

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal valant Schéma de COhérence Territoriale

Le Val
d'Amour
Communauté
de communes

24 communes
1 territoire
1 PLUi valant SCOT

4.2- ETUDE D'ENTREE DE VILLE ZONE D'ACTIVITES DE BEL AIR

au titre de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme

*PLUi approuvé par délibération du conseil
communautaire du 02 mai 2017*

*Révision allégée n°1 approuvée par délibération du
conseil communautaire du 22 juillet 2020*

*Révision allégée n°2 approuvée par délibération du
conseil communautaire du*

Vu pour rester annexé à la délibération du 28 janvier 2021

Signature et cachet :

Sommaire

Sommaire	2
Rappel introductif.....	3
Introduction.....	4
Analyse du site	5
La situation géographique du site	5
La topographie du site.....	7
Le contexte urbain et paysager	8
Justification par rapport aux objectifs du PLUi	8
Le contexte paysager.....	9
Les perceptions du site.....	11
L'environnement architectural.....	13
Le contexte écologique du site.....	14
Les Servitudes d'Utilité Publique.....	15
Classement sonore des infrastructures.....	15
Risques naturels	16
Les enjeux de développement du secteur	19
Les orientations du projet urbain	21
Le schéma de principe des aménagements	21
Les orientations concernant les nuisances.....	22
Les orientations concernant la sécurité	22
Les orientations concernant l'intégration paysagère et environnementale.....	23
Les orientations concernant la qualité de l'urbanisme et l'architecture	25

Rappel introductif

L'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme prévoit qu'en « *dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de [...] soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.* »

L'article L.111-7 précise que :

« Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Le plan local d'urbanisme 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.

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

Cette étude vise à définir des règles retranscrites dans le PLUi autorisant l'aménagement de l'entrée de ville de Mouchard/Port Lesney/Pagnoz au niveau de la zone d'activités de Bel Air, et répondant à 3 préoccupations majeures :

- contrôler et limiter des nuisances comme le bruit ou la pollution ;
- améliorer la sécurité routière ;
- prendre en compte la qualité architecturale, urbaine et paysagère.

Introduction

La RN 83 traversant les communes de Port-Lesney, Pagnoz et Mouchard du Nord au Sud est classée Route à Grande Circulation par le décret n°2010-578 du 31 mai 2010.

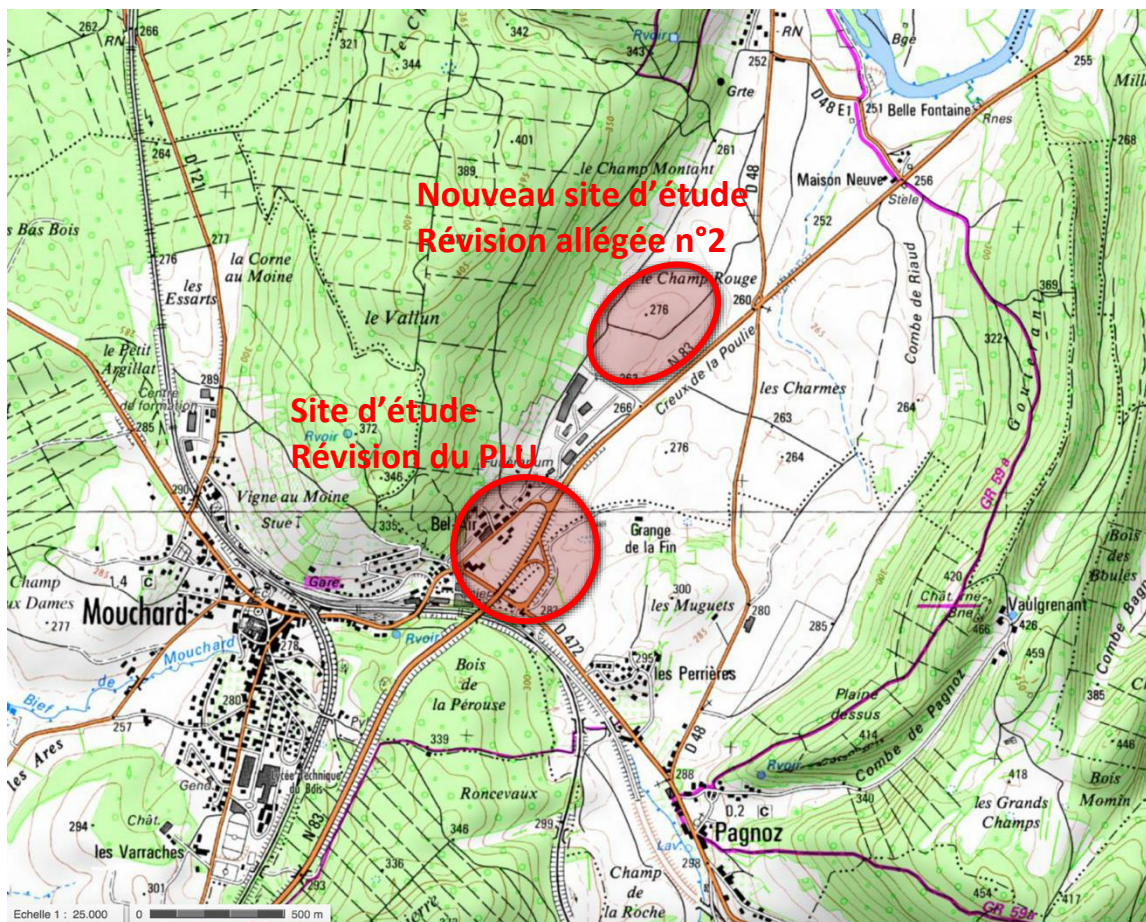
En application du Code de l'Urbanisme, au titre de l'article L.111-6 (ex-L.111-1-4), une bande d'inconstructibilité s'applique de part et d'autre de la voie sur une profondeur de 75 mètres en dehors des secteurs déjà urbanisés. Conformément aux dispositions de l'article L111-8 du même code, le plan local d'urbanisme 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.

