



PLUi valant SCoT approuvé le 19 décembre 2019
Modification n°1 approuvée le 27 janvier 2022
Modification n°2 approuvée le 29 juin 2023
Modification n°3 approuvée le 22 février 2024
Modification n°4 approuvée le 27 février 2025
Modification n°5 approuvée le 05 février 2026

Modification simplifiée n°1 approuvée le 25 septembre 2025
Mise en compatibilité n°1 approuvée le 20 octobre 2022
Mise en compatibilité n°2 approuvée le 11 juillet 2024

Le président,
Bernard Leroy

1. Rapport de présentation

1e. Études au titre de l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme





SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
A. Préambule	5
1. Rappel du Code de l'urbanisme : constructibilité le long des grands axes routiers	5
B. Etudes au titre de l'article L.111-8	7
1. Le site des Rangées	7
2. Le site des Champs Chouettes Sud	13
3. Le site du Bois de Saint-Paul	17
4. Le site des Granges Dîmes	21
5. Le site de la Côte des Sables	25
6. Le site de Verte Bonne	31
7. Le site Ecoparc 4	35
8. OAP des Landes	39



A. Préambule

1. Rappel du 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. »



B. Etudes au titre de l'article L.111-8

Le site des Rangées

1.1 Présentation

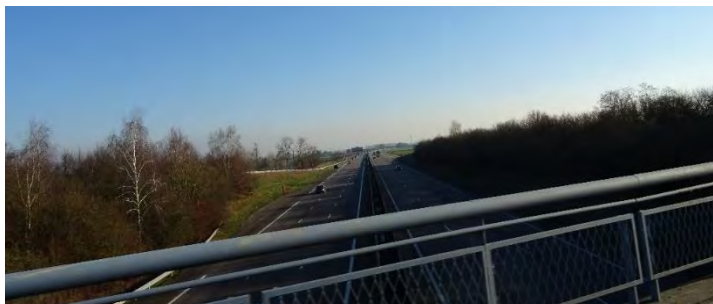
a) *Situation et contexte urbain*

Le site projet est situé le long de l'autoroute A 13, sur la commune de Saint-Aubin-sur-Gaillon. Il est composé d'un secteur situé à l'est de la RD 316. Il fait face à l'entreprise Ritchie Bros, située de l'autre côté de l'A13. L'aménagement du site est cadré par une Opération d'Aménagement et de Programmation (OAP). L'opération à développer sera à dominante d'activités économiques.

Le site est concerné par la règle de recul de 100 mètres par rapport à l'autoroute A 13 qui le borde côté nord.

b) *Contexte paysager, topographie et environnemental*

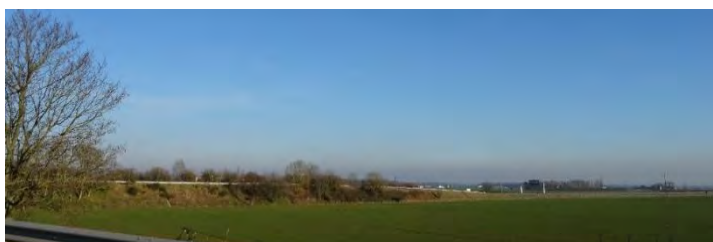
Le site est implanté sur les hauteurs du plateau de Madrie où la topographie est relativement plane. La visibilité, depuis les axes principaux et secondaires est lointaine et dégagée. Au vu de la présence de l'échangeur avec l'A13, cet effet de visibilité est renforcé sur la RD 316 qui est en surélévation par rapport au terrain naturel.



Le site est entouré de terrains agricoles. Les terrains agricoles sont aujourd'hui libres de constructions, ce qui accentue les visibilités lointaines. Une ferme se situe au sud du site.

Le site est implanté sur des sols très argileux et où l'infiltration des eaux pluviales est très difficile. Le secteur, qui longe l'autoroute A 13, est constitué d'une haie et d'un talus dans sa partie nord. L'ensemble du site est séparé de l'autoroute par la rambarde de sécurité.

