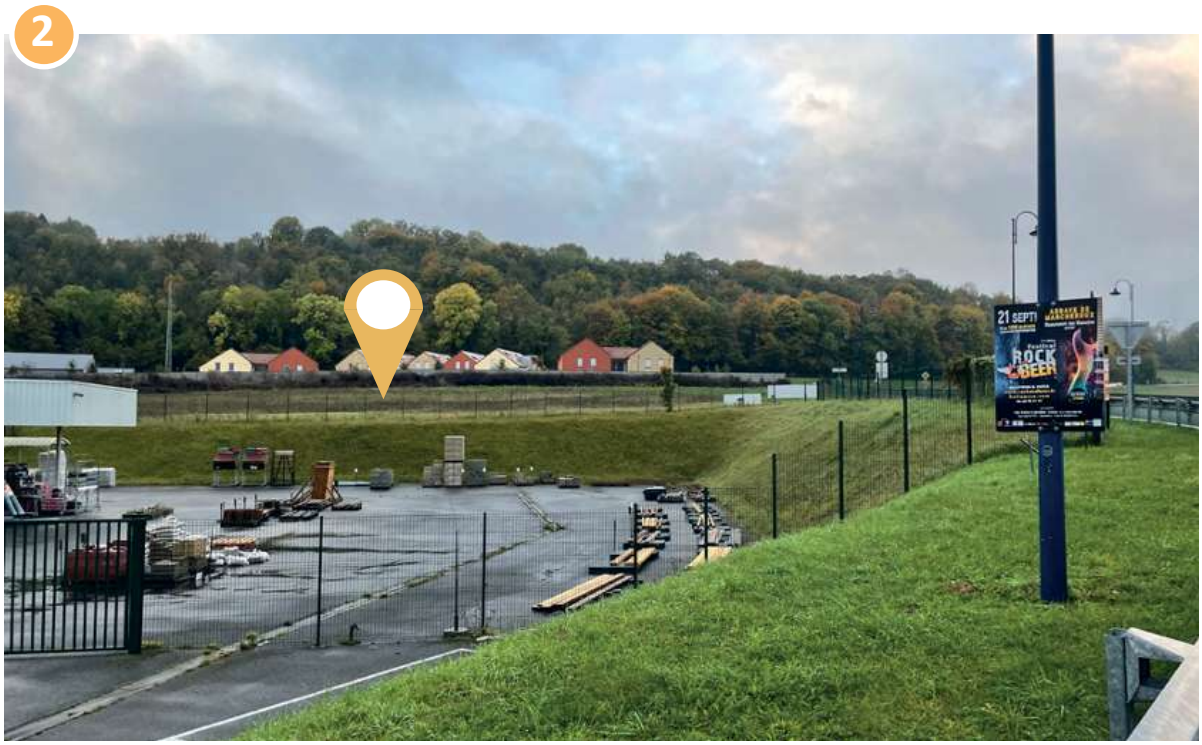
Lieu d'accès potentiel au Nord, selon l'OAP- source : Google 2023



Plan d'indication des prises de vue liées à la RD981 - source : Google 2024



source : Cittanova 2024



source : Cittanova 2024

VUES DEPUIS LA RD981

La RD981 jouxte le secteur de projet, la partie au niveau du giratoire est en contrebas du site. Les vues depuis cette voie sont dégagées. Sur ces vues, il est à noter que la nouvelle gendarmerie est implantée en troisième rideau (photo 2).

III LES ORIENTATIONS

III.I Les objectifs

Localisé le long de la RD981, le site d'étude s'inscrit en continuité en continuité de commerces existants (Carrefour, pharmacie, magasin de bricolage). Le site est ouvert sur un futur lotissement et sur les logements récents de la gendarmerie. Il est également ouvert et visible depuis la RD981.

Ce secteur de développement commercial bénéficie :

> d'une localisation stratégique à Auneuil et à l'échelle de l'agglomération (Auneuil est une commune pôle à l'échelle de l'agglomération, spécialement pour le secteur de la Boutonnière du Bray)
> d'un accès depuis l'impasse des Marnière ne démultipliant pas les accès existants

Les spécificités de la zone sont les suivantes :

> elle s'intègre en continuité de l'espace urbain et entre l'espace économique et la nouvelle gendarmerie au sud

Les objectifs sont ainsi :

> d'une part, de permettre l'optimisation de la zone identifiée comme à urbaniser au PLUi, dans le contexte de rareté foncière et de densification des espaces à rechercher (objectifs pleinement inscrits dans les lois successives Grenelles, Alur, et Climat et résilience) ;

> d'autre part, de maintenir des espaces de mise à distance entre les axes routiers et la zone de constructibilité, ce qui permettra à la fois le développement des activités et l'aménagement de transitions entre les voies et l'espace bâti afin de favoriser l'insertion du projet dans son environnement et de préserver la zone de projet d'éventuelles nuisances (visuelles, sonores).

Propositions de réduction des marges :

> Le long de la RD981 : proposer une nouvelle marge de recul de 30 mètres depuis l'axe de la RD

Les réductions des retraits proposées visent à optimiser l'usage du foncier tout en maintenant des espaces libres entre le site et les voies à grande circulation afin d'assurer une meilleure intégration des constructions et une sécurité des flux routiers.

Cette marge est proposée au regard de l'implantation des bâtis environnants, situés le long de la RD (gendarmerie, magasin de bricolage et magasin Carrefour).

III.II Les dispositions de l'orientation d'aménagement et de programmation

Ce secteur est soumis à des OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dans le PLUi, dont une **OAP thématique commerce** avec des orientations pour l'intégration du site :

- assurer une consommation économe de l'espace
- améliorer la qualité urbaine, architecturale et paysagère des espaces commerciaux
- améliorer la qualité environnementale des projets
- assurer l'accès des projets commerciaux

Les dispositions «OAP» peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer aux pièces «OAP sectorielles» et «OAP thématique commerciale» du PLUi.

IV PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER ET CONCLUSION

LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET JUSTIFICATIONS
AU REGARD DE L'ARTICLE L 111-8 DU CODE DE L'URBANISE

IV.I Prise en compte de la qualité paysagère

Rappels et principes proposés

TRAITEMENT DES ABORDS

Accès :

L'accès au secteur se fera pas l'impasse de la Marnière, connectée à la rue des Aulnes au nord-est. Le réseau viaire permettant la desserte interne du site sera à organiser depuis cet accès. Aucun accès ne sera prévu sur la RD981 (route de Gisors) pour des motifs de sécurisation de la circulation routière.

Franges RD981 :

Au sein de la marge de recul entre la voie et les futures constructions, une strate herbacée le long de la RD est prévue afin de qualifier l'entrée de ville tout en assurant le recul dans l'implantation des constructions.

Traitement des espaces laissés libres

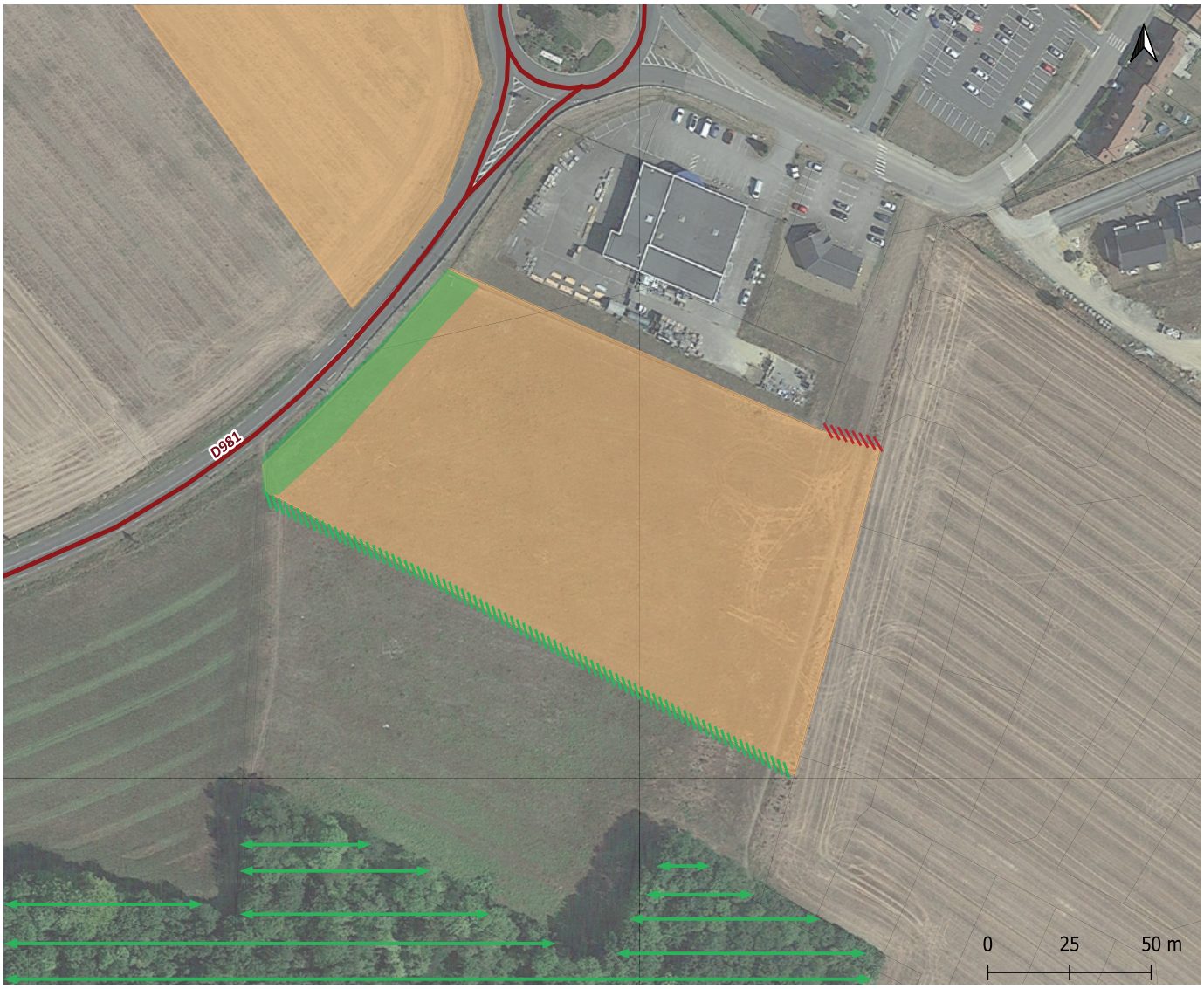
La mise en place d'une transition paysagère entre le secteur d'OAP et le site de la nouvelle gendarmerie au sud, est attendue.

En complément la végétalisation des espaces de stationnement sera à rechercher, lorsque cela est possible, dans une double logique de paysage et d'infiltration des eaux.

Le document écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques. Pour ce secteur, les informations sont dans le livret II du règlement écrit

Article 3.2 : Caractéristiques urbaines et architecturales des constructions implantation et volumétrie

Article 3.3 : Qualité paysagère et environnementale de la construction.



Structure végétale à proximité

Strate arbustive et arborée

Strate herbacée

Accès potentiel

IV.II Prise en compte de la qualité architecturale et urbanistique

Il s'agira d'assurer l'insertion paysagère des constructions à usage d'activités commerciales en raison de leurs volumes souvent importants. Ainsi, les constructions devront s'adapter au relief du terrain et les volumes seront simples.

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

IMPLANTATION

Les constructions seront implantées à une distance minimale de 30 mètres depuis l'axe de la RD981.

L'implantation du bâti s'adaptera à l'environnement (gabarit des constructions, intégration urbaine). Les façades visibles depuis la RD91 feront l'objet d'un traitement soigné afin de participer à l'intégration paysagère et urbaine du projet en entrée de ville.

COULEURS

Les constructions situées à proximité des axes à grande circulation doivent être conçues pour que leurs façades vues de ces voies soient traitées avec le même soin que les façades principales tant au regard des matériaux employés que de leur intégration dans le site.

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (briques creuses, parpaings…) ainsi que l'emploi en façade de matériaux hétéroclites ou disparates et tous matériaux de récupération non prévus à cet usage sont interdits.

Le traitement des façades donnant sur les voies et emprises publiques doit être réfléchi pour limiter l'impact visuel du projet sur l'environnement, pour limiter les contrastes de teinte.

Les couleurs criardes sont interdites.

DESSERTE ET STATIONNEMENT

Des stationnements pourront y être réalisés, sous conditions d'une intégration paysagère renforcée et d'un traitement partiellement perméable. En revanche, aucune construction ou installation n'y sera autorisée (sauf dérogations prévues dans le règlement écrit).

Dans le mesure du possible les espaces de stationnement seront végétalisés.

Le document écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques. Pour ce secteur, les informations sont dans le livret II du règlement écrit

Article 3.2 : Caractéristiques urbaines et architecturales des constructions implantation et volumétrie

Article 3.3 : Qualité paysagère et environnementale de la construction.

IV.III Prise en compte des nuisances

Le site étant à vocation commerciale et proche de secteurs résidentiels dans l'environnement immédiat, l'impact des nuisances pouvant être engendrées par son aménagement devra être limité.

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

LES NUISANCES SONORES

La configuration de la RD981 avec le giratoire, à l'ouest permet de limiter la vitesse des véhicules motorisés, ce qui peut participer à réduire certaines nuisances sonores en découlant.

Les constructions seront implantées à une distance minimale de **30 mètres de l'axe de la départementale.**

Même si la RD981 n'est pas identifiée sur les cartes du bruit stratégique, la réglementation en vigueur est à appliquer concernant l'impact du bruit relatif à la RD981 et les prescriptions en matière de mesures préventives relatives aux nuisances sonores pour les bâtiments, notamment la mise en place d'isolements acoustiques adaptés afin d'atteindre des niveaux de confort internes conformes aux recommandations.

Enfin, les aménagements paysagers au sein des bandes inconstructibles pourront participer à compléter cet effet de zone tampon entre les voies et le secteur.

IV.IV Prise en compte de la qualité de l'air

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Les aménagements relatifs aux structures végétales tampons évoqués dans le cadre des nuisances sonores auront des effets bénéfiques sur la qualité de l'air.

IV.V Prise en compte de la sécurité routière et les risques

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le développement de la zone commerciale induite par la dérogation à la Loi Barnier concernant le site d'étude ne devrait pas entraîner de risques sur la sécurité routière vis à vis de la RD981. En effet, l'accès au site se fera via l'impasse des Marnière, sans accès direct depuis la RD981.

RISQUES

Concernant le risque naturel lié à l'aléa retrait-gonflement des argiles, il s'agira de prévoir toute disposition pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol.

La zone tampon, à l'ouest du secteur assure une continuité écologique pour l'axe de ruissellement ainsi que sa zone d'expansion.

Le document écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques. Pour ce secteur, il faut se référer aux dispositions générales :

Article 3. Les conditions de desserte des terrains

IV.VI Conclusion

La localisation du site étudié et son accessibilité déjà prévue en font un espace favorable à l'extension de la zone à vocation commerciale.

La marge de recul par rapport à la RD981 est actuellement de 75 mètres.

Les caractéristiques du secteur et son contexte, ainsi que, l'aménagement du site avec une réflexion vis-à-vis de l'organisation du bâti, des structures végétales, de la desserte et de la circulation, permettraient de réduire ces marges de recul, afin d'optimiser le foncier ciblé pour être urbanisé dans le cadre du PLUi.

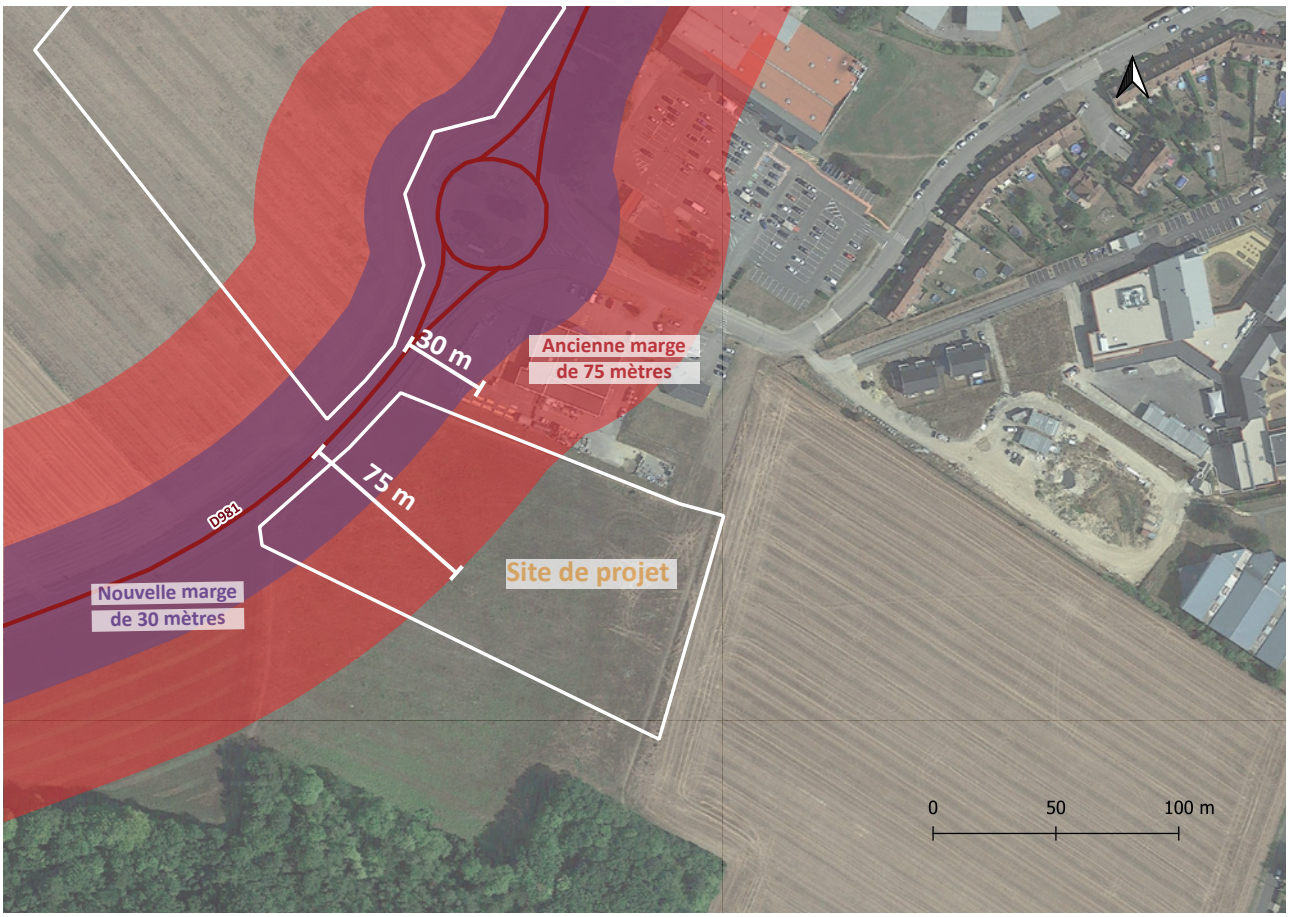
L'application des articles (voir «cadre de l'analyse») de la «Loi Barnier», constitue une opportunité dans le traitement urbanistique, architectural et paysager du secteur étudié. L'aménagement doit garantir l'intégration paysagère du secteur dans le contexte.

La réduction de la bande inconstructible n'aura un effet que très limité en matière de nuisances, de sécurité et de qualité architecturale, urbaine et paysagère.
En effet :

- Le site s'inscrit entre des zones pour partie déjà construites (la zone économique à dominante commerciale et la nouvelle gendarmerie) ;
- Il y est prévu le développement d'activités économiques (et non des habitations ou des équipements) ;
- Les orientations prévues en matière d'accès (interdiction d'accès sur la RD) et d'intégration des constructions (transitions paysagères, obligation de retrait des constructions, règles liées aux traitements des façades, etc.) permettront la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturales, de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Ainsi, afin d'encourager l'installation d'activités économiques commerciales dans les communes pôles du territoire, dont Auneuil fait partie, il est donc proposé de réduire la marge de recul inconstructible de 75 mètres à 30 mètres pour la RD 981.

La surface finale exploitable, avec les nouvelles marges de recul, représente 1,2 ha (la surface initiale représentait 0,82 ha). La surface du site totale est de 1,39 ha.



Plan des propositions des nouvelles marges de recul inconstructible (violet)

Plan Local d'Urbanisme intercommunal

PLUi

Habitat Mobilités

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS

PLAN LOCAL D'URBANISME HABITAT ET MOBILITÉS

ANNEXE AU RAPPORT DE JUSTIFICATIONS - ÉTUDE DÉROGATOIRE LOI BARNIER

SITE 3 AUNEUIL

AGGLOMERATION DU BEAUVAISIS

Cittànova

SOMMAIRE

I Le contexte 3
I.I Le cadre d'analyse 4
I.I.I Loi du 02/02/1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement dite «loi Barnier» 4
I.I.II SCOT 6
I.I.III PLUI 7
I.II La localisation 8
I.III Les caractéristiques et nuisances de la route RD981 10
I.III.I Trafic routier 10
I.III.II Nuisances sonores 12
I.III.III Descriptif des voies et sécurité 15
I.IV Le site, caractéristiques et diagnostic 17
I.IV.I Parcelles concernées 17
I.IV.II Inconstructibilité aux abords des voies 17
I.IV.III Risques naturels 18
I.IV.IV Hydrographie 19
I.IV.V Topographie 20
I.IV.VI Paysage et occupation du sol 21

II Accès et perception visuelle 22

III Les orientations 25
III.I Les objectifs 25
III.II Les dispositions de l'orientation d'aménagement et de programmation 26

IV Prise en compte de la loi barnier et conclusion 27
IV.I Prise en compte de la qualité paysagère 27
IV.II Prise en compte de la qualité architecturale et urbanistique 29
IV.III Prise en compte des nuisances 30
IV.IV Prise en compte de la qualité de l'air 31
IV.V Prise en compte de la sécurité routière et les risques 31
IV.VI Conclusion 32

I LE CONTEXTE

Cette étude a pour objectif de justifier l'aménagement d'un site à vocation économique aux abords de la RD981 sur la commune d'Auneuil. Au regard de la «Loi Barnier» et de l'aménagement de la zone, la pertinence du recul de la marge d'inconstructibilité sera évaluée.

I.I Le cadre d'analyse

I.I.I Loi du 02/02/1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement dite «loi Barnier»

La présente étude se réfère aux dispositions du Code de l'Urbanisme rénové suite à l'ordonnance du 23 septembre 2015 et au décret du 28 septembre 2015.

> L'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.

> L'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.

5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

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

CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE :
les nuisances,
la sécurité,
la qualité architecturale,
la qualité de l'urbanisme,
la qualité des paysages.

> 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.

« Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme ont pour objectifs de remodeler les abords des grands axes routiers : en périphérie urbaine et en entrée de ville, et de garantir une bonne insertion des extensions urbaines. Ces dispositions légales sont issues de l'article 52 de la loi du 2 février 1995, dite «Loi Barnier», portant sur la qualité urbaine et paysagère le long de certaines voies en entrée de ville.

Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation», c'est-à-dire, d'après l'article L110-3 du Code de la Route : « quelle que soit leur appartenance domaniale, les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies » (Décret n°2010-578 du 31 mai 2010).

« Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme sont une opportunité de questionner et définir les conditions d'insertion paysagère des espaces situés à proximité des axes de circulation qui représentent généralement les premières «vitrines» des entrées de ville ou de village dans les communes. Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces. En effet, le législateur propose de modifier les restrictions de constructibilité si la commune s'engage dans une réflexion sur l'aménagement et les règles d'urbanisme garantissant une qualité des espaces en bords de route et entrées de ville.

I.I.II SCOT

La commune d'Auneuil n'est pas couverte par un SCOT approuvé.

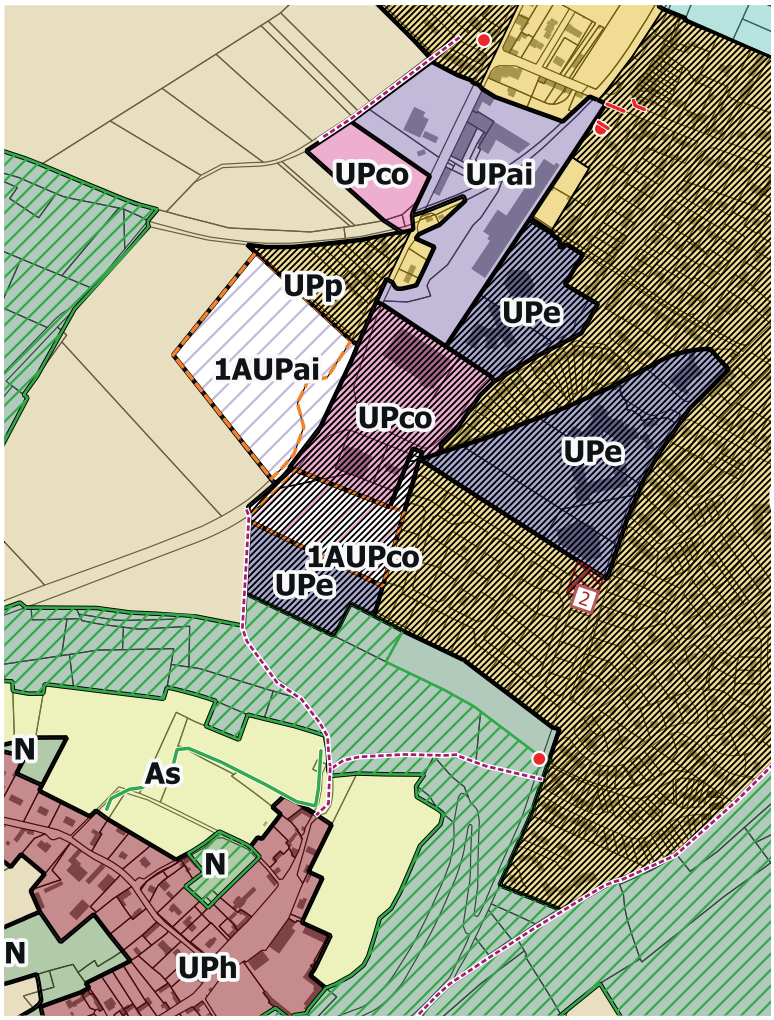
I.I.III PLUI

Le périmètre concerné par cette étude est classé en secteur destiné à accueillir des activités économiques dans le PLUi.

> se référer aux pièces réglementaires du PLUi (règlement graphique dit «zonage» et règlement écrit)

Ce secteur est également **soumis à une OAP** (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dont les dispositions peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer à la pièce ''OAP sectorielles'' et du PLUi.



Plan de zonage du site de projet (PLUi)

I.II La localisation

Cette étude a pour objectif de justifier la pertinence de l'aménagement d'un projet à vocation économique aux abords de la RD981 sur la commune d'Auneuil. Le site retenu est en continuité d'une zone commerciale à dominante commerciale. Celui-ci est bordé à l'Est par la route départementale RD981.

Auneuil est une commune située dans le département de l'Oise en région Hauts-de-France. Elle accueille 2 875 habitants en 2021 (chiffres INSEE).

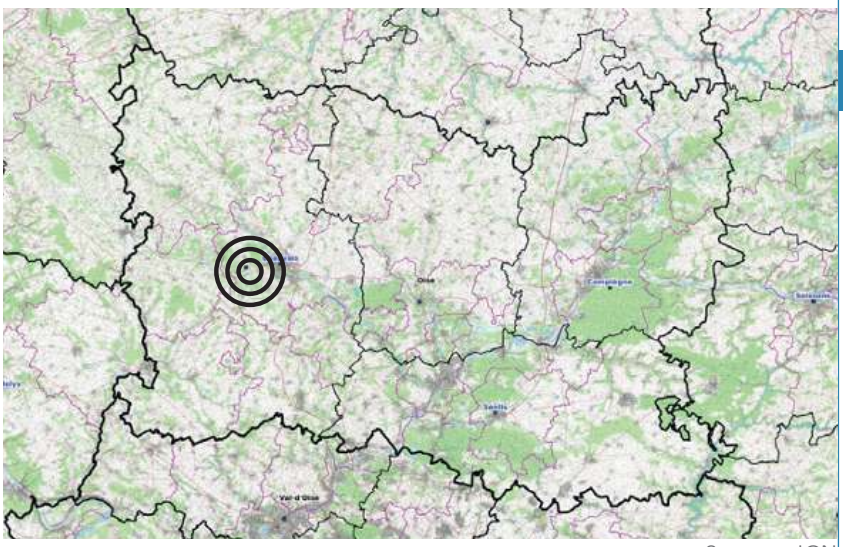
La RD981 parcours la commune du nord-est au sud-ouest. Elle permet de rejoindre Beauvais (à l'est) et Gisors (à l'ouest), dans le département de l'Eure.

Le périmètre d'étude est concerné par la «Loi Barnier» sur la RD981 avec un recul insconstructible de 75m.

Afin de lever cette règle de recul sur le périmètre d'étude, une réflexion d'ensemble prenant en compte les nuisances, la sécurité, la qualité de l'urbanisme, la qualité des paysages et l'architecture doit aboutir à un projet intégré au document d'urbanisme et conditionnant l'urbanisation du secteur concerné.

À L'ÉCHELLE DU DÉPARTEMENT

Dans le département de l'Oise, la RD981 est un axe privilégié pour traverser le territoire sur sa partie sud-ouest.

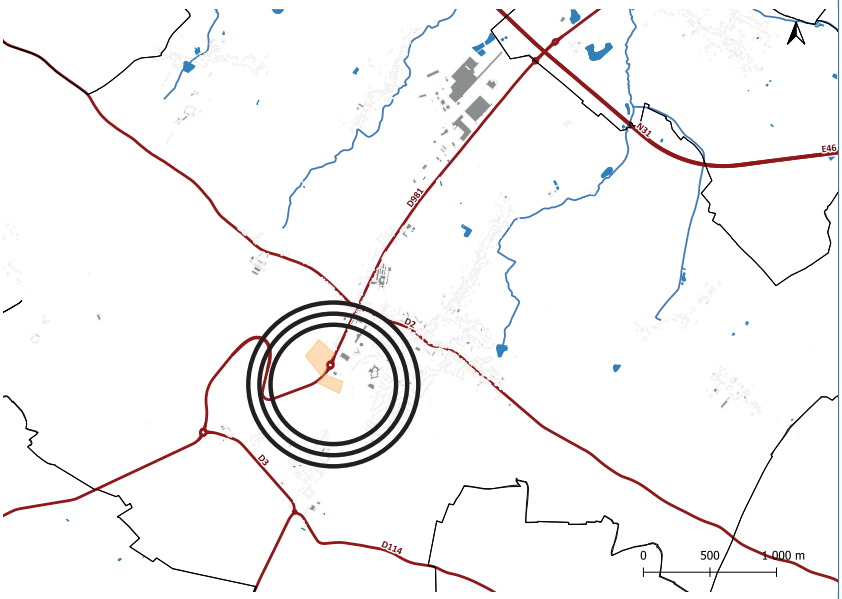


Source : IGN

À L'ÉCHELLE D'AUNEUIL

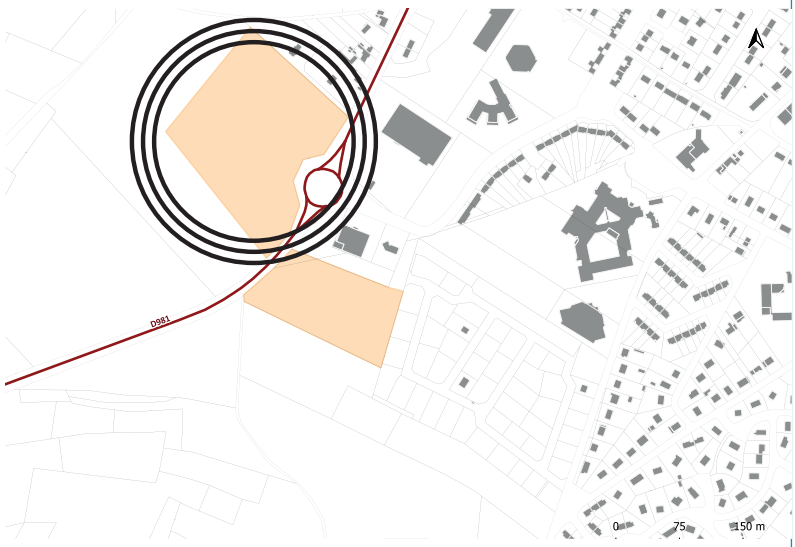
La RD981 traverse la commune du nord-est au sud-ouest.

Elle permet de relier Beauvais à Gisors.



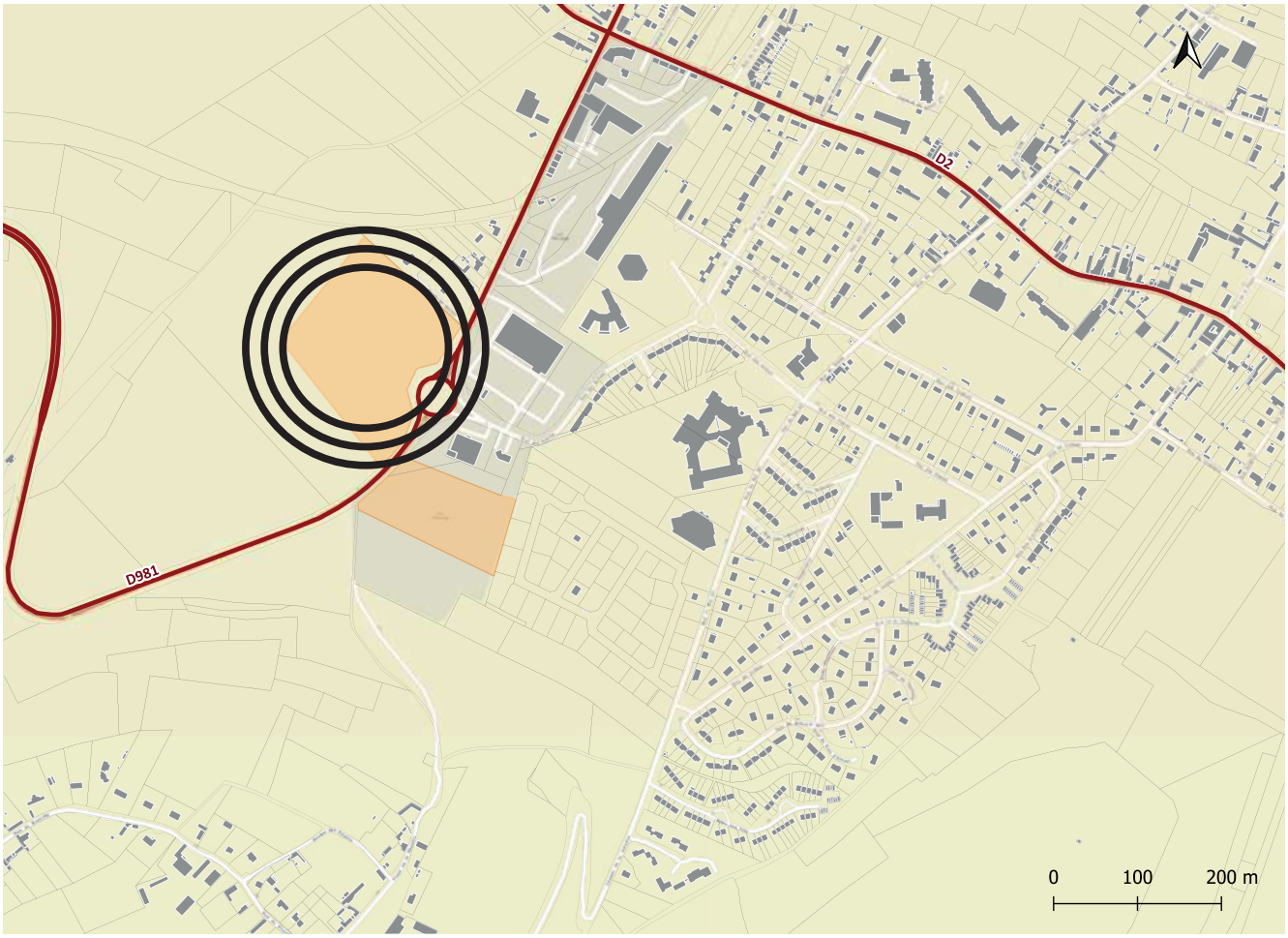
À L'ÉCHELLE DU SITE D'ÉTUDE

La RD981 jouxte le site d'étude au niveau de sa limite est.



I.III Les caractéristiques et nuisances de la route RD981

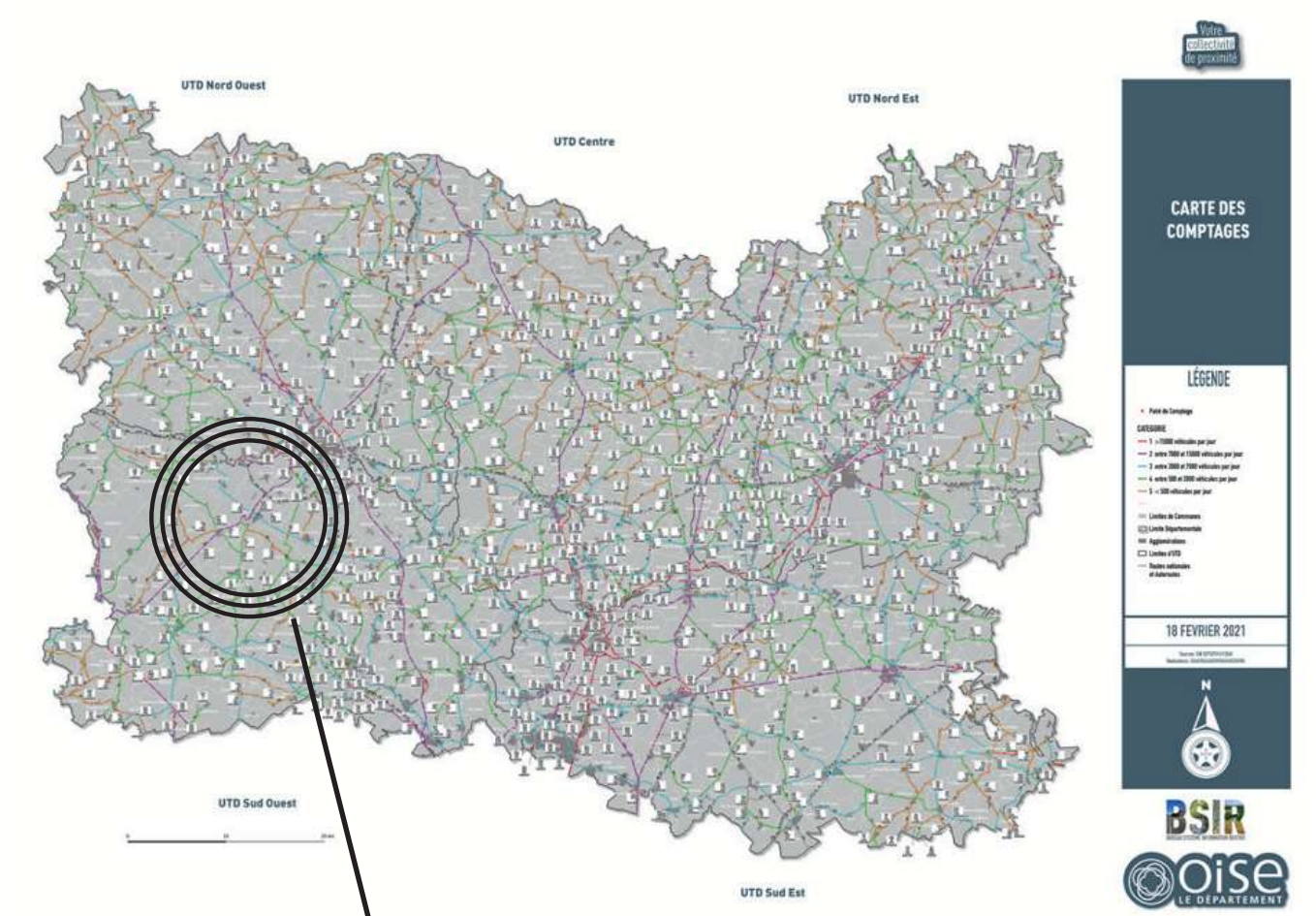
I.III.I Trafic routier

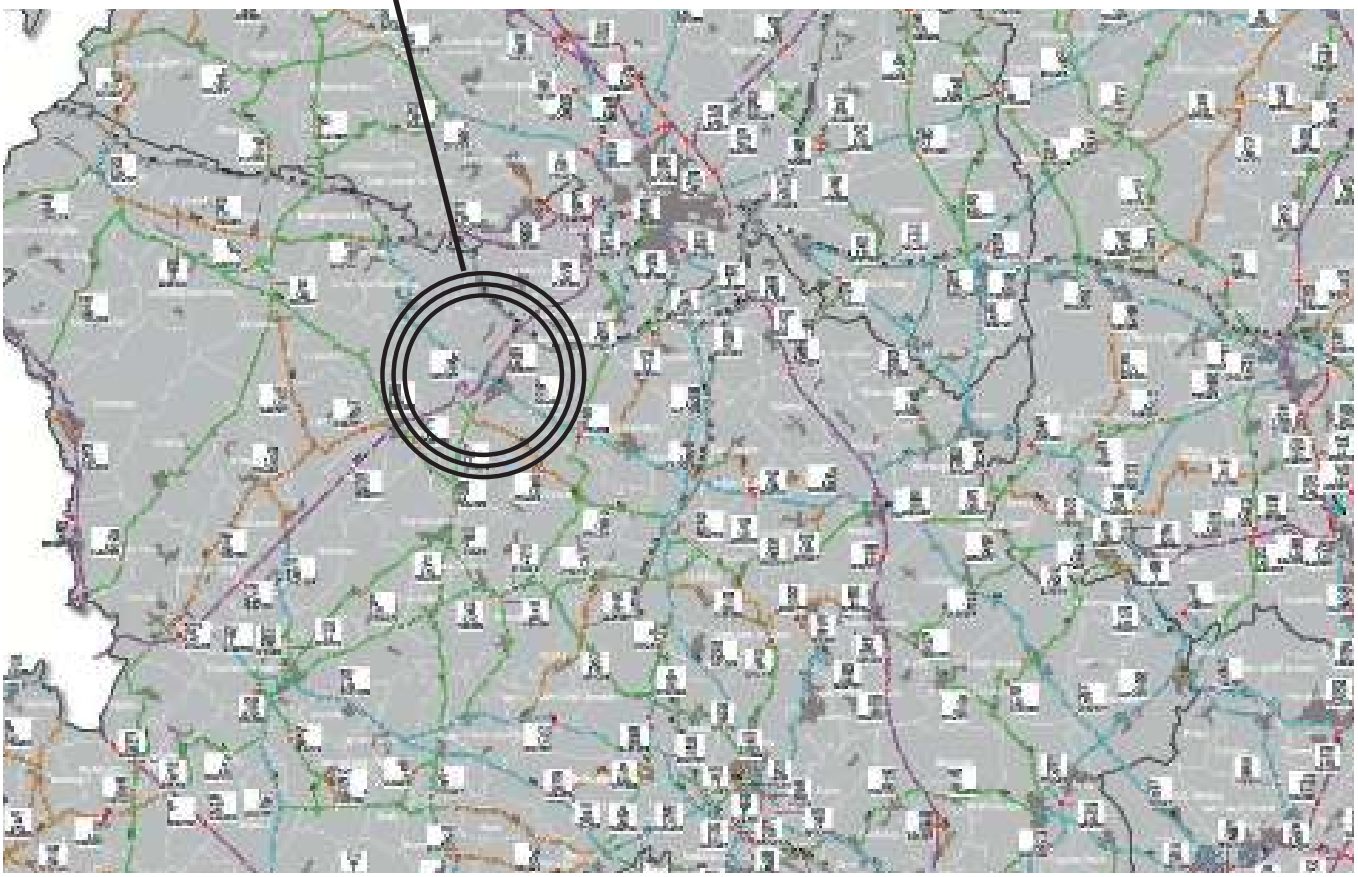


Carte des différents axes routiers ; source (fond de carte) : ESRI

Le secteur d'étude est longé, sur sa partie est, par la RD981.

Selon les données de trafic moyen journalier annuel sur la RD981, 10 317 véhicules circulent sur l'axe à proximité du site de projet (source : CD60/DGAADEM/DAGI/BSIR/MC- Données 2021 (comptage sur la RD981 effectué le 18/06/2019).