Cette étude vise donc à analyser l'ensemble du périmètre concerné par l'application des dispositions de l'article L.111-6 pour définir un parti d'aménagement global et lever ainsi l'inconstructibilité aux abords de la RN83 pour le secteur concerné par la réalisation du projet d'extension de la zone d'activités de Bel Air, comme entrée de ville de Mouchard, malgré son positionnement sur la commune de Port Lesney.

Le souhait des élus est de valoriser le site comme un espace vitrine valorisant le développement économique de l'intercommunalité, en cohérence avec les orientations globales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables, qui font de Port Lesney, Mouchard et Pagnoz le principal site de développement économique de l'intercommunalité.

Il s'est avéré, lors des réflexions d'études foncières et paysagères, que pour que la zone soit aménageable dans de bonnes conditions, **son périmètre devait être optimisé**. A cet effet, une étude relative à l'Article L.111-6 du Code de l'Urbanisme doit être menée pour réduire la **zone inconstructible de 75 mètres à 30 mètres par rapport à l'axe de la RN 83**.

Cette étude accompagne le dossier de révision allégée n°2 du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la communauté de communes du Val d'Amour. Elle fait par ailleurs l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation « Port-Lesney/Bel Air ».

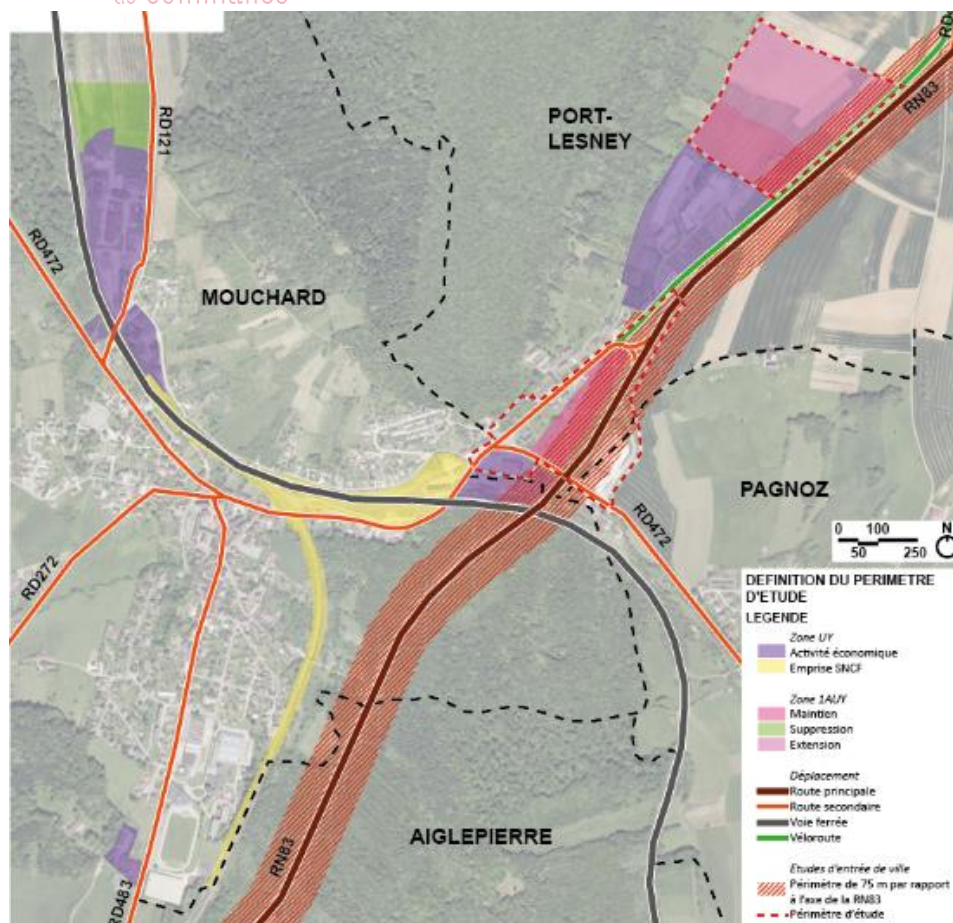


source géoportail, carte IGN

La situation géographique du site

Le site concerné par la présente étude se localise intégralement sur la commune de Port Lesney, dans le prolongement de la zone d'activités de Bel Air, le long de la RN83. Le site est donc bien situé hors des espaces urbanisés, et à ce titre non constructible sur 75 mètres de l'axe de la RN83.

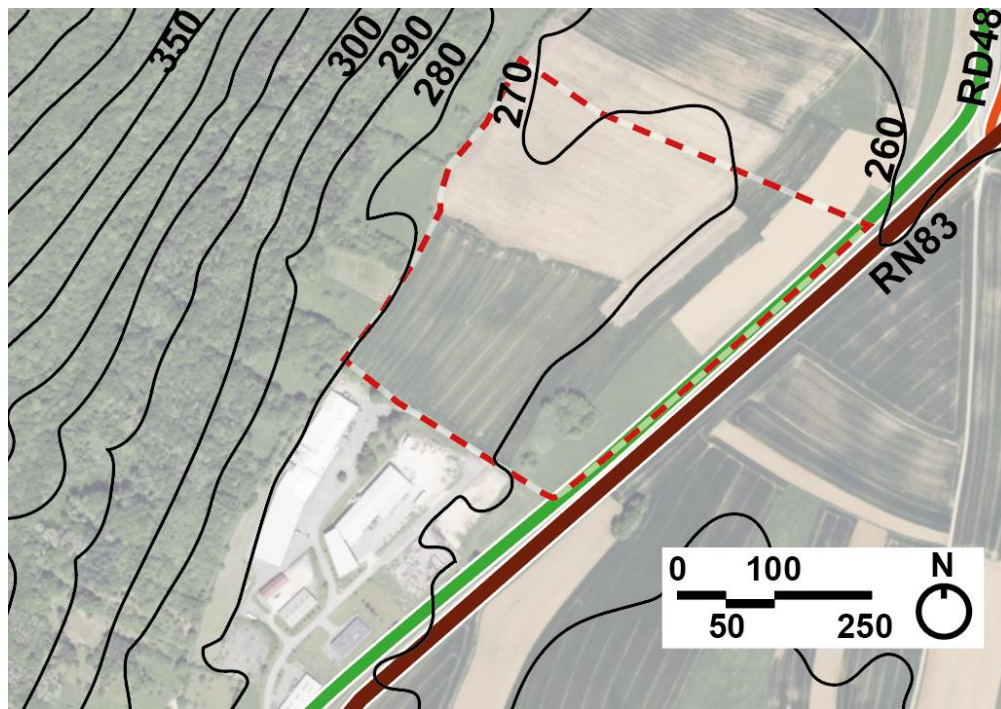
Le site d'étude se rattache à l'entrée de ville du bourg de Mouchard. Les enjeux d'intégration paysagère et urbaine rattachent donc ce secteur au bourg de Mouchard et à l'étude d'entrée de ville qui avait été réalisée dans le même secteur, au niveau du triangle formé par les RN83, RD472 et RD483. Un lien fonctionnel existe entre les deux études puisque l'accès à la route de Bel Air, voie de desserte de la zone d'activités, se situe au niveau du premier périmètre d'étude. De plus, les deux études d'entrée de ville prévoient chacune de développer des surfaces d'activités, confortant l'entrée de ville par la RN83 comme un site moteur pour le développement économique de la communauté de communes. La constitution d'une vitrine paysagère valorisant la dynamique économique intercommunale est commune aux deux études d'entrée de ville.