Le projet aura un impact visuel non négligeable du fait qu'il soit situé le long de l'autoroute de Normandie, sur un secteur de plateau où les vues sont lointaines et dégagées.





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 l'autoroute A 13. D'après l'arrêté préfectoral du 13 décembre 2011, portant classement sonore des infrastructures terrestres, l'autoroute A 13 est identifiée en catégorie 1, ce qui signifie qu'elle génère un périmètre de protection acoustique de 300 mètres 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.

L'opération étant à dominante d'activités économiques, les constructions seront moins impactées par les nuisances sonores que des habitations.

Sur l'ensemble de la bande longeant l'autoroute A 13, des espaces naturels devront être préservés et des aménagements paysagers de lisières sont à maintenir ou à créer. Ces différents aménagements devront permettre d'atténuer les nuisances sonores sur le site, tout en assurant la végétalisation des abords de la zone à urbaniser.

b) *Sécurité*

Le site projet se situe au niveau de l'échangeur de Saint-Aubin-sur-Gaillon, où l'autoroute A13 croise la route départementale 316. Aucun accès ne sera prévu depuis l'autoroute, ces derniers se feront au niveau de la pointe sud-ouest du site, via le giratoire récemment installé sur la RD 316.

Une bande enherbée de 75 mètres et plantée d'essences locales au nord du site permettra de renforcer la sécurité depuis l'autoroute, en plus de la rambarde de sécurité déjà existante.

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

Ce secteur est visible depuis l'autoroute A 13. Aujourd'hui dépourvu d'urbanisation, il convient donc d'assurer son intégration paysagère depuis les principaux axes routiers.

Le maintien des espaces naturels, notamment en bordure de l'autoroute ainsi que les aménagements paysagers prévus permettront l'insertion paysagère du projet depuis la route, tout en créant un effet de barrière acoustique. Les espaces dédiés à la gestion des eaux pluviales pourront permettre de participer à la qualité paysagère du site.

Dans la bande comprise entre 60 et 100 mètres depuis l'axe de l'autoroute, les aires de stationnement à l'air libre seront plantées, à minima, d'un arbre pour 10 places de stationnement.

Le plan de composition disposera d'une attention particulière, il proposera des principes d'implantation cohérents à l'échelle de l'opération : une implantation du bâti parallèle ou perpendiculaire aux courbes de niveaux, aux limites parcellaires ou aux voies sera privilégiée. La hauteur des constructions sera limitée à 12 mètres au point le plus haut (faîtage ou sommet de l'acrotère) afin qu'elles n'obstruent pas la vue offerte depuis l'autoroute.

Ces différentes dispositions permettent d'assurer une intégration paysagère du projet depuis l'autoroute de Normandie.

1.4 Conclusion

L'ensemble des propositions tenant compte des nuisances sonores, de la sécurité et de la prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère permet de réduire la bande d'inconstructibilité initialement de 100 mètres à 50 mètres depuis l'axe de l'autoroute.



2. Le site des Champs Chouettes Sud

2.1 Présentation

a) *Situation et contexte urbain*

Situé sur la commune de Saint-Aubin-sur-Gaillon, le site projet est concerné par la bande d'inconstructibilité en raison de l'autoroute de Normandie qui longe la partie sud du site.

A l'ouest du site, se trouve l'entreprise Ritchie Bros et à l'est, il s'agit de terres agricoles non bâties.



L'aménagement du site est cadré par une Opération d'Aménagement et de Programmation (OAP).

b) *Contexte paysager, topographique et environnemental*

Le site est implanté sur les hauteurs du plateau de Madrie où la topographie est relativement plane. La visibilité, depuis les axes principaux et secondaires est lointaine et dégagée.

Le site est entouré des écuries Jeufosse Wittmer au nord-est, de terres agricoles au nord et à l'est. Sur le site, un hangar est présent sur la partie nord, ainsi qu'une haie végétale qu'il convient de préserver.

La séparation entre l'autoroute et le site projet est matérialisée par un fossé, laissant des vues dégagées sur le site depuis l'A13.

Enfin, le site est contraint par un risque d'inondation par ruissellement des eaux pluviales sur sa limite sud-est.