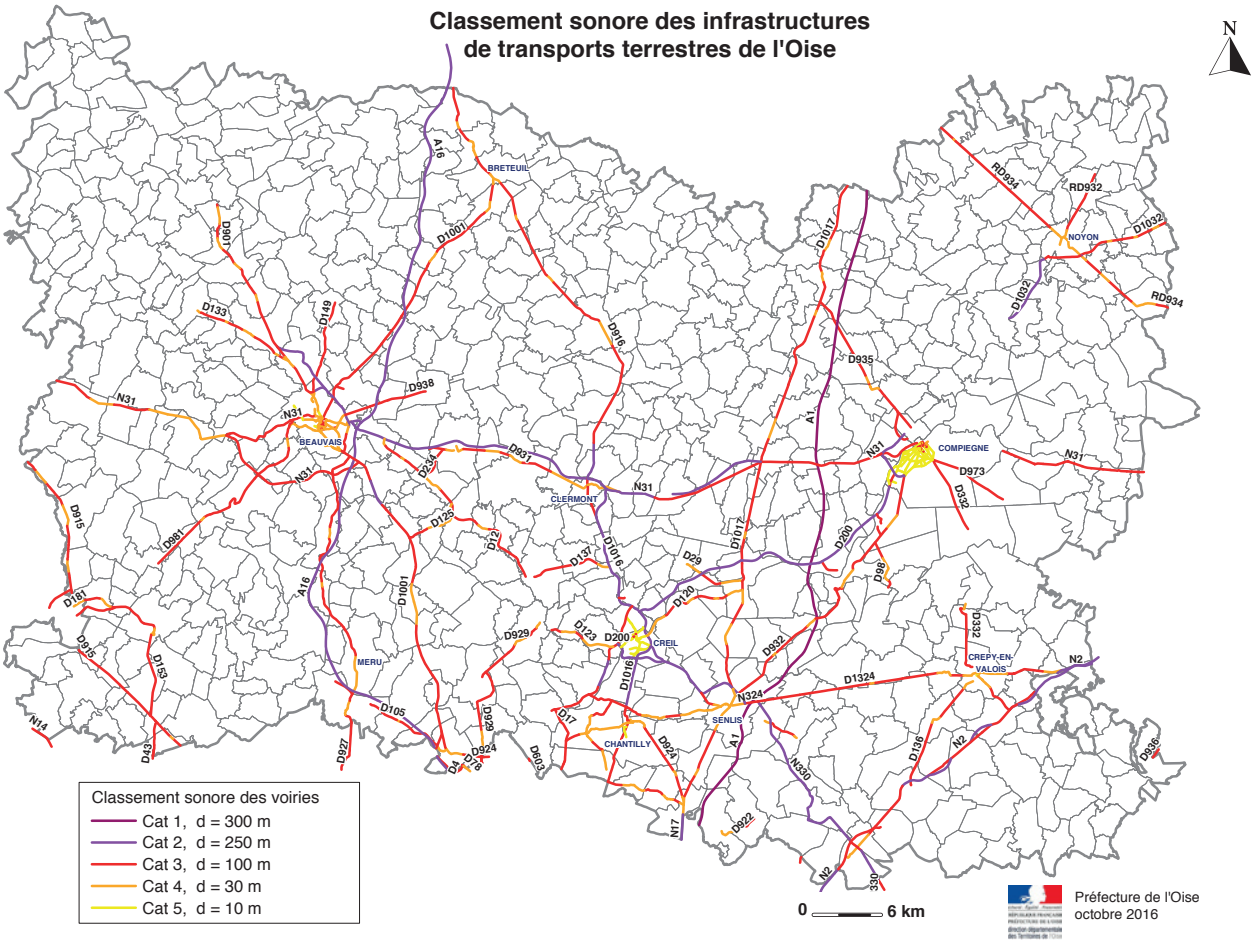




Comptage du trafic routier dans l'Oise pour l'année 2019 - Données actualisées en février 2021

I.III.II Nuisances sonores

Classement sonore des infrastructures terrestres



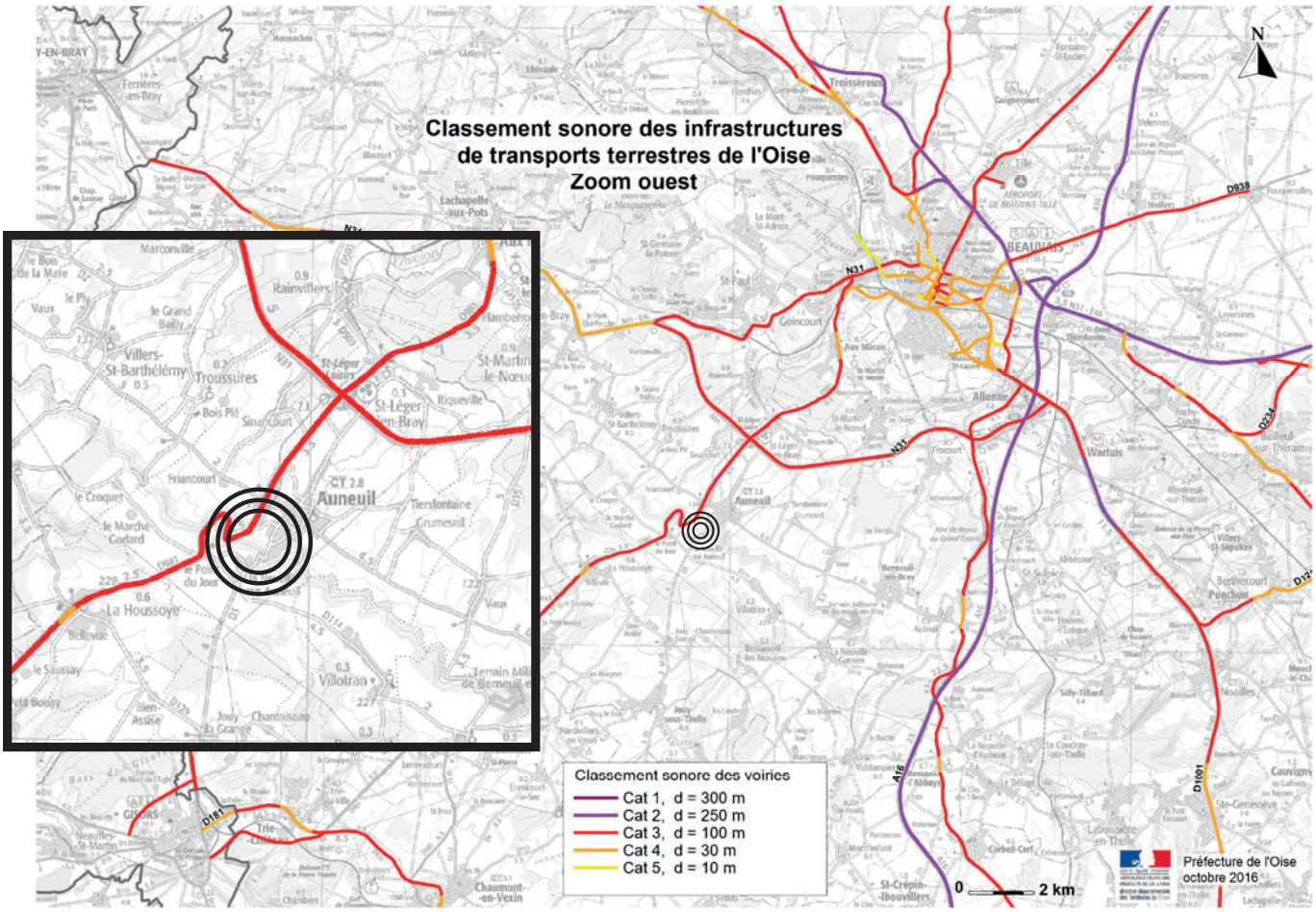
Carte du niveau sonore des infrastructures routières de l'Oise en 2016

*La **loi « bruit » du 31 décembre 1992** oblige les préfets à classer les voies de circulation terrestres existantes en fonction du trafic et de leurs caractéristiques sonores. Ce classement permet de fixer les règles de construction applicables aux zones exposées au bruit des transports terrestres.*

Pour le maître d'ouvrage des bâtiments à construire, ces mesures se traduisent par l'obligation de respecter une valeur minimale pour protéger les futurs habitants des nuisances sonores.

Le classement aboutit à la détermination de secteurs, de part et d'autre de la voie, où un isolement acoustique renforcé des bâtiments est nécessaire.

(source : Les services de l'État dans l'Oise)



Carte du niveau sonore des infrastructures routières de l'Oise en 2016

La RD981 est classée en catégorie 3 (d=100 m) du classement sonore des voiries *(source : Préfecture de l'Oise 2016).*

Les bâtiments industriels, agricoles ou commerciaux ne sont pas concernés par les dispositions d'isolement acoustiques renforcé. *(source : Les services de l'État dans l'Oise)*

Cartes de bruit stratégiques

En raison du trafic routier qui parcoure les routes classées, ces dernières sont soumises à l'obligation d'élaboration de cartes de bruit stratégiques (CBS) (articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1à R.572-11 du code de l'environnement). Ces cartes sont issues de la phase 4 du plan de prévention du bruit dans l'environnement. Les cartes de type A représentent les zones exposées aux bruits par les grandes infrastructures de transport. Les cartes de type B représentent les secteurs affectés par le bruit, suivant l'arrêté du préfet, issus du classement sonore des voies. Les cartes de type C représentent les zones où les valeurs limites sont dépassées.

La RD981 n'est pas identifiée sur les cartes du bruit stratégiques.

I.III.III Descriptif des voies et sécurité

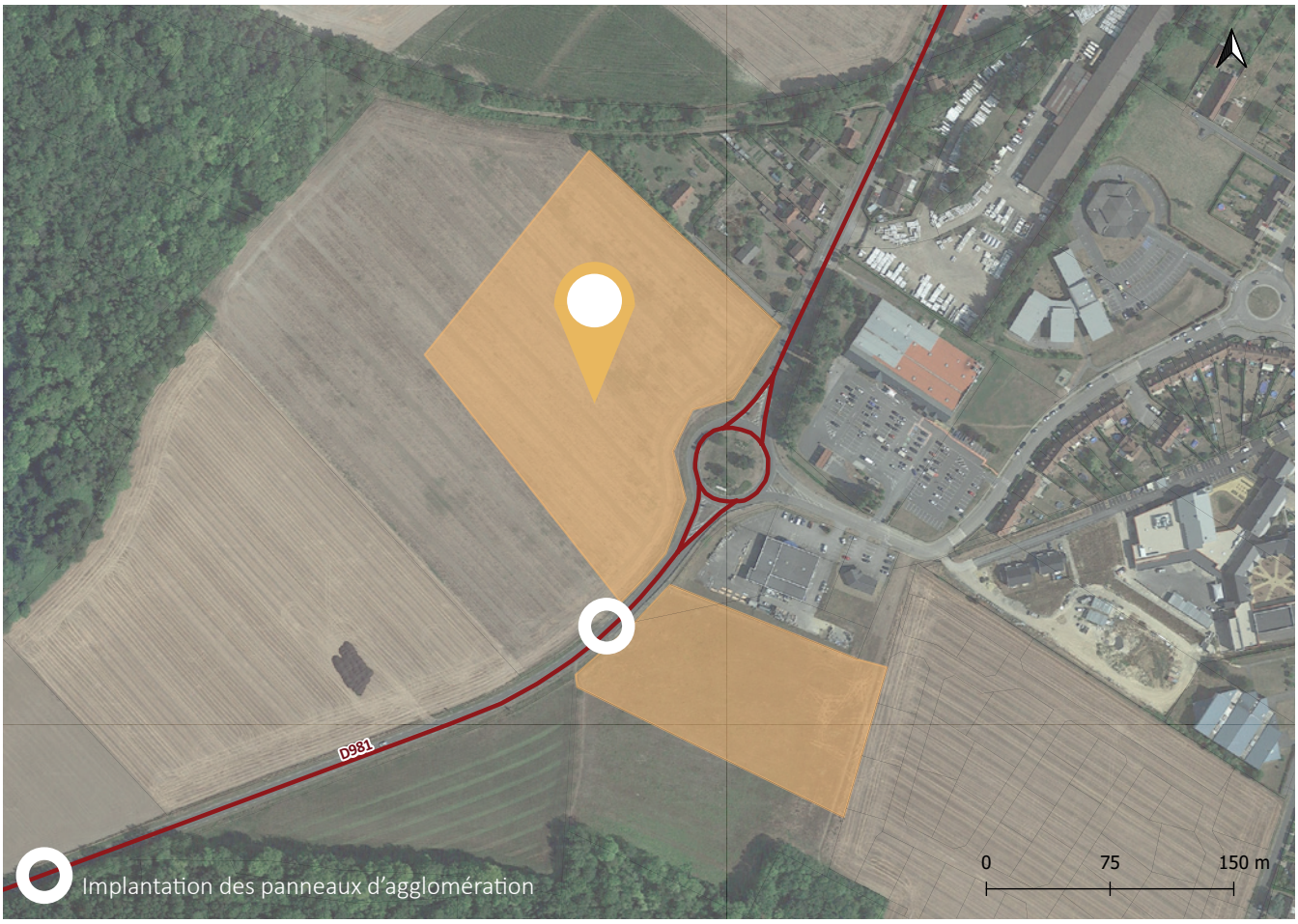
Le secteur d'étude est longé par la RD981, composée d'une voie à double sens et bordant le site à l'est.



Plan schématique du site d'étude (orange) et de la RD981

L'axe de la RD981 à l'est du site de projet a globalement un tracé rectiligne avec quelques courbes.

Grâce à l'aménagement d'un giratoire, au sud-est du site d'étude, et à l'implantation des panneaux d'agglomération de la commune, la vitesse est limitée à 50 km/h dans le virage.

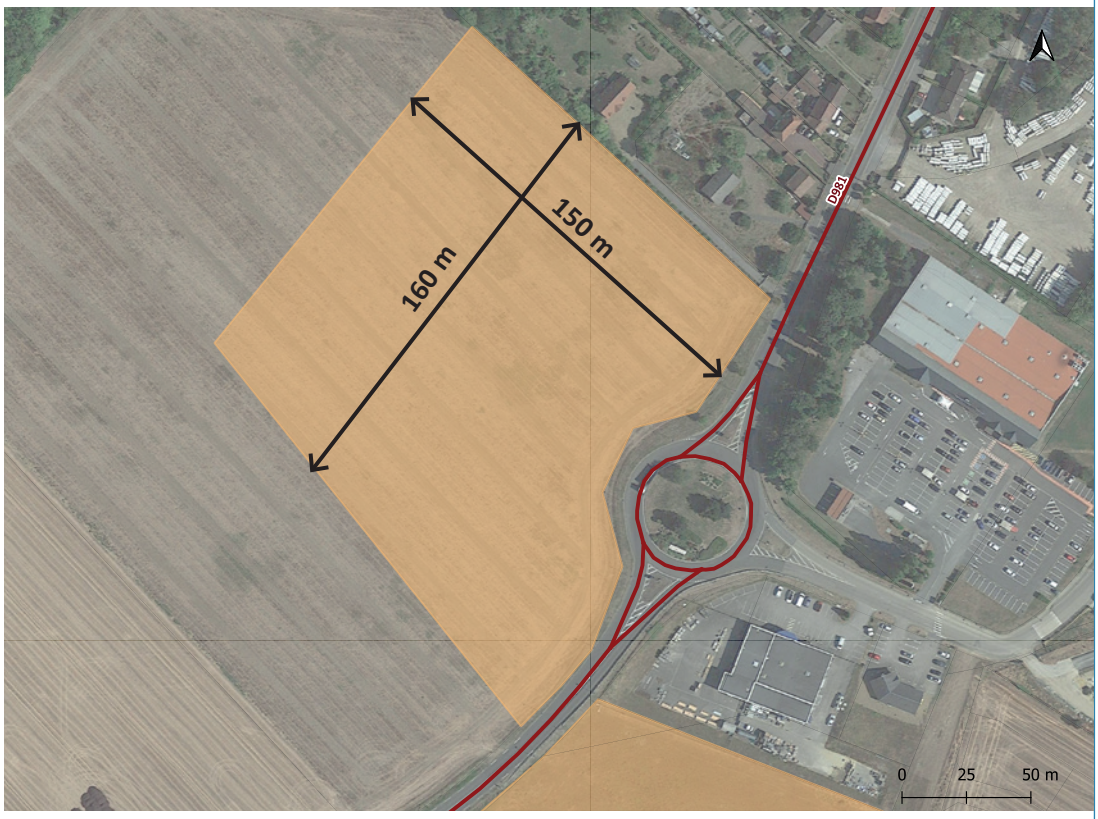


Orthophoto- source : Google 2024

I.IV Le site, caractéristiques et diagnostic

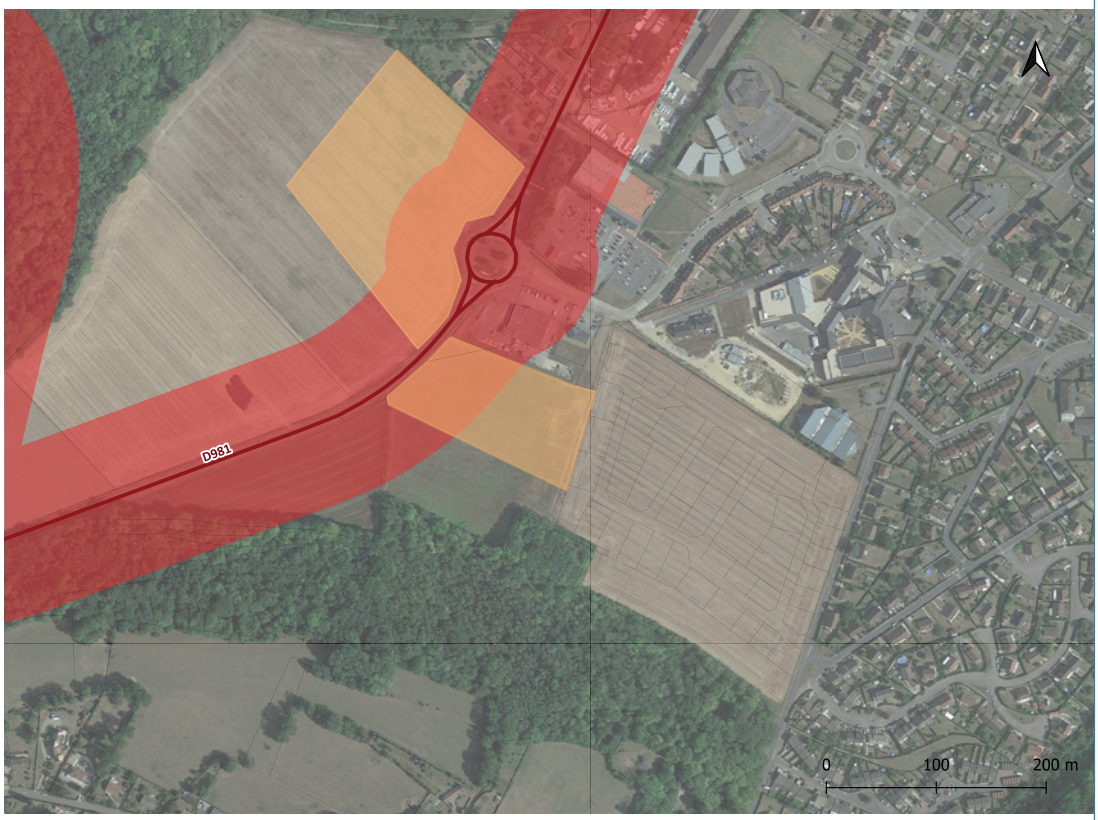
I.IV.I Parcelles concernées

Le site concerne une parcelle (AM 59) qui fait une surface totale de 7,04 ha (le site de projet a lui une surface de 2,91 ha).



I.IV.II Inconstructibilité aux abords des voies

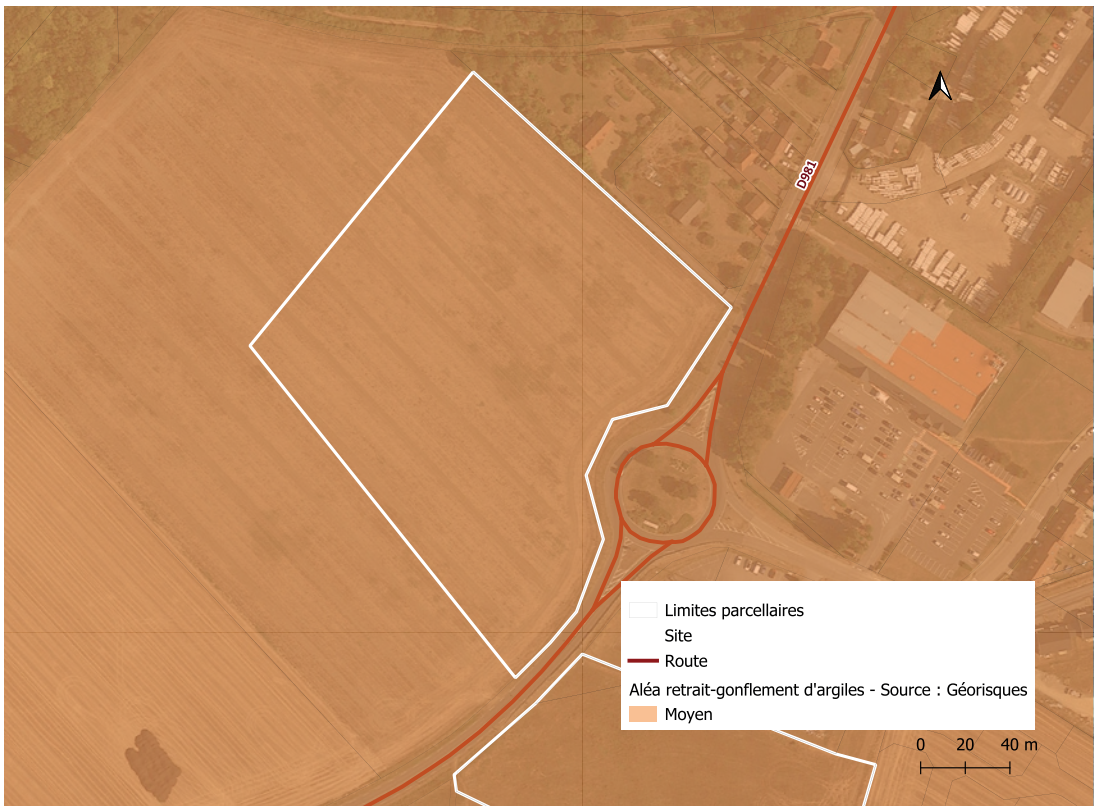
En raison du classement en catégorie 3 de la RD981, une bande d'inconstructibilité de 75 mètres de part et d'autre de l'axe contraint l'implantation des constructions.



I.IV.III Risques naturels

Risque retrait-gonflement des argiles

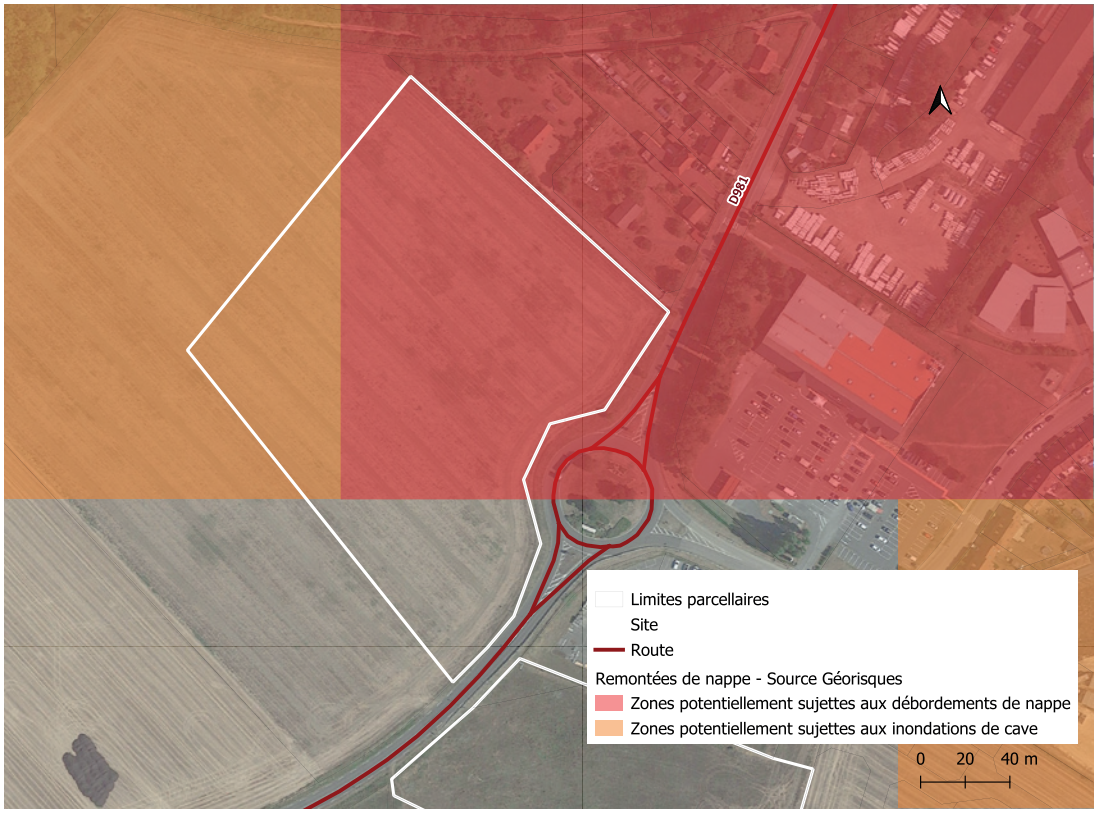
Le site de projet est concerné par un risque «moyen» de retrait et gonflement des argiles.



Aléa retrait-gonflement des argiles- source : Géorisques

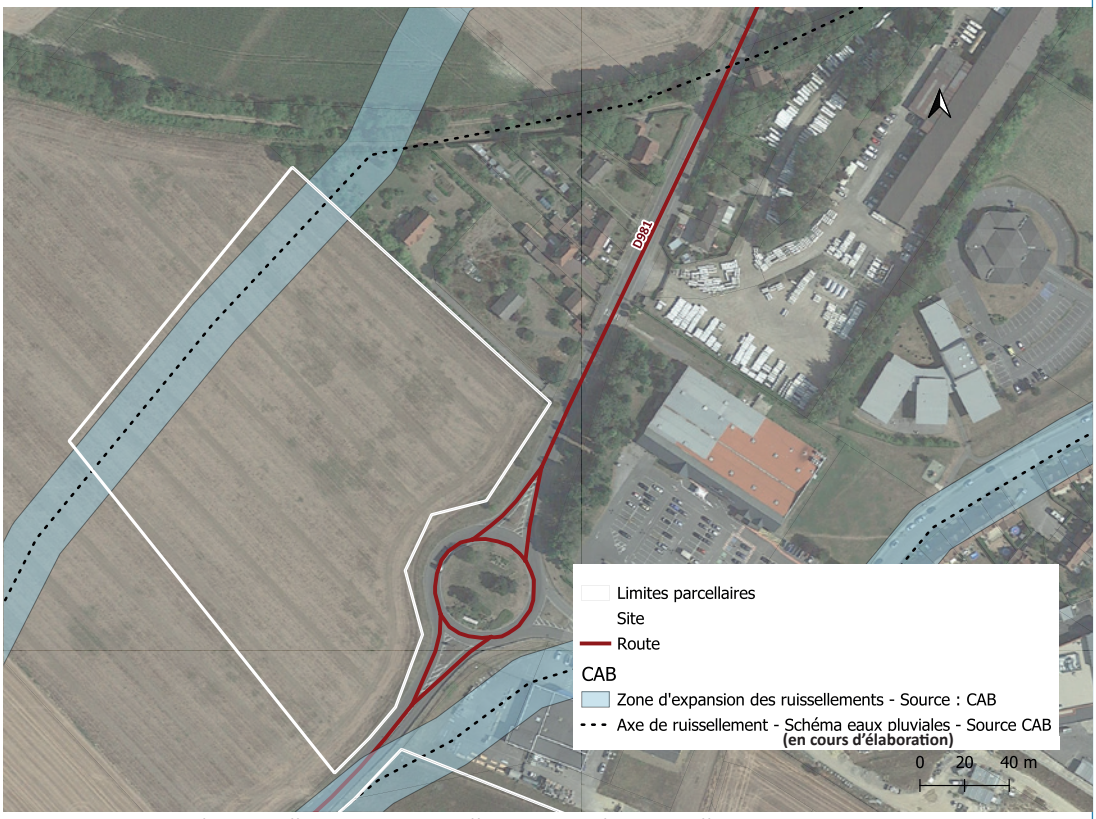
Risque remontées de nappe

Le site de projet est concerné au nord-est par les risques potentiels de débordement de nappe et, en partie ouest, par les inondations de cave.



Axe de ruissellement

Les extrémités nord-ouest et sud-est du site comprennent des axes d'écoulement principaux.



Axe de ruissellement et zone d'expansion des ruissellements - source : CAB

I.IV.IV Hydrographie

Aucune surface hydrographique, cours d'eau ou plan d'eau est à proximité du site de projet.

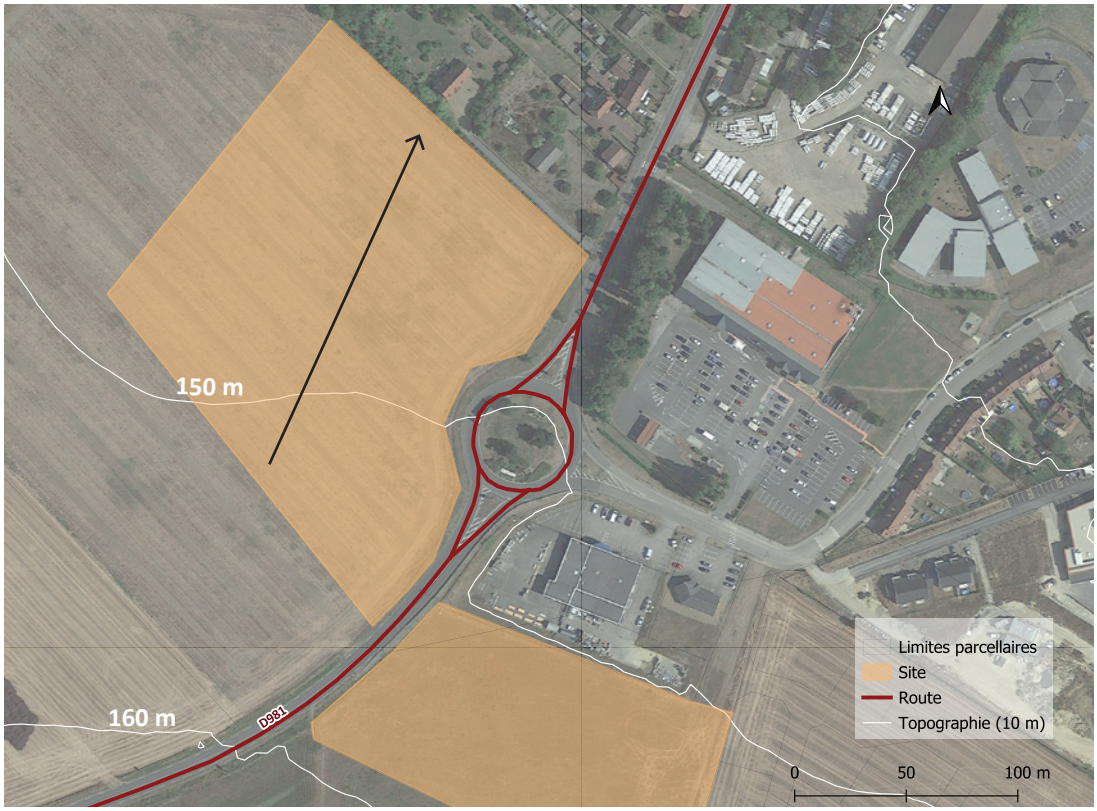
Le plan d'eau le plus proche, le lac d'Auneuil, est à 1,20 km du site.



Carte hydrographie - source : IGN

I.IV.V Topographie

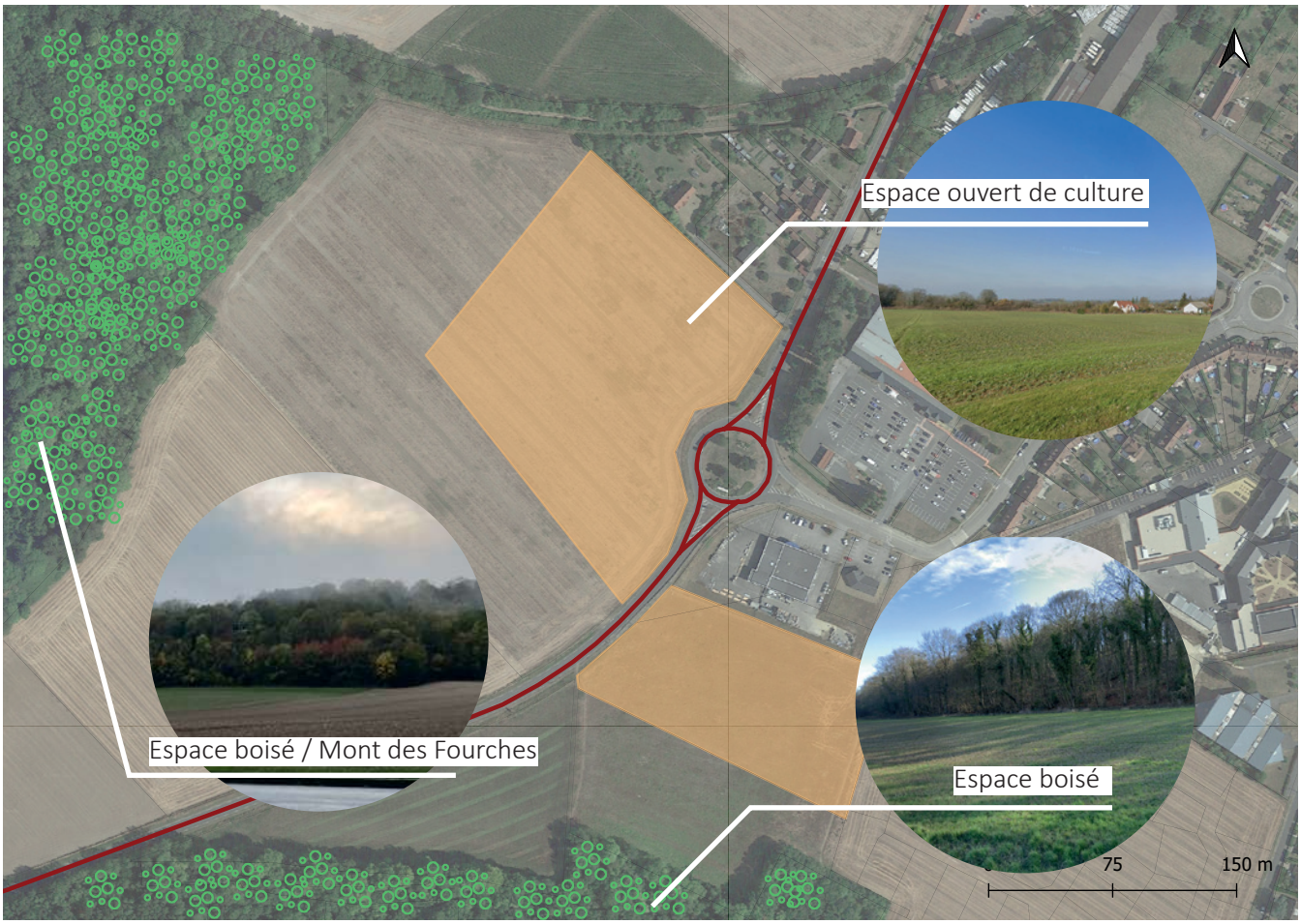
Le site descend vers le Nord vers le centre-bourg.



Axe de mesure de topographie- source : Oise MNT

I.IV.VI Paysage et occupation du sol

Le secteur de projet, en contrebas du Mont des Fourches, marque l'entrée de bourg depuis la RD981. Il se situe, à proximité du giratoire, en bordure de plusieurs espaces urbanisés à vocation économique et résidentielle.



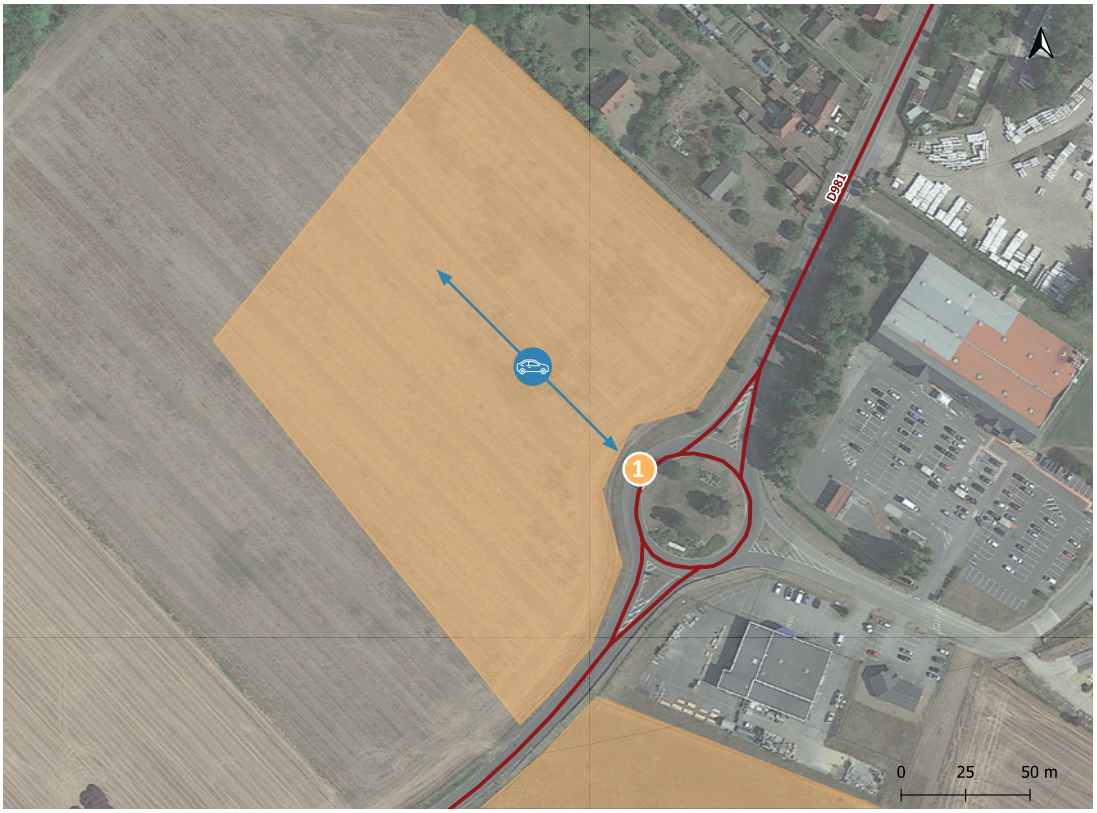
Principales structures paysagères sur la zone d'étude

Localisé à l'ouest du centre-bourg, le site est bordé au sud-est par la RD981 (route de Gisors), équipée d'un carrefour à sens giratoire. Celui-ci dessert la rue des Aulnes, de l'autre côté de la RD981, qui mène vers le centre-bourg. Le secteur s'insère à proximité des zones d'activités artisanales et commerciales déjà existantes le long de la RD981 et de zones d'équipement (collège, équipements sociaux-culturels...), plus à l'est, qui côtoient des quartiers résidentiels, majoritairement constitués d'habitations individuelles, de type pavillonnaire ou mitoyen. Il borde également des habitations en limite est. À l'ouest, le site est ouvert sur une zone agricole, puis une zone boisée.

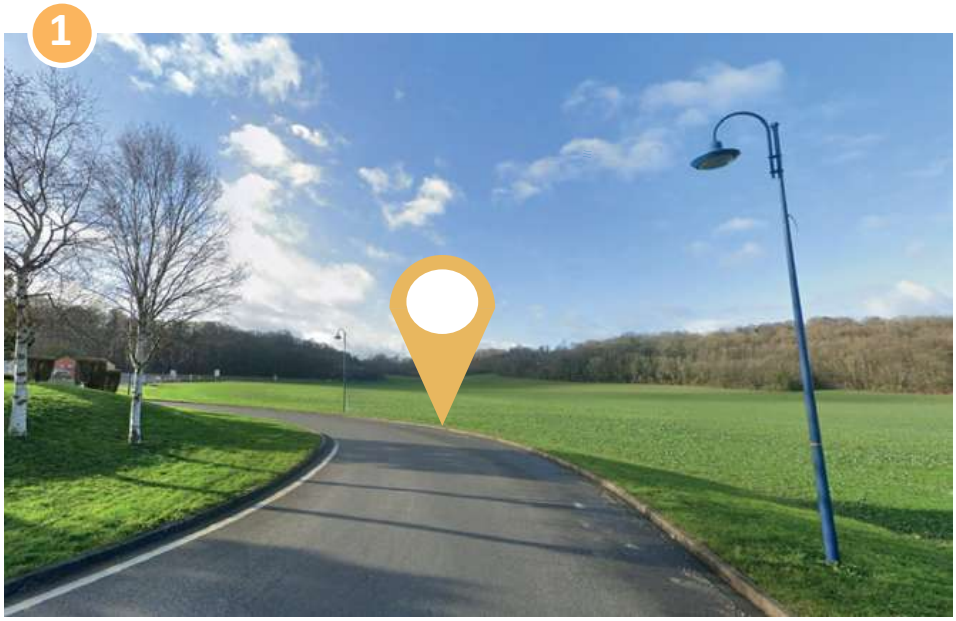
II ACCÈS ET PERCEPTION VISUELLE

Selon l'OAP définie sur le site, l'accès au secteur se fera directement par la RD981 (route de Gisors). Un seul nouvel accès depuis le carrefour à sens giratoire sera aménagé à cet effet, afin d'assurer la sécurité des flux automobiles.

Une voie principale desservira les futures constructions.



Accès et desserte- source : Google 2024



Lieu d'accès potentiel sur le giratoire, selon l'OAP- source : Google 2023



Plan d’indication des prises de vue liées à la RD 981 - source : Google 2024



source : Cittanova 2024



source : Cittanova 2024

VUES DEPUIS LA RD981

La RD981 jouxte le secteur de projet. Les vues depuis cette voie sont dégagées, on perçoit en arrière plan le relief du territoire (notamment le Mont des Fourches- photo 1).

III LES ORIENTATIONS

III.I Les objectifs

Localisé le long de la RD981, le site d'étude s'inscrit en continuité de la zone économique à dominante commerciale d'Auneuil. Le site est ouvert et visible depuis la RD981.

Le choix du site, destiné à accueillir des activités économiques, vise à répondre à l'ambition de la communauté d'agglomération de maintenir un taux d'emploi élevé et, par ailleurs, de conforter le rôle des communes pôles (Auneuil est identifiée comme pôle intermédiaire), dans l'accueil de nouveaux emplois sur le territoire. La localisation du secteur a été retenue dans une logique d'éloignement des habitations.

Ce secteur de développement du pôle économique bénéficie :

> d'une localisation stratégique à Auneuil et à l'échelle de l'agglomération, à proximité de Beauvais et de Gisors
> d'un accès possible depuis le giratoire existant sur la RD981

Les spécificités de la zone sont les suivantes :

> elle se situe en frange urbaine
> forte visibilité depuis la RD981

Les objectifs sont ainsi :

> d'une part, de permettre l'optimisation de la zone identifiée comme à urbaniser au PLUi en vigueur, dans le contexte de rareté foncière et de densification des espaces à rechercher (objectifs pleinement inscrits dans les lois successives Grenelles, Alur, et Climat et résilience) ;

> d'autre part, de maintenir des espaces de mise à distance entre les axes routiers et la zone de constructibilité, ce qui permettra à la fois le développement des activités et l'aménagement de transitions entre les voies et l'espace bâti afin de favoriser l'insertion du projet dans son environnement et de préserver la zone de projet d'éventuelles nuisances (visuelles, sonores).

Propositions de réduction des marges :

> Le long de la RD981 : proposer une nouvelle marge de recul de 30 mètres depuis l'axe de la RD

Les réductions des retraits proposées visent à optimiser l'usage du foncier tout en maintenant des espaces libres entre le site et les voies à grande circulation afin d'assurer une meilleure intégration des constructions et une sécurité des flux routiers.

La nouvelle marge de recul est proposée en cohérence avec la marge de recul ajustée proposée pour le secteur également soumis à la loi Barnier situé en face.

III.II Les dispositions de l'orientation d'aménagement et de programmation

Ce secteur est soumis à une OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dans le PLUi, les dispositions «OAP» peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer à la pièce «OAP sectorielles» du PLUi

IV PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER ET CONCLUSION

LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET JUSTIFICATIONS
AU REGARD DE L'ARTICLE L 111-8 DU CODE DE L'URBANISE

IV.I Prise en compte de la qualité paysagère

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

TRAITEMENT DES ABORDS

Accès :

L'accès au secteur se fera directement par la RD981 (route de Gisors). Un seul nouvel accès depuis le carrefour à sens giratoire sera aménagé à cet effet, afin d'assurer la sécurité des flux automobiles. Le réseau viaire permettant la desserte interne du site sera à organiser depuis cet accès. Aucun autre accès ne sera prévu.

Franges RD981 :

Au sein de la marge de recul entre la voie et les futures constructions, une strate herbacée le long de la RD est prévue afin de qualifier l'entrée de ville tout en assurant le recul dans l'implantation des constructions.

TRAITEMENT DES ESPACES LAISSÉS LIBRES

La mise en place de transitions paysagères entre, d'une part, le site et la zone agricole au nord-ouest et au sud-ouest et, d'autre part, avec le tissu résidentiel, est attendue. De plus, un bassin sera créé au nord-ouest du site.

En complément, la végétalisation des espaces de stationnement sera à rechercher, lorsque cela est possible, dans une double logique de paysage et d'infiltration des eaux.

Le règlement écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques. Pour ce secteur, les informations sont dans le livret II du règlement écrit

Article 3.2 : Caractéristiques urbaines et architecturales des constructions implantation et volumétrie

Article 3.3 : Qualité paysagère et environnementale de la construction.



Structure végétale à proximité

Strate arbustive et arborée

Strate herbacée

Accès potentiel

Enjeux de covisibilité

IV.II Prise en compte de la qualité architecturale et urbanistique

Il s'agira d'assurer l'insertion paysagère des constructions à usage d'activités économiques en raison de leurs volumes souvent importants. Ainsi, les constructions devront s'adapter au relief du terrain et les volumes seront simples.

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

IMPLANTATION

Les constructions seront implantées à une distance minimale de 30 mètres depuis l'axe de la RD981.

L'implantation du bâti s'adaptera à l'environnement (gabarit des constructions, intégration urbaine). Les façades visibles depuis la RD981 feront l'objet d'un traitement soigné afin de participer à l'intégration paysagère et urbaine du projet en entrée de ville.

COULEURS

Les constructions situées à proximité des axes à grande circulation doivent être conçues pour que leurs façades vues de ces voies soient traitées avec le même soin que les façades principales tant au regard des matériaux employés que de leur intégration dans le site.

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (briques creuses, parpaings…) ainsi que l'emploi en façade de matériaux hétéroclites ou disparates et tous matériaux de récupération non prévus à cet usage sont interdits.

Le traitement des façades donnant sur les voies et emprises publiques doit être réfléchi pour limiter l'impact visuel du projet sur l'environnement, pour limiter les contrastes de teinte.

Les couleurs criardes sont interdites.

DESSERTE ET STATIONNEMENT

Des stationnements pourront être réalisés dans les bandes inconstructibles, sous conditions d'une intégration paysagère renforcée et d'un traitement partiellement perméable. En revanche, aucune construction ou installation n'y sera autorisée (sauf dérogations prévues dans le règlement écrit).

Dans le mesure du possible les espaces de stationnement seront végétalisés.

Le règlement écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques. Pour ce secteur, les informations sont dans le livret II du règlement écrit

Article 3.2 : Caractéristiques urbaines et architecturales des constructions implantation et volumétrie

Article 3.3 : Qualité paysagère et environnementale de la construction.

IV.III Prise en compte des nuisances

Le site étant à vocation économique et proche de secteurs résidentiels dans l'environnement immédiat, l'impact des nuisances pouvant être engendrées par l'aménagement du site devra être limitée.

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

LES NUISANCES SONORES

La configuration de la RD981 avec le giratoire, à l'ouest permet de limiter la vitesse des véhicules motorisés, ce qui peut participer à réduire certaines nuisances sonores en découlant.

Les constructions seront implantées à une distance minimale de 30 mètres de l'axe de la départementale.