Localisation rapprochée du site d'étude et périmètre d'inconstructibilité de 75m lié à la RN83

Le site d'étude de la présente révision allégée est situé le long de la RN83 dans sa portion requalifiée dans le cadre de l'aménagement de la véloroute (création d'une piste cyclable parallèle à la route nationale et plantations d'arbres le long de la voie). Il n'est pas prévu d'impact spécifique sur cette voie, hormis des connexions modes doux à créer avec la véloroute. En conséquence, le périmètre d'étude s'arrête au niveau de la véloroute et n'englobe pas la route nationale. Il n'inclut pas la zone d'activités actuelle, déjà aménagée.

Ainsi, le périmètre d'étude se limite à l'espace prévu pour l'extension de la zone d'activités, d'une superficie de l'ordre de 8 hectares.



Les reliefs du Massif du Jura orientés Nord/Sud ceignent un espace de vallée d'une largeur d'un kilomètre environ. Le paysage agricole ouvert de la vallée crée de larges perspectives visuelles sur les collines boisées qui l'encadrent, ainsi qu'au Nord-Est sur les buttes qui dominent le village de Port Lesnay.

Le relief augmente donc très fortement l'impact paysager des projets d'aménagement et de construction susceptibles de se réaliser sur le site, puisqu'ils seront visibles autant depuis la vallée que depuis les reliefs.

Le site proprement dit est localisé au pied des reliefs bordant la vallée à l'Ouest. Il se caractérise par un replat topographique jusqu'à une rupture de pente liée à une déclivité du terrain aux abords de la véloroute. Au droit de la zone d'activités actuelle, un talus masque en bonne partie les bâtiments d'activités par rapport à la RN83. Par contre, cette déclivité est plus douce au droit du site d'extension : l'impact visuel des nouveaux bâtiments d'activités sera fort.

Les enjeux liés au relief sont donc l'intégration paysagère, en raison de l'impact visuel fort du site en vues approchées autant qu'éloignées, ainsi que l'insertion dans la pente des futurs bâtiments pour la partie la plus proche de la RN83 et de la véloroute.

Le contexte urbain et paysager

Justification par rapport aux objectifs du PLUi

Le renforcement de la zone d'activités de Bel Air s'inscrit en cohérence avec les objectifs fixés par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), en particulier la valorisation des filières d'excellence rurale (page 7 du PADD) et le « maintien du potentiel industriel et artisanal du territoire (page 22 du PADD) : les entreprises susceptibles de s'implanter ou de s'étendre sur le site à aménager appartiennent aux filières agricole et bois : France Miel (coopérative d'apiculteurs français), ALD Bois (construction de maisons à ossature bois), Vagne (fromagerie spécialisée dans la production de Comté).

La vocation commerciale est exclue sur ce secteur.

Le renforcement de la zone d'activités de Bel Air s'inscrit en cohérence avec le parti d'aménagement inscrit au PADD, qui identifie la zone comme « moteur du développement local » et « site préférentiel d'implantation / extension à dominante économique » (page 39). Il s'accompagne de la suppression de la zone 1AUY au lieu-dit Les Essards à Mouchard. Ainsi, le renforcement du pôle économique Mouchard / Port-Lesney / Pagnoz reste mesuré, et ne remet pas en cause la répartition de l'emploi et des sites économiques prévue par le PLUi à l'échelle intercommunale.