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 l'autoroute A 13. D'après l'arrêté préfectoral du 13 décembre 2011, portant classement sonore des infrastructures terrestres, l'autoroute A 13 est identifiée en catégorie 1, ce qui signifie qu'elle génère un périmètre de protection acoustique de 300 mètres 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 est à dominante d'activités économiques, en ce sens, il sera moins impacté par le bruit qu'un secteur d'habitations.

Un espace naturel sera maintenu le long de l'autoroute, ainsi que sur les bordures sud-est et nord-est du site. De plus, un aménagement paysager de lisières sera créé sur les limites du site, en plus de l'espace naturel. Ce recul permettra d'atténuer les nuisances sonores provoquées par l'axe routier.

b) *Sécurité*

Une partie du secteur est situé en limite de l'A 13, qu'il convient de sécuriser. Aucun accès ne sera prévu de ce côté. En effet, l'accès au site se fera depuis la rue des Houssières.

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

L'insertion paysagère devra être assurée depuis l'autoroute de Normandie. Aucune construction n'est présente sur la partie sud du site actuellement. Une bande de 75 mètres mesurée depuis l'axe de l'autoroute restera enherbée et sera plantée d'essences locales et d'arbustes.

Dans la bande comprise entre 60 et 100 mètres depuis l'axe de l'autoroute, les aires de stationnement à l'air libre seront plantées, à minima, d'un arbre pour 10 places de stationnement.

Sur l'ensemble de la frange sud et est, des espaces paysagers permettront de gérer le risque de ruissellement mais également d'assurer une végétalisation des abords du site et, de ce fait, limiter les incidences paysagères depuis la rue des Noës.

Le plan de composition disposera d'une attention particulière, il proposera des principes d'implantation cohérents à l'échelle de l'opération : une implantation du bâti parallèle ou perpendiculaire aux courbes de niveaux, aux limites parcellaires ou aux voies sera privilégiée.

Ces différentes dispositions permettent d'assurer une intégration paysagère du projet depuis l'autoroute de Normandie.

2.4 Conclusion

L'ensemble des propositions d'aménagement pour le site des Champs Chouettes Sud, notamment aux abords de l'autoroute de Normandie, permettront de réduire l'ensemble des nuisances engendrées par cette dernière, que ce soit en termes de nuisances sonores, de sécurité et de prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère et donc de réduire la bande d'inconstructibilité de 100 mètres appliquées de part et d'autre de la route à 50 mètres.

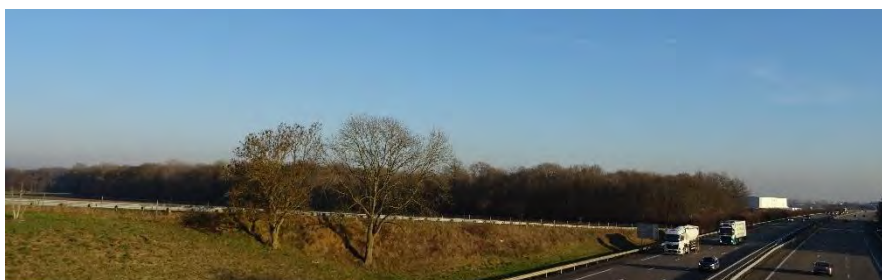


3. Le site du Bois de Saint-Paul

3.1 Présentation

a) *Situation et contexte urbain*

Le site projet se situe sur la commune de Saint-Aubin-sur-Gaillon, à la limite de Saint-Julien-de-la-Liège et de Gaillon. Il est longé au sud par l'autoroute A 13. A l'ouest du site, se trouve le quartier des Douaires, identifié comme site patrimonial remarquable. A l'est, une zone d'activités économiques avoisine le site projet.



b) *Contexte paysager, topographique et environnemental*

Le site est bordé d'un bois sur sa partie est. Cet espace boisé est couvert par une ZNIEFF de type II. Un axe de ruissellement des eaux pluviales longe cette limite est du site.

Dans le contexte du plateau de Madrie, la topographie du site est relativement plane. Une route sépare le site projet et l'autoroute. Un talus borde l'angle sud-ouest du secteur. Le site est en contrebas de la voirie. Les vues depuis l'A13 sur le site sont ponctuelles.

Le secteur est compris dans une zone de présomption de prescription archéologique.





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 l'autoroute A 13. D'après l'arrêté préfectoral du 13 décembre 2011, portant classement sonore des infrastructures terrestres, l'autoroute A 13 est identifiée en catégorie 1, ce qui signifie qu'elle génère un périmètre de protection acoustique de 300 mètres 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 long de l'A 13, des espaces naturels ainsi qu'un aménagement paysager de lisières devront être maintenus ou créés. L'espace boisé sera préservé et le risque de ruissellement des eaux pluviales devra être pris en compte.

b) *Sécurité*

L'accès au site se fera par le côté sud-est et sera sécurisé. Aucune entrée ne sera créée du côté de l'autoroute. Les différents aménagements prévus permettront d'imposer un recul qui sécurisera le site des abords de l'autoroute.

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

Le projet devra présenter une insertion paysagère de qualité car il est perceptible depuis l'autoroute. Le pourtour du site devra présenter des espaces plantés permettant de végétaliser la zone à urbaniser mais également de créer une protection acoustique du site.

Le bois de Saint-Paul et sa lisière devront être préservés dans des proportions suffisantes pour assurer le bon fonctionnement de la Trame Verte et Bleue sur le territoire. La bande de 0 à 75 mètres depuis l'axe de l'autoroute sera conservée en tant qu'espace enherbé planté d'essences locales.

Dans la bande comprise entre 60 et 100 mètres depuis l'axe de l'autoroute, les aires de stationnement à l'air libre seront plantées, à minima, d'un arbre pour 10 places de stationnement.

La hauteur des constructions sera limitée à 12 mètres au point le plus haut (faîtage ou sommet de l'acrotère) afin qu'elles n'obstruent pas la vue offerte depuis l'autoroute.

En termes d'insertion urbaine et architecturale, le plan de composition proposera des principes d'implantation cohérents à l'échelle de l'opération. Une implantation du bâti parallèle ou perpendiculaire aux courbes de niveaux, aux limites parcellaires ou aux voies sera privilégiée.

3.4 Conclusion

L'ensemble de ces dispositions d'aménagement pour le site du Bois de Saint-Paul permettra une intégration du projet dans le paysage depuis l'Autoroute de Normandie, et permettra également de réduire la bande d'inconstructibilité de 100 mètres liée à cette route grâce à des aménagements qui réduiront les nuisances sonores et favoriseront la sécurité. La nouvelle bande d'inconstructibilité pourra donc être réduite à 50 mètres depuis l'axe de l'autoroute.

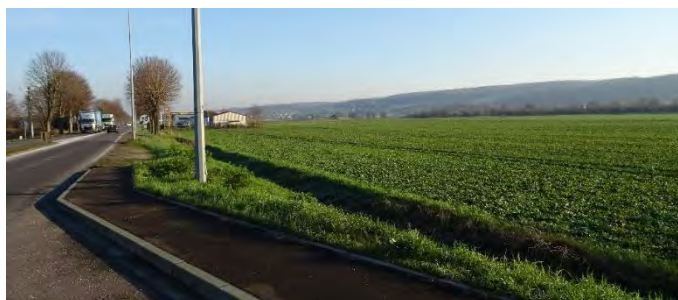


4. Le site des Granges Dîmes

4.1 Présentation

a) *Situation et contexte urbain*

Le secteur des Granges Dîmes est situé sur la commune de Gaillon. Il se trouve à l'est d'un supermarché, l'ouest et le sud du projet sont bordés d'un secteur Ub. Au nord du site, de l'autre côté de la route de la RD 6015, il s'agit d'une zone naturelle. A l'est, des terrains agricoles avoisinent le site. Une station-service est présente au nord du secteur.



Le secteur est entouré des RD 6015 au nord et RD 316 à l'ouest, qui se joignent au giratoire présent au nord-ouest du site.

L'aménagement de la zone est couvert par une Orientation d'Aménagement et de Programmation. Ce site est à vocation d'habitat.

Le site est concerné par la règle de recul de 75 mètres par rapport à la route départementale 6015 qui le borde. Cet axe est emprunté par 11 000 véhicules par jour dont environ 470 poids lourds (*chiffres 2017 Réseau routier départemental, Département de l'Eure, Direction de la Mobilité*).

b) *Contexte paysager, topographique et environnemental*

Un axe de ruissellement des eaux pluviales longe la limite est du site, un autre passe dans la pointe nord-ouest. Les secteurs naturels et agricoles autour du site sont dépourvus d'urbanisation.

La topographie du site est relativement plane. Le site est implanté dans la vallée de Seine et s'inscrit sur les premiers abords des reliefs des coteaux sud. Depuis la RD 6015, les vues sont ouvertes et dégagées sur le site et sur les espaces boisés du coteau.



Un alignement d'arbres marque le passage de la RD 6015 et revêt un caractère paysager historique, dans l'axe du château.

Dans l'angle nord-ouest, un bosquet orne le site, il s'agit de l'endroit où passe l'axe de ruissellement des eaux pluviales. Une mare est également présente à cet endroit. Le site est séparé de la RD 6015 par un fossé.

Le site présente des sols argileux et la nappe souterraine présente un risque fort de remontée pouvant inonder certaines parties du site.



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 6015 est identifiée en catégorie 3, ce qui signifie qu'elle génère un périmètre de protection acoustique de 100 mètres 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.

b) *Sécurité*

Deux accès au site seront créés sur la RD 6015. Ces accès devront être sécurisés en raison de la présence de l'axe routier qui est très passant. Par rapport aux constructions, des espaces naturels et des aménagements paysagers sont attendus en bordure nord du site notamment, afin d'imposer un recul des constructions.

Le principe de liaison douce accessible depuis la RD 6015 devra faire l'objet d'une sécurisation des abords de la voirie.

Des espaces naturels sont à préserver sur la bande nord du secteur. Il s'agit de secteurs particulièrement sensibles aux remontées de nappe.

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

En raison du passage de la RD 6015 au nord du site, le projet devra s'intégrer dans le paysage depuis celle-ci.

Dans ce cadre, une attention particulière sera portée au plan de composition : les futures constructions devront s'intégrer dans l'environnement immédiat ainsi que dans l'entrée de ville que constitue le site projet. Afin de renforcer cette insertion paysagère depuis la RD 6015, le nouveau quartier devra s'accompagner d'un traitement végétal.

La hauteur des constructions sera progressive à mesure que l'on avance en direction du centre-ville de Gaillon.

Un espace naturel devra être préservé sur la bande nord du site, il permettra un certain recul des constructions afin d'assurer l'intégration paysagère du projet, tout en protégeant les futurs habitants du risque de remontée de nappe.

4.4 Conclusion

Les propositions d'aménagement énoncées ci-dessus, permettront de réduire la bande d'inconstructibilité de 75 mètres liée à la RD 6015, en réduisant les nuisances sonores qu'elle engendre, ainsi qu'en renforçant sa sécurité et la prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère. La nouvelle bande d'inconstructibilité pourra donc être réduite de 25 mètres.



5. Le site de la Côte des Sables

5.1 Présentation

a) *Situation et contexte urbain*

Le secteur d'aménagement s'inscrit en prolongement de la zone d'activité de la Côte des Sables sur la commune de Saint-Aubin-sur-Gaillon. Il fait face à un secteur Ub, de l'autre côté de la RD 6015 longeant le site au nord.

Le secteur est à destination d'activités économiques.

Le site est concerné par la règle de recul de 75 mètres par rapport à la route départementale 6015 qui le borde. Cet axe est emprunté par 11 000 véhicules par jour dont environ 470 poids lourds (*chiffres 2017 Réseau routier départemental, Département de l'Eure, Direction de la Mobilité*).



b) *Contexte paysager, topographique et environnemental*

La topographie du site est relativement plane. Le site est implanté dans la vallée de Seine et s'inscrit sur les premiers abords des reliefs des coteaux sud. Depuis la RD 6015, les vues sont ouvertes et dégagées sur le site et sur les espaces boisés du coteau.

Le site projet est contraint par le passage de deux axes de ruissellement des eaux pluviales. Outre la zone d'activité à l'est du site, ce dernier est entouré de terres agricoles non bâties. Un secteur Ub se trouve à proximité du site vers le sud.



Un fossé sépare le site projet de la RD 6015. Un alignement d'arbres borde également cette route. Il s'agit d'un alignement à caractère patrimonial, située dans l'axe du château de Gaillon.

5.2 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 génère un périmètre de protection acoustique de 100 mètres 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.

En raison de la présence d'un axe de ruissellement des eaux pluviales au nord du site, une partie du terrain sera inconstructible. De plus, des aménagements paysagers de lisières sont attendus.

b) *Sécurité*

Afin de sécuriser l'accès au site, l'accès se fera par le sud et aucun accès ne sera créé le long de la RD 6015. La présence d'un axe de ruissellement le long de la RD permet d'imposer un recul des constructions afin qu'elles ne soient pas impactées par un risque d'inondation.

De plus, un aménagement paysager de lisières est prévu sur le site en limite de RD, ce qui permettra de sécuriser la frontière de ces deux entités.



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

En raison de la présence de terres agricoles à l'est du site, celui-ci est très visible depuis la RD 6015. Il convient donc d'en assurer son insertion paysagère.

Pour cela, des aménagements paysagers de lisières sont prévus sur l'ensemble des limites est et nord du site. L'alignement d'arbres le long de la RD 6015 sera préservé, voire restauré.

En termes d'insertion urbaine et architecturale, le plan de composition proposera des principes d'implantation cohérents à l'échelle de l'opération. Une implantation du bâti parallèle ou perpendiculaire aux courbes de niveaux, aux limites parcellaires ou aux voies sera privilégiée.

La hauteur des constructions sera limitée à 12 mètres au point le plus haut (faîtage ou sommet de l'acrotère) afin qu'elles n'obstruent pas la vue offerte depuis l'autoroute.

5.4 Conclusion

L'ensemble de ces dispositions d'aménagement permettra de réduire les nuisances sonores et de renforcer la sécurité aux abords du site tout en assurant une qualité architecturale, urbaine et paysagère. La bande d'inconstructibilité de 75 mètres liée à la présence de la RD 6015 pourra donc être réduite à 30 mètres.



6. Le site de Verte Bonne

6.1 Présentation

a) *Situation et contexte urbain*

Le secteur de projet Verte Bonne est situé au nord du secteur des Granges Dîmes, en bordure du golf. Au nord, un secteur Uz y est limitrophe. A l'ouest, on retrouve un secteur pavillonnaire, de l'autre côté de la RD 316. A l'est et au sud, le site est entouré de zones naturelles. La RD 6015 longe le sud du site, un giratoire et une aire de covoiturage sont présents au sud-ouest.



L'aménagement du site est cadré par une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP).

Le site projet est concerné par la règle d'inconstructibilité de 75 mètres en raison du passage de la RD 6015 au sud du site. Cet axe est emprunté par 11 000 véhicules par jour dont environ 470 poids lourds (*chiffres 2017 Réseau routier départemental, Département de l'Eure, Direction de la Mobilité*).

b) *Contexte paysager, topographique et environnemental*

Le site est implanté en vallée de Seine et présente une topographie plane. Il est légèrement en contrebas du niveau de la route.

Une ligne haute-tension longe le site et marque le paysage, notamment en partie nord.

La frange sud-est du secteur est concernée par un risque d'inondation par ruissellement des eaux pluviales. Sur la zone naturelle au nord du site, se trouve le terrain de golf de Gaillon. Une frange arborée de celui-ci en marque la transition avec le site de Verte Bonne.





6.2 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 mètres 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 étant à destination d'activité économiques, il ne sera que très peu impacté par le bruit de la route qu'un secteur d'habitation. L'aire de covoiturage fait office de zone tampon entre la route et le site projet. En ce sens, les constructions ne pourront pas être directement implantées en bordure de la RD 6015.

b) *Sécurité*

La présence du giratoire implique que la vitesse des véhicules est réduite, ce qui favorise déjà une sécurisation de l'accès au site. De plus, aucun accès ne sera créé depuis la RD 6015. En effet, ces derniers se feront depuis la RD 316 à l'ouest de l'OAP.

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

Le site projet est très visible depuis la RD 6015 ainsi que depuis le giratoire. Il se situe en continuité d'activités existantes, notamment un garage automobile. L'aire de covoiturage constitue déjà un recul du site par rapport à la route. Cependant, les constructions devront être en retrait de la limite du site afin qu'il s'intègre dans le paysage environnant. Pour cela, des espaces naturels devront être préservés en frange sud-ouest et sud-est du site. Un aménagement paysager de lisières sera créé sur la limite sud-est, en effet, c'est cette frange qui est la plus visible depuis la route. Elle viendra compléter la trame végétale qui sépare le site du golf.

En termes d'insertion urbaine et architecturale, une attention particulière sera portée au plan de composition : les principes d'implantation devront être cohérents à l'échelle de l'opération. Il sera donc privilégié une implantation du bâti parallèle ou perpendiculaire aux courbes de niveaux, aux limites parcellaires et aux voies.

Afin que le projet s'intègre dans l'environnement voisin, la hauteur des constructions sera cohérente avec la hauteur des constructions avoisinantes, à savoir, une hauteur maximale de 14 mètres au faîtage ou au sommet de l'acrotère.

6.4 Conclusion

L'ensemble des dispositions énoncées ci-dessus permettront de réduire la bande d'inconstructibilité initialement de 75 mètres liés à la présence de la RD 6015. En effet, les aménagements proposés permettront à la fois de réduire les nuisances sonores tout en assurant la sécurité aux abords du site et en proposant une bonne intégration architecturale, urbaine et paysagère. La nouvelle bande d'inconstructibilité sera donc de 30 mètres.



7. Le site Ecoparc 4

7.1 Présentation

a) *Situation et contexte urbain*

Le projet Ecoparc se situe en grande partie sur les communes d'Heudebouville et Vironvay, mais empiète également sur la commune de Fontaine-Bellenger. Le site projet sur le territoire de la CCEMS est bordé par l'autoroute A 13 à l'est.

L'opération à développer sur le site sera donc à dominante d'activités économiques. L'aménagement sera cadré par une Opération d'Aménagement et de Programmation.

Seule une petite partie du site est concernée par la bande d'inconstructibilité de 100 mètre liée à la présence de l'autoroute de Normandie.



b) *Contexte paysager, topographique et environnemental*

L'ensemble du site pour le projet Ecoparc 4 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 est impacté par un risque d'inondation par ruissellement des eaux pluviales sur sa frange sud.

Il est aujourd'hui entièrement entouré de terrains agricoles, aucune construction n'est visible à proximité du secteur. Un alignement d'arbres marque une séparation entre le site projet et l'autoroute, qu'il convient de préserver.





7.2 Prise en compte des nuisances

a) *Nuisances sonores*

Le site est concerné par un périmètre de classement sonore, lié à la présence de l'autoroute A 13. D'après l'arrêté préfectoral du 13 décembre 2011, portant classement sonore des infrastructures terrestres, l'autoroute A 13 est identifiée en catégorie 1, ce qui signifie qu'elle est affectée sur un périmètre de 300 mètres 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 étant à destination d'activités économiques, cette vocation sera moins impactée par les nuisances sonores qu'un secteur d'habitat. Un recul des constructions par rapport à l'A 13 devra être observé, un aménagement paysager de lisières sera créé en bordure de l'autoroute afin de réduire les nuisances sonores qu'elle engendre.

b) *Sécurité*

Aucun accès au site n'est prévu par l'autoroute. L'accès se fera depuis la rue de Marinette, ainsi qu'en continuité d'Ecoparc 4 situé sur la commune d'Heudebouville.

Afin de sécuriser les abords de l'autoroute, un aménagement paysager de lisières impliquera un recul des constructions côté est du site.