Même si la RD981 n'est pas identifiée sur les cartes du bruit stratégique, la réglementation en vigueur est à appliquer concernant l'impact du bruit relatif à la RD981 et les prescriptions en matière de mesures préventives relatives aux nuisances sonores pour les bâtiments, notamment la mise en place d'isolements acoustiques adaptés afin d'atteindre des niveaux de confort internes conformes aux recommandations.
Enfin, les aménagements paysagers au sein des bandes inconstructibles pourront participer à compléter cet effet de zone tampon entre les voies et le secteur.

IV.IV Prise en compte de la qualité de l'air

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Les aménagements relatifs aux structures végétales tampons évoqués dans le cadre des nuisances sonores auront des effets bénéfiques sur la qualité de l'air.

IV.V Prise en compte de la sécurité routière et les risques

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le développement de la zone économique induite par la dérogation à la Loi Barnier concernant le site d'étude ne devrait pas entraîner de risques sur la sécurité routière vis à vis des voies adjacentes. En effet, l'accès au site se fera via le giratoire depuis la RD981.

RISQUES

Concernant le risque naturel lié à l'aléa retrait-gonflement des argiles, il s'agira de prévoir toute disposition pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol.

La zone tampon et les transitions paysagères au sud-est et nord-ouest du secteur assurent des continuités écologiques pour les axes de ruissellement et leurs zones d'expansion. Un bassin sera créé au nord-ouest du site.

Le règlement écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques. Pour ce secteur, il faut se référer aux dispositions générales :

Article 3. Les conditions de desserte des terrains

IV.VI Conclusion

La localisation du site étudié et son accessibilité en font un espace favorable à l'extension de la zone à vocation économique.

La marge de recul par rapport à la RD981 est actuellement de 75 mètres.

Les caractéristiques du secteur et son contexte, ainsi que, l'aménagement du site avec une réflexion vis-à-vis de l'organisation du bâti, des structures végétales, de la desserte et de la circulation, permettraient de réduire ces marges de recul, afin d'optimiser le foncier ciblé pour être urbanisé dans le cadre du PLUi.

L'application des articles (voir «cadre de l'analyse») de la «Loi Barnier», constitue une opportunité dans le traitement urbanistique, architectural et paysager du secteur étudié. L'aménagement doit garantir l'intégration paysagère du secteur dans le contexte.

La réduction de la bande inconstructible n'aura un effet que très limité en matière de nuisances, de sécurité et de qualité architecturale, urbaine et paysagère.
En effet :

- Le site s'inscrit en face d'un secteur urbanisé et en voie d'urbanisation (carrefour, magasin de bricolage, zone à urbaniser à vocation commerciale et gendarmerie) ;
- Il y est prévu le développement d'activités économiques (et non des habitations ou des équipements) ;
- Les orientations prévues en matière d'accès (interdiction d'accès sur la RD) et d'intégration des constructions (transitions paysagères, obligation de retrait des constructions, règles liées aux traitements des façades, etc.) permettront la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturales, de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Ainsi, afin d'encourager l'installation d'activités économiques sur le territoire et d'optimiser le foncier dans les zones ciblées pour être urbanisées dans le PLUi, il est donc proposé de réduire la marge de recul inconstructible de 75 mètres à 30 mètres pour la RD 981.

La surface finale exploitable, avec les nouvelles marges de recul, représente 2,45 ha (la surface initiale représentait 1,62 ha). La surface du site totale est de 2,91 ha.



Plan des propositions des nouvelles marges de recul inconstructible (violet)

Plan Local d'Urbanisme intercommunal

PLUi

Habitat Mobilités

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS

PLAN LOCAL D'URBANISME HABITAT ET MOBILITÉS

ANNEXE AU RAPPORT DE JUSTIFICATIONS - ÉTUDE DÉROGATOIRE LOI BARNIER

SITE 4 - BEAUVAIS TILLÉ

AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS

Cittànova

SOMMAIRE

I Le contexte 3
I.I Le cadre d'analyse 4
I.I Le cadre d'analyse 4
I.I.I Loi du **02/02/1995** relative au renforcement de la protection de l'environnement dite «loi Barnier» 4
I.I.II SCOT 6
I.I.III PLUI 7
I.II La localisation 8
I.III Les caractéristiques et nuisances de la RD 901 10
I.III.I Trafic routier 10
I.III.II Nuisances sonores 12
I.III.III Descriptif des voies et sécurité 17
I.IV Le site, caractéristiques et diagnostic 19
I.IV.I Parcelles concernées 19
I.IV.II Inconstructibilité aux abords de la voie RD 901 20
I.IV.III Risques naturels 21
I.IV.IV Hydrographie 23
I.IV.V Topographie 24
I.IV.VI Paysage et occupation du sol 25

II Accès et perception visuelle 27
III Les orientations 30
III.I Les objectifs 30
III.II Les dispositions de l'orientation d'aménagement et de programmation 31

IV prise en compte de la loi Barnier et conclusion 32
IV.I Prise en compte de la qualité paysagère 32
IV.II Prise en compte de la qualité architecturale et urbanistique 34
IV.III Prise en compte des nuisances 35
IV.IV Prise en compte de la qualité de l'air 36
IV.V Prise en compte de la sécurité routière et les risques 37
IV.VI Conclusion 38

I LE CONTEXTE

Cette étude a pour objectif de justifier l'aménagement d'un site à vocation économique et d'équipement, aux abords de la RD901 sur les communes de BEAUVAIS et de TILLE. Au regard de la «Loi Barnier» et de l'aménagement de la zone, la pertinence du recul de la marge d'inconstructibilité sera évaluée.

I.I Le cadre d'analyse

I.I.I Loi du 02/02/1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement dite «loi Barnier»

La présente étude se réfère aux dispositions du Code de l'Urbanisme rénové suite à l'ordonnance du 23 septembre 2015 et au décret du 28 septembre 2015.

> L'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.

> L'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.

5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

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

CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE :
les nuisances,
la sécurité,
la qualité architecturale,
la qualité de l'urbanisme,
la qualité des paysages.

> 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.

« Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme ont pour objectifs de remodeler les abords des grands axes routiers : en périphérie urbaine et en entrée de ville, et de garantir une bonne insertion des extensions urbaines. Ces dispositions légales sont issues de l'article 52 de la loi du 2 février 1995, dite «Loi Barnier», portant sur la qualité urbaine et paysagère le long de certaines voies en entrée de ville.

Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation», c'est-à-dire, d'après l'article L110-3 du Code de la Route : « quelle que soit leur appartenance domaniale, les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies » (Décret n°2010-578 du 31 mai 2010).

« Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme sont une opportunité de questionner et définir les conditions d'insertion paysagère des espaces situés à proximité des axes de circulation qui représentent généralement les premières «vitrines» des entrées de ville ou de village dans les communes. Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces. En effet, le législateur propose de modifier les restrictions de constructibilité si la commune s'engage dans une réflexion sur l'aménagement et les règles d'urbanisme garantissant une qualité des espaces en bords de route et entrées de ville.

I.I.II SCOT

Les communes de BEAUVAIS et de TILLE ne sont pas couvertes par un SCOT approuvé.

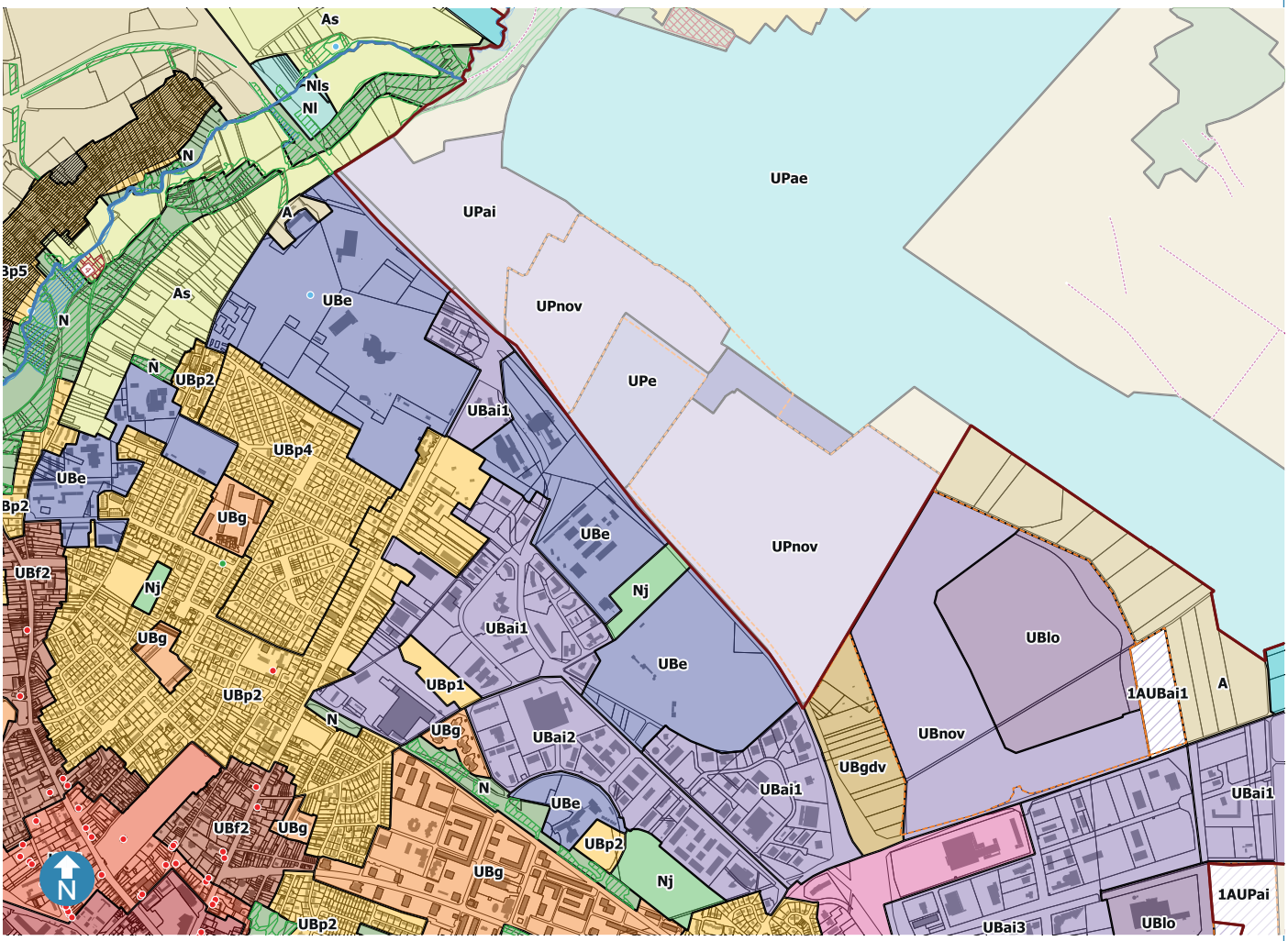
I.I.III PLUI

Le périmètre concerné par cette étude est classé en secteur destiné à accueillir des activités économiques et des équipements dans le PLUi. Il se compose des zonages suivants : UPnov (ZAC de Novaparc), UPe (secteurs d'équipements publics et/ou d'intérêt collectif), UBnov , UBlo (secteurs économiques à dominante logistique).

> Se référer aux pièces réglementaires du PLUi (règlement graphique dit «zonage» et règlement écrit)

Ce secteur est également **soumis à une OAP** (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dont les dispositions peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> Se référer à la pièce ''OAP sectorielles'' du PLUi (référence de l'OAP : BEAUVAIS_TILLE_1).



Plan de zonage du site de projet (PLUi), sur les communes de BEAUVAIS et de TILLE.

I.II La localisation

Cette étude a pour objectif de justifier la pertinence de l'aménagement d'un projet à vocation économique aux abords de la RD901 sur les communes de BEAUVAIS et de TILLE. Le site retenu s'inscrit dans un secteur urbanisé accueillant des activités. Les lieux sont cadrés au nord par l'aéroport de Beauvais-Tillé et en limite Sud par la D901.

BEAUVAIS et TILLE sont des communes voisines situées dans le département de l'Oise en région Hauts-de-France. Elles accueillent respectivement pour la commune de BEAUVAIS 58 011 habitants en 2021 (chiffres INSEE), et pour la commune de TILLE, environ 1 272 habitants en 2021 (chiffres INSEE),

La RD901 contourne la frange Nord Est de l'agglomération de BEAUVAIS.

Elle permet de relier la ville d'ALLONNE à MILLY-SUR-THERAIN, et dessert l'ensemble des plusieurs zones d'activités et industrielles de Beauvais ainsi que son aéroport.

La RD901 débute sur la commune d'ALLONNE, et permet de desservir de part et d'autre la ZAC de Saint-Lazare et de la ZAC, cette première section, est nommée Avenue Blaise Pascal. A la suite et jusqu'au croisement avec la N31 et la A16, l'axe se nomme rue du Moulin de Bracheux, il traverse et dessert la ZA No2 et la ZA de Bracheux. La D901 amorce un contournement Nord-Ouest de BEAUVAIS en direction du Nord-Ouest, et dessert et traverse plusieurs zones d'activités et de zones industrielles, dont le développement s'est fait en lien avec l'implantation de l'aéroport.

Le croisement avec la D1001, permet de desservir l'aéroport, la commune de TILLE ainsi que la ZAE de BEAUVAIS-TILLE via l'Avenue des Censives. La D901 continue en direction de la commune de TROISSEREUX située au Nord-Ouest de BEAUVAIS.

Le périmètre d'étude est concerné par la « Loi Barnier » sur la RD901 avec une marge de recul inconstructible de 75m.

Afin de lever cette règle de recul sur le périmètre d'étude, une réflexion d'ensemble prenant en compte les nuisances, la sécurité, la qualité de l'urbanisme, la qualité des paysages et l'architecture doit aboutir à un projet intégré au document d'urbanisme et conditionnant l'urbanisation du secteur concerné.

À L'ÉCHELLE DU DÉPARTEMENT

La RD901 permet de desservir le Nord-Ouest du territoire de l'OISE en direction de la SEINE-MARITIME en se connectant au niveau de BEAUVAIS, à deux axes importants à l'échelle du département :

- L'autoroute A16 qui traverse et dessert du Nord au Sud le département.
- La N31 qui relie CLERMONT à BEAUVAIS.

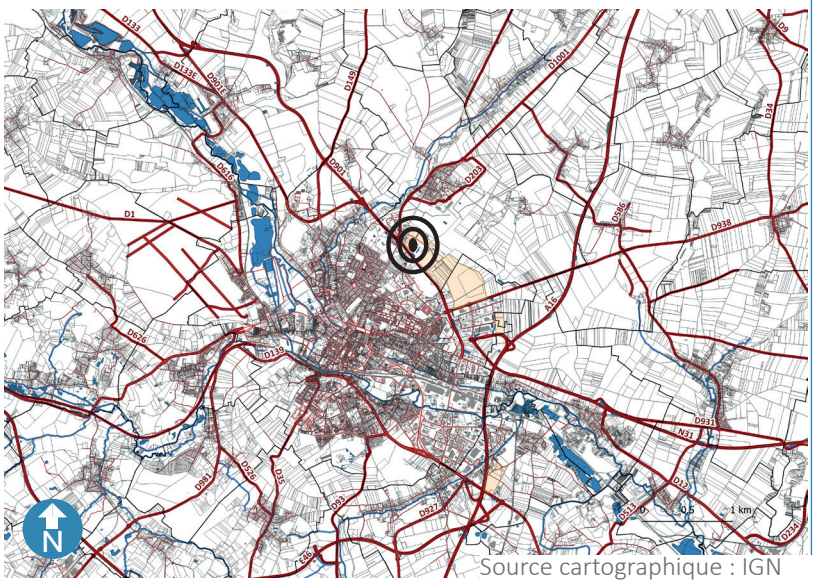


Source cartographique : IGN

À L'ÉCHELLE DE BEAUVAIS ET DE TILLE

La RD901 vient s'inscrire sur les limites communales entre BEAUVAIS et TILLE. Elle permet de :

- Contourner la frange Nord de BEAUVAIS, principalement composée de zones d'activités et de zones industrielles.
- D'accéder à la commune de TILLE par le Sud de la commune.
- De desservir et d'accéder à l'aéroport de BEAUVAIS-TILLE.

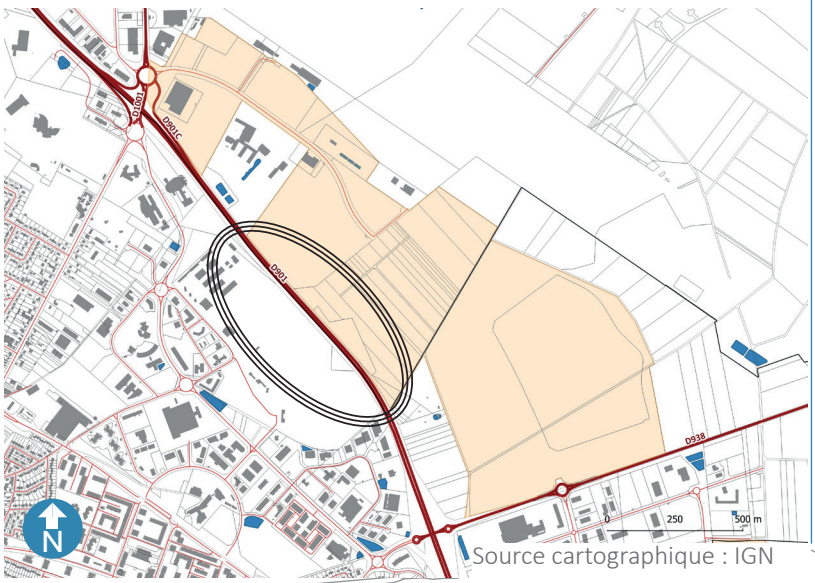


Source cartographique : IGN

À L'ÉCHELLE DU SITE D'ÉTUDE

La RD901 longe une grande partie de la limite Sud-Ouest du site.

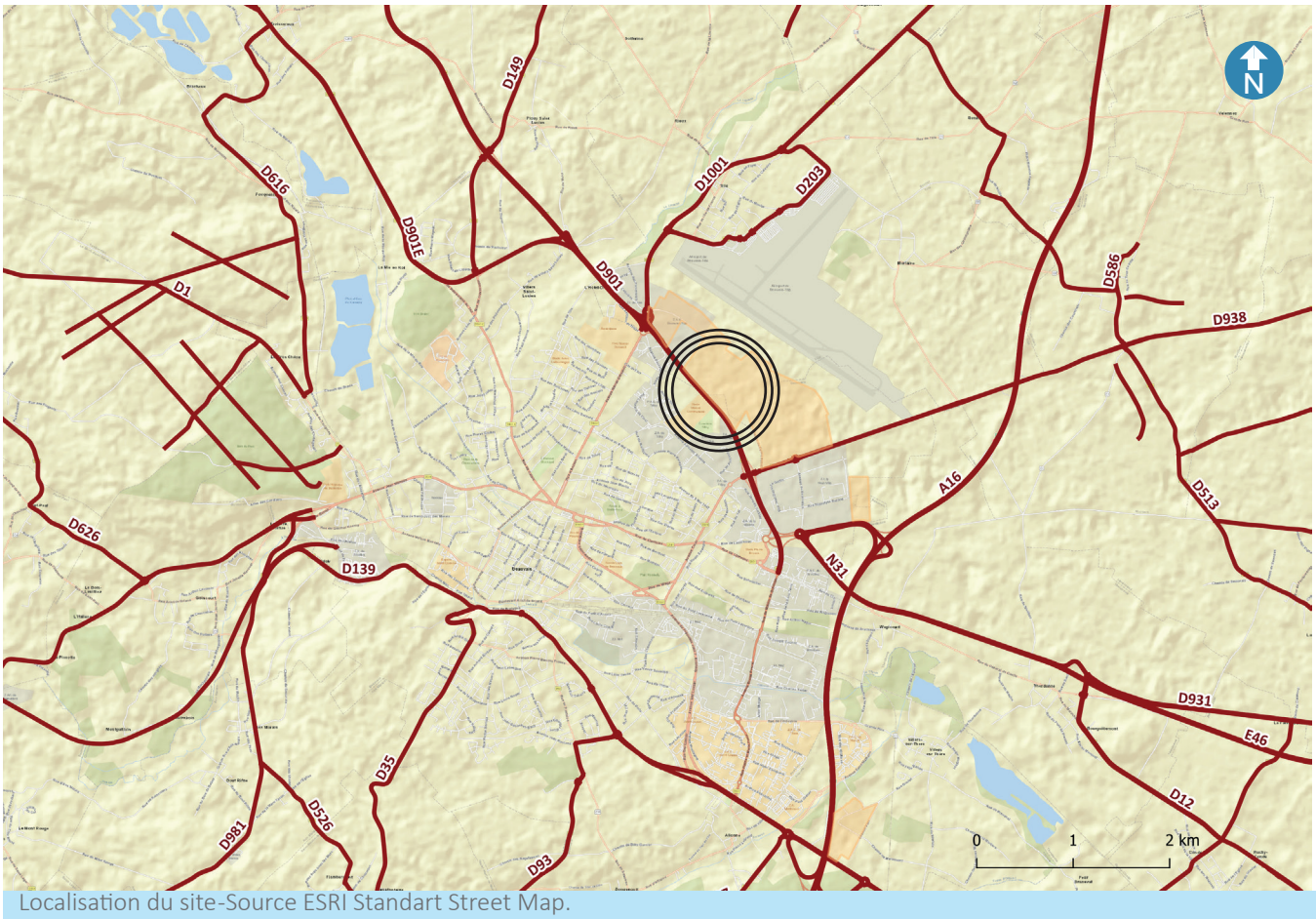
LE SITE S'INSCRIT DANS UN CONTEXTE URBAIN DE ZONES D'ACTIVITÉS ET D'INDUSTRIES EN CONTINU.



Source cartographique : IGN

I.III Les caractéristiques et nuisances de la RD 901

I.III.I Trafic routier



Localisation du site-Source ESRI Standart Street Map.

Le secteur d'étude est longé par un axe routier majeur la RD901, sur sa limite Sud, Sud-Ouest. L'ensemble du site est desservi par un axe routier central, l'avenue de l'Europe.
Les différents comptages routiers moyens annuels réalisés par le département mettent en évidence un trafic routier important dépassant les 15 000 véhicules jour, et oscillant entre les 20 000 et 30 500 véhicules jours.

Le point de comptage est à proximité du secteur, et à permis de relever les éléments de comptage suivants :

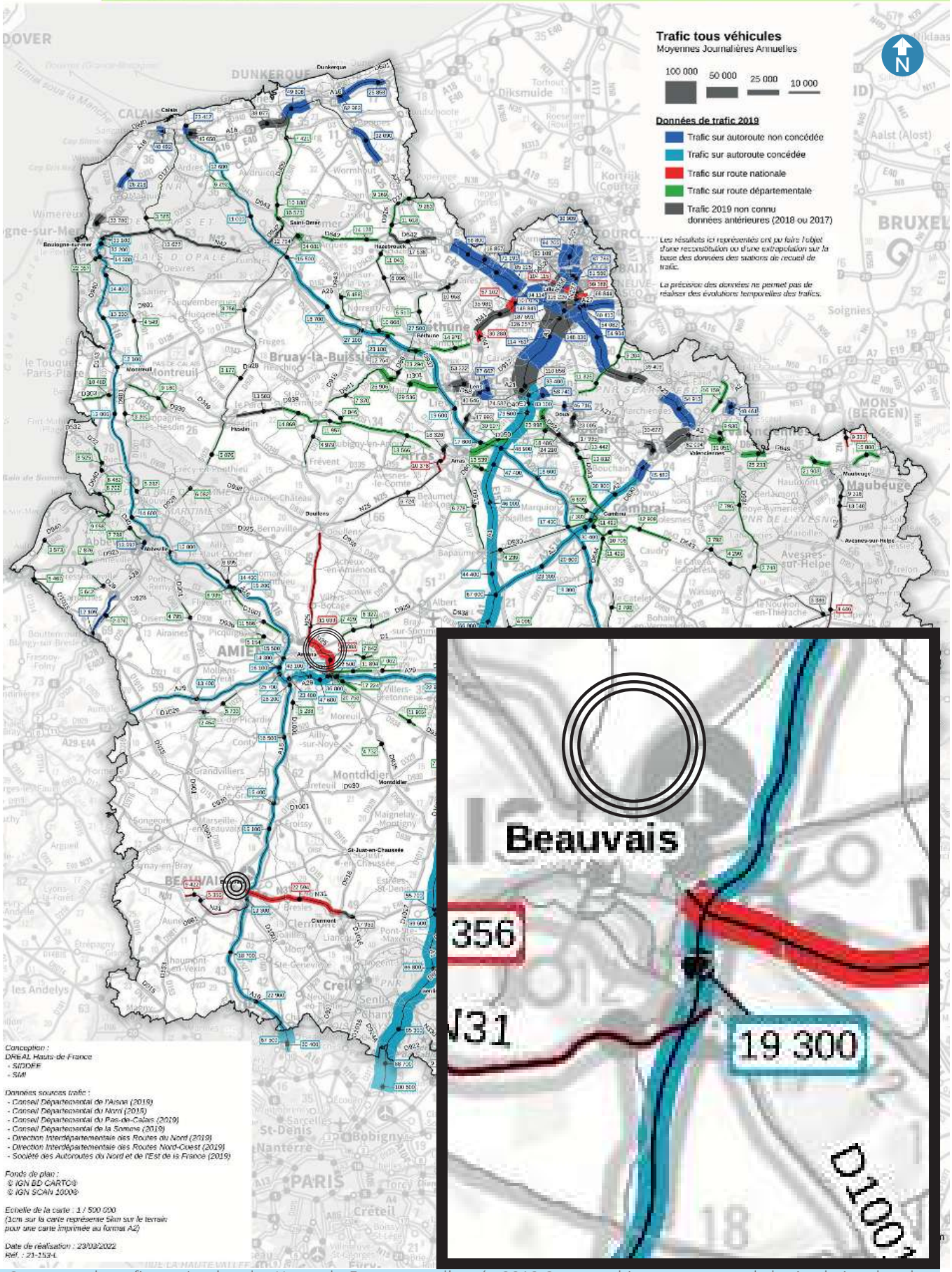
- 20 403 véhicules moyen par jour, comptage réalisé en 2009 *(source : cartographie « Comptage jusqu'au 25 mars 2013 et catégories de Février 2011 », réalisé par le département de l'Oise – BSIR).*
- 30 015 véhicules moyen par jour, comptages routiers réalisés le 31 décembre 2014 *(source : cartographie « Comptages routiers au 31/12/2014 », réalisé le 02/02/2015 par le département de l'Oise – BSIR).*
- 30 264 véhicules moyen par jour, comptages routiers réalisés le 15 décembre 2015 *(source : cartographie « Comptages routiers au 31/12/2015 », réalisé le 18/04/2016 par le département de l'Oise – BSIR).*
- 29 963 véhicules moyen par jour, comptages routiers réalisés 15 juin 2016 *(source : cartographie « Comptages routiers au 31/12/2016 », réalisé le 12/01/2017 par le département de l'Oise – BSIR).*
- 28 862 véhicules moyen par jour, comptages routiers réalisés 26 juin 2017 *(source : cartographie « Comptages routiers au 31/12/2017 », réalisé le 25/01/2018 par le département de l'Oise – BSIR).*
- 30 234 véhicules moyen par jour, comptages routiers réalisés 26 juin 2017 *(source : cartographie « Comptages routiers au 31/12/2018 », réalisé le 22/01/2019 par le département de l'Oise – BSIR).*
- 28 996 véhicules moyen par jour, comptages routiers réalisés 18 juin 2019 *(source : cartographie « Carte des comptages », réalisé le 18/02/2021 par le département de l'Oise – BSIR).*

PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

Recensement de la circulation dans la région Hauts-de-France

Tous véhicules

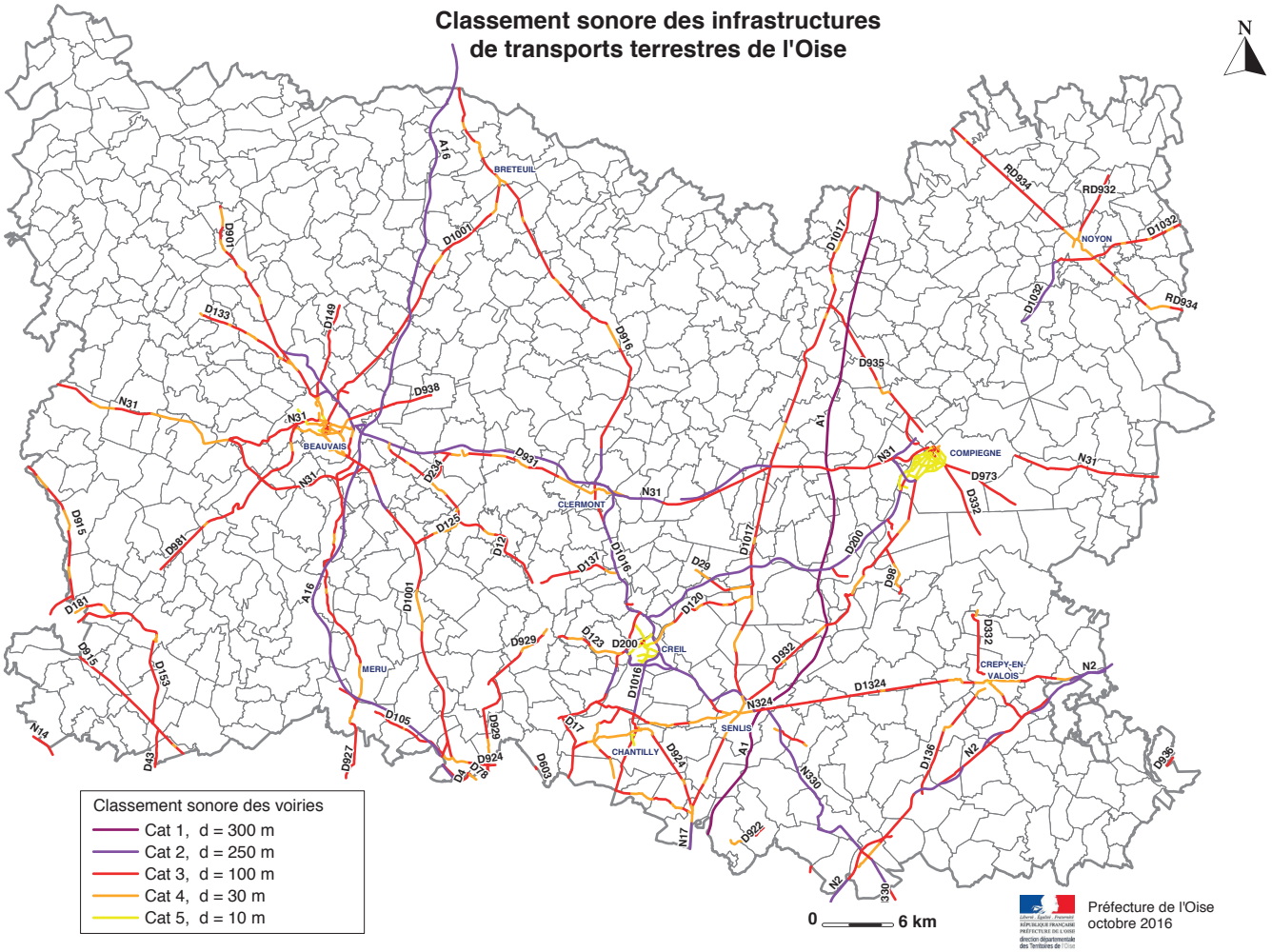
Données de l'année 2019



Comptage du trafic routier dans les Hauts-de-France pour l'année 2019 Cartographie recensement de la circulation dans la région Hauts-de-France. Tous véhicules- Source Région Hauts de France.

I.III.II Nuisances sonores

Classement sonore des infrastructures terrestres.



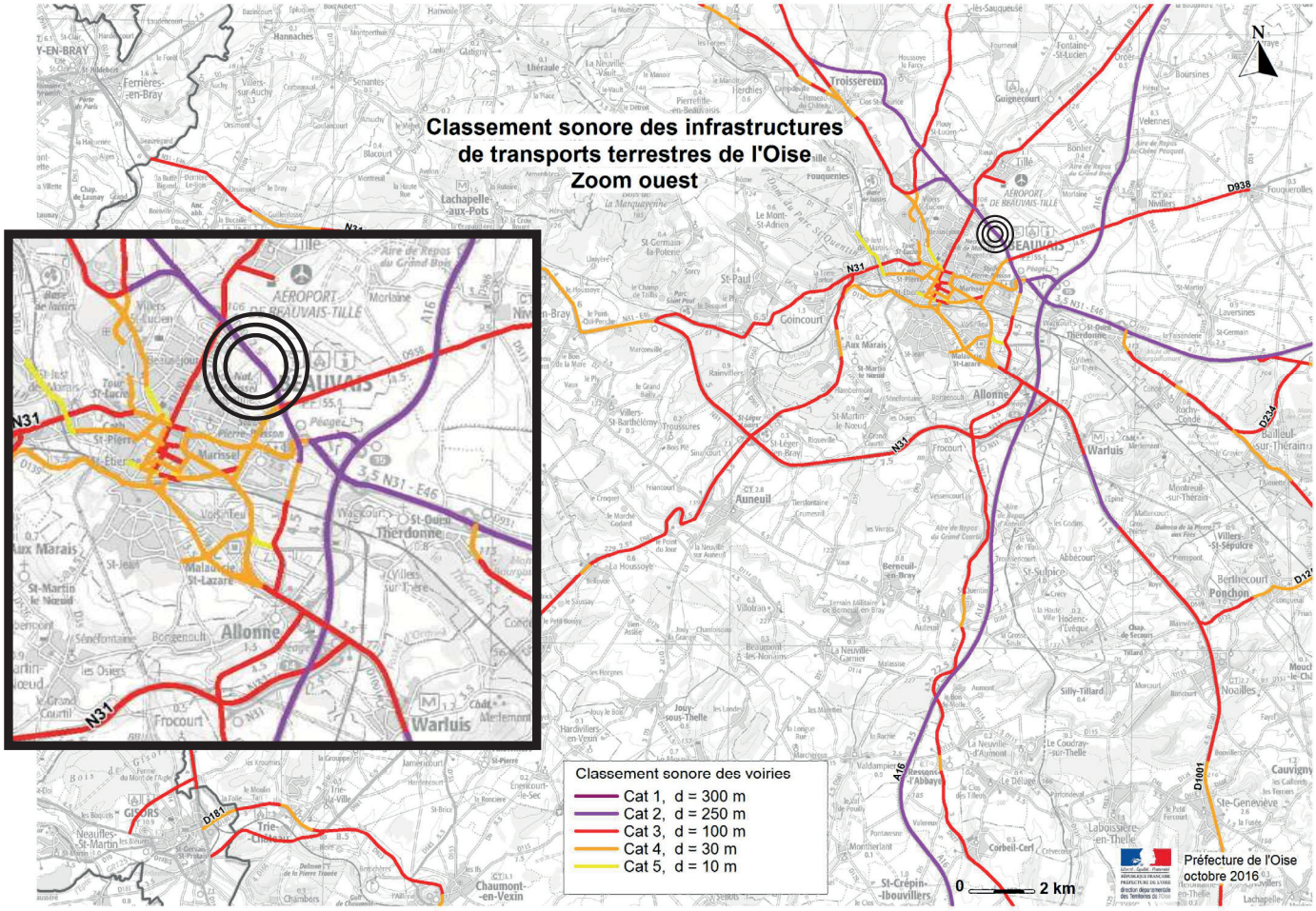
Carte du classement sonore des infrastructures de transports terrestres- Source Préfecture de l'OIse.

La loi « bruit » du 31 décembre 1992 *oblige les préfets à classer les voies de circulation terrestres existantes en fonction du trafic et de leurs caractéristiques sonores. Ce classement permet de fixer les règles de construction applicables aux zones exposées au bruit des transports terrestres.*

Pour le maître d'ouvrage des bâtiments à construire, ces mesures se traduisent par l'obligation de respecter une valeur minimale pour protéger les futurs habitants des nuisances sonores.

Le classement aboutit à la détermination de secteurs, de part et d'autre de la voie, où un isolement acoustique renforcé des bâtiments est nécessaire.

(source : Les services de l'État dans l'Oise)



Carte du niveau sonore des infrastructures routières de l'Oise en 2016- Source Préfecture de l'Olse.

La RD901 est classée en catégorie 2 (d = 250 m) du classement sonore des voiries *(source : Préfecture de l'Oise 2016).*

Les bâtiments industriels, agricoles ou commerciaux ne sont pas concernés par les dispositions d'isolement acoustiques renforcés. *(source : Les services de l'État dans l'Oise)*

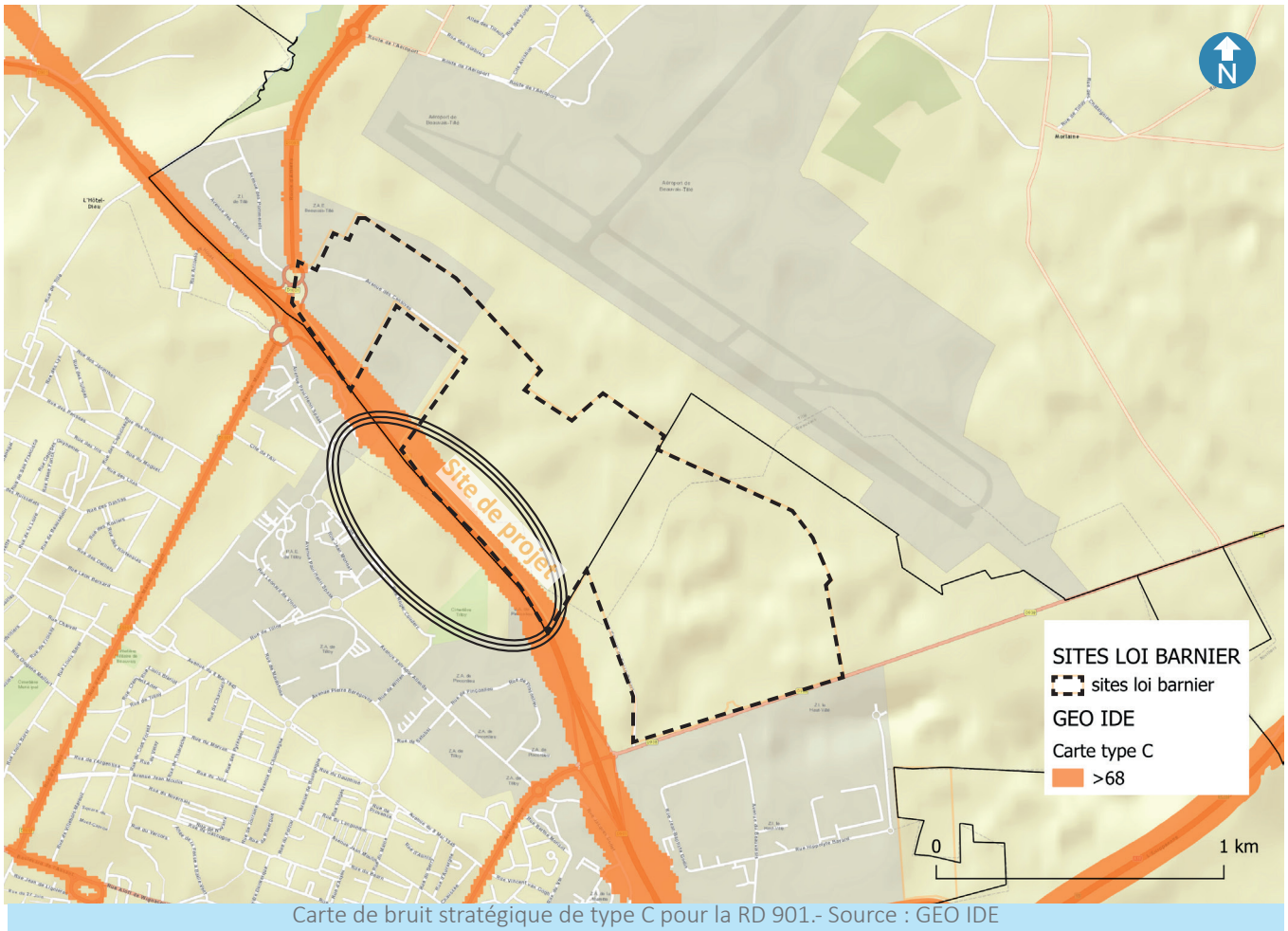
Carte de bruit stratégiques



Carte de bruit stratégique de type A pour la RD 901.- Source : GEO IDE

En raison du trafic routier qui la parcourt, la RD901 est soumise à l'obligation d'élaboration de cartes de bruit stratégiques (CBS) (articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1à R.572-11 du code de l'environnement). Les cartes de type A représentent les zones exposées aux bruits par les grandes infrastructures de transport. Les cartes de type B représentent les secteurs affectés par le bruit suivant l'arrêté du préfet issus du classement sonore des voies. Les cartes de type C représentent les zones où les valeurs limites sont dépassées.

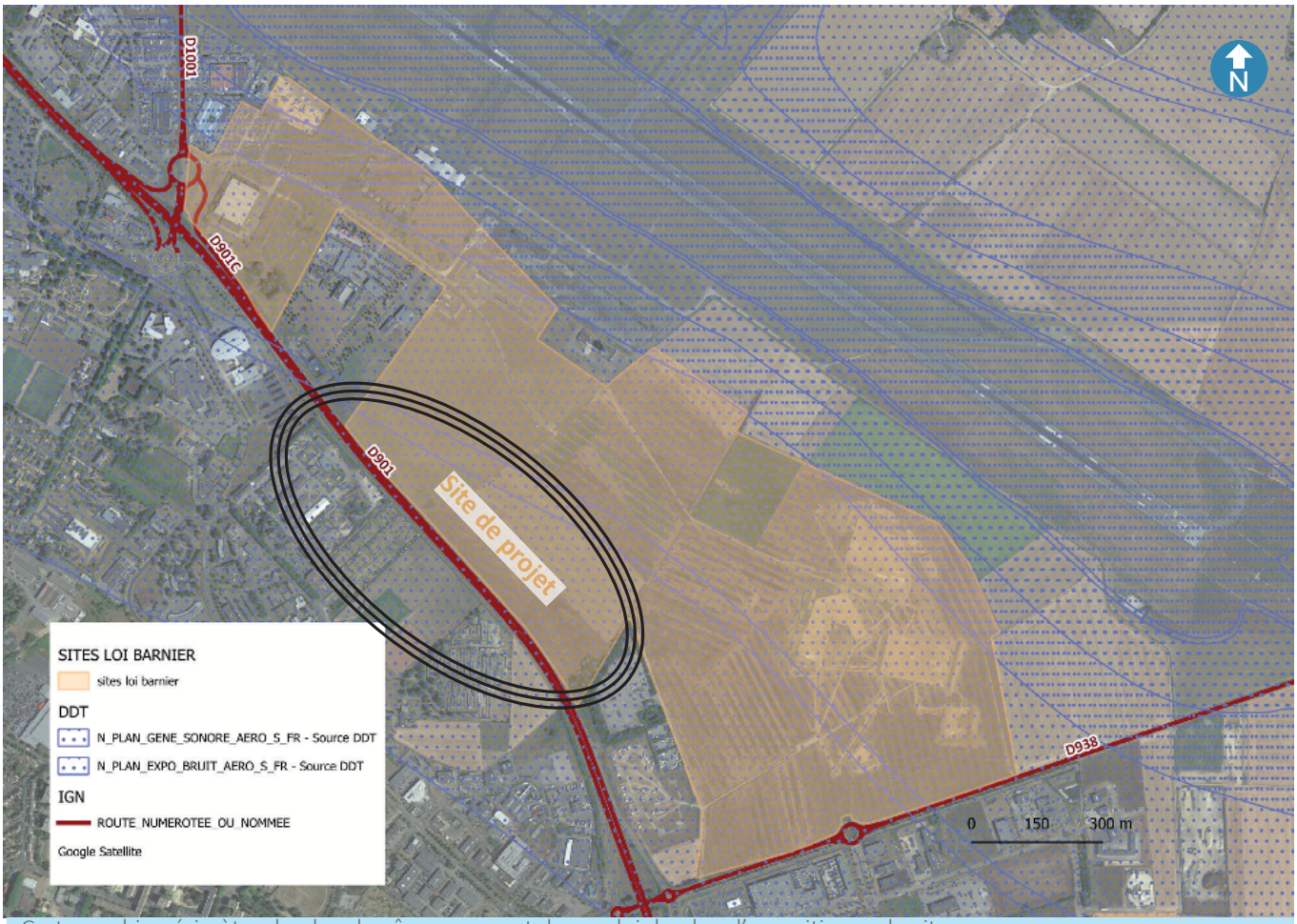
La carte de type A indique qu'une partie du périmètre est exposé aux bruits générés par le trafic routier sur la RD901. La partie du secteur concernée par l'étude dérogatoire est exposé sur la totalité de sa surface.



Carte de bruit stratégique de type C pour la RD 901.- Source : GEO IDE

La carte de type C, indique que la frange Sud-Ouest de la partie du secteur concernée par l'étude dérogatoire, est exposé à des nuisances sonores dépassant les 68dB (décibel).

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement des infrastructures de l'État dans le département de l'Oise présente des mesures concernant la RD901. Les constructions concernées sont les locaux d'habitation, les établissements d'enseignement, les bâtiments de santé, d'action sociale et de tourisme.

