

DECLARATION DE PROJET

COMMUNE DELEGUEE DE BERNEVAL-LE-GRAND

ETUDE L111.8 CU

Vu pour être annexé à la délibération qui l'a **approuvée le 16 Septembre 2025**



Introduction

Objet de l'étude

Les articles L 111-6 à 10 du Code de l'Urbanisme dispose que « en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des voies expressives et des déviations au sens du Code de la voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation, au sens du code de la route. 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, la réfection ou extension de constructions existantes.

Les dispositions des alinéas ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le PLU ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au regard notamment « des nuisances, de la sécurité, de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

Dans le cas de la commune déléguée de Berneval-le-Grand, la présente déclaration de projet prévoit un projet d'aménagement et de constructions installé le long de la RD925, voie classée par arrêté préfectoral en date du 31 mai 2010 (annexe1).

Cette étude est réalisée pour permettre l'aménagement dans les meilleures conditions d'un secteur actuellement agricole en zone de développement (activités, logement/hébergement, services) sur le territoire de la commune déléguée de Berneval-le-Grand.

Rappel des articles L 111-6 à L111-10 du code de l'urbanisme

- *Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 47*

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. Un règlement local de publicité pris en application de l'article L. 581-14 du code de l'environnement est établi par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune. L'élaboration et l'approbation des dispositions d'urbanisme et du règlement local de publicité font l'objet d'une procédure unique et d'une même enquête publique.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article 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.

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'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.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation.

Etat des lieux

Le contexte régional

La Région Normandie entend renforcer l'ossature d'un réseau routier à vocation régionale, autant que nationale et européenne. Elle accompagne l'Etat dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI), qui a pris le relais, sur le réseau routier national, des contrats de plan Etat-Région.

Une Normandie parfaitement reliée

Pour circuler à travers la Normandie, ses campagnes, longer son littoral et rejoindre ses villes, les routes et les trains offrent un maillage performant sur tout le territoire. Des autoroutes relient entre elles Caen, Rouen, Le Havre et plusieurs villes moyennes, ainsi que les grandes agglomérations de régions voisines (Amiens, Le Mans, Lille, Paris, Rennes). Des routes nationales et un réseau de départementales complètent la desserte des autres agglomérations et communes régionales.

Les grands axes autoroutiers

<ul style="list-style-type: none">• Autoroute A13 ou « Autoroute de Normandie » de Caen à Douains• Autoroute A28 de Blangy-sur-Bresle à Alençon• Autoroute A29 de Beuzeville à Aumale• Autoroute A84 de Caen à Rennes• Autoroute A88 de Caen à Sées• Autoroute A131 de Bourneville à Harfleur	<ul style="list-style-type: none">• Autoroute A132 de Pont-l'Évêque à Canapville• Autoroute A139 d'Oissel à Saint-Étienne-du-Rouvray• Autoroute A150 de Rouen à Barentin• Autoroute A151 de Saint-Jean-du-Cardonnay à Varneville-Bretteville• Autoroute A154 de Val-de-Reuil à Acquigny
--	---

Le réseau complémentaire aux autoroutes

Il est constitué par :

- Les routes nationales RN (il en existe 21 en région Normandie)
- Les routes européennes (il en existe 4 en région Normandie)

Le contexte départemental

Avec plus de 5 800 kilomètres, la Seine-Maritime possède un réseau routier départemental dense dont le Département de Seine-Maritime assure la gestion, l'entretien, l'aménagement et la modernisation.

Le domaine public routier départemental est un vaste ensemble qui comprend à la fois les routes mais aussi les biens appartenant au Département de Seine-Maritime et qui sont affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées. Le règlement départemental de voirie est un document officiel qui permet de gérer l'ensemble de ce domaine public routier de Seine-Maritime. Il prend en compte tous les aspects liés au domaine lui-même (nature, achat, gestion, occupation) mais aussi :

- Aux droits et obligations du Département notamment en matière d'entretien
- Aux droits et obligations des riverains pour les accès, les écoulements d'eaux insalubres et autres actions qui peuvent interférer avec le domaine public
- Aux occupations du domaine public par des tiers pour tout ce qui est relatif à la mise en place de travaux et aux conditions techniques d'exécution d'ouvrages
- Aux polices de la conservation et de la circulation sur le domaine routier départemental.

Le schéma directeur des mobilités

Indispensables au développement des territoires et à la vie quotidienne des habitants, les mobilités s'inscrivent dans un contexte en constante évolution lié à des besoins croissants, aux enjeux environnementaux et aux révolutions technologiques et numériques. Acteur des mobilités, le Département a formalisé ses actions en la matière dans un document unique, le schéma directeur des mobilités, reprenant l'ensemble des composantes liées aux déplacements : réseau routier, voies vertes et bacs de Seine. Ce schéma agrège les différentes politiques départementales en faveur des mobilités, recense les principes et les actions qui guident l'activité des services et permet au Département d'accompagner au mieux les acteurs du territoire

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

L'objectif du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement vise principalement à optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques et préserver la qualité des endroits remarquables.

Pour ce faire, un diagnostic a été mené, à l'aide de plusieurs outils : cartes de bruit, plaintes émises par la population, politique

routière du Département et bilan des actions menées par le passé. Des zones dites « à enjeux » ont été délimitées, au sein desquelles des bâtiments sensibles sont soumis à des niveaux sonores élevés, et dépassant les seuils réglementaires. Le plan présente la méthode de priorisation de traitement de ces zones.

Trafics routiers et transports exceptionnels

Le Département maintient au fil du temps une connaissance fine des trafics sur son réseau routier.

Ces données, indispensables aux études d'aménagement ou aux diagnostics de sécurité routière, constituent également un paramètre essentiel pour définir un entretien adapté des routes départementales.

A ce titre, le Département analyse les données issues des comptages permanents ou ponctuels qu'il réalise. Ce sont en effet, pas moins de 33 stations de comptages, installées à demeure, qui recensent tout au long de l'année, les passages des véhicules suivant leur type et la classe de vitesse pratiquée ; données qui sont complétées par des comptages ponctuels opérés par cycle de deux ans sur 460 sections de routes. De plus, il exploite 48 panneaux à messages variables (PMV) répartis sur l'ensemble du réseau routier départemental.

Ainsi, afin de valoriser cette connaissance du territoire, chaque année, en collaboration avec les différents gestionnaires de voirie, le Département produit une synthèse de ces données sous la forme d'une carte de trafics.

Des opérations d'infrastructures d'envergure

En complément de ce programme récurrent basé sur le réseau existant, un autre programme d'investissement routier est consacré aux grandes opérations d'infrastructures. Celles-ci nécessitent souvent des études préalables denses, et supposent d'entreprendre un calendrier de procédure sur le long terme. Les travaux qui en découlent s'étalent souvent sur plusieurs années, jusqu'à huit ans pour les plus importants. Aussi ces opérations font l'objet d'un vote spécifique, d'un suivi particulier et d'un classement à part.

Le dédoublement de la RD925

Le flux de véhicules moyen de l'actuelle route départementale 925 est de 15 000 véhicules par jour, un chiffre important pour un axe dont le gabarit et le tracé très linéaire n'est pas forcément adapté pour l'accueil d'un tel trafic.

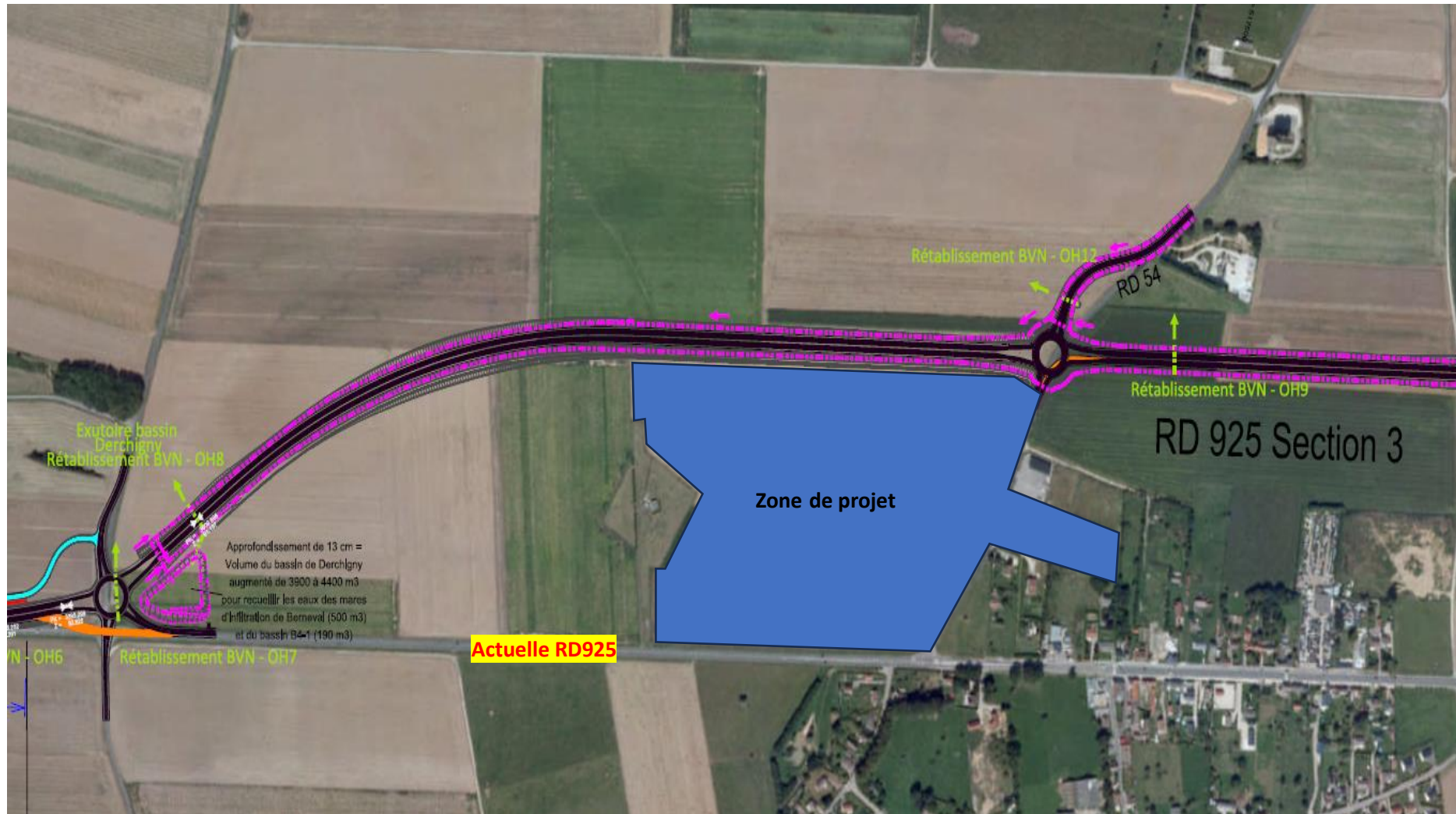


Gabarit actuel de la RD925

Relativement au projet d'EPR-2 de Penly, le flux de véhicules de type poids lourd sera revu à la hausse, avec notamment le passage de convois exceptionnels. Ce sont les raisons pour lesquelles le dédoublement de la RD925 a été programmé par le Département de Seine-Maritime.

Projet discuté depuis une trentaine d'années, la procédure a été enclenchée en raison de l'important flux qui sera engendré par les travaux conduits sur l'EPR. A l'heure de la rédaction de ce dossier, le département finalise les études afin de réaliser ce projet. L'enquête publique est prévue début 2025. La livraison de l'ouvrage pour 2028.

Ce dédoublement aura également un impact sur les déplacements pendulaire de la population locale.