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

Le site est très visible depuis l'A 13 ainsi que depuis le plateau agricole. Il convient donc d'en assurer son intégration paysagère.

Une implantation du bâti parallèle ou perpendiculaire aux courbes de niveaux, aux limites parcellaires ou aux voies sera privilégiée. Un aménagement paysager de lisière est attendu en bordure de l'A 13.

7.4 Conclusion

Les dispositions proposées pour l'aménagement du site Ecoparc 4 sur la commune de Fontaine-Bellenger permettront d'intégrer le projet dans le paysage environnant tout en réduisant les nuisances sonores et en renforçant la sécurité aux abords du site. La bande d'inconstructibilité initialement de 100 mètres pourra donc être réduite à 70 mètres.



8. OAP des Landes - Vieux Villez

8.1. Le site des Landes

Présentation

a) Situation et contexte urbain

Le secteur des Landes est situé sur la commune du Val d'Hazey, en entrée du hameau de Vieux Villez, à l'angle de la route départementale (RD) 6015 et des rues Saint-Denis et des Landes. Le terrain est entouré sur trois côtés par des constructions et s'ouvre au nord-ouest sur un vaste secteur naturel et agricole.

L'aménagement du site est cadré par une Orientation d'aménagement et de Programmation (OAP) : l'OAP des Landes.

Le site est concerné par la règle d'inconstructibilité de 75 mètres en raison du passage de la RD 6015 au sud. Cet axe est emprunté par 11 000 véhicules par jour dont environ 470 poids lourds (chiffres 2017 Réseau routier départemental, Département de l'Eure, Direction de la Mobilité).

b) Contexte paysager, topographique et environnemental

Le secteur fait partie du plateau de Madrie, situé entre les vallées de la Seine et de l'Eure, dans le prolongement du plateau du Mantois. Il est arboré et présente une déclivité vers le nord, prémices du ravin de Gournay.

8.2. 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 mètres 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.

L'objectif est de conserver une marge de recul sur le site, permettant de suffisamment éloigner les futures constructions, de telle sorte qu'elles soient le moins impactées possibles par les nuisances sonores engendrées par la circulation de la RD 6015. La végétation présente en front de route sera également préservée afin de créer un masque végétal.

b) Sécurité

Aucun accès ne sera créé depuis la RD 6015. Ces derniers se feront soit par la rue Saint-Denis, soit par la rue des Landes.

8.3. Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère

Le parti-pris retenu pour l'aménagement du site prévoit de ne pas modifier la perception que l'on peut en avoir aujourd'hui depuis la RD 6015. Le massif boisé sera protégé et les constructions ne pourront donc s'implanter qu'au-delà. Elles seront ainsi quasi invisibles depuis la RD 6015. Le projet d'OAP modifié impose par ailleurs la constitution de clôtures végétalisées, notamment le long de la rue Saint-Denis, visible depuis la RD 6015, et la plantation d'au-moins 3 arbres de haute-tige sur

chaque terrain constructible. La surface d'espaces libres de pleine terre devra représenter au moins 80% de la surface de chaque terrain constructible. Enfin, les futures constructions, dont la hauteur sera limitée à 4m à l'égout de toiture et 8m au faîtage, devront respecter des règles spécifiques sur le plan architectural, notamment le nuancier pour le choix des couleurs de façade. L'ensemble de ces dispositions réglementaires permettra d'assurer une bonne intégration des futures constructions dans leur environnement.

8.4. Conclusion

L'analyse du site au regard des critères énoncés à l'article L.111-8 du code de l'urbanisme, ainsi que les dispositions réglementaires prévues pour son aménagement, permettent de réduire la bande d'inconstructibilité de 75m prévue par l'article L111-6 du même code. L'aménagement du site apparaît en effet compatible 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 est ainsi proposé une bande inconstructible permettant de protéger le boisement existant et d'assurer un retrait suffisant des futures constructions. Cette bande aura une profondeur de 11m50 au droit du carrefour entre le RD 6015 et la rue Saint-Denis, et s'élargira progressivement jusqu'à retrouver la profondeur de 75m prévue par le code de l'urbanisme.