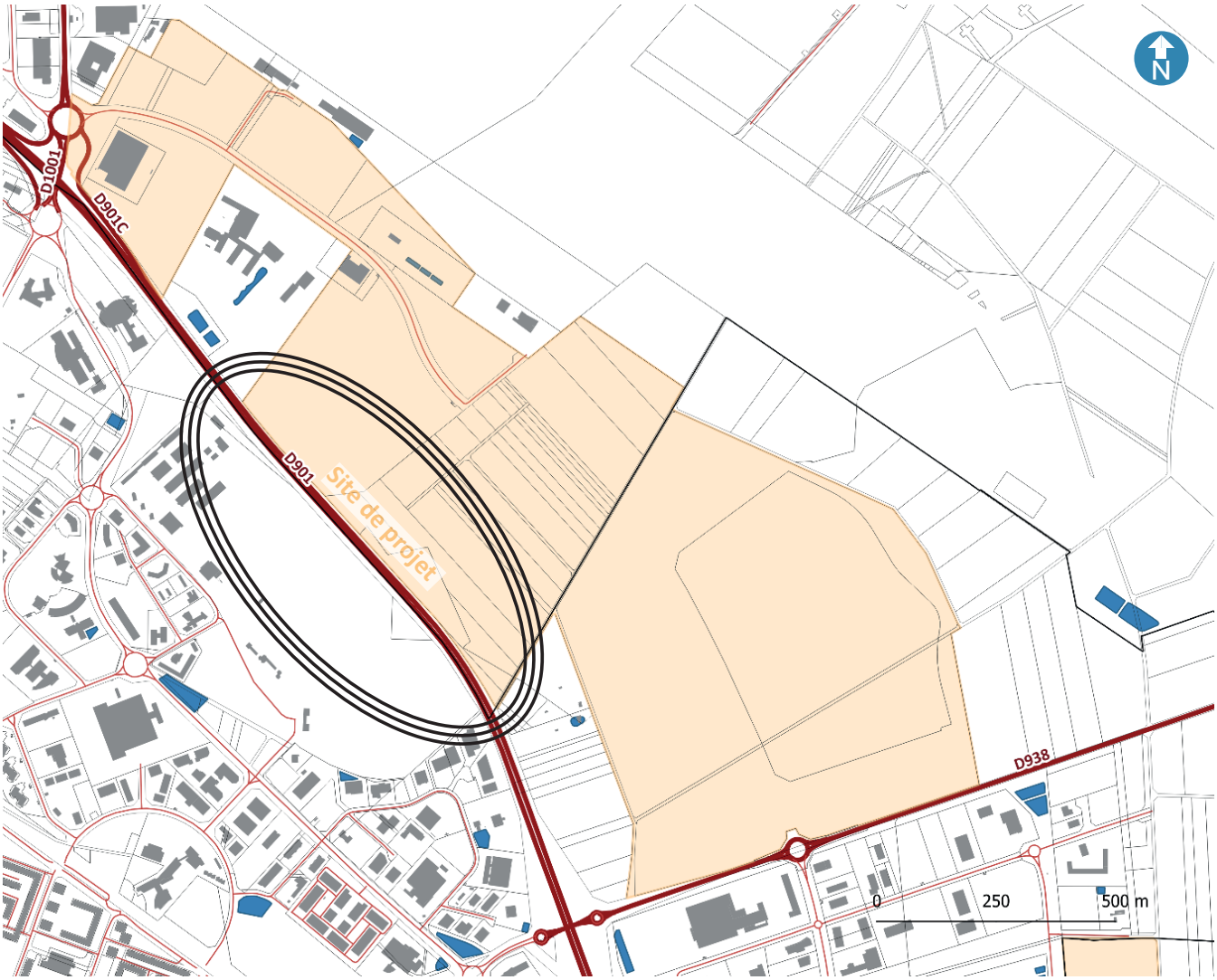


Cartographie périmètre du plan de gêne sonore et dans celui du plan d'exposition au bruit.
Source DDT-
Fond photo aérienne source Google 2024-

Le site est à proximité immédiate de l'aéroport de Paris-Beauvais. Il se situe donc dans le périmètre du plan de gêne sonore et dans celui du plan d'exposition au bruit générés par cette installation aéroportuaire conséquente.

I.III.III Descriptif des voies et sécurité

Le secteur d'étude est longé sur la limite Ouest, par la RD901. Cette voie comporte 2x2 voies, un échangeur en limite Nord-Ouest avec la D1001, et un second échangeur au Sud avec la RD938 .
La sortie Nord permet d'accéder à un rond-point permettant de rejoindre la D1001 en direction de la commune de TILLE, ou en direction du centre de BEAUVAIS. Le rond-point permet aussi de desservir le secteur d'étude via l'Avenue de l'Europe.
La sortie Sud, permet de rejoindre la D938. Sur celle-ci se trouve notamment un giratoire à sens unique, qui permet de rejoindre plus au Sud, le Parc d'activités économique du Haut Ville et de relier l'avenue de l'Europe l'axe principal du projet de la ZAC de Novaparc.



Plan schématique du site d'étude (orange) à proximité de la RD 901.

Le tracé de la RD901 est rectiligne et amorce une légère courbe en direction du Nord.
Sur toute la première partie, au niveau de la limite Sud-Ouest, le site s'ouvre largement sur un paysage plat et sans rencontrer d'éléments pouvant jouer un rôle de filtre visuels ou physique.
Sur la limite Nord-Ouest qui fait l'objet de l'étude, on note la présence de bosquets et groupement d'arbres, qui viennent constituer un écran végétal. Celui s'intensifie à l'approche de la sortie au niveau de l'échangeur.

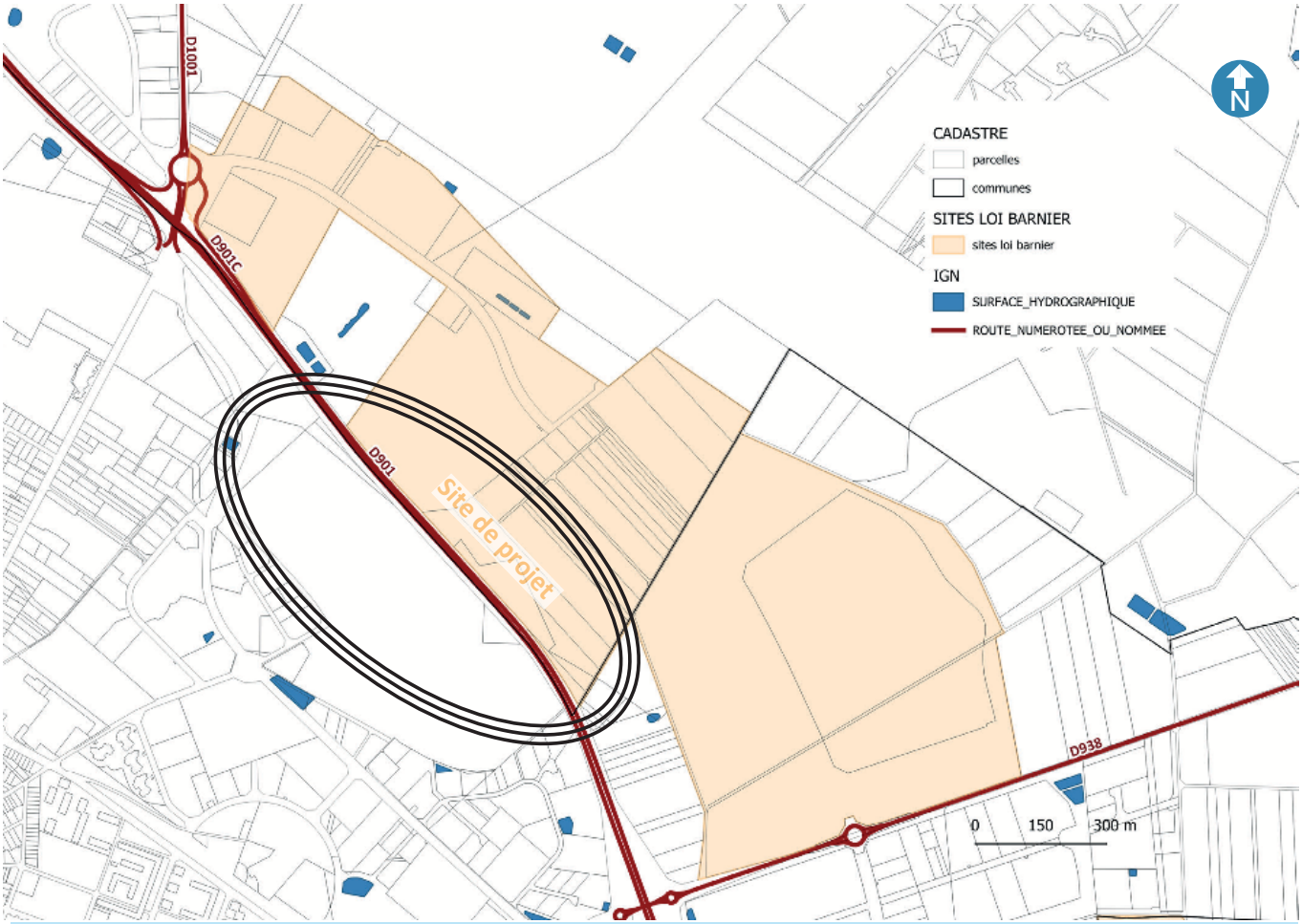


Repérage du périmètre du site, et de la partie de celui-ci mis à l'étude. Photoaérienne.- Source @2024 Google

I.IV Le site, caractéristiques et diagnostic

I.IV.I Parcelles concernées

Le site étudié s'inscrit à l'intérieur du périmètre de l'OAP « Beauvais_Tille_1 » , d'une surface totale de 124,92ha, et intègre plusieurs parcelles.



Extrait cadastral.
Repérage du site mis à l'étude dans le périmètre de l'OAP-

I.IV.II Inconstructibilité aux abords de la voie RD 901

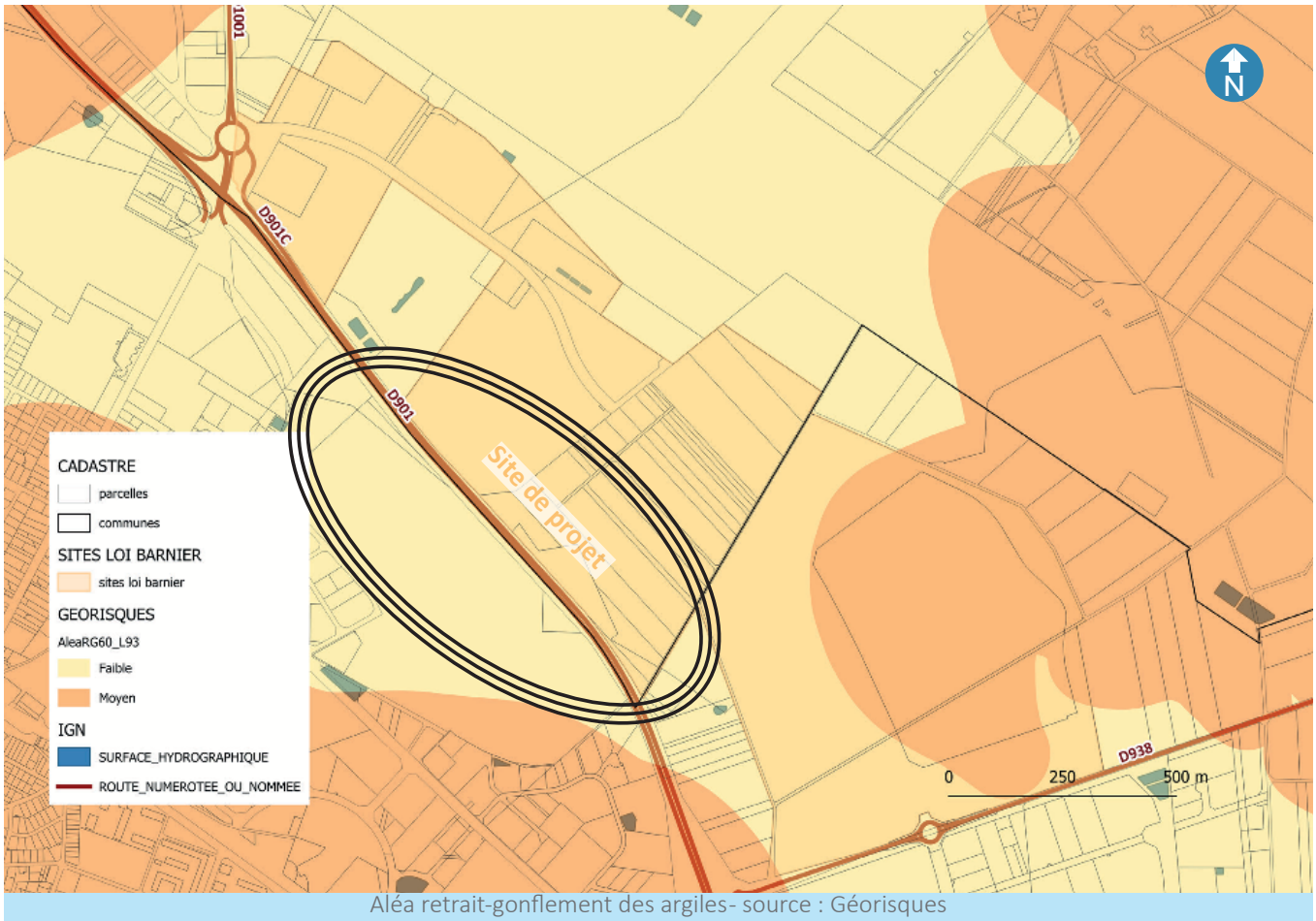
En raison du classement en route à grande circulation pour la RD901, une bande d'inconstructibilité de 75m de part et d'autre de l'axe contraint l'implantation de constructions.



Repérage du périmètre du site, et de la partie de celui-ci mis à l'étude.
Bande de 75 m de part et d'autre de la RD 901.
Photoaérienne.- Source @2024 Google

I.IV.III Risques naturels

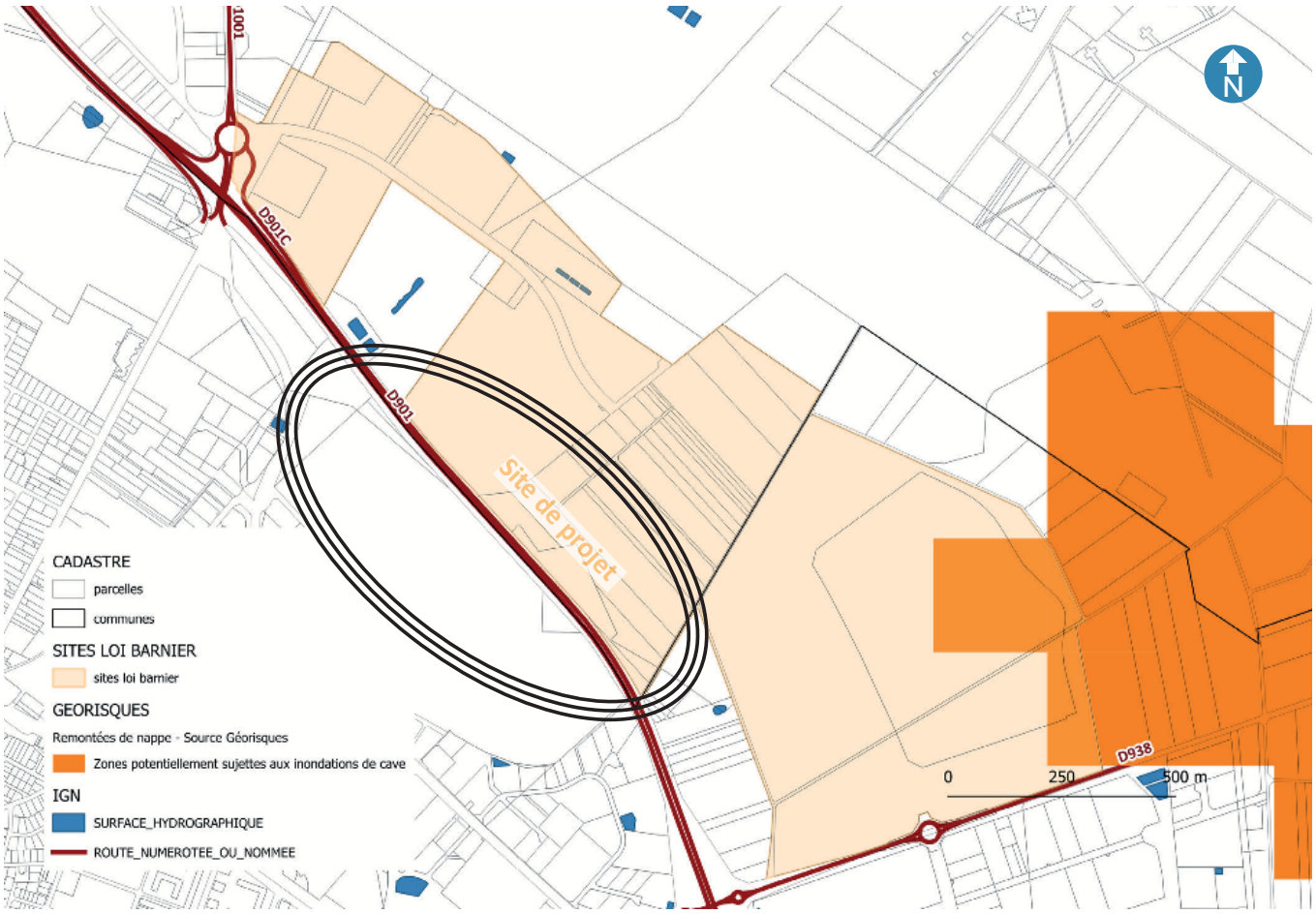
Risque retrait-gonflement des argiles
La majorité du site de projet est concernée par un risque « faible » de retrait et gonflement des argiles.



Aléa retrait-gonflement des argiles- source : Géorisques

Risque remontées de nappe

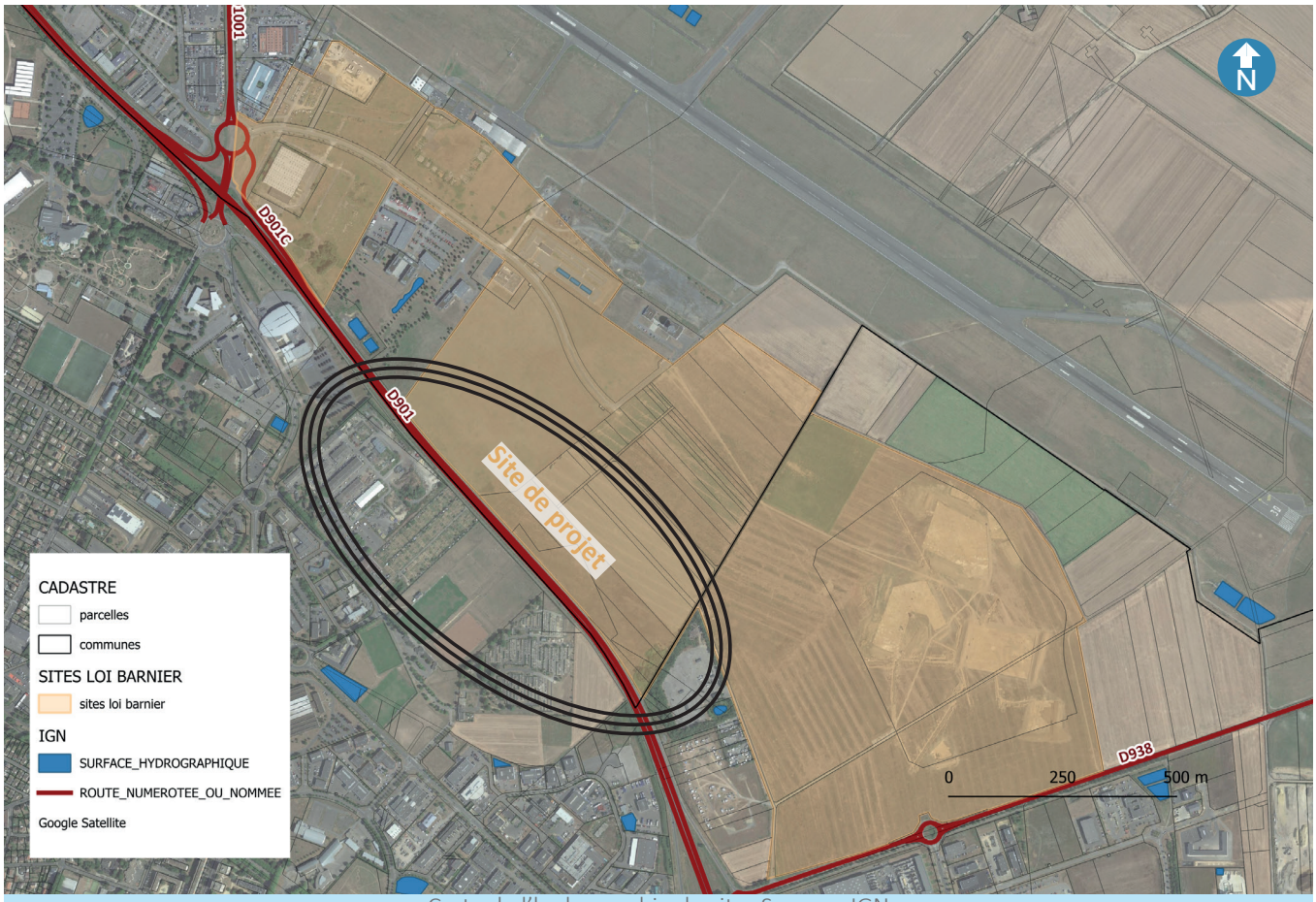
La partie Sud-Est de l'OAP est concernée par une zone potentiellement sujette à l'inondation de cave.
Le site de projet n'est concerné par aucune remontée potentielle de nappe.



Remontées de nappe- source : Géorisques

I.IV.IV Hydrographie

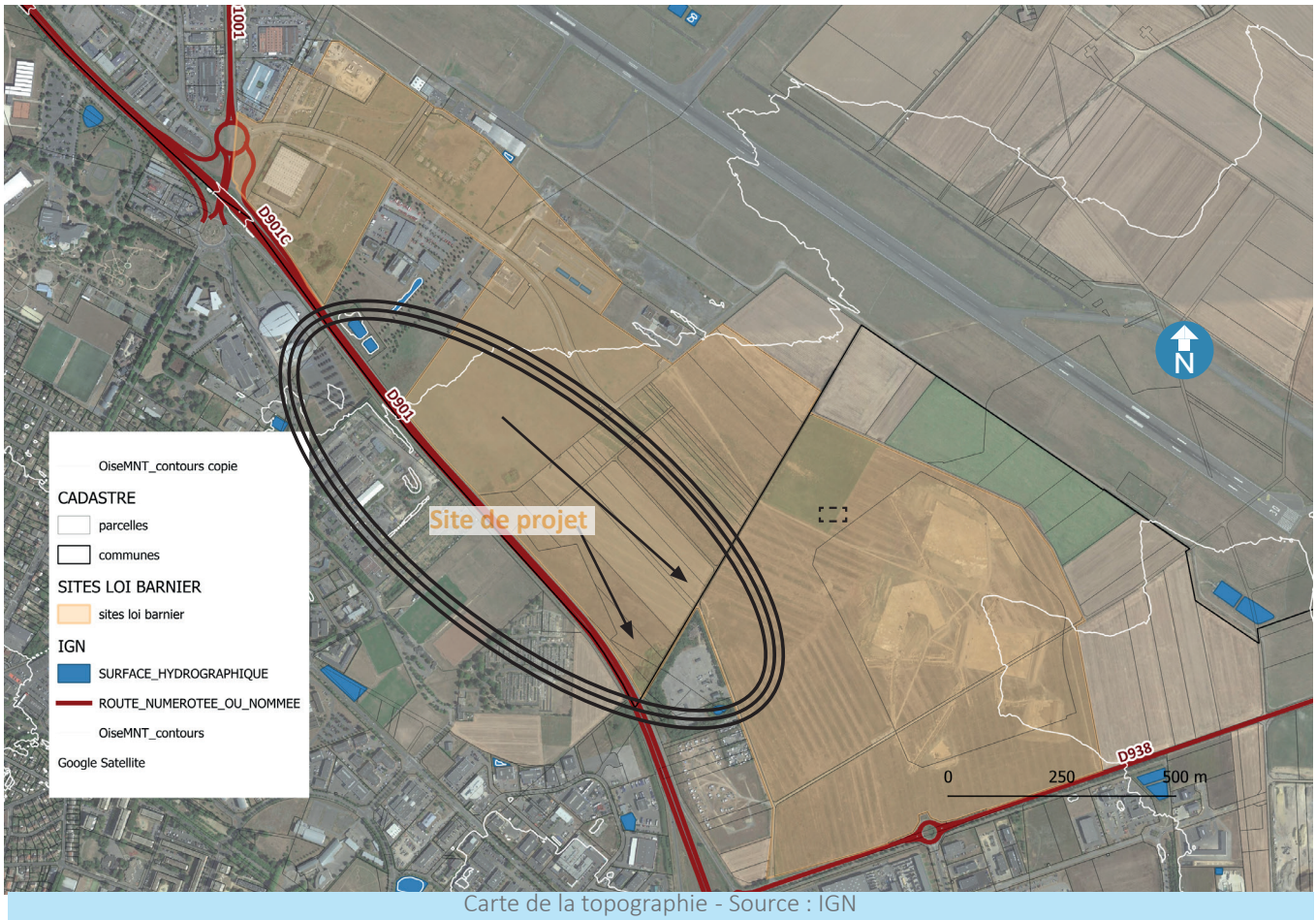
Le site de projet n'est concerné par aucune zone humide, ni cours d'eau.



Carte de l'hydrographie du site- Source : IGN

I.IV.V Topographie

Le site de projet présente une topographie peu marquée.
Le point haut se situe au Nord,le point bas à l'angle Sud.
La pente moyenne observée est de 1%.



Carte de la topographie - Source : IGN

I.IV.VI Paysage et occupation du sol

Le site de projet s'inscrit dans un contexte urbain de zones d'activités, et à proximité de l'aéroport de BEAUVAIS-TILLE.

L'ensemble du périmètre de l'OAP dans lequel s'inscrit le site, s'articule tout en longueur, et est délimité sur sa limite Ouest et Sud-Ouest par la présence de la D901, et sur sa limite Nord par la présence de l'Aéroport Paris Beauvais.
L'ensemble du périmètre de l'OAP est desservi par un tronçon viaire central l'Avenue de l'Europe.

Le site de projet est situé sur la limite Sud/Sud-Ouest de l'OAP.

Le site de projet se compose de plusieurs parcelles non construites.
On note le long de la voie de desserte, l'Avenue de l'Europe, la présence d'une piste cyclable.
Le secteur de projet est constitué principalement de prairies cultivées ou enherbées. La pointe Sud, du secteur d'étude dispose d'une espace végétalisé et arboré en friche.

L'avenue de l'Europe propose un aménagement paysager à dominante routière. L'axe est planté d'arbres espacés et bénéficie de nombreux candélabres.



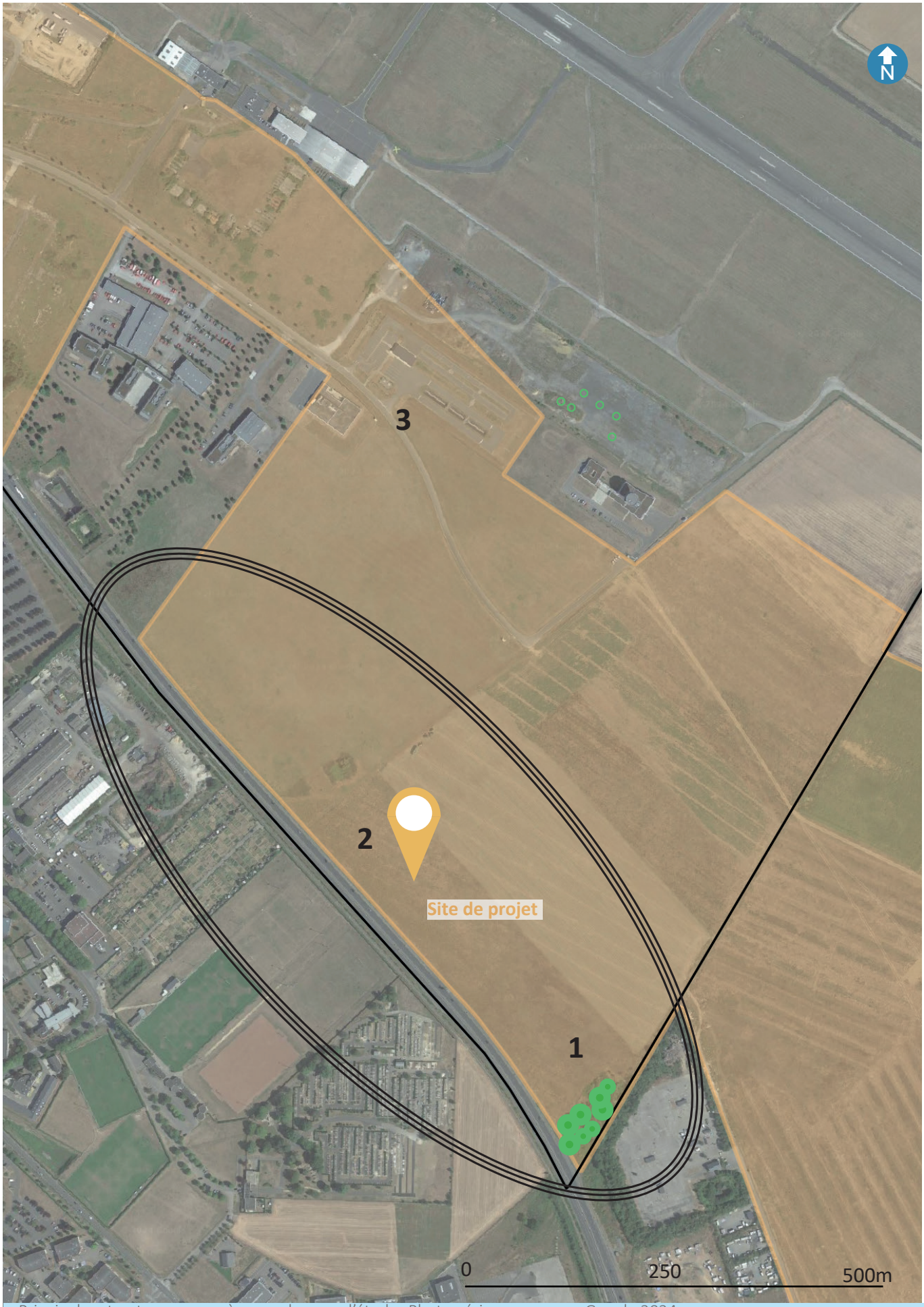
1. Bosquet, zone de friche, roncier.



2. Prairie enherbée, cultivées.



3. Boulevard de l'Europe planté



Principales structures paysagères sur la zone d'étude- Photo aérienne source : Google 2024.

II ACCÈS ET PERCEPTION VISUELLE

Selon l'OAP définie sur le site, les dessertes se feront via les aménagements de la voirie existante déjà aménagée, l'avenue de l'Europe. Cet axe principal vient desservir l'ensemble du périmètre de l'OAP, du Nord au Sud, en parallèle de la RD901.



Plan d'indication des prises de vue, sur les accès existants- Photo aérienne source : Google 2024.

Accès principal situé au Nord, depuis le rond-point. Début de l'Avenue de l'Europe. Entrée sur la ZAE BEAUVAIS-TILLE.



Source : Google , Vue prise en février 2023.

Accès principal situé au Sud depuis le rond-point, et donnant sur la D938.



Source : Google , Vue prise en janvier 2023.



Plan d'indication des prises de vue.-Photo aérienne source : Google 2024.



Source : Google , Vue prise en janvier 2023.



Source : Google , Vue prise en aout 2018.



Source : Google , Vue prise en mars 2023.



Source : Google , Vue prise en mars 2023.



Source : Google , Vue prise en mars 2023.

III LES ORIENTATIONS

III.I Les objectifs

Le site de projet s'inscrit dans un tissu urbanisé en limite Nord de BEAUVAIS et au Sud de la commune de TILLE, à proximité immédiate de l'aéroport de Paris-Beauvais.
Les axes routiers structurent fortement les lieux.
Le caractère routier y est prédominant.

Le site est localisé sur la partie nord de la D901, entre l'échangeur routier nord et son rond-point avec la RD1001, et celui au sud avec la D938. Au-delà de ces voiries, en toutes directions, le paysage est composé de zones économiques et de quelques rares prairies subsistantes.

Le site s'inscrit dans le périmètre de l'OAP sur Beauvais-Tillé. Le périmètre totale de l'OAP correspond au périmètre de la ZAC Novaparc. Ce secteur, à l'interface entre Beauvais et Tillé, vise le développement d'un nouveau parc d'activités économiques. Le projet lancé avant l'élaboration du PLUi-HM est intégré dans le dispositif réglementaire du document d'urbanisme. Les travaux de viabilisation et de construction ont déjà débuté.

Le projet d'aménagement de la zone poursuit l'objectif de :

- **Passage d'une marge d'inconstructibilité de 75 mètres à 25 mètres depuis l'axe de la RD901 .**

Ce secteur stratégique de développement du pôle économique bénéficie d'une grande facilité de desserte, avec les infrastructures routières existantes.

Des enjeux de covisibilité existent vis-à-vis de la départementale et peuvent être traités via la gestion des hauteurs et la couleur des futures constructions, en préservant autant que possible la végétation existante situé au Sud des deux par-celles, et en plantant des haies sur les pourtours du site de projet.

Les objectifs ici sont doubles :

- D'une part, de permettre l'optimisation de la zone identifiée dans le contexte de rareté foncière et de densification des espaces à rechercher (objectifs pleinement inscrits dans les lois successives Grenelles, Alur, et Climat et résilience) ;

- D'autre part, de maintenir des espaces de mise à distance entre les axes routiers et la zone de constructibilité, ce qui permettra à la fois le développement des activités et l'aménagement de transitions entre les voies et l'espace bâti afin de favoriser l'insertion du projet dans son environnement et de préserver la zone de projet d'éventuelles nuisances (visuelles, sonores).

III.II Les dispositions de l'orientation d'aménagement et de programmation

Ce secteur est soumis à une OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dans le PLUi, les dispositions «OAP» peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer à la pièce « OAP sectorielles» du PLUi

IV PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER ET CONCLUSION

LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET JUSTIFICATIONS AU REGARD DE L'ARTICLE L 111-8 DU CODE DE L'URBANISE

IV.I Prise en compte de la qualité paysagère

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

TRAITEMENT DES ABORDS

1. Accès :

L'accès au site tel que prévu dans l'OAP, se fait uniquement depuis l'axe central du secteur, le Boulevard de l'Europe. Certains accès au site mis à l'étude sont déjà aménagés. Ces accès existants et potentiels, se font uniquement depuis le Boulevard. Aucun accès n'est prévu sur la D901. Ces aménagements sont cohérents avec la recherche d'un accès sécurisé.

2. Franges RD901 :

Au sein de la marge de recul entre la voie RD901 et les futures constructions, il est attendu l'aménagement d'une contre-allée végétalisée le long de la RD 901, type strate herbacée.

Il est attendu la création d'une trame verte afin de structurer l'espace et l'ambiance du futur parc d'activités. L'aménagement d'espaces végétalisés seront de préférence à relier entre eux afin de former un réseau cohérent sur l'ensemble de la zone.

TRAITEMENT DES ESPACES LAISSÉS LIBRES

Les espaces laissés libres sont actuellement enherbés. Il est attendu de créer une transition paysagère, en aménageant un espace vert le long de la RD901. Des stationnements pourront y être réalisés, leur végétalisation sera à rechercher, lorsque cela est possible, dans une double logique de paysage et d'infiltration des eaux.

L'aménagement du secteur tendra vers une gestion alternative des eaux pluviales afin d'assurer durablement l'équilibre ressources - besoins et une meilleure valorisation paysagère. Dans cette logique, la végétalisation des espaces de stationnement sera à rechercher, lorsque cela est possible, dans une double logique de paysage et d'infiltration des eaux.

L'aménagement du site devra anticiper la gestion des eaux de ruissellement à l'échelle de l'opération. Cela pourra prendre la forme d'aménagements spécifiques (noues...) et/ ou de zones non imperméabilisées pour permettre l'infiltration des eaux pluviales et de ruissellement.

Le règlement écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques
Article : Caractéristiques urbaines et architecturales des constructions implantation et volumétrie
Article : Qualité paysagère et environnementale de la construction.



Structure paysagère.- Photo aérienne source : Google 2024.

IV.II Prise en compte de la qualité architecturale et urbanistique

Il s'agira d'assurer l'insertion paysagère des constructions à usage d'activités économiques en raison de leur volume souvent important. Ainsi, les constructions devront s'adapter au faible relief du terrain et les volumes seront simples.
Un effort sera effectué sur la qualité et la diversité architecturale des bâtiments qui seront implantés. Le développement de bâtiments économes en énergies est à rechercher.

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

IMPLANTATION
Les constructions seront implantées à une distance minimale de 25 mètres par rapport à l'axe de RD901.
La disposition du site, longé par la RD901, implique les enjeux de perception visuelle de proximité. Ainsi, en complément des aménagements paysagers, les façades des constructions devront être traitées avec soin et en cohérence avec les différents contextes.

COULEURS
Les constructions situées à proximité des axes à grande circulation doivent être conçues pour que leurs façades vues de ces voies soient traitées avec le même soin que les façades principales tant au regard des matériaux employés que de leur intégration dans le site.
L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (briques creuses, parpaings…) ainsi que l'emploi en façade de matériaux hétéroclites ou disparates et tous matériaux de récupération non prévus à cet usage sont interdits.

Le traitement des façades donnant sur les voies et emprises publiques doit être réfléchi pour limiter l'impact visuel du projet sur l'environnement, pour limiter les contrastes de teinte.
Les couleurs criardes sont interdites. Les teintes des façades des constructions devront éviter les couleurs trop vives, ainsi que le blanc pur, et privilégier des teintes favorisant leur intégration dans le contexte bâti et paysager.
Les enseignes devront être intégrées aux façades des constructions.

DESSERTE ET STATIONNEMENT
Dans la mesure du possible, les espaces de stationnement seront végétalisés.

Le règlement écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques
Article : Caractéristiques urbaines et architecturales des constructions (implantation et volumétrie)
Article : Qualité paysagère et environnementale de la construction.

IV.III Prise en compte des nuisances

Le site étant à vocation économique et en l'absence de secteur résidentiel dans l'environnement immédiat, l'impact des nuisances pouvant être engendrées par l'aménagement du site sera limitée.

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

LES NUISANCES SONORES
La RD901 est située en limite au Sud/SudOuest du site.

Le site est exposé aux nuisances sonores. La faible topographie des lieux ne permet pas de participer à la diminution de l'exposition du site aux nuisances sonores. De plus la présence de l'aéroport au Nord des lieux, apporte une source de nuisances sonores complémentaire.

En raison du trafic, la RD901 est concernée par l'élaboration d'une carte de bruit stratégique et les constructions peu-vent être soumises à des prescriptions spécifiques.

Les constructions seront implantées à une distance minimale de 25 mètres de l'axe de la RD901.

La réglementation en vigueur est à appliquer concernant l'impact du bruit relatif à la RD901 et les prescriptions en matière de mesures préventives relatives aux nuisances sonores pour les bâtiments, notamment la mise en place d'isolements acoustiques adaptés afin d'atteindre des niveaux de confort internes conformes aux recommandations.

Les aménagements paysagers au sein de la bande inconstructible de 25 mètres pourront participer à compléter cet effet de zone tampon recherché entre la RD901 et le secteur.

IV.IV Prise en compte de la qualité de l'air

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Les aménagements relatifs aux structures végétales tampons évoqués auront des effets bénéfiques sur la qualité de l'air.

IV.V Prise en compte de la sécurité routière et les risques

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le développement de la zone économique induite par la dérogation à la Loi Barnier concernant le site d'étude ne devrait pas entraîner de risques sur la sécurité routière vis à vis de la RD901. En effet, l'accès au site se fera depuis le Boulevard de l'Europe, axe de desserte principale de la ZAC Novaparc. Aucun accès direct depuis la RD901 ne sera réalisé.

RISQUES

Concernant le risque naturel lié à l'aléa retrait-gonflement des argiles, il s'agira de prévoir toute disposition pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol.

Le règlement écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques
Article 2.1. Les conditions de desserte des terrains

IV.VI Conclusion

La localisation du site étudié et son accessibilité en font un espace favorable à l'extension de la zone à vocation économique.
La marge de recul par rapport à la RD901 est actuellement de 75 mètres.

Les caractéristiques du secteur et de son contexte, ainsi que, l'aménagement du site avec une réflexion vis-à-vis de l'organisation du bâti, des structures végétales, de la desserte et de la circulation, permettraient de réduire cette marge de recul.

L'application des articles (voir « cadre de l'analyse ») de la « Loi Barnier», constitue une opportunité dans le traitement urbanistique, architectural et paysager du secteur étudié. L'aménagement doit garantir l'intégration paysagère du secteur dans le contexte.

La réduction de la bande inconstructible n'aura un effet que très limité en matière de nuisances potentiellement engendrées.

En effet :

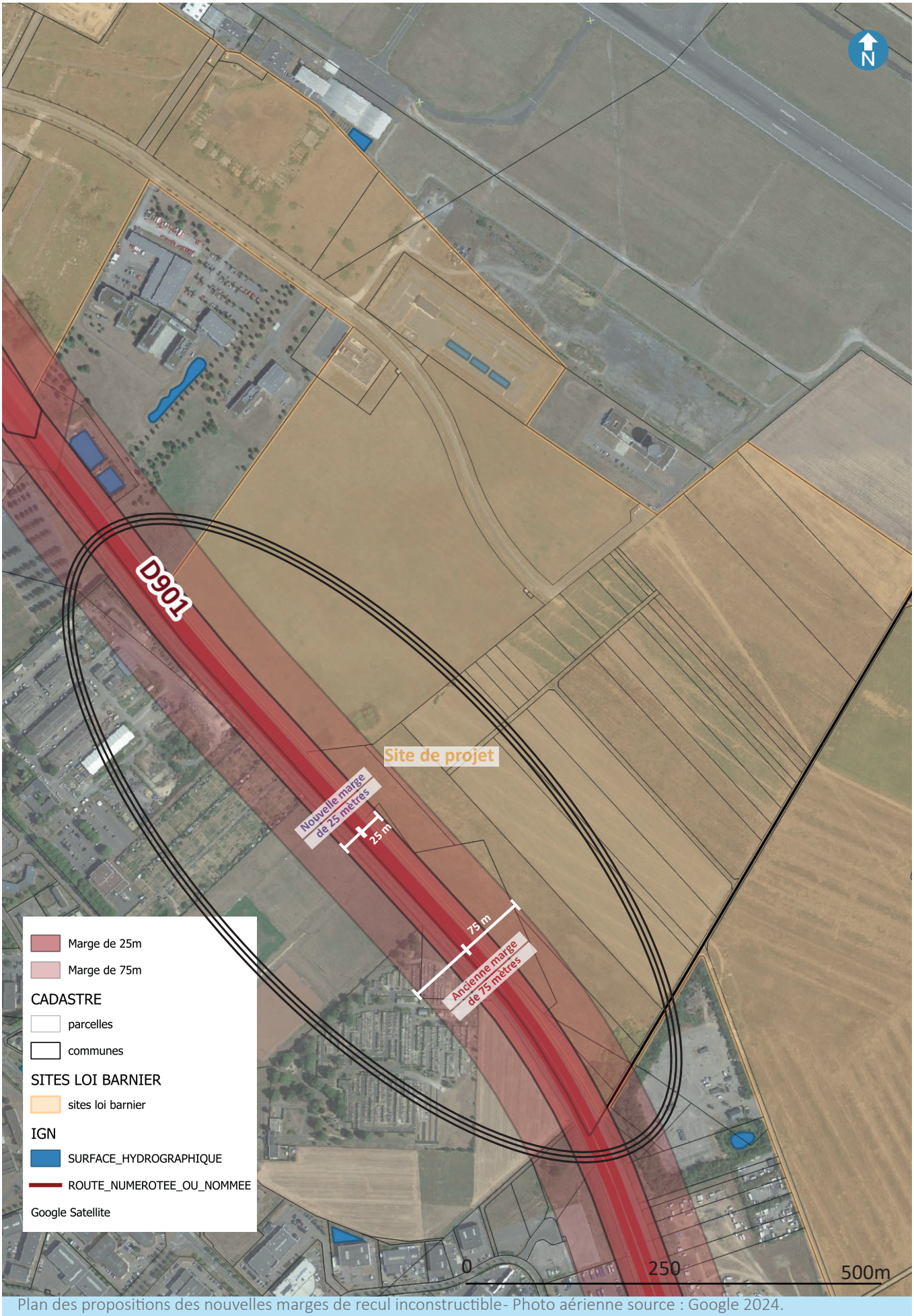
- Le site s'inscrit entre un contexte de tissu urbain à vocation économiques, en grande partie urbanisé.
- Il y est prévu le développement d'activités économiques (et non des habitations ou des équipements).
- Les orientations prévues en matière d'accès (interdiction d'accès sur la RD) et d'intégration des constructions (transitions paysagères, obligation de retrait des constructions, règles liées aux traitements des façades, etc.) permettront la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturales, de la qualité de l'urbanisme et des paysages

En outre, les dispositions inscrites au PLUi garantissent la compatibilité de la réduction des marges de recul le long de la RD901 avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Ainsi, afin d'encourager l'installation d'activités économiques sur le territoire et de conforter la vocation économique du secteur, il est donc proposé de réduire la marge de recul inconstructible de 75 mètres à 25 mètres pour la RD901.

Pour rappel, le périmètre du projet s'inscrit dans celui de l'OAP « BEAUVAIS-TILLE-1 ».

- La surface totale de l'OAP est de 124,92ha.
- La surface exploitable avec la marge de recul actuelle de 75m, sur la partie du site concernée par l'étude est de119,41ha.
- La surface finale exploitable, avec la nouvelle marge de recul de 25m sur la partie du site mise à l'étude, représente 123,63ha.



Plan des propositions des nouvelles marges de recul inconstructible- Photo aérienne source : Google 2024.

Plan Local d'Urbanisme intercommunal

PLUi

Habitat Mobilités

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS

PLAN LOCAL D'URBANISME HABITAT ET MOBILITÉS

ANNEXE AU RAPPORT DE JUSTIFICATIONS - ÉTUDE DÉROGATOIRE LOI BARNIER

SITE 5 - BRESLES

AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS

Cittànova

SOMMAIRE

I Le contexte 3
I.I Le cadre d'analyse 4
I.I Le cadre d'analyse 4
I.I.I Loi du **02/02/1995** relative au renforcement de la protection de l'environnement dite «loi Barnier» 4
I.I.II SCOT 6
I.I.III PLUI 7
I.II La localisation 8
I.III Les caractéristiques et nuisances de la RN31 ..... **10**
I.III.I Trafic routier 10
I.III.II Nuisances sonores 12
I.III.III Descriptif des voies et sécurité 16
I.IIII Le site, caractéristiques et diagnostic 18
I.IIII.I Parcelles concernées 18
I.IIII.II Inconstructibilité aux abords de la RN31 19
I.IIII.III Risques naturels 20
I.IV.IV Hydrographie 21
I.IV.V Topographie 21
I.IV.VI Paysage et occupation du sol 22

II Accès et perception visuelle 24
III Les orientations 28
III.I Les objectifs 28
III.II Les dispositions de l'orientation d'aménagement et de programmation 29

IV prise en compte de la loi Barnier et conclusion 30
IV.I Prise en compte de la qualité paysagère 30
IV.II Prise en compte de la qualité architecturale et urbanistique 32
IV.III Prise en compte des nuisances 33
IV.IV Prise en compte de la qualité de l'air 34
IV.V Prise en compte de la sécurité routière et les risques 35
IV.VI Conclusion 36

I LE CONTEXTE

Cette étude a pour objectif de justifier l'aménagement d'un site à vocation économique aux abords de la RN31 sur la commune de BRESLES. Au regard de la «Loi Barnier» et de l'aménagement de la zone, la pertinence du recul de la marge d'inconstructibilité sera évaluée.