Le renforcement de la zone d'activités de Bel Air doit également répondre aux objectifs suivants du PADD en matière d'aménagement :

- Valoriser l'entrée de ville,
- Soigner l'intégration urbaine et paysagère des nouvelles constructions, notamment par rapport à la pente, la RN83 et le paysage agricole
- Favoriser l'optimisation du foncier
- Conforter une route principale permettant de relier les différentes centralités de Mouchard, y compris la zone d'activités et son extension.

Notamment, ces principes d'aménagement avaient été repris par une OAP portant sur la zone 1AUY initiale, d'une superficie de 4 hectares. La nouvelle OAP, portant sur un espace à aménager d'une douzaine d'hectares, doit donc s'inscrire en cohérence avec cette première OAP. Cette dernière prévoit un découpage du site en grands îlots avec des sens d'implantation des volumes principaux, un étagement des îlots tenant compte de la pente, des règles d'aspect extérieur (couleur blanche interdite notamment) et une intégration paysagère de l'ensemble par :

- La création d'une lisière paysagère de l'urbanisation en limite de l'espace agricole,
- La préservation du bosquet existant sur le site,
- Le traitement végétalisé des clôtures longeant le chemin de coteau,
- La préservation du point de vue en direction de la vallée de Port-Lesney, par l'inconstructibilité dans le prolongement du chemin de Bel Air.

