

urbYcom
URBANISME
PAYSAGE
ENVIRONNEMENT

COMMUNE DE
BÉNIFONTAINE

MAIRIE DE BENIFONTAINE
27 11 24
62410

Révision allégée n°3
Commune de Bénifontaine

Notice explicative

Prescrit le :	09 juin 2023
Approuvé le :	27 novembre 2024

SAS UrbYcom - Aménagement & Urbanisme
Rue de la Calypso
85 Espace Neptune
62110 HENIN-BEAUMONT

Sommaire

Sommaire 2

Préambule 3

I. Situation géographique et administrative de la commune 3

a. Contexte général 3

II. La procédure de révision allégée 4

III. Les modalités de la révision 7

IV. Le contenu du dossier 8

V. Objets et justifications de la révision allégée 8

1. Localisation de la zone concernée 9

2. Modification de l'étude Loi Barnier 10

a. Modification du schéma d'aménagement 20

3. Modification du règlement 21

a. Modification de l'article 6 : implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques 21

b. Modification de l'article 10 : Hauteur des constructions 24

c. Modification de l'article 11 : Extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords 25

d. Modification de l'article 13 : espaces libres et plantations 26

4. La modification de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation 28

a. Le texte explicatif 28

b. Le schéma d'aménagement 31

VI. Absences d'atteintes aux orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable 33

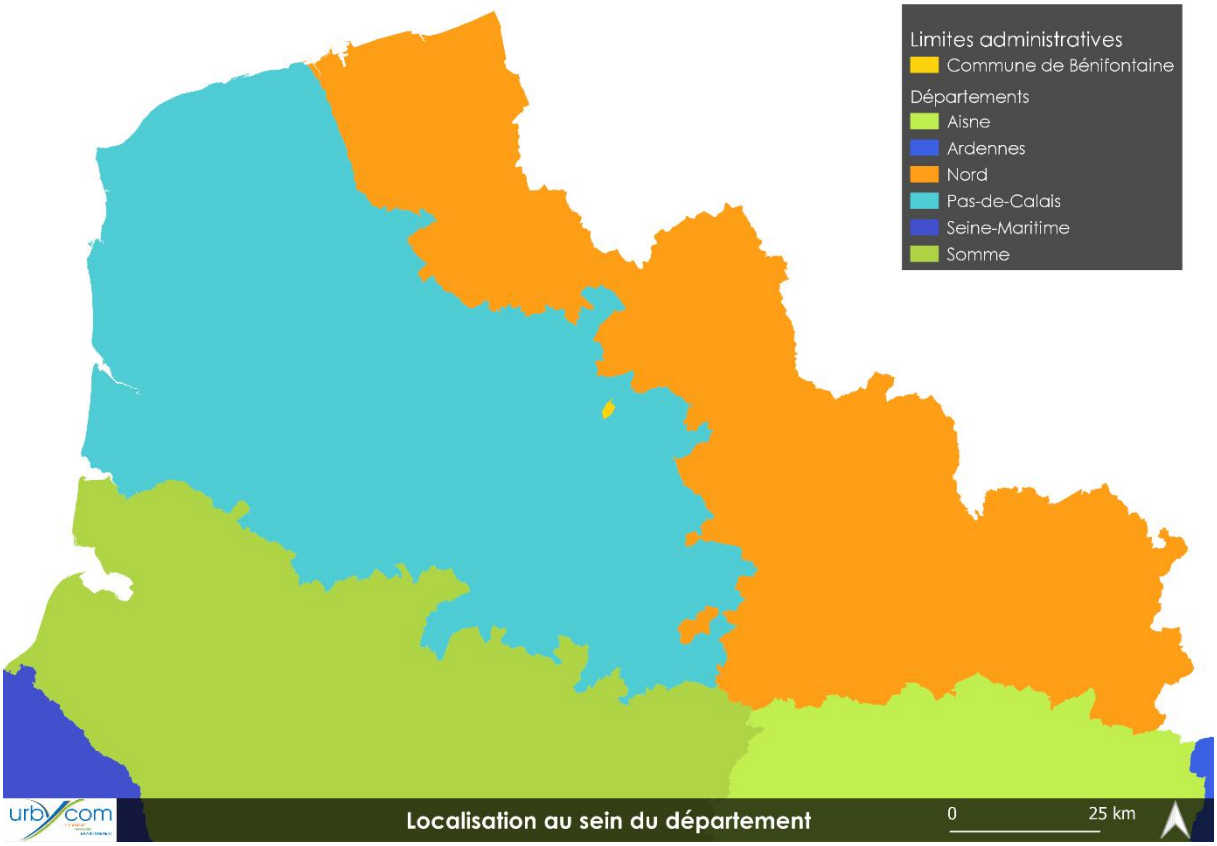
VII. Impact des modifications sur l'environnement, le paysage et le patrimoine 34

Préambule

I. Situation géographique et administrative de la commune

a. *Contexte général*

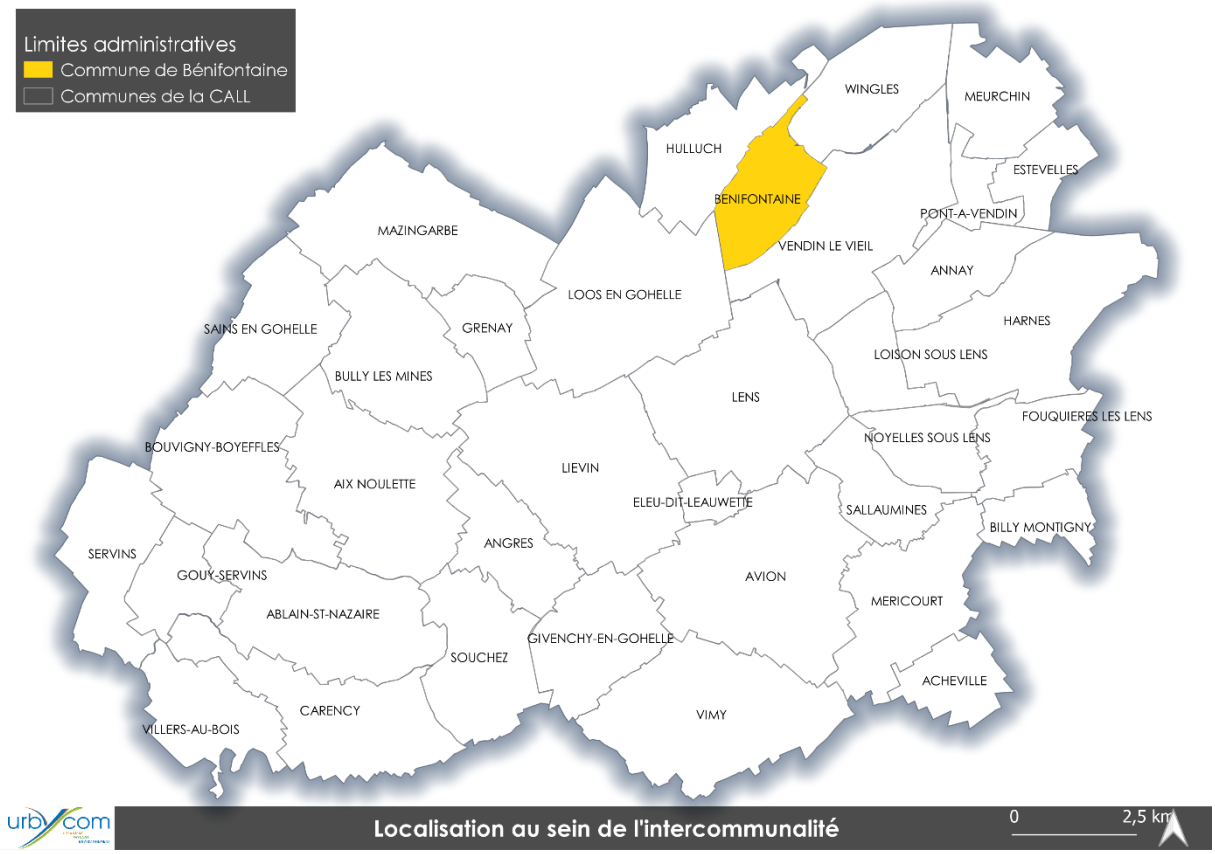
Bénifontaine se situe dans le département du Pas-de-Calais. Elle compte 356 habitants en 2019 selon les dernières données de l'INSEE. Son territoire s'étend sur une superficie de 4,84 km², soit une densité de 73,5 habitants par km².



Source : Cartographie Urbycom

La commune de Bénifontaine est entourée des communes de Hulluch, Wingles, Vendin-le-Vieil ou encore Loos-en-Gohelle. Elle est membre de la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin, qui regroupe 36 communes et 241 268 habitants.

La commune de Bénifontaine dispose d'un PLU, approuvé en 7 septembre 2017 et modifié pour la dernière fois en décembre 2019.



Source : Cartographie Urbycom

II. La procédure de révision allégée

La procédure de révision est régie par les articles L.153-31 à L.153-35 du code de l'Urbanisme :

Article L.153-31 : « *I.-Le plan local d'urbanisme est révisé lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide :*

1° Soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;

2° Soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;

3° Soit de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance.

4° Soit d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les six ans suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation ou n'a pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, directement ou par l'intermédiaire d'un opérateur foncier.

5° Soit de créer des orientations d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement valant création d'une zone d'aménagement concerté.

II.-Lorsqu'ils ont pour objet de soutenir le développement de la production d'énergies renouvelables, au sens de l'article L. 211-2 du code de l'énergie, de la production d'hydrogène renouvelable ou bas-carbone, au sens de l'article L. 811-1 du même code, ou du stockage d'électricité ou d'identifier des zones d'accélération pour l'implantation d'installations terrestres de production d'énergies renouvelables arrêtées en application de l'article L. 141-5-3 du même code, les changements mentionnés au 1° du I du présent article et la modification des règles applicables aux zones agricoles prises en application des deux derniers alinéas de l'article L. 151-9 du présent code relèvent de la procédure de modification simplifiée prévue aux articles L. 153-45 à L. 153-48.

Dans le cadre de ces procédures de modification simplifiée, la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers est saisie pour avis dans les conditions prévues à l'article L. 112-1-1 du code rural et de la pêche maritime. »

Version en vigueur depuis le 12 mars 2023

Article L.153-32 : « *La révision est prescrite par délibération de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du conseil municipal* ».

Version en vigueur depuis le 01 janvier 2016

Article L.153-33 : « *La révision est effectuée selon les modalités définies par la section 3 du présent chapitre relative à l'élaboration du plan local d'urbanisme. Toutefois, le débat sur les orientations du projet d'aménagement et de développement durables prévu par l'article L. 153-12 peut avoir lieu lors de la mise en révision du plan local d'urbanisme. Le projet de plan arrêté est soumis pour avis aux communes intéressées par la révision* ».

Version en vigueur depuis le 01 janvier 2016

Article L.153-34 : « *Dans le cadre de la révision du plan local d'urbanisme, le projet de révision arrêté fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 lorsque, sans qu'il soit porté atteinte aux orientations définies par le plan d'aménagement et de développement durables :*

1° La révision a uniquement pour objet de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;

2° La révision a uniquement pour objet de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels ;

3° La révision a uniquement pour objet de créer des orientations d'aménagement et de programmation valant création d'une zone d'aménagement concerté ;

4° La révision est de nature à induire de graves risques de nuisance.

Le maire de la ou des communes intéressées par la révision est invité à participer à cet examen conjoint. ».

Version en vigueur depuis le 25 novembre 2018

Article L.153-35 : « *Entre la mise en révision d'un plan local d'urbanisme et l'approbation de cette révision, il peut être décidé une ou plusieurs révisions effectuées en application de l'article L153-34, une ou plusieurs modifications ou mises en compatibilité de ce plan.*

Les procédures nécessaires à une ou plusieurs révisions effectuées en application de l'article L.153-34 peuvent être menées conjointement ».

Version en vigueur depuis le 01 janvier 2016

L'article L.153-34 distingue de la procédure de révision « normale » une procédure de révision dite « allégée » consistant à remplacer la consultation des personnes associées sur le projet de plan arrêté par un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, et des personnes publiques associées.

En l'espèce, l'objet de la présente procédure est la modification de l'étude Loi Barnier sur la commune de Bénifontaine, afin de réduire le retrait de 55 mètres imposé depuis l'axe de la RN47. La présente procédure prévoit également la modification du règlement écrit et de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation.

Le code de l'urbanisme précise dans son article **L.111-6** que :
« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.
Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19. »

Une dérogation est néanmoins permise par l'article **L.111-8 du code de l'urbanisme,** qui précise que :
« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

Cette étude est l'objet de la présente procédure, et concerne le secteur 1AUEa, sur la commune de Bénifontaine. Comme elle vise à réduire une protection (réduction du retrait depuis l'axe de la RN47), la procédure adaptée est donc la révision allégée.

III. Les modalités de la révision

Les modalités de la révision « allégée » sont définies à l'article R.153-12 du même code, et indique que :

« *Lorsqu'il décide d'engager une procédure de révision en application de l'article L. 153-34, le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire saisit l'organe délibérant de l'établissement public ou le conseil municipal qui délibère sur les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation conformément à l'article L. 103-3.*

La délibération qui arrête le projet de révision du plan local d'urbanisme peut simultanément tirer le bilan de la concertation organisée en application de l'article L.103-6.

L'examen conjoint des personnes publiques associées a lieu, à l'initiative du président de l'établissement public ou du maire, avant l'ouverture de l'enquête publique.

Le projet de révision arrêté, accompagné du procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, est soumis à l'enquête publique par le président de l'établissement public ou par le maire. ».

Les grandes étapes sont donc les suivantes :

- La révision est élaborée à l'initiative de l'autorité compétente ;
- La délibération de l'autorité compétente prescrit la mise en révision allégée du document d'urbanisme et fixe les modalités de la concertation. La délibération est notifiée au préfet, au président du conseil régional, au président du conseil général, et le cas échéant, à différentes autres personnes publiques concernées ;
- La délibération de l'autorité compétente arrête le projet ;
- Le projet arrêté est soumis à l'examen conjoint des personnes publiques associées, dans le cadre d'une réunion ;
- Le projet de révision arrêté est soumis à enquête publique conformément au code de l'environnement, et avec pour annexe le procès-verbal de la réunion de l'examen conjoint des personnes publiques associées ;
- Le dossier est approuvé par l'autorité compétente après enquête publique, éventuellement modifié pour tenir compte de l'examen conjoint et des remarques faites à l'enquête ;
- Le dossier est tenu à disposition du public.

La présente révision allégée est soumise à un examen au cas par cas, comme le mentionne l'article R.104-11 du Code de l'Urbanisme (*version en vigueur depuis le 16 octobre 2021*) :

« I. Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :
1° De leur élaboration ;
2° De leur révision :
a) Lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;

b) Lorsque l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune décide de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;

c) Dans tous les autres cas où une révision est requise en application de l'article L. 153-31, sous réserve des dispositions du II.

II.- Par dérogation aux dispositions du c du 2° du I, les plans locaux d'urbanisme font l'objet, à l'occasion de leur révision, d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas réalisé dans les conditions définies aux articles R. 104-33 à R. 104-37, s'il est établi que cette révision est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au regard des critères de l'annexe II de la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, lorsque:

1° L'incidence de la révision porte sur une ou plusieurs aires comprises dans le territoire couvert par le plan local d'urbanisme concerné, pour une superficie totale inférieure ou égale à un millième (1 ‰) de ce territoire, dans la limite de cinq hectares (5 ha) ;

2° L'incidence de la révision porte sur une ou plusieurs aires comprises dans le territoire couvert par le plan local d'urbanisme intercommunal concerné, pour une superficie totale inférieure ou égale à un dix-millième (0,1 ‰) de ce territoire, dans la limite de cinq hectares (5 ha). »

En l'espèce, le secteur 1AUEa était d'ores et déjà défini au PLU, il s'agit simplement de réduire le retrait induit par la RN47, classée route express. La procédure est donc soumise à un examen au cas par cas.

IV. Le contenu du dossier

Un dossier de révision, selon des modalités allégées, comprend :

- **La notice explicative de la révision ;**
- **L'étude Loi Barnier ;**
- **Les pièces du PLU modifiées par la révision, en l'espèce, le règlement de la zone 1AUEa et l'OAP.**

V. Objets et justifications de la révision allégée

La présente procédure porte sur plusieurs modifications relatives à l'étude Loi Barnier. Ces modifications sont nécessaires pour permettre l'implantation de bâtiments économiques et le développement futur de l'entreprise.

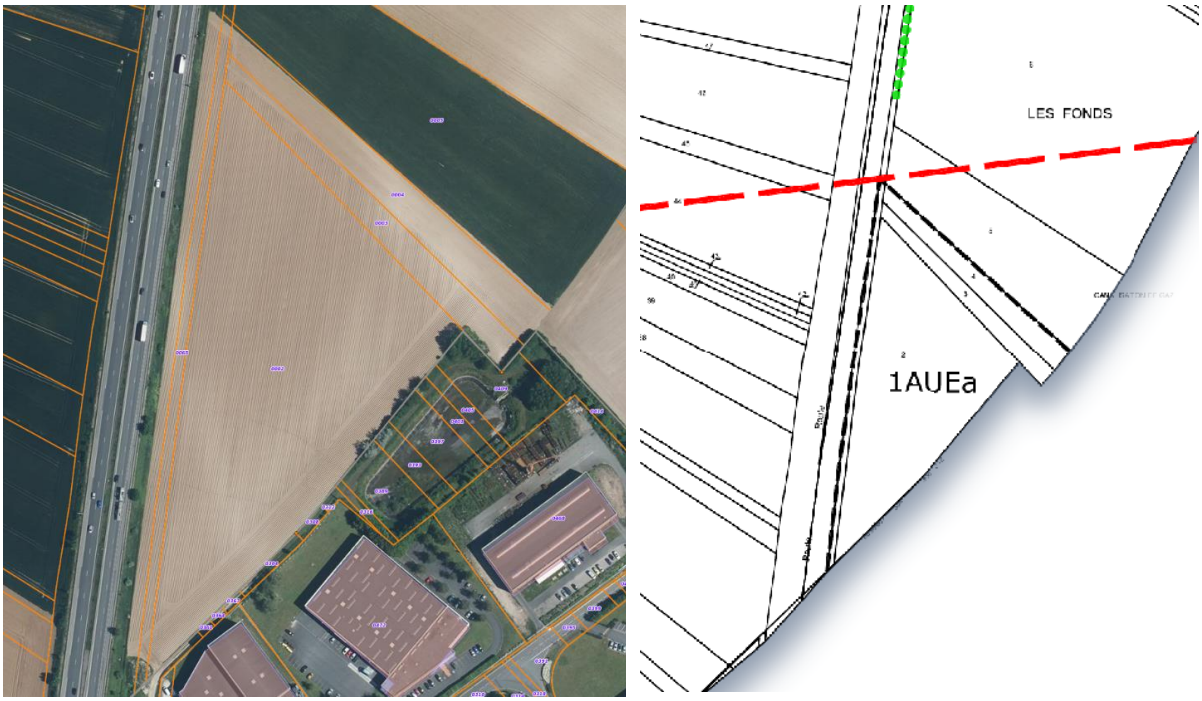
Les articles du règlement qui devront être modifiés sont les suivants (notamment pour être en phase avec le dossier Loi Barnier) :

- Article 6 : implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques.
- Article 10 : Hauteur des constructions.
- Article 11 : Extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords
- Article 13 : Espaces libres et plantations.

L'OAP devra également être modifiée afin de prendre en compte la modification du recul par rapport à la RN47.

1. *Localisation de la zone concernée*

La zone concernée par la présente procédure se situe au sud-est de la commune de Bénifontaine. Cette zone longe la route nationale 47 et les limites communes de Vendin-le-Vieil. La zone 1AUEa compte les parcelles ZC2, ZC3, ZC4 et ZC65.



Source : Géoportail, PLU opposable de la commune de Bénifontaine

La présente modification du recul d'implantation des bâtiments par rapport à la route national avait déjà été prévue lors de la précédente modification du PLU de la commune de Bénifontaine. En effet, la commune avait alors créé une zone spécifique 1AUEa permettant le développement de l'entreprise PCB. Cette dernière est située sur le territoire de Bénifontaine et Vendin-le-Vieil. Notons que le développement de l'entreprise n'est possible qu'au sein de la commune de Bénifontaine.

Cependant, lors de la dernière modification, le recul établi à la suite de l'étude Loi Barnier s'élevait à 55 mètres. Aujourd'hui, ce recul ne permet pas à l'entreprise PCB de réaliser ses besoins d'extensions. Il a alors été jugé nécessaire de réduire ce recul à 35 mètres, afin de favoriser la densification du site.

2. *Modification de l'étude Loi Barnier*

Lors de la dernière révision, la zone de projet présentant une bande d'inconstructibilité de 75 mètres depuis l'axe central de la RN47, a fait l'objet d'une étude Loi Barnier. Cette dernière permet de déroger au principe d'implantation des bâtiments le long d'un axe à grande circulation, ici de la RN47.

La zone de projet a donc été étudiée sous le prisme des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturales, de l'urbanisme ainsi que des paysages.

La première étude Loi Barnier a permis de réduire le retrait d'implantation des bâtiments à 55 mètres au lieu des 75 mètres initialement prévus.

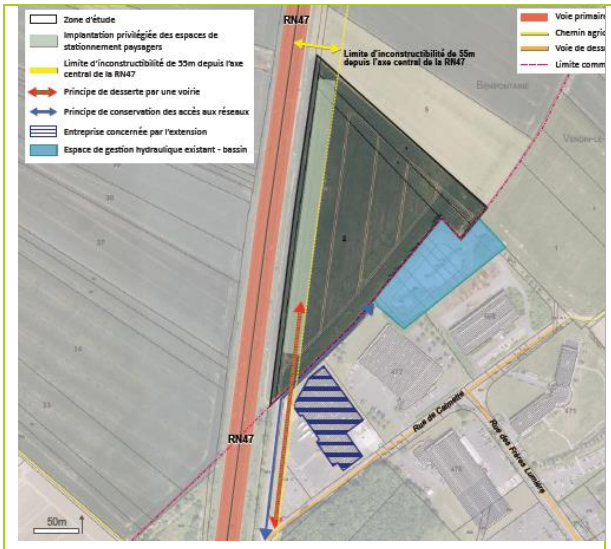
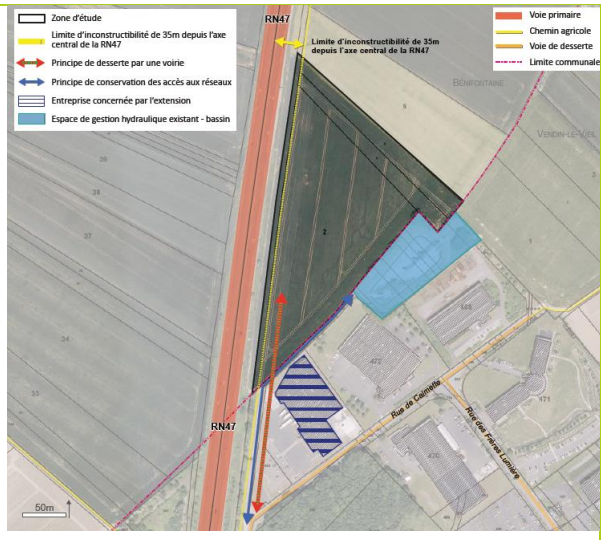
Afin de permettre le développement de l'entreprise, ce retrait doit être diminué à 35 mètres depuis l'axe central de la RN47. Des mesures d'aménagement paysager seront maintenus.

Avant modification	Après modification
4/ Enjeux *Connecter le projet au réseau viaire de desserte de l'entreprise existant* *Gérer les interfaces de façon paysagère* *Diminuer la marge d'inconstructibilité liée à la RN47 - 55m - en cohérence avec le bâti existant* *Créer une bande paysagère de recul des constructions* *Conserver les accès aux réseaux* *Intégrer paysagèrement les espaces de stationnement* *Implanter les constructions en lien et en cohérence avec les bâtis existants, soigner leurs implantations et maîtriser les hauteurs*	**4/ Enjeux** *Connecter le projet au réseau viaire de desserte de l'entreprise existant* *Gérer les interfaces de façon paysagère* *Diminuer la marge d'inconstructibilité liée à la RN47 - 35m - en cohérence avec le bâti existant* *Conserver les accès aux réseaux* *Implanter les constructions en lien et en cohérence avec les bâtis existants, soigner leurs implantations et maîtriser les hauteurs*

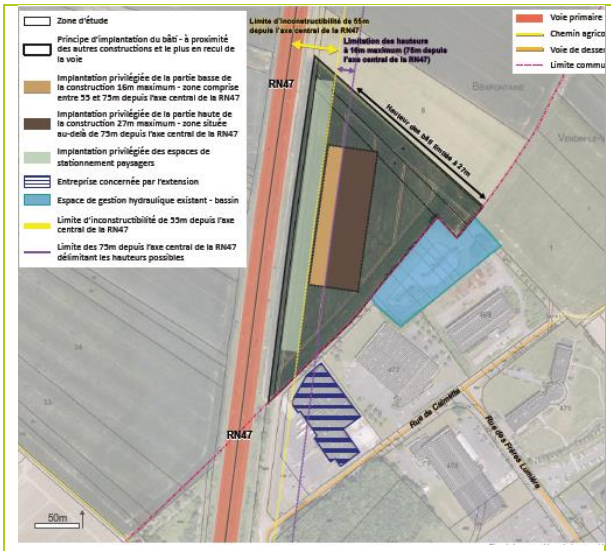
	
5 / Prise en compte des nuisances **5.1. Définition** Les nuisances relèvent de 3 thèmes importants : le bruit, l'air et l'eau. Il s'agit en effet de rechercher les formes urbaines les plus efficaces pour protéger les riverains du bruit, de limiter l'étalement urbain le long des axes de communication et d'assurer une desserte par les réseaux d'assainissement ou d'alimentation en eau. **5.2. Parti d'aménagement** *Nuisances sonores* Le site de l'étude est impacté par les nuisances sonores générées par l'infrastructure voisine (RN47) induisant une servitude ATB (axe terrestre bruyant). Cette pollution sonore peut être gênante si des mesures de réduction de ces bruits ne sont pas appliquées. En dehors de cet axe, aucun autre axe générant des nuisances sonores nuisant au projet ne se trouve à proximité du site d'étude. Malgré la seule présence de ces axes, nous préconisons de mettre en place des recommandations afin d'amoindrir ces nuisances sonores.	**5 / Prise en compte des nuisances** **5.1. Définition** Les nuisances relèvent de 3 thèmes importants : le bruit, l'air et l'eau. Il s'agit en effet de rechercher les formes urbaines les plus efficaces pour protéger les riverains du bruit, de limiter l'étalement urbain le long des axes de communication et d'assurer une desserte par les réseaux d'assainissement ou d'alimentation en eau. **5.2. Parti d'aménagement** *Nuisances sonores* Le site de l'étude est impacté par les nuisances sonores générées par l'infrastructure voisine (RN47) induisant une servitude ATB (axe terrestre bruyant). Cette pollution sonore peut être gênante si des mesures de réduction de ces bruits ne sont pas appliquées. En dehors de cet axe, aucun autre axe générant des nuisances sonores nuisant au projet ne se trouve à proximité du site d'étude. Malgré la seule présence de ces axes, nous préconisons de mettre en place des recommandations afin d'amoindrir ces nuisances sonores.

Tout d'abord, la gestion des nuisances sonores doit donc être envisagée par la mise en place de marges de reculs raisonnables : 55m minimum depuis l'axe central de la RN47 pour les constructions. Il conviendra également d'utiliser pour et dans les constructions des matériaux bénéficiant de bonnes capacités d'isolation acoustique. *Gestion des eaux pluviales* Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle. Des noues et des dépressions pourront viendront compléter le dispositif de gestion des eaux. Les parkings pour les véhicules légers devront être perméables. **5.3. Conséquences réglementaires** • Article 4 : Pas de conséquences. Le projet prévoit l'infiltration de l'ensemble des eaux pluviales. • Article 6 : Les constructions, installations, extensions et annexes devront s'implanter avec un recul d'au moins 55 mètres par rapport à l'axe central de la Route Nationale 47. **5.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation** - Les constructions devront bénéficier de matériaux à bonnes capacités d'isolation acoustique, - Recul minimum des constructions de 55m depuis l'axe central de la RN47, - Prise en compte de la gestion hydraulique, gestion obligatoire des eaux pluviales à la parcelle et création de parkings pour véhicules légers perméables.	Tout d'abord, la gestion des nuisances sonores doit donc être envisagée par la mise en place de marges de reculs raisonnables : **35m** minimum depuis l'axe central de la RN47 pour les constructions. Il conviendra également d'utiliser pour et dans les constructions des matériaux bénéficiant de bonnes capacités d'isolation acoustique. *Gestion des eaux pluviales* Sur le site, il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle. Des noues et des dépressions pourront ~~viendront~~ compléter le dispositif de gestion des eaux. Les parkings pour les véhicules légers devront être perméables. **5.3. Conséquences réglementaires** • Article 4 : Pas de conséquences. Le projet prévoit l'infiltration de l'ensemble des eaux pluviales. • Article 6 : Les constructions, installations, extensions et annexes devront s'implanter avec un recul d'au moins **35 mètres** par rapport à l'axe central de la Route Nationale 47. **5.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation** - Les constructions devront bénéficier de matériaux à bonnes capacités d'isolation acoustique, - Recul minimum des constructions de **35m** depuis l'axe central de la RN47, - Prise en compte de la gestion hydraulique, gestion obligatoire des eaux pluviales à la parcelle et création de parkings pour véhicules légers perméables.
6/ Disposition concernant la sécurité routière **6.1. Définition** Il s'agit avant tout de contribuer à une meilleure sécurité routière en autorisant ou en refusant	**6/ Disposition concernant la sécurité routière** **6.1. Définition** Il s'agit avant tout de contribuer à une meilleure sécurité routière en autorisant ou en refusant

l'accès sur certaines voies et en déterminant les caractéristiques des accès. **6.2. Parti d'aménagement** Le site est actuellement accessible depuis une voie d'accès technique au bassin de gestion des eaux existant à proximité. Cette voie d'accès est elle-même accessible depuis une des rues de desserte de la zone d'activités, la rue de Calmette. Le projet concerne l'extension d'une entreprise, ainsi l'accès à la zone sera réalisé depuis les voies de desserte existante de cette dernière. La liaison entre cette entreprise et sa zone d'extension se fera à travers le chemin technique qu'il conviendra de laisser libre afin d'accéder aux nombreux réseaux présents sous le chemin. Les espaces de stationnement pourront prendre place au sein de la zone inconstructible. Toutefois, ces derniers devront être paysagers afin d'offrir des vues qualitatives depuis la RN47. Les espaces de stationnement pour véhicules légers devront être perméables afin de limiter les nuisances sur l'environnement. Le projet sera donc connecté au réseau existant aux alentours. Une bande d'inconstructibilité de 55m depuis l'axe central de la RN47 sera instaurée.	l'accès sur certaines voies et en déterminant les caractéristiques des accès. **6.2. Parti d'aménagement** Le site est actuellement accessible depuis une voie d'accès technique au bassin de gestion des eaux existant à proximité. Cette voie d'accès est elle-même accessible depuis une des rues de desserte de la zone d'activités, la rue de Calmette. Le projet concerne l'extension d'une entreprise, ainsi l'accès à la zone sera réalisé depuis les voies de desserte existante de cette dernière. La liaison entre cette entreprise et sa zone d'extension se fera à travers le chemin technique qu'il conviendra de laisser libre afin d'accéder aux nombreux réseaux présents sous le chemin. Les espaces de stationnement pourront prendre place au sein de la zone inconstructible. Toutefois, ces derniers devront être paysagers afin d'offrir des vues qualitatives depuis la RN47. Les espaces de stationnement pour véhicules légers devront être perméables afin de limiter les nuisances sur l'environnement. Le projet sera donc connecté au réseau existant aux alentours. Une bande d'inconstructibilité de **35m** depuis l'axe central de la RN47 sera instaurée.

	
6.3. Conséquences réglementaires • Article 3 : Les accès directs aux parcelles ne pourront se faire depuis la RN47. Ils se feront par la voie de desserte interne. **6.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation** - Création et sécurisation d'un accès depuis l'accès existant de l'entreprise se raccordant à la rue de Calmette. - Tracé des réseaux à laisser libre et accessible.	**6.3. Conséquences réglementaires** • Article 3 : Les accès directs aux parcelles ne pourront se faire depuis la RN47. Ils se feront par la voie de desserte interne. **6.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation** - Création et sécurisation d'un accès depuis l'accès existant de l'entreprise se raccordant à la rue de Calmette. - Tracé des réseaux à laisser libre et accessible.
7/ Composition urbaine et architecturale **7.1. Définition** La qualité des projets architecturaux, leur intégration dans un projet urbain d'ensemble visant la globalité du site, la mise en valeur par traitement de l'axe et de la zone concernée devront être clairement exprimées et explicitées. Par ailleurs le traitement de l'aspect extérieur des constructions devra inciter les constructeurs à choisir des matériaux, des couleurs, des formes, qui adouciront l'impact visuel des constructions. **7.2. Parti d'aménagement** Le site d'étude a vocation à accueillir l'extension d'une entreprise voisine. Deux principaux espaces sont à prévoir : l'espace du bâti et l'espace de stationnement.	**7/ Composition urbaine et architecturale** **7.1. Définition** La qualité des projets architecturaux, leur intégration dans un projet urbain d'ensemble visant la globalité du site, la mise en valeur par traitement de l'axe et de la zone concernée devront être clairement exprimées et explicitées. Par ailleurs le traitement de l'aspect extérieur des constructions devra inciter les constructeurs à choisir des matériaux, des couleurs, des formes, qui adouciront l'impact visuel des constructions. **7.2. Parti d'aménagement** Le site d'étude a vocation à accueillir l'extension d'une entreprise voisine. ~~**Deux principaux espaces sont à prévoir : l'espace du bâti et l'espace de stationnement.**~~

Les parkings pour véhicules légers seront perméables et paysagers et les parkings pour poids-lourds seront paysagers afin de concilier intérêts environnementaux et paysagers.	~~Les parkings pour véhicules légers seront perméables et paysagers et les parkings pour poids-lourds seront paysagers afin de concilier intérêts environnementaux et paysagers.~~
Les constructions devront recevoir des matériaux à bonne capacité d'isolation de façon à limiter les échanges acoustiques de l'axe routier. Elles devront être adaptées au contexte architectural et urbain existant, afin d'offrir une ambiance et un cadre de vie de qualité. Les façades visibles depuis l'espace public devront être traitées de façon qualitative.	Les constructions devront recevoir des matériaux à bonne capacité d'isolation de façon à limiter les échanges acoustiques de l'axe routier. Elles devront être adaptées au contexte architectural et urbain existant, afin d'offrir une ambiance et un cadre de vie de qualité. Les façades visibles depuis l'espace public devront être traitées de façon qualitative.
Afin de limiter l'impact de la future construction dans le paysage, il conviendra de chercher à la rapprocher au maximum des constructions économiques existantes et de l'éloigner le plus possible des axes publics. De plus, si elle comporte des volumes différents, les hauteurs les plus importantes devront être le plus en retrait possible de la voie (voir plan). Ainsi, au sein de la zone comprise entre 55m et 75m depuis l'axe central de la RN47, les hauteurs seront limitées à 16m maximum, et par-delà les 75m depuis le même axe, les hauteurs maximales de bâtis pourront atteindre 27m.	Afin de limiter l'impact de la future construction dans le paysage, il conviendra de chercher à la rapprocher au maximum des constructions économiques existantes et de l'éloigner le plus possible des axes publics. De plus, si elle comporte des volumes différents, les hauteurs les plus importantes devront être le plus en retrait possible de la voie (voir plan). Ainsi, au sein de la zone comprise entre **35m** et 75m depuis l'axe central de la RN47, les hauteurs seront limitées à 16m maximum, et par-delà les 75m depuis le même axe, les hauteurs maximales de bâtis pourront atteindre 27m.
L'espace de stationnement paysager pourra prendre place en partie au sein de la bande d'inconstructibilité de façon à optimiser l'espace. Toutefois, il conviendra de le traiter de façon à l'intégrer dans le paysage local.	~~L'espace de stationnement paysager pourra prendre place en partie au sein de la bande d'inconstructibilité de façon à optimiser l'espace. Toutefois, il conviendra de le traiter de façon à l'intégrer dans le paysage local.~~
Une zone d'inconstructibilité de 55m depuis l'axe central de la RN47 sera instaurée. Ainsi, en façade de la voirie, un espace paysager de recul (bande paysagère) sera aménagé induisant un recul des constructions.	Une zone d'inconstructibilité de **35m** depuis l'axe central de la RN47 sera instaurée. Ainsi, en façade de la voirie, ~~un espace paysager de recul (bande paysagère)~~ **une frange végétalisée** sera aménagée induisant un recul des constructions.



7.3. Conséquences réglementaires

• Article 6 : Reculs : voir paragraphe sur la gestion des nuisances

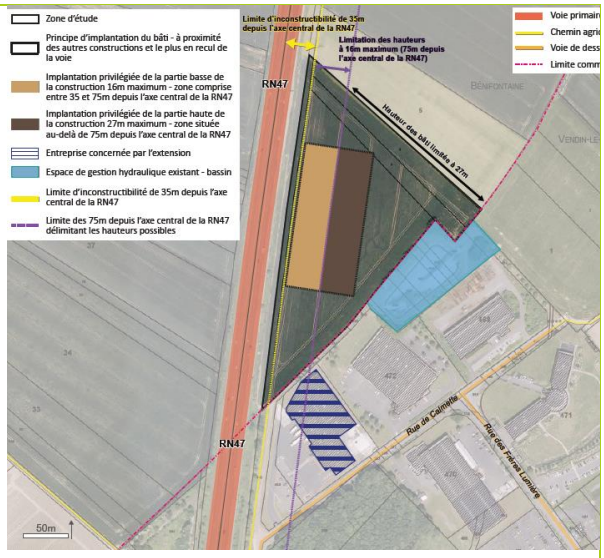
• Article 7 : L'implantation des bâtiments ou des installations devra s'effectuer avec une distance d'au moins 5 mètres par rapport à la ou les limites séparatives.

• Article 10 : La hauteur des constructions et installations mesurées à partir du sol naturel avant aménagement ne peut excéder 16 mètres au faîtage dans la bande des 55 à 75 mètres par rapport à l'axe central de la route nationale 47.

La hauteur des constructions et installations mesurées à partir du sol naturel avant aménagement ne peut excéder 27 mètres au faîtage à partir de 75 mètres de l'axe central de la route nationale 47.

• Article 11 : Toutes les couleurs sont autorisées dans la mesure où elles restent sombres. En revanche, s'il s'agit de teintes naturelles - marrons, beige, gris, noir, vert, rouge-brique - leur usage est libre. Les couleurs vives ainsi que le blanc sont proscrits pour le traitement des façades. Elles sont autorisées pour des éléments ponctuels tels que les menuiseries, enseignes, cages d'escalier extérieures, éléments de décoration, ...

Extension : Toute extension d'un bâtiment déjà existant et déjà implanté devra se faire dans le respect de la volumétrie et des trames



7.3. Conséquences réglementaires

• Article 6 : Reculs : voir paragraphe sur la gestion des nuisances

• Article 7 : L'implantation des bâtiments ou des installations devra s'effectuer avec une distance d'au moins 5 mètres par rapport à la ou les limites séparatives.

• Article 10 : La hauteur des constructions et installations mesurées à partir du sol naturel avant aménagement ne peut excéder 16 mètres ~~au faîtage~~ **à l'acrotère** dans la bande des **35 à 75 mètres** par rapport à l'axe central de la route nationale 47.

La hauteur des constructions et installations mesurées à partir du sol naturel avant aménagement ne peut excéder 27 mètres ~~au faîtage~~ **à l'acrotère** à partir de 75 mètres de l'axe central de la route nationale 47.

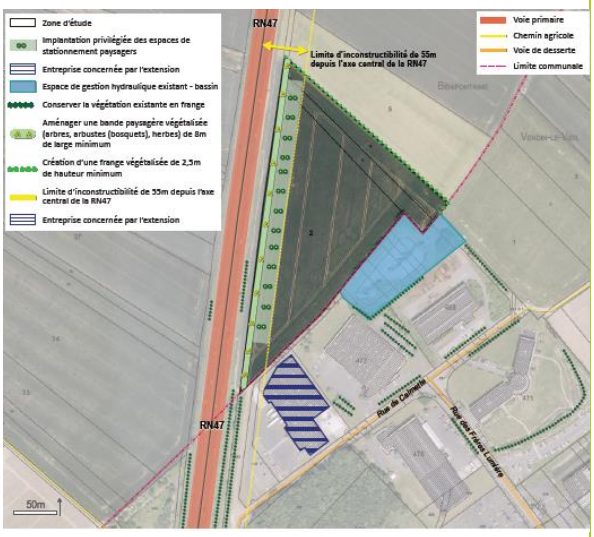
• Article 11 :~~Toutes les couleurs sont autorisées dans la mesure où elles restent sombres. En revanche, s'il s'agit de teintes naturelles - marrons, beige, gris, noir, vert, rouge-brique - leur usage est libre. Les couleurs vives ainsi que le blanc sont proscrits pour le traitement des façades. Elles sont autorisées pour des éléments ponctuels tels que les menuiseries, enseignes, cages d'escalier extérieures, éléments de décoration, ...~~

Le blanc est autorisé au sein de la zone.

Extension : Toute extension d'un bâtiment déjà existant et déjà implanté devra se faire dans le

constructives du bâtiment initial. Toute extension d'un bâtiment déjà implanté doit se faire dans le respect des matériaux de la construction initiale.	respect de la volumétrie et des trames constructives du bâtiment initial. Toute extension d'un bâtiment déjà implanté doit se faire dans le respect des matériaux de la construction initiale.
7.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation - Création d'une bande inconstructible de recul de 55m depuis la RN47 (voir schéma ci-contre et chapitre sur les nuisances), - Soin particulier apporté aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale et pour tamponner les nuisances. - Façades qualitatives visibles depuis l'espace public. - Implantation du bâti en lien avec les bâtis existants en termes de retrait. - Concentration des bâtis afin de limiter l'étalement. - Orientation du bâti afin de ne pas générer de barrière visuelle. - Orientation des parties hautes du bâti en retrait de la RN47. - Création de parkings perméables (véhicules légers) et paysagers (véhicules légers et poids-lourds) en façade de RN47.	**7.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation** - Création d'une bande inconstructible de recul de **35m** depuis la RN47 (voir schéma ci-contre et chapitre sur les nuisances), - Soin particulier apporté aux matériaux des constructions pour maintenir la cohérence urbaine et architecturale et pour tamponner les nuisances. - Façades qualitatives visibles depuis l'espace public. - Implantation du bâti en lien avec les bâtis existants en termes de retrait. - Concentration des bâtis afin de limiter l'étalement. - Orientation du bâti afin de ne pas générer de barrière visuelle. - Orientation des parties hautes du bâti en retrait de la RN47. ~~**- Création de parkings perméables (véhicules légers) et paysagers (véhicules légers et poids-lourds) en façade de RN47.**~~
8/ Qualité de l'urbanisme et des paysages **8.1. Définition** La qualité de l'urbanisation doit s'apprécier au regard de la logique urbaine générale. L'aménagement de la nouvelle zone doit réduire les impacts sur les milieux environnants. La forme urbaine doit notamment être étudiée pour permettre la notion d'intégration et de mixité des fonctions urbaines en relation aux différentes activités qui pourraient s'y implanter. **8.2. Parti d'aménagement** Le site d'étude est actuellement occupé par des espaces cultivés. Intégrer le projet dans un	**8/ Qualité de l'urbanisme et des paysages** **8.1. Définition** La qualité de l'urbanisation doit s'apprécier au regard de la logique urbaine générale. L'aménagement de la nouvelle zone doit réduire les impacts sur les milieux environnants. La forme urbaine doit notamment être étudiée pour permettre la notion d'intégration et de mixité des fonctions urbaines en relation aux différentes activités qui pourraient s'y implanter. **8.2. Parti d'aménagement** Le site d'étude est actuellement occupé par des espaces cultivés. Intégrer le projet dans un environnement soumis à certaines nuisances est un enjeu du projet.

environnement soumis à certaines nuisances est un enjeu du projet. Les échanges visuels et sonores seront en partie cadrés par la végétation implantée dans l'espace d'inconstructibilité, sur les limites de zone et au sein de la zone. La façade de la zone sera traitée au moyen d'une bande paysagère végétalisée constituée de bosquets, d'arbres, d'arbustes et d'herbes. Elle devra faire 8m de large minimum depuis la limite de zone afin d'être dans la continuité de la bande existant le long de la voie plus au sud. Les quelques linéaires végétalisés existants le long de la RN47 devront être conservés afin de limiter l'impact du projet et de favoriser son intégration. La limite de zone en lien avec les espaces agricoles devra être plantée au moyen d'une frange végétalisée de 2,5m de hauteur minimum de façon à intégrer de futurs potentiels grands volumes de bâtis qui sans accompagnement végétalisé rompraient brutalement la planitude du secteur. Des arbres isolés pourront être plantés un peu partout au sein de la zone. Les essences d'arbres seront locales. On retrouvera entre autres des chênes, des saules, des aulnes... Une gestion hydraulique poussée de la zone pourra être développée si nécessaire. Des noues pourront suivre les voiries créées, des ouvrages de gestion hydraulique pourront être aménagés. Le bassin existant à proximité devra être conservé. Les espaces de stationnement devront être perméables (uniquement pour les véhicules légers) et paysagers (pour les véhicules légers et lourds) afin de garantir l'infiltration des eaux et afin de valoriser ces espaces peu qualitatifs.	Les échanges visuels et sonores seront en partie cadrés par la végétation implantée ~~dans l'espace d'inconstructibilité,~~ sur les limites de zone ~~et au sein de la zone~~. ~~La façade de la zone sera traitée au moyen d'une bande paysagère végétalisée constituée de bosquets, d'arbres, d'arbustes et d'herbes. Elle devra faire 8m de large minimum depuis la limite de zone afin d'être dans la continuité de la bande existant le long de la voie plus au sud.~~ Les quelques linéaires végétalisés existants le long de la RN47 devront être conservés afin de limiter l'impact du projet et de favoriser son intégration. La limite de zone en lien avec les espaces agricoles **et la RN47** devra être plantée au moyen d'une frange végétalisée de 2,5m de hauteur minimum de façon à intégrer de futurs potentiels grands volumes de bâtis qui sans accompagnement végétalisé rompraient brutalement la planitude du secteur. Des arbres isolés pourront être plantés un peu partout au sein de la zone. Les essences d'arbres seront locales. On retrouvera entre autres des chênes, des saules, des aulnes... Une gestion hydraulique poussée de la zone pourra être développée si nécessaire. Des noues pourront suivre les voiries créées, des ouvrages de gestion hydraulique pourront être aménagés. Le bassin existant à proximité devra être conservé. ~~Les espaces de stationnement devront être perméables (uniquement pour les véhicules légers) et paysagers (pour les véhicules légers et lourds) afin de garantir l'infiltration des eaux et afin de valoriser ces espaces peu qualitatifs.~~

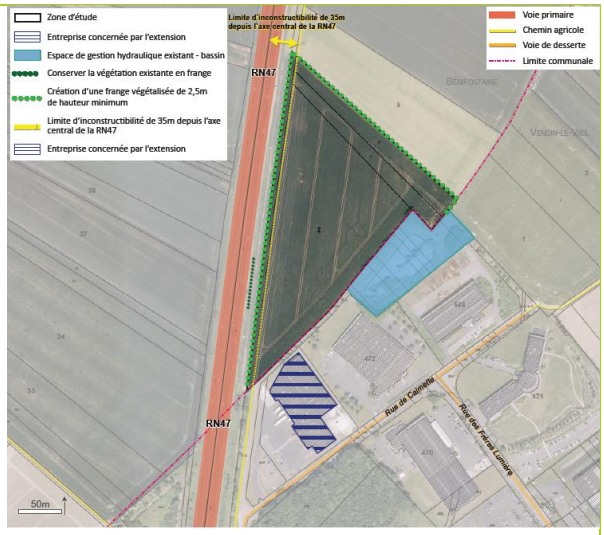


8.3. Conséquences réglementaires

Article 13 : La marge de recul de 55m depuis l'axe central de la RN47 devra être plantée au moyen d'une bande paysagère composée d'arbustes, de bosquets, d'espaces enherbés et d'arbres sur une largeur minimum de 8m depuis la limite de zone. Le reste de la zone de recul pourra être investie par des espaces de stationnement perméables et paysagers.

8.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation

- Création d'une bande de recul paysagère de 55m depuis la RD47 (voir schéma ci-contre et chapitre sur les nuisances),
- Conservation des linéaires végétalisés existants.
- Utilisation d'essences locales pour les végétaux.
- Création de parkings perméables (uniquement pour les véhicules légers) et paysagers (pour les véhicules légers et lourds).
- Création d'une frange végétalisée de 2,5m de hauteur minimum sur la limite en lien avec la plaine agricole.



8.3. Conséquences réglementaires

Article 13 : ~~La marge de recul de 55m depuis l'axe central de la RN47 devra être plantée au moyen d'une bande paysagère composée d'arbustes, de bosquets, d'espaces enherbés et d'arbres sur une largeur minimum de 8m depuis la limite de zone. Le reste de la zone de recul pourra être investie par des espaces de stationnement perméables et paysagers.~~ **Une frange végétalisée de 2,5m de hauteur minimum devra être aménagée le long de la façade de la RN47.**

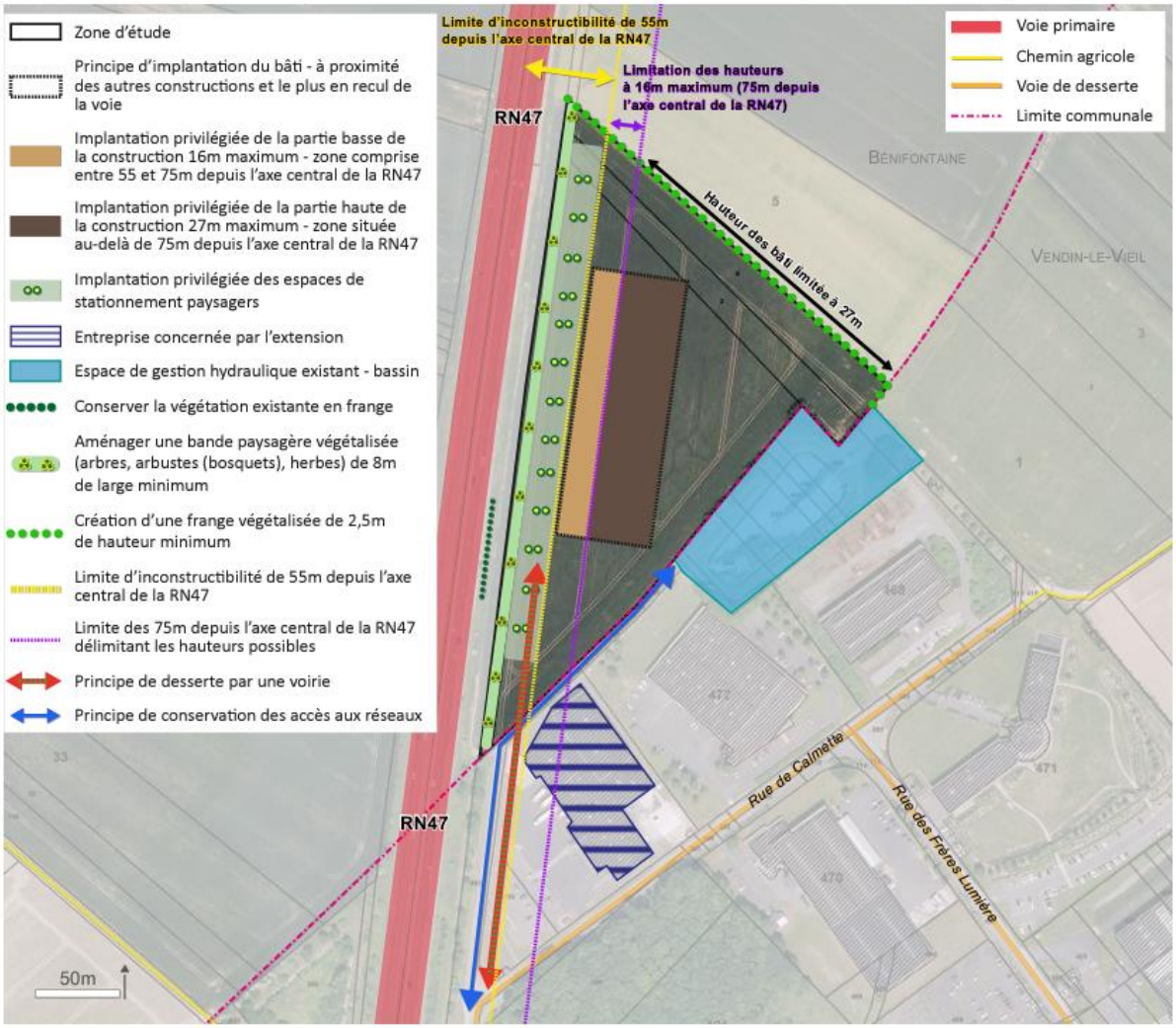
8.4. Conséquences sur les orientations d'aménagement et de programmation

- Création d'une bande de recul paysagère de **35m** depuis la RD47 (voir schéma ci-contre et chapitre sur les nuisances),
- Conservation des linéaires végétalisés existants.
- Utilisation d'essences locales pour les végétaux.
- ~~Création de parkings perméables (uniquement pour les véhicules légers) et paysagers (pour les véhicules légers et lourds).~~
- Création d'une frange végétalisée de 2,5m de hauteur minimum sur la limite en lien avec la plaine agricole **et avec la RN47**.

a. *Modification du schéma d'aménagement*

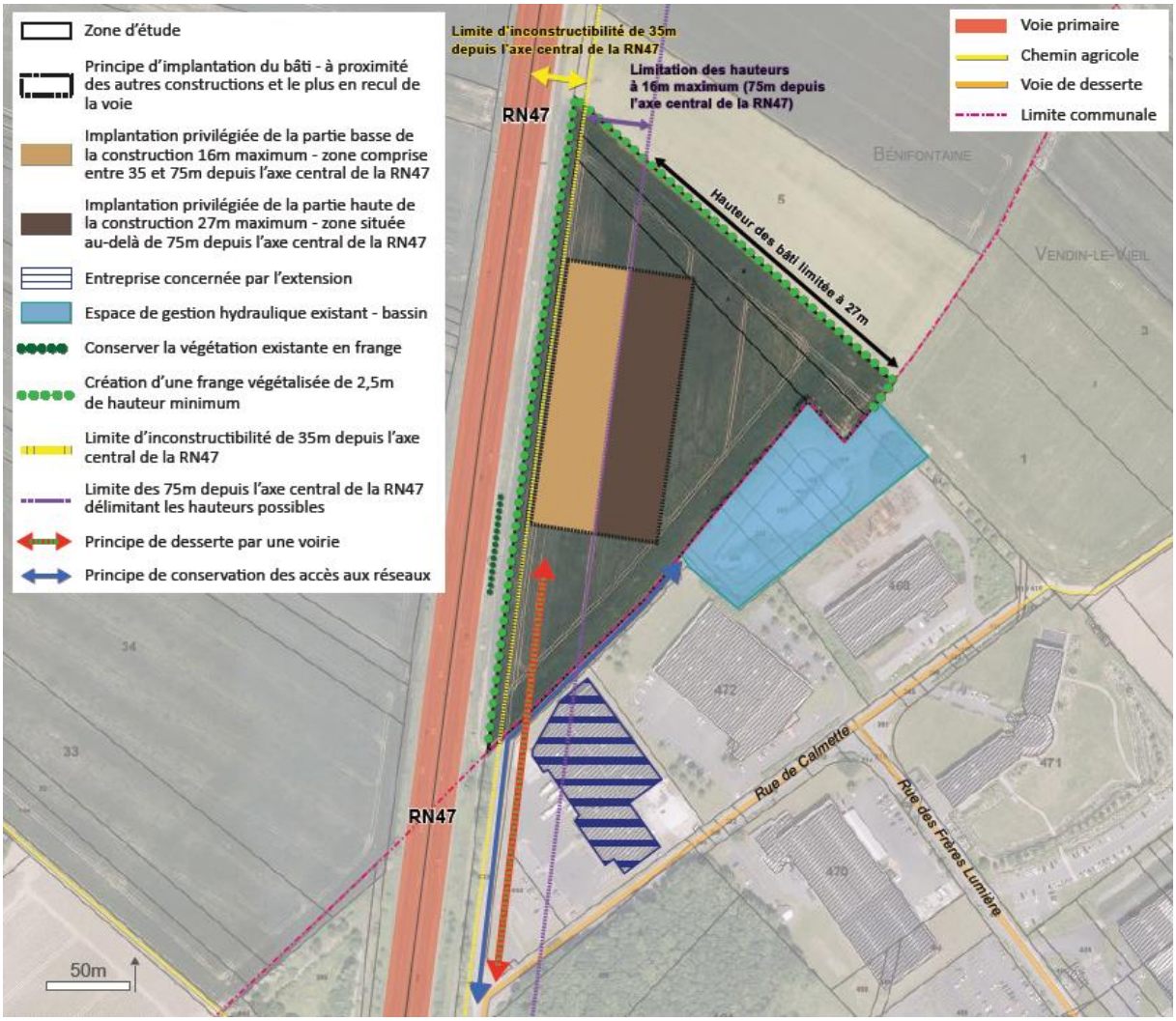
Le schéma d'organisation sera modifié afin d'intégrer le retrait de 35 mètres au lieu de 55 mètres. Les modifications relatives au stationnement sont également intégrées. Rappelons que la zone de projet n'accueillera pas d'espace de stationnement, ce dernier étant maintenu sur la parcelle initiale de l'entreprise.

Avant modification



Source : Urbycom

Après modification



Source : Urbycom

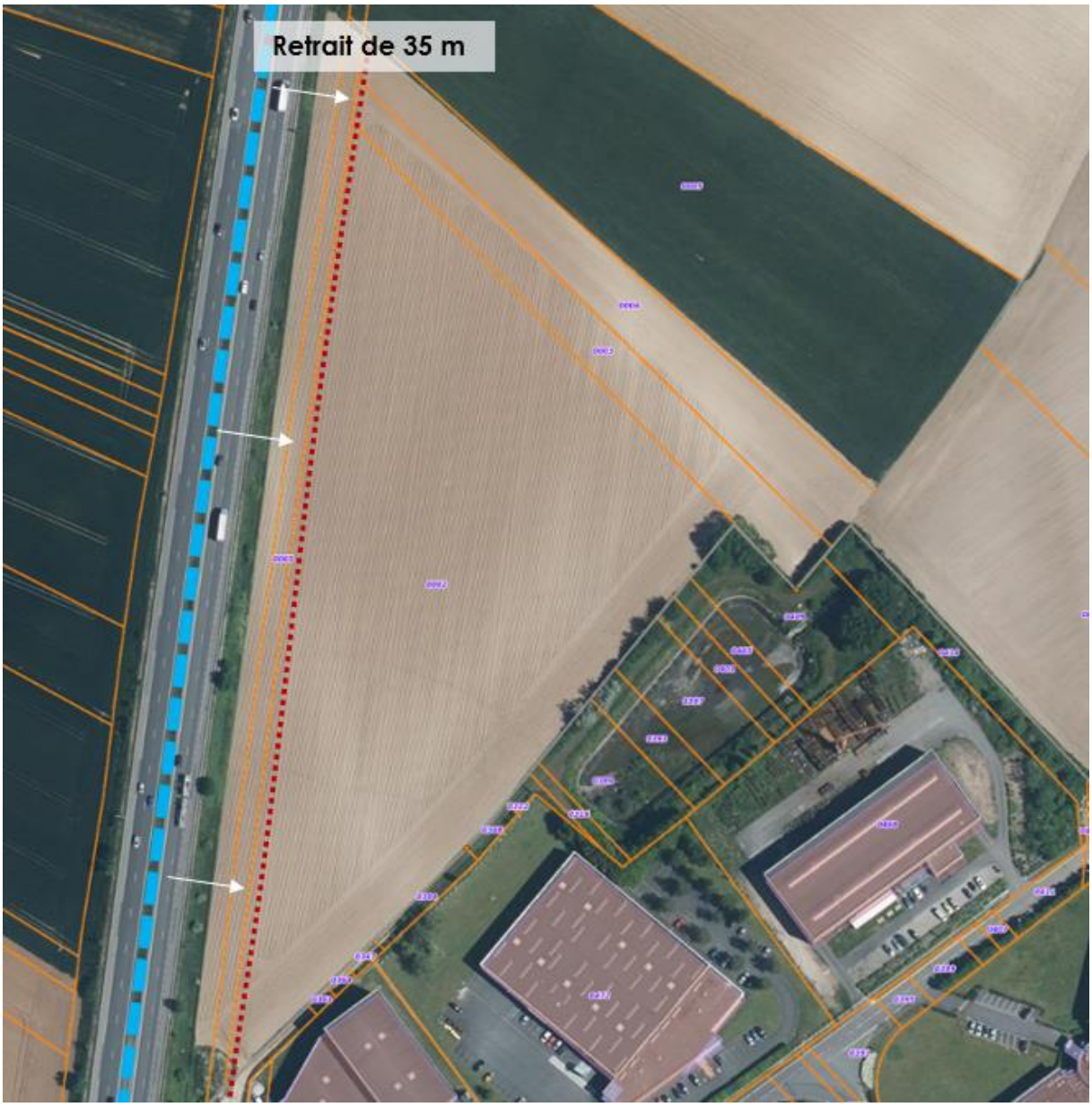
3. *Modification du règlement*

La réduction du recul d'implantation par rapport aux voies et emprises publiques doit alors être modifiée, en cohérence avec le projet de l'entreprise et l'étude Loi Barnier.

a. *Modification de l'article 6 : implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques*

Actuellement, la présence de RN47 implique un retrait de 75 mètres de part et d'autre de cet axe. Notons que ce retrait a été réduit à 55 mètres lors de la précédente modification du Plan Local d'Urbanisme de Bénifontaine.

L'objectif est de modifier à nouveau l'étude Loi Barnier afin de réduire le retrait. Ce dernier serait donc de 35 mètres au lieu de 55 mètres.



Source : Cartographie Urbycom

Les modifications apportées à cet article sont reprises dans le tableau ci-dessous.

ARTICLE 1AUE 6 - Avant modification	ARTICLE 1AUE6 - Après modification
ARTICLE 1AUE 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES Pour les constructions situées à l'angle des voies, les règles d'implantation s'établissent depuis la voie bordant la façade principale.	**ARTICLE 1AUE 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES** Pour les constructions situées à l'angle des voies, les règles d'implantation s'établissent depuis la voie bordant la façade principale.

1) Application de l'article L. 111-6 du code de l'Urbanisme : *En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.* *Cette interdiction ne s'applique pas :* - *aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;* - *aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;* - *aux bâtiments d'exploitation agricole ;* - *aux réseaux d'intérêt public.* *Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.* a) Les constructions doivent être implantées avec un recul d'au moins 30 mètres. b) L'implantation des postes de gardien avec ou sans logement et l'implantation des constructions à usage de bureaux peuvent se faire à la limite d'emprise des voies ou en retrait de 5 mètres minimum. c) Les installations techniques nécessaires au fonctionnement de service public de distribution d'énergie électrique et de gaz et les postes de transformation dont la surface au sol est inférieure à 15 m² seront implantés à l'alignement ou à la limite d'emprise des voies publiques ou privées ou avec un recul par rapport à ces voies qui sera d'un mètre minimum.	2) Application de l'article L. 111-6 du code de l'Urbanisme : *En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.* *Cette interdiction ne s'applique pas :* - *aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;* - *aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;* - *aux bâtiments d'exploitation agricole ;* - *aux réseaux d'intérêt public.* *Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.* d) Les constructions doivent être implantées avec un recul d'au moins 30 mètres. e) L'implantation des postes de gardien avec ou sans logement et l'implantation des constructions à usage de bureaux peuvent se faire à la limite d'emprise des voies ou en retrait de 5 mètres minimum. f) Les installations techniques nécessaires au fonctionnement de service public de distribution d'énergie électrique et de gaz et les postes de transformation dont la surface au sol est inférieure à 15 m² seront implantés à l'alignement ou à la limite d'emprise des voies publiques ou privées ou avec un recul par rapport à ces voies qui sera d'un mètre minimum.

Pour le sous-secteur 1AUEa : Les constructions, installations, extensions et annexes devront s'implanter avec un recul d'au moins 55 mètres par rapport à l'axe de la Route Nationale 47.	**Pour le sous-secteur 1AUEa :** Les constructions, installations, extensions et annexes devront s'implanter avec un recul d'au moins **35 mètres** par rapport à l'axe de la Route Nationale 47.

b. *Modification de l'article 10 : Hauteur des constructions*

ARTICLE 1AUE 10 - Avant modification	ARTICLE 1AUE 10 - Après modification
ARTICLE 1AUE 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS La hauteur d'une construction et installation mesurée à partir du sol naturel avant aménagement ne peut excéder 16 mètres au faitage. **Pour le sous-secteur 1AUEa :** La hauteur des constructions et installations mesurées à partir du sol naturel avant aménagement ne peut excéder 16 mètres au faitage dans la bande des 55 à 75 mètres par rapport à l'axe de la route nationale 47. La hauteur des constructions et installations mesurées à partir du sol naturel avant aménagement ne peut excéder 27 mètres au faitage à partir de 75 mètres de l'axe de la route nationale 47.	**ARTICLE 1AUE 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS** La hauteur d'une construction et installation mesurée à partir du sol naturel avant aménagement ne peut excéder 16 mètres au faitage. **Pour le sous-secteur 1AUEa :** La hauteur des constructions et installations mesurées à partir du sol naturel avant aménagement ne peut excéder 16 mètres ~~au faitage à~~ **l'acrotère** dans la bande des **35** à 75 mètres par rapport à l'axe de la route nationale 47. La hauteur des constructions et installations mesurées à partir du sol naturel avant aménagement ne peut excéder 27 mètres ~~au faitage à~~ **l'acrotère** à partir de 75 mètres de l'axe de la route nationale 47.

c. *Modification de l'article 11 : Extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords*

Les modifications de cet article permettront notamment d'autoriser les teintes blanches sur les façades des bâtiments.

ARTICLE 1AUE 11 - Avant modification	ARTICLE 1AUE 11 - Après modification
ARTICLE 1AUE 11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS	**ARTICLE 1AUE 11 – ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS**
1)Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.	1)Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.
2) Les annexes ou dépendances doivent être traitées en harmonie avec le bâtiment principal.	2) Les annexes ou dépendances doivent être traitées en harmonie avec le bâtiment principal.
A) Matériaux	**A) Matériaux**
1) Pour une même construction, on ne doit utiliser qu'un petit nombre de matériaux.	1) Pour une même construction, on ne doit utiliser qu'un petit nombre de matériaux.
2) Sont interdits l'emploi à nu, en parement extérieur, de matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un revêtement ou d'un enduit. Les murs qui ne seraient pas construits avec les matériaux de façade doivent avoir un aspect harmonisé avec ces derniers.	2) Sont interdits l'emploi à nu, en parement extérieur, de matériaux fabriqués en vue d'être recouverts d'un revêtement ou d'un enduit. Les murs qui ne seraient pas construits avec les matériaux de façade doivent avoir un aspect harmonisé avec ces derniers.
B) Clôtures	**B) Clôtures**
1) L'édification de clôture est obligatoire.	1) L'édification de clôture est obligatoire.
2) Leur hauteur maximum est de trois mètres.	2) Leur hauteur maximum est de trois mètres.
3) Les clôtures à proximité immédiate des accès des établissements d'activité et dépôts, ou des carrefours des voies ouvertes à la circulation générale doivent être établies de telle manière qu'elles ne créent aucune gêne à la circulation, notamment en matière de dégagement de visibilité.	3) Les clôtures à proximité immédiate des accès des établissements d'activité et dépôts, ou des carrefours des voies ouvertes à la circulation générale doivent être établies de telle manière qu'elles ne créent aucune gêne à la circulation, notamment en matière de dégagement de visibilité.

4) Sur les limites séparatives latérales et de fonds de parcelle des lots, les clôtures doivent être constituées : - Soit par une haie végétale, - Soit par un grillage ou un barreaudage (grille à barreau) doublé d'une haie végétale, 5) Les portails doivent être de forme simple et s'harmonier avec les clôtures. **C) Façades** Les façades principales des bâtiments doivent être implantées le long des voies ouvertes à la circulation générale, en harmonie avec l'alignement des façades des constructions avoisinantes. **D) Remblais** Le plancher du rez de chaussée des constructions doit être obligatoirement implanté à une hauteur qui ne peut être supérieure à 0,5 m au-dessus du niveau de la voie ouverte à la circulation générale bordant le lot. Cette disposition n'est pas applicable aux quais de déchargement. **<u>En sus pour le secteur 1AUEa :</u>** Toutes les couleurs sont autorisées dans la mesure où elles restent sombres. En revanche, s'il s'agit de teintes naturelles - marrons, beige, gris, noir, vert, rouge-brique - leur usage est libre. Les couleurs vives ainsi que le blanc sont proscrits pour le traitement des façades. Elles sont autorisées pour des éléments ponctuels tels que les menuiseries, enseignes, cages d'escalier extérieures, éléments de décoration, ... Extension : Toute extension d'un bâtiment déjà existant et déjà implanté devra se faire dans le respect de la volumétrie et des trames constructives du bâtiment initial. Toute extension d'un bâtiment déjà implanté doit se faire dans le respect des matériaux de la construction initiale.	4) Sur les limites séparatives latérales et de fonds de parcelle des lots, les clôtures doivent être constituées : - Soit par une haie végétale, - Soit par un grillage ou un barreaudage (grille à barreau) doublé d'une haie végétale, 5) Les portails doivent être de forme simple et s'harmonier avec les clôtures. **C) Façades** Les façades principales des bâtiments doivent être implantées le long des voies ouvertes à la circulation générale, en harmonie avec l'alignement des façades des constructions avoisinantes. **D) Remblais** Le plancher du rez de chaussée des constructions doit être obligatoirement implanté à une hauteur qui ne peut être supérieure à 0,5 m au-dessus du niveau de la voie ouverte à la circulation générale bordant le lot. Cette disposition n'est pas applicable aux quais de déchargement. **<u>En sus pour le secteur 1AUEa :</u>** Toutes les couleurs sont autorisées dans la mesure où elles restent sombres. En revanche, s'il s'agit de teintes naturelles - marrons, beige, gris, noir, vert, rouge-brique - leur usage est libre. **Le blanc est également autorisé.** Les couleurs vives ~~**ainsi que le blanc**~~ sont proscrit**e**s pour le traitement des façades. Elles sont autorisées pour des éléments ponctuels tels que les menuiseries, enseignes, cages d'escalier extérieures, éléments de décoration, ... Extension : Toute extension d'un bâtiment déjà existant et déjà implanté devra se faire dans le respect de la volumétrie et des trames constructives du bâtiment initial. Toute extension d'un bâtiment déjà implanté doit se faire dans le respect des matériaux de la construction initiale.

d. *Modification de l'article 13 : espaces libres et plantations*

Dans cet article, la marge de recul devra également être modifiée afin de pourvoir réaliser le projet. Cette dernière sera diminuée à 35 mètres.

ARTICLE 1AUE 13 - Avant modification	ARTICLE 1AUE 13 - Après modification
ARTICLE 1AUE 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS	**ARTICLE 1AUE 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**
1) 10 % au moins de la surface de l'unité foncière doit rester perméable	1) 10 % au moins de la surface de l'unité foncière doit rester perméable
2) Les terrains situés à l'intérieur des marges de reculement définies par application de l'article 6 et non affectés à la circulation ou au stationnement devront être traités en espaces verts sur la totalité de leur linéaire sur voie à l'exception des accès, soit plantation de la marge de reculement, soit par clôtures végétales n'excédant pas 2 mètres de hauteur.	2) Les terrains situés à l'intérieur des marges de reculement définies par application de l'article 6 et non affectés à la circulation ou au stationnement devront être traités en espaces verts sur la totalité de leur linéaire sur voie à l'exception des accès, soit plantation de la marge de reculement, soit par clôtures végétales n'excédant pas 2 mètres de hauteur.
3) Il est obligatoire de planter un arbre par tranche de 200 m² de surface de stationnement découverte. Les plantations devront être uniformément réparties.	3) Il est obligatoire de planter un arbre par tranche de 200 m² de surface de stationnement découverte. Les plantations devront être uniformément réparties.
4) Les plantations ne doivent pas créer de gênes pour la circulation publique et notamment la sécurité routière.	4) Les plantations ne doivent pas créer de gênes pour la circulation publique et notamment la sécurité routière.
5) Les dépôts de matériaux, de citernes de gaz comprimé et autres combustibles visibles depuis la voie publique, cheminements et espaces libres communs doivent être entourés d'une haie d'arbustes à feuillage persistant ou intégrés par un aménagement permettant l'isolement visuel.	5) Les dépôts de matériaux, de citernes de gaz comprimé et autres combustibles visibles depuis la voie publique, cheminements et espaces libres communs doivent être entourés d'une haie d'arbustes à feuillage persistant ou intégrés par un aménagement permettant l'isolement visuel.
6) Les essences régionales à feuillage persistant sont imposées.	6) Les essences régionales à feuillage persistant sont imposées.
En sus pour le secteur 1AUEa :	**En sus pour le secteur 1AUEa :**
La marge de recul de 55 mètres depuis l'axe central de la RN47 devra être plantée au moyen d'une bande paysagère composée d'arbustes, de bosquets, d'espaces enherbés et d'arbres sur une largeur minimum de 8 mètres depuis la	La marge de recul de **35 mètres** depuis l'axe central de la RN47 devra être plantée au moyen d'une ~~**bande paysagère**~~ **frange végétalisée** composée d'arbustes, de bosquets, d'espaces enherbés et d'arbres ~~**sur une largeur minimum**~~

limite de zone. Le reste de la zone de recul pourra être investie par des espaces de stationnement perméables et paysagers.	~~de 8 mètres depuis la limite de zone~~. Le reste de la zone de recul pourra être investie par des espaces de stationnement perméables et paysagers.

4. *La modification de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation*

La procédure de révision allégée accompagnée de l'étude « loi Barnier » nécessite également la modification de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation réalisée sur la zone 1AUEa. Cette OAP se compose d'un schéma et d'un texte explicatif.

a. *Le texte explicatif*

L'OAP reprend les éléments de l'étude Loi Barnier et permet de garantir la meilleure intégration possible des bâtiments et autre aménagement au sein de cette zone.

Les modifications apportées à ce document ne concernent que la partie « 2. Orientations particulières ».

Avant modification	Après modification
Sécurité routière	***Sécurité routière***
Le site est actuellement accessible depuis une voie d'accès technique au bassin de gestion des eaux existant à proximité.	Le site est actuellement accessible depuis une voie d'accès technique au bassin de gestion des eaux existant à proximité.
Cette voie d'accès est elle-même accessible depuis une des rues de desserte de la zone d'activités, la rue de Calmette.	Cette voie d'accès est elle-même accessible depuis une des rues de desserte de la zone d'activités, la rue de Calmette.
Le projet concerne l'extension d'une entreprise, ainsi l'accès à la zone sera réalisé depuis les voies de desserte existante de cette dernière.	Le projet concerne l'extension d'une entreprise, ainsi l'accès à la zone sera réalisé depuis les voies de desserte existante de cette dernière.
La liaison entre cette entreprise et sa zone d'extension se fera à travers le chemin technique qu'il conviendra de laisser libre afin d'accéder aux nombreux réseaux présents sous le chemin.	La liaison entre cette entreprise et sa zone d'extension se fera à travers le chemin technique qu'il conviendra de laisser libre afin d'accéder aux nombreux réseaux présents sous le chemin.
Les espaces de stationnement pourront prendre place au sein de la zone inconstructible. Toutefois, ces derniers devront être paysagers afin d'offrir des vues qualitatives depuis la RN47.	Les espaces de stationnement pourront prendre place au sein de la zone inconstructible. Toutefois, ces derniers devront être paysagers afin d'offrir des vues qualitatives depuis la RN47.
Les espaces de stationnement pour véhicules légers devront être perméables afin de limiter les nuisances sur l'environnement.	Les espaces de stationnement pour véhicules légers devront être perméables afin de limiter les nuisances sur l'environnement.

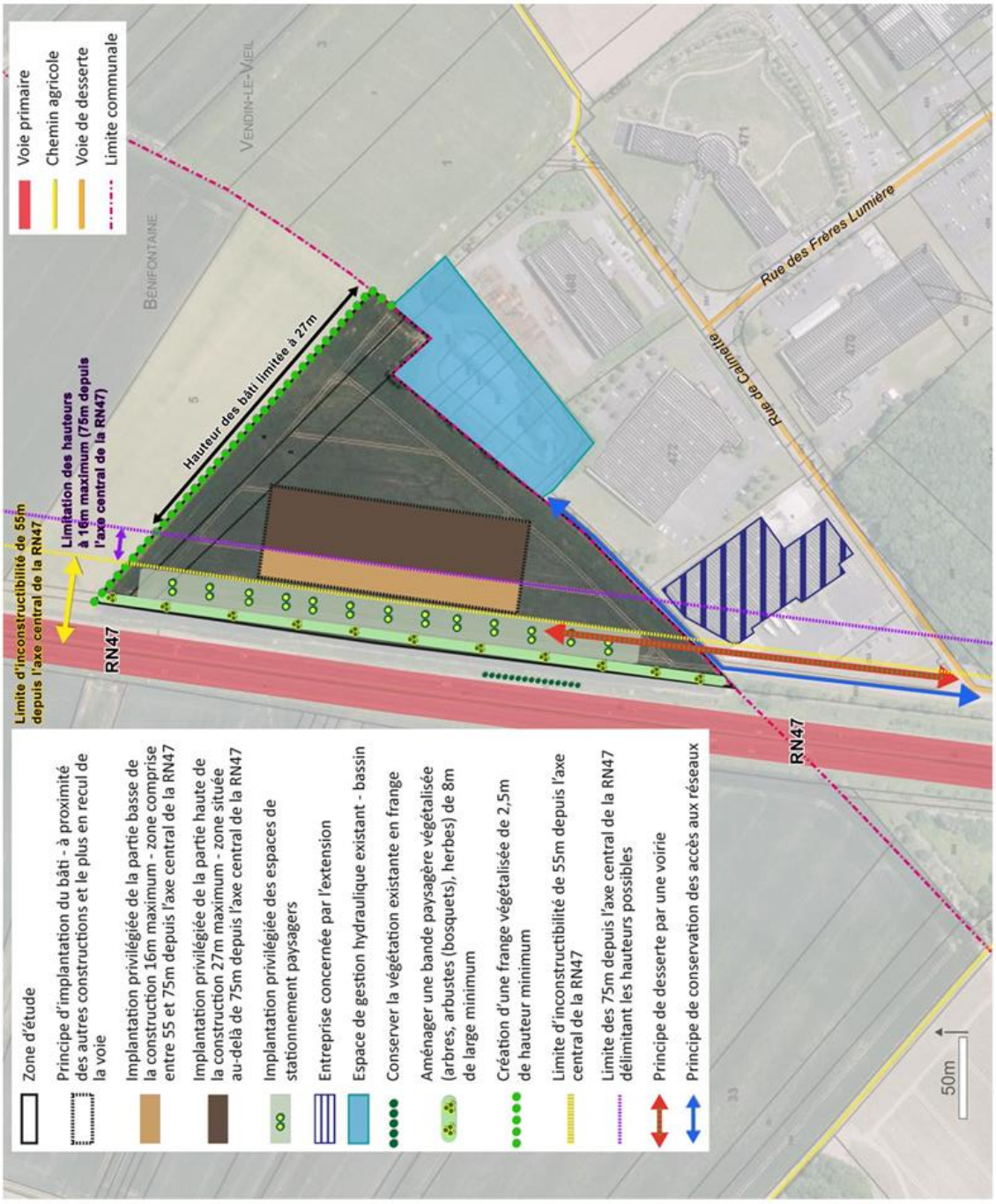
Le projet sera donc connecté au réseau existant aux alentours.	Le projet sera donc connecté au réseau existant aux alentours.
Composition urbaine et architecturale	***Composition urbaine et architecturale***
Le site d'étude a vocation à accueillir l'extension d'une entreprise voisine. Deux principaux espaces sont à prévoir : l'espace du bâti et l'espace de stationnement.	Le site d'étude a vocation à accueillir l'extension d'une entreprise voisine. ~~Deux principaux espaces sont à prévoir : l'espace du bâti et l'espace de stationnement.~~
Les parkings pour véhicules légers seront perméables et paysagers et les parkings pour poids-lourds seront paysagers afin de concilier intérêts environnementaux et paysagers.	~~Les parkings pour véhicules légers seront perméables et paysagers et les parkings pour poids-lourds seront paysagers afin de concilier intérêts environnementaux et paysagers.~~
Les constructions devront recevoir des matériaux à bonne capacité d'isolation de façon à limiter les échanges acoustiques de l'axe routier. Elles devront être adaptées au contexte architectural et urbain existant, afin d'offrir une ambiance et un cadre de vie de qualité. Les façades visibles depuis l'espace public devront être traitées de façon qualitative.	Les constructions devront recevoir des matériaux à bonne capacité d'isolation de façon à limiter les échanges acoustiques de l'axe routier. Elles devront être adaptées au contexte architectural et urbain existant, afin d'offrir une ambiance et un cadre de vie de qualité. Les façades visibles depuis l'espace public devront être traitées de façon qualitative.
Afin de limiter l'impact de la future construction dans le paysage, il conviendra de chercher à la rapprocher au maximum des constructions économiques existantes et de l'éloigner le plus possible des axes publics. De plus, si elle comporte des volumes différents, les hauteurs les plus importantes devront être le plus en retrait possible de la voie (voir plan). Ainsi, au sein de la zone comprise entre 55m et 75m depuis l'axe central de la RN47, les hauteurs seront limitées à 16m maximum, et par-delà les 75m depuis le même axe, les hauteurs maximales de bâtis pourront atteindre 27m.	Afin de limiter l'impact de la future construction dans le paysage, il conviendra de chercher à la rapprocher au maximum des constructions économiques existantes et de l'éloigner le plus possible des axes publics. De plus, si elle comporte des volumes différents, les hauteurs les plus importantes devront être le plus en retrait possible de la voie (voir plan). Ainsi, au sein de la zone comprise entre **35m** et 75m depuis l'axe central de la RN47, les hauteurs seront limitées à 16m maximum **à l'acrotère**, et par-delà les 75m depuis le même axe, les hauteurs maximales de bâtis pourront atteindre 27m.
L'espace de stationnement paysager pourra prendre place en partie au sein de la bande d'inconstructibilité de façon à optimiser l'espace. Toutefois, il conviendra de le traiter de façon à l'intégrer dans le paysage local.	~~L'espace de stationnement paysager pourra prendre place en partie au sein de la bande d'inconstructibilité de façon à optimiser l'espace. Toutefois, il conviendra de le traiter de façon à l'intégrer dans le paysage local.~~
Une zone d'inconstructibilité de 55m depuis l'axe central de la RN47 sera instaurée. Ainsi, en façade de la voirie, un espace paysager de recul (bande paysagère) sera aménagé induisant un recul des constructions.	Une zone d'inconstructibilité de **35m** depuis l'axe central de la RN47 sera instaurée. Ainsi, en façade de la voirie, ~~un espace paysager de recul (bande paysagère)~~ **une frange végétalisée** sera aménagée induisant un recul des constructions.

Qualité urbaine, paysagère et environnementale	***Qualité urbaine, paysagère et environnementale***
Le site d'étude est actuellement occupé par des espaces cultivés.	Le site d'étude est actuellement occupé par des espaces cultivés.
Intégrer le projet dans un environnement soumis à certaines nuisances est un enjeu du projet.	Intégrer le projet dans un environnement soumis à certaines nuisances est un enjeu du projet.
Les échanges visuels et sonores seront en partie cadrés par la végétation implantée dans l'espace d'inconstructibilité, sur les limites de zone et au sein de la zone.	Les échanges visuels et sonores seront en partie cadrés par la végétation implantée ~~dans l'espace d'inconstructibilité,~~ sur les limites de zone ~~et au sein de la zone~~.
La façade de la zone sera traitée au moyen d'une bande paysagère végétalisée constituée de bosquets, d'arbres, d'arbustes et d'herbes.	~~La façade de la zone sera traitée au moyen d'une bande paysagère végétalisée constituée de bosquets, d'arbres, d'arbustes et d'herbes.~~
Elle devra faire 8m de large minimum depuis la limite de zone afin d'être dans la continuité de la bande existant le long de la voie plus au sud.	~~Elle devra faire 8m de large minimum depuis la limite de zone afin d'être dans la continuité de la bande existant le long de la voie plus au sud.~~
Les quelques linéaires végétalisés existants le long de la RN47 devront être conservés afin de limiter l'impact du projet et de favoriser son intégration.	Les quelques linéaires végétalisés existants le long de la RN47 devront être conservés afin de limiter l'impact du projet et de favoriser son intégration.
La limite de zone en lien avec les espaces agricoles devra être plantée au moyen d'une frange végétalisée de 2,5m de hauteur minimum de façon à intégrer de futurs potentiels grands volumes de bâtis qui sans accompagnement végétalisé rompraient brutalement la planitude du secteur.	**Les limites** de zone en lien avec les espaces agricoles **et la RN47** devr**ont** être plantée au moyen d'une frange végétalisée de 2,5m de hauteur minimum de façon à intégrer de futurs potentiels grands volumes de bâtis qui sans accompagnement végétalisé rompraient brutalement la planitude du secteur.
Des arbres isolés pourront être plantés un peu partout au sein de la zone. Les essences d'arbres seront locales. On retrouvera entre autres des chênes, des saules, des aulnes...	Des arbres isolés pourront être plantés un peu partout au sein de la zone. Les essences d'arbres seront locales. On retrouvera entre autres des chênes, des saules, des aulnes...
Une gestion hydraulique poussée de la zone pourra être développée si nécessaire. Des noues pourront suivre les voiries créées, des ouvrages de gestion hydraulique pourront être aménagés.	Une gestion hydraulique poussée de la zone pourra être développée si nécessaire. Des noues pourront suivre les voiries créées, des ouvrages de gestion hydraulique pourront être aménagés.
Le bassin existant à proximité devra être conservé. Les espaces de stationnement devront être perméables (uniquement pour les véhicules légers) et paysagers (pour les véhicules légers et lourds) afin de garantir l'infiltration des eaux et afin de valoriser ces espaces peu qualitatifs.	Le bassin existant à proximité devra être conservé~~. Les espaces de stationnement devront être perméables (uniquement pour les véhicules légers) et paysagers (pour les véhicules légers et lourds) afin de garantir l'infiltration des eaux et afin de valoriser ces espaces peu qualitatifs.~~
Equipement en réseaux du site	***Equipement en réseaux du site***

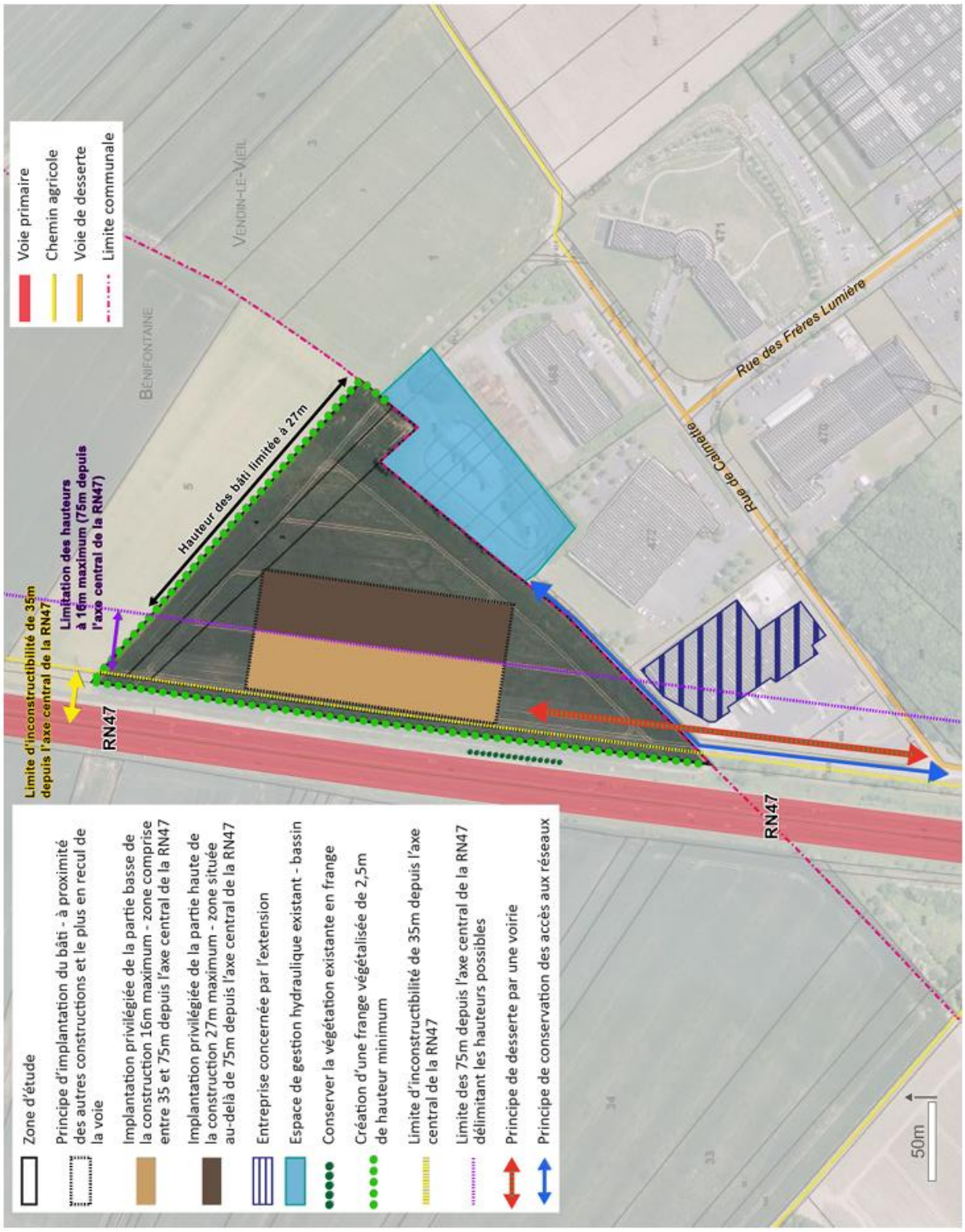
Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement. Les tracés des réseaux sont à laisser libres et accessibles le long de la limite nord-est de la zone.	Le site sera raccordé au réseau public d'alimentation en eau potable et au réseau collectif d'assainissement. Les tracés des réseaux sont à laisser libres et accessibles le long de la limite nord-est de la zone.

b. *Le schéma d'aménagement*

Avant modification



Après modification



VI. Absences d'atteintes aux orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Cette partie vise à traiter de la cohérence entre les modifications envisagées et le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). En effet, contrairement aux jurisprudences antérieures, le juge administratif n'est plus tenu de vérifier l'atteinte à l'économie générale du plan[1] ou du PADD[2], mais s'attèle, depuis l'ordonnance du 5 janvier 2012[3], à constater la **cohérence** avec les **orientations** du PADD.

Cette cohérence doit être recherchée « *[…] dans le cadre d'une **analyse globale** le conduisant à se placer à l'échelle du territoire couvert par le document d'urbanisme, si le règlement ne contrarie pas les orientations générales et objectifs que les auteurs du document ont définis dans le projet d'aménagement et de développement durables, compte tenu de leur degré de précision. Par suite, **l'inadéquation d'une disposition du règlement du plan local d'urbanisme à une orientation ou un objectif du projet d'aménagement et de développement durables ne suffit pas nécessairement, compte tenu de l'existence d'autres orientations ou objectifs au sein de ce projet, à caractériser une incohérence entre ce règlement et ce projet.*** »[4]

Si le terme de « cohérence » vient ici s'ajouter aux rapports de compatibilité et de conformité connus jusque-là, le renvoi aux orientations du PADD est également une nouveauté. Le juge doit là encore faire une analyse d'ensemble : « ***En exerçant ainsi son contrôle au regard d'un objectif particulier du projet d'aménagement et développement durables, sans prendre en compte l'ensemble des orientations et des objectifs de ce projet dans les conditions énoncées au point précédent, la cour a commis une erreur de droit.*** »[5]

Nous nous attèlerons donc, dans cette partie, à démontrer de la cohérence globale des modifications aux orientations du PADD.

I. Politique d'aménagement et de développement	
Opter pour un maintien de la population	Les modifications apportées dans le cadre de cette procédure ne concourent pas à la réalisation de cet axe.
Réinvestir les espaces urbains existants	Les modifications apportées dans le cadre de cette procédure ne concourent pas à la réalisation de cet axe.
Des équipements en cohérence avec la population	Les modifications apportées dans le cadre de cette procédure ne concourent pas à la réalisation de cet axe.
Intégrer les risques au projet d'aménagement	Les modifications apportées dans le cadre de cette procédure ne concourent pas à la réalisation de cet axe.

II. Politique en matière de transports et déplacements	
Prendre en compte les axes principaux	La zone de projet longe la RN 47. Les préconisations de l'OAP et de l'étude Loi Barnier permettront d'intégrer au mieux les projets dans leur environnement.

[1] Commissaire du gouvernement Bonichot, conclusions, Conseil d'Etat 7 janvier 1987 Pierre-Duplaix
[2] Loi n°2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat
[3] Ordonnance n°2012-11 du 5 janvier 2012 portant clarification et simplification des procédures d'élaboration, de modification et de révision des documents d'urbanisme.
[4] Conseil d'État, 6ème et 5ème chambres réunies, 30/05/2018, 408068
[5] Ibid

Favoriser la perméabilité du tissu urbain au regard des déplacements	Les modifications apportées dans le cadre de cette procédure ne concourent pas à la réalisation de cet axe.
Conserver les liaisons douces au cœur du bourg	Les modifications apportées dans le cadre de cette procédure ne concourent pas à la réalisation de cet axe.

III. Projet de développement économique des communications numériques et de l'équipement commercial	
Maintenir les activités économiques	Cet axe prend en compte les évolutions futures des entreprises du territoire et plus particulièrement de l'entreprise PCB. La présente procédure permet la réalisation de cette orientation.
Favoriser l'attractivité et la vitalité du bourg : l'équilibre entre l'emploi et l'habitat	Les modifications apportées dans le cadre de cette procédure ne concourent pas à la réalisation de cet axe.
Retrouver une activité agricole	Les modifications apportées dans le cadre de cette procédure ne concourent pas à la réalisation de cet axe.
Améliorer l'accès aux communications numériques	Les modifications apportées dans le cadre de cette procédure ne concourent pas à la réalisation de cet axe.

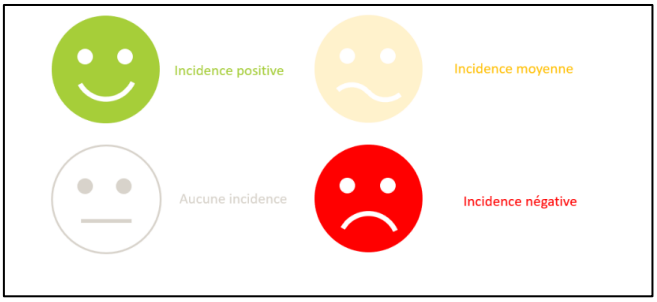
IV. Politique de protection des paysages, des espaces naturels, agricoles et forestiers et maintien des continuités écologiques	
Préserver les entités paysagères identitaires et les espaces sensibles	Les modifications apportées dans le cadre de cette procédure ne concourent pas à la réalisation de cet axe.
Protection du patrimoine communal	Les modifications apportées dans le cadre de cette procédure ne concourent pas à la réalisation de cet axe.
Limitation des impacts de l'urbanisation sur l'environnement et l'agriculture	Les modifications apportées n'ont pas pour objet de créer de nouvelles zones d'extension. La zone 1AUEa a été prévue lors des modifications précédentes.
Maintenir le tourisme et les loisirs	Les modifications apportées dans le cadre de cette procédure ne concourent pas à la réalisation de cet axe.

Les modifications apportées dans le cadre de cette procédure ne concourent pas à la réalisation des objectifs de modération de la consommation d'espace. En effet, la zone concernée par la présente procédure est une zone à urbaniser à vocation économique. Cette dernière a été prévue dans le PLU dès son approbation en 2017. De plus, les modifications apportées ne concernent que l'implantation des nouveaux bâtiments au sein de ces parcelles. L'emprise au sol reste inchangée, ainsi, une augmentation de la surface artificialisée au sein de la parcelle pourra être observée.

VII. Impact des modifications sur l'environnement, le paysage et le patrimoine

Cette procédure de révision allégée du PLU de Bénifontaine ne porte pas atteinte à l'environnement, aux paysages et au patrimoine du territoire. En effet, les modifications apportées ne concernent que l'étude Loi Barnier, le règlement et l'OAP.

Cette notice est également accompagnée d'un formulaire au cas par cas afin que l'autorité environnementale apprécie si le projet en question est susceptible ou non d'avoir un impact notable sur l'environnement. Le tableau ci-dessous ne saurait s'y substituer et ne présente qu'une analyse synthétique des impacts environnementaux des modifications opérées.



Modifications	Incidences sur l'environnement	
Modification de l'étude Loi Barnier		
Réduction du retrait de 55 à 35 mètres pour permettre le développement de l'entreprise PCB		Cette modification n'entraine aucune incidence sur l'environnement. En effet, les aménagements paysagers de type frange végétalisée d'une hauteur minimum de 2,5 mètres visant à intégrer les nouveaux bâtiments seront maintenus. Seule une augmentation de la surface artificialisée au sein de la parcelle pourra être observée, l'emprise au sol restant inchangée.

Modifications	Incidences sur l'environnement	
Modification du règlement		
Réduction du retrait de 55 à 35 mètres pour permettre le développement de l'entreprise PCB		Cette modification n'entraine aucune incidence sur l'environnement. En effet, les aménagements paysagers de type frange végétalisée d'une hauteur minimum de 2,5 mètres visant à intégrer les nouveaux bâtiments seront maintenus . Seule une augmentation de la surface artificialisée au sein de la parcelle pourra être observée, l'emprise au sol restant inchangée.

Modifications	Incidences sur l'environnement	
Modification de l'OAP		
Réduction du retrait de 55 à 35 mètres pour permettre le développement de l'entreprise PCB		Cette modification n'entraine aucune incidence sur l'environnement. En effet, les aménagements paysagers de type frange végétalisée d'une hauteur minimum de 2,5 mètres visant à intégrer les nouveaux bâtiments seront maintenus . Seule une augmentation de la surface artificialisée au sein de la parcelle pourra être observée, l'emprise au sol restant inchangée.

Le projet peut donc être considéré comme ne portant pas atteintes à l'environnement, aux paysages et au patrimoine.