



COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION SEINE-EURE

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

1f. Etudes au titre de l'article L 111-8 du Code de l'Urbanisme

Document de travail – version pour Arrêt – Décembre 2018



Table des matières

Code de l'urbanisme : constructibilité le long des grands axes routiers	4
1 Site de la rue de Rouen – Igoville.....	5
1.1 Présentation.....	5
1.2 Prise en compte des nuisances.....	7
1.3 Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère	7
2 Site du Nigard – Igoville	9
2.1 Présentation.....	9
2.2 Prise en compte des nuisances.....	10
2.3 Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère	11
3 Site de La Chaussée – Alizay.....	13
3.1 Présentation.....	13
3.2 Prise en compte des nuisances.....	14
3.3 Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère	15
4 Site du chemin de la Remise – Le Manoir-sur-Seine & Pîtres	17
4.1 Présentation.....	17
4.2 Prise en compte des nuisances.....	18
4.3 Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère	19
5 Site Eco-Parc 4 – Heudebouville	21
5.1 Présentation.....	21
5.2 Prise en compte des nuisances.....	29
5.3 Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère	30
6 Site du chemin des Marettes – Vironvay	31
6.1 Présentation.....	31
6.2 Prise en compte des nuisances.....	34
6.3 Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère	34

Code de l'urbanisme : constructibilité le long des grands axes routiers

Article L 111-6 : « 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 : « 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. »

Article L 111-8 : « 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. »

1 Site de la rue de Rouen – Igoville

1.1 Présentation

a Situation et contexte urbain

Le site projet est situé le long de la route départementale 6015, au nord de la commune d'Igoville. L'aménagement de ce site est encadré par une Opération d'Aménagement et de Programmation (OAP) à destination principale de logements. Deux activités économiques sont situées sur la partie sud du site projet (un camping et une activité médicale). La route départementale 6015 borde le site sur tout le côté est.

Le site est concerné par la règle de recul de 75m par rapport à la RD 6015 qui le borde. Cet axe est emprunté par 10 000 véhicules par jour dont environ 530 poids lourds (*chiffres 2017 Réseau routier départemental, Département de l'Eure, Direction de la Mobilité*).

b Contexte paysager, topographique et environnemental

Des terrains agricoles font face au site projet, de l'autre côté de la RD 6015 sur lesquels aucun bâtiment n'est présent. Le terrain est bordé au nord par le bois de la Sahatte, dont la lisière forestière est bien délimitée. Le site projet dispose d'une topographie marquée affichant une pente à dominante ouest-est. Un fossé marque la séparation entre le site projet et la route. La route départementale est d'ailleurs située en contre bas du secteur concerné ce qui marque davantage la limite entre l'espace public et le site projet.

Le projet aura un impact visuel non négligeable du fait qu'il soit situé en entrée de ville et sur la base du coteau de la Seine. Il convient de proposer un aménagement assurant une qualité paysagère et architecturale de l'ensemble.

Les vues sont importantes sur le site et ses abords, mais il existe également des vues lointaines, particulièrement depuis la RD 6015 en arrivant d'Igoville. La visibilité cadre les vues en direction du site où les activités existantes sont bien visibles. Au-delà des activités existantes, le reste du site est visible puisque la topographie est marquée.



Figure 1 : Vue sur la RD 6015 et les terres agricoles depuis le point haut du site projet.



Figure 2 : Lisière du bois de la Sahatte bordant le nord du site projet.



Figure 4 : Vue vers la sortie de ville, le site projet à gauche.



Figure 3 : Vue depuis la RD 6015 vers Igoville et le site projet à droite, avec un fossé marquant la limite entre les deux éléments.

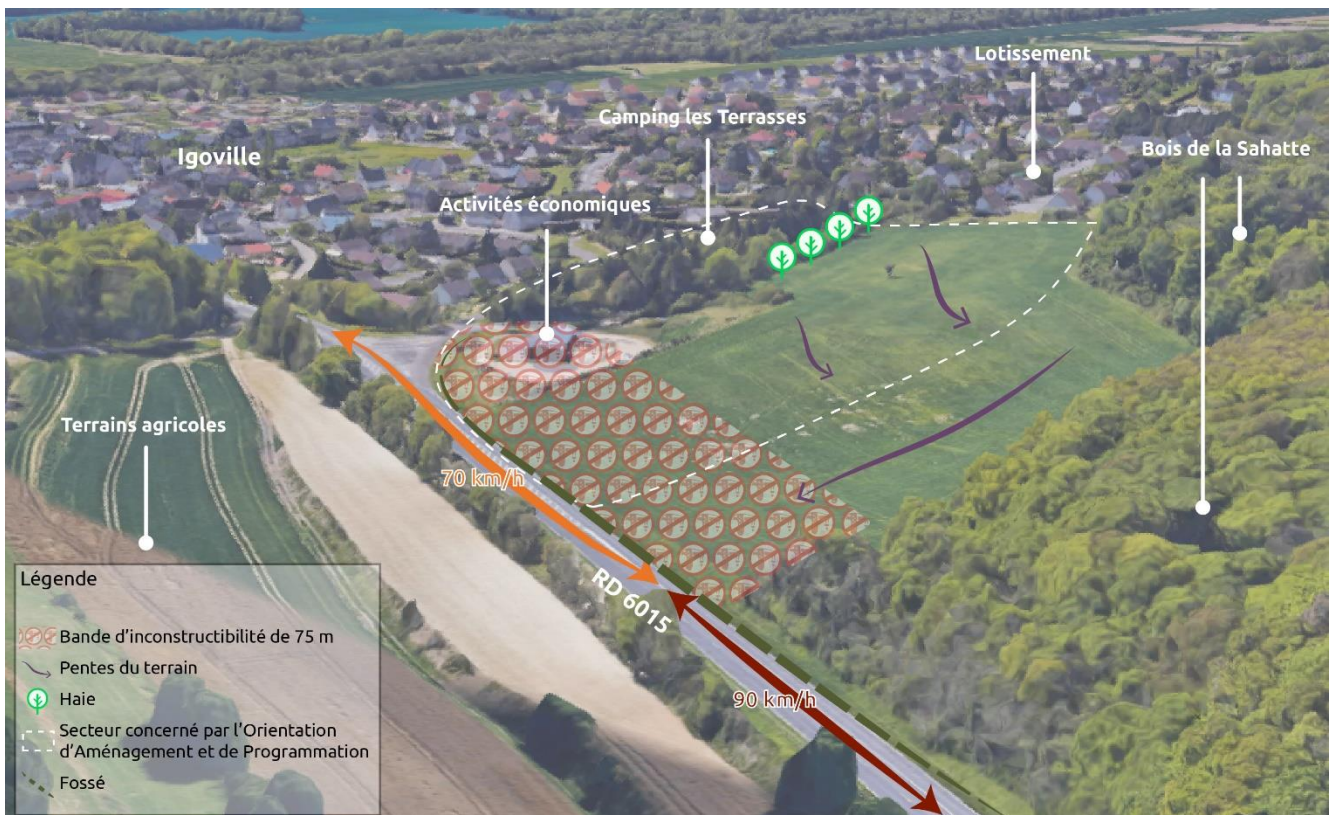


Figure 1 : Vue sur le site et la lisière du bois de la Sahatte en venant d'Igovie depuis la RD 6015.

La topographie du site et sa situation en coteau impliquent des enjeux environnementaux en matière de gestion des eaux pluviales mais également de fonctionnalité écologique.

La réalisation d'un aménagement d'ensemble en partie haute de l'espace bâti nécessite que la gestion des eaux pluviales soit bien intégrée et dimensionnée pour éviter tout dysfonctionnement sur site, mais également et surtout, en contrebas où se concentre la majeure partie de la population d'Igovie.

Par ailleurs, une partie du site est localisée en lisière du bois de la Sahatte sur des prairies identifiées au SRCE comme corridor calcicole.



1.2 Prise en compte des nuisances

a Nuisances sonores

Le site est concerné par un périmètre de classement sonore, lié à la présence de la RD 6015. D'après l'arrêté préfectoral du 13 décembre 2011 portant classement sonore des infrastructures terrestres, la RD 6015 est identifiée en catégorie 3, ce qui signifie qu'elle est affectée sur un périmètre de 100 m de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée. Cet arrêté implique que les bâtiments à construire dans les secteurs affectés doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs, conformément aux arrêtés du 25 avril 2003 susvisés. Le site projet est à destination principale d'habitations. L'isolement acoustique minimum de cette destination est déterminé selon les articles 5 et 9 de l'arrêté du 30 mai 1996.

Un aménagement paysager sera prévu sur toute la partie du terrain longeant la route départementale 6015. Cet aménagement devra permettre d'atténuer les nuisances sonores sur le site.

b Sécurité

La RD 6015 est une route très fréquentée, située en entrée d'agglomération, elle est d'abord limitée à 80km/h puis à 70 km/h aux abords du site projet. Aucun accès au site par la RD 6015 n'est prévu. L'opération s'inscrira dans le système viaire environnant de manière à ce que la gestion des flux soit la plus optimisée possible. L'accès principal au site se fera donc par la rue de Rouen.



Figure 2 : Début de tronçon routier limité à 70 km/h en direction d'Igovie. Le site projet est sur la droite.

1.3 Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère

Le secteur est situé en entrée de ville. Seule la partie qui borde le site au sud-est est actuellement urbanisée, avec un lotissement pavillonnaire et un camping. Le terrain est très visible depuis la route, il convient donc d'assurer son intégration paysagère depuis l'axe routier pour obtenir une entrée de ville qualitative.

Les constructions devront être en cohérence avec le style architectural de la commune, afin de limiter l'impact de l'aménagement dans le paysage situé en entrée de ville. Ces constructions, comme énoncé précédemment, devront disposer d'un isolement acoustique.

En raison de la topographie du site, une attention particulière sera portée au plan de composition : de manière générale, le terrain naturel ne doit pas être modifié et l'implantation et la volumétrie des constructions devront s'adapter aux altimétries particulières du site et à l'assise du bâti. Un espace naturel ou de jardin doit être maintenu le long de la RD6015 pour limiter la visibilité des constructions depuis la route.

Le projet prévoit, à travers l'OAP, la création d'une quarantaine de logements minimum. Un aménagement paysager sera créé tout autour du site. Les haies seront diversifiées et composées d'essences locales et diversifiées. Aucune construction nouvelle ne sera située aux abords immédiats de la RD 6015, l'espace à l'est du secteur longé par la RD 6015 sera réservé à la préservation d'espaces de jardin. Cette orientation permet de pouvoir assurer un recul des constructions par rapport à la lisière forestière. L'OAP impose, d'ailleurs, de maintenir un espace naturel ou de jardin en limite du bois et de prévoir une perméabilité entre le projet et la prairie au nord.

Un espace central, orienté selon la pente du site sera laissé libre de toute construction afin d'assurer une gestion des eaux pluviales optimale. Une gestion « douce » des eaux pluviales sera privilégiée.



2 Site du Nigard – Igoville

2.1 Présentation

a Situation et contexte urbain

Ce secteur est situé au sud de la commune d'Igoville. Il fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation. Différents éléments viennent contraindre l'aménagement du site : il est identifié en zones jaune, verte et bleue du PPRi de la Boucle de Poses et il est concerné par un secteur de zone humide.

Le site est actuellement entouré de carrières en activités sur sa partie sud-ouest. Il est également bordé par la zone d'activités Le Fort au sud, la RD 6015 à l'est ainsi que de la voie ferrée et d'un supermarché au nord. Une station d'épuration et des bassins en eau issus de l'exploitation de carrières sont présents à l'ouest du site. Le giratoire situé sur la RD 6015 permettra de desservir le futur aménagement de la zone.

Le site est concerné par la règle de recul de 75m par rapport à la RD 6015 qui le borde. Cet axe est emprunté par 10 000 véhicules par jour dont environ 530 poids lourds (*chiffres 2017 Réseau routier départemental, Département de l'Eure, Direction de la Mobilité*).

b Contexte paysager, topographique et environnemental

Des terrains agricoles font face au site côté est. Depuis la RD 6015, le site est relativement peu visible puisqu'il est situé en contre bas, affichant un dénivelé de 4m environ, et bordé d'un linéaire boisé. Ces caractéristiques favorisent la réduction des nuisances liées à l'axe routier. Les vues, lorsqu'elles existent, sont ponctuelles et furtives lorsque l'on circule sur la RD 6015.

La topographie du terrain est relativement plane. Des garde-corps séparent le site de la voirie et un linéaire végétal longe la quasi-totalité de la RD 6015 derrière ces garde-corps.

Le site est à proximité de la Seine et est donc composé de secteurs humides jouant un rôle dans la fonctionnalité écologique et hydraulique de la vallée. Pour rappel il est classé en zones jaune, verte et bleue dans le PPRi de la boucle de Poses. Le secteur concerné par la zone humide à l'est du terrain ne peut être urbanisé.



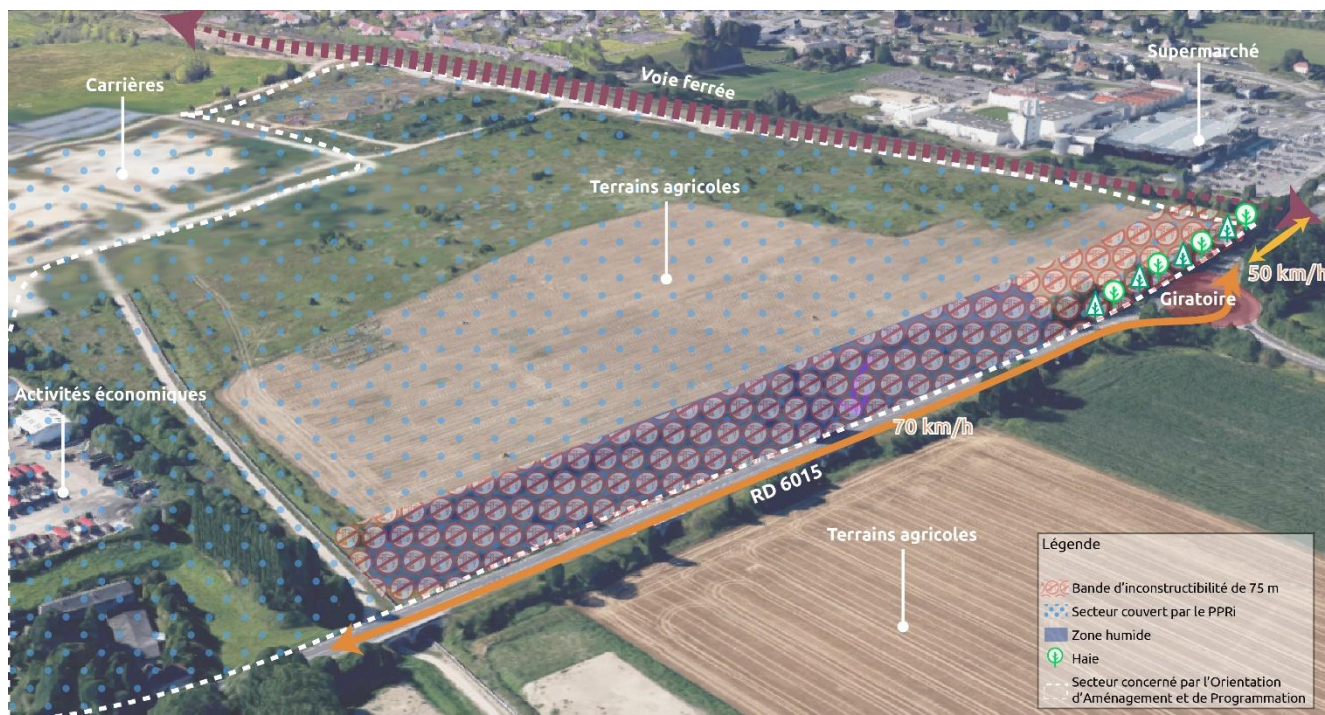
Figure 7 : La RD 6015 et le linéaire végétal bordant l'est du site projet.



Figure 8 : Le linéaire végétal et le dénivelé séparant le site projet de la RD 6015.



Figure 3 : La zone humide présente sur l'est du site projet.



2.2 Prise en compte des nuisances

a Nuisances sonores

Le site est concerné par un périmètre de classement sonore, lié à la présence de la RD 6015 et de la voie ferrée. D'après l'arrêté préfectoral du 13 décembre 2011 portant classement sonore des infrastructures terrestres, la RD 6015 est identifiée en catégorie 3, ce qui signifie qu'elle est affectée sur un périmètre de 100 m de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée. Cet arrêté implique que les bâtiments à construire dans les secteurs affectés doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs, conformément aux arrêtés du 25 avril 2003 susvisés.

Sur ce site est prévu l'implantation d'activités économiques. Cette destination est moins impactée par les nuisances sonores de l'axe routier qu'un secteur d'habitations.

Des espaces naturels ou de jardins sont à préserver sur la bande est du site, et un traitement paysager qualitatif en limite de site est attendu. Ces éléments contribuent à diminuer les nuisances sonores sur le futur aménagement en imposant un recul des constructions et en constituant une protection sonore.

b Sécurité

La vitesse est limitée à 70 km/h sur la quasi-totalité de la RD 6015 qui longe le site, jusqu'à l'entrée de ville. L'opération s'inscrit dans le système viare environnant de manière à ce que la gestion des flux soit la plus optimisée possible. Un accès au site est prévu dans le giratoire présent sur la RD 6015. Cet accès permettra de sécuriser l'entrée du site sans remettre en question les objectifs de traitement soigné des lisières de l'opération.

Des pistes cyclables sont présentes de part et d'autre de la RD 6015. En revanche, ces dernières sont très étroites et se terminent à l'entrée du giratoire, ne favorisant pas une sécurité maximale pour les cyclistes.

Il serait souhaitable de créer des voies sécurisées à destination des piétons et des cyclistes le long de cette route.



Figure 5 : Panneau d'entrée de ville sur la RD 6015.



Figure 4 : Bande cyclable sur la RD 6015 longeant le site projet présent sur la droite.

2.3 Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère

Les périmètres du PPRi et la présence d'une zone humide impliquent une construction très limitée aux abords de la RD 6015. De plus, un linéaire boisé habille le site sur la partie nord-est, qu'il convient de préserver. Ces différents éléments permettent de marquer une rupture entre la route et le site projet, à la fois sonore et visuelle.

Les nouvelles constructions devront présenter une silhouette d'ensemble cohérente avec leur environnement, de façon à s'intégrer dans le paysage vu depuis la RD 6015. Elles seront obligatoirement implantées en recul de la route, en raison de la zone humide.

Comme indiqué précédemment, des espaces naturels sont à préserver sur toute la partie est du site, et un traitement paysager qualitatif délimitant la RD 6015 du site projet est attendu. Ces différentes préconisations permettent d'assurer l'intégration de l'opération dans le paysage et de réduire la bande d'inconstructibilité par rapport à la RD 6015.



3 Site de La Chaussée – Alizay

3.1 Présentation

a Situation et contexte urbain

Ce site est situé sur la commune d'Alizay, entre la voie ferrée au nord et la RD 321 au sud. La RD 6015 longe l'ouest du site. Le site est identifié en zone bleue du PPRi de la Boucle de Poses. Sont présentes sur le site projet l'entreprise Quartz Résines Minérales sur la partie centrale et une zone d'activités économiques à l'ouest du site. Actuellement, des travaux d'aménagement de voirie interne sont en cours et des constructions récentes sont présentes au centre de la zone. L'aménagement de ce site est en partie cadré par une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP). La partie ouest le long de la RD 321 est également en cours d'aménagement et des arbres ont été élagués. Un accès entrant et un accès sortant sont présents sur le site depuis la RD 321.

Le site est concerné par la règle de recul de 75m par rapport aux deux axes départementaux qui le longent : la RD 6015 à l'ouest et la RD 321 au sud. Le premier est emprunté par 10 000 véhicules par jour dont environ 530 poids lourds et le second par environ 11 000 véhicules dont 760 poids lourds (*chiffres 2017 Réseau routier départemental, Département de l'Eure, Direction de la Mobilité*).



Figure 7 : Sortie de site vers le giratoire en direction de la RD 6015.



Figure 6 : Accès au site par la RD 321.

b Contexte paysager, topographique et environnemental

Un linéaire végétal ainsi qu'un fossé marquent une rupture entre le site projet et la RD 321. Le site est très peu visible depuis la RD 6015 en raison d'un petit boisement qu'il sera question de préserver. Auparavant, une végétation linéaire le long de la route permettait de masquer la quasi-totalité des vues sur le site lorsque l'on circule. Aujourd'hui, la visibilité est très importante le long de la RD321. Un bassin de rétention des eaux pluviales se situe à l'est du site.

La topographie du site est relativement plane. En face du site projet vers le sud, on retrouve des terres agricoles sur lesquelles aucun bâtiment n'est présent.

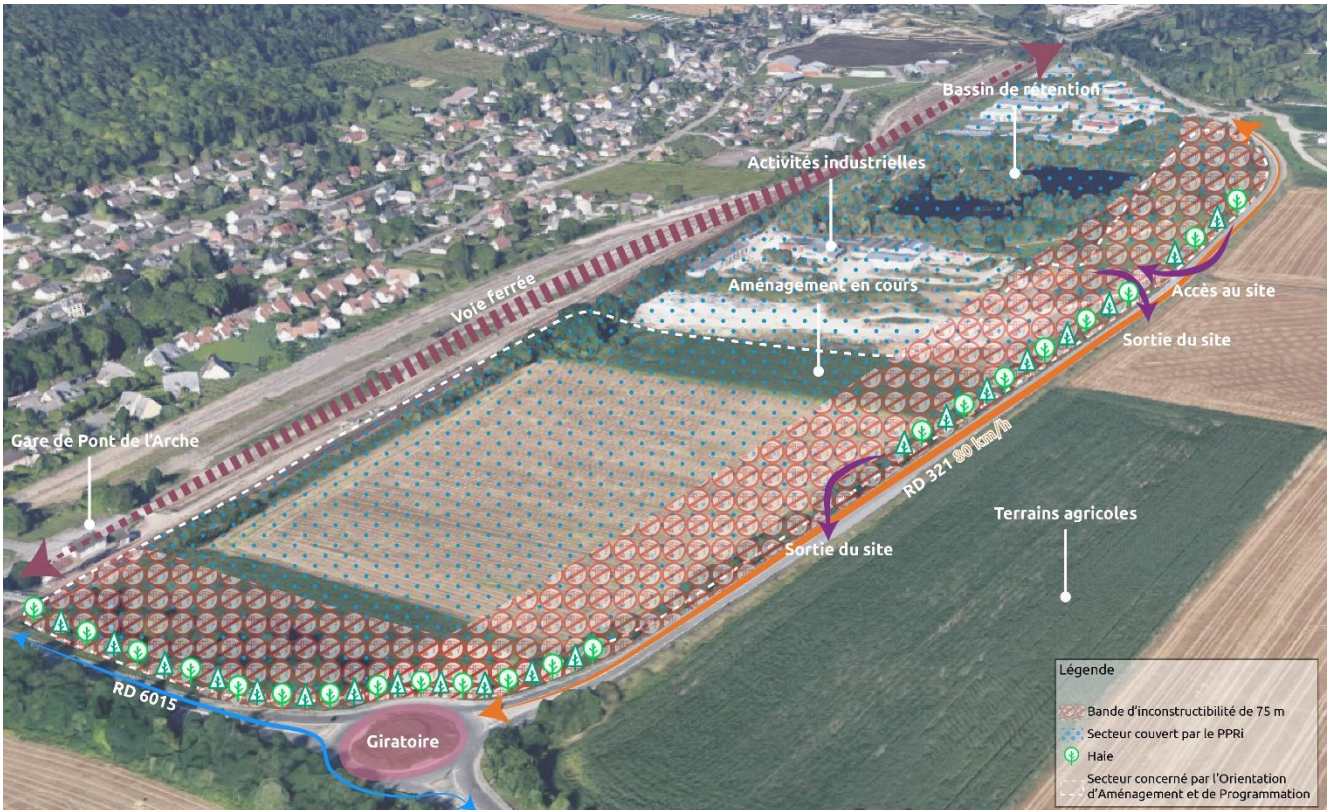
Le site est inscrit dans la zone bleue du PPRi et présente donc un risque d'inondation avéré.



Figure 9 : Le terrain vu depuis la RD 321.



Figure 8 : La RD 6015 longeant le site présent derrière le boisement à gauche.



3.2 Prise en compte des nuisances

a Nuisances sonores

Le site est concerné par un périmètre de classement sonore, lié à la présence de la RD 6015. D'après l'arrêté préfectoral du 13 décembre 2011 portant classement sonore des infrastructures terrestres, la RD 321 est identifiée en catégorie 3, ce qui signifie qu'elle est affectée sur un périmètre de 100 m de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée. Cet arrêté implique que les bâtiments à construire dans les secteurs affectés doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs, conformément aux arrêtés du 25 avril 2003 susvisés.

Sur ce site est prévu l'implantation d'activités économiques. Cette destination est moins impactée par les nuisances sonores de l'axe routier qu'un secteur d'habitations.

b Sécurité

La RD 321 est limitée à 80 km/h. L'opération s'inscrit dans le système viaire environnant de manière à ce que la gestion des flux soit la plus optimisée possible.

Un accès constitué d'un séparateur a été créé sur la RD 321 et une sortie de site a été créée en direction du giratoire rejoignant la RD 6015. Un terre-plein central est présent aux abords des accès du site afin d'encourager les conducteurs à la vigilance et ralentir la vitesse.



Figure 10 : Travaux d'aménagement en cours vus depuis la RD 321.

3.3 Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère

Le site est localisé en entrée de ville d'Alizay en venant d'Igoville. Très visible depuis la RD 321, l'aménagement du site tiendra compte de l'insertion visuelle du projet en prévoyant un traitement paysager le long de la route interne qui constituera un espace tampon entre les constructions et la RD 321.

L'opération devra présenter une silhouette d'ensemble cohérente avec son environnement. En limite de la voie ferrée et de la RD 6015, un aménagement paysager est à créer ou maintenir. L'utilisation d'essences locales pour ces aménagements paysagers est demandée. Le boisement localisé auprès du rond-point entre RD321 et RD6015 sera maintenu pour permettre de limiter les vues sur site.



Aménagements paysagers

Aménagements paysagers

Nouvelle bande d'inconstructibilité de 25 m

4 Site du chemin de la Remise – Le Manoir-sur-Seine & Pîtres

4.1 Présentation

a Situation et contexte urbain

Ce dernier secteur est situé sur trois communes : Alizay, Le Manoir et Pîtres. Il est concerné par une opération d'aménagement et de programmation. Les opérations à développer sur le site seront à dominante économique. Tout le site est longé par la RD 321 au nord. Des carrières sont présentes sur le site ainsi qu'un complexe sportif très récent. Autour du site, on retrouve un supermarché et des habitations à l'est, des activités économiques et des logements au sud, ainsi que des terres agricoles au nord. Le site est concerné par le projet de liaison des autoroutes A28 et A13. Le secteur d'OAP se situe à l'est de ce projet de liaison.



Figure 11 : Complexe sportif au sud du site projet.

Le site est concerné par la règle de recul de 75m par rapport à la RD 321 qui le longe. Cet axe est emprunté par environ 11 000 véhicules dont 760 poids lourds (*chiffres 2017 Réseau routier départemental, Département de l'Eure, Direction de la Mobilité*).

b Contexte paysager, topographique et environnemental

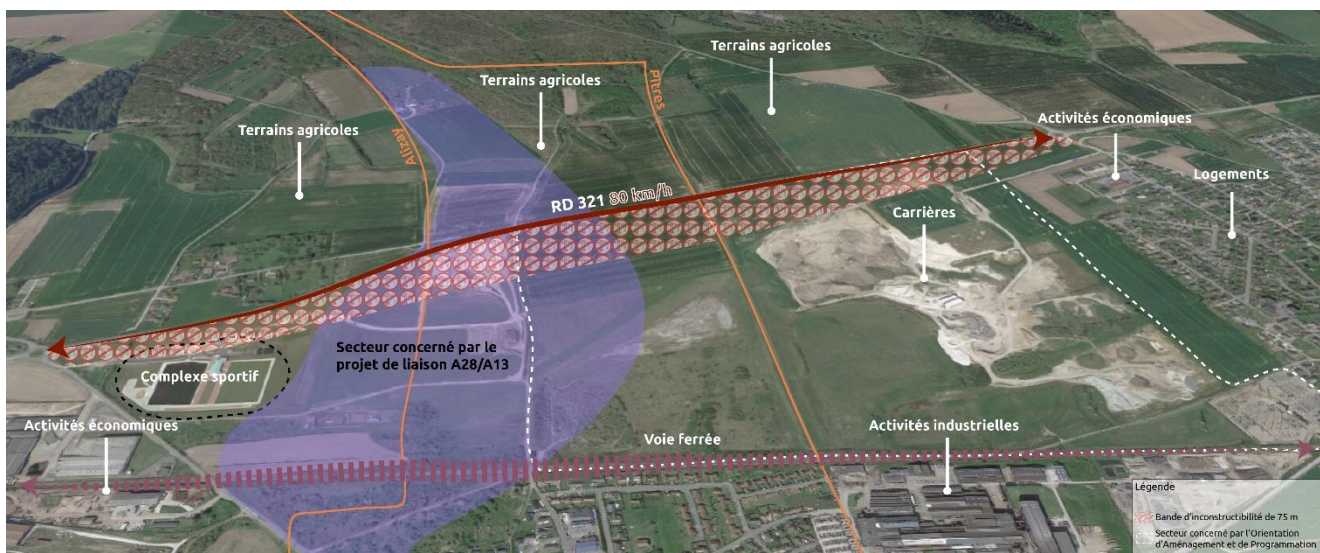
Le secteur est implanté dans un contexte agricole de fond de vallée. Les vues sont dégagées et lointaines, ce qui rend le site aisément perceptible dans le paysage.

Des terres agricoles font face au site projet vers le nord. La topographie est légèrement en pente du nord vers le sud. Le secteur est très visible depuis la route départementale 321, il convient donc d'assurer une intégration paysagère de l'aménagement. Des alignements d'arbres permettent de matérialiser la limite entre le site et la voirie sur une partie du site.

Plusieurs éléments constitutifs de la trame Verte et Bleue sont potentiellement localisés sur site, notamment des corridors silicoles et sylvo-arborés, en partie sud du site.



Figures 12 et 20 : Vues sur le terrain depuis la RD 321.



4.2 Prise en compte des nuisances

a Nuisances sonores

Le site est concerné par un périmètre de classement sonore, lié à la présence de la RD 6015. D'après l'arrêté préfectoral du 13 décembre 2011 portant classement sonore des infrastructures terrestres, la RD 321 est identifiée en catégorie 3, ce qui signifie qu'elle est affectée sur un périmètre de 100 m de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée. Cet arrêté implique que les bâtiments à construire dans les secteurs affectés doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs, conformément aux arrêtés du 25 avril 2003 susvisés.

Des aménagements paysagers sont attendus tout le long de la RD 321. Ces derniers favoriseront la réduction des nuisances sonores engendrées par l'axe routier.

Sur ce site est prévu l'implantation d'activités économiques. Cette destination est moins impactée par les nuisances sonores de l'axe routier qu'un secteur d'habitations.

b Sécurité

L'ensemble de la route est limité à 80 km/h. L'opération s'inscrira dans le système viaire environnant de manière à ce que la gestion des flux soit la plus optimisée possible.

Des accès seront créés sur la RD 321 en veillant à ne pas remettre en question les objectifs de traitement soigné des lisières de l'opération.

4.3 Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère

En raison de la topographie du site, une attention particulière sera portée au plan de composition : de manière générale, le terrain naturel ne doit pas être modifié et l'implantation ainsi que la volumétrie des constructions devront s'adapter aux altimétries particulières du site et à l'assise du bâti.

Il conviendra également de traiter la transition entre les espaces bâtis et les milieux naturels afin de participer à la préservation paysagère et l'image renvoyée par les franges de l'espace bâti. Les constructions devront s'intégrer au mieux dans le paysage afin d'assurer une harmonie de l'opération qui constitue une entrée de ville. Une large partie sud du site restera naturelle afin de limiter les incidences sur les fonctionnalités écologiques du site et participer à la valorisation paysagère à l'arrière des constructions et en limite avec les lotissements existants.

Un principe d'aménagement paysager de lisières en bordures nord, ouest et est du site permettra d'atténuer à la fois les nuisances sonores et visuelles de la route départementale ; ce qui favorise la réduction de la bande d'inconstructibilité liée à la route.

Préférentiellement, les aménagements futurs veilleront à maintenir des percées visuelles ponctuelles pour mettre en scène les vues lointaines qui existent depuis la RD 321.



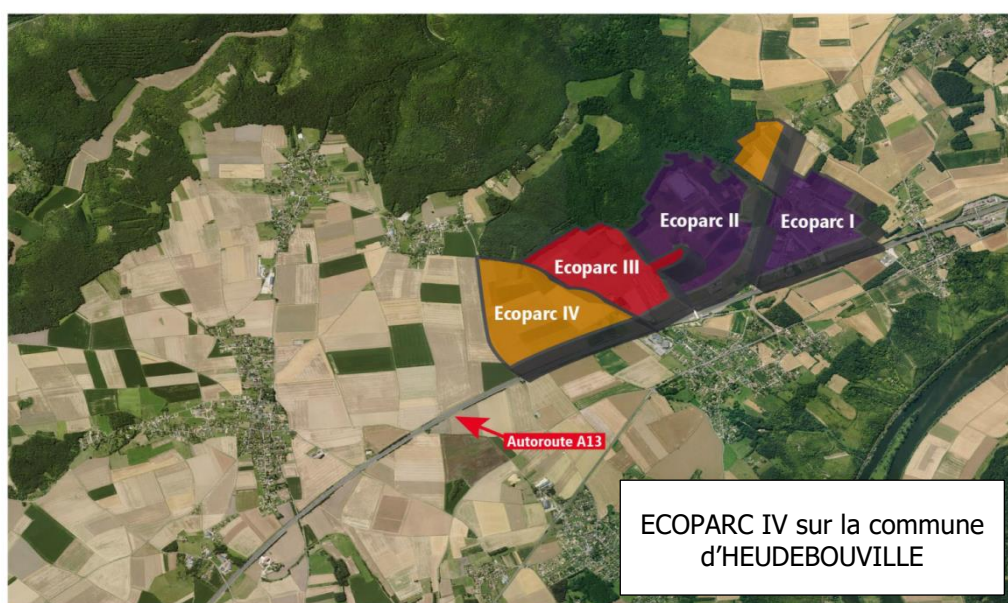
5 Site Eco-Parc 4 – Heudebouville

5.1 Présentation

D'après le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation, la commune de Heudebouville est traversée par l'autoroute A13 classée à grande circulation, pour laquelle l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme s'applique et impose un recul des constructions de 100 mètres à partir de l'axe de l'A13.

L'Agglomération Seine-Eure a engagé une procédure de déclaration d'utilité publique emportant une mise en compatibilité du PLU de la commune d'Heudebouville pour permettre la poursuite de l'aménagement économique communautaire initié précédemment par les phases ECOPARC 1 à 3. La présente étude a pour but de fixer les règles d'implantation différentes de celles prévues à l'article L.111-8 et de permettre de déroger au recul de 100 mètres.

Comme indiqué précédemment, la commune d'Heudebouville est concernée par cette 4^{ème} tranche ECOPARC.



Source Ingé Infra

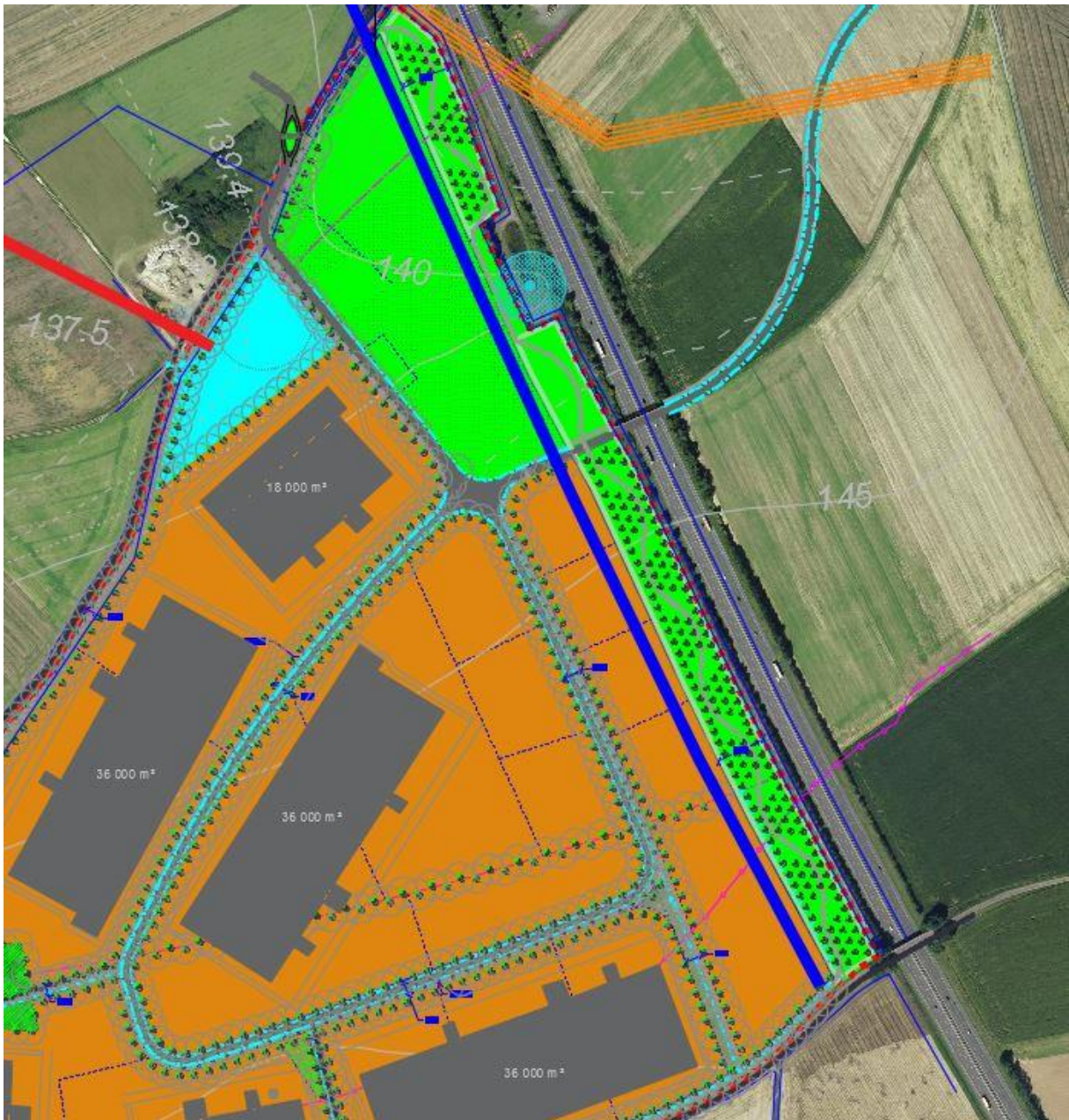
La présente étude garantit la prise en compte des différents points abordés dans l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme, à savoir :


- la protection contre les risques et les nuisances,
- la sécurité des riverains et des utilisateurs des infrastructures citées ci-dessus,
- la qualité des principes urbanistiques du site,
- la qualité architecturale et paysagère du site.

La présente analyse permet de :

- comprendre la logique de site (analyse de la structure spatiale et de la fonctionnalité du site) de la zone située aux abords de la l'A 13 classée à grande circulation et concernée par l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme,
- justifier le choix de réduire la bande inconstructible de 100 mètres pour cette zone,

- proposer des règles d'implantation différentes de celles prévues à l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme.



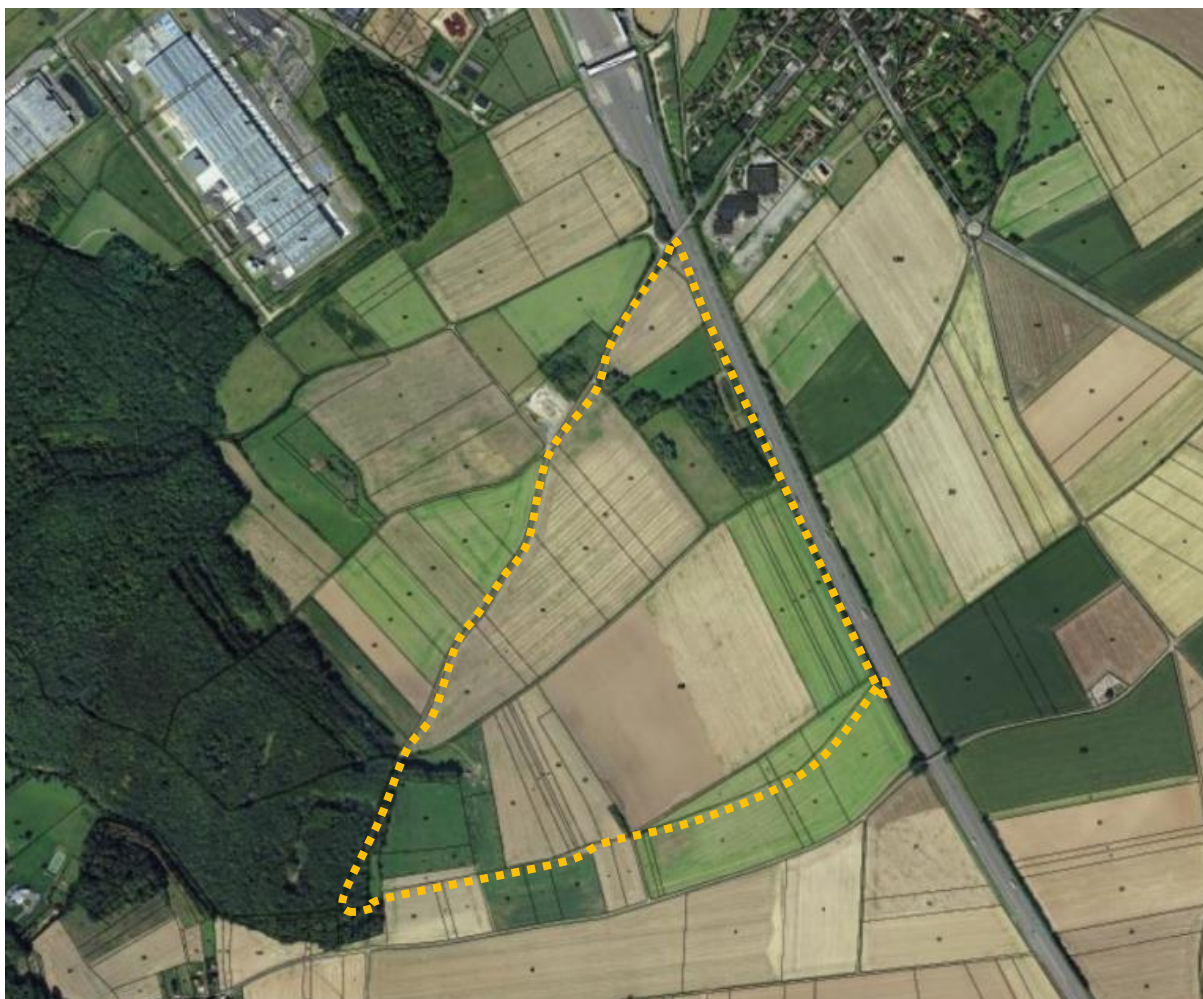
 Limite des 100 mètres de l'axe de l'autoroute A13

La zone faisant l'objet de l'étude se situe au Sud de la commune d'Heudebouvillie en limite avec la commune de Fontaine-Bellenger, sur un site stratégique, notamment :

- la future zone AUz accueillant le site d'étude, est bordée par l'autoroute A13 à l'Est,
- elle correspond à une 4^{ème} phase de développement économique communautaire.

Ce site constitue la vitrine économique de l'agglomération Seine Eure.

Seule la future zone AUz, matérialisée sur le plan de zonage (et ci-après sur la photo aérienne), est concernée par le périmètre d'étude « Amendement Dupont ».



a Situation et contexte urbain

Couvrant une surface de 58 hectares, le périmètre concerné par l'étude « Amendement Dupont » se positionne au Sud du bourg d'Heudebouville, séparé physiquement par l'A13.

Le site est à vocation agricole et est inscrit dans un développement économique communautaire. Les ECOPARC 1 à 3 constituent un secteur de développement économique d'intérêt intercommunal pour l'Agglo Seine-Eure. La localisation à proximité de l'A13, fait de ce secteur un espace attractif au regard du développement économique.

b Contexte paysager, topographique et environnemental

Le site est situé sur un plateau entaillé au nord-est par la vallée de la Seine et au sud-ouest par la vallée de l'Eure.

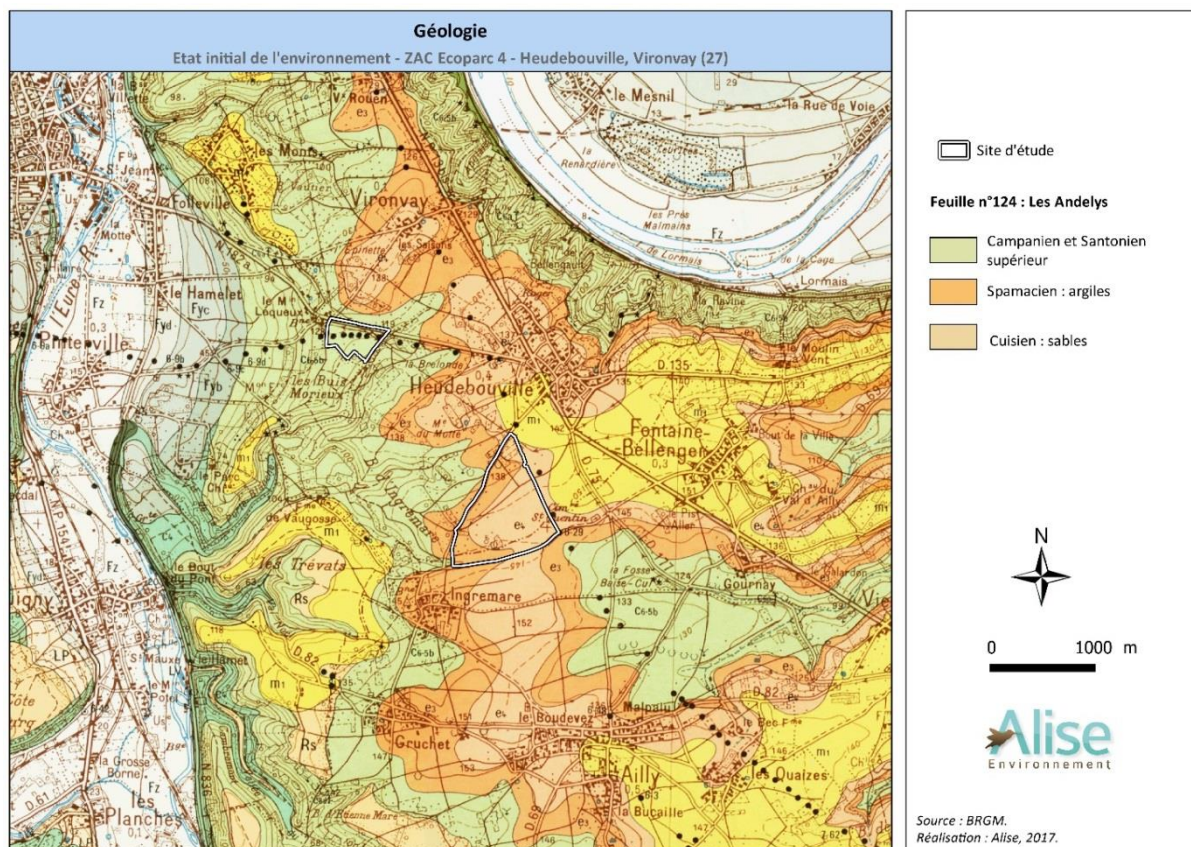
Le site d'étude au sud se situe sur un plan incliné vers le nord, la topographie varie entre + 137 m et + 148 m NGF. Le site d'étude au nord est incliné vers le sud-est, la topographie varie entre + 129 m et + 104,6 m NGF.

La zone d'étude est localisée au nord-ouest du bassin parisien, entre les vallées de la Seine et de l'Eure. D'après la carte géologique n°124 des Andelys au 1/50 000 (BRGM), dont un extrait est présenté sur la figure ci-dessous, le secteur sud du site d'étude se situe sur trois formations géologiques.

Du plus récent au plus ancien, on trouve :

- formation du Cuisien (e4)
- formation du Sparnacien (e3)
- formation du Campanien et Santonien supérieur (c6-5b)

Au niveau de la zone d'étude, le cadre géologique actuel se caractérise donc par un plateau crayeux à l'épaisseur importante, recouvert d'une formation superficielle.



La commune d'Heudebouville de la zone d'étude n'est traversée par aucun cours d'eau permanent. Le réseau hydrographique environnant est composé de :

- l'Eure située à environ 2,5 km à l'ouest,
- la Seine située à environ 2 km à l'est de la zone d'étude.

Le fonctionnement hydrologique de la zone d'étude a été étudié, par ALISE ENVIRONNEMENT dans le cadre du projet de ZAC, à partir des prospections de terrain réalisées en automne 2017. Les sous-bassins versants ont été délimités par les lignes de crêtes (ou points hauts) du secteur d'étude. Les axes de ruissellement naturels et anthropiques ont été distingués :

- les axes de ruissellement naturels, résultant principalement de la topographie du milieu naturel (vallées, vallons...),
- les axes de ruissellement anthropiques, résultant d'aménagements effectués par l'Homme (routes, chemin...). Ces aménagements interceptent et concentrent les eaux de ruissellement.

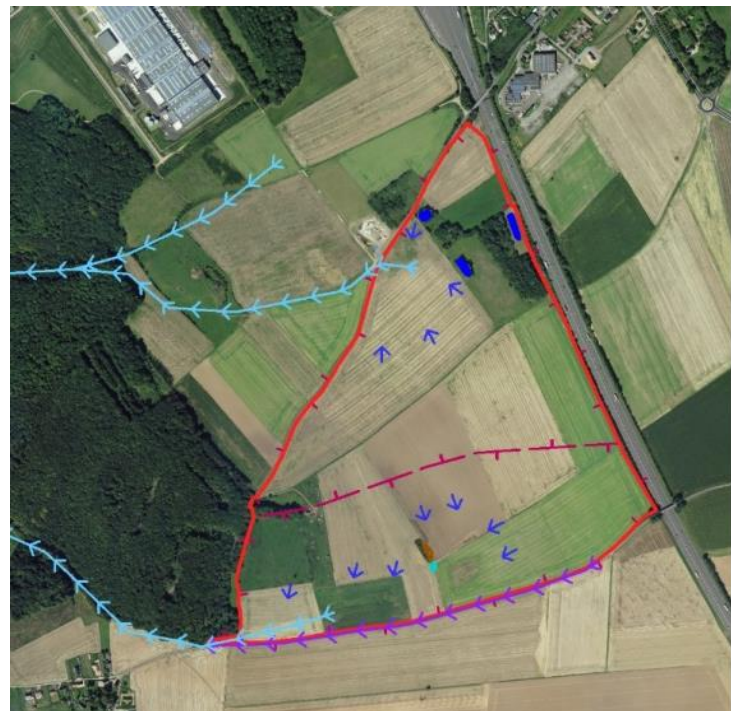


Pour ce secteur, l'A13 intercepte les ruissellements. Des bassins de rétention des eaux sont situés le long de l'autoroute afin de gérer les eaux pluviales. Il n'y a donc pas de bassin versant amont à gérer.

Sur le secteur Sud, la zone d'étude n'est concernée que par les ruissellements générés par les futurs aménagements. Il n'y a pas de bassin versant amont intercepté par le projet.

Sur le secteur Sud, un premier axe de ruissellement traverse la route d'Ingremare puis rejoint Ecoparc 3 et draine les eaux de ruissellement de la partie Nord. Un second axe de ruissellement draine les eaux de ruissellement de la partie Sud et rejoint la rue de Marinette. Ces deux axes de ruissellement se rejoignent dans le bois d'Ingremare.

Les axes de ruissellement qui prennent naissance sur la zone d'étude se rejoignent dans la vallée de la Porte Blanche et ont pour exutoire l'Eure. Il n'y a pas de bassin versant amont intercepté par le projet.



D'une manière générale, les principaux éléments structurants du paysage sont de trois ordres :

Les volumes

Les principaux volumes qui structurent le paysage et lui apportent une « troisième » dimension sont :

- les végétaux présents en limite Ouest sur le site,
- les constructions à usage d'activités implantées au Nord de cette 4^{ème} tranche de développement économique,
- et la végétation présente en bordure de l'A13.

En effet, le boisement présent en bordure de l'A13 joue un rôle intéressant sur le plan paysager. Les arbres plantés sur ce talus représentent aussi bien des repères visuels pour les usagers de la route qu'un masque paysager pour la zone d'activités.

Les constructions existantes sont alors imperceptibles depuis l'autoroute.



Péage vu depuis le pont de la Route d'Ingremares. Pas de percée visuelle sur l'ECOPARC 3 masqué par un talus et la végétation.

Vue depuis pont de la Route d'Ingremares. Percée visuelle donnant sur le premier plan de l'ECOPARC 4, l'arrière-plan étant masqué par des boisements se trouvant dans l'emprise.



Les lignes

Les lignes directrices du paysage sont dictées par :

- les aménagements hydrauliques,
- les haies et alignement d'arbres qui permettent de souligner le tracé de l'A13 et des parcelles boisées : leur impact visuel est important sur le site d'étude. Ils sont conservés et mis en valeur dans le projet pour valoriser l'aménagement de ce site.



Friche herbacée et boisement le long de l'autoroute A13



Bassin de rétention SAPN le long de l'autoroute A13



ECOPARC 4 avec en arrière-plan le bois d'Ingremare, l'ECOPARC 3, et les boisements proches de l'A13

Les surfaces

Pour l'essentiel, les surfaces concernées sont les espaces libres et l'altimétrie (relief peu marqué), prédominants sur le site d'étude. Les terrains sont composés de terres agricoles.



Vue depuis le Nord sur la partie sommitale de l'ECOPARC 4



Route d'Ingremare avec à Gauche l'ECOPARC 3 et à Droite l'ECOPARC 4

Le Plan de Prévention des Risques naturels (PPRn) est un outil réglementaire, arrêté par l'Etat, afin de garantir la sécurité des biens et des personnes. Le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) est une servitude d'utilité publique opposable à tous, particuliers, collectivités, Etat qui définit des règles cohérentes dans les domaines de l'urbanisme, la construction, l'agriculture et adaptées aux spécificités du territoire.

La commune d'Heudebouville est concernée par un Plan de prévention des risques d'inondation prescrit le 10 février 2012. La zone d'étude n'est pas concernée par le PPRI

5.2 Prise en compte des nuisances

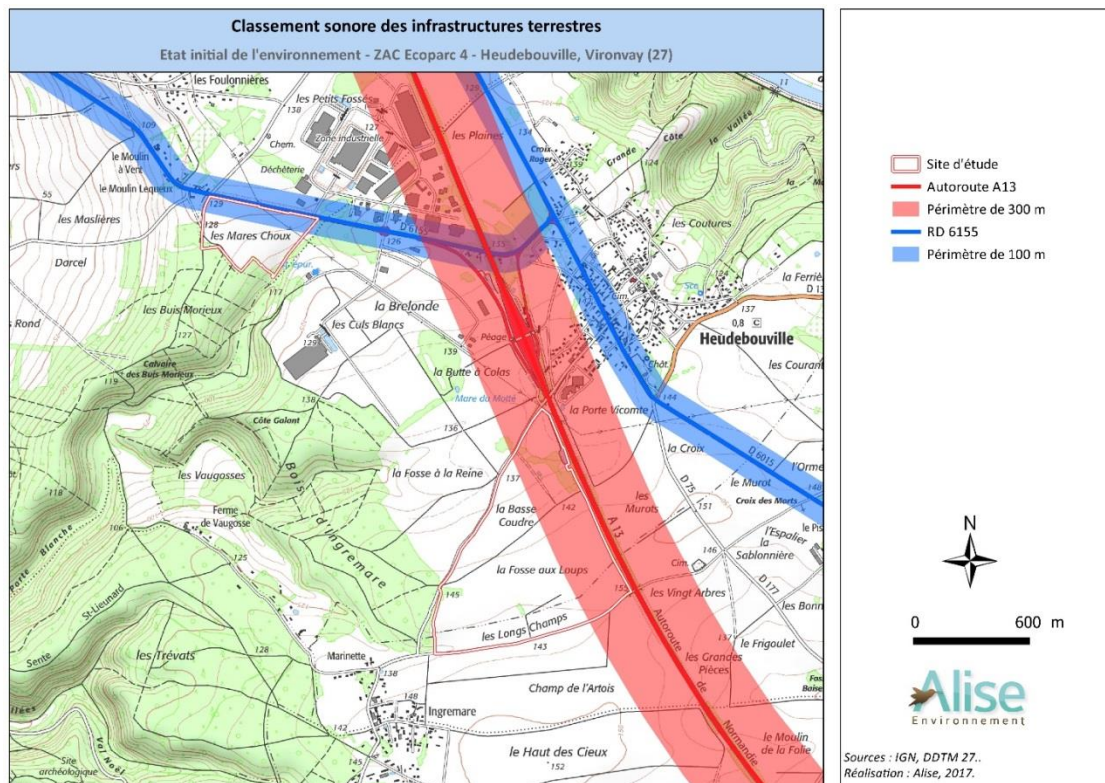
a Nuisances sonores

Pour le bruit des infrastructures de transport terrestre, la loi relative à la lutte contre le bruit n° 92-1444 du 31 décembre 1992 et notamment son article 13 prévoit que dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transport terrestre en fonction de leurs caractéristiques sonores et de leur trafic.

Le classement des infrastructures de transport terrestres du département de l'Eure est défini dans les arrêtés préfectoraux du 13 décembre 2011 et du 20 avril 2015. Ces infrastructures sont classées en 5 catégories selon le niveau de pollution sonore qu'elles génèrent ; la catégorie 1 étant la plus bruyante. Des zones affectées par le bruit sont délimitées de part et d'autre de ces infrastructures classées, leur largeur maximale dépendant de la catégorie.

Dans le secteur du site d'étude, l'autoroute A 13 qui passe à l'Est du site est classée en catégorie 1 avec une zone affectée par le bruit de 300 m de part et d'autre.

Par conséquent, le site d'étude est localisé dans le périmètre de 300 m affecté par le bruit.



b Sécurité

Le Porter à Connaissance de l'Etat préconise que « le risque lié au transport de matières dangereuses doit également être appréhendé aux abords des infrastructures routières.

Des marges d'éloignement des constructions suffisantes doivent être maintenues par rapport aux principales infrastructures routières traversant la commune, en particulier l'A 13, afin de minimiser les risques (même théoriques » d'explosion, d'incendie et de dispersion dans l'atmosphère de gaz toxiques).

Création d'un diffuseur complet sur le territoire de HEUDEBOUVILLE. Ce projet permettra de diminuer le trafic routier sur la RD 6015.

5.3 Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère

La zone « AUz », dans laquelle se situe le périmètre du projet, a une vocation économique à dominante d'activités, source d'emplois et de développement du tissu urbain.

Ce projet contribue à la poursuite du dynamisme des Ecoparc 1 à 3 déjà réalisés. Situé au point de jonction entre l'autoroute A 13 et la RD 6015, il participe également à l'aménagement de la commune d'HEUDEBOUVILLE et apporte une image à cette entrée de commune et d'agglomération. Il est nécessaire que sur le plan paysager, cette image soit qualitative.

C'est pourquoi, pour une meilleure intégration paysagère du site, il est proposé de :

- maintenir les pentes, talus et plantations aux abords de l'axe de l'A13,
- créer une bande de recul traitée en pré-verger au contact de l'A13,
- réaliser un aménagement le plus végétalisé possible aux alentours et sur les parcelles des futurs ouvrages hydrauliques.

Les modifications proposées sont visibles directement dans le règlement du dossier de déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du PLU d'HEUDEBOUVILLE.

Dont l'extrait de l'article 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprise publiques :

6.1 - Constructions nouvelles à usage d'activité :

Tout point de l'enveloppe extérieure des constructions nouvelles et extensions à usage d'activité doit se situer à une distance minimale de 50 mètres par rapport à l'axe central de l'A 13.

Cette étude s'inscrit dans une démarche :

- d'adaptation des règles d'urbanisme aux évolutions constatées sur le territoire,
- d'optimisation de la ressource foncière,
- de prise en compte des dispositions de l'article L.111-1.6 et suivants du Code de l'Urbanisme (applicable au 1^{er} janvier 2016) à travers les partis d'aménagement retenus pour le projet.

6 Site du chemin des Marettes – Vironvay

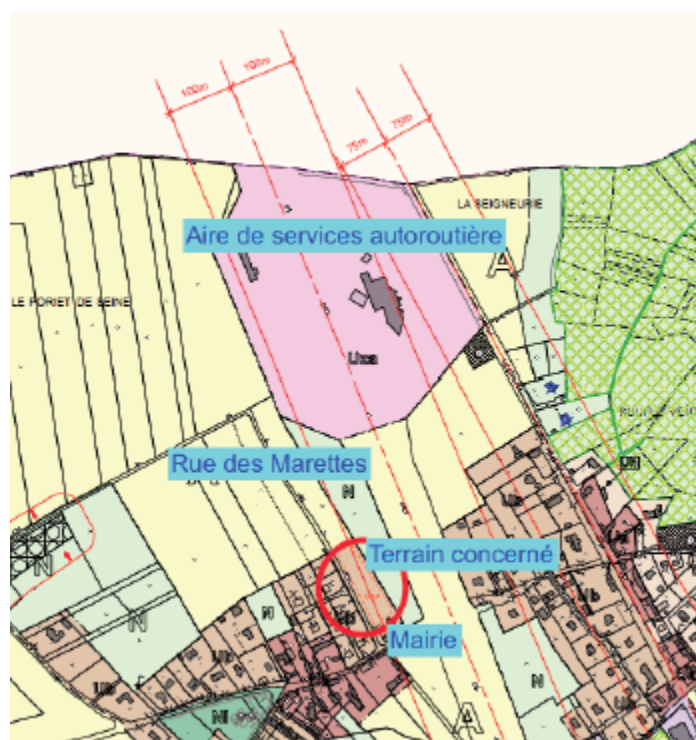
6.1 Présentation

a Situation et contexte urbain

Il s'agit de l'aménagement d'une parcelle située juste au nord de la mairie de Vironvay, le long de la rue des Marettes dont la rive ouest est déjà urbanisée. La voie est desservie par les réseaux qui ont été réalisés au titre de la « participation pour voirie et réseaux » acquittée par la commune puisque cette parcelle appartient à la mairie.

Le terrain est touché en partie par la limite des 100 m à compter de l'axe de l'autoroute A13 proche.

En réalité le terrain, sur place, est déconnecté de l'autoroute et appartient au centre du village, l'arrière de la mairie est occupé par une aire de stationnement d'une quinzaine d'emplacements, traitée en matériau engazonné perméable et largement plantée d'arbres et d'arbustes. De l'autre de la rue des Marettes, des habitations récentes forment un quartier aéré d'aspect résidentiel. La rue des Marettes permet un accès technique à l'aire de services de l'autoroute.





Sur la photo ci-dessus, se distingue bien la mairie (dont l'arrière n'est pas encore aménagé en stationnement et où les habitations rue des Marettes ne sont pas encore édifiées) et le fait que l'autoroute est installée en déblai, les talus fortement plantés d'arbres et d'arbustes. Se voit bien aussi la parcelle maintenue en zone inconstructible.

b Contexte paysager, topographique et environnement

Le secteur est situé en limite d'espace urbanisé et jouxte une opération récente. Il est longé au-delà d'une parcelle inconstructible par une bande boisée plantée lors de la création de l'A13.



L'autoroute est établie en déblai ce qui est très favorable au plan du paysage et des nuisances sonores. Au fond le passage supérieur qui relie la mairie à la Rd 6015 ; la mairie -invisible- est située à droite de l'observateur.



Détail sur le talus en déblai : l'autoroute est encaissée de quelque deux mètres par rapport au terrain naturel.



Carrefour de la rue des Marettes et de la rue des Saisons. À droite la mairie, à gauche les nouvelles habitations rue des Marettes. Derrière la mairie le stationnement engazonné.



De la rue des Marettes vue vers l'autoroute : se distingue bien la bande boisée qui isole l'autoroute du village.



Au bout de la rue des Marettes est située une sortie de véhicules légers réglementée.

6.2 Prise en compte des nuisances

a Nuisances sonores

Le trafic de l'autoroute A 13 est évidemment important : environ 45 000 véhicules/jour au droit de l'aire de Vironvay.

Par arrêté préfectoral du 13 décembre 2011, l'autoroute est concernée par une bande de 300 m affectée par le bruit de part et d'autre de cette infrastructure.

Les terrains du centre bourg sont tous concernés par la nuisance sonore issue de l'autoroute A 13 ; notons que la voie ferrée qui longe à une centaine de mètres en contre-bas du village la Seine produit elle aussi des nuisances sonores ainsi que deux routes, les Rd 6015 et 6155.

Les constructions tiendront compte des dispositions de l'arrêté relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit.

b Sécurité

Il n'y a pas d'accès à l'autoroute, la rue des Marettes ne permettant qu'une sortie du personnel autorisé venant de l'aire de services : de plus une parcelle non constructible isole le terrain objet de l'étude de l'autoroute.

La sécurité sera prise en compte : les accès s'effectueront par la rue des Marettes ; le recul du portail charretier pour permettre le stationnement de deux véhicules légers pourra utilement être exigé lors des permis de construire.

Par précaution, bien que ce secteur soit éloigné de près de 100 m de l'axe, le recul des constructions devra être d'au moins 50 m de l'axe de l'autoroute.

6.3 Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère

Les constructions projetées seront toutes installées dans la zone de nuisances sonores et seront soumises à l'obligation d'isolement acoustique. De plus, étant situées à l'ouest de l'autoroute, elles seront favorablement installées par rapport aux vents dominants.

Les constructions tiendront compte des dispositions de l'arrêté relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit.

Le bruit sera atténué par le maintien des plantations existantes entre les constructions et la route. De plus, la PADD confirme la possibilité de mise en place de dispositifs phoniques complémentaires pour assurer une meilleure qualité de vie.

Le secteur est situé en cœur de village et, vu de l'autoroute, est totalement masqué par le rideau de plantations établi sur le domaine routier de l'A 13 ainsi que par la position de l'autoroute en déblai (voir photos ci-avant).

L'enjeu du projet est de limiter l'impact des constructions dans le paysage qui ici est un plateau entre Eure et Seine, le fleuve et la rivière n'étant pas du tout visibles de ce point. Les considérations architecturales sont directement liées à l'intégration paysagère des bâtiments. Les hauteurs des constructions devront être limitées : leur volumétrie sera celle de bâtiments de type habitation de bourg rural, limitée à 3 niveaux dont un comble, réduite à un seul niveau pour les constructions couvertes en terrasse, afin d'éviter des volumes parallélépipédiques hauts qui ne sont pas en rapport avec les constructions rurales traditionnelles du bourg ni avec les habitations récentes à l'ouest de la rue des Marettes.



Les constructions proches du site : des gabarits adaptés au plateau rural et à l'échelle des arbres.



Le projet devra s'insérer harmonieusement dans cet environnement en frange de milieu urbain et paysager : épannelage, hauteur des constructions, aspect des volumes bâtis, aspects des matériaux ;

Des plantations en limite est permettraient une intégration au paysage existant poursuivant parallèlement la trame verte encadrant l'autoroute et de belle qualité : ce seront des plantations constituées d'un mélange arboré et arbustif composé principalement d'essences locales adaptées aux lieux.

Quatre à cinq logements environ seront réalisés afin d'harmoniser le tissu bâti du centre-village ; des plantations de quelques arbres le long de la rue des Marettes permettraient d'adoucir l'ensemble, tout en veillant à limiter les ombres portées sur les ouvertures au sud des constructions actuelles et futures.

L'ensemble de la parcelle devra être l'objet non d'un plan de plantation mais d'un projet de paysage, où il aura une réelle composition paysagère.

Le recul par rapport à l'axe de l'autoroute peut être réduit à 50 m dans la mesure où un espace en zone naturelle est maintenu entre l'emprise de la voie et les terrains constructibles, dans la mesure où les plantations existantes sont préservées sur le domaine public routier et enfin parce qu'il est proposé des plantations nouvelles pour l'intégration des constructions, travaux, installations et aménagements.