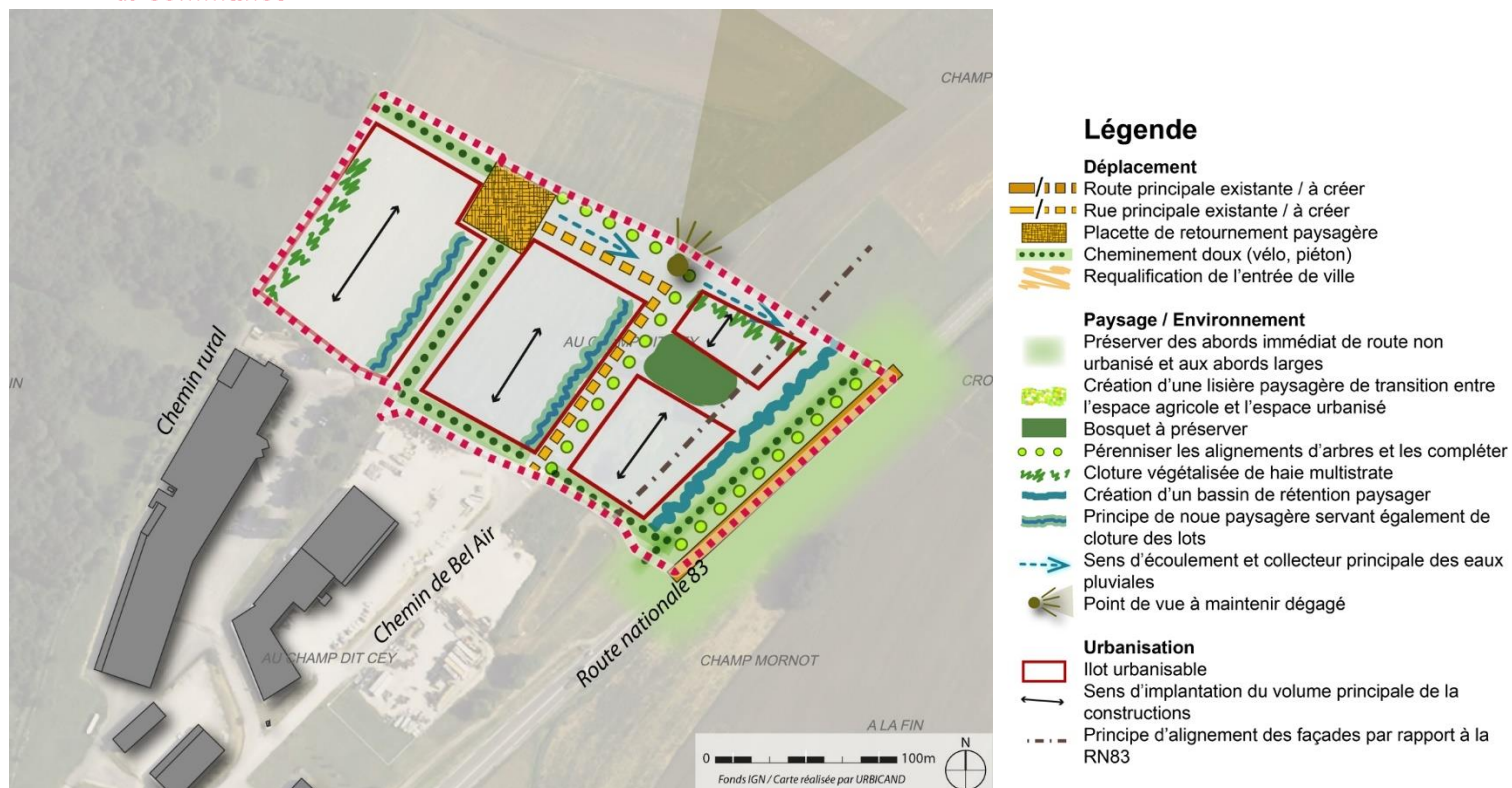


Schéma de l'OAP réalisée dans le cadre de l'élaboration du PLUi

Le contexte paysager

Le site est actuellement agricole. Il est situé entre le pied de coteau de la butte le Vallun, à l'Ouest, et la plaine agricole de Port Lesney-Pagnoz, à l'Est. Il forme un replat topographique en pied de butte, avec accentualisation de la déclivité sur sa portion la plus proche de la RN83. Il s'inscrit dans le même contexte topographique que la zone d'activités actuelle de Bel Air. Ainsi, malgré son caractère agricole, la zone d'activités et les espaces agricoles situés dans le prolongement immédiat ont une configuration paysagère similaire, marquée par des espaces en pente légère compris entre les coteaux boisés de la butte de Vallun au Nord-Ouest et la RN83 côté sud. Le petit bois (côté droit de la photo) forme une lisière paysagère qui accentue cet effet de continuité paysagère.



