COMMUNE DE BÉNIFONTAINE

Etude loi Barnier au titre de l'article

L111-8 du code de l'urbanisme



ZONE ÉCONOMIQUE - RN47 - EXTENSION DE LA ZONE ÉCONOMIQUE DE VENDIN-LE-VIEIL

Révision Allégée n°3

Approuvé en conseil municipal le : 27 novembre 2024

URBYCOM - Aménagement & Urbanisme
85 Espace Neptune - rue de la Calypso
62 110 HENIN-BEAUMONT
Tél : 03.62.07.80.00
Email : contact@urbycom.fr

Mairie de BENIFONTAINE
Rue Pasteur,
62 410 Bénifontaine
Tél : 03 21 40 30 08

SOMMAIRE

1. Présentation de l'étude p.3

2. Contexte de l'étude p.5

2.1. Situation géographique et présentation du projet

2.2. Document d'urbanisme

2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : intérêt général.

3. Perceptions visuelles du site p.10

4. Enjeux p.12

5. Prise en compte des nuisances p.13

5.1. Définition

5.2. Parti d'aménagement

5.3. Conséquences réglementaires

5.4. Conséquence sur les orientations d'aménagement et de programmation

6. Dispositions concernant la sécurité routière p.15

6.1. Définition

6.2. Parti d'aménagement

6.3. Conséquences réglementaires

6.4. Conséquence sur les orientations d'aménagement et de programmation

7. Composition urbaine et architecturale p.17

7.1. Définition

7.2. Parti d'aménagement

7.3. Conséquences réglementaires

7.4. Conséquence sur les orientations d'aménagement et de programmation

8. Qualité de l'urbanisme et des paysages p.19

8.1. Définition

8.2. Parti d'aménagement

8.3. Conséquences réglementaires

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

9. Schéma d'organisation - Synthèse p.21

Étude au titre de l'article L111-8 du code de l'urbanisme

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

Article L.111-6 du code de l'urbanisme

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

Article L.111-7 du code de l'urbanisme

« L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :
1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
4° Aux réseaux d'intérêt public.
Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.»

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

1/ PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE

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

La présente étude a donc pour but d'étudier les possibilités d'aménagement d'une zone de la commune de Bénifontaine, située au sud de la commune en limite avec Vendin-le-Vieil à proximité de la RN47.
L'analyse du projet sera effectuée au regard de cinq critères de référence énoncés par la loi : les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages.

2. Contexte d'étude
2.1. Situation géographique et présentation du projet
2.2. Document d'urbanisme
2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

2.1. Situation géographique et présentation du projet

Le présent dossier a pour but d'étudier le projet d'aménagement d'une zone destinée à accueillir des bâtiments d'activités dans le prolongement de la zone d'activités de Vendin-le-Vieil sur la commune de Bénifontaine.

Bénifontaine est une commune située dans le département du Pas-de-Calais en région Hauts-de-France. Elle est entourée par les communes de : Hulluch, Wingles, Vendin-le-Vieil, Loos-en-Gohelle.

La commune dispose d'un territoire d'une superficie de 4,84 km², pour une population totale de 359 habitants en 2015. La densité y est de 74 habitants par km².

Elle est rattachée administrativement à l'arrondissement de Lens et au canton de Wingles.

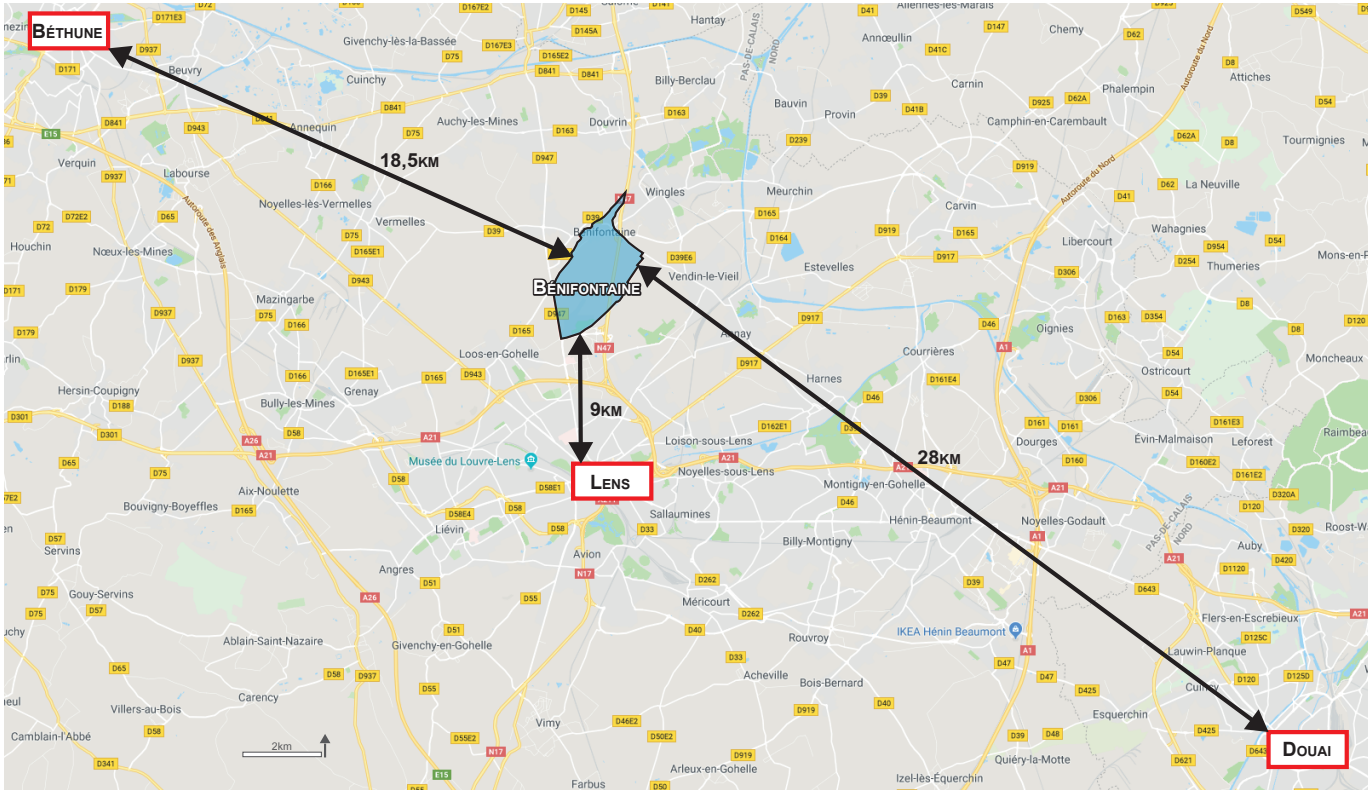
La commune est membre d'un établissement public de coopération intercommunale, la Communauté d'Agglomération de Lens Liévin, qui regroupe 36 communes pour une population de 244 561 habitants.

La commune se situe à environ 18,5 km de Béthune, 9 km de Lens et 28 km de Douai.

La zone d'étude d'environ 3,5 ha se situe dans la partie sud de la commune.

Elle se situe à proximité de la RN47 reliant Lens à la Bassée. La zone est donc très bien desservie.

Sa vocation en complément de la zone d'activités existante permettra de conforter le dynamisme du territoire et de permettre le développement d'une entreprise.



Localisation de Bénifontaine à l'échelle régionale.



Localisation de Bénifontaine à l'échelle communale.

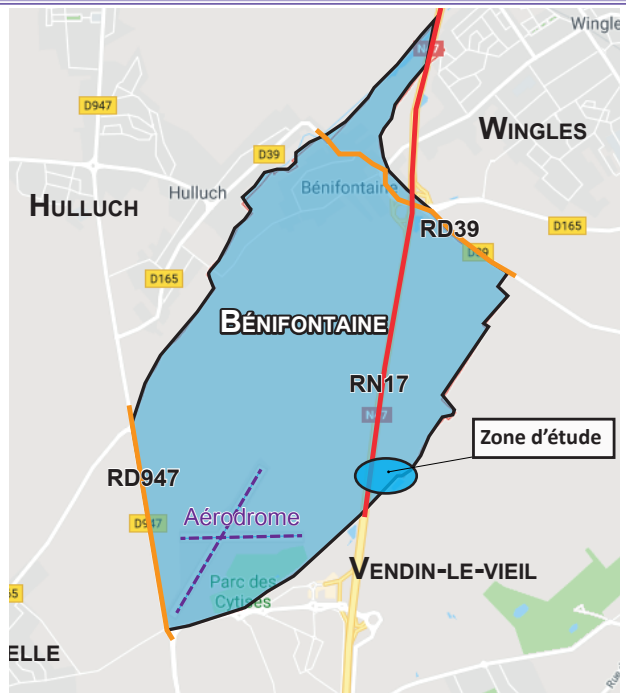
2. Contexte d'étude
2.1. Situation géographique et présentation du projet
2.2. Document d'urbanisme
2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

De par sa position géographique proche de grandes infrastructures (RD947, RN47,...), ainsi que par sa localisation entre Béthune, Lens et Lille la commune de Bénifontaine représente un point stratégique en matière de développement économique.
La commune urbaine conserve un caractère rural avec une occupation du sol majoritairement agricole. Elle mêle également activités sportives et de loisirs et lieux d'habitation avec harmonie.

Le site d'étude dédié aux activités économiques viendra se caler sur la limite communale avec Vendin-le-Vieil, le long de la RN47. Il vient prolonger une partie de la zone économique existante à Vendin-le-Vieil pour permettre l'extension d'une entreprise.

L'intégration du projet sera favorisée par l'existence d'un réseau de communication développé sur le territoire :
- La RN47 scinde la commune dans un axe nord/sud et Lens à la Bassée.
- La RD947 borde l'ouest de la commune. Elle relie Lens à Hazebrouck.
- La RD39 bore et traverse la commune d'est en ouest dans la partie nord. Elle traverse le tissu urbain communal borde le sud de la zone d'étude et relie Hénin-Beaumont à Vermelles.

La zone de projet se situe le long de la RN47 (axe routier à grande circulation) sur des parcelles agricole en réponse et en complément à la zone économique existante à Vendin-le-Vieil.



Carte des principales infrastructures à proximité du site

Le site d'étude se trouve au sud de la commune de Bénifontaine en limite communale avec Vendin-le-Vieil. Il vient se positionner sur des terres agricoles situées le long de la RN47, axe majeur communal.

La zone est dédiée à l'activité économique, elle pourra se servir de sa situation à proximité de la RN47 pour être visible et accessible. Elle vient en complément de la zone d'activités existante sur la commune de vendin-le-Vieil.
Elle est actuellement bordée par la RN47 à l'ouest, par la zone économiques au sud et à l'est et par des espaces agricoles au nord.

La surface du site d'étude est d'environ 3,5 ha.

Le site est actuellement accessible depuis la zone économique existante via la rue de Calmette.

Le site présente un enjeu économique important tant par sa situation en entrée de commune que par son positionnement dans la trame économique et agricole.

La RN47 étant classée comme « axe routier à grande circulation », un dossier de Loi Barnier sera réalisé. L'aménagement de la zone devra également prendre en compte ce document.

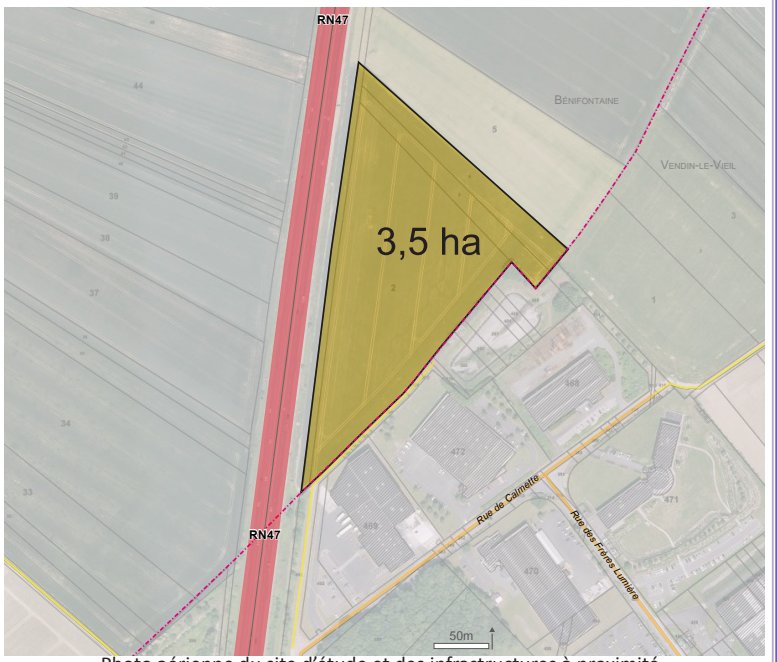


Photo aérienne du site d'étude et des infrastructures à proximité

2. Contexte d'étude
2.1. Situation géographique et présentation du projet
2.2. Document d'urbanisme
2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

2.2. Document d'urbanisme

La commune de Bénifontaine est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme.

Le site d'étude se trouve sur une zone 1AUEa du Plan Local d'Urbanisme (Secteur d'urbanisation à court terme pouvant accueillir des activités économiques excentré du tissu urbain de la commune).

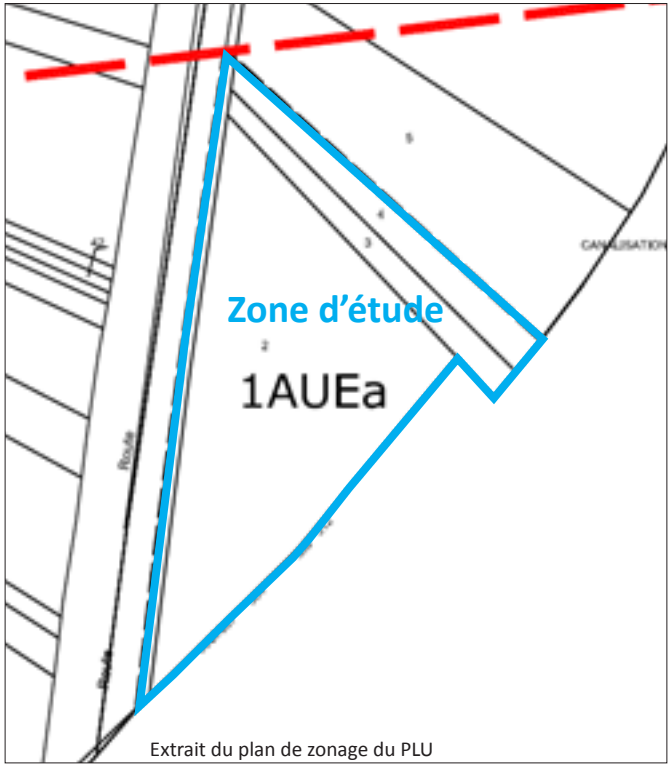
Situé à proximité de la RN47, le site d'étude est soumis au régime de la loi Barnier.

Par conséquent les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75m de part et d'autre de l'axe central de la RN47. Ces dispositions ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le PLU, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. C'est dans ce cadre qu'intervient la présente étude.

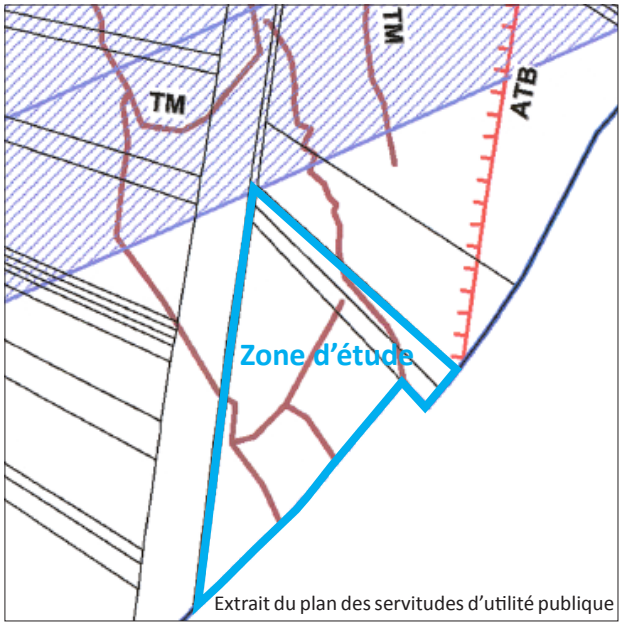
Les servitudes d'utilité publique

Selon le plan des servitudes d'utilités publiques la zone est concernée par :
• ATB : Axe terrestre bruyant - RN47.
• TM : Tranchées militaires

Les aménagements de la zone devront prendre en compte ces servitudes.



Extrait du plan de zonage du PLU



Extrait du plan des servitudes d'utilité publique

2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

La zone concernée par la loi Barnier est située au sud de Bénifontaine. Elle vient en complément d'une entreprise existante au sein de la zone d'activités de Vendin-le-Vieil. L'urbanisation au sud du site est entièrement à vocation économique.

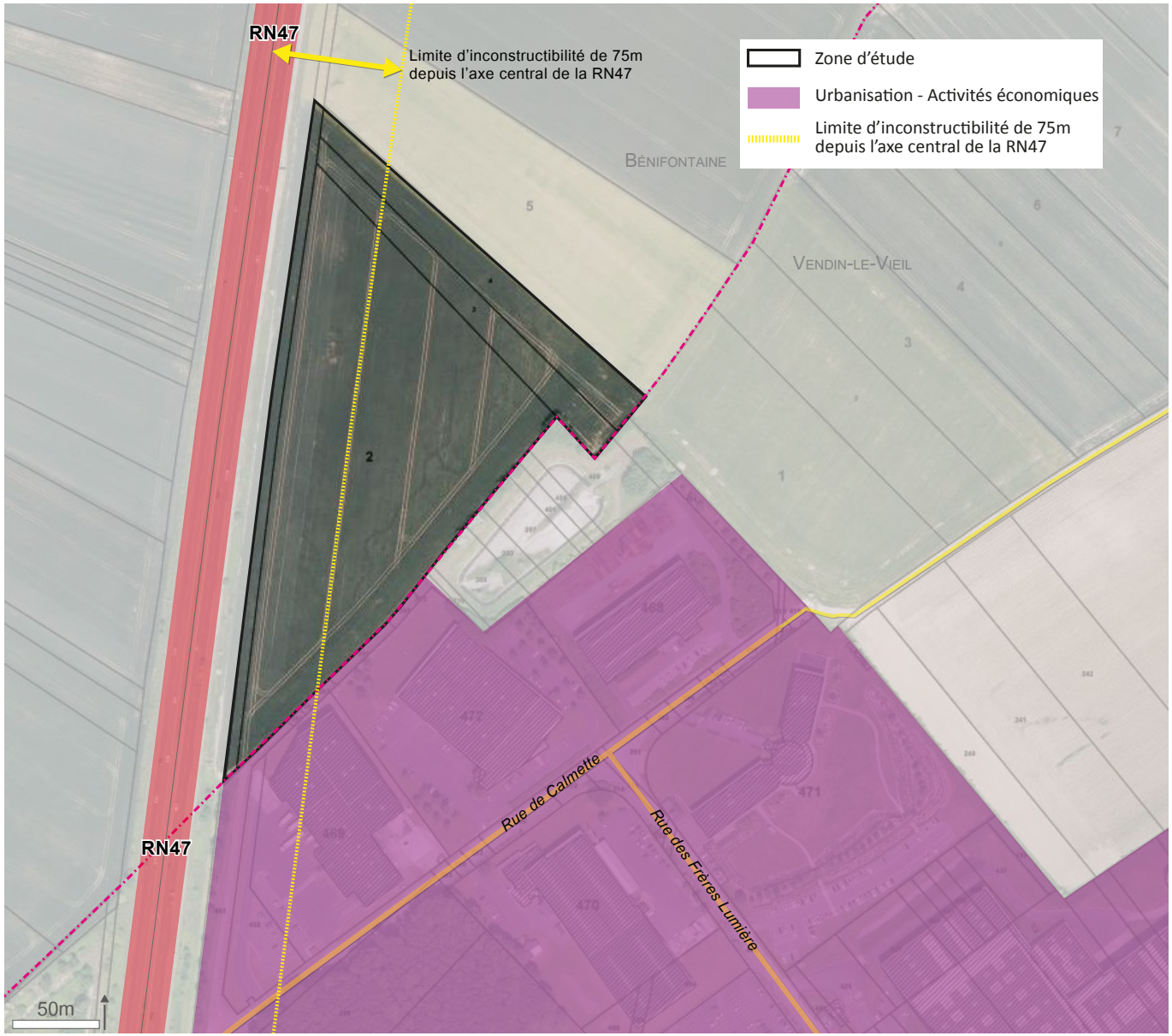
La zone d'étude, d'une superficie de 3,5 ha vient aménager un espace situé sur le PLU en 1AUEa (zone dédiée aux activités économiques).
Ce dernier est bordé :
- à l'ouest : par la RN47,
- au sud et à l'est : par une zone économique existante,
- au nord : par des terres cultivées.

Par-delà la voie citée ci-dessus, on retrouve principalement des zones agricoles.

La zone d'étude est accessible au sud via la rue de Calmette et semble propice au développement de l'activité économique, notamment sur le plan de l'accessibilité et de la desserte.

La carte ci-contre montre que l'urbanisation environnante est dédiée aux activités économiques au sud.

La carte révèle que notre site d'étude est concerné par la Loi Barnier et présente une bande d'inconstructibilité de 75m depuis l'axe central de la RN47 qui est à l'origine de la présente étude.



2. Contexte d'étude
2.1. Situation géographique et présentation du projet
2.2. Document d'urbanisme
2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général

2.3. Justifications du projet et enjeux locaux : Intérêt général (suite)

Comme vu précédemment, le secteur d'étude de la commune jouit d'un contexte local en partie développé sur le secteur économique.

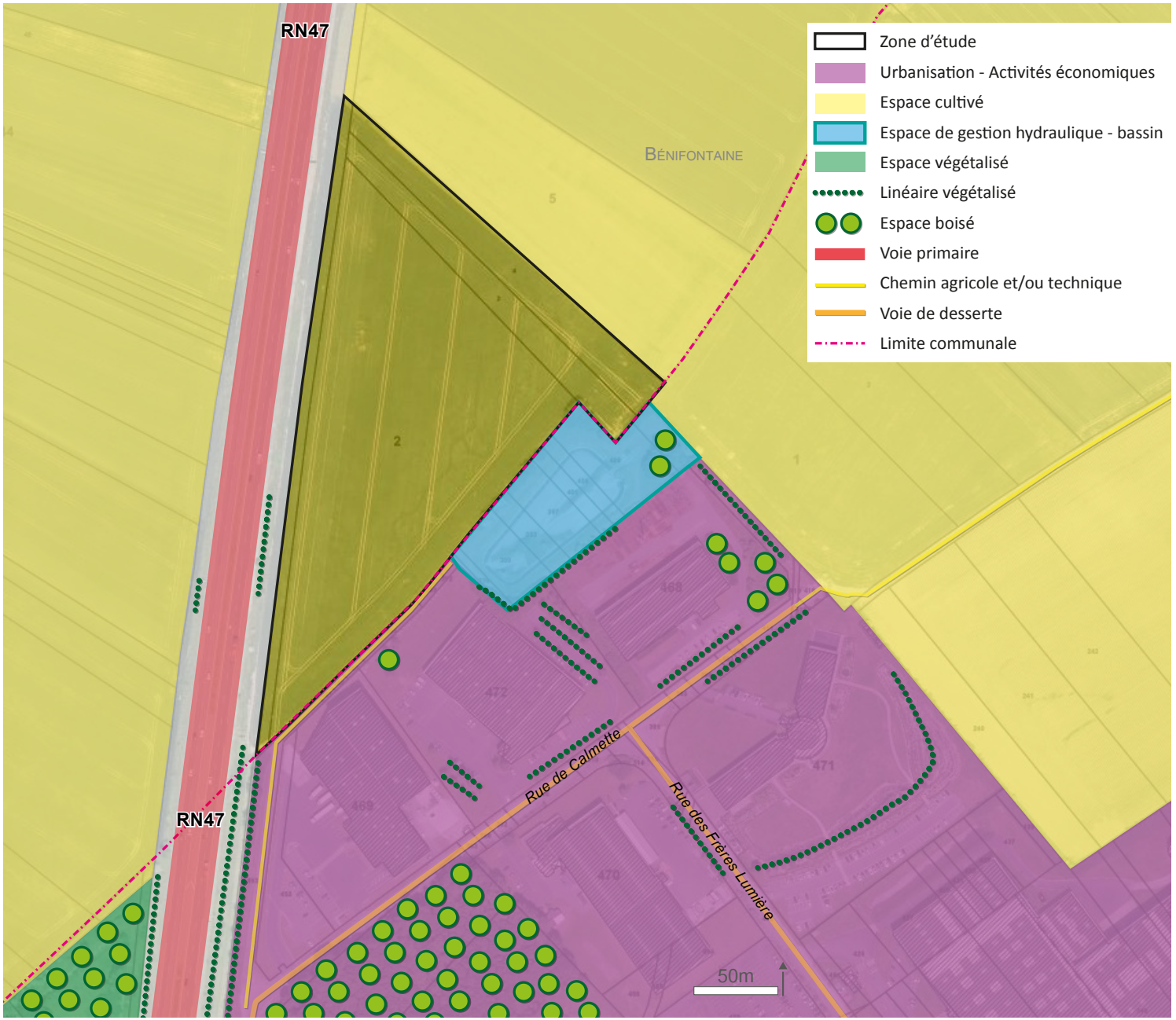
A proximité du site d'étude on retrouve des constructions à usage économique.
Aucune habitation ne sera en contact direct avec le projet de développement économique.

La carte révèle les tendances principales d'occupation du sol du territoire. On constate que la frange ouest est occupée par de courts linéaires végétalisés, puis par la RN47, puis par des espaces agricoles. La frange nord est occupée par des espaces cultivés. Les franges sud et est sont occupées par un espace de gestion hydraulique (bassin) doté de végétation arboricole et arbustive, ainsi que par une zone d'activités économique composées de voiries, de bâtis, de linéaires végétalisés et d'espaces boisés.
Le bassin de gestion hydraulique est accessible via un chemin existant entre la zone et l'entreprise à étendre.

La zone d'étude est occupée par des espaces cultivés.

Le projet bouleversera l'occupation du sol, toutefois, les études d'impacts permettront de compenser les impacts négatifs.

Le projet permettra de dynamiser l'activité économique de la commune tout en permettant de respecter les enjeux paysagers locaux.



Occupation du sol de la zone et aux alentours

3. Perceptions visuelles du site
Vues éloignées
Vues rapprochées

Vues éloignées

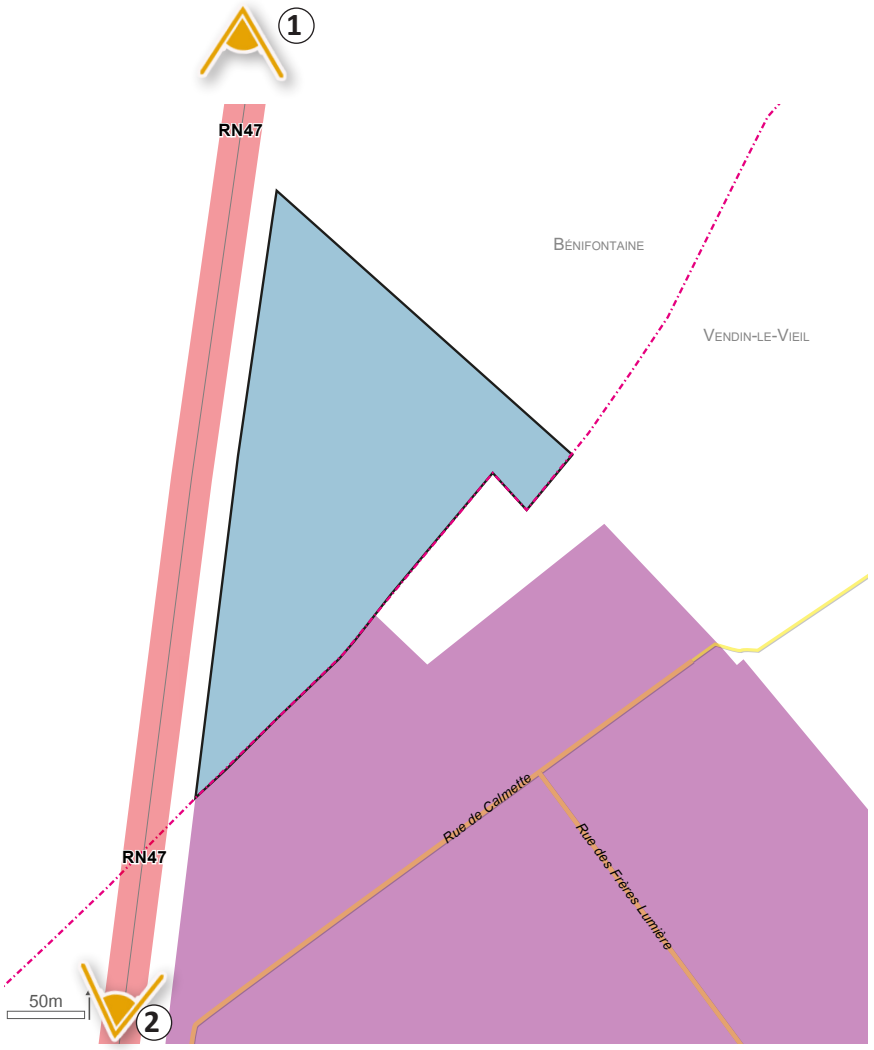
Depuis la RN47 longeant l'ouest de la zone, des vues lointaines sont possibles lorsque la bande végétalisée s'amoindrit ou disparaît. Les vues sont alors ponctuelles vers la zone de projet et/ou le bâtiment existant de l'entreprise à développer. Les vues ne sont pas continues et sont cadrées et filtrées par la végétation en place.



Vue vers le site depuis la RN47 au nord. Le site n'est pas visible à cause de la végétation présente le long de la voie. Toutefois, cette végétation n'est pas continue.



Vue vers le site depuis la RN47 au sud. Le site n'est pas visible à cause de la végétation présente le long de la voie et du bâtiment de l'entreprise à développer. De loin, quelques rares ouvertures permettent l'observation du bâti existant.



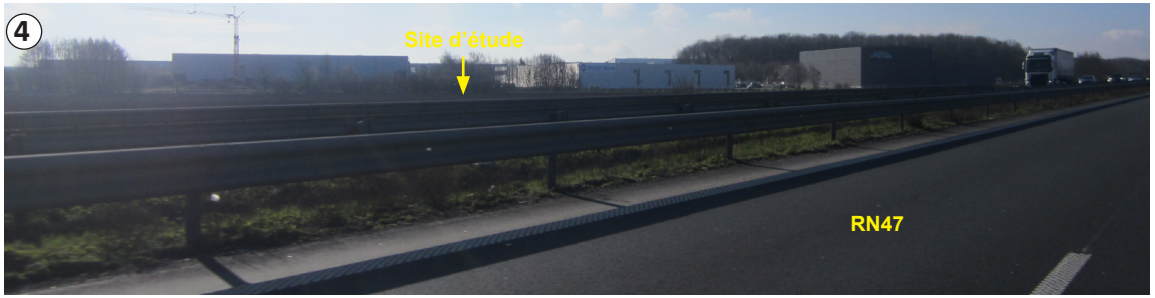
3. Perceptions visuelles du site
Vues éloignées
Vues rapprochées

Vues rapprochées

Une bonne partie du secteur proche de la zone d'étude est libre de constructions. Les perspectives visuelles proches sont possibles vers le site d'étude depuis la RN47. Cependant, quelques linéaires végétalisées filtrent et cadrent les vues qui ne sont pas annulées pour autant. Depuis la rue de Calmette au sud, les constructions économiques existantes masquent une bonne partie de la zone d'étude.



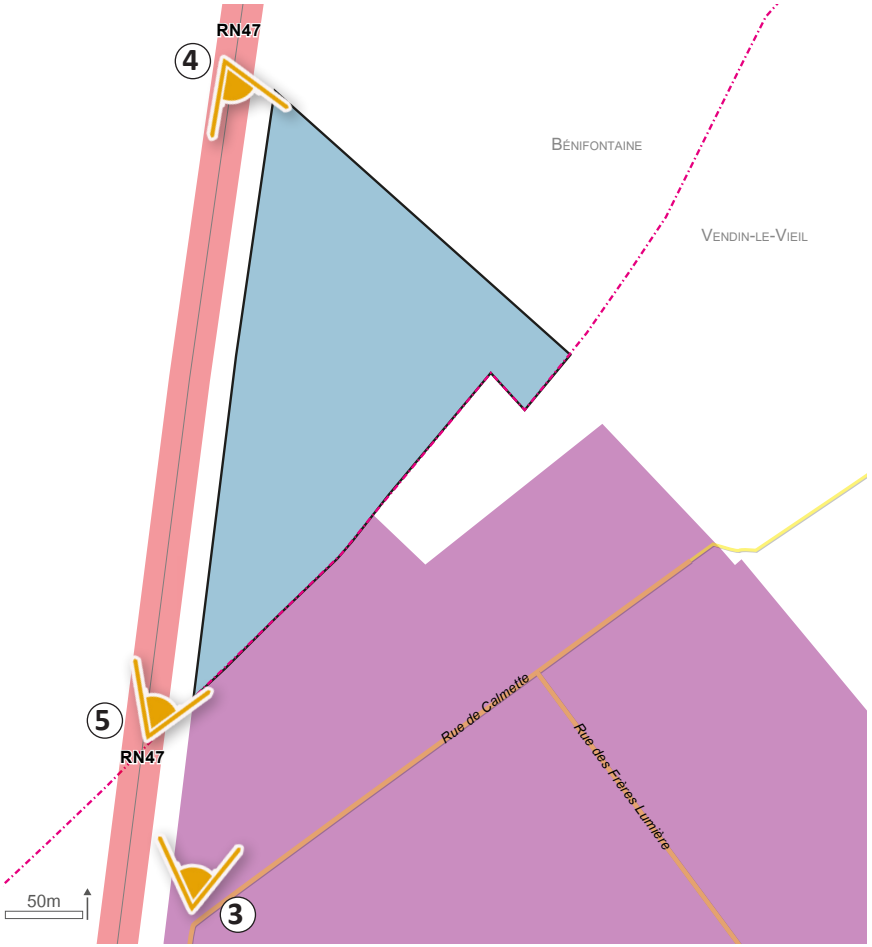
Vue depuis la rue de Calmette au sud - la zone d'étude est à peine visible car cachée par le bâti existant.



Vue depuis la RN47 au nord. Le site est visible car la trame végétale est inexistante à cet endroit. Le site est en léger contrebas.



Vue depuis la RN47 en façade. La zone est visible car aucune végétation n'obstrue les vues.



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
5.2. Parti d'aménagement
5.3. Conséquences réglementaires
5.4. Conséquences sur les OAP

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 : 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 compléter le dispositif de gestion des eaux. Les parkings pour les véhicules légers devront être perméables.

5. Prise en compte des nuisances
5.1. Définition
5.2. Parti d'aménagement
5.3. Conséquences réglementaires
5.4. Conséquences sur les OAP

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
6.2. Parti d'aménagement
6.3. Conséquences réglementaires

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.

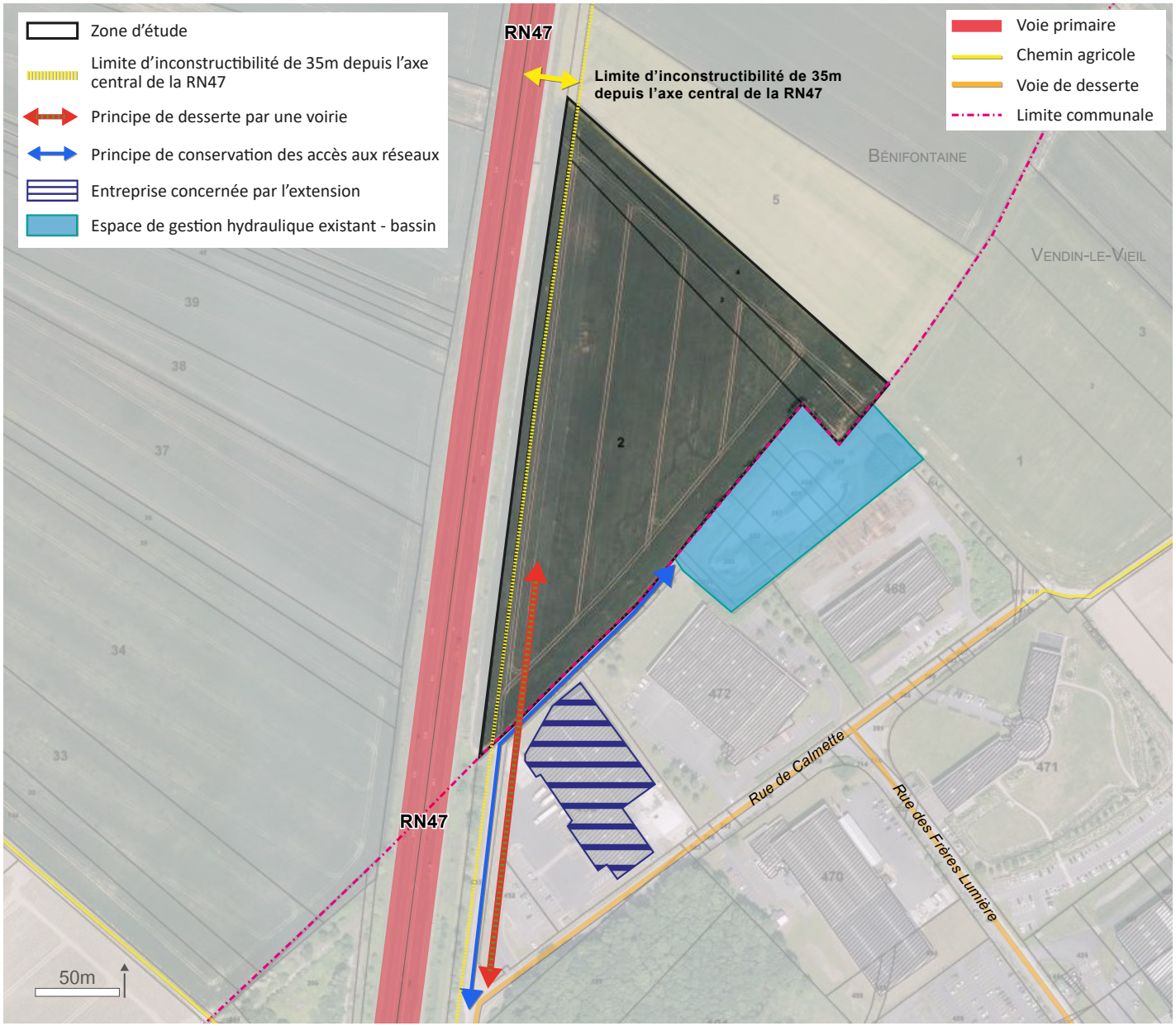
La liaison entre cette entreprise et sa zone d'extension se fera à travers le chemin technique qu'il conviendra de laisser libre afin d'accéder aux nombreux réseaux présents sous le chemin.

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 35m depuis l'axe central de la RN47 sera instaurée.



Plan des déplacements

6. Disposition concernant la sécurité routière
6.1. Définition
6.2. Parti d'aménagement
6.3. Conséquences réglementaires
6.4. Conséquences sur les OAP

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
7.2. Parti d'aménagement
7.3. Conséquences réglementaires
7.4. Conséquences sur les OAP

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.

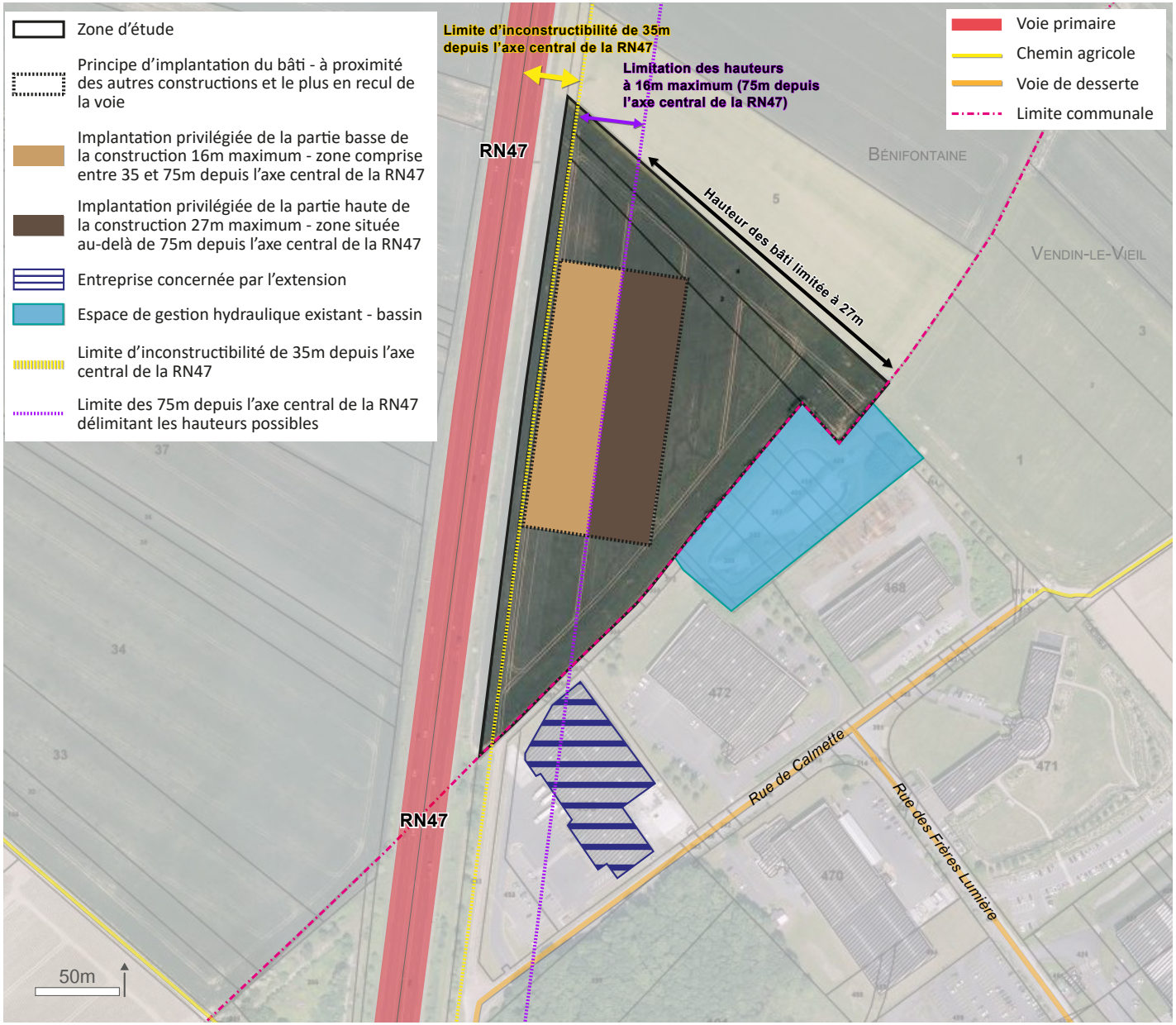
7.2. Parti d'aménagement

Le site d'étude a vocation à accueillir l'extension d'une entreprise voisine.

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 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.

Une zone d'inconstructibilité de 35m depuis l'axe central de la RN47 sera instaurée. Ainsi, en façade de la voirie, une frange végétalisée sera aménagée permettant une meilleure intégration des constructions.



Plan de la composition urbaine et architecturale

7. Composition urbaine et architecturale
7.1. Définition
7.2. Parti d'aménagement
7.3. Conséquences réglementaires
7.4. Conséquences sur les OAP

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 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 à l'acrotère à partir de 75 mètres de l'axe central de la route nationale 47.
• Article 11 : 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 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 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.

8. Qualité de l'urbanisme et des paysages
8.1. Définition
8.2. Parti d'aménagement
8.3. Conséquences réglementaires
8.4. Conséquences sur les OAP

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.

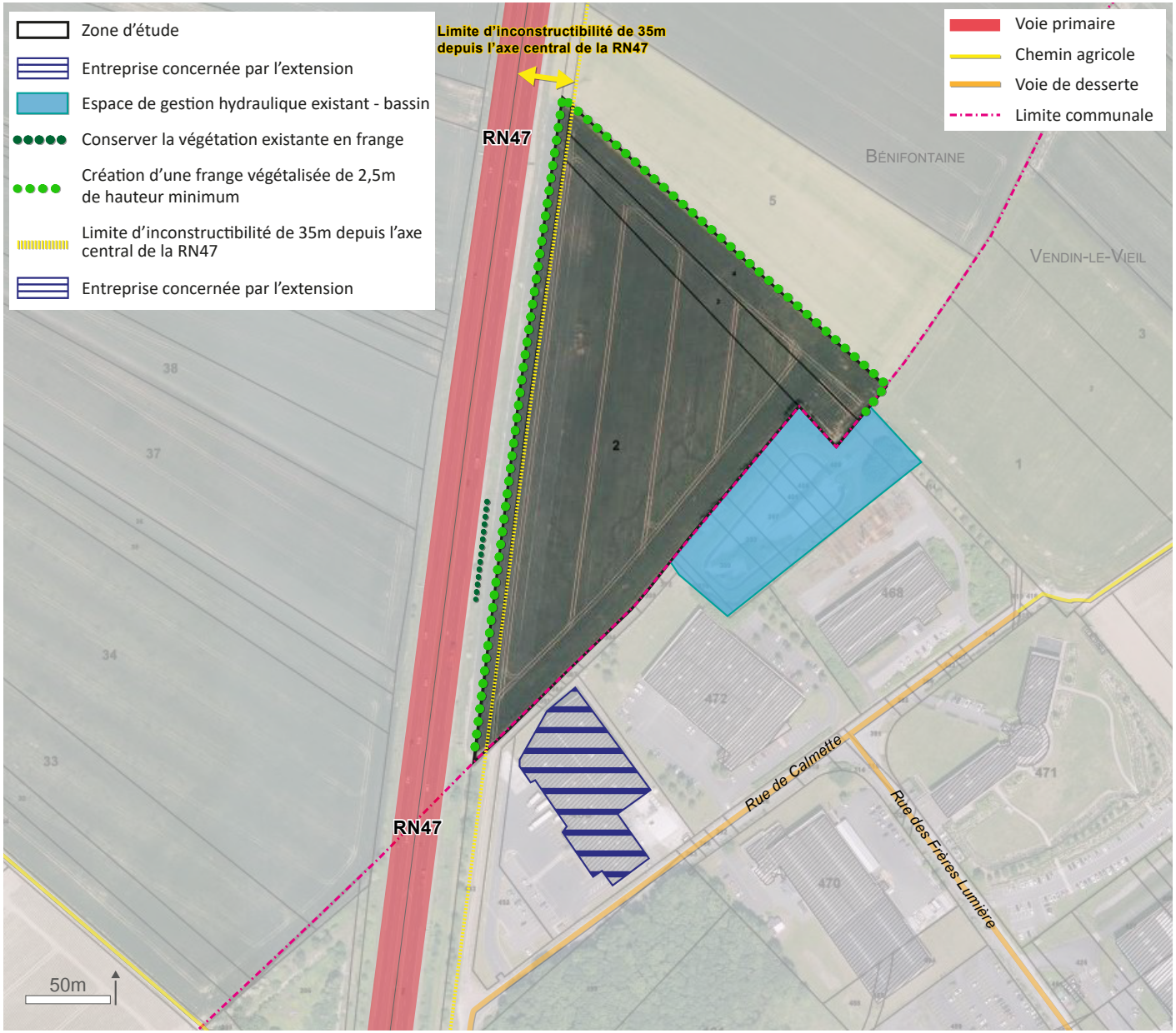
Les échanges visuels et sonores seront en partie cadrés par la végétation implantée sur les limites de zone.

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 limites 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.



8. Qualité de l'urbanisme et des paysages
8.1. Définition
8.2. Parti d'aménagement
8.3. Conséquences réglementaires
8.4. Conséquences sur les OAP

8.3. Conséquences réglementaires

Article 13 : Une frange végétalisée de 2,5m de hauteur minimum devra être aménagée le long de la façade de RN47.

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

- Création d'une bande de recul 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 d'une frange végétalisée de 2,5m de hauteur minimum sur les limites en lien avec la plaine agricole et avec la RN47.

9/ SCHÉMA D'ORGANISATION - SYNTHÈSE