I.I Le cadre d'analyse

I.I.I Loi du 02/02/1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement dite «loi Barnier»

La présente étude se réfère aux dispositions du Code de l'Urbanisme rénové suite à l'ordonnance du 23 septembre 2015 et au décret du 28 septembre 2015.

> L'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.

> L'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.

5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

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

CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE :
les nuisances,
la sécurité,
la qualité architecturale,
la qualité de l'urbanisme,
la qualité des paysages.

> 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.

« Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme ont pour objectifs de remodeler les abords des grands axes routiers : en périphérie urbaine et en entrée de ville, et de garantir une bonne insertion des extensions urbaines. Ces dispositions légales sont issues de l'article 52 de la loi du 2 février 1995, dite «Loi Barnier», portant sur la qualité urbaine et paysagère le long de certaines voies en entrée de ville.

Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation», c'est-à-dire, d'après l'article L110-3 du Code de la Route : « quelle que soit leur appartenance domaniale, les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies » (Décret n°2010-578 du 31 mai 2010).

« Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme sont une opportunité de questionner et définir les conditions d'insertion paysagère des espaces situés à proximité des axes de circulation qui représentent généralement les premières «vitrines» des entrées de ville ou de village dans les communes. Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces. En effet, le législateur propose de modifier les restrictions de constructibilité si la commune s'engage dans une réflexion sur l'aménagement et les règles d'urbanisme garantissant une qualité des espaces en bords de route et entrées de ville.

I.I.II SCOT

La commune de BRESLES n'est pas couverte par un SCOT approuvé.

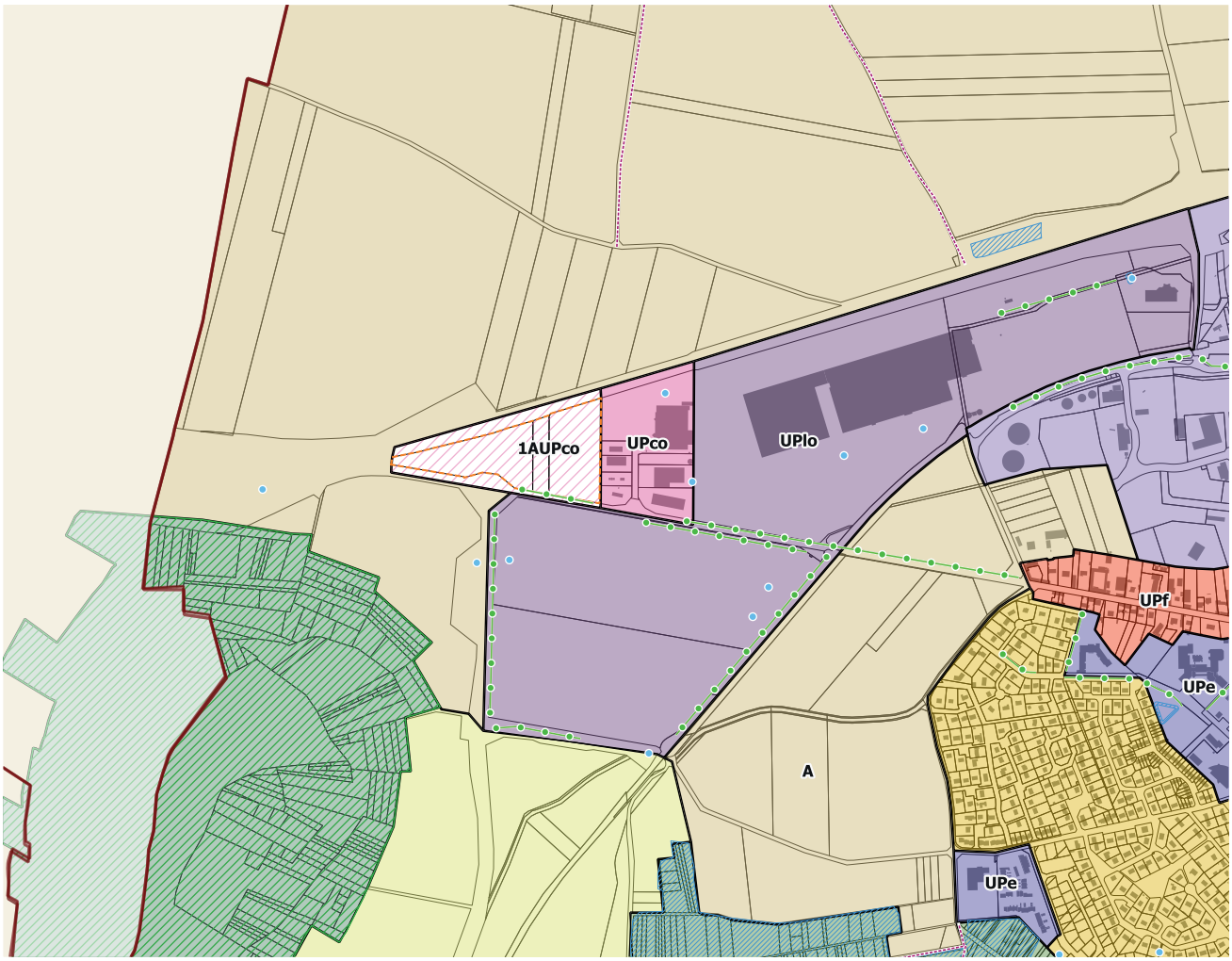
I.I.III PLUI

Le périmètre concerné par cette étude est classé en secteurs destinés à accueillir des activités économiques à dominante commerciale dans le PLUi (secteur AUPco).

> se référer aux pièces réglementaires du PLUi (règlement graphique dit «zonage» et règlement écrit)

Ce secteur est également **soumis à une OAP** (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dont les dispositions peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> > se référer aux pièces «OAP sectorielles» et «OAP thématique commerciale» du PLUi.



Extrait du plan de zonage du site de projet (PLUi), commune de BRESLES.

I.II La localisation

Cette étude a pour objectif de justifier l'aménagement d'un site à vocation économique aux abords de la RN31 sur la commune de BRESLES. Au regard de la « Loi Barnier » et de l'aménagement de la zone, la pertinence du recul de la marge d'inconstructibilité sera évaluée.

BRESLES est une commune située dans le département de l'Oise en région Hauts-de-France. Elle accueille 3 993 habitants en 2021 (chiffres INSEE).

La Nationale N31 pénètre le territoire d'Est en Ouest pour joindre Rouen (Seine-Maritime) et Reims (Marne). Elle longe la limite Nord de la partie agglomérée du bourg de BRESLES.

Le périmètre d'étude est concerné par la « Loi Barnier » sur la RN31 avec une marge de recul inconstructible de 75m.

Afin de lever cette règle de recul sur le périmètre d'étude, une réflexion d'ensemble prenant en compte les nuisances, la sécurité, la qualité de l'urbanisme, la qualité des paysages et l'architecture doit aboutir à un projet intégré au document d'urbanisme et conditionnant l'urbanisation du secteur concerné.

À L'ÉCHELLE DU DÉPARTEMENT

La RN31 permet de relier CLERMONT à BEAUVAIS.



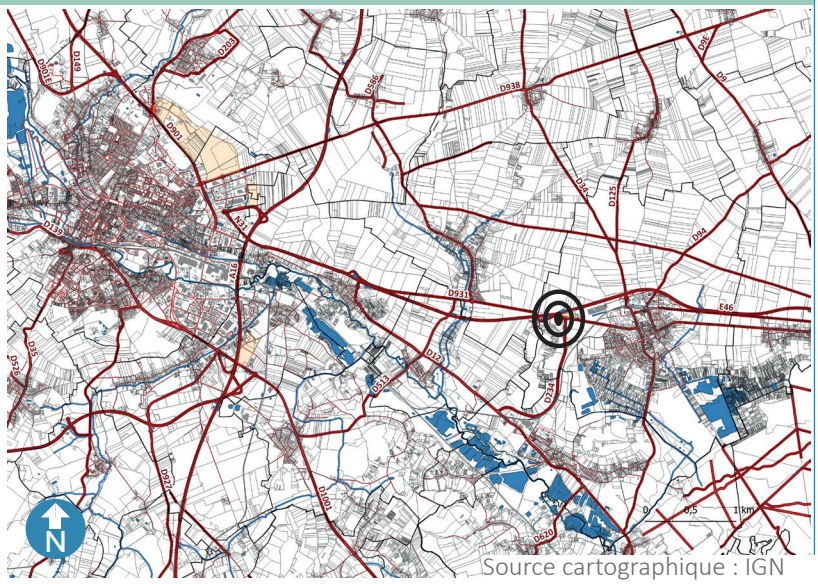
Source cartographique : IGN

À L'ÉCHELLE DE BRESLES

La RN31 traverse la commune d'Est en Ouest.

Depuis la RN31, sur la commune de BRESLES, il est possible de rejoindre deux routes départementales :

- La D931, en direction de la commune de St GERMAIN ou du bourg de BRESLES.
- La D34, en direction de la commune de FOUQUEROLLES ou de la ZAE de la Couturelle de BRESLES.

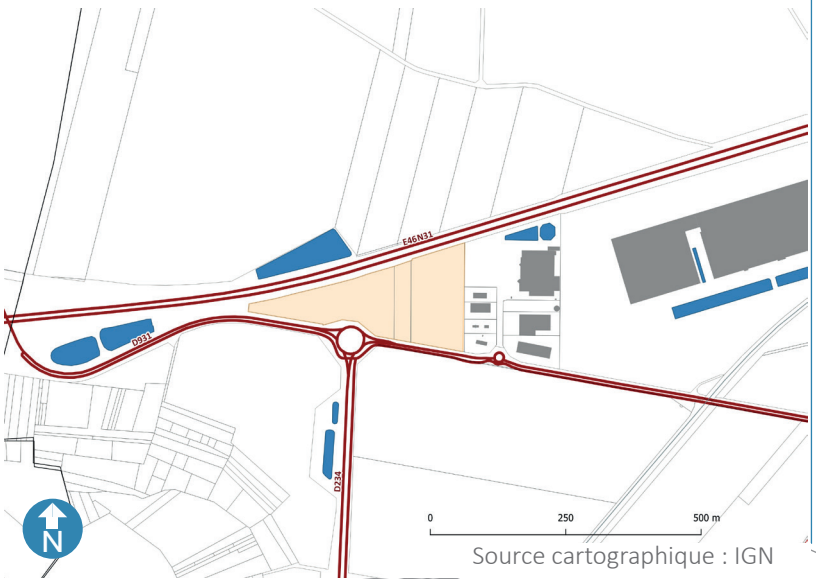


Source cartographique : IGN

À L'ÉCHELLE DU SITE D'ÉTUDE

Elle permet de contourner et de desservir la frange Nord de BRESLES, composée d'une zone d'activités économique « la Couturelle », dans laquelle s'inscrit le site mis à l'étude.

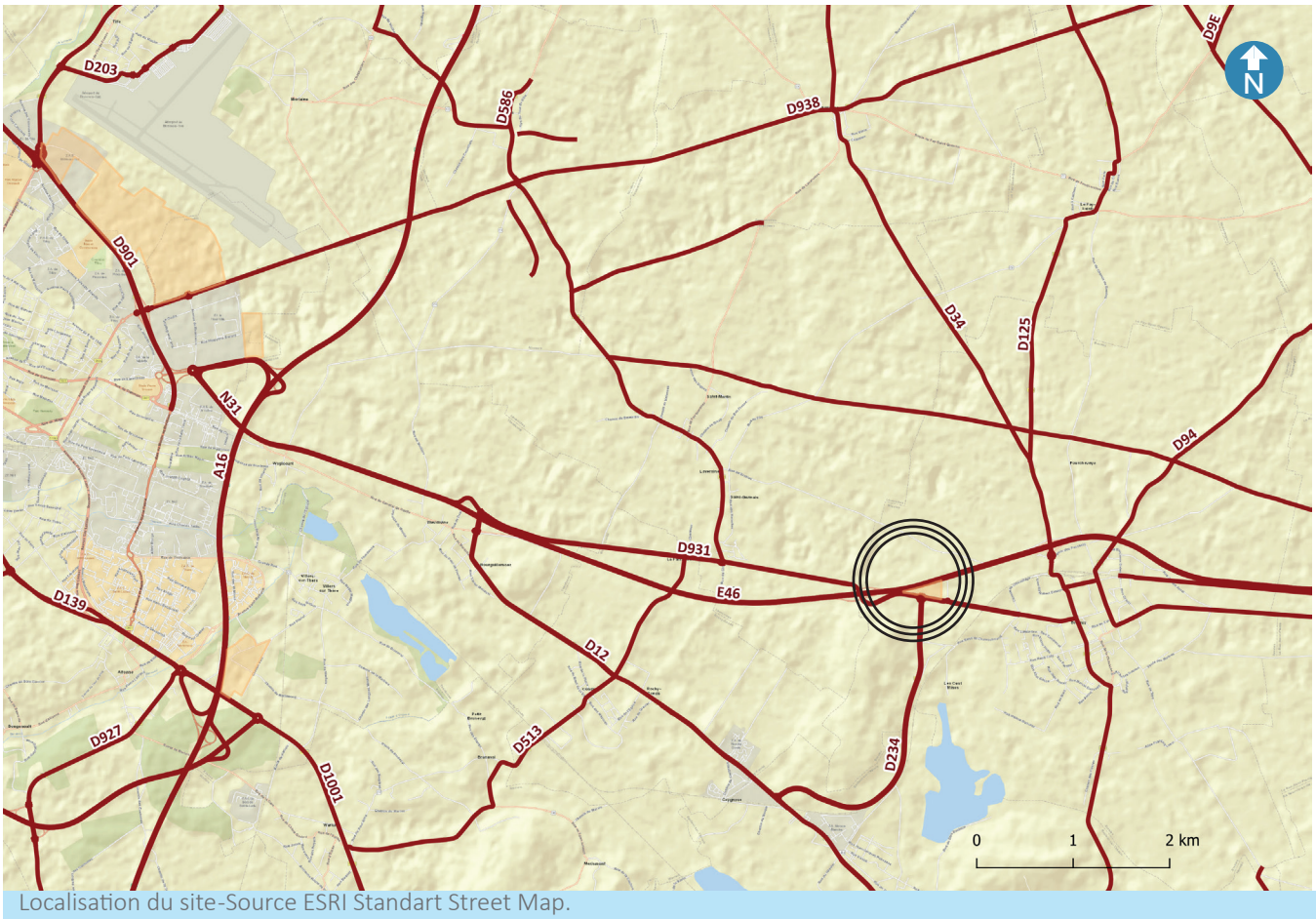
LE SITE S'INSCRIT DANS UN CONTEXTE URBAIN DE ZONES D'ACTIVITÉS DE COMMERCES ET D'INDUSTRIES EN LISIÈRE URBAINE.



Source cartographique : IGN

I.III Les caractéristiques et nuisances de la RN31

I.III.I Trafic routier



Localisation du site-Source ESRI Standart Street Map.

Le secteur d'étude est longé par un axe routier majeur la RN31, sur sa limite Nord.
Le site de projet est desservi pas la RD931 qui longe la limite Sud.
Les comptages routiers moyens annuels réalisés par la région mettent en évidence un trafic routier important dépassant les 20 000 véhicules jour.

Le point de comptage est à proximité du secteur, et à permis de relever les éléments de comptage suivants :

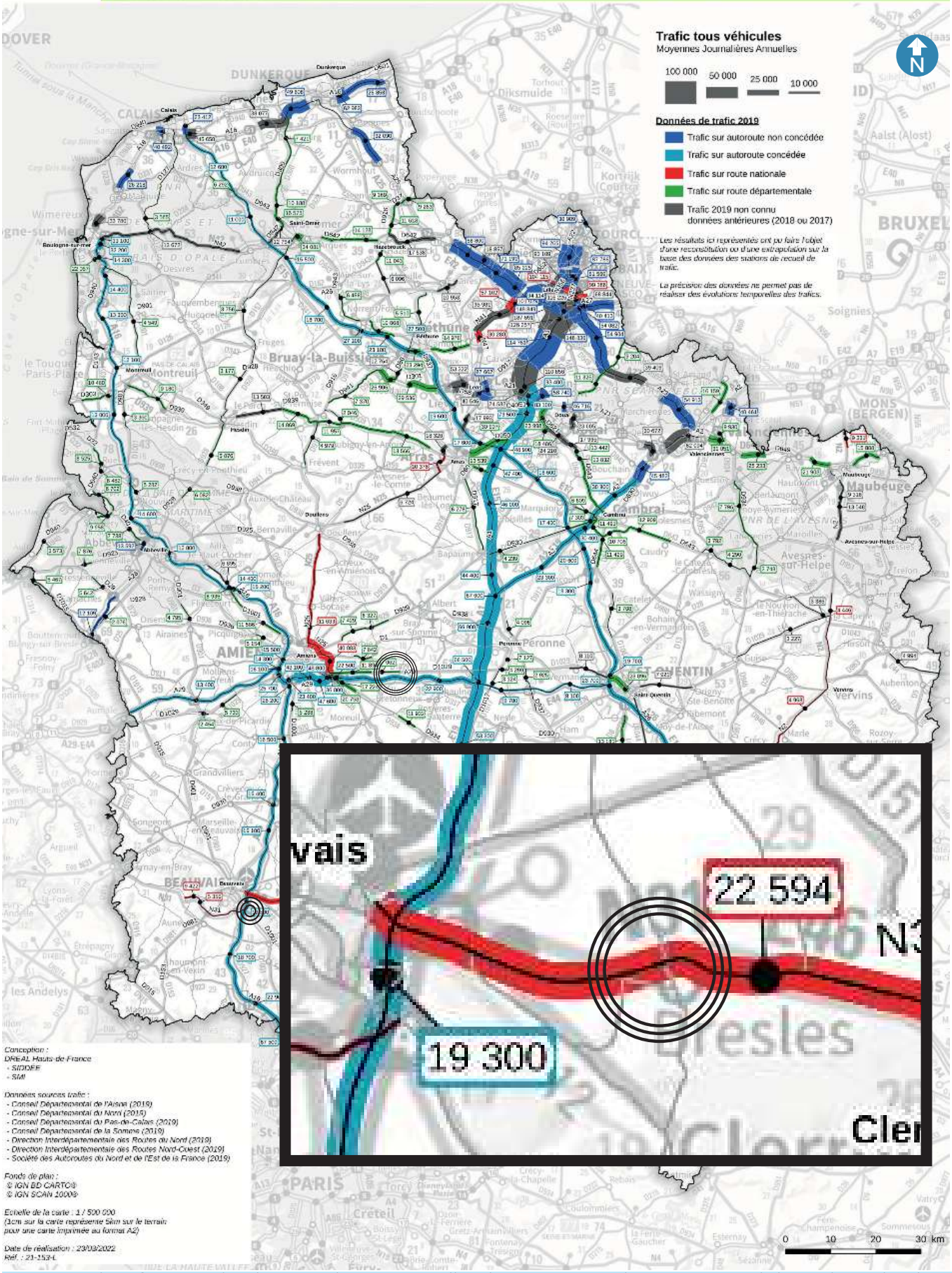
- *22 594 véhicules jour, moyenne journalière annuelle (Données de l'année 2019).*

PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

Recensement de la circulation dans la région Hauts-de-France

Tous véhicules

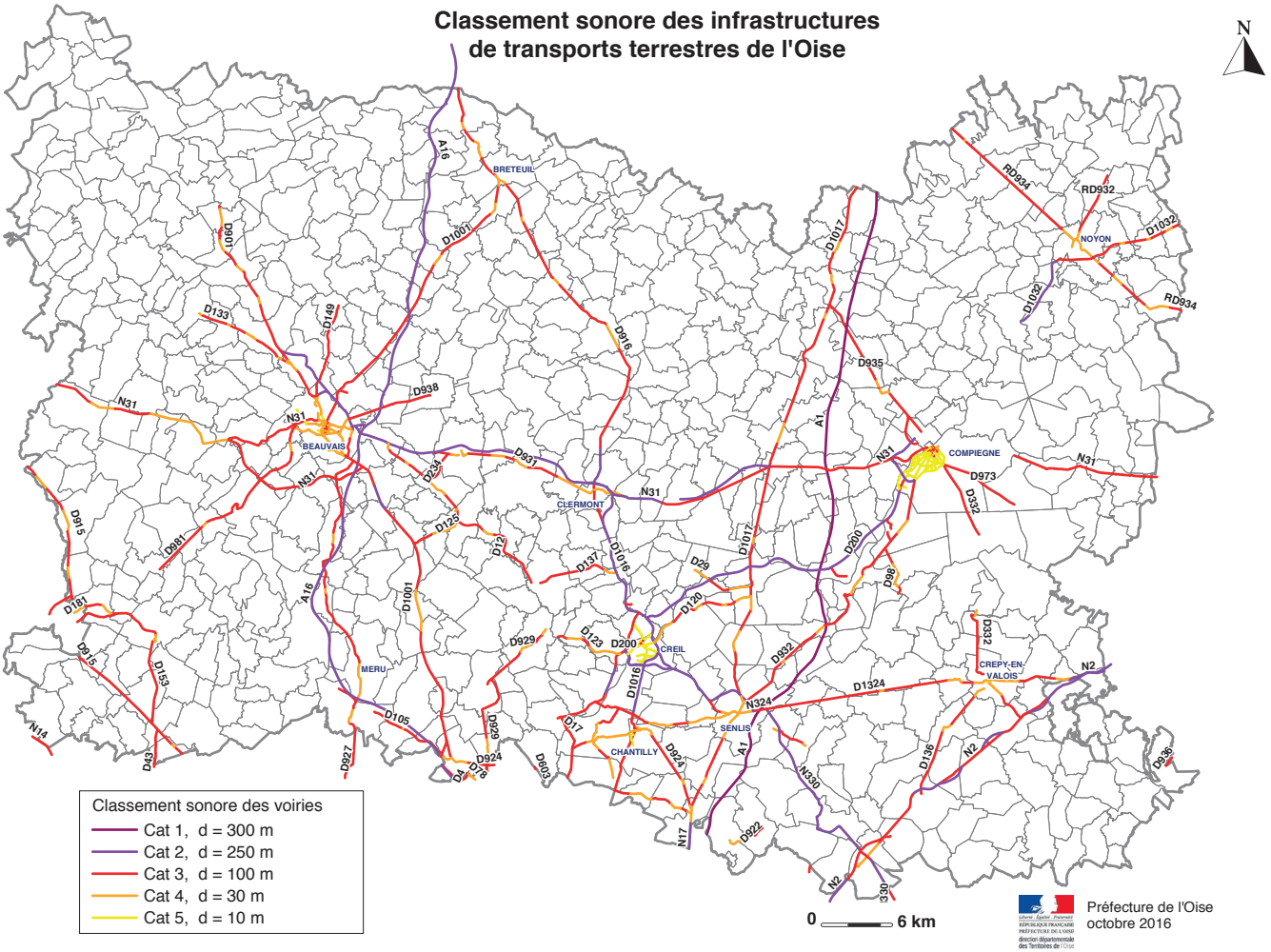
Données de l'année 2019



Comptage du trafic routier dans les Hauts-de-France pour l'année 2019 Cartographie recensement de la circulation dans la région Hauts-de-France. Tous véhicules- Source Région Hauts de France.

I.III.II Nuisances sonores

Classement sonore des infrastructures terrestres.



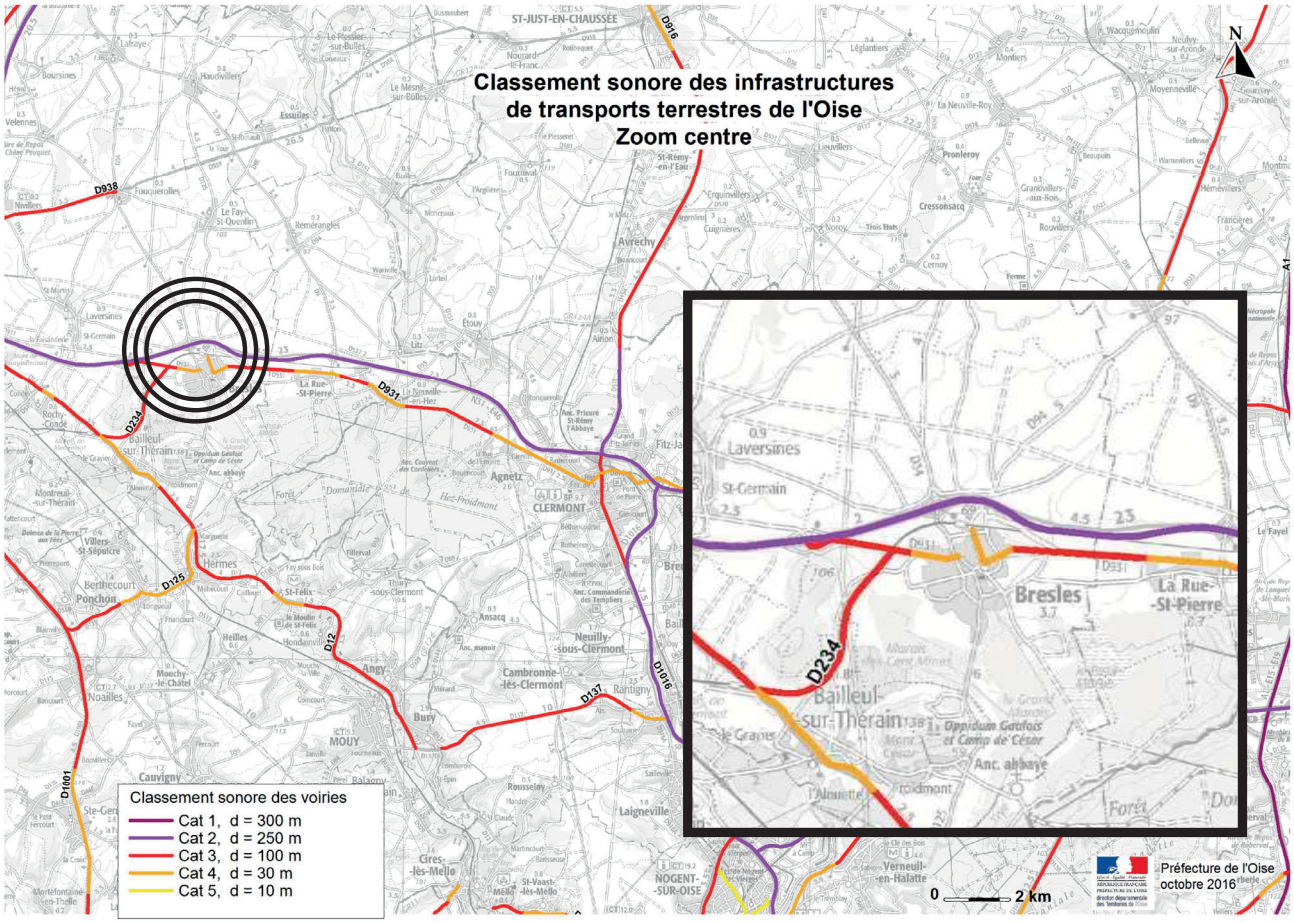
Carte du classement sonore des infrastructures de transports terrestres- Source Préfecture de l'OIse.

La loi « bruit » du 31 décembre 1992 *oblige les préfets à classer les voies de circulation terrestres existantes en fonction du trafic et de leurs caractéristiques sonores. Ce classement permet de fixer les règles de construction applicables aux zones exposées au bruit des transports terrestres.*

Pour le maître d'ouvrage des bâtiments à construire, ces mesures se traduisent par l'obligation de respecter une valeur minimale pour protéger les futurs habitants des nuisances sonores.

Le classement aboutit à la détermination de secteurs, de part et d'autre de la voie, où un isolement acoustique renforcé des bâtiments est nécessaire.

(source : Les services de l'État dans l'Oise)

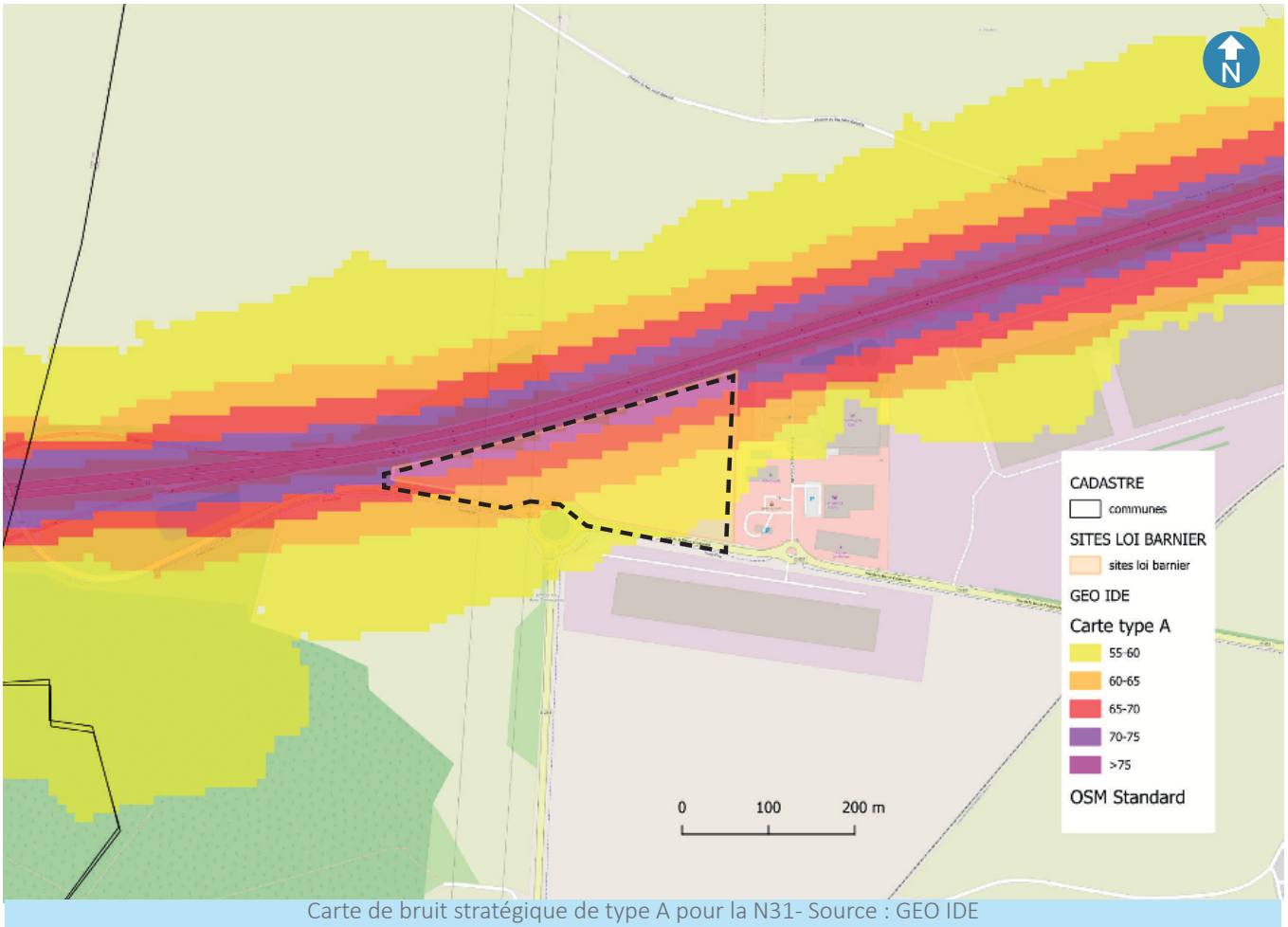


Carte du niveau sonore des infrastructures routières de l'Oise en 2016- Source Préfecture de l'OIse.

La RN31 est classée en catégorie 2 (d = 250 m) du classement sonore des voiries *(source : Préfecture de l'Oise 2016).*

Les bâtiments industriels, agricoles ou commerciaux ne sont pas concernés par les dispositions d'isolement acoustiques renforcés. *(source : Les services de l'État dans l'Oise)*

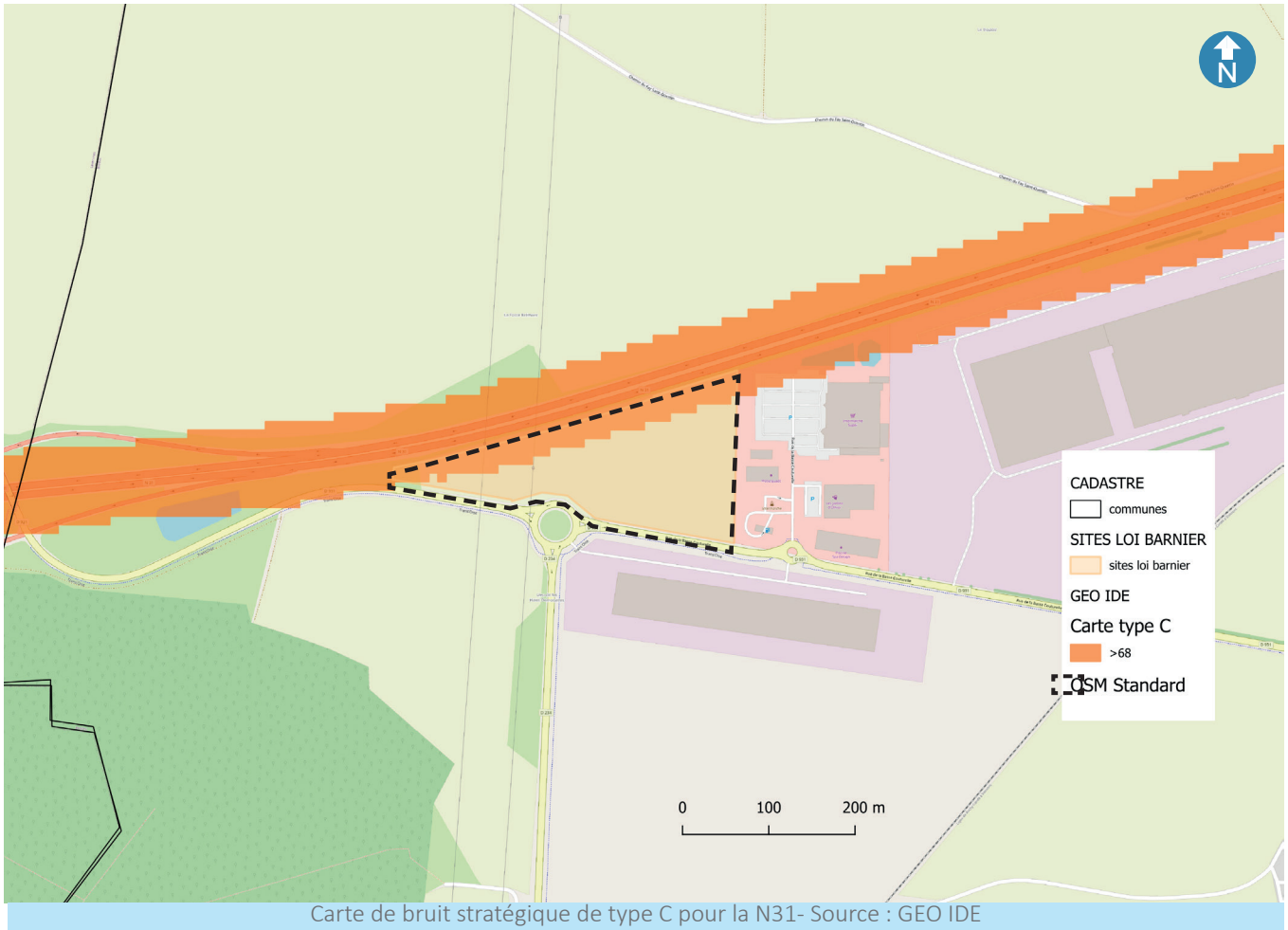
Carte de bruit stratégiques



Carte de bruit stratégique de type A pour la N31- Source : GEO IDE

En raison du trafic routier qui la parcourt, la RN31 est soumise à l'obligation d'élaboration de cartes de bruit stratégiques (CBS) (articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1à R.572-11 du code de l'environnement). Les cartes de type A représentent les zones exposées aux bruits par les grandes infrastructures de transport. Les cartes de type B représentent les secteurs affectés par le bruit suivant l'arrêté du préfet issus du classement sonore des voies. Les cartes de type C représentent les zones où les valeurs limites sont dépassées.

La carte de type A indique que la quasi totalité du périmètre d'étude est exposé aux bruits générés par le trafic routier de la RN31.



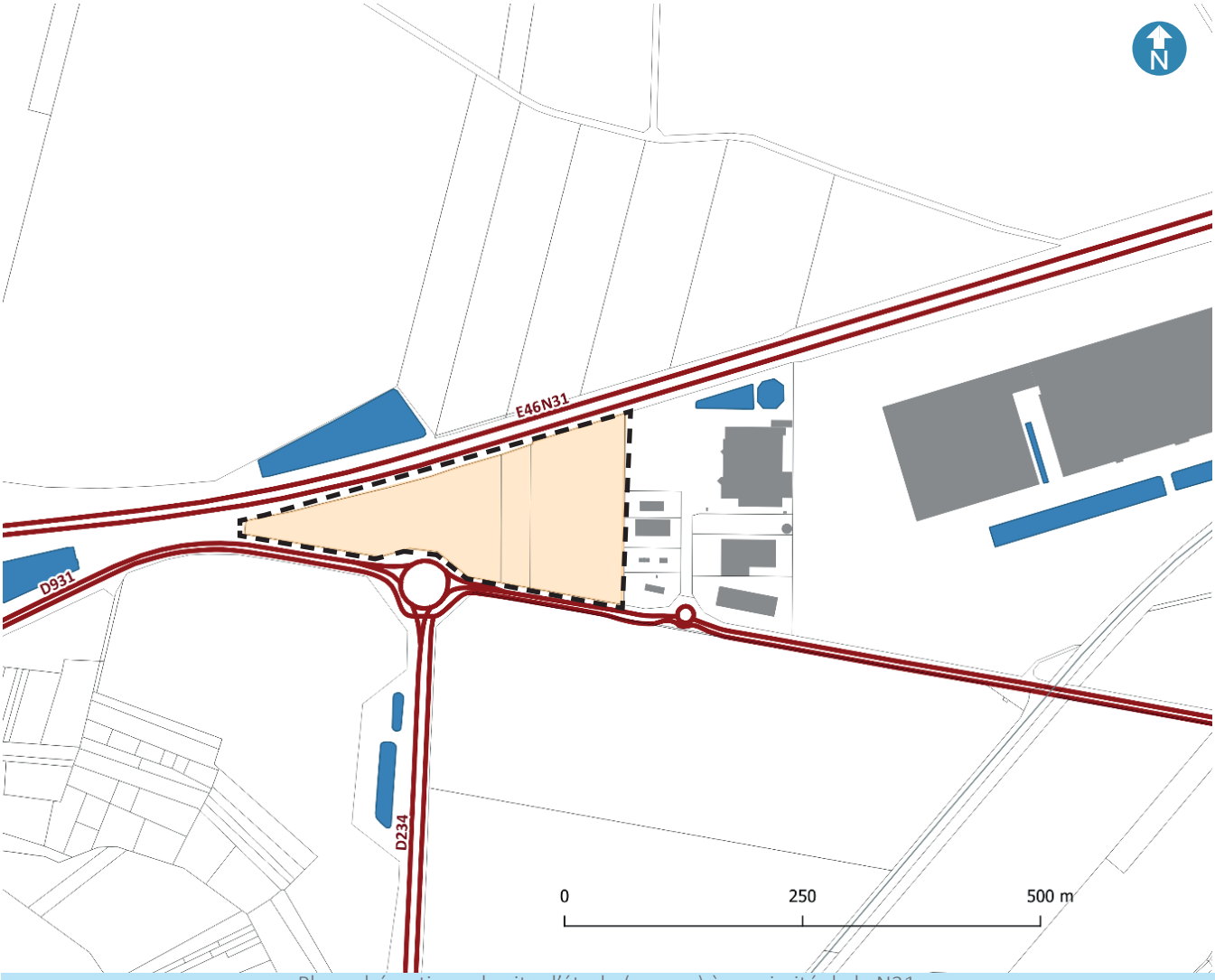
Carte de bruit stratégique de type C pour la N31- Source : GEO IDE

La carte de type C, indique que toute la limite Nord du secteur concernée par l'étude dérogatoire, est exposé à des nuisances sonores dépassant les 68dB (décibel).

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement des infrastructures de l'État dans le département de l'Oise présente des mesures concernant la RN31. Les constructions concernées sont les locaux d'habitation, les établissements d'enseignement, les bâtiments de santé, d'action sociale et de tourisme.

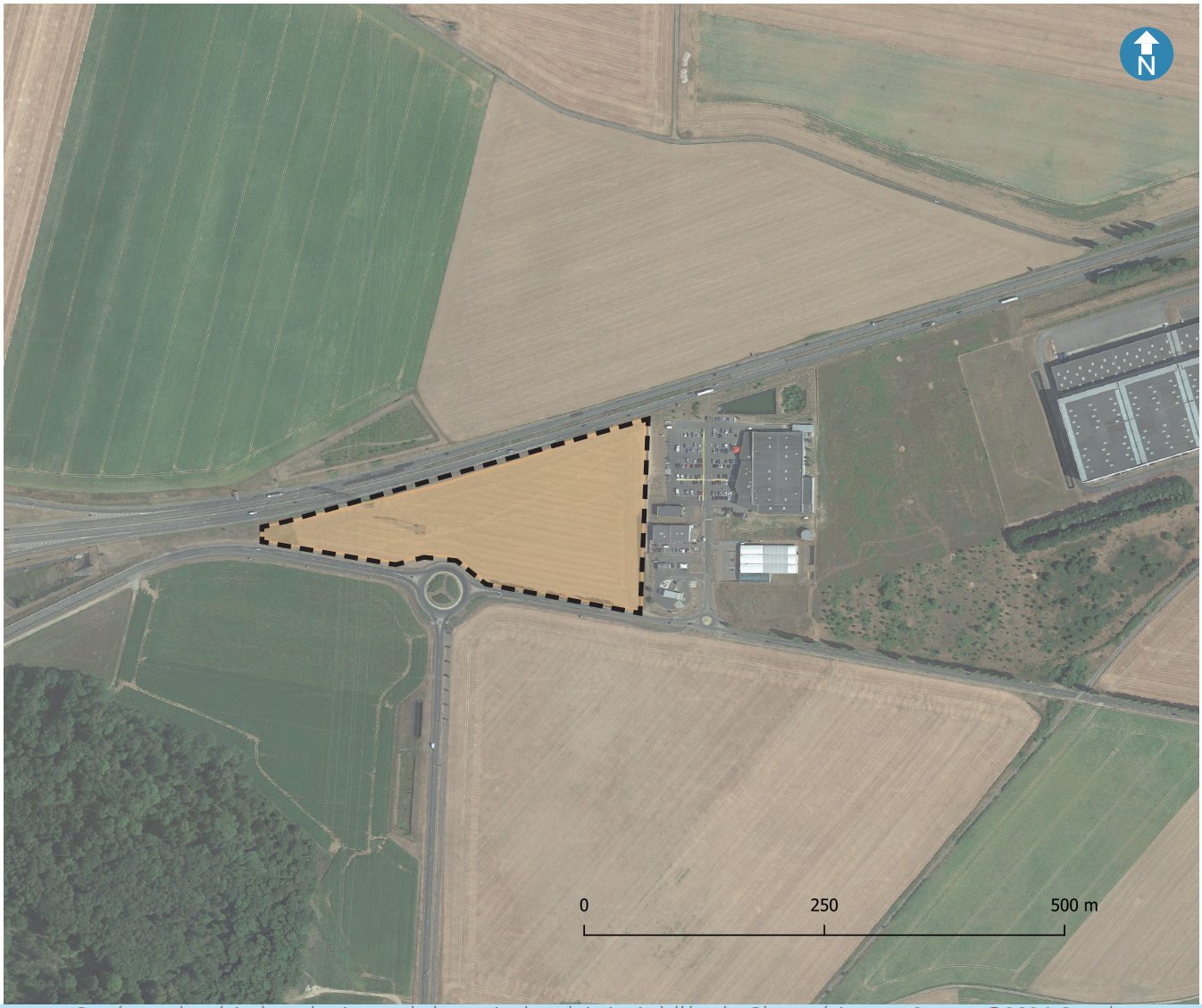
I.III.III Descriptif des voies et sécurité

Le secteur d'étude est longé en limite Nord par un axe autoroutier la RN31, qui comporte 2x2 voies. On trouve une voie d'insertion plus à l'Ouest. Le site est cadré sur sa limite Sud par la D931. On y note la présence d'un rond-point qui devrait permettre de desservir à termes le site.



Plan schématique du site d'étude (orange) à proximité de la N31.

Le tracé de le N31 au Nord du site de projet présente un tracé rectiligne.
Le site ne présente pas d'éléments naturels (végétaux ou topographiques) lui permettant de réduire l'exposition et la covisibilité avec la N31.



Repérage du périmètre du site, et de la partie de celui-ci mis à l'étude. Photoaérienne.- Source @2024 Google

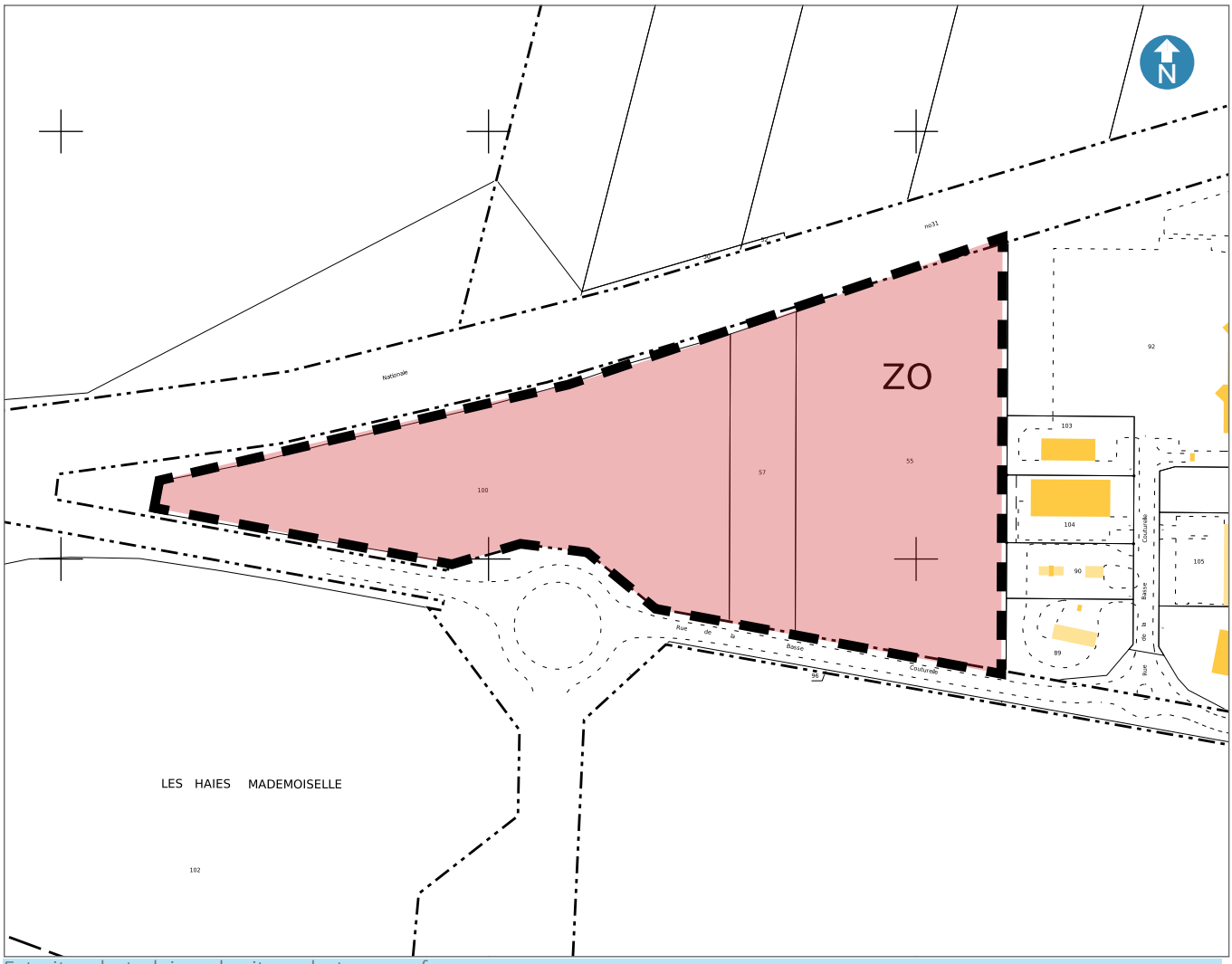
I.IIII Le site, caractéristiques et diagnostic

I.IIII.I Parcelles concernées

Le site étudié s'inscrit à l'intérieur du périmètre de l'OAP « Bresles_2 » , d'une surface totale de 3,96ha.
Le périmètre restreint mis à l'étude se compose des parcelles suivantes :

- Parcelle 000ZO55, d'une superficie de 17 357m².
- Parcelle 000ZO100, d'une superficie de 17 758m².
- Parcelle 000ZO57, d'une superficie de 4 407m².

Soit une superficie totale de 39 522m².



Extrait cadastral, issu du site cadastre.gouv.fr .
Repérage du site mis à l'étude dans le périmètre de l'OAP- ©2022 Direction Générale des Finances Publiques.

I.IIII.II Inconstructibilité aux abords de la RN31

En raison du classement en route à grande circulation pour la N31, une bande d'inconstructibilité de 75m de part et d'autre de l'axe contraint l'implantation de constructions.



Repérage du périmètre du site,.
Bande de 75 m de part et d'autre de la RN31.
Photoaérienne.- Source @2024 Google

I.IIII.III Risques naturels

Risque retrait-gonflement des argiles

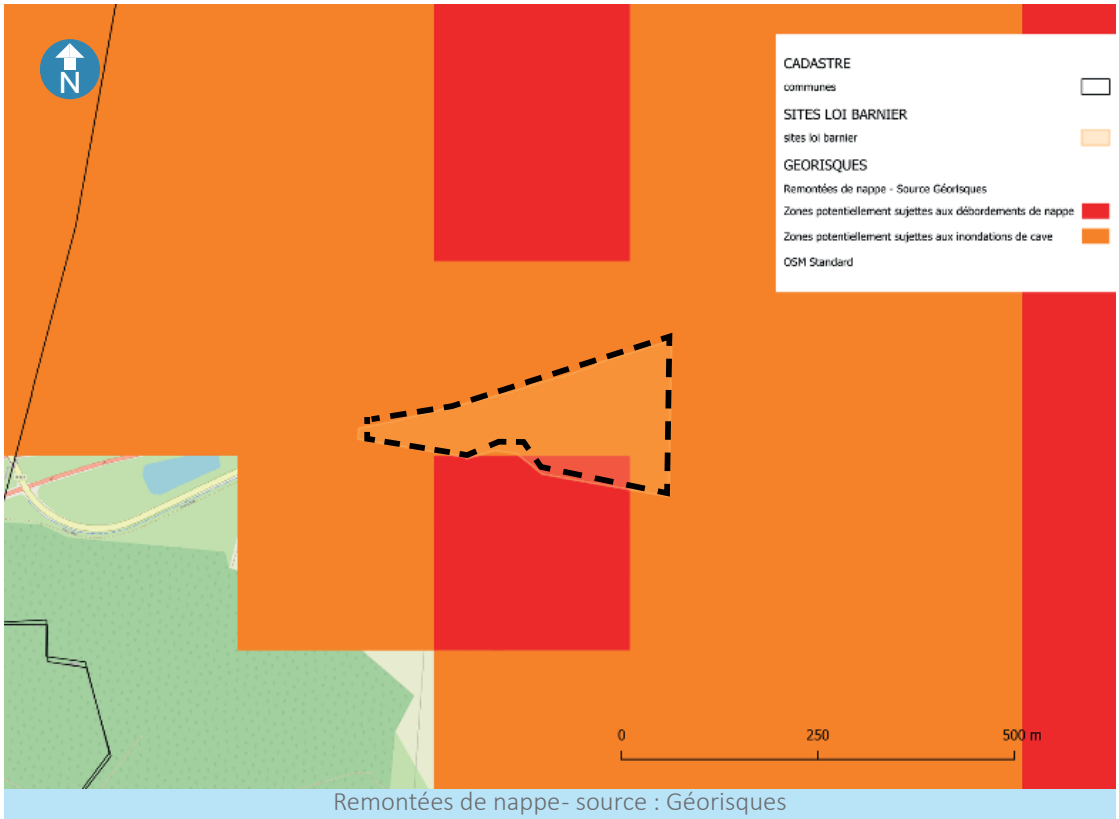
La quasi totalité du site de projet est concernée par un risque « moyen » de retrait et gonflement des argiles.



Aléa retrait-gonflement des argiles- source : Géorisques

Risque remontées de nappe

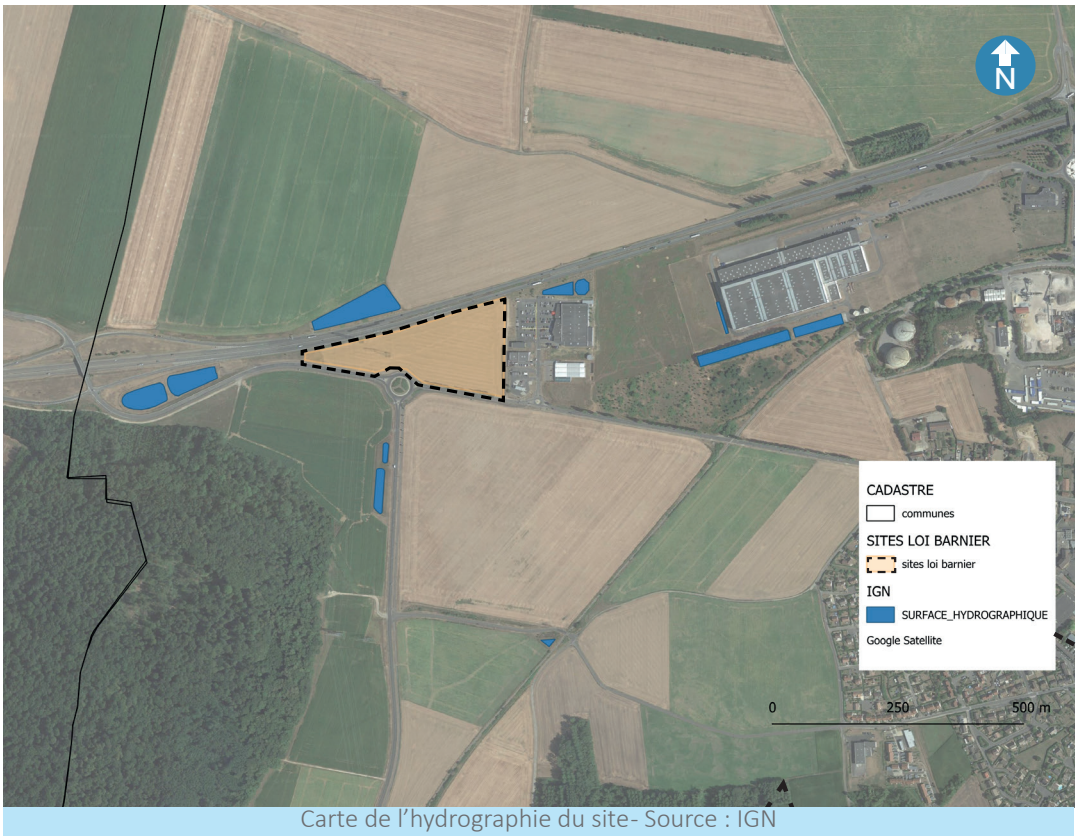
L'ensemble du site de projet est concerné par des risques potentiels d'inondations de cave, et une partie du site en limite Sud-Est serait potentiellement sujette aux inondations de cave.



Remontées de nappe- source : Géorisques

I.IV.IV Hydrographie

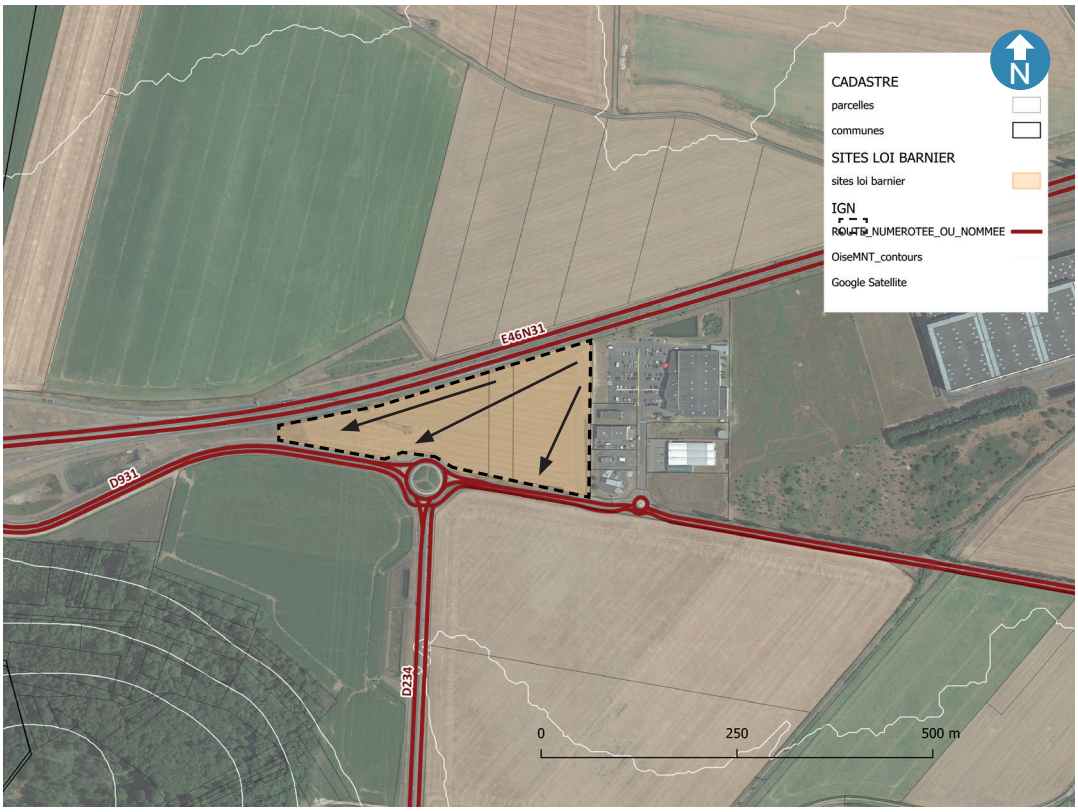
Le site de projet n'est concerné par aucune zone humide, ni cours d'eau.



Carte de l'hydrographie du site- Source : IGN

I.IV.V Topographie

Le site de projet présente une topographie peu marquée.
Le point haut se situe au Nord-Est, , le point bas à l'angle Ouest.
La pente moyenne observée est de 2%.
On note la présence d'un léger effet de creux au niveau du pylône au centre du site.



Carte de la topographie - Source : IGN

I.IV.VI Paysage et occupation du sol

Le site s'inscrit dans la continuité Est d'une zone d'activités économiques et commerciales « La Couturelle » en mitoyenneté directe avec la partie dédiée à l'activité commerciale. Il se situe à l'entrée Ouest de l'agglomération de BRESLES.

Le paysage aux abords est largement ouvert et plat, offrant ainsi des vues très ouvertes sur un paysage de culture. On note toutefois ; la présence au Sud-Ouest d'un boisement, le Bois du Quesnoy.

Le site de projet présente une forme triangulaire cadré au Nord sur toute sa longueur par la présence de la RN31, au Sud par la D931 et en limite Est par la zone commerciale.

Les lieux accueillent actuellement des cultures et présentent peu d'éléments naturels ou topographiques marquants.
Des pylônes pour des lignes THT, sont implantés sur la partie Ouest central du site.

Un talus plutôt bas et non planté, est aménagé en limite Nord-Est avec la zone commerciale. Sur la limite Sud-Est on observe un fossé peu profond accompagné d'un alignement de peupliers en fin de vie le long de la RD931, jusqu'au rond-point, croisement entre la RD931 et la RD234



1. Etat actuel, champs cultivé. Présence de pylônes THT



2. En limite Sud , petit fossé et alignements de peupliers.



3. Petit talus sur une partie de la limite Est avec la zone commerciale existante.



Site construit accueillant un bâtiment de logistique.

Source : Google , Vue prise en novembre 2022.

Source : Google , Vue prise en janvier 2023.

Principales structures paysagères sur la zone d'étude- Photo aérienne source : Google 2024.

II ACCÈS ET PERCEPTION VISUELLE

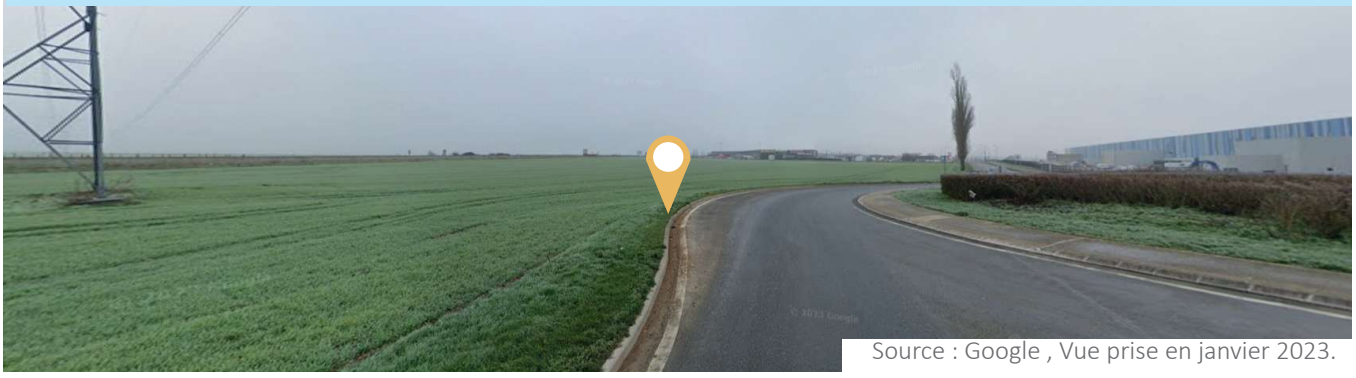
Selon l'OAP définie sur le site, les dessertes pourront se faire sur deux endroits:

- En limite Est en se piquant sur la trame viaire existante de la ZAE.
- Au sud, en se piquant au niveau du rond-point existant.



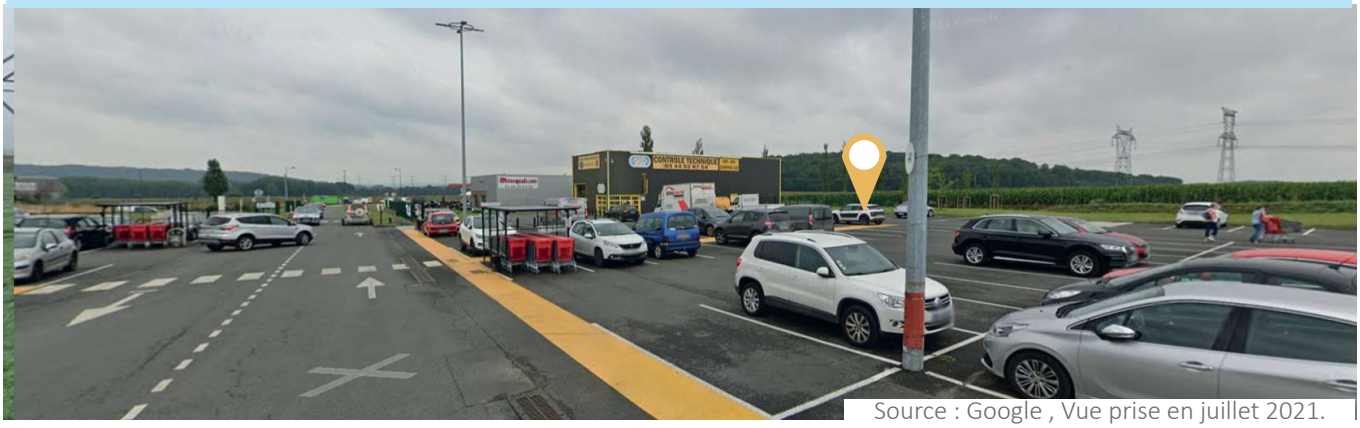
Plan d'indication des prises de vue, sur les accès potentiels- Photo aérienne source : Google 2024.

Accès principal situé au Nord, depuis le rond-point. Début de l'Avenue de l'Europe. Entrée sur la ZAE BEAUVAIS-TILLE.



Source : Google , Vue prise en janvier 2023.

Accès potentiel situé au Sud depuis le rond-point, et donnant sur la D938.



Source : Google , Vue prise en juillet 2021.



Plan d'indication des prises de vue.-Photo aérienne source : Google 2024.



Source : Google , Vue prise en juillet 2021.



Source : Google , Vue prise en février 2023.



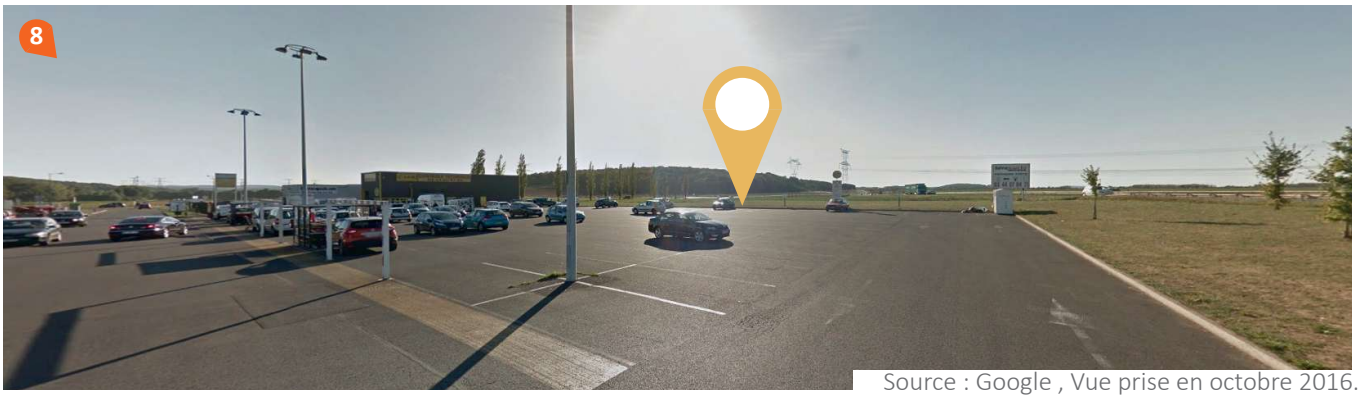
Source : Google , Vue prise en février 2023.



Source : Google , Vue prise en février 2023.



Source : Google , Vue prise en février 2023.



Source : Google , Vue prise en octobre 2016.



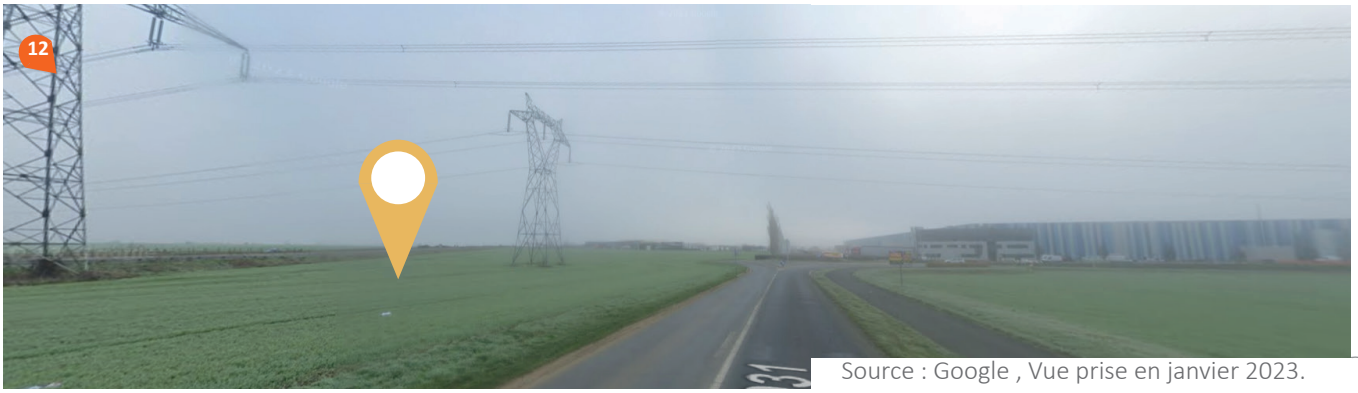
Source : Google , Vue prise en juillet 2021.



Source : Google , Vue prise en janvier 2023.



Source : Google , Vue prise en janvier 2023.



Source : Google , Vue prise en janvier 2023.

III LES ORIENTATIONS

III.I Les objectifs

Le site d'étude s'inscrit en limite du tissu urbanisé Ouest de BRESLES. Il a la particularité d'être jouxté sur chacune de ses principales limites par des axes routiers : au nord la RN31, au sud, la RD931.

Au-delà de ces voiries, le paysage offre des vues très ouvertes sur le grand paysage qui se compose principalement de champs cultivés et d'une découverte de l'entrée Ouest de l'agglomération de BRESLES.

Le projet prévu est celui du développement de commerces et de services à la population et aux entreprises

Le projet d'aménagement de la zone poursuit l'objectif de :

- **Passage d'une marge d'incconstructibilité de 75 mètres à 30 mètres depuis l'axe de la RD31.**

Ce secteur stratégique de développement du pôle économique bénéficie :

- D'une localisation stratégique à BRESLES facilement accessible depuis et vers les autoroutes RN31, et la RD234.
- D'un facilité d'accès grâce à la présence d'un rond-point à sens giratoire localisé au centre de sa limite Sud.

Les spécificités de la zone sont les suivantes :

- Elle vient en continuité de la zone d'activités économiques et commerciales existantes.
- Des enjeux de covisibilité existent vis-à-vis de la nationale et peuvent être traités via l'aménagement et la création d'un filtre visuel végétal et via la gestion des hauteurs et la maîtrise de l'aspect des futures constructions.

Les objectifs sont ainsi :

- D'une part, de permettre l'optimisation de la zone identifiée comme à urbaniser au PLUi en vigueur, dans le con-texte de rareté foncière et de densification des espaces à rechercher (objectifs pleinement inscrits dans les lois successives Grenelles, Alur, et Climat et résilience) ;
- D'autre part, de maintenir des espaces de mise à distance entre les axes routiers et la zone de constructibilité, ce qui permettra à la fois le développement des activités et l'aménagement de transitions entre les voies et l'espace bâti afin de favoriser l'insertion du projet dans son environnement et de préserver la zone de projet d'éventuelles nuisances (visuelles, sonores).

III.II Les dispositions de l'orientation d'aménagement et de programmation

Ce secteur est soumis à des OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dans le PLUi, dont une OAP thématique commerce avec des orientations pour l'intégration du site :

- assurer une consommation économe de l'espace
- améliorer la qualité urbaine, architecturale et paysagère des espaces commerciaux
- améliorer la qualité environnementale des projets
- assurer l'accès des projets commerciaux

Les dispositions «OAP» peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.
Se référer aux pièces «OAP sectorielles» et «OAP thématique commerciale» du PLUi.

IV PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER ET CONCLUSION

LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET JUSTIFICATIONS AU REGARD DE L'ARTICLE L 111-8 DU CODE DE L'URBANISE

IV.I Prise en compte de la qualité paysagère

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

TRAITEMENT DES ABORDS

1. Accès :

Les accès au site tel que prévu dans l'OAP, pourront se faire soit par le giratoire à sens unique situé au sud sur la RD931, soit depuis la zone d'activités commerciales via un repiquage au niveau de la voirie existante.
Aucun accès n'est prévu sur la RN31. Ces aménagements sont cohérents avec la recherche d'un accès sécurisé.

2. Franges RN31 :

Au sein de la marge de recul entre la voie RN31 et les futures constructions, et afin d'assurer l'intégration des futures constructions, une strate arbustive et/ ou arborése sera à créer tout le long de la RN, dans le prolongement des aménagements à l'est du secteur (côté Intermarché).

La plantation de haies de différentes strates arbustives et arborées, sera faites d'essences locales adaptées, tout le long de la limite Nord du projet. Une attention particulière devra être portée sur leur aménagement en raison de leur rapport direct avec la route nationale, voie à grande circulation. En effet, ces haies même si elles ne constitueront pas un écran acoustique, joueront surtout un rôle important de filtre visuel.

Pour pouvoir diminuer plus efficacement l'exposition aux nuisances sonores générées par la RN31 depuis le site, il est conseillé d'aménager un talutage. Dans ce cas, il est demandé que tous talus créés soient plantés et arborés avec des essences locales et variées.

TRAITEMENT DES ESPACES LAISSÉS LIBRES

Le site accueille actuellement des cultures.
Sur la partie Nord du site, et comme sur l'ensemble du périmètre de l'OAP, il est attendu de créer une transition paysagère, en aménageant un espace vert le long de la RN31. Des stationnements pourront y être réalisés, sous conditions d'une intégration paysagère renforcée et d'un traitement partiellement perméable.

L'aménagement du secteur tendra vers une gestion alternative des eaux pluviales afin d'assurer durablement l'équilibre ressources - besoins et une meilleure valorisation paysagère. Dans cette logique, la végétalisation des espaces de stationnement sera à rechercher, lorsque cela est possible, dans une double logique de paysage et d'infiltration des eaux.

Les peupliers localisés sur la partie Sud-Est seront à préserver autant que possible.

L'aménagement du site devra anticiper la gestion des eaux de ruissellement à l'échelle de l'opération. Cela pourra prendre la forme d'aménagements spécifiques (noues...) et/ ou de zones non imperméabilisées pour permettre l'infiltration des eaux pluviales et de ruissellement. La conservation voir l'amélioration des fossés préexistants, comme celui situé en limite Sud-Est, semble par ailleurs primordiale.

Le règlement écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques
Article : Caractéristiques urbaines et architecturales des constructions implantation et volumétrie
Article : Qualité paysagère et environnementale de la construction.



Structure paysagère.- Photo aérienne source : Google 2024.

IV.II Prise en compte de la qualité architecturale et urbanistique

Il s'agira d'assurer l'insertion paysagère des constructions à usage d'activités économiques en raison de leur volume souvent important. Ainsi, les constructions devront s'adapter au faible relief du terrain et les volumes seront simples.
Un effort sera effectué sur la qualité et la diversité architecturale des bâtiments qui seront implantés. Le développement de bâtiments économes en énergies est à rechercher.

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

IMPLANTATION
Les constructions seront implantées à une distance minimale de 30 mètres par rapport à l'axe de RN31.
La disposition du site, longé par la RN31, implique les enjeux de perception visuelle de proximité. Ainsi, en complément des aménagements paysagers, les façades des constructions devront être traitées avec soin et en cohérence avec les différents contextes.

COULEURS
Les constructions situées à proximité des axes à grande circulation doivent être conçues pour que leurs façades vues de ces voies soient traitées avec le même soin que les façades principales tant au regard des matériaux employés que de leur intégration dans le site.

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (briques creuses, parpaings…) ainsi que l'emploi en façade de matériaux hétéroclites ou disparates et tous matériaux de récupération non prévus à cet usage sont interdits.

Le traitement des façades donnant sur les voies et emprises publiques doit être réfléchi pour limiter l'impact visuel du projet sur l'environnement, pour limiter les contrastes de teinte.
Les couleurs criardes sont interdites. Les teintes des façades des constructions devront éviter les couleurs trop vives, ainsi que le blanc pur, et privilégier des teintes favorisant leur intégration dans le contexte bâti et paysager.
Les enseignes devront être intégrées aux façades des constructions.

DESSERTE ET STATIONNEMENT
Dans la mesure du possible, les espaces de stationnement seront végétalisés.

Le règlement écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques
Article : Caractéristiques urbaines et architecturales des constructions (implantation et volumétrie)
Article : Qualité paysagère et environnementale de la construction.

IV.III Prise en compte des nuisances

Le site étant à vocation économique et en l'absence de secteur résidentiel dans l'environnement immédiat, l'impact des nuisances pouvant être engendrées par l'aménagement du site sera limitée.

Les aménagements paysagers le long de la RN31 pourront participer à compléter cet effet de zone tampon paysager recherché entre la RN31 et le secteur.

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

LES NUISANCES SONORES

La RN31 est située sur toute la limite Nord du site.

L'ensemble du site est très exposé aux nuisances sonores. La faible topographie des lieux ne permet pas de participer à la diminution de l'exposition du site aux nuisances sonores.

En raison du trafic, la RN31 est concernée par l'élaboration d'une carte de bruit stratégique et les constructions peuvent être soumises à des prescriptions spécifiques.

Les constructions seront implantées à une distance minimale de 30 mètres par rapport à l'axe de RN31.

La réglementation en vigueur est à appliquer concernant l'impact du bruit relatif à la RN31 et les prescriptions en matière de mesures préventives relatives aux nuisances sonores pour les bâtiments, notamment la mise en place d'isolements acoustiques adaptés afin d'atteindre des niveaux de confort internes conformes aux recommandations.

IV.IV Prise en compte de la qualité de l'air

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Les aménagements relatifs aux structures végétales tampons évoqués dans le cadre des nuisances sonores auront des effets bénéfiques sur la qualité de l'air.

IV.V Prise en compte de la sécurité routière et les risques

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le développement de la zone économique induite par la dérogation à la Loi Barnier concernant le site d'étude ne devrait pas entraîner de risques sur la sécurité routière vis à vis de la N31. En effet, l'accès au site se fera depuis la D931 situé en limite Sud ou par une future voie de desserte en limite Est depuis la zone commerciale existante. Aucun accès direct depuis la N31 ne sera réalisé.

RISQUES

Concernant le risque naturel lié à l'aléa retrait-gonflement des argiles, il s'agira de prévoir toute disposition pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol.

Le règlement écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques
Article 2.1. Les conditions de desserte des terrains

IV.VI Conclusion

La localisation du site étudié et son accessibilité en font un espace favorable à l'extension de la zone à vocation économique.
La marge de recul par rapport à la RN31 est actuellement de 75 mètres.

Les caractéristiques du secteur et de son contexte, ainsi que, l'aménagement du site avec une réflexion vis-à-vis de l'organisation du bâti, des structures végétales, de la desserte et de la circulation, permettraient de réduire cette marge de recul.

L'application des articles (voir « cadre de l'analyse ») de la « Loi Barnier», constitue une opportunité dans le traitement urbanistique, architectural et paysager du secteur étudié. L'aménagement doit garantir l'intégration paysagère du secteur dans le contexte.

La réduction de la bande inconstructible n'aura un effet que très limité en matière de réduction des nuisances sonores.

En effet :

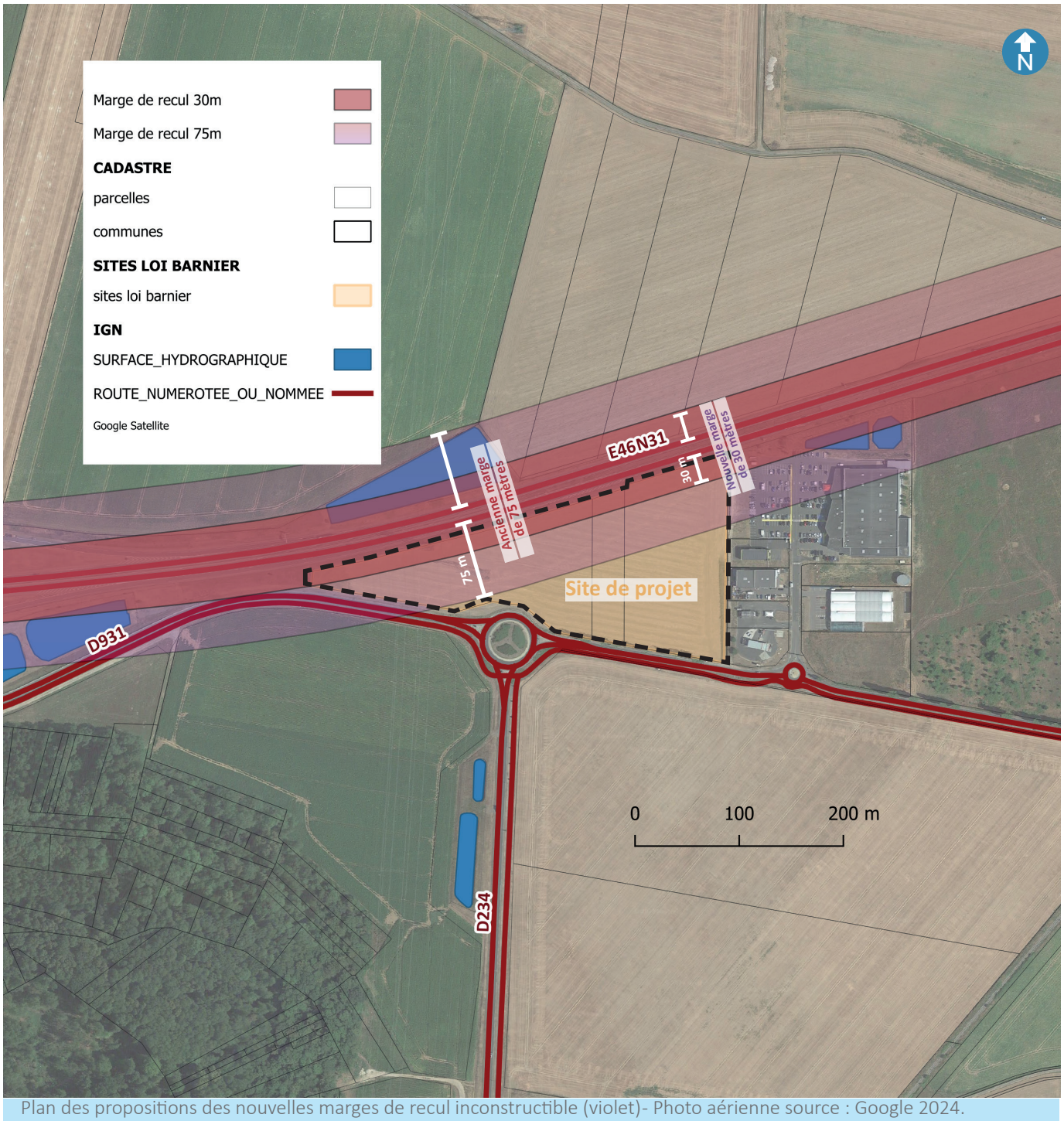
- Le site s'inscrit en continuité de la zone à vocation économique et commerciale existante.
- Il y est prévu le développement d'activités commerciales (et non des habitations ou des équipements) ;
- Les orientations prévues en matière d'accès (interdiction d'accès sur la RN) et d'intégration des constructions (transitions paysagères, obligation de retrait des constructions, règles liées aux traitements des façades, etc.) permettront la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturales, de la qualité de l'urbanisme et des paysages

En outre, les dispositions inscrites au PLUi garantissent la compatibilité de la réduction des marges de recul le long de l'autoroute ainsi que de la RN31 avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Afin d'encourager l'installation d'activités commerciales sur le territoire et de conforter la vocation commerciale du secteur, il est donc proposé de réduire la marge de recul inconstructible de 75 mètres à 30 mètres par rapport à l'axe de RN31.

Pour rappel, le périmètre du projet s'inscrit dans celui de l'OAP « BRESLES_2 »:

- La surface totale de l'OAP est de 3,96ha.
- La surface du périmètre d'étude se compose de trois parcelles, d'une surface totale de 39 522m².
- La surface exploitable avec la marge de recul actuelle de 75m, est de 1,66ha.
- La surface finale exploitable, avec la nouvelle marge de recul, représente 3,28ha.



Plan des propositions des nouvelles marges de recul inconstructible (violet)- Photo aérienne source : Google 2024.

Plan Local d'Urbanisme intercommunal

PLUi

Habitat Mobilités

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS

PLAN LOCAL D'URBANISME HABITAT ET MOBILITÉS

ANNEXE AU RAPPORT DE JUSTIFICATIONS - ÉTUDE DÉROGATOIRE LOI BARNIER

SITE 6 - BEAUVAIS & THERDONNE

AGGLOMÉRATION DU BEAUVAISIS

Cittànova

SOMMAIRE

I Le contexte 3
I.I Le cadre d'analyse 4
I.I Le cadre d'analyse 4
I.I.I Loi du **02/02/1995** relative au renforcement de la protection de l'environnement dite «loi Barnier» 4
I.I.II SCOT 6
I.I.III PLUI 7
I.II La localisation 8
I.III Les caractéristiques et nuisances de l'A16 ..... **10**
I.III.I Trafic routier 10
I.III.II Nuisances sonores 12
I.III.III Descriptif des voies et sécurité 17
I.IIII Le site, caractéristiques et diagnostic 19
I.IIII.I Parcelles concernées 19
I.IIII.II Inconstructibilité aux abords de la A16 20
I.IV.III Risques naturels 21
I.IV.IV Hydrographie 22
I.IV.V Topographie 22
I.IV.VI Paysage et occupation du sol 23

II Accès et perception visuelle 25
III Les orientations 29
III.I Les objectifs 29
III.II Les dispositions de l'orientation d'aménagement et de programmation 30

IV prise en compte de la loi Barnier et conclusion 31
IV.I Prise en compte de la qualité paysagère 31
IV.II Prise en compte de la qualité architecturale et urbanistique 33
IV.III Prise en compte des nuisances 34
IV.IV Prise en compte de la qualité de l'air 35
IV.V Prise en compte de la sécurité routière et les risques 36
IV.VI Conclusion 37

I LE CONTEXTE

Cette étude a pour objectif de justifier l'aménagement d'un site à vocation économique à proximité d'une route à grande circulation, l'échangeur E46 de l'autoroute l'A16 sur les communes de BEAUVAIS et de THERDONNE.
Au regard de la «Loi Barnier» et de l'aménagement de la zone, la pertinence du recul de la marge d'inconstructibilité sera évaluée.

I.I Le cadre d'analyse

I.I.I Loi du 02/02/1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement dite «loi Barnier»

La présente étude se réfère aux dispositions du Code de l'Urbanisme rénové suite à l'ordonnance du 23 septembre 2015 et au décret du 28 septembre 2015.

> L'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.

> L'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.

5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

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

CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE :
les nuisances,
la sécurité,
la qualité architecturale,
la qualité de l'urbanisme,
la qualité des paysages.

> 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.

« Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme ont pour objectifs de remodeler les abords des grands axes routiers : en périphérie urbaine et en entrée de ville, et de garantir une bonne insertion des extensions urbaines. Ces dispositions légales sont issues de l'article 52 de la loi du 2 février 1995, dite «Loi Barnier», portant sur la qualité urbaine et paysagère le long de certaines voies en entrée de ville.

Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation», c'est-à-dire, d'après l'article L110-3 du Code de la Route : « quelle que soit leur appartenance domaniale, les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies » (Décret n°2010-578 du 31 mai 2010).

« Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme sont une opportunité de questionner et définir les conditions d'insertion paysagère des espaces situés à proximité des axes de circulation qui représentent généralement les premières «vitrines» des entrées de ville ou de village dans les communes. Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces. En effet, le législateur propose de modifier les restrictions de constructibilité si la commune s'engage dans une réflexion sur l'aménagement et les règles d'urbanisme garantissant une qualité des espaces en bords de route et entrées de ville.

I.I.II SCOT

Les communes de BEAUVAIS et de THERDONNE ne sont pas couvertes par un SCOT approuvé.

I.I.III PLUI

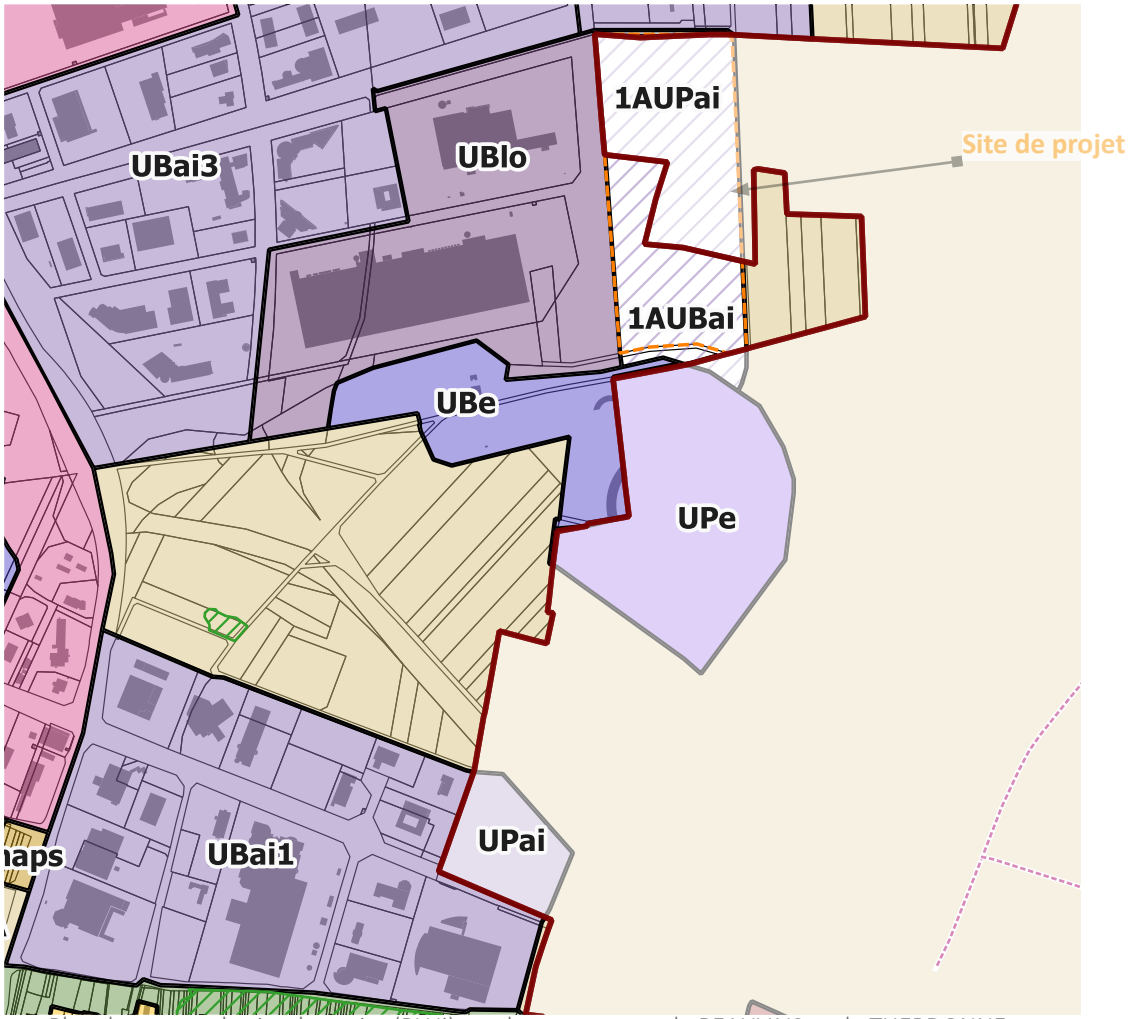
Le périmètre concerné par cette étude est classé en secteurs destinés à accueillir des activités économiques dans le PLUi.

La partie du secteur située sur la commune de BEAUVAIS est classée 1AUBai (secteurs à urbaniser à dominante industrielle et artisanale). La seconde partie du secteur localisée sur la commune de THERDONNE, est classée en zone 1AUPai (secteurs à urbaniser à dominante industrielle et artisanale).

> se référer aux pièces réglementaires du PLUi (règlement graphique dit «zonage» et règlement écrit)

Ce secteur est également **soumis à une OAP** (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dont les dispositions peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer à la pièce ''OAP'' du PLUi (Référence de l'OAP : BEAUVAIS_THERDONNE_1).



Plan de zonage du site de projet (PLUi), sur les communes de BEAUVAIS et de THERDONNE.

I.II La localisation

Cette étude a pour objectif de justifier l'aménagement d'un site à vocation économique à proximité d'une route à grande circulation, l'échangeur E46 de l'autoroute l'A16 sur les communes de BEAUVAIS et de THERDONNE. Au regard de la « Loi Barnier » et de l'aménagement de la zone, la pertinence du recul de la marge d'inconstructibilité sera évaluée.

BEAUVAIS et THERDONNE sont des communes voisines situées dans le département de l'Oise en région Hauts-de-France. Elles accueillent respectivement pour la commune de BEAUVAIS 58 011 habitants en 2021 (chiffres INSEE), et pour la commune de THERDONNE 1 123habitants en 2021 (chiffres INSEE),

L'autoroute A16 longe la limite Est l'agglomération de BEAUVAIS, et s'inscrit à l'Ouest de la commune de THERDONNE. L'axe routier traverse la commune du Nord au Sud, et accueille un échangeur E46 qui permet de relier la RD 901 en direction de l'aéroport de Paris Beauvais et la N31 en direction de CLERMONT.

L'A16 est un axe majeur, qui permet de relier Paris (Île-de-France) à Amiens (Somme) et qui se prolonge vers le littoral de la Manche jusqu'à la frontière Belge.

Le périmètre d'étude est concerné par la « Loi Barnier » sur la A16 et sur l'échangeur E46 avec une marge de recul inconstructible de 100m.

Afin de lever cette règle de recul sur le périmètre d'étude, une réflexion d'ensemble prenant en compte les nuisances, la sécurité, la qualité de l'urbanisme, la qualité des paysages et l'architecture doit aboutir à un projet intégré au document d'urbanisme et conditionnant l'urbanisation du secteur concerné.

Le périmètre d'étude est concerné par la « Loi Barnier » sur l'A16 :

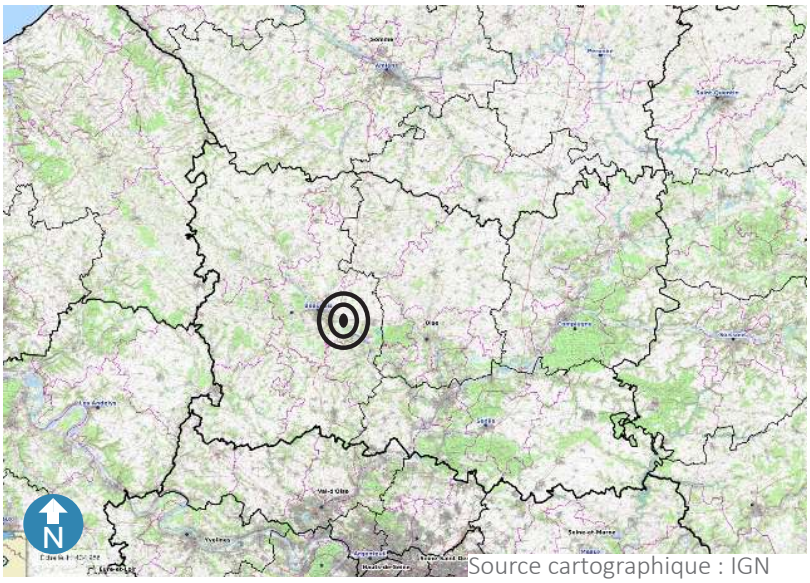
> un recul inconstructible de 100m pour l'A16 (autoroute) et l'échangeur E46.

Afin de lever cette règle de recul sur le périmètre d'étude, une réflexion d'ensemble prenant en compte les nuisances, la sécurité, la qualité de l'urbanisme, la qualité des paysages et l'architecture doit aboutir à un projet intégré au document d'urbanisme et conditionnant l'urbanisation du secteur concerné.

À L'ÉCHELLE DU DÉPARTEMENT

Dans le département de l'Oise, l'Autoroute A16 est un des axes privilégiés pour traverser le territoire du Nord au Sud dans sa partie Ouest.

L'Autoroute croise la RN 31 aux alentours de Beauvais, permettant de traverser le département d'Est en Ouest, via l'échangeur E46.

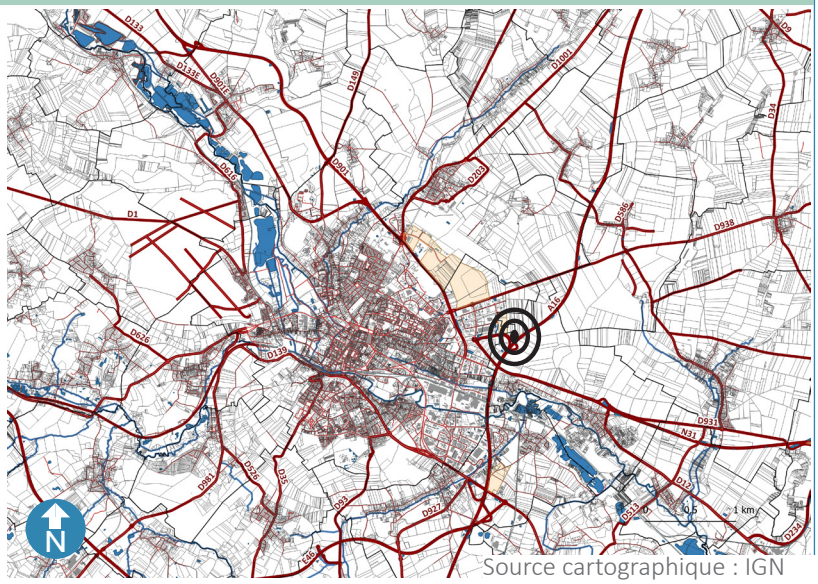


Source cartographique : IGN

À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE DE THERDONNE ET DE BEAUVAIS

Le site est localisé sur deux communes, en limite Est de BEAUVAIS et en limite Nord-Ouest de THERDONNE.

L'A16 traverse la commune de THERDONNE sur sa partie ouest, du Nord au Sud, elle dessert l'agglomération de Beauvais et permet de rejoindre la RN 31 via l'échangeur E46.

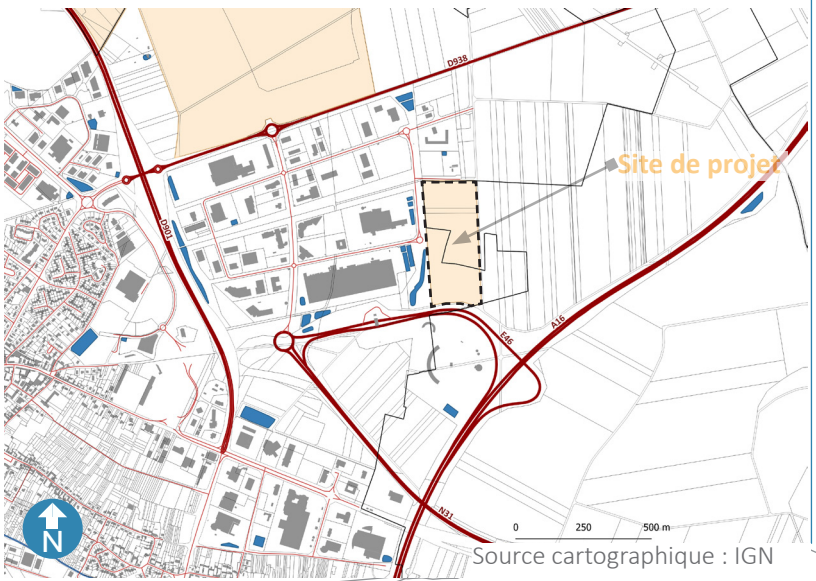


Source cartographique : IGN

À L'ÉCHELLE DU SITE D'ÉTUDE

L'A16 et l'échangeur E46 jouxtent le site d'étude au niveau de sa limite Sud.

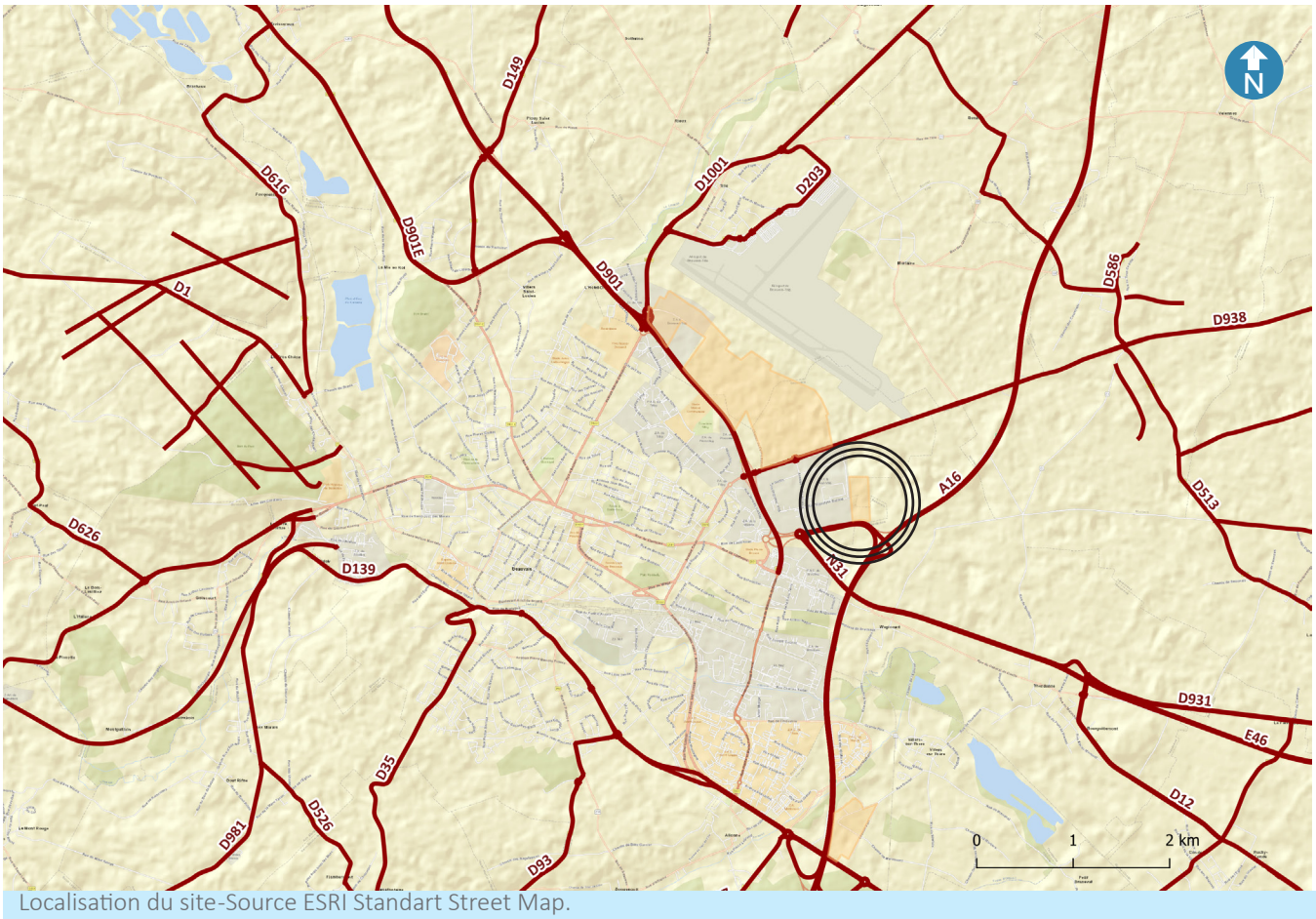
LE SITE S'INSCRIT DANS UNE LOGIQUE D'EXTENSION DE LISIÈRE DE ZONES D'ACTIVITÉS ET D'INDUSTRIES, DANS UN CADRE PAYSAGER OUVERT DE PLAINES CULTIVÉES.



Source cartographique : IGN

I.III Les caractéristiques et nuisances de l'A16

I.III.I Trafic routier

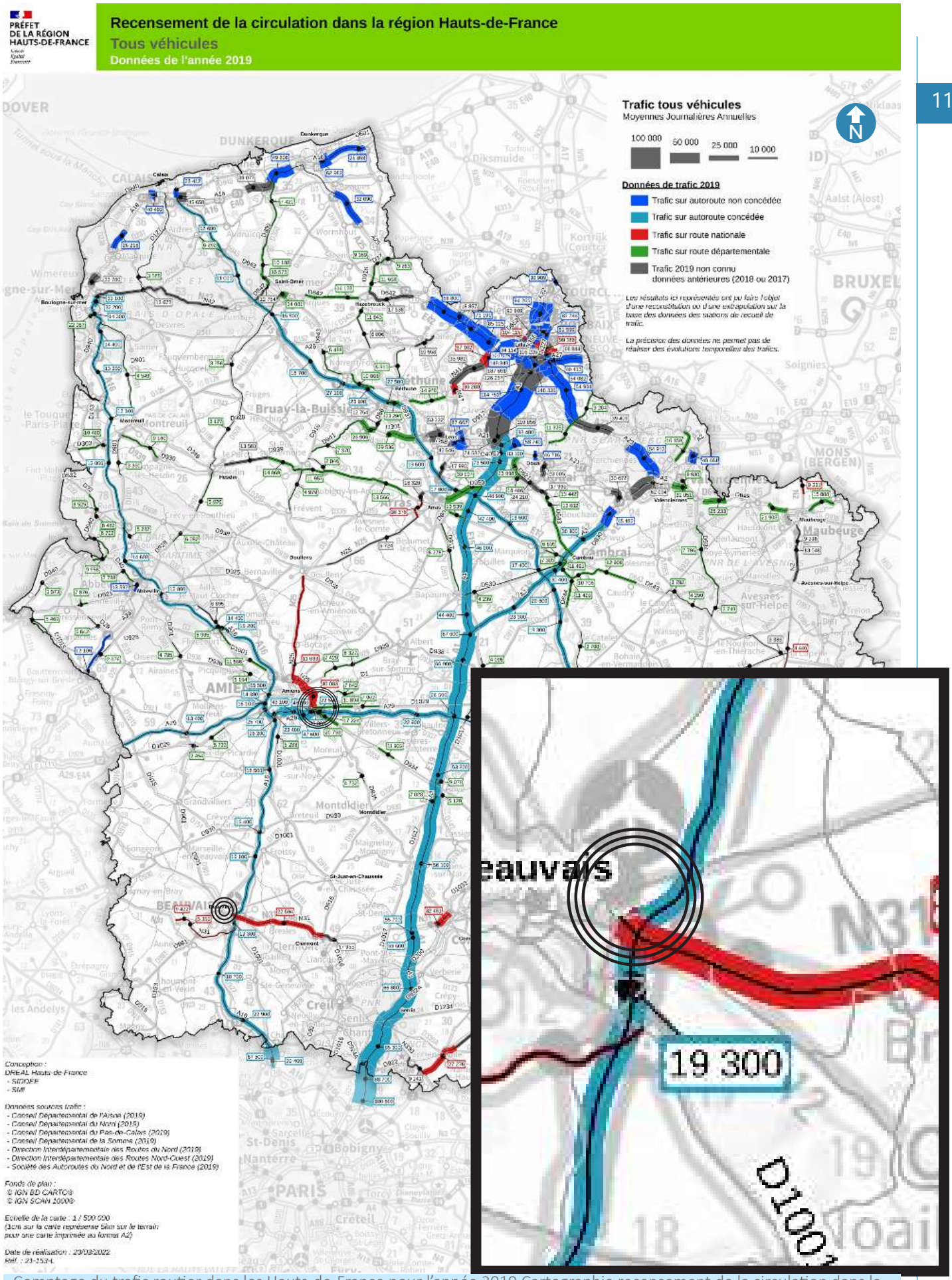


Localisation du site-Source ESRI Standart Street Map.

Le secteur d'étude est longé par un axe routier majeur 'A16, sur sa limite Sud.
Les comptages routiers moyens annuels réalisés par la région mettent en évidence un trafic routier important s'approchant des 20 000 véhicules jour.

Le point de comptage est situé au Sud du secteur, et à permis de relever les éléments de comptage suivants :

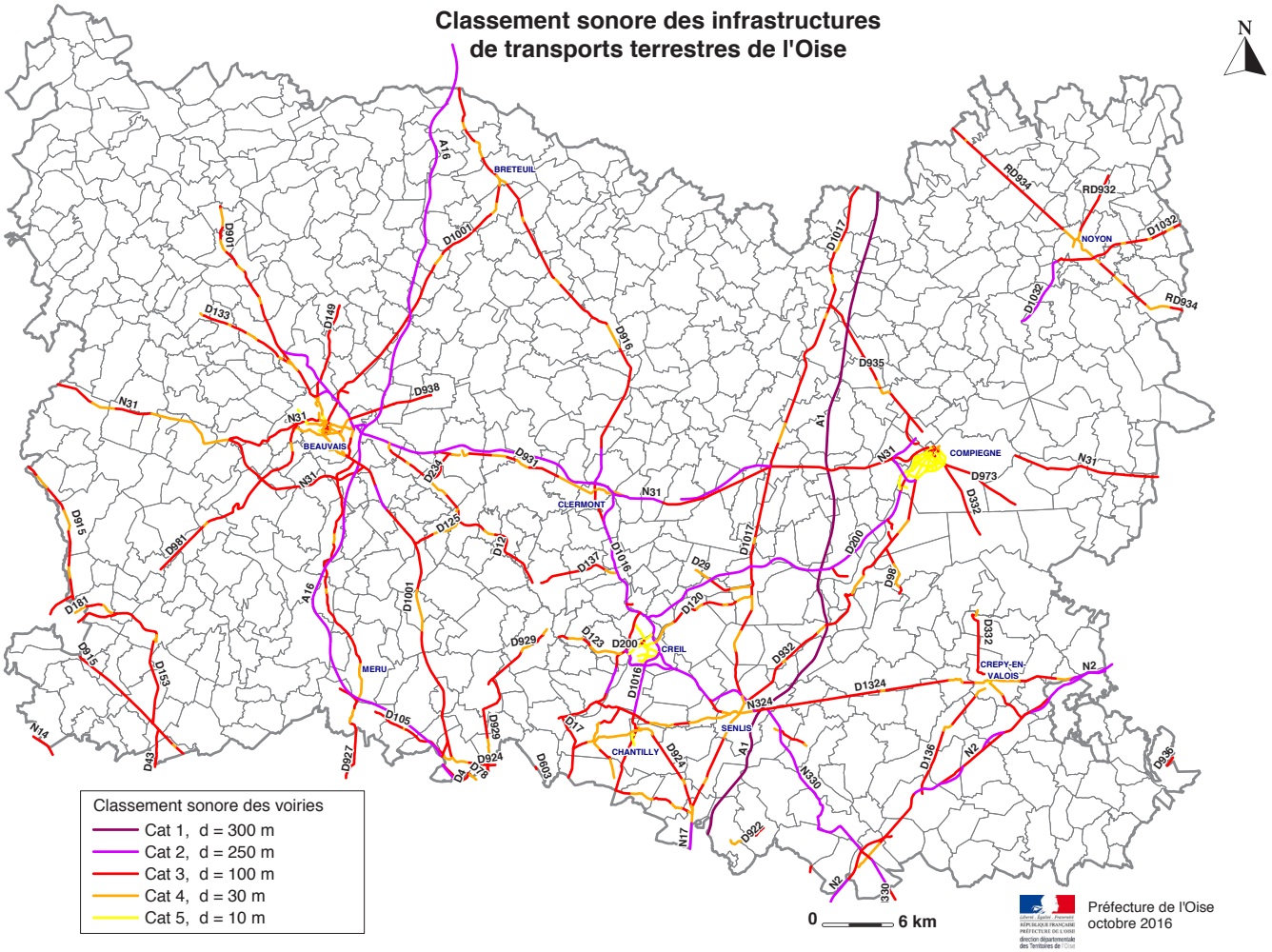
- *19 300véhicules jour, moyenne journalière annuelle (Données de l'année 2019).*



Comptage du trafic routier dans les Hauts-de-France pour l'année 2019 Cartographie recensement de la circulation dans la région Hauts-de-France. Tous véhicules- Source Région Hauts de France.

I.III.II Nuisances sonores

Classement sonore des infrastructures terrestres.



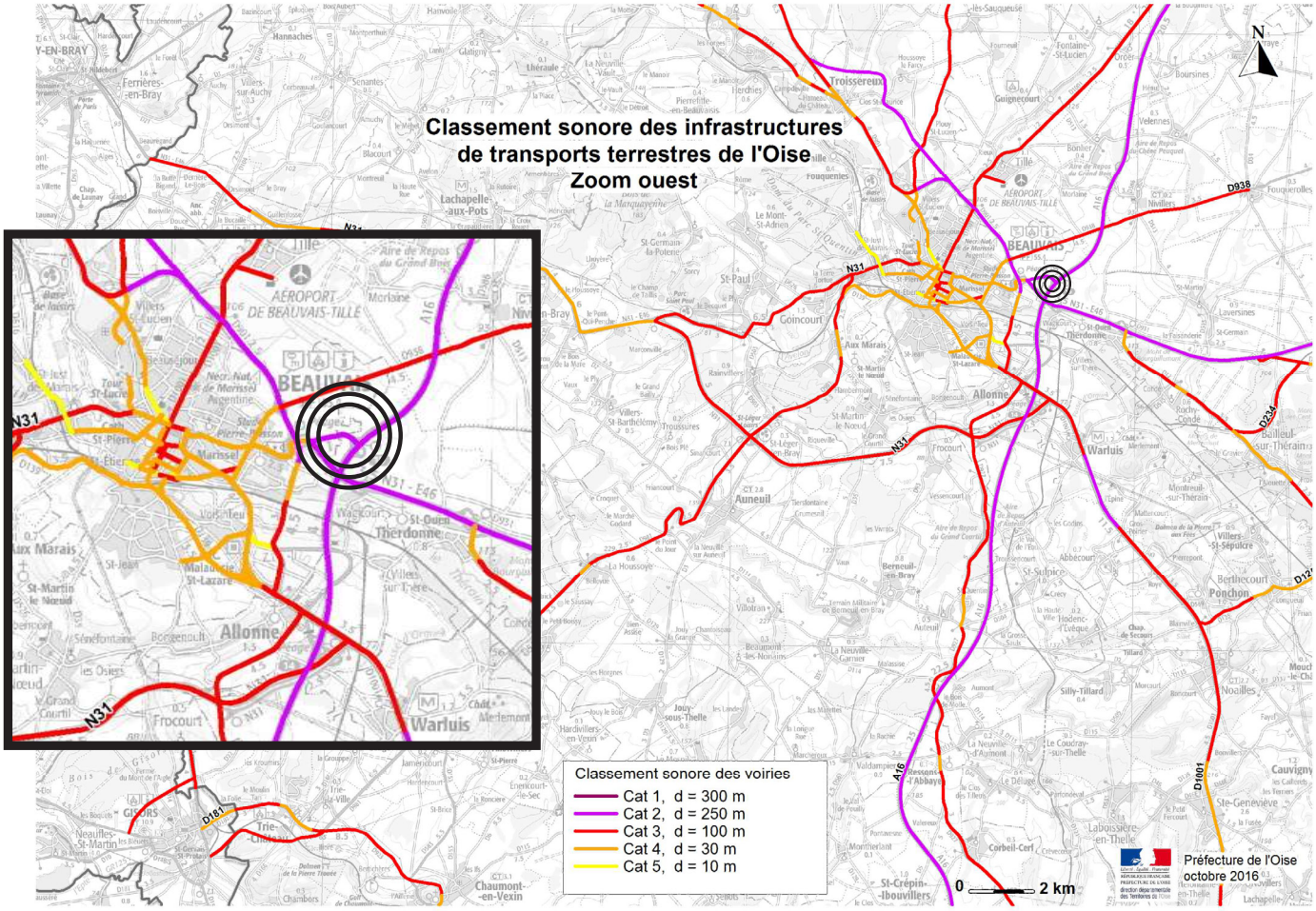
Carte du classement sonore des infrastructures de transports terrestres- Source Préfecture de l'OIse.

La loi « bruit » du 31 décembre 1992 *oblige les préfets à classer les voies de circulation terrestres existantes en fonction du trafic et de leurs caractéristiques sonores. Ce classement permet de fixer les règles de construction applicables aux zones exposées au bruit des transports terrestres.*

Pour le maître d'ouvrage des bâtiments à construire, ces mesures se traduisent par l'obligation de respecter une valeur minimale pour protéger les futurs habitants des nuisances sonores.

Le classement aboutit à la détermination de secteurs, de part et d'autre de la voie, où un isolement acoustique renforcé des bâtiments est nécessaire.

(source : Les services de l'État dans l'Oise)

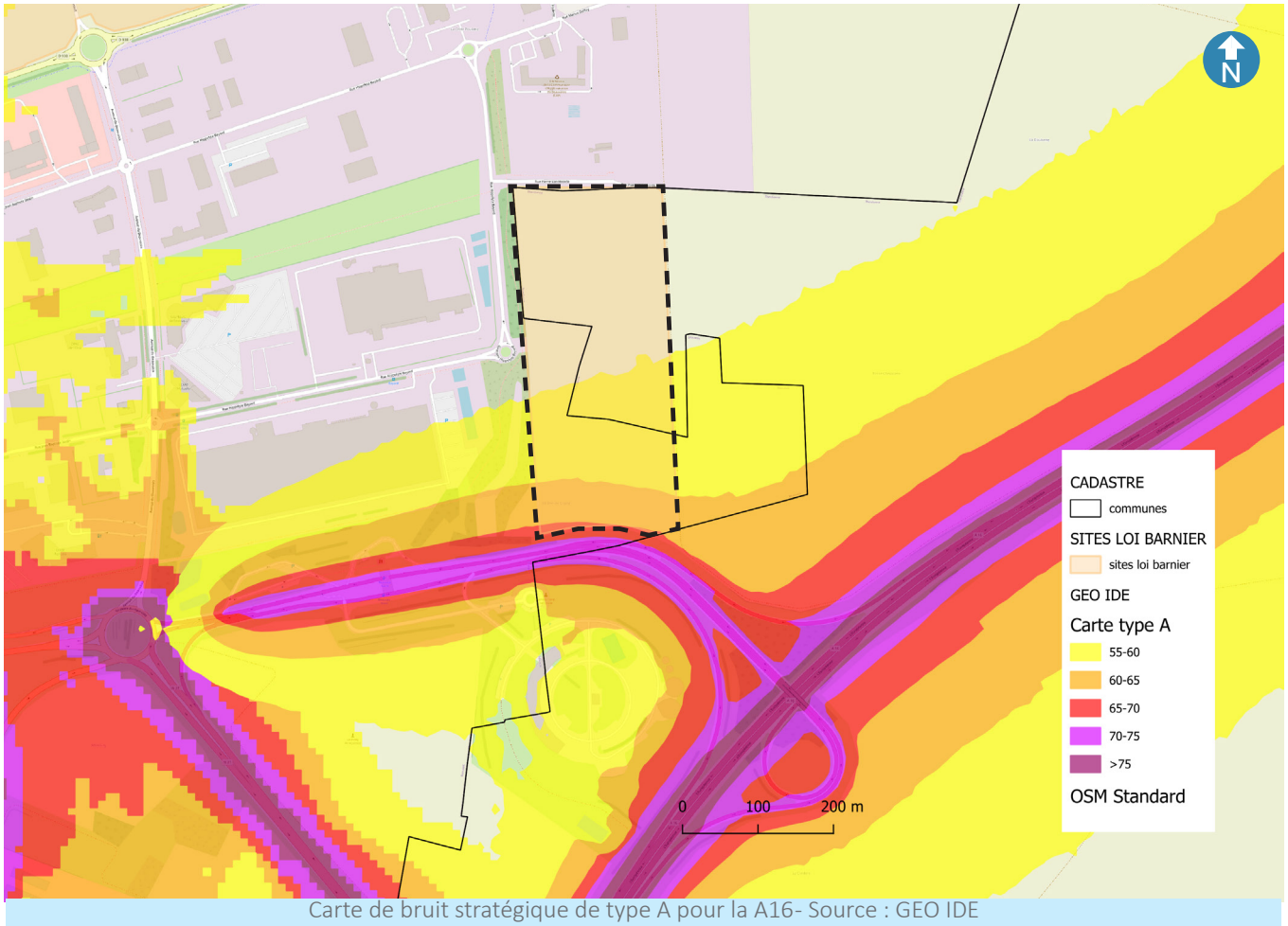


Carte du niveau sonore des infrastructures routières de l'Oise en 2016- Source Préfecture de l'OIse.

L'A16 est classée en catégorie 2 (d = 250 m) du classement sonore des voiries *(source : Préfecture de l'Oise 2016).*

Les bâtiments industriels, agricoles ou commerciaux ne sont pas concernés par les dispositions d'isolement acoustiques renforcé. *(source : Les services de l'État dans l'Oise)*

Carte de bruit stratégiques

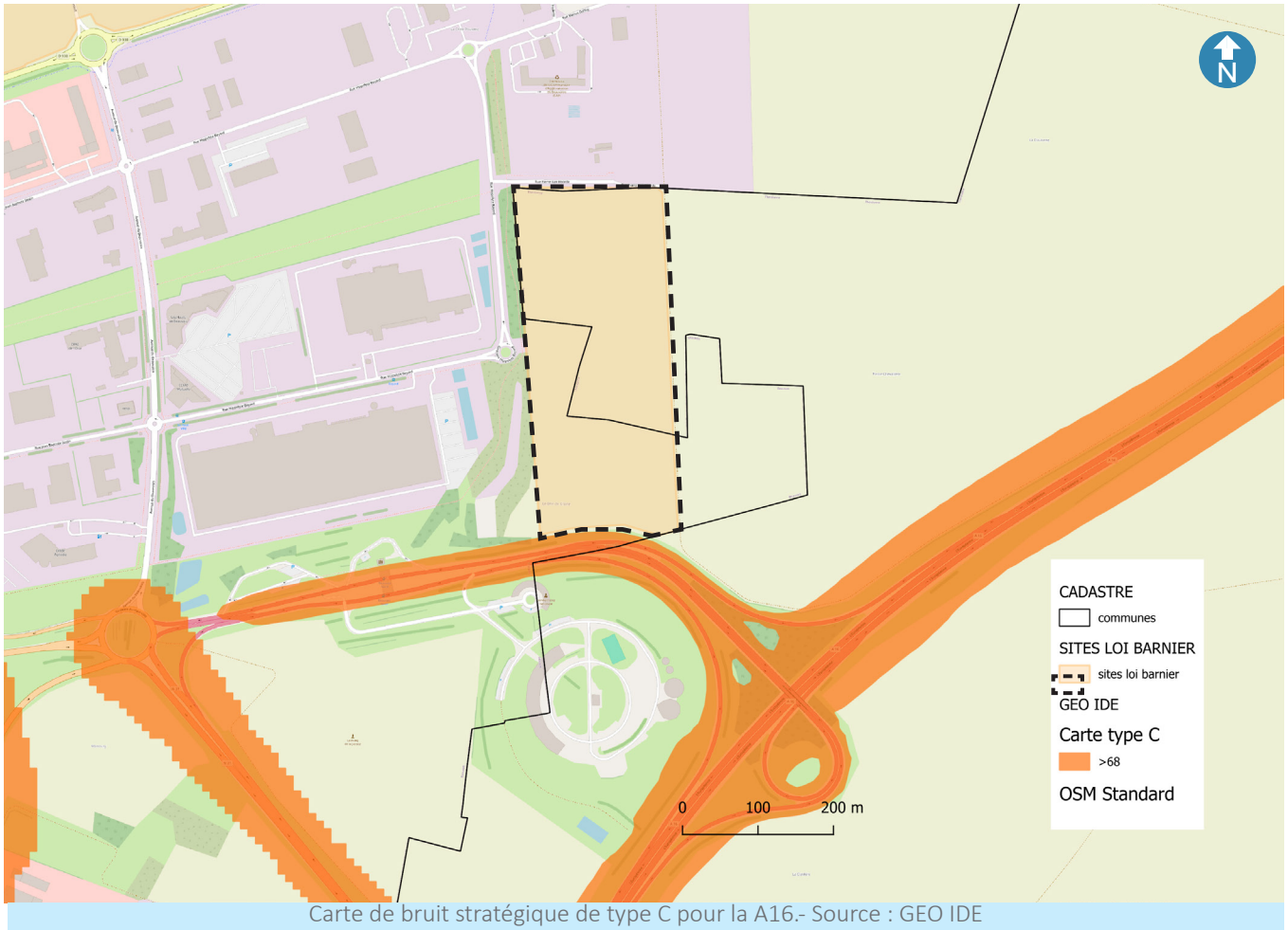


Carte de bruit stratégique de type A pour la A16- Source : GEO IDE

En raison du trafic routier qui les parcourent, l'A16 et la RD1001 sont soumises à l'obligation d'élaboration de cartes de bruit stratégiques (CBS) (articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1à R.572-11 du code de l'environnement).

Ces cartes sont issues de la phase 4 du plan de prévention du bruit dans l'environnement.
Les cartes de type A représentent les zones exposées aux bruits par les grandes infrastructures de transport.
Les cartes de type B représentent les secteurs affectés par le bruit, suivant l'arrêté du préfet, issus du classement sonore des voies.
Les cartes de type C représentent les zones où les valeurs limites sont dépassées.

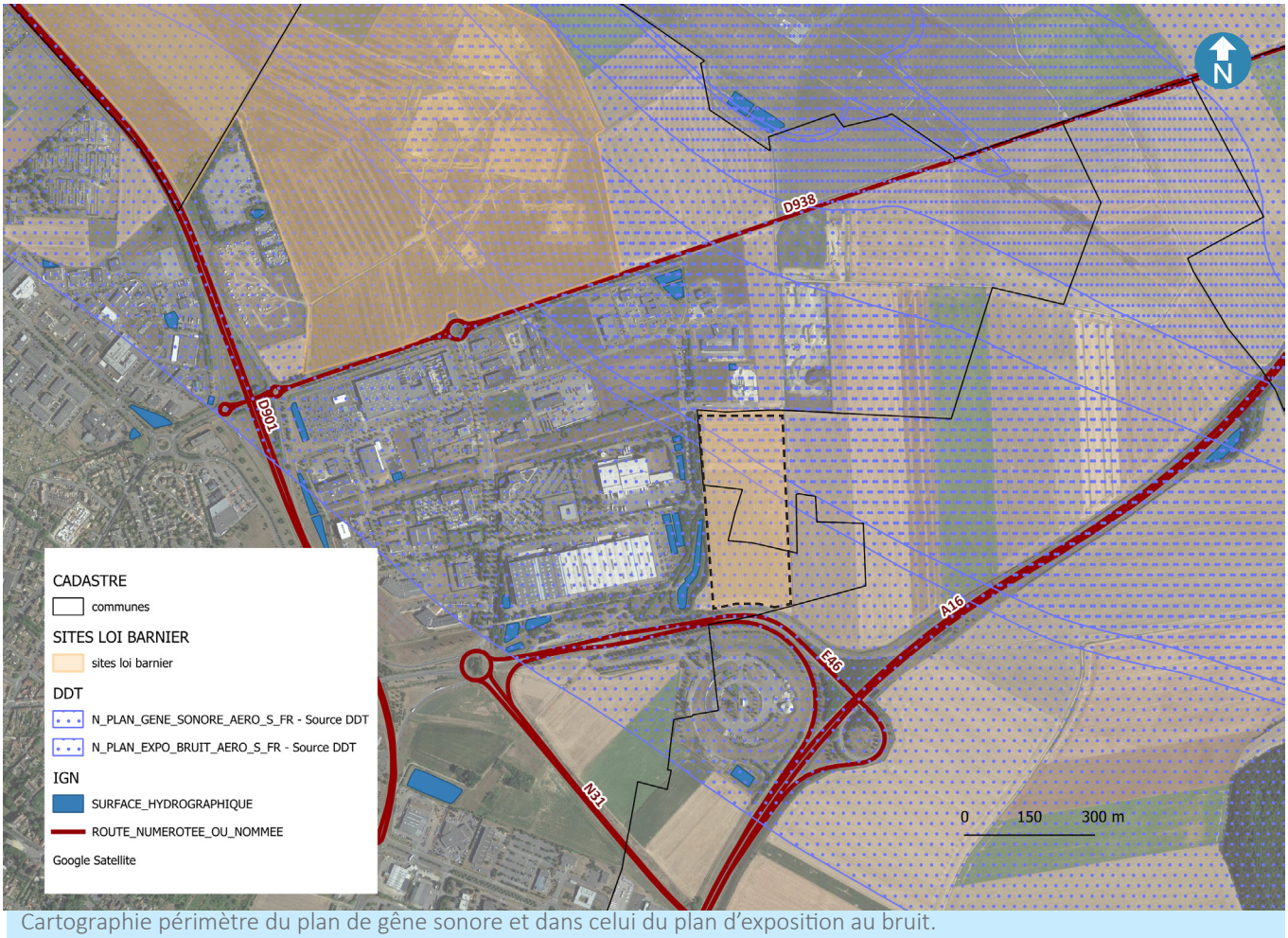
La carte de type A, nous indique que la moitié du site est exposé à des nuisances sonores de plus de 55 décibels.



Carte de bruit stratégique de type C pour la A16.- Source : GEO IDE

La carte de type C, indique que la frange Sud de la partie du secteur concernée par l'étude dérogatoire, n'est pas exposée à des nuisances sonores dépassant les 68dB (décibel).

Pour rappel, le plan de prévention du bruit dans l'environnement des infrastructures de l'État dans le département de l'Oise présente des mesures concernant la A et l'échangeur E46. Les constructions concernées sont les locaux d'habitation, les établissements d'enseignement, les bâtiments de santé, d'action sociale et de tourisme.

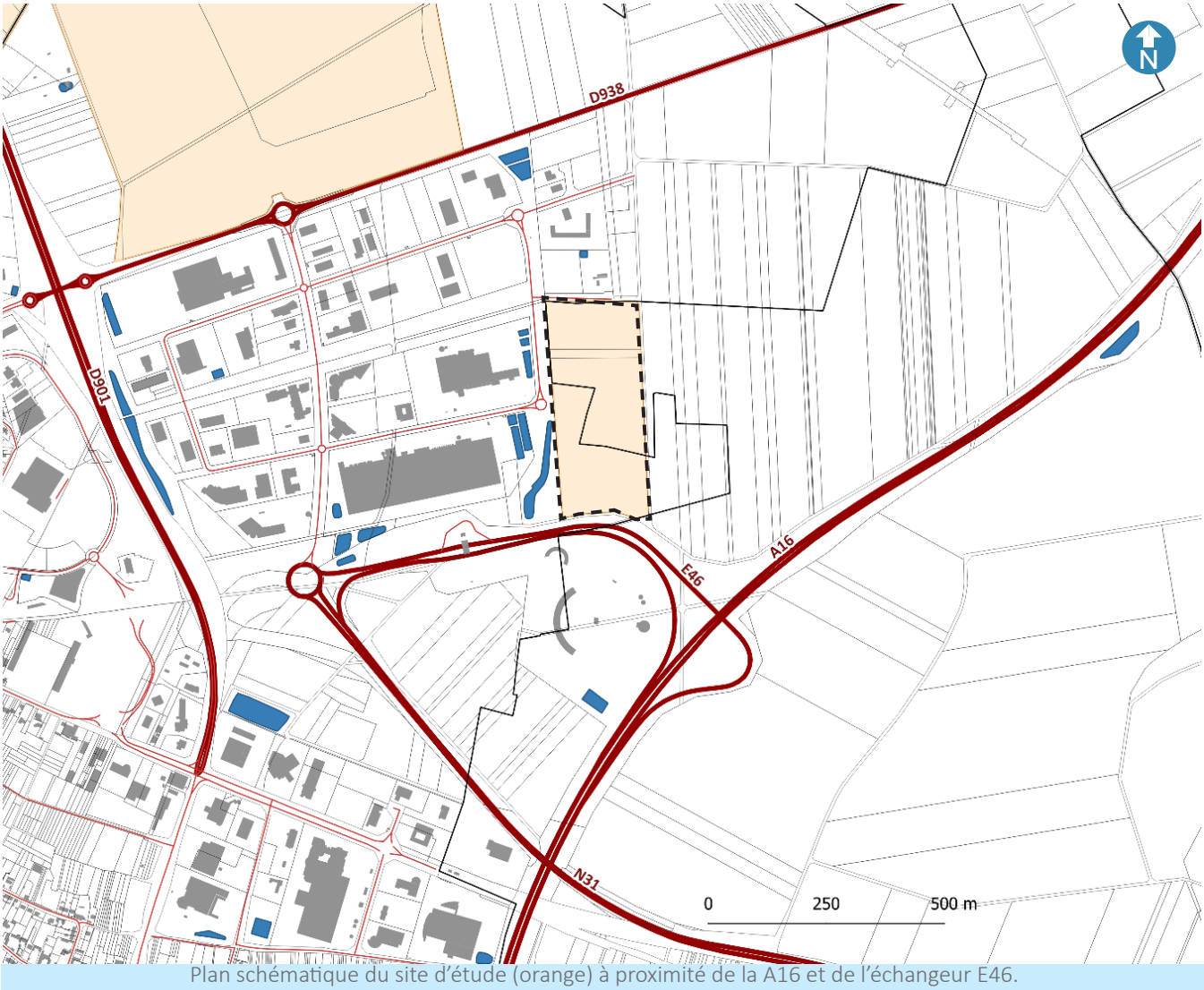


Cartographie périmètre du plan de gêne sonore et dans celui du plan d'exposition au bruit.
Source DDT-
Fond photo aérienne source Google 2024-

Le site est à proximité immédiate de l'aéroport de Paris-Beauvais. Il se situe donc dans le périmètre du plan de gêne sonore et dans celui du plan d'exposition au bruit généré par cette installation aéroportuaire.

I.III.III Descriptif des voies et sécurité

Le secteur d'étude est longé par un axe autoroutier (A16), à l'Ouest, qui comporte 2x2 voies et une voie d'insertion, et un échangeur E46.



Plan schématique du site d'étude (orange) à proximité de la A16 et de l'échangeur E46.

L'axe de l'A16 à l'Est du site de projet a globalement un tracé rectiligne.
La partie de la voirie à proximité du site de projet, correspond à une voie de décélération qui donne accès à l'échangeur E46, en direction de la N31 et de la D901. Cette section de voirie se présente sous la forme d'une grande courbe qui aboutit à une gare de péage.
Le site de projet est visible en amont depuis l'A16. On découvre et l'on se rapproche du site en empruntant la sortie de l'échangeur E46. La voirie est en léger surplomb sur le site.
Il n'existe aucune sortie depuis le site sur l'A16 ou au niveau de l'échangeur.



Repérage du périmètre du site, et de la partie de celui-ci mis à l'étude. Photoaérienne.- Source @2024 Google

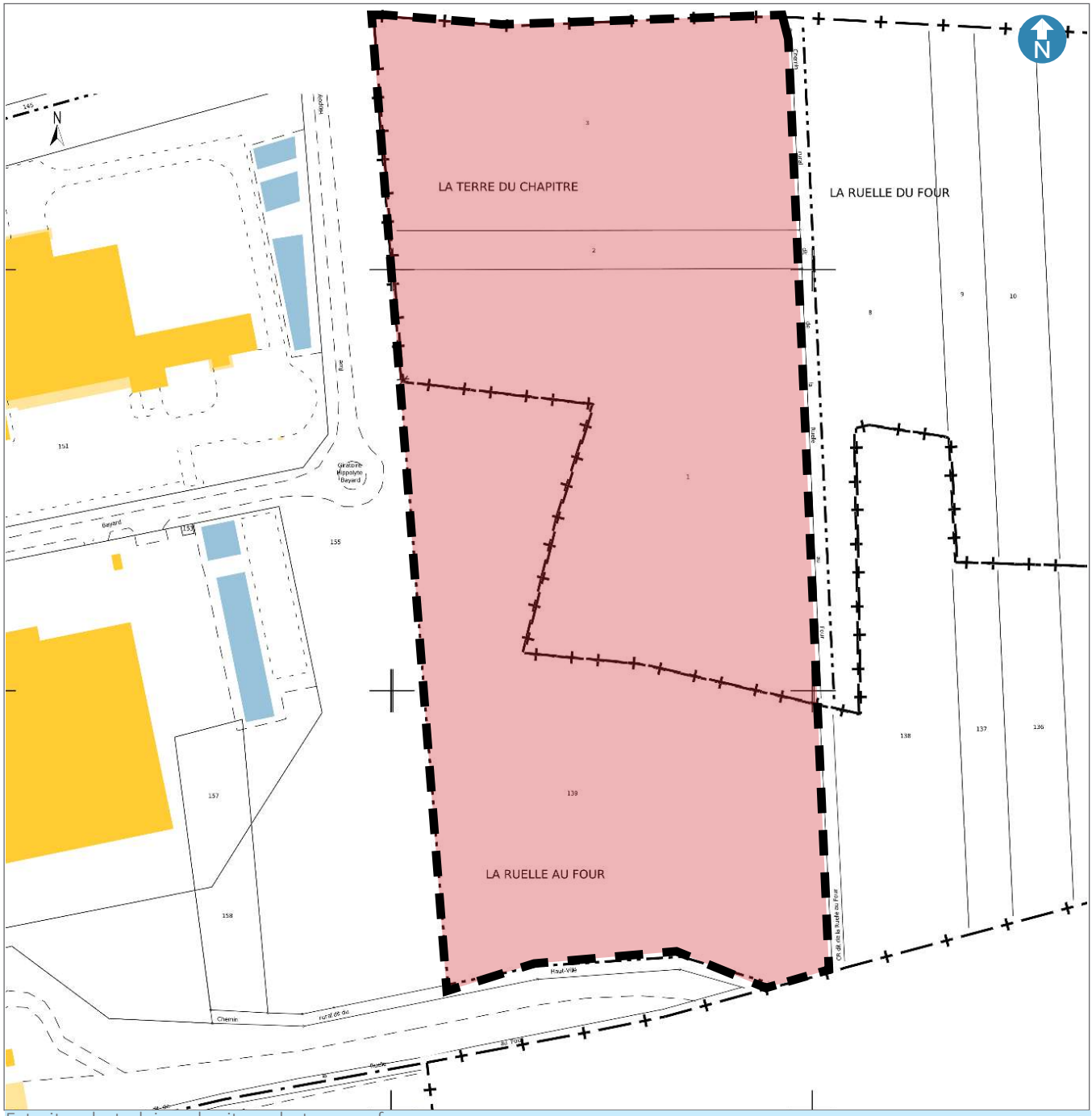
I.IIII Le site, caractéristiques et diagnostic

I.IIII.I Parcelles concernées

Le site étudié s'inscrit à l'intérieur du périmètre de l'OAP « Beauvais_Therdonne_1 » , d'une surface totale de 8.6ha.
Le périmètre d'étude se compose des parcelles suivantes :

- Parcelle 000 ZD 139, d'une superficie de 34 433m²; sur la commune de BEAUVAIS.
- Parcelle 000 ZA 2, d'une superficie de 3 548m²; sur la commune de THERDONNE.
- Parcelle 000 ZA 3, d'une superficie de 19 535m²; sur la commune de THERDONNE.
- Parcelle 000 ZA 1, d'une superficie de 27 671m²; sur la commune de THERDONNE.

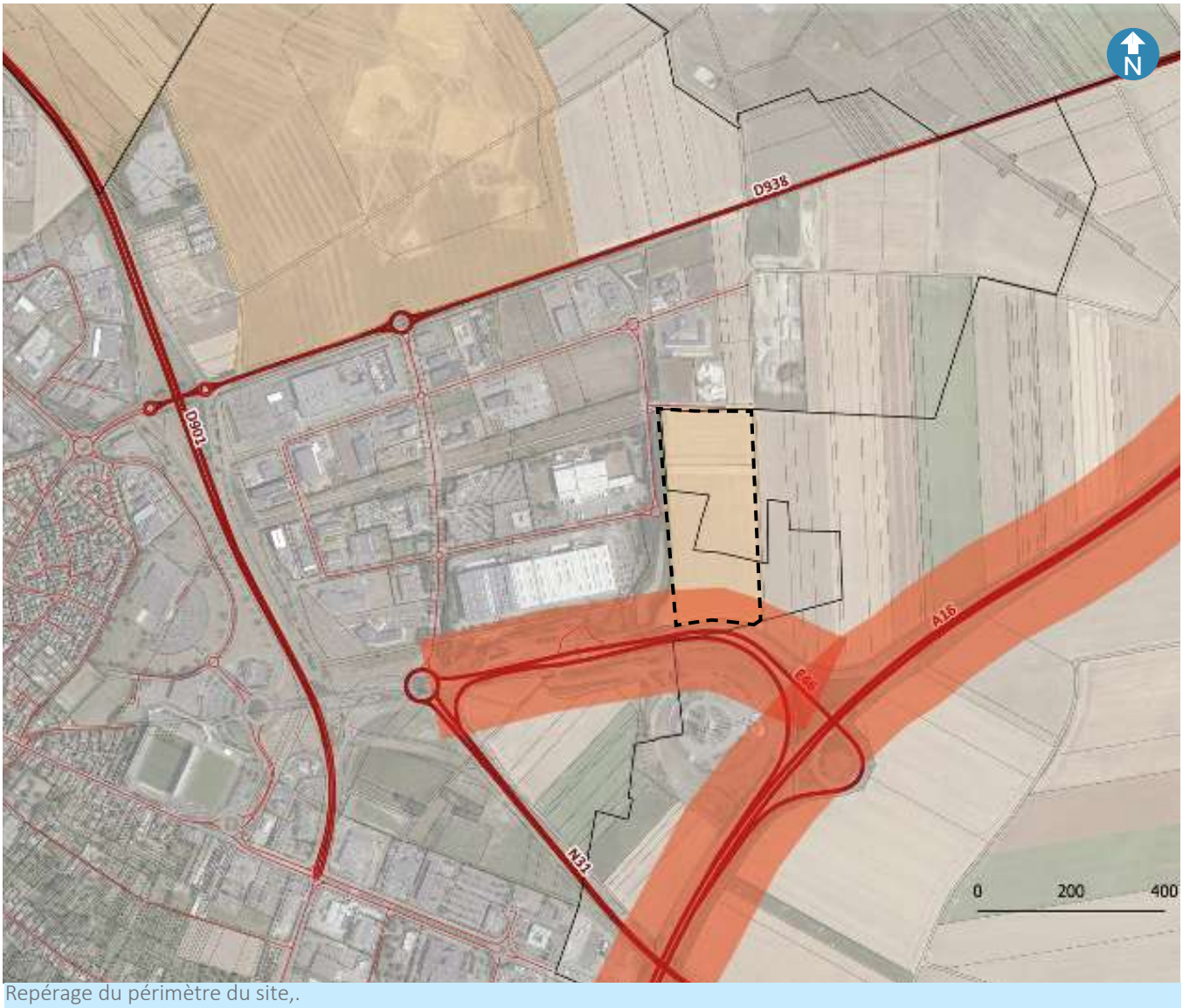
Soit une superficie totale de 85 187m².



Extrait cadastral, issu du site cadastre.gouv.fr .
Repérage du périmètre du site - ©2022 Direction Générale des Finances Publiques.

I.IIII.II Inconstructibilité aux abords de la A16

En raison du classement en route nationale de l'autoroute A16, une bande d'inconstructibilité de 100 mètres de part et d'autre de l'axe contraint l'implantation des constructions .

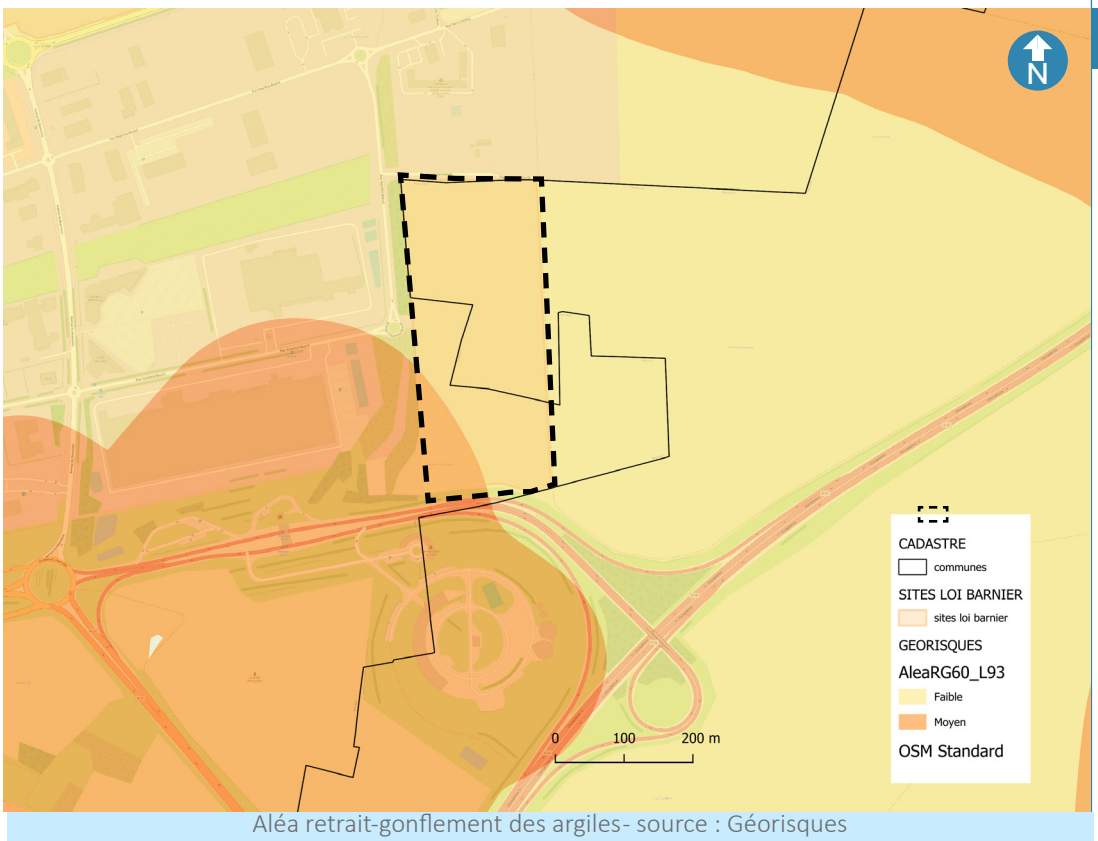


Repérage du périmètre du site,.
Bande de 100 m de part et d'autre de la A16.
Photo aérienne.- Source @2024 Google

I.IV.III Risques naturels

Risque retrait-gonflement des argiles

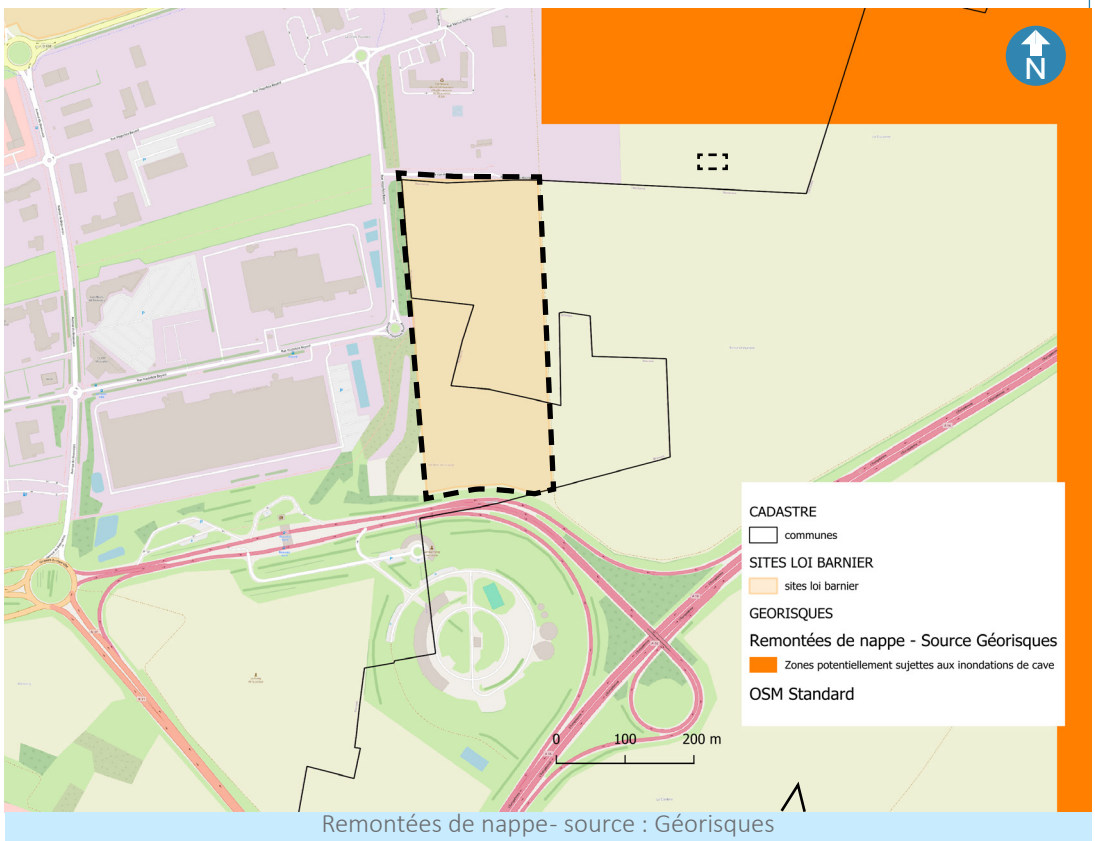
La partie Sud Ouest du site de projet est concernée par un risque « moyen » de retrait et gonflement des argiles.



Aléa retrait-gonflement des argiles- source : Géorisques

Risque remontées de nappe

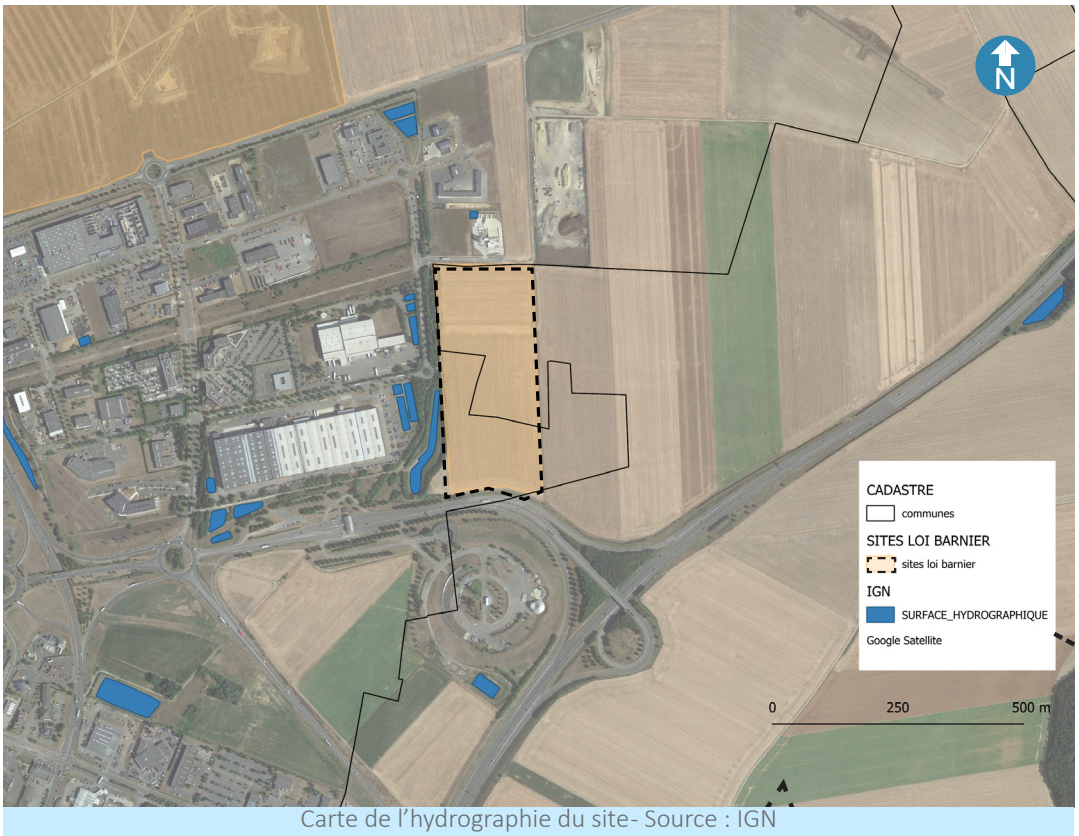
Le site de projet n'est concerné par aucune zone potentiellement inondable.



Remontées de nappe- source : Géorisques

I.IV.IV Hydrographie

Le site de projet n'est concerné par aucune zone humide, ni cours d'eau.



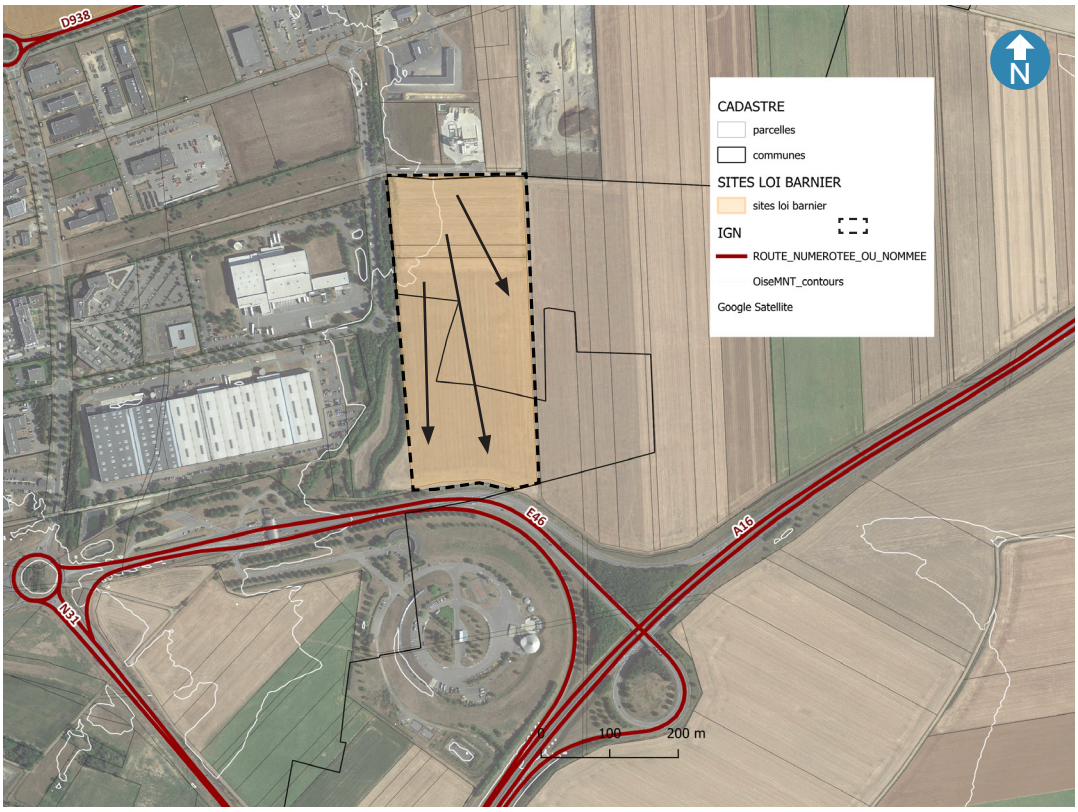
Carte de l'hydrographie du site- Source : IGN

I.IV.V Topographie

Le site de projet présente une topographie peu marquée.

Le point haut se situe au Nord-Ouest et le point bas à l'angle Sud-Est.

La pente moyenne observée est de 1%.



Carte de la topographie - Source : IGN

I.IV.VI Paysage et occupation du sol

Le site de projet s'inscrit dans un contexte urbain de zones d'activités, et à proximité de l'aéroport de Paris-Beauvais.
L'ensemble du périmètre de l'OAP dans lequel s'inscrit le site, s'articule sur une périmètre rectangulaire qui s'étire du Nord au Sud. Il est délimité :

- Au Sud par la bretelle d'accès à la Gare de péage de l'A16;
- Au nord par une voirie existante la rue Pierre Van Hoorde;
- A l'Ouest par une épaisse haie plantée et arborée.
- A l'Est par une chemin agricole.

Le périmètre de l'OAP est desservi sur deux endroits:

- A mi hauteur de la limite Ouest, via le rond-point de la rue Hippolyte Bayard.
- Sur toute la limite Nord, depuis la rue Pierre Van Hoorde.

Le secteur qualifie l'entrée Est sur l'agglomération, sur la commune de BEAUVAIS, et vient dans le prolongement d'une zone d'activités économiques existantes.

Le site de projet se compose de trois parcelles non construites.

La limite Ouest dispose d'une belle épaisseur végétalisée, constituée de plusieurs rangs de haies arborées.
Un tracé à destination des modes doux y prend place, et longe la totalité de cette limite, en parallèle de la rue Hippolyte Bayard.
Cet axe routier structurant à l'échelle du secteur, constitue avec l'Avenue du Beauvais, un des principal axe de desserte Nord-Sud de la zone d'activités.



1. Petite haie en contrebas de l'A16, et chemin agricole. Bande enherbée.



2. Alignements d'arbres plantés, abords de la gare de péage.



3. Bande boisée en limite Ouest. Chemin piéton, piste cyclable.

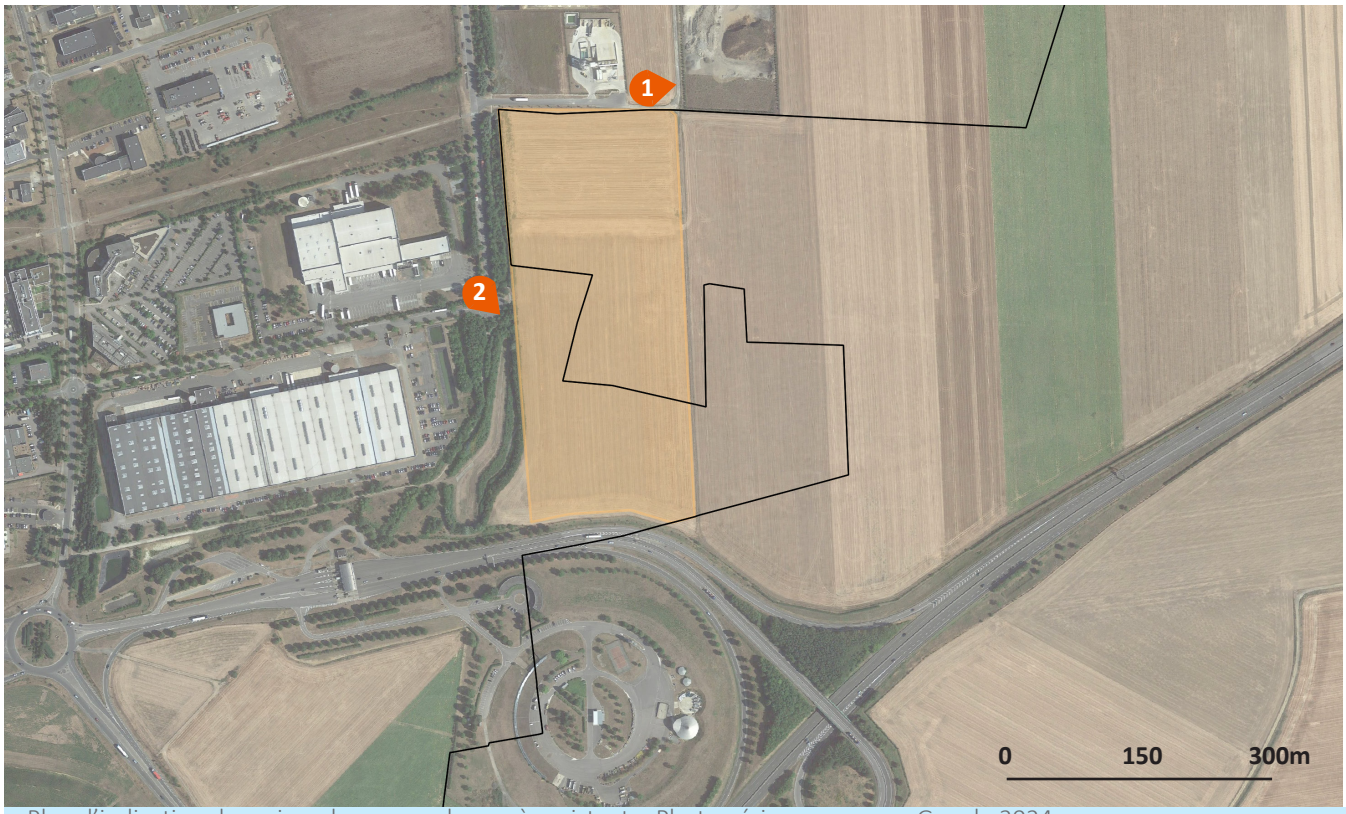


Principales structures paysagères sur la zone d'étude- Photo aérienne source : Google 2024.

II ACCÈS ET PERCEPTION VISUELLE

Selon l'OAP définie sur le site, les dessertes se feront via les aménagements de la voirie existante à proximité, à savoir sur deux points précisément:

- En limite Nord, au niveau de la rue Pierre Van Hoorde.
- Au centre de la limite Ouest, au niveau du rond-point existant, rue Hippolyte Bayard.



Plan d'indication des prises de vue, sur les accès existants- Photo aérienne source : Google 2024.

Accès principal potentiel depuis la rue Pierre Van Hoorde.

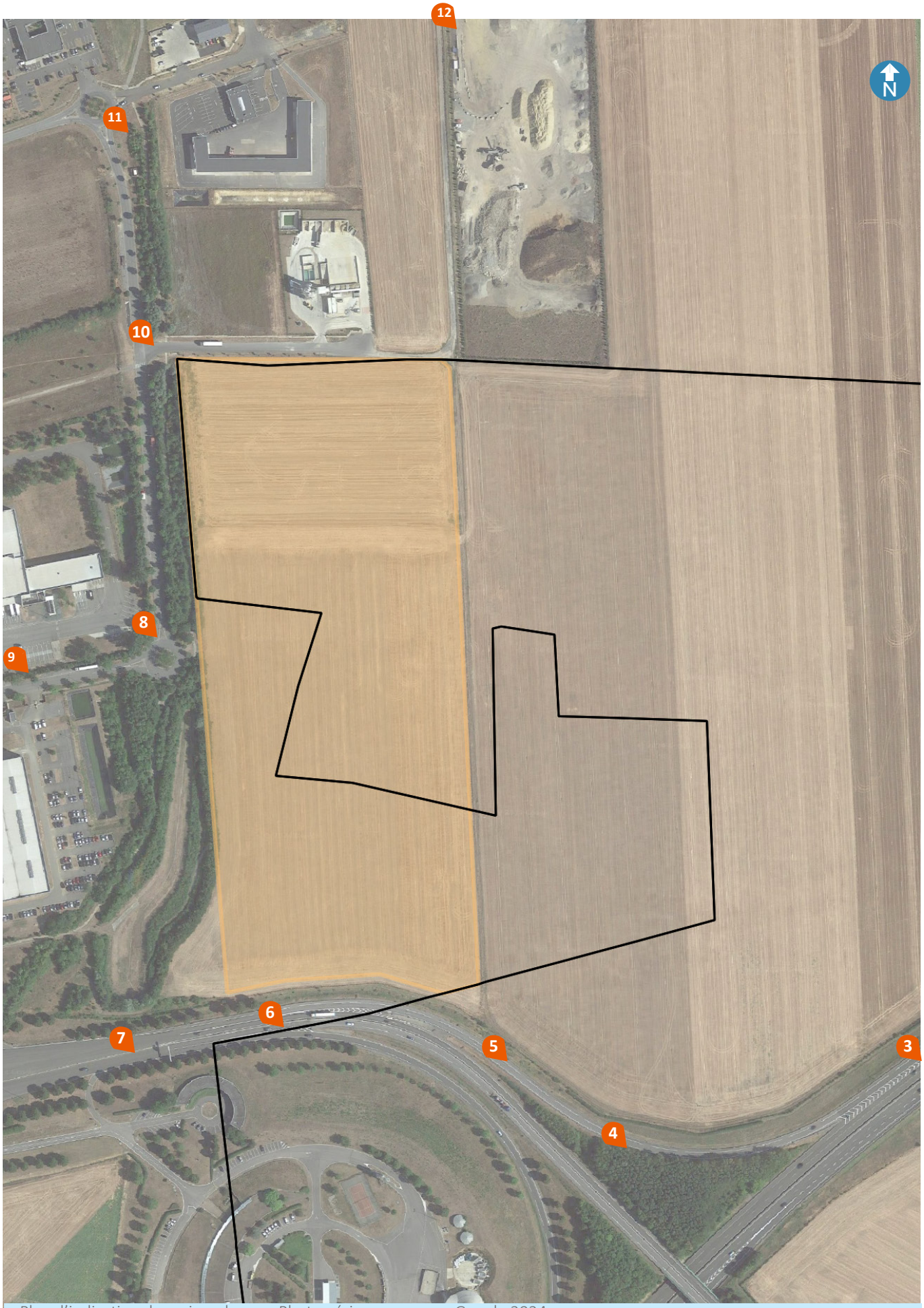


Source : Google , Vue prise en Juillet 2019.

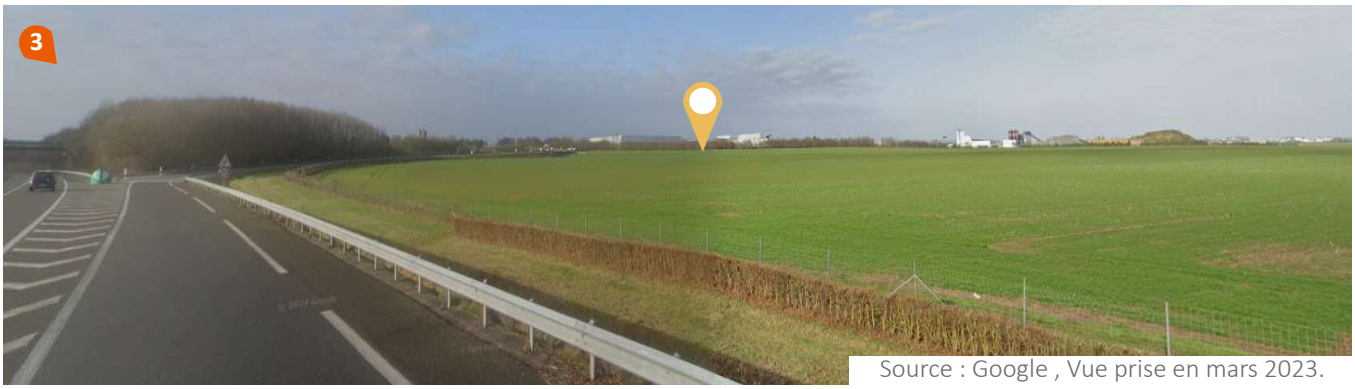
Accès principal potentiel depuis le rond-point Sud de la rue Hippolyte Bayard.



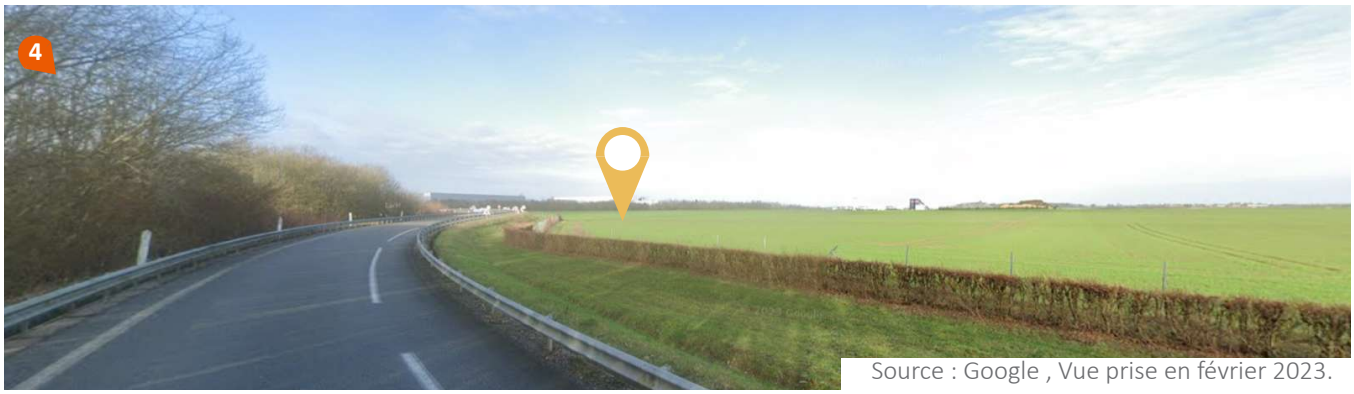
Source : Google , Vue prise en Juillet 2019.



Plan d'indication des prises de vue.-Photo aérienne source : Google 2024.



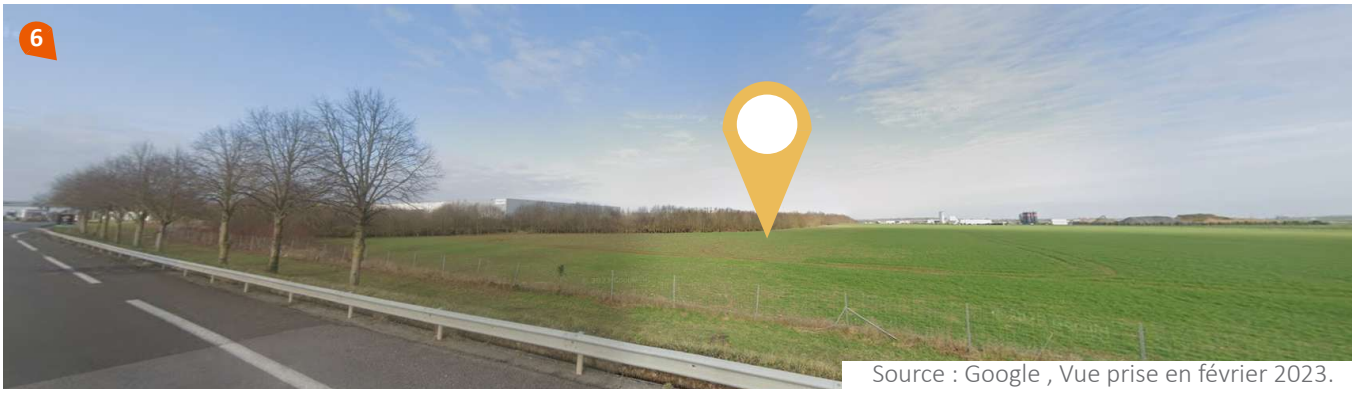
Source : Google , Vue prise en mars 2023.



Source : Google , Vue prise en février 2023.



Source : Google , Vue prise en février 2023.



Source : Google , Vue prise en février 2023.



Source : Google , Vue prise en février 2023.



Source : Google , Vue prise en juillet 2019.



Source : Google , Vue prise en juillet 2019.



Source : Google , Vue prise en juillet 2019.



Source : Google , Vue prise en juillet 2019.



Source : Google , Vue prise en janvier 2023.

III LES ORIENTATIONS

III.I Les objectifs

Le site de projet s'inscrit dans un tissu urbanisé en limite Est de BEAUVAIS et au Nord de la commune de THERDONNE, près de l'aéroport de Paris-Beauvais.

Le site est localisé au Nord de la gare de péage et de l'échangeur routier E46 qui permet de relier l'A16 à la RN31 et à la RD901. Au-delà de ces voiries, au Nord et à l'Ouest du site, le paysage est composé de zones économiques. A l'Est et au Sud-Est, se déploie un paysage de grandes plaines cultivées.

Le projet d'aménagement de la zone poursuit l'objectif de :

- **Passage d'une marge de constructibilité de 100 mètres à 40 mètres depuis l'axe de la A16/E46.**

Ce secteur stratégique de développement du pôle économique bénéficie d'une grande facilité de desserte, avec les infrastructures routières existantes en limite Ouest et au Nord.

Des enjeux de covisibilité existent vis-à-vis de l'autoroute et de l'échangeur et peuvent être traités via la gestion des hauteurs, et de la couleur des futures constructions, ainsi qu'en créant une strate arbustive et arborée le long de la bretelle d'autoroute suffisamment haute et dense.

Les objectifs ici sont multiples :

- D'une part, de permettre l'optimisation de la zone identifiée dans le contexte de rareté foncière et de densification des espaces à rechercher (objectifs pleinement inscrits dans les lois successives Grenelles, Alur, et Climat et résilience) .

- Conforter le pôle d'emplois que constituent Beauvais et ses communes limitrophes, particulièrement celles de sa frange est. Le périmètre du secteur a été délimité dans le prolongement des constructions déjà existantes (bâtiments d'activités du parc d'activités du Haut Villé et déchetterie) et à proximité de la gare de péage permettant un accès à l'autoroute A16;

- De de maintenir des espaces de mise à distance entre les axes routiers et la zone de constructibilité, ce qui permettra à la fois le développement des activités et l'aménagement de transitions entre les voies et l'espace bâti afin de favoriser l'insertion du projet dans son environnement et de préserver la zone de projet d'éventuelles nuisances (visuelles, sonores).

III.II Les dispositions de l'orientation d'aménagement et de programmation

Ce secteur est soumis à une OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dans le PLUi, les dispositions «OAP» peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer à la pièce « OAP sectorielles» du PLUi

IV PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER ET CONCLUSION

LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET JUSTIFICATIONS
AU REGARD DE L'ARTICLE L 111-8 DU CODE DE L'URBANISE

IV.I Prise en compte de la qualité paysagère

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

TRAITEMENT DES ABORDS

1. Accès :

Les accès au site tel que prévus dans l'OAP, se font :

- L'accès principale par la rue Pierre Van Hoorde, au nord.
- Un accès secondaire à l'ouest, depuis le giratoire de la rue Hippolyte Bayard.

Des voies de desserte interne seront aménagées depuis ces accès et intégreront des aménagements pour les modes doux (piétons et/ou vélos). Aucun accès n'est prévu sur l'A16. Ces aménagements sont cohérents avec la recherche d'un accès sécurisé.

2. Franges A16/E46:

Au sein de la marge de recul entre l'A16 et les futures constructions, le projet intégrera l'aménagement d'un espace paysager afin de qualifier l'entrée de ville tout en assurant le recul dans l'implantation des constructions.

TRAITEMENT DES ESPACES LAISSÉS LIBRES

Le site accueille actuellement des cultures et ne disposent pas de haies ni d'arbres. Il est attendu que le long de la bretelle autoroutière, une transition paysagère soit aménagée. Elle sera à minimum composée d'une strate arbustive et d'une strate arborée, pour assurer la bonne intégration des futures constructions depuis l'axe autoroutier.
La végétalisation des espaces de stationnement sera à rechercher, lorsque cela est possible, dans une double logique de paysage et d'infiltration des eaux.

L'aménagement du secteur tendra vers une gestion alternative des eaux pluviales afin d'assurer durablement l'équilibre ressources - besoins et une meilleure valorisation paysagère. Dans cette logique, la végétalisation des espaces de stationnement sera à rechercher, lorsque cela est possible, dans une double logique de paysage et d'infiltration des eaux.

L'aménagement du site devra anticiper la gestion des eaux de ruissellement à l'échelle de l'opération. Cela pourra prendre la forme d'aménagements spécifiques (noues...) et/ ou de zones non imperméabilisées pour permettre l'infiltration des eaux pluviales et de ruissellement. La conservation des fossés préexistants, voire leur amélioration, semble par ailleurs primordiale.

Le règlement écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques
Article : Caractéristiques urbaines et architecturales des constructions implantation et volumétrie
Article : Qualité paysagère et environnementale de la construction.



Structure paysagère.- Photo aérienne source : Google 2024.

IV.II Prise en compte de la qualité architecturale et urbanistique

Il s'agira d'assurer l'insertion paysagère des constructions à usage d'activités économiques en raison de leur volume souvent important. Ainsi, les constructions devront s'adapter au faible relief du terrain et les volumes seront simples.
Un effort sera effectué sur la qualité et la diversité architecturale des bâtiments qui seront implantés. Le développement de bâtiments économes en énergies est à rechercher.

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

IMPLANTATION
Les constructions seront implantées à une distance minimale de 40 mètres par rapport à l'axe de l'A16/E46.
La disposition du site, longé au Sud par l'A16/E46, implique les enjeux de perception visuelle de proximité. Ainsi, en complément des aménagements paysagers, les façades des constructions devront être traitées avec soin et en cohérence avec les différents contextes.

COULEURS
Les constructions situées à proximité des axes à grande circulation doivent être conçues pour que leurs façades vues de ces voies soient traitées avec le même soin que les façades principales tant au regard des matériaux employés que de leur intégration dans le site.
L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (briques creuses, parpaings…) ainsi que l'emploi en façade de matériaux hétéroclites ou disparates et tous matériaux de récupération non prévus à cet usage sont interdits.

Le traitement des façades donnant sur les voies et emprises publiques doit être réfléchi pour limiter l'impact visuel du projet sur l'environnement, pour limiter les contrastes de teinte.
Les couleurs criardes sont interdites. Les teintes des façades des constructions devront éviter les couleurs trop vives, ainsi que le blanc pur, et privilégier des teintes favorisant leur intégration dans le contexte bâti et paysager.
Les enseignes devront être intégrées aux façades des constructions.

DESSERTE ET STATIONNEMENT
Dans la mesure du possible, les espaces de stationnement seront végétalisés.

Le règlement écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques
Article : Caractéristiques urbaines et architecturales des constructions (implantation et volumétrie)
Article : Qualité paysagère et environnementale de la construction.

IV.III Prise en compte des nuisances

Le site étant à vocation économique et en l'absence de secteur résidentiel dans l'environnement immédiat, l'impact des nuisances pouvant être engendrées par l'aménagement du site sera limitée.

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

LES NUISANCES SONORES

L'A16/E46 est située au Sud du site, avec la présence d'une gare de péage au Sud-Ouest du site. Le ralentissement d'une part de la circulation des véhicules qui empruntent l'échangeur, permet d'atténuer sensiblement les nuisances sonores.

Le site reste toutefois très exposé aux nuisances sonores. La faible topographie des lieux, et la position de la voirie en surplomb sur le site, ne permettent pas de participer à la diminution de l'exposition du site aux nuisances sonores. De plus la présence de l'aéroport au Nord des lieux, apporte une source de nuisances sonores.

En raison du trafic, l'A16/E46 est concernée par l'élaboration d'une carte de bruit stratégique et les constructions peuvent être soumises à des prescriptions spécifiques.

Les constructions seront implantées à une distance minimale de 40 mètres de l'axe de l'A16/E46.

La réglementation en vigueur est à appliquer concernant l'impact du bruit relatif à la'A16/E46 et les prescriptions en matière de mesures préventives relatives aux nuisances sonores pour les bâtiments, notamment la mise en place d'isolements acoustiques adaptés afin d'atteindre des niveaux de confort internes conformes aux recommandations.

Les aménagements paysagers au sein de la bande inconstructible de 40 mètres pourront participer à compléter cet effet de zone tampon recherché entre l'A16/E46 et le secteur.

IV.IV Prise en compte de la qualité de l'air

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Les aménagements relatifs aux structures végétales tampons évoqués dans le cadre des nuisances sonores auront des effets bénéfiques sur la qualité de l'air.

IV.V Prise en compte de la sécurité routière et les risques

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le développement de la zone économique induite par la dérogation à la Loi Barnier concernant le site d'étude ne devrait pas entraîner de risques sur la sécurité routière vis à vis de l'A16. En effet, les futurs accès au site se feront soit depuis le rond-point de la rue Hippolyte Bayard et/ou soit depuis la rue Pierre Van Hoorde. Aucun accès direct depuis l'A16 ne sera réalisé.

RISQUES

Concernant le risque naturel lié à l'aléa retrait-gonflement des argiles, il s'agira de prévoir toute disposition pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol.

Le règlement écrit du PLUi présente certaines caractéristiques réglementaires qui encadrent les secteurs destinés à accueillir des activités économiques
Article 2.1. Les conditions de desserte des terrains

IV.VI Conclusion

La localisation du site étudié et son accessibilité en font un espace favorable à l'extension de la zone à vocation économique.
La marge de recul par rapport à l'échangeur E46 et l'autoroute A16 est actuellement de 100m.

Les caractéristiques du secteur et de son contexte, ainsi que, l'aménagement du site avec une réflexion vis-à-vis de l'organisation du bâti, des structures végétales, de la desserte et de la circulation, permettraient de réduire cette marge de recul.

L'application des articles (voir « cadre de l'analyse ») de la « Loi Barnier», constitue une opportunité dans le traitement urbanistique, architectural et paysager du secteur étudié. L'aménagement doit garantir l'intégration paysagère du secteur dans le contexte.

La réduction de la bande inconstructible n'aura un effet que très limité, au regard des nuisances sonores actuelles engendrées par la présence de l'aéroport situé au Nord et l'A16.

En effet :

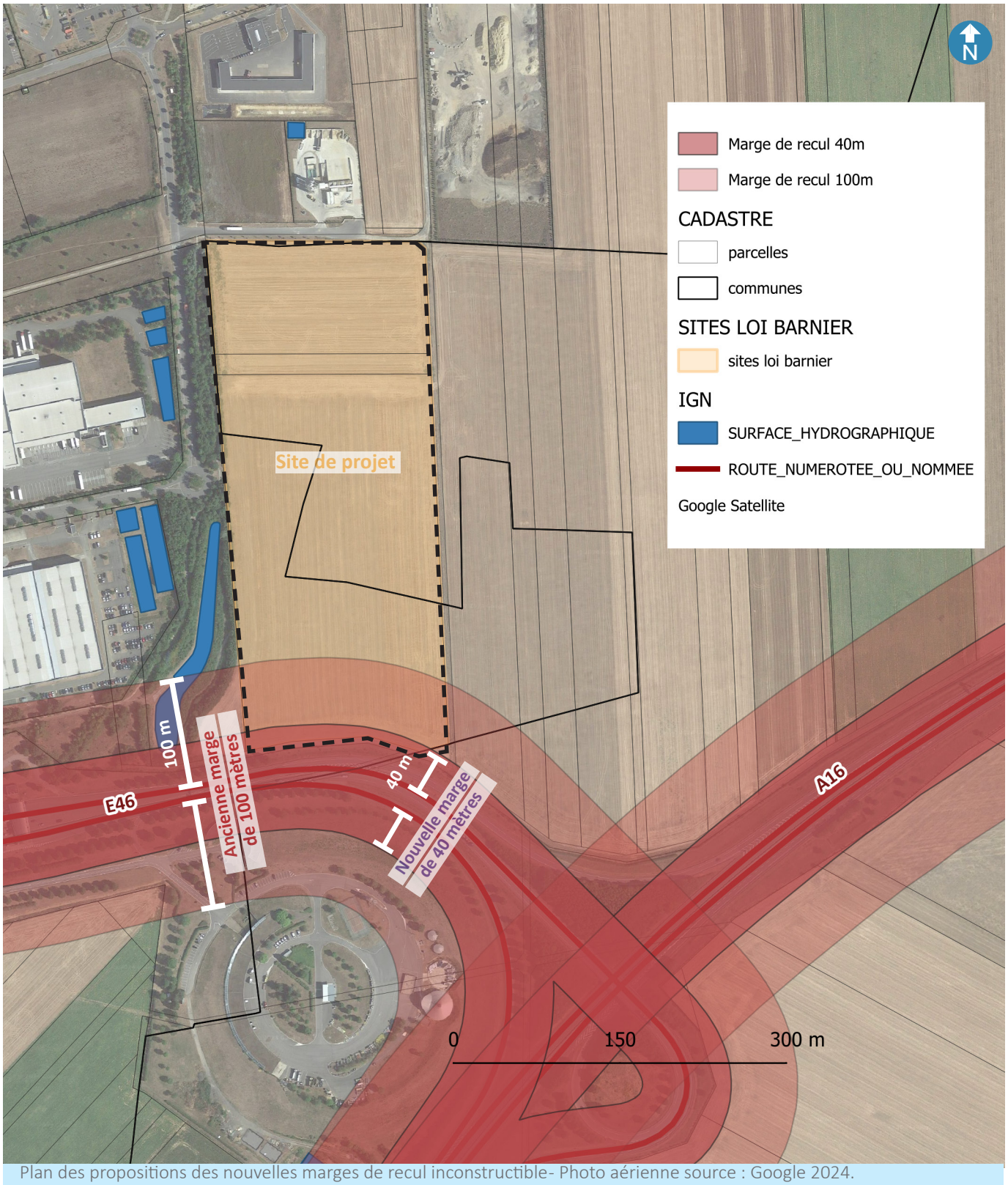
- Le site s'inscrit en continuité d'un secteur urbanisé à vocation économiques, et qui s'inscrit à proximité de l'aéroport.
- Il y est prévu le développement d'activités économiques (et non des habitations ou des équipements) ;
- Les orientations prévues en matière d'accès (interdiction d'accès sur l'autoroute) et d'intégration des constructions (transitions paysagères, obligation de retrait des constructions, règles liées aux traitements des façades, etc.) permettront la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturales, de la qualité de l'urbanisme et des paysages

En outre, les dispositions inscrites au PLUi garantissent la compatibilité de la réduction de la marge de recul le long de l'autoroute avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Ainsi, afin d'encourager l'installation d'activités économiques sur le territoire et de conforter la vocation économique du secteur, il est donc proposé de réduire la marge de recul inconstructible de 100 mètres à 40 m depuis l'axe de la voie.

Pour rappel, le périmètre du projet s'inscrit dans celui de l'OAP « BEAUVAIS-THERDONNE-1 ».

- La surface totale de l'OAP est de 8.6ha.
- La surface du périmètre d'étude se compose de quatre parcelles, d'une surface totale de 85 187m².
- La surface exploitable avec la marge de recul actuelle de 75m, est de 7,29ha.
- La surface finale exploitable, avec la nouvelle marge de recul de 40m, représente 8,47ha.



Plan des propositions des nouvelles marges de recul inconstructible- Photo aérienne source : Google 2024.