1/ Vue depuis l'extrémité du chemin de Bel Air sur les espaces agricoles bordant la zone d'activités au Nord-Est, ainsi que sur les coteaux de la butte de Vallun côté gauche et le bosquet côté droit. Le relief et la végétation créent un effet de « bulle paysagère »

Au droit de la zone d'activités actuelle, un talus sépare la véloroute de la RN83 et masque en grande partie les bâtiments d'activités depuis la RN83. Par contre, ce talus laisse place à une déclivité moins prononcée au niveau du site d'extension de la zone d'activités. C'est alors un petit bosquet qui a une fonction paysagère structurante en formant une lisière boisée pour la zone d'activités. Le site d'extension se prolonge largement au-delà de ce boisement, sur un espace agricole ouvert en très forte covisibilité par rapport à la RN83. La véloroute et l'alignement d'arbres qui l'accompagne atténuent le caractère routier de la RN83.



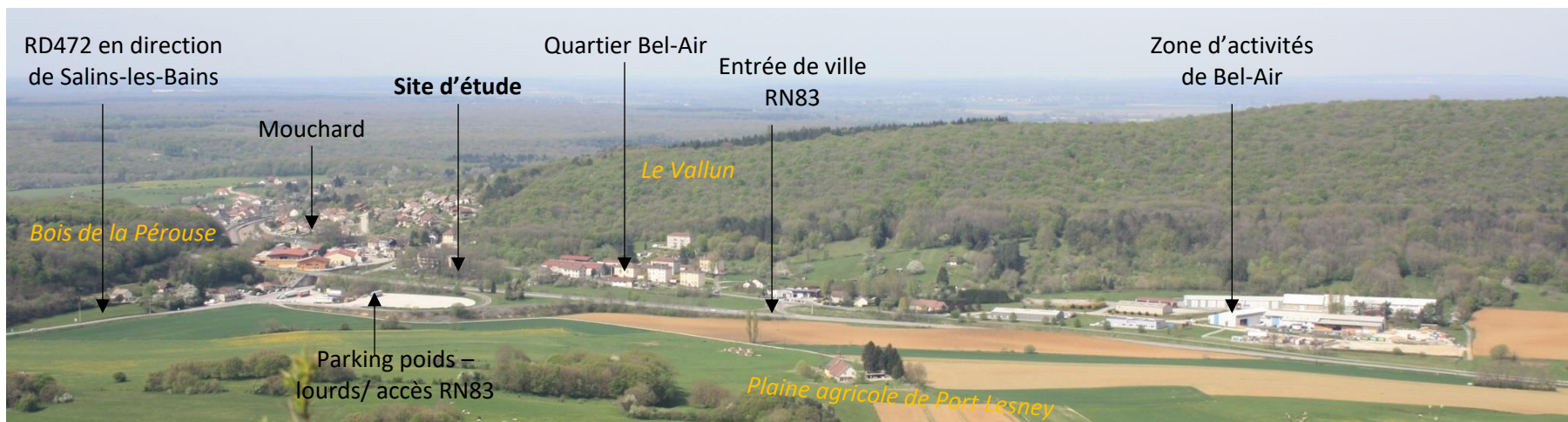
2/ Vue sur la zone d'activités depuis la véloroute. Le caractère structurant du bosquet apparaît ici nettement

