

SYNDICAT MIXTE D'ARTENAY-POUPRY

Zone d'activités interdépartementale d'Artenay-Poupry

Etude paysagère
Application de l'article L 111.1.4 du code de l'urbanisme



21 Avril 2009



9, avenue Léonard de Vinci
Parc Technologique La Pardieu
63063 CLERMONT FERRAND cedex 1
Tél. : 04 73 26 64 66 - Fax : 04 73 26 43 23

AVANT-PROPOS

L'amendement Dupont – article L111.1.4 du code de l'urbanisme – s'applique aux espaces non urbanisés situés de part et d'autre des voies qualifiées à grande circulation. Il définit une bande de 75 à 100m de part et d'autre de l'axe de la voie où toute construction et installation sont interdites.

De part sa localisation en bordure d'autoroute et de la bretelle d'accès à l'autoroute, ainsi que sa traversée par la RD954 (ex RN154), la zone d'implantation du projet de zone d'activités interdépartementale est soumise :

- à une bande inconstructible de 100 m à compté de l'axe de l'autoroute et de sa bretelle d'accès,
- à une bande inconstructible de 75 m à compté de l'axe de la RD954.

L'article L111.1.4 du code de l'urbanisme 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 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, urbanistique et paysagère* ».

La présente étude a pour objet de définir les règles à appliquer sur la future zone d'activités interdépartementale sur les communes d'Artenay (45) et de Poupry (28).

Cette étude comporte plusieurs parties :

- Un diagnostic de la zone d'étude,
- La présentation du projet urbain, réalisé dans le cadre de l'étude d'aménagement missionnée par le Syndicat Mixte d'Artenay-Poupry,
- Les règles applicables aux différents secteurs, qui seront intégrées dans les PLU d'Artenay et de Poupry.

I. ETAT DES LIEUX

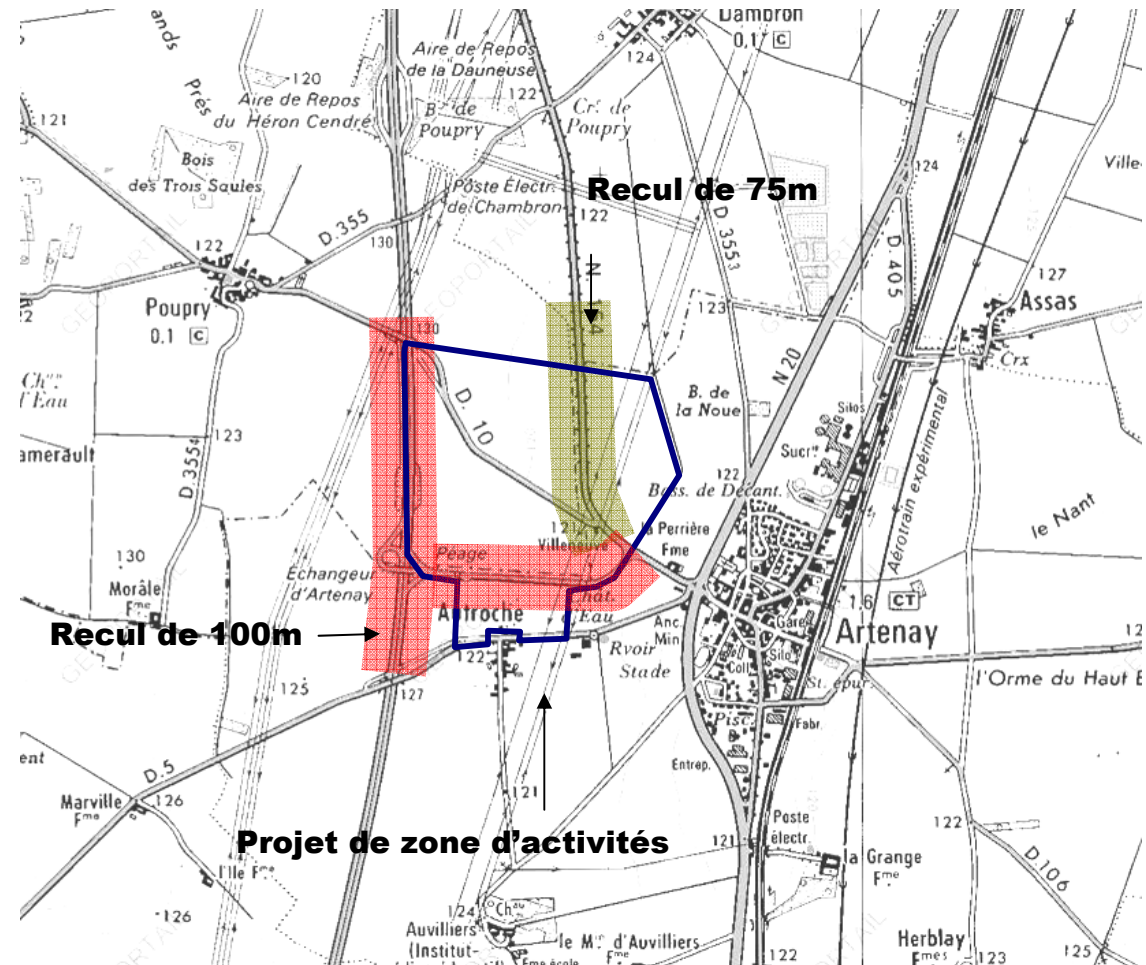
A. LOCALISATION DE LA ZONE D'ETUDE

La zone concernée se situe à l'Ouest du bourg d'Artenay. L'ensemble du projet de zone d'activité couvre une emprise de 190 ha dont 63 ha dans le Loiret et 126 ha en Eure-et-Loir répartis sur les communes d'Artenay et de Poupry.

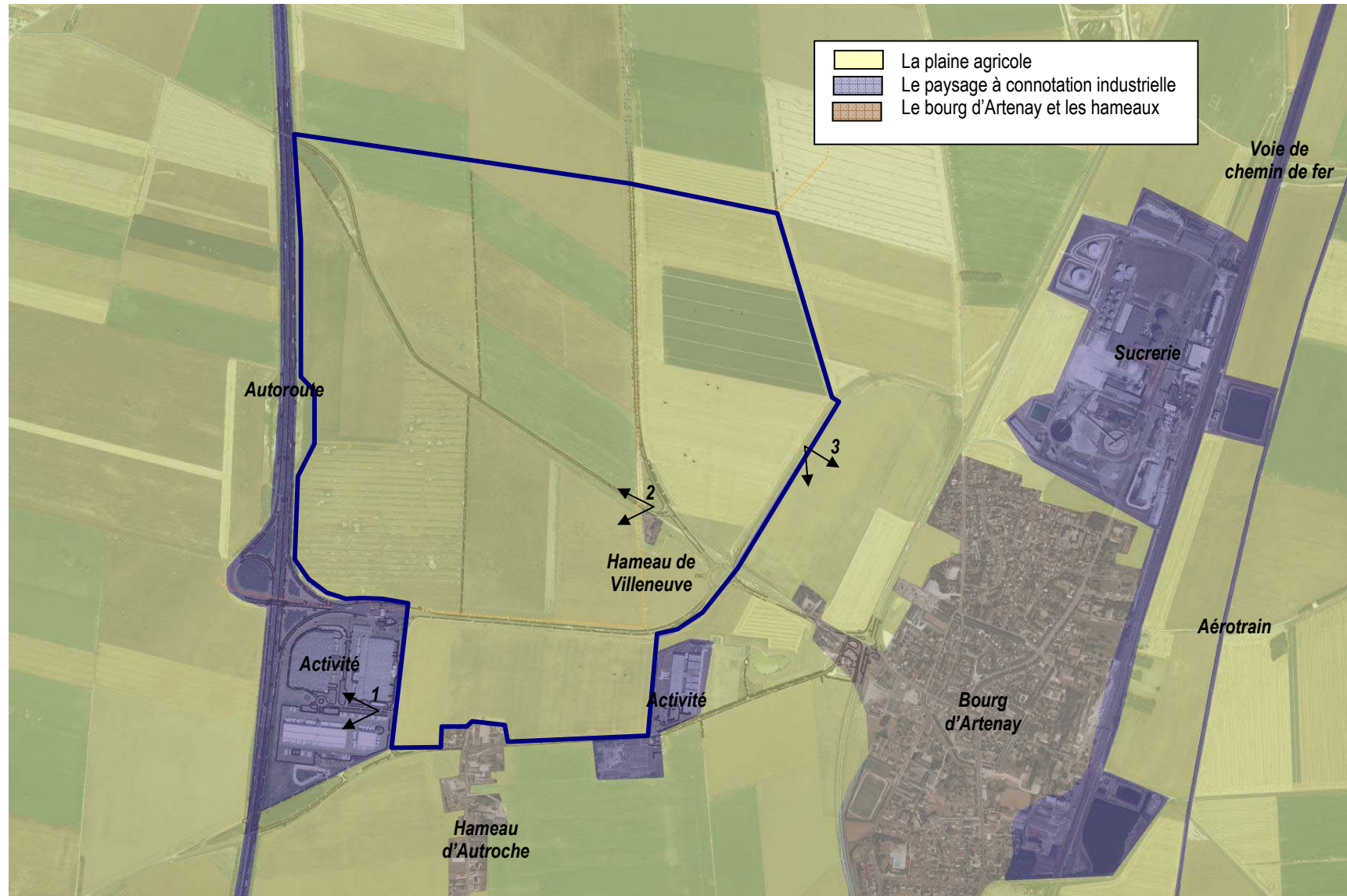
Elle est cernée à l'ouest par l'autoroute A10, à l'est par la RD2020 (ex RN20) et au Sud par la RD5.
La bretelle d'accès à l'autoroute, la RD954 et la RD10 traversent le site.

B. CONTEXTE PAYSAGER

La plaine d'Artenay est un vaste plateau agricole dont le paysage dénudé est typique de la Beauce. Situé à la lisière nord de la forêt d'Orléans, le plateau présente une occupation du sol homogène. Il s'étend sur plusieurs départements. Il s'agit d'un vaste espace dégagé, d'une respiration. La particularité paysagère du site tient à la quasi absence de relief. Ce paysage fuyant propose un grand degré d'artificialisation : très grande parcelle, monoculture, géométrie des axes et des éléments.



Carte des unités paysagères



C. LES UNITES PAYSAGERES

3 entités principales composent l'aire d'étude et ses abords

1-Secteur d'activité existant près de la barrière de péage



Le paysage à connotation industrielle

Ces paysages sont liés à l'activité : lignes à haute tension, secteurs industriels, éoliennes, voies de chemin de fer et ancien aérotrain, autoroutes. Le nœud routier et l'accès à l'autoroute génèrent un trafic important de poids lourds qui marque l'aire d'étude et crée un « paysage de passage ».

Dans les horizons très dégagés de la Beauce, ces éléments sont très prégnants. Leur grande échelle joue un rôle de repère dans le paysage, et crée un paysage géométrique, voir monumental.

L'échelle de la Beauce présente des potentialités à absorber de tels équipements.

2-La plaine agricole à perte de vue



La plaine agricole

C'est un vaste espace qui laisse une grande place à l'horizon. Ce paysage ouvert et peu marqué par la présence de patrimoine est souvent considéré comme monotone.

L'occupation du sol est très homogène et favorise la mise en valeur du ciel et des horizons. C'est le paysage de l'illimité et du démesuré. L'agriculture est dominante, on observe l'absence de haie, les arbres sont rares. Le hameau de Villeneuve, au centre de cet espace, se pose comme une île en plein océan.

3-Le clocher émerge de la silhouette du bourg d'Artenay

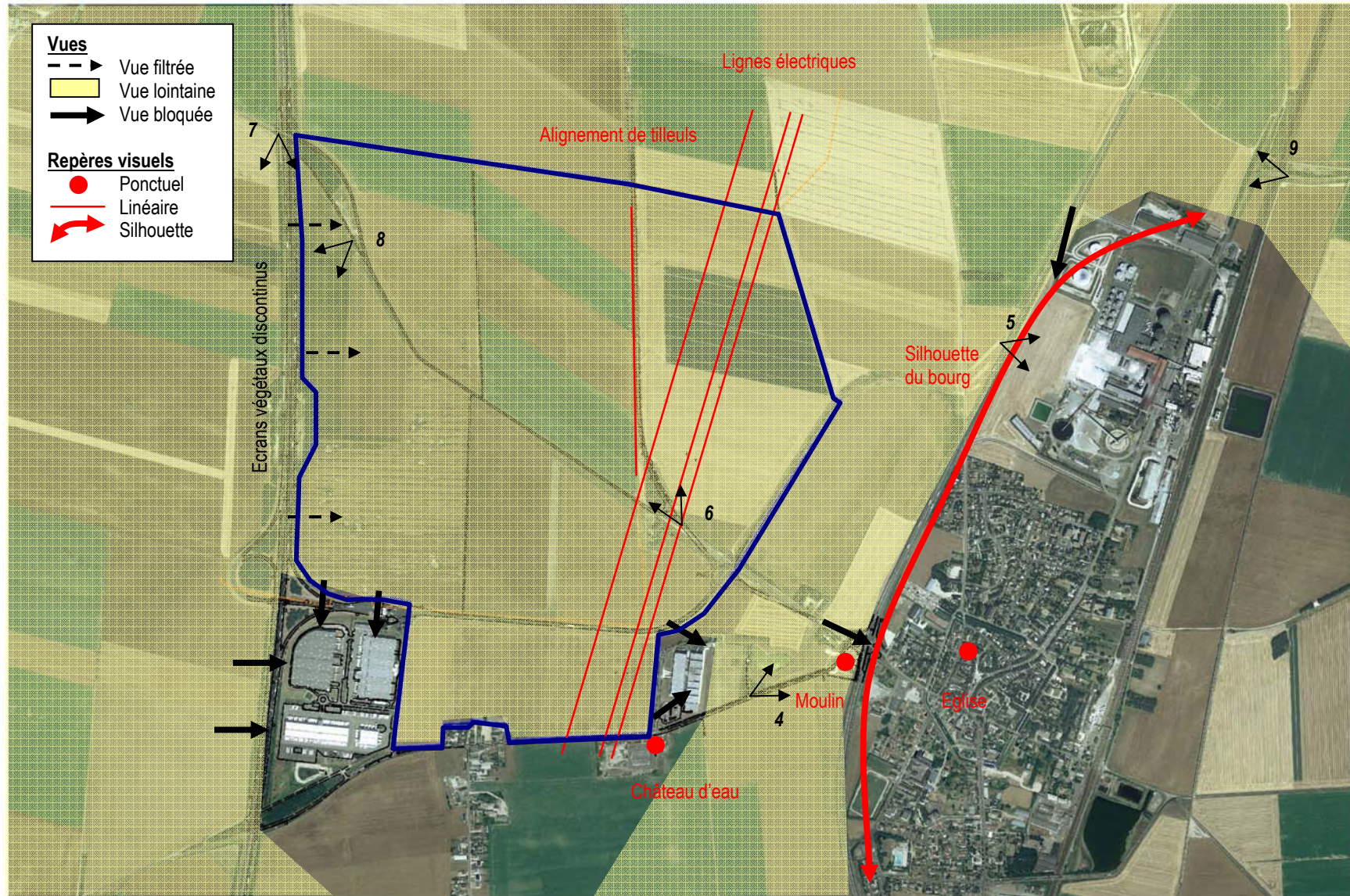


Le bourg d'Artenay et les hameaux

Le bourg propose un changement radical d'échelle. La densité du bâti contraste avec les grandes ouvertures alentours. Le bourg ancien et ses extensions pavillonnaires se concentrent en un fuseau situé entre la RD2020 et la voie ferrée, sur un axe globalement orienté Nord/Sud.

Le clocher de l'église émerge de la silhouette bâti et constitue un important point de repère.

Carte des perceptions



D. LES PERCEPTIONS

Les repères paysagers

Les paysages de la Beauce s'ouvrent sur des espaces immenses et le regard se perd jusqu'à l'horizon.

Sur le fond uniforme de ce paysage, le moindre élément se détache et devient un point focal : un pylône, un clocher ou une éolienne bouleverse la perception et devient un élément de repère ou de perturbation de la lisibilité de l'horizon beauceron.

Ces éléments principaux sont :

- la silhouette du bourg d'Artenay, qui se détache sur les cultures avec comme points focaux le clocher, le moulin et le château d'eau...,
- l'alignement de tilleuls le long de la RD954 qui ponctue l'horizon
- la sucrerie, avec ses fumées, ses tas de betteraves et ses silos,
- les lignes à haute tension, infrastructures linéaires qui traversent l'aire d'étude selon un axe Nord-est / Sud-est, lisibles par les pylônes,
- les bâtiments d'activités, gros volumes qui interrompent les vues,
- les éoliennes au nord de l'aire d'étude (vue lointaine).

L'aire d'étude depuis les bourgs autour de l'aire d'étude

L'aire d'étude s'appréhende aujourd'hui comme un vaste espace agricole dégagé depuis le bourg d'Artenay. Les vues butent sur la végétation liée à l'autoroute mais file ensuite au loin sur le département voisin.

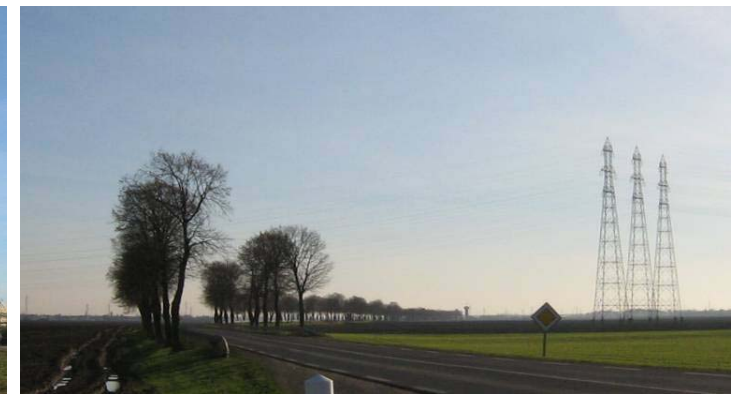
Depuis Poupry, la zone d'étude est peu visible, le bourg étant situé de l'autre côté de l'autoroute.



4 - Le moulin, l'église



5 - La sucrerie



6 - L'alignement de tilleuls et les lignes électriques

Perceptions de l'aire d'étude depuis les voies principales de circulation

L'autoroute A10

La portion d'A10 qui longe l'aire d'étude est accompagnée d'un talus planté. Les vues sont filtrées par les végétaux. Certaines fenêtres visuelles s'ouvrent à l'occasion d'une densité plus faible de plantation ou de l'interruption du linéaire. Si l'on perçoit ponctuellement l'alignement de la RD954 et les lignes électriques, le bourg d'Artenay reste par contre trop éloigné pour être appréhendé.



7 - L'autoroute et ses plantations sur talus



8 - Fenêtre visuelle entre la zone et l'autoroute



9 - La RD2020 au premier plan, l'alignement en arrière plan

La RD2020

Au nord d'Artenay, les abords de la RD2020 sont totalement dégagés, la voie traverse un secteur à vocation agricole sans relief marqué. Le secteur d'étude est perceptible de très loin et dans son ensemble.

Au sud d'Artenay, la courbe que prend l'axe de circulation et les entreprises existantes le long de la bretelle d'autoroute limitent les perceptions sur l'aire d'étude.

La bretelle d'accès à l'autoroute

Le secteur d'étude présente la particularité d'être traversé au sud par la bretelle d'accès à l'autoroute qui constitue une véritable barrière physique et visuelle (barrière de péage). Outre la grande visibilité du site depuis cet axe cette bretelle est également le principal accès au bourg d'Artenay et en compose la première séquence d'approche.

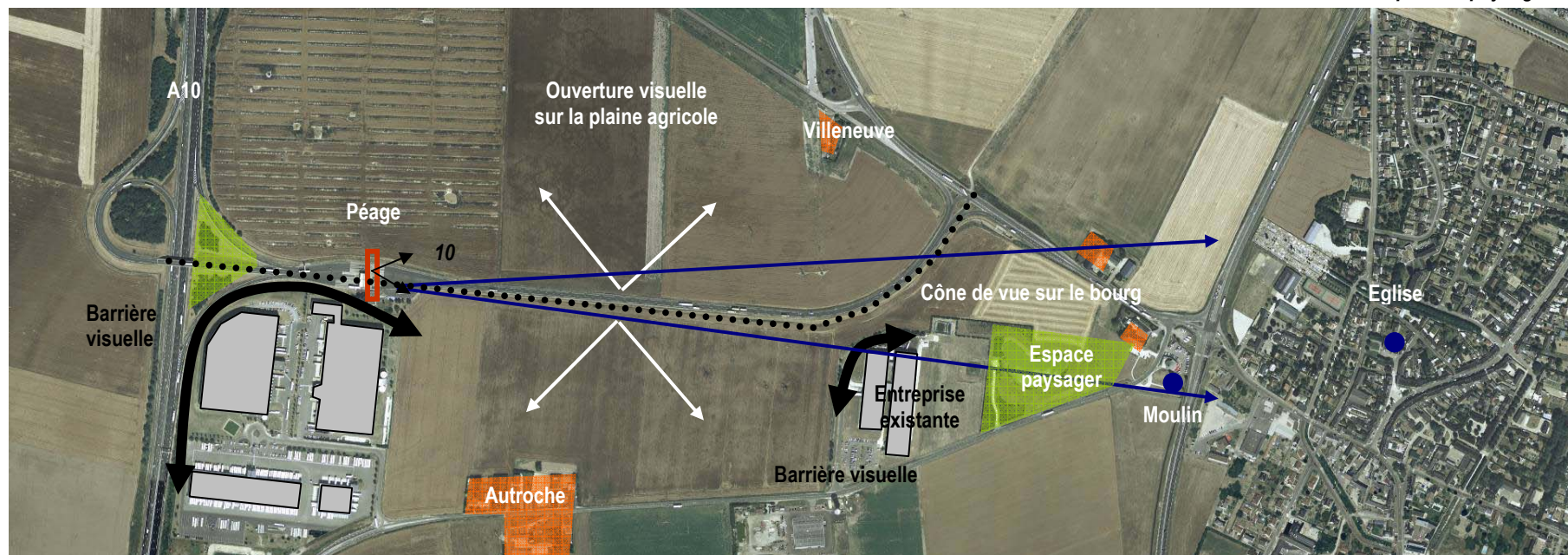
3 séquences se détachent sur la bretelle de d'autoroute A10 :

- séquence 1 : l'échangeur, la barrière de péage et les bâtiments d'activités existants composent une zone complexe et fermée vers le Sud.
- séquence 2 : une fois la barrière de péage passée, les vues s'ouvrent sur la plaine agricole et la silhouette du bourg d'Artenay se découpe à l'horizon.
- séquence 3 : l'usine existante et les habitations isolées préparent d'approche sur le bourg. La vue est plus cadrée.

10 - La silhouette du bourg depuis la barrière de péage



Séquences paysagères



Séquence 1 : sortie d'autoroute

Séquence 2 : plaine agricole

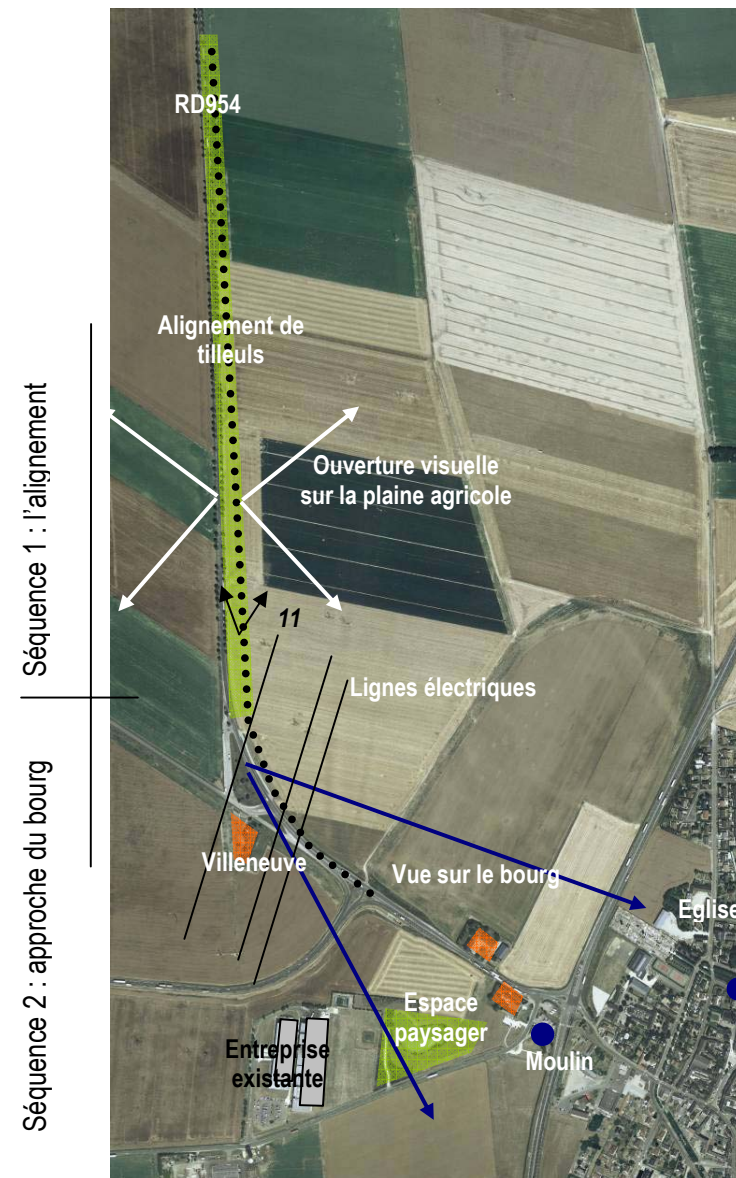
Séquence 3 : approche du bourg

La RD954

La RD954 traverse l'aire d'étude dans un axe Nord/Sud parallèle à l'autoroute. L'alignement de tilleuls favorise une concentration des vues sur l'axe de la voie mais permet d'appréhender l'aire d'étude dans son ensemble.

La traversée de la zone d'étude par la RD954 se décompose en 2 séquences :

- séquence 1 : l'alignement de tilleul est l'élément prégnant ; il focalise l'attention, cadre la vue dans la plaine agricole ouverte. Celui-ci s'étend sur plusieurs kilomètres vers le nord.
- séquence 2 : le passage sous les lignes électriques interrompt l'alignement d'arbres et dégage la vue sur la silhouette du bourg.



La sécurité

Aucune parcelle n'est actuellement desservie par la bretelle d'autoroute ni par la RD954.

L'ambiance sonore

(source : étude d'impact, Saunier & Associés, 2009)

L'autoroute A10, qui longe tout l'est de la ZAi, est un axe routier très fréquenté et donc générateur de trafic et de bruit. L'importance des trafics journaliers sur la RD 954, la RD 2020, la RD5 dans une moindre mesure et la ligne SNCF Paris/Les Aubrais participent également à déprécier la qualité sonore du site. On peut donc considérer que l'aire d'étude possède une ambiance sonore variable en fonction de la situation par rapport aux infrastructures de transports.

Sur et à proximité de la zone d'étude, plusieurs voies de circulation sont classées au titre des infrastructures de transport terrestres bruyantes :

- l'A10, classement en catégorie 1 (bande de 300 m à partir du bord de la voie) ;
- les RD 954 et RD 2020, classement en catégorie 2 (bande de 250 m à partir du bord de la voie).

En vertu de l'article 13 de la loi bruit de 1992 (décret 95-21 du 9 janvier 1995, arrêté du 30 mai 1996), les constructeurs de bâtiments ont l'**obligation de prendre en compte le bruit engendré par ces voies sur les bâtiments d'habitation**, en dotant leur construction d'un isolement acoustique adapté par rapport aux bruits de l'espace extérieur.

Sur la base des trafics à l'horizon 2015, les nuisances sonores engendrées par l'A10 sont évaluées supérieure à 81 dB(A) dans la journée. Ceci impose une bande de 300 mètres de part et d'autre de l'axe où tout maître d'ouvrage devra assurer un isolement minimal de 32 décibels pour chaque construction.

La RD 2020 et la RD 954 produisent un niveau sonore évalué entre 76 et 81 décibels durant la journée. Il leur a donc imposé une bande de protection de 250 mètres au sein duquel les maîtres d'ouvrage devront assurer un isolement minimum de 30 décibels.

NB : Les maîtres d'ouvrage doivent également prendre en compte l'effet des nuisances sonores engendrées par la construction de voies nouvelles ou la modification de voies existantes sur les bâtiments d'habitation mais également les bureaux (article 12 de la loi Bruit, décret 95-22 du 9 janvier 1995, arrêté du 5 mai 1995), et s'engager à ne pas dépasser des valeurs seuils de niveau sonore.

◆ Contraintes

Le **site d'implantation** projeté peut être considéré comme **perturbé du fait de sources sonores voisines** : l'A10, la RD 954 et la RD 2020 et dans une moindre mesure les autres axes de circulation routière, la voie ferrée et certaines entreprises situées à proximité. Les **contraintes liées au classement des infrastructures sonores** devront être prise en compte dans le projet d'aménagement de la ZAi par les constructeurs. Cependant, ces contraintes ne s'appliquent pas aux bâtiments logistiques, industriels, artisanaux ni même aux bureaux. Les **seuls types de bâtiment concernés** sont les **hôtels, les maisons de gardien...**

Afin de prendre en compte les nuisances sonores dans les bureaux, nous suivrons à minima la **réglementation sur la construction de voies nouvelles ou la modification de voies existantes** qui s'appliquent également à ce type de bâtiment.



Ne pas interrompre les principales perspectives sur les éléments remarquables de la silhouette urbaine d'Artenay



Eviter les longues façades sur l'autoroute et ménager un recul entre la voie et les bâtiments

E. LES ENJEUX PAYSAGERS

Un espace dégagé, aujourd'hui faire-valoir de la silhouette urbaine d'Artenay

L'aire d'étude est aujourd'hui un espace ouvert, traversé par un alignement de tilleul qui ponctue l'espace. C'est sur cet ensemble dégagé que la silhouette du bourg d'Artenay se détache et se donne à voir.

La création d'une zone d'activité sur ce site, quelle que soit sa composition ou l'attention portée à l'architecture des bâtiments, modifiera le contexte paysager du secteur.

Vers la composition de l'approche d'Artenay

Le site se trouve en situation d'approche du bourg pour sa partie de part et d'autre de la bretelle d'accès à l'autoroute. Il est très visible depuis cet axe principal d'accès à Artenay, ainsi que depuis la RD2020

Il convient :

- d'**envisager une composition** qui mette en scène la sortie d'autoroute et l'approche du bourg à partir du giratoire,
- de **conserver des angles de vue sur les repères paysagers remarquables** (clocher de l'église notamment)
- de **proposer un projet architectural et paysager** pour mettre en valeur la zone depuis l'infrastructure (recul, progression des hauteurs, aménagement paysagers, gestion des enseignes...).

La limite entre l'espace agricole et la zone d'activités devra être soignée pour assurer une transition adaptée.

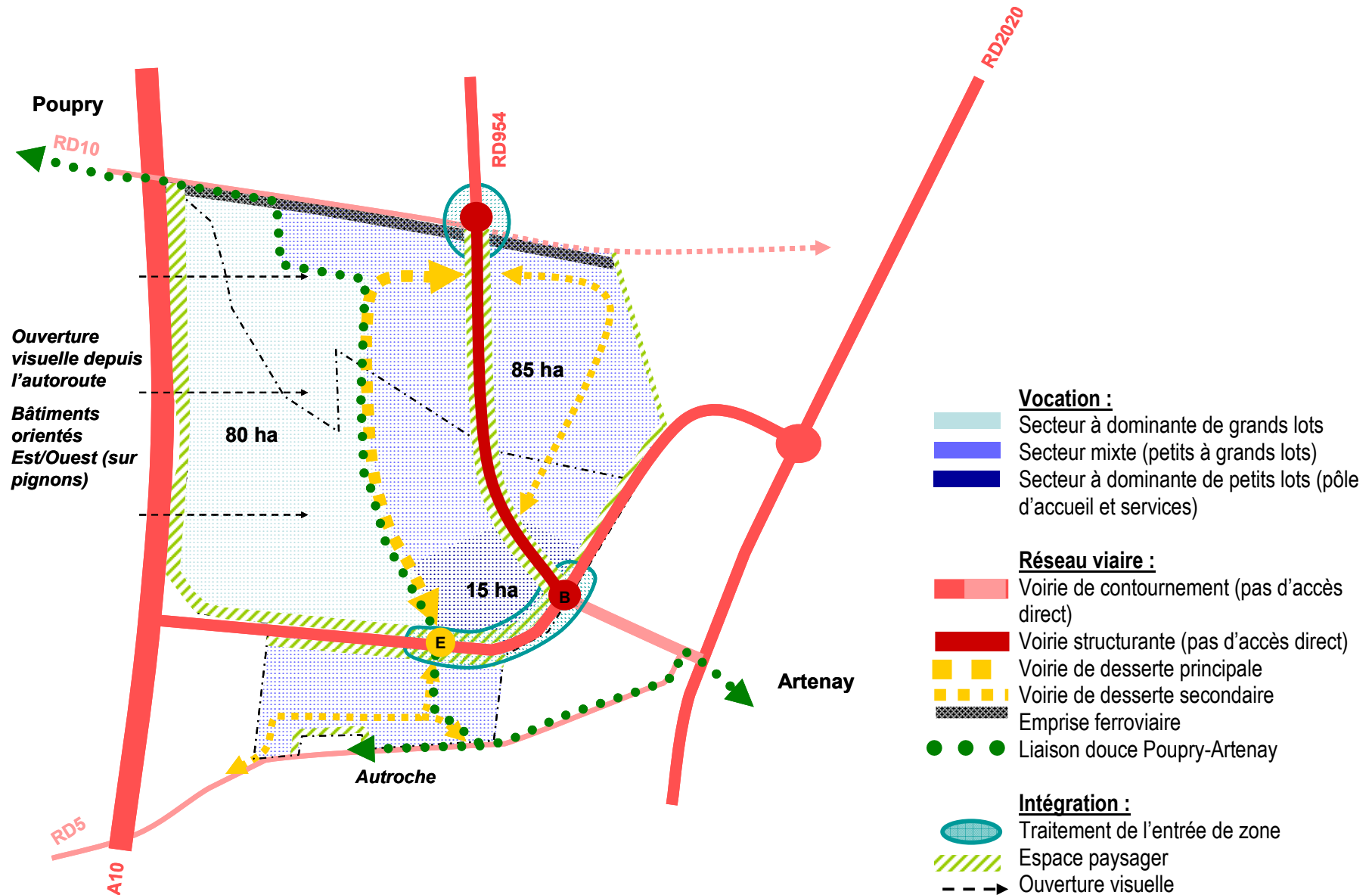
Un site longé par l'autoroute A10

Il convient de **préserver les échappées visuelles le long de la voie et de ne pas composer de « muraille » bâtie**

- en privilégiant l'implantation des bâtiments perpendiculairement à l'autoroute
- en travaillant sur le recul et la progression des hauteurs des bâtiments à proximité de l'axe (positionnement des bassins, des aires de stationnement...)

De plus, il s'agira de veiller à la qualité du traitement des pignons, et si possible à leur homogénéité.

Orientations particulières d'aménagement



II. PARTI D'AMENAGEMENT

Le projet s'appuie sur une **composition Nord/Sud**, axée sur la RD954.

Principes d'organisation de la trame viaire :

L'organisation s'appuie en partie sur la trame viaire existante (RD954) en s'affranchissant de l'actuelle RD10 dont la déviation est prévue au Nord de la zone.

Le système viaire est défini par :

- Un **axe central de transit**, la **RD954** qui se raccorde à la bretelle d'autoroute au giratoire B.
- Un **réseau viaire de desserte interne** de la zone distribuant les secteurs Ouest et Sud pouvant être raccordé à terme sur un nouveau giratoire sur la bretelle d'autoroute (secteur E) et un secteur Est. L'intégralité des accès aux macro-lots ou à leur division s'effectue par ces voies.
- Des **cheminements doux** : création d'une liaison douce (vélos, piétons) entre Artenay à Poupry via l'Est d'Autroche dont la continuité devra être assurée sur les voies internes à la zone, ainsi que par un ouvrage spécifique pour le franchissement de la bretelle d'accès à l'autoroute (secteur E).

Principes de répartition des activités :

L'aménagement du parc d'activité veille à faciliter la lisibilité de l'aménagement par la dissociation des vocations.

Le long de l'autoroute, le tissu est composé de grands lots dont l'échelle est adaptée à celle de l'infrastructure et facilite la composition de ce secteur et son traitement architectural et paysager.

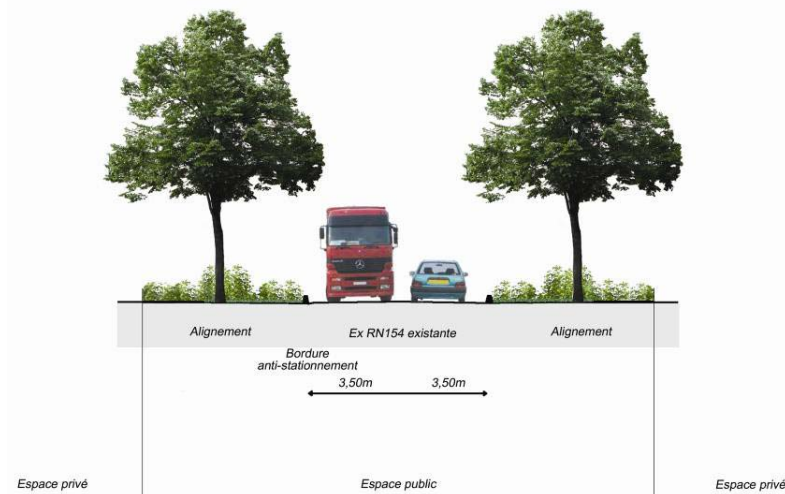
Autour de la RD954, le tissu reste mixte. Différents découpages de lots sont possibles.

Autour du giratoire B et du secteur E se compose un espace d'accueil et de services. Composé essentiellement de petits lots, ce secteur est la principale porte de la zone d'activités et assure la transition avec le bourg d'Artenay.

Principes paysagers et architecturaux :

Les principes paysagers sont fondés sur une double idée de « ceinture verte » et de « pénétrantes » végétales

- **Création d'une ceinture verte** composée des éléments suivants :
 - Un traitement de la frange le long de l'autoroute ;
 - Un traitement paysager de part et d'autre de la bretelle d'accès à l'autoroute : Les cônes de vues sur l'église d'Artenay depuis la bretelle d'accès à l'autoroute seront préservés par un recul des bâtiments dans l'alignement de l'existant et des aménagements paysagers adaptés.
 - Un traitement paysager de la transition entre la ZAi et la plaine agricole (le long du barreau routier et de la RD10 déviée) : La frange de la zone directement visible depuis la RN20 fera l'objet d'un traitement architectural et paysager soigné.
 - Au Sud sur le secteur d'Autroche, un espace « tampon » entre la zone d'habitat et la zone d'activité.
- **Création de pénétrantes végétales :**
 - Le long des voies de circulations : maintien ou recomposition de l'alignement sur la RD954, traitement paysager spécifique des voies de desserte
 - Au niveau des ouvertures visuelles le long de l'autoroute : le long de l'autoroute, les bâtiments feront l'objet d'une orientation principale Est/Ouest afin de faciliter le traitement des façades exposées (pignons) et les ouvertures visuelles (éviter l'effet de mur). Cette orientation permettra également l'optimisation énergétique des bâtiments (architecture bioclimatique, implantations de panneaux solaires...).



Coupe sur la RD954

III. Dérogation à l'article L.111-1-4

Afin de réduire l'inconstructibilité, les règles applicables à la zone doivent justifier la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

1 – Nuisances

Le site d'implantation projeté peut être considéré comme très perturbé du fait de sources sonores voisines : l'A10, les autres axes de circulation routière, la voie ferrée et certaines entreprises situées à proximité.

Les contraintes liées au classement des infrastructures sonores seront à minima prise en compte dans le projet d'aménagement de la ZAi par les constructeurs pour ce qui concerne l'isolation phonique des éventuels locaux de gardiennage ou encore des hôtels.

Les lieux de séjours prolongés des entreprises seront préférentiellement situés dans les secteurs de la parcelle les moins exposés aux nuisances sonores.

Etant donné la vocation de la zone, aucun dispositif acoustique du type merlon ou écrans ne semble nécessaire en bordure immédiate des voies. Les bâtiments serviront de protection acoustique.

2 - Règles de sécurité

Aucun accès direct n'est autorisé depuis la RD954, la bretelle de l'autoroute ou le barreau routier. La desserte s'effectuera depuis des voies de desserte interne adaptées aux opérations prévues sur la zone et répondant aux exigences de défense contre l'incendie, de protection civile...Celles-ci seront raccordées sur les routes principales par des carrefours et giratoires adaptés aux conditions de trafics et de sécurité.

3 – Urbanisme

NB : en fin de document, une synthèse graphique des éléments de composition retenus autour de chaque axe est proposée.

L'emprise au sol des surfaces imperméabilisées (constructions, stationnement...) ne doit pas excéder 70% du terrain.

Le rapport à la voirie

- Le long de l'autoroute,

La marge de 100m est maintenue pour les bâtiments. Ces derniers seront orientés perpendiculairement à la voie.

Les aménagements paysagers, la gestion des eaux pluviales et les cheminements doux sont autorisés dans la bande de recul. Le stockage est autorisé si une intégration soignée le rend invisible depuis la voie.

- Le long de la bretelle d'autoroute

Au Sud, le recul est porté à 50m au minimum à partir de l'axe de la voie et de part et d'autre de la bretelle. Les bâtiments s'implanteront parallèlement à la voie. Toutefois, une implantation différente pourra être autorisée pour les parcelles concernées par les lignes à haute tension. Le stationnement, les espaces d'expositions et le stockage ne sont pas autorisés dans cette marge. Les aménagements paysagers, la gestion des eaux pluviales et les cheminements doux sont autorisés.

Au Nord, de la bretelle, au niveau du Pôle accueil et services, les bâtiments devront être implantés en retrait d'au moins 25m à partir de l'axe de la voie. A l'exception des façades courbes, l'implantation des bâtiments devra être parallèle à la voie.

- Le long de la RD954

Les bâtiments devront être implantés en retrait d'au moins 30m à partir de l'axe de la voie. Les aménagements paysagers, la gestion des eaux pluviales, les aménagements liés à la RD954 et les cheminements doux sont autorisés dans la bande de recul. Les bâtiments s'implanteront parallèlement ou perpendiculairement à la voie.

Au niveau du pôle de services et jusqu'au giratoire existant, le recul est porté à 15m minimum. Les aménagements paysagers, la gestion des eaux pluviales, les aménagements liés à la RD954, les cheminements doux et les stationnements paysagers sont autorisés dans la bande de recul.

- Le long du barreau routier

Les bâtiments devront être implantés en retrait d'au moins 15m à partir de l'alignement. L'implantation des bâtiments devra être parallèle ou perpendiculaire au barreau routier.

A la jonction de 2 voies, des dispositions particulières pourront être autorisées ou imposées afin d'améliorer la sécurité ou de permettre une meilleure composition de l'ensemble.

Les entrées et accès des véhicules

Les accès aux parcelles se feront à partir des voies principales et secondaires ; aucun accès direct sur la RD 954, sur la bretelle ou sur le barreau routier n'est autorisé.

Leur dimensionnement ne doit pas créer des béances dans les aménagements de part et d'autre des voies. La largeur des accès sera limitée au strict nécessaire pour assurer l'entrée et la sortie des véhicules sans manœuvre et sans engendrer de gêne pour la sécurité publique.

Les parkings, les aires de stockage

Les aires de stationnement sont de grandes consommatrices d'espace. On évitera l'implantation de celles-ci en entrée de lot. On préférera les situer à l'arrière ou en position latérale, avec des plantations pour couper l'effet de « nappe ».

- Les aires de stationnement bénéficieront au minimum d'un arbre pour 8 emplacements VL.
- Les aires de stationnement PL feront l'objet de plantation périphérique à raison d'un arbre pour une place de stationnement.
- La plantation de haies et de massifs peut permettre de compléter le dispositif.

Les aires de stockage seront si possible placées dans des secteurs de la parcelle non visibles depuis les voies et accompagnées d'un aménagement paysager (haie, rideau ou bouquet d'arbre, grillage avec plantes grimpantes) ou d'une palissade de même facture que la façade du bâtiment.

4 – Qualité architecturale

NB : en fin de document, une synthèse graphique des éléments de composition retenus autour de chaque axe est proposée.

La volumétrie

La hauteur des constructions mesurée à partir du point le plus élevé du sol naturel avant travaux est limitée à 16m. Cette hauteur peut être portée à 18m sur une surface n'excédant pas 10% de l'emprise au sol du bâtiment.

Les constructions seront couvertes soit par des toitures terrasses, soit par des couvertures en pente, droites ou courbes. Il sera tenu compte de l'effet de silhouette produit par la proximité des autres bâtiments.

La différenciation volumétrique des bureaux, des ateliers et des entrepôts peut permettre d'améliorer l'impact paysager des bâtiments d'activités. La fragmentation des volumes présentant une grande longueur de façade est souhaitable : décrochement de toiture ou de façade, tramage des matériaux, rythme des ouvertures...

Le rapport au sol

Les implantations éviteront toute modification importante de la topographie des terrains, en conservant les niveaux de référence de sol naturel.

Les tonalités et matériaux

Les bâtiments devront être composés autour de 3 couleurs maximum, avec une teinte principale pour l'ensemble de la construction. L'emploi majoritaire de teintes claires est interdit pour l'ensemble des façades du bâtiment. Certains éléments stratégiques des constructions telles que signaux, auvents et portes d'entrée, éléments servant de repères ou identifiant les sociétés, pourront être proposées en une teinte vive sur des surfaces limitées. Les capteurs solaires sont autorisés.

Les constructions annexes

Les constructions annexes telles que transformateur d'énergie électrique, chaufferie, etc.... doivent être conçues de manière à s'harmoniser avec les autres bâtiments.

La signalétique

On ne prévoira des enseignes situées dans le 1/3 supérieur du bâtiment sans dépasser du volume général de celui-ci. Les bâtiments situés en angle ou donnant sur plusieurs axes de circulation pourront installer autant d'enseignes que de voies concernées. Les inscriptions ou mentions constituant les enseignes seront limitées au nom de l'entreprise et sa qualification ou son domaine d'exercice. Les enseignes à vocation publicitaire sont prosrites.

L'enseigne n'est pas un panneau placardé après coup. Elle doit être considérée comme un élément à part entière de l'architecture du bâtiment. Elle se conçoit en relation avec sa composition, son échelle, ses matériaux et ses teintes. A ce titre, le projet d'enseigne doit être détaillé dans le dossier de permis de construire.

Les mâts sont interdits.

Les clôtures

Les clôtures ne sont pas obligatoires ; au cas où elles s'avèreraient indispensables des clôtures métalliques discrètes en treillis soudé (trame rectangulaire verticale) de hauteur limitée seront préférées (treillis soudé laqué, hauteur maximum 2,00m, sans soubassement).

On pourra également l'enrichir d'une végétation grimpante d'agrément (lierre, vigne vierge, clématite, chèvrefeuille...) ou d'une haie champêtre.

Les clôtures doivent rester dans des teintes neutres : nuance de gris, de vert sombre.

Les portails devront être traités dans la même couleur. Les dispositifs opaques sont interdits. Un simple barreaudage vertical est préconisé.

L'éclairage

L'intensité des sources lumineuses ne devra pas être plus importante que l'éclairage des voies mais s'intégrer à la luminosité générale.

Les bandeaux lumineux soulignant les formes bâties, les faisceaux lumineux, les caissons lumineux ainsi que les lettres en éclairages néons sont interdits.

L'éclairage direct ou indirect des enseignes sera réalisé par appliques ou par projecteurs au sol.

Strate arborée de grand développement



AULNE à feuilles en coeur
Alnus cordata

CHÊNES rouvre et pédonculé
Quercus petraea et pedunculata

ÉRABLES sycamore et plane
Acer pseudoplatanus et platanoides

COPALME
Liquidambar styraciflua

FRÊNE
Fraxinus excelsior

TILLEUL DES BOIS
Tilia cordata

Strate arborée de développement moyen



BOULEAU COMMUN
Betula verrucosa

CHARME COMMUN
Carpinus betulus

ÉRABLE CHAMPÊTRE
Acer campestre

MERISIER
Prunus avium

Strate arbustive



CERISIERS à grappes et tardif
Prunus padus et serotina

CORNOUILLER MÂLE
Cornus mas

CORNOUILLER SANGUIN
Cornus sanguinea

NOISETIERS à gros fruits
Corylus maxima (variétés)

LAURIER DU PORTUGAL
Prunus lazarica

PRUNELLIER épine-noire
Prunus spinosa

PRUNIER myrobolan
Prunus myrobolana

SUREAUX noir et rouge
Sambucus nigra et racemosa

TROËNES
Ligustrum campestris, sinense, ovalicum

champêtre de Chine de Californie

4 - Règles paysagères

NB : en fin de document, une synthèse graphique des éléments de composition retenus autour de chaque axe est proposée.

Le paysage actuel est très ouvert. L'aménagement de la zone va venir perturber les perceptions actuelles en venant « remplir » un vide et interrompre les vues lointaines. La composition même du projet sera primordiale afin de créer un nouveau paysage de qualité sur le secteur.

Toutes les voies de desserte de la zone devront faire l'objet d'un traitement paysager. L'alignement sur la RD954 sera conservé ou recomposé afin de garantir la continuité de la ligne végétale. Une attention particulière devra être portée aux abords de la bretelle d'autoroute afin que les plantations n'interrompent pas la perspective sur le bourg.

Un minimum de 30% de la surface de la parcelle sera traité en espace vert. Les surfaces végétalisées seront obligatoirement engazonnées et plantées d'arbres de haute-tige à raison d'un arbre pour 150 m de surface engazonnée.

Les cheminements vers les bureaux ou les ateliers, espaces de présentation, se doivent d'être plus soignés : espaces engazonnés avec groupement de hautes-tiges, massifs composés...

Les végétaux devront être sélectionnés parmi les végétaux représentatifs de la végétation spontanée du site ou des écosystèmes de la région (cf. palette végétale proposée). Les haies présenteront au minimum 3 essences en mélange. On évitera l'excès de plantation qui pourrait conduire à une fermeture des espaces.

Les solutions de rétention de type bassin ne devront avoir aucune bêche visible et être végétalisées. Ils doivent s'inscrire dans une composition globale d'aménagement du site.

SELECTION DE VEGETAUX (liste non exhaustive)

Strate arborée de grand développement

(>12m) :

Alisier torminal (*Sorbus terminalis*)
Aulne glutineux (*Alnus glutinosa*)
Chêne pédonculé (*Quercus pedunculata*)
Copalme d'Amérique (*Liquidambar styraciflua*)
Erable plane (*Acer platanoides*)
Erable sycomore (*Acer pseudoplatanus*)
Frêne (*Fraxinus excelsior*)
Hêtre (*Fagus sylvatica*)
If commun (*Taxus baccata*)
Paulownia (*Paulownia tomentosa*)
Peuplier blanc (*Populus alba*)
Peuplier tremble (*Populus tremula*)
Tilleul à petite feuille (*Tilia Cordata*)
Tilleul argenté (*Tilia tomentosa*)

Strate arborée de développement moyen

(5-12m) :

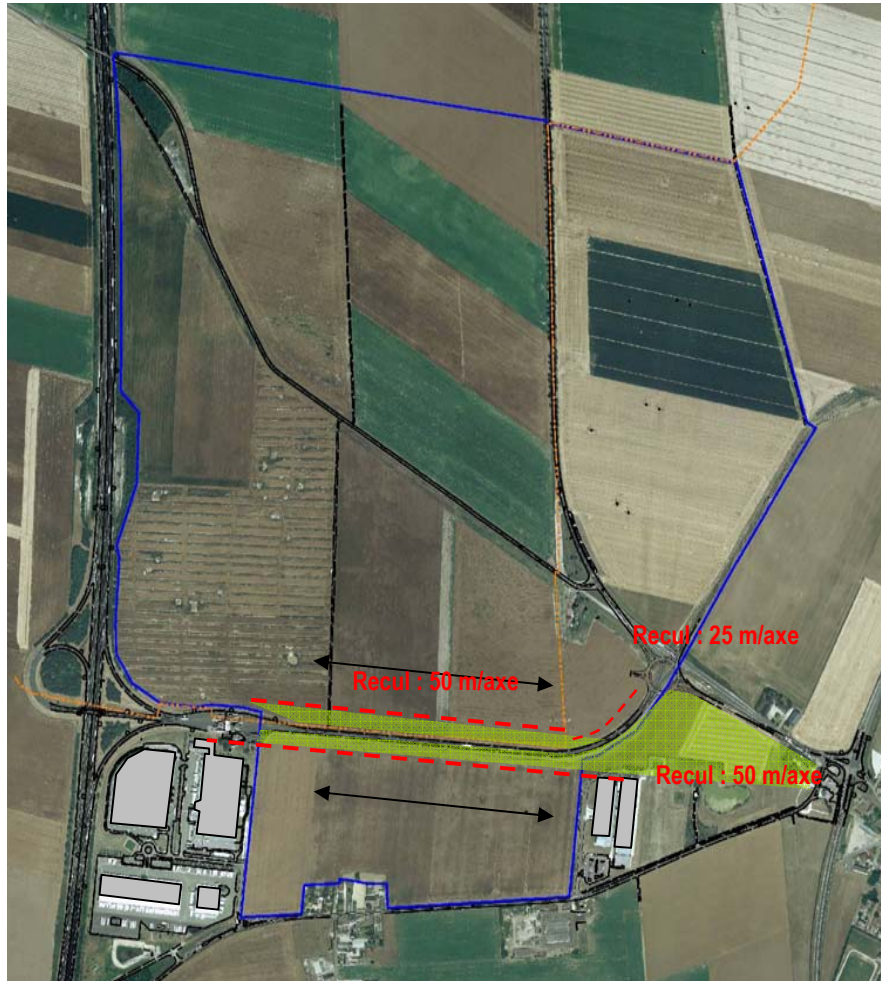
Bouleau verruqueux (*Betula verrucosa*)
Charme (*Carpinus betulus*)
Erable champêtre (*Acer campestre*)
Frêne à fleur (*Fraxinus ornus*)
Merisier (*Prunus avium*)
Murier des Osages (*Maclura pommifera*)
Pommier ornementaux (*Malus X sp.*)

Végétation pour noues et bassins

Saules, laiches, joncs, carex, roseaux, scirpes,
iris, massettes, nénuphars, renoncules
aquatiques, potamos...

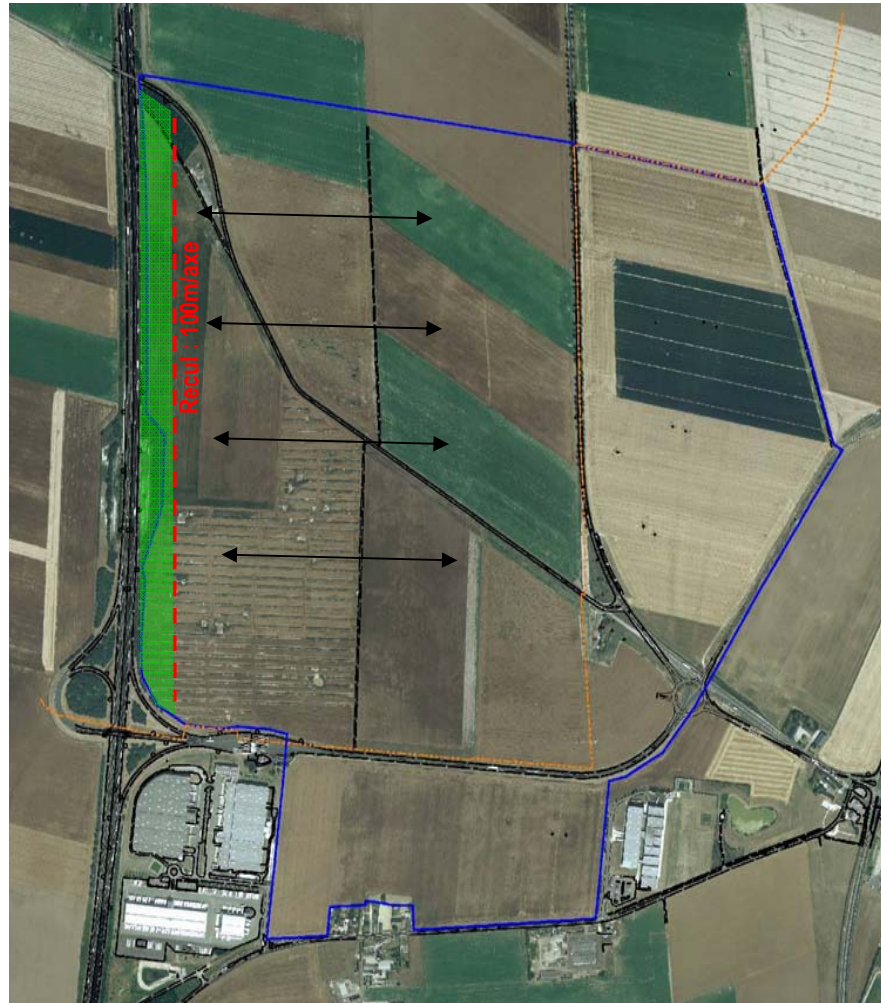
Strate arbustive

Cerisier à grappes (*Prunus padus*)
Cornouiller mâle (*Cornus mas*)
Cornouiller sanguin (*Cornus sanguinea*)
Eglantier (*Rosa canina*)
Fusain d'Europe (*Euvonymus europaeus*)
Laurier du Portugal (*Prunus lusitanica*)
Lilas (*Syringa vulgaris*)
Noisetier (*Corylus avellana*)
Osier blanc (*Salix viminalis*)
Prunellier (*Prunus spinosa*)
Prunier myrobolan (*Prunus cerasifera*)
Saule cendré (*Salix cinerea*)
Saule Marsault (*Salix caprea*)
Sureau (*Sambucus nigra*)
Troène (*Ligustrum vulgare*)



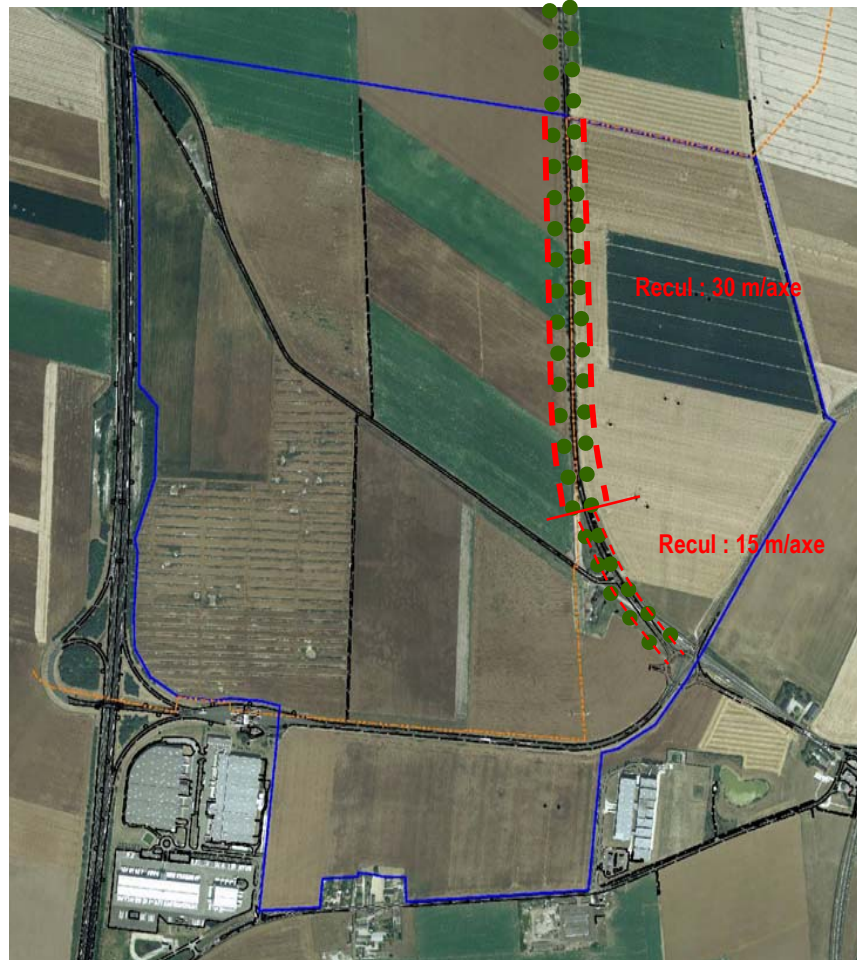
Principes d'aménagements retenus sur la bretelle d'autoroute

- **Recul des constructions** calé sur celui des **bâtiments existants (50m)**, recul porté à **25m au niveau du pôle de service**
- Alignement sur le recul ou retrait et instauration d'une symétrie de part et d'autre de la bretelle
- **Orientations des bâtiments parallèlement** à la bretelle
- **Aménagement paysagers adaptés à la conservation des vues** (hautes tiges autorisés en limite de la marge de recul)
- **Stockage et parking interdits** dans la marge de recul. **Gestion des eaux pluviales autorisée**



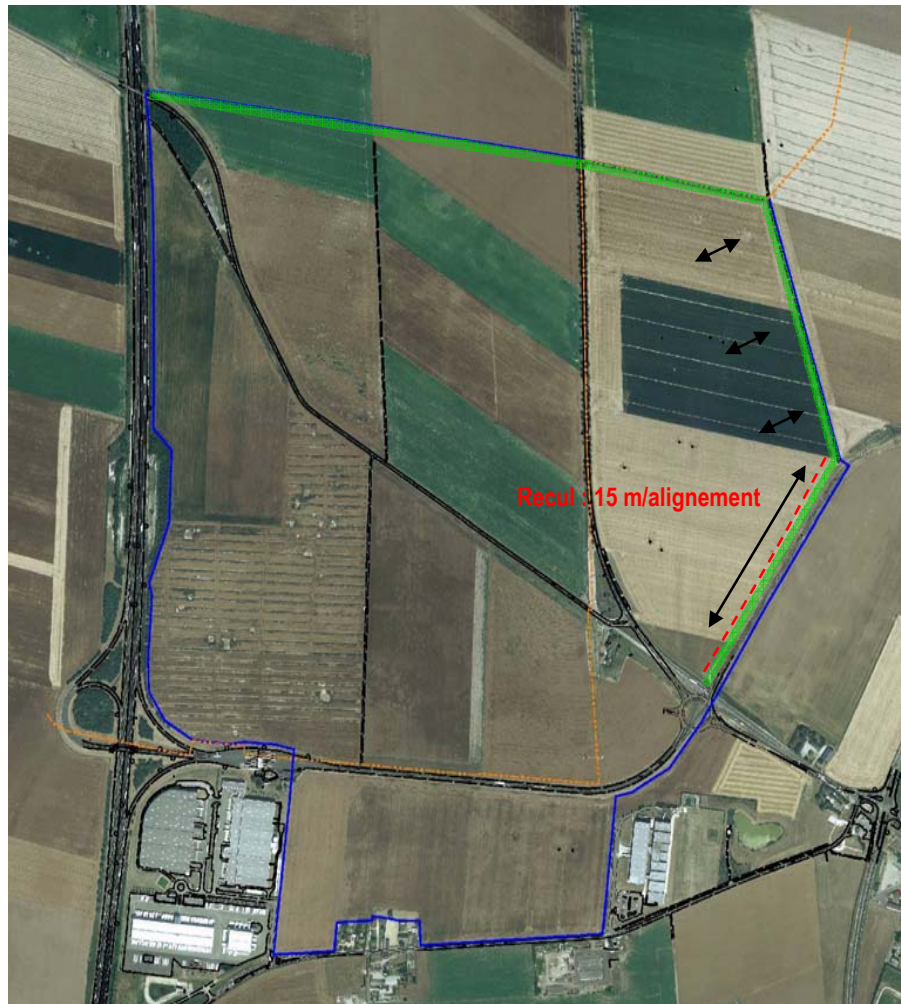
Principes d'aménagements retenus sur l'autoroute

- Pas de réduction du recul constructible
- Aménagement paysagers et gestion des eaux pluviales autorisés dans la bande
- Stockage autorisé si l'intégration le rend invisible depuis la voie
- Orientation des bâtiments **perpendiculaire** à l'autoroute
- Traitements homogènes des pignons
- Signalétique sur pignon autorisée si elle s'inscrit dans le volume du bâtiment. Mâts interdits



Principes d'aménagements retenus sur la RD954

- **Recul minimum à 30m**, porté à 15m dans le pôle de service
- **Gestion des eaux pluviales** autorisée dans la marge de recul
- **Orientation** des bâtiments **Nord/Sud** ou **Est/Ouest** en dehors du pôle de services
- Garantir la **continuité de l'alignement de tilleuls** (maintien ou reconstitution)
- **Traitement soignée de la double façade** : privilégier les stationnements et stockage entre les bâtiments plutôt que sur une des voies (RD ou desserte interne)



Principes d'aménagements retenus sur la RD10 et depuis la RD2020

- **Aménagement paysager** de l'emprise réservée pour un éventuel branchement ferroviaire **le long de la RD10 déviée**
- Retrait d'au moins **15m** à partir de l'alignement
- **Orientation des bâtiments** perpendiculaires ou parallèles à la limite de la zone selon la taille du lot (pas d'alignement obligatoire sur la voie de desserte interne)
- **Transition paysagère** entre la plaine agricole et la zone d'activités