Le contexte communal

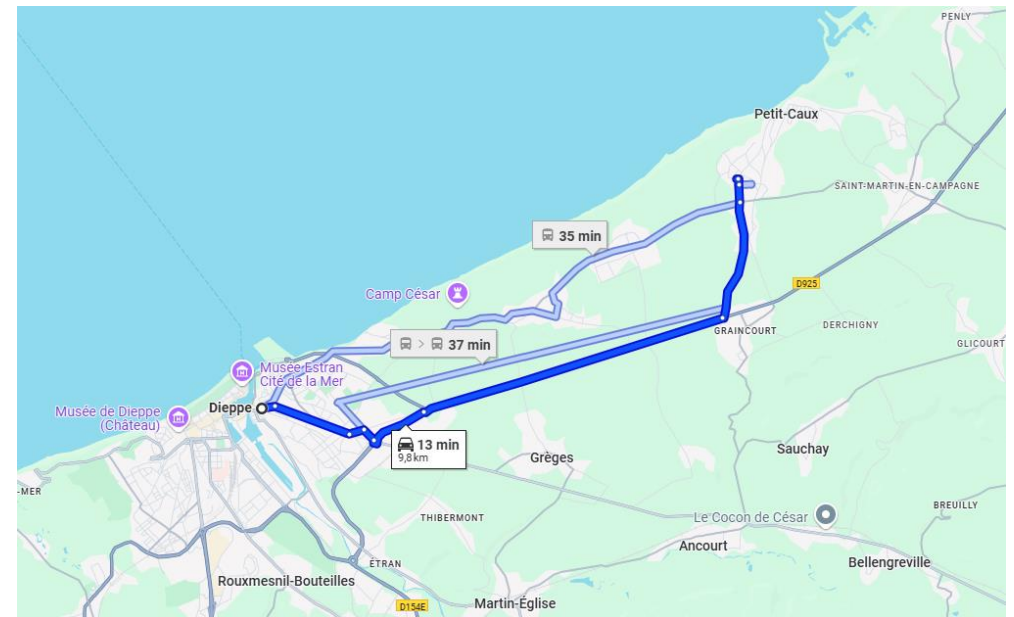


La commune déléguée de Berneval-le-Grand est située à proximité d'un maillage très fin de plusieurs voies importantes. Cette desserte permet aux habitants de la commune de se rendre dans diverses grandes villes (Dieppe, Fécamp, Abbeville,...) par le biais de voies rapides. Ainsi, la commune déléguée est située près de :

- Une autoroute :
 - A28 (40 min)
- Une nationale :
 - RN21 (15 min)
- De nombreuses routes départementales :
 - RD920 (10 min)
 - RD16 (10 min)
 - RD1915 (15 min)
 - RD22 (20 min)

De Berneval-le-Grand à Dieppe

La commune déléguée de Berneval-le-Grand est idéalement située dans l'aire d'influence dieppoise. Elle est reliée à Dieppe par la RD 925. Il faut à peu près 13 min pour rejoindre la commune depuis le centre de la ville de Dieppe.



La voirie départementale

La commune déléguée de Berneval-le-Grand est reliée à la ville de Dieppe par la RD 925 (voie à double sens) qui traverse le territoire communal d'est en ouest.

Elle est également traversée plus au nord par la RD 113 (voie à double sens).

Ces deux voies se rejoignent au sud du bourg de Biville-sur-Mer.

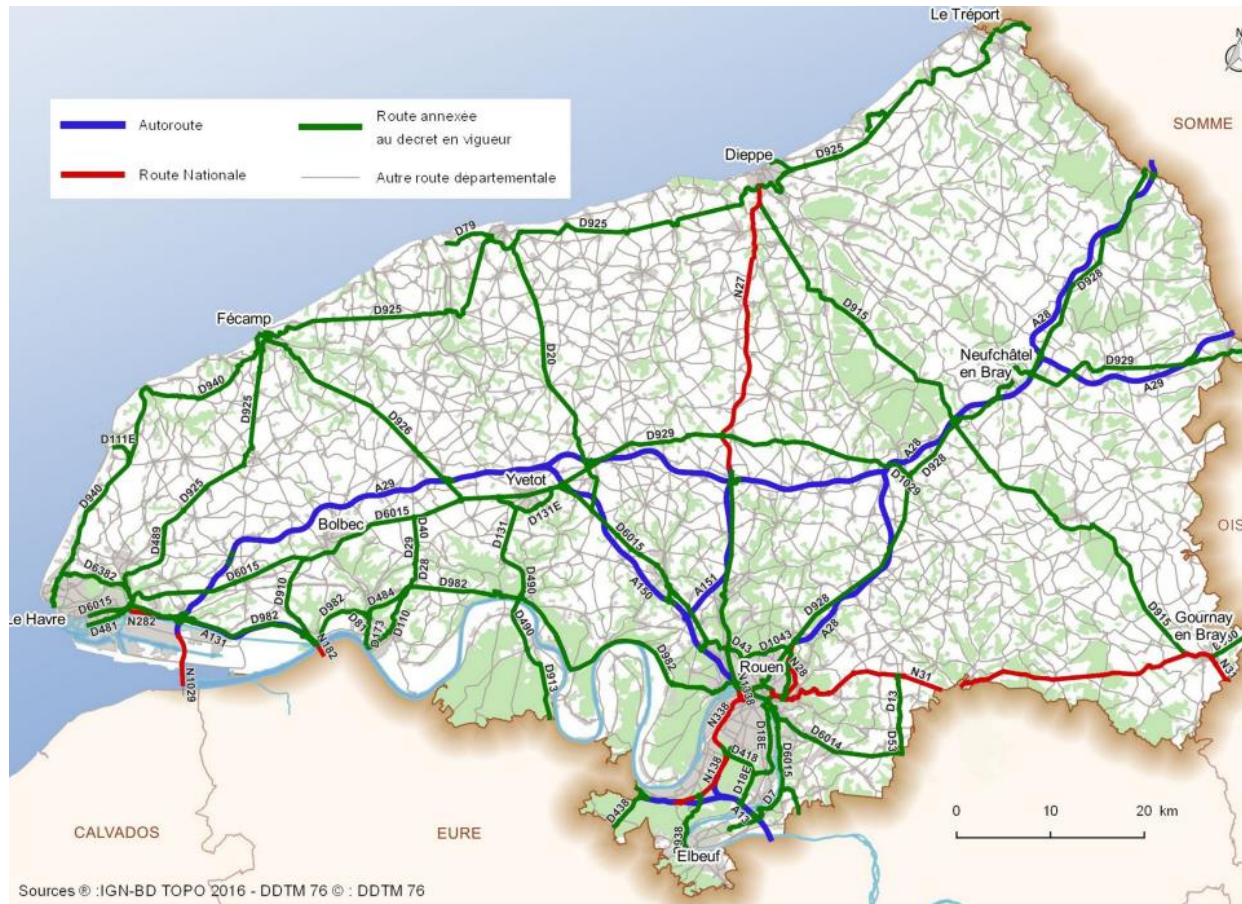
La voirie secondaire

Ces dessertes secondaires situées pour l'essentiel dans le centre bourg de Berneval-le-Grand permettent :

- Une circulation fluide dans le bourg
- D'accéder aux nombreuses zones agricoles qui entourent les espaces urbanisés.



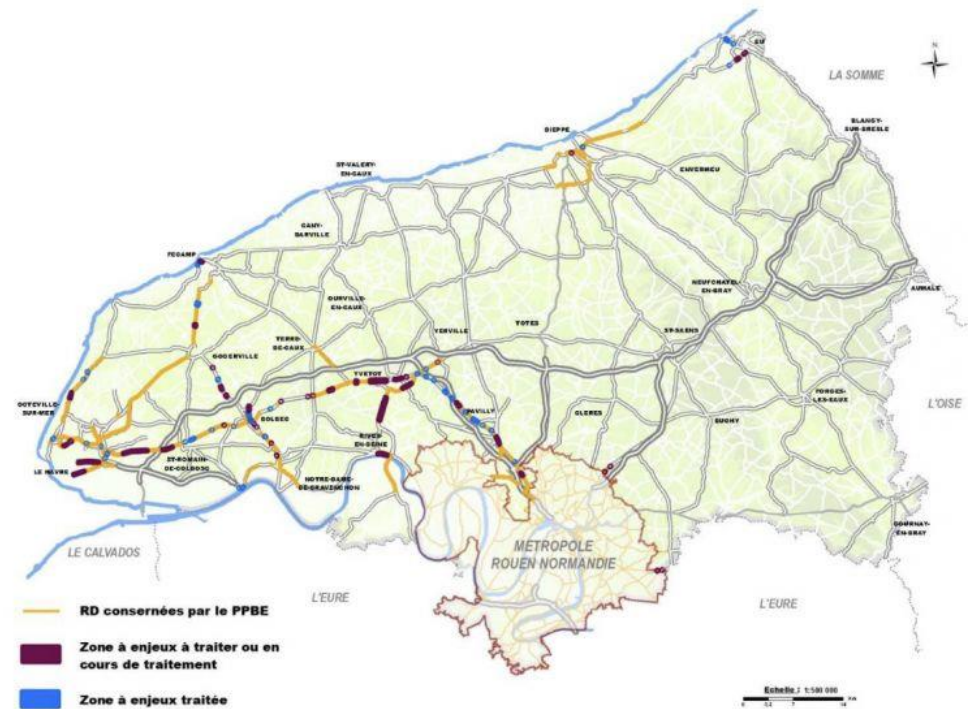
Le cas particulier de la RD925



La RD 925 a été classée Route à Grande Circulation par un décret modificatif en date du 31 mai 2010. Un tel classement n'est pas sans conséquence. En effet, différentes mesures doivent être mises en place et notamment la plus contraignante : la prise en compte d'espaces de retrait (rendant inconstructible certaines zones situées entre la nouvelle construction et la route à grande circulation). Concernant la commune déléguée de Berneval-le-Grand, cette bande de retrait est de 75m.

La RD925 est également concernée par un classement sonore au titre de la « directive bruit ». À partir de cartes de bruit, identifiant sur l'ensemble du territoire les zones de bruit excessifs (soumises au passage de plus de 3 millions de véhicules l'an), chaque gestionnaire de routes ou d'infrastructures (SNCF Réseau, métropoles, départements...) est ainsi tenu de mettre en place un Plan de Prévention des Bruits dans l'Environnement (PPBE) proposant des mesures correctrices. Par « bruit excessif » il faut entendre un bruit excédant les seuils réglementaires de 70 décibels le jour et/ou de 65 décibels la nuit, soit approximativement les niveaux de bruit émis à la sortie d'une école.

Le Département de Seine-Maritime vient de lancer son troisième Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) qui portera sur la période 2024-2028.



A la date de la rédaction du dossier, la RD925 est répertoriée sur le site de la préfecture en tant que route départementale de catégorie 3 selon le classement sonore, avec la définition d'une bande affectée par le bruit de 100m. Les constructions comprises dans cette bande devront bénéficier de **mesures de lutte contre le bruit**.

La zone de projet

En raison de l'agrandissement de la centrale nucléaire de Penly, des besoins en logements, hébergements et services ont émergé sur le territoire de Petit-Caux. Le projet objet de la déclaration de projet vise à répondre aux besoins en logements pour le personnel amené à travailler sur le site. Le projet recouvre une surface totale d'environ 16 ha, et prévoit entre 400 et 500 logements. Ce programme inclut également la création d'un parking de plus de 2500 unités de stationnement au total.

Le projet est « à cheval » sur les communes déléguées de Berneval-le-Grand et Belleville-sur-Mer.

Au total, le terrain concerné a une superficie d'environ 16 hectares, réparti sur 9 parcelles, dont 5,5 hectares sont sur la commune déléguée de Berneval-le-Grand. Les parcelles situées au sein des limites communales de Berneval-le-Grand sont toutes situées en zone A au P.L.U en vigueur (parcelles cadastrales ZM 0106, 0107, 0031, 033 et 034).

Les parcelles du projet situées dans les limites communales de Belleville-sur-Mer sont toutes sur des terrains agricoles et classées en « Secteurs réservés aux aménagements rendus nécessaires par les activités économiques du territoire » à la carte communale révisée (parcelles cadastrales 0021, 0020, 0019 et 0018).



Extrait de l'étude de définition du projet (Juillet 2024) - Espace libre / Infra services / Urban & Sens

Analyse paysagère

Le Petit Caux se situe au nord de la Normandie. Placé entre la vallée de la Bresle au nord et le pays de Bray au sud, cette série de trois plateaux parallèles, s'étire sur une quarantaine de kilomètres entre les portes de la Picardie et la Manche. Il est strié par les vallées parallèles de la Bresle, de l'Yères, de l'Eaulne et de la Béthune. En rebord du pays de Bray, il forme une bande étroite dont le secteur nord est appelé Aliermont. Marqué par une agriculture intensive, cette unité de paysage se distingue du pays de Caux par son contexte géomorphologique et par la forme d'urbanisation induite par son environnement.

Extrait de l'Atlas des paysages de Haute-Normandie :

Des plateaux étroits et festonnés par les nombreux affluents des grandes vallées.

Outre l'Aliermont qui dessine une bande étroite entre la Béthune et l'Eaulne, deux autres plateaux plus larges prennent place respectivement entre l'Eaulne et l'Yères et entre l'Yères et la Bresle. Malgré des distances qui peuvent être importantes entre deux cours d'eau, ces plateaux sont découpés en leur cœur par des petits talwegs qui se creusent tout en se rapprochant des vallées principales. La plupart des routes qui lient les plateaux aux vallées voisines empruntent ces petits talwegs et vallées. Lorsqu'ils sont suffisamment importants, ceux-ci accueillent des villages et des bourgs qui se mettent à l'abri dans ces plis à l'image de Foucarmont ou de Bailly-en-Rivière. Le sentiment de se trouver sur un plateau n'intervient qu'en s'approchant de la côte, zone dans laquelle les talwegs et leurs boisements deviennent rares. Au contact de la Manche, ces plateaux s'interrompent brutalement sur les hautes falaises.



Le Petit Caux est marqué par une agriculture qui laisse encore beaucoup de place aux prairies concentrées dans les petits reliefs (talwegs et petites vallées) alors que les grandes cultures occupent majoritairement le cœur des plateaux, formant des ouvertures parfois très vastes. Ces ouvertures finissent toujours par buter sur des lisières forestières lointaines et des lambeaux de clos-masures qui complètent ces horizons.

Pour cette étude nous nous attacherons à étudier le tronçon de la RD925 concerné par le linéaire du projet, et ce en dehors des espaces urbanisés.

La zone agricole

En se dirigeant vers Belleville-sur-Mer, au nord, le territoire est caractérisé par des paysages ouverts de type « openfield », dominés par de vastes étendues agricoles. Ces paysages se déploient principalement vers le nord et l'est, marquant l'identité visuelle et géographique de la commune. L'absence de haies bocagères et de boisement accentue ce caractère d'ouverture, offrant une vue dégagée sur les champs qui s'étendent à perte de vue. Ce paysage, typique des zones rurales à dominante agricole, confère à Belleville-sur-Mer un aspect particulièrement spacieux et aérien, renforçant la connexion entre l'homme et son environnement naturel.



Une autre prise de vue depuis la route D54, dos aux parcelles cadastrales 0019, 0020, 0106 et 0033 montre la parcelle 0031 dans la commune de Berneval-le-Grand :





Le reportage photo montre une très grande domination de vues ouvertes, ponctuellement interrompues par des boisements de petites dimensions.

Le caractère « ouvert » et sans obstacle est particulièrement marquant sur site. Le relief de plateau accentue cet effet. Les vues sont particulièrement dégagées et la ligne d'horizon toujours très marquée.

Les éléments construits verticaux (antennes, pylônes, candélabres, etc.) sont aussi particulièrement voyants, au sein de ce paysage ouvert.

On découvre, à partir du rond-point qui forme l'intersection entre les RD925 et RD54, un paysage un peu plus arboré au sein des espaces urbanisés du bourg. La transition entre openfield et paysage du bourg est ainsi très marquée et très nette.



Les espaces routiers

Pour ce qui est de l'analyse du paysage routier, le long de la RD925, les gabarits donnent tout de suite le sentiment d'une voie de transit et non d'une voie de desserte.

De plus on ne perçoit pas le bourg directement, mais disons plutôt sa 'périphérie', notamment avec la prédominance des bâtiments agricoles. Les activités installées en entrée de bourg (garage automobile, carrosserie, bar) renforcent ce sentiment, car elles donnent à voir des alignements de véhicules. Ce qui renvoie l'observateur à la notion de voie de transit.

L'absence d'éléments verticaux, ajoutée à la linéarité des paysages décrite ci-dessus, renforcent cet effet de « ruban » routier, et participent grandement à la monotonie des paysages.

Rares éléments de ponctuation paysagère



Ligne d'horizon particulièrement marquée

point de fuite sans aucun obstacle visuel

Absence totale d'éléments verticaux

= facteur de dangerosité

Enjeux identifiés

Les Enjeux lié au milieu agricole

Conserver les « façons de faire » l'agriculture localement, ne pas imposer ou banaliser les haies bocagères sous prétexte d'enjeux paysagers.

Comprendre les besoins d'accès sur les parcelles agricoles depuis les routes départementales, en assurer le bon fonctionnement et la sécurité.

Les Enjeux liés à la proximité immédiate du bourg

Développer un réseau de circulations douces en reliant les zones d'habitat à la zone de projet. Ce réseau de circulations douces permettra d'apaiser les circulations purement routières sur ce secteur.

Se raccorder de manière cohérente aux trames bâties et viaires existantes.

Assurer une transition paysagère « douce » entre espaces ouverts et espaces bâtis. Aujourd'hui en situation de « fracture ».

Les Enjeux de la zone de projet

Intégrer les différentes activités (logement, services, stationnements, etc.) dans une trame bocagère

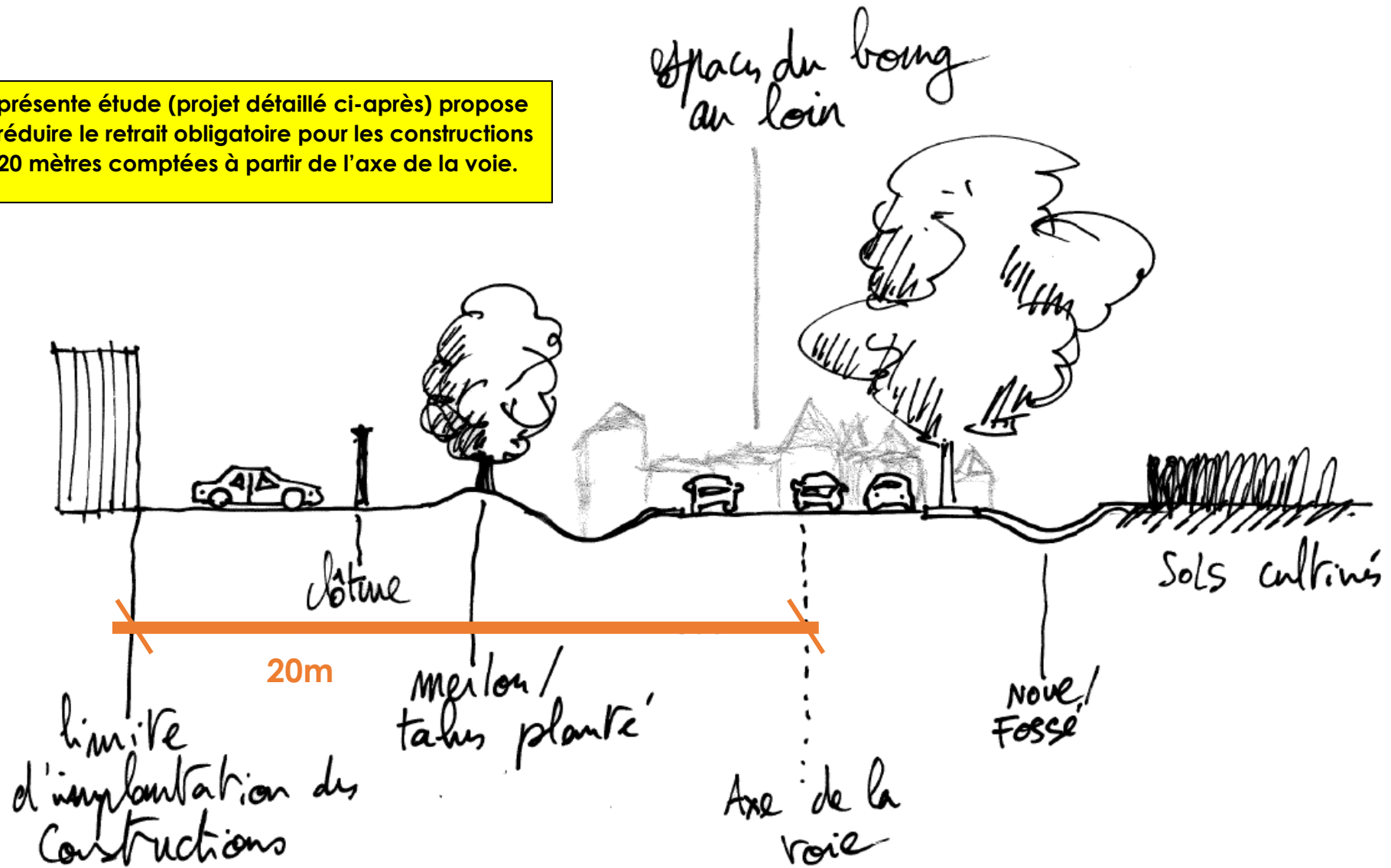
Développer un réseau de circulations douces sécurisées

Récréer une entrée de ville de qualité, avec un front vertical afin de recadrer les vues

La rédaction de ces premiers enjeux permet de mieux envisager les éléments à prendre en compte dans l'aménagement futur de la future zone.

Coupe de principe : aménagement d'une entrée de ville

La présente étude (projet détaillé ci-après) propose de réduire le retrait obligatoire pour les constructions à 20 mètres comptés à partir de l'axe de la voie.



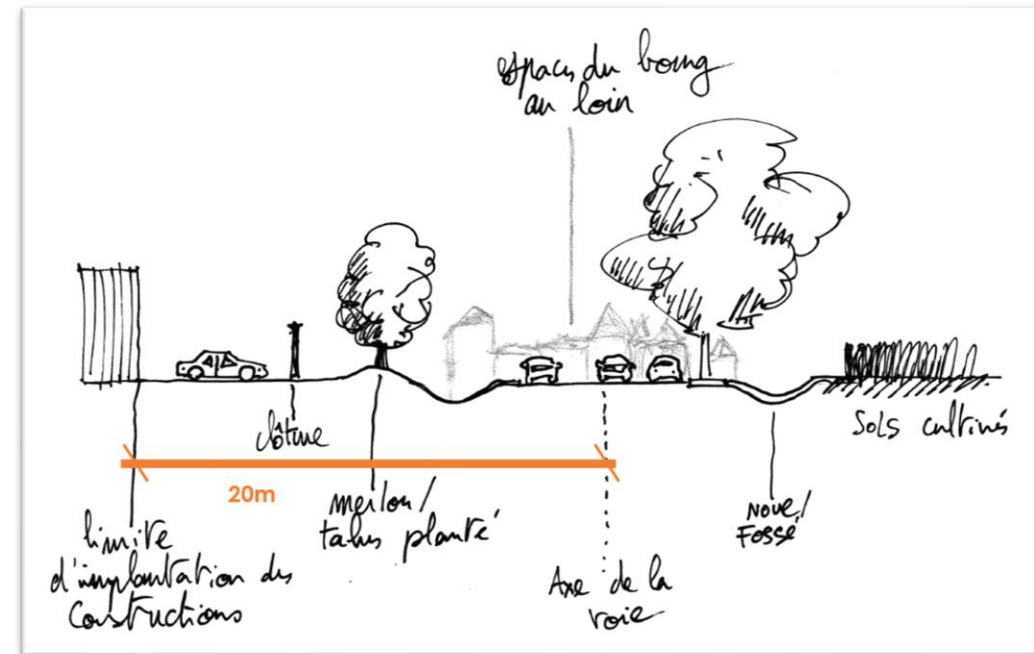
L'objectif paysager global est d'aménager une véritable entrée de ville, qualifiée et qualitative. Il convient de structurer les vues et renforcer les perspectives vers le bourg.

Valorisation paysagère et fonctionnelle :

- Côté champs : l'alignement d'arbres de haut jet crée un cadre visuel et structure la perception de la route. Il guide naturellement le regard vers le bourg, renforçant son rôle de point focal.
- Côté projet : le merlon planté joue un rôle essentiel pour masquer les infrastructures (clôtures et constructions) du projet d'aménagement. En parallèle, il atténue les nuisances acoustiques pour les riverains et usagers de la route.

Renforcement de l'identité d'entrée de ville :

- Le projet introduit une transition claire entre l'environnement rural (champs) et urbain (bourg). L'écran végétal et le traitement du paysage accompagnent visuellement les usagers vers le bourg, tout en donnant une signature visuelle forte à cet axe.



Amélioration écologique :

- Les plantations, en particulier l'alignement d'arbres de haut jet, participent à la création de corridors écologiques dans un milieu actuellement dépourvu de végétation structurante.
- Le merlon, par sa modélisation et son couvert végétal, contribue à diversifier les habitats, favorisant biodiversité et infiltration des eaux de pluie.

Esthétique et pérennité :

- Le contraste entre l'écran végétal structuré (côté projet) et l'alignement sobre (côté opposé) offre une esthétique équilibrée tout en répondant aux besoins fonctionnels.
- Le choix d'arbres de haut jet garantit une valorisation durable du paysage

Suggestions complémentaires :

- **Végétaux adaptés** : privilégier des essences locales et résilientes, combinant intérêt esthétique (floraison, couleur automnale) et bénéfiques écologiques.



Charme



Noisetier



Erable champêtre



Cornouiller sanguin

- **Rythme et densité** : varier l'espacement des arbres pour éviter une rigidité excessive, tout en conservant une lecture linéaire.
- **Traitement des talus et fossés** : aménager des couverts herbacés pour limiter l'entretien et diversifier les perceptions saisonnières.
- **Signalétique intégrée** : inclure des éléments d'information ou de signalisation harmonisés (totems bois/métal) pour accentuer le sentiment d'entrée de ville.

STRATES	Espèces
Strate n°1 – Arbres de HAUT-JET	Alisier torminal
	Alisier blanc
	Chêne pédonculé
	Chêne rouvre
	Frêne commun
	Hêtre vert
	Merisier
	Noyer commun
	Noyer noir
	Sorbier des oiseleurs
	Sorbier domestique
	Tilleul à petites feuilles
Strate n°2- Cépées	Cerisier de Sainte Lucie
	Charme commun
	Erable champêtre
	Ifs commun
	Prunier myrobolan
Strate n°3 – BOURRAGE	Amélanchier commun
	Buis à feuilles longues
	Charme commun
	Cornouiller sanguin
	Cornouiller mâle
	Coudrier
	Eglantier
	Fusain d'Europe
	Genêt à balai
	Lilas vulgaire
	Nerprun purgatif
	Prunellier
	Troène vulgaire
Viorne lantane	

Prise en compte des nuisances

La prise en compte des nuisances dans la réalisation du projet se conçoit à deux niveaux : les nuisances pouvant être générées par le projet sur son environnement direct (obstruction visuelle, création d'accès nouveaux, etc.), ou bien à l'inverse, les nuisances générées par l'environnement sur le projet (bruit de la voie, fort trafic des véhicules, etc.). Il s'agit donc de prendre l'ensemble de ces nuisances en compte et de trouver une solution pour assurer une coexistence sereine entre le projet et son environnement proche.

Les nuisances visuelles

La prise en compte des nuisances visuelles consiste à prévoir une importante intégration du végétal au sein de l'environnement du projet.

Plusieurs solutions sont préconisées parmi lesquelles la limitation de la hauteur des constructions. **Ainsi, la hauteur des bâtiments pourra être limitée à 12 mètres afin de ne pas induire de nuisance visuelle pour un observateur situé sur la RD925.**

Dans ce même objectif de protection du paysage, les constructions seront intégrées à leur environnement grâce à la création d'un merlon planté, le long de la route départementale.

Toujours dans ce même objectif, une signalétique ou des enseignes adaptées et bien placées pourraient être prévue, pour que son impact soit le meilleur possible tout en minimisant le nombre de panneaux publicitaires et d'enseignes, afin de protéger le cadre de vie de la zone du projet.

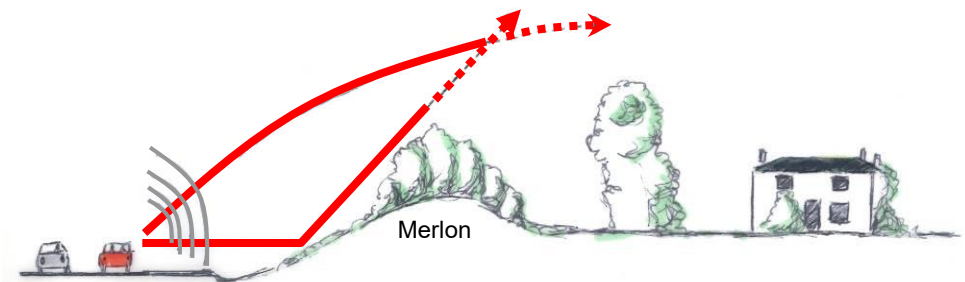
Les nuisances sonores

Nous avons pu voir, dans la première partie de ce dossier que la RD925, du fait d'un important trafic, pouvait être source de nuisances sonores. Il est de ce fait indispensable de prendre en compte cette problématique dans la réalisation du projet.

A savoir : un talus de terre planté d'une haie permet d'amenuiser de près de 20% les décibels provenant de l'extérieur.

Cette solution pourra donc être envisagée le long de la RD925.

Schéma de principe du fonctionnement d'un merlon anti-bruit



Retour sur la proposition d'une réduction du retrait à 20 m par rapport à l'axe de la voie

La distance de 20 m a été retenue pour plusieurs raisons :

- Cette « épaisseur » est conséquente : c'est une distance qui permet concrètement d'estomper les perceptions visuelles sources de nuisances (vues portées sur la route) et d'organiser « l'oubli » de cet axe.
- C'est également une épaisseur qui permet véritablement de travailler les transitions paysagères arborées, en organisant différentes « trames vertes ». Cette épaisseur permettant par ailleurs d'envisager, à l'avenir, l'installation de liaisons douces en site propre le long de la RD925 (cette proposition aurait eu peu de sens dans le cadre de ce projet, puisqu'il porte sur un tronçon mineur de l'axe).
- Enfin, cette épaisseur permet de créer un effet de porte important et marquant, notamment en entrée de ville. En effet, le rapport de proportions entre la distance de 20 m et les gabarits urbains projetés pour les zones ouvertes à l'urbanisation permettra de ménager un effet de porte visible sans être trop imposant (ce qui peut conduire à un effet de couloir).

La qualité architecturale : un outil d'intégration

Le développement urbain de cette zone doit se faire avec le souci de promouvoir la qualité architecturale à l'échelle du projet.

Comme cela est rappelé dans le règlement, les nouvelles constructions devront suivre des prescriptions spéciales, par exemple :

- Une simplicité de volume
- Une unité de structure et de matériaux allant dans le sens d'une bonne économie générale
- Un travail fait sur les façades (orientations, plantation d'arbres ou de haies...)
- Une teinte de bâtiment favorisant leur insertion
- Une préférence pour l'enterrement des ouvrages techniques (citernes, chaudières ou cuves de stockage de produits énergétiques).

La recherche d'une qualité urbaine et paysagère du site

Le projet privilégie la mise en place des haies et d'alignements d'arbres à proximité immédiate des zones construites du bourg. En effet, l'objectif est de mettre en valeur la transition entre l'urbanité et la ruralité et d'assurer une transition douce entre espaces cultivés ouverts et espaces bâtis relativement denses.

Actuellement, cet espace « tampon », de transition, n'existe pas, et le visiteur enchaîne deux séquences paysagères radicalement différentes pour ne pas dire opposées à savoir openfield/ milieu urbain. La zone du projet, bien qu'elle soit prévue à la construction, formera une transition entre l'urbanité et la ruralité. Les constructions nouvelles devront composer avec la trame paysagère actuelle.

Les trames ne préexistent pas, sur le territoire. Il est prévu d'en créer de nouvelles afin de créer une nouvelle forme urbaine paysagée, tout en maintenant la qualité environnementale d'un site à la fois agricole et naturel. La naissance de ces strates végétales constituera, en tant que filtre visuel, un élément d'intégration majeur du projet dans son environnement.

TABLEAU RECAPITULATIF DES MESURES PRISES EN COMPTE

FACE AUX CRITERES RETENUS PAR LA LOI

Critères retenus par la loi	Les solutions envisagées
Les nuisances sonores	<ul style="list-style-type: none"> • Un recul d'au moins 20,00 m est exigé par rapport à l'axe de la RD925 pour toutes les constructions nouvelles, quel que soit leur emprise bâtie. • Le classement sonore des infrastructures s'applique et contraindra à des mesures acoustiques spécifiques pour les nouvelles constructions dans une bande de 100m de part et d'autre de la RD925. • Le projet prévoit des haies bocagères ou arbres d'alignement implantés de part et d'autre d'un merlon paysagé.
Les nuisances visuelles	<ul style="list-style-type: none"> • Intégration du projet par la création d'une trame de haies et d'alignement d'arbres • Hauteur des constructions limitée à 12 mètres
La sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Un seul accès direct à la RD925 autorisé depuis le site du projet (cf. OAP réalisée dans le cadre de la procédure de déclaration de projet). • Une invitation, au sein de l'OAP, à définir les caractéristiques de voiries en fonction de leur destination et de l'importance du trafic. • Des voies qui seront nécessairement adaptées à la circulation des engins de lutte contre l'incendie. • Une obligation de concertation entre le gestionnaire de voirie (Département) et le porteur de projet pour la création de l'accès unique. • Recommandation pour la mise en place d'une signalisation adaptée.
La qualité architecturale	<ul style="list-style-type: none"> • La combinaison du règlement littéral et de l'OAP permettent de garantir la bonne intégration des futures constructions sur le site du projet. Elles consistent à rappeler les points suivants : <ul style="list-style-type: none"> - Une simplicité de volume - Une unité de structure et de matériaux allant dans le sens d'une bonne économie générale - Un travail fait sur les façades (orientations, plantation d'arbres ou de haies...) - Une teinte de bâtiment favorisant leur insertion

	<ul style="list-style-type: none"> - Une préférence pour l'enterrement des ouvrages techniques (citernes, chaudières ou cuves de stockage de produits énergétiques).
La qualité paysagère	<ul style="list-style-type: none"> • Intégration du bâti par la plantation de haies et d'alignement d'arbres de haut jet. • Utilisation d'essences endémiques pour l'ensemble des plantations, qui permet l'intégration dans l'environnement paysager existant. • Une réflexion conduite sur le « scénario paysager » et la découverte du territoire le long de la RD925 • Réflexion conduite sur les éléments horizontaux et verticaux qui caractérisent les paysages.
L'urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'une véritable entrée de ville qui fera de ce tronçon de la RD925 un boulevard urbain plutôt qu'une voie de transit. • Raccordement des voies nouvelles au réseau viaire existant. • Réalisation de coupures vertes entre le secteur de projet et les espaces urbanisés du bourg.