L'impact est accentué par la situation du projet en vitrine d'infrastructures de communication stratégiques. La RN83 est un des axes routiers principaux du département reliant Besançon et Lons-le-Saunier. La véloroute fait partie de la voie des Salines, un des principaux axes de découverte touristique du département, reliant Arc et Senans à Salins les Bains et qui rejoint une véloroute d'importance européenne au nord du département, l'Eurovélo 6.

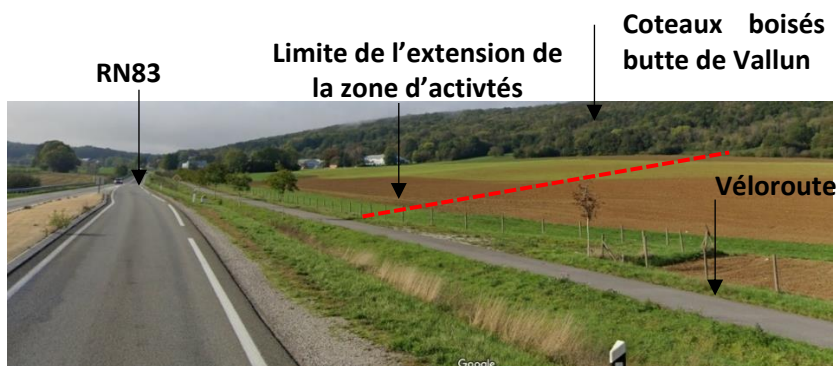
Enjeux

Au regard de la sensibilité paysagère du site et de la fonction de vitrine paysagère le long de la RN83 et de la véloroute, l'enjeu est de construire une identité visuelle qualitative pour la zone d'activités et pour le Val d'Amour.

Une attention particulière doit être portée à la qualité architecturale des bâtiments et à leur intégration dans la pente



1/ Vue depuis le site de l'ancien château de Vaulgrenant



2/ Vue depuis la RN83 et la véloroute au Nord-Est du site



3/ Vue sur la RD48 et la RN83 au niveau du croisement de ces deux voies

1/ Le site est fortement perçu depuis le point de vue ci-dessus. Il est important de retenir que la perception en vue plongeante depuis le château de Vulgrenant doit être prise en compte dans le traitement des toitures des nouvelles constructions. Les ensembles végétaux parallèles à la RN83 ou intégrés à la pente permettent de limiter l'impact des nouvelles constructions.

2/ Au-delà du bosquet proche de la zone d'activités actuelle, le site agricole prévu pour étendre la zone d'activités est en covisibilité directe avec la RN83. L'impact visuel de la future zone par rapport à l'infrastructure routière ainsi que sa perception depuis le Nord-Est en venant de Port-Lesney sera très significative.

3/ Depuis l'extrémité Nord-Est du site, la vue de la RN83 en direction de Port-Lesney permet de percevoir en vue lointaine les premières constructions du village de Port-Lesney et les reliefs qui le surplombent. La transition paysagère agricole entre la future extension de la zone d'activités et Port Lesney reste significative. Notamment, la perception de la limite paysagère entre le site de Port-Lesney et le site du Mouchard se situe au niveau du carrefour entre la RN83 et la RD48.

Une attention spécifique doit donc être portée à la qualité architecturale des bâtiments d'activités et à l'aménagement des abords. L'enjeu complémentaire est de donner une identité visuelle à la zone d'activités de Bel Air, actuellement absent en raison du manque d'unité et de qualité architecturale et paysagère des bâtiments d'activités et des espaces communs.

Enjeux

La colorimétrie, l'implantation des bâtiments et la structure végétale doivent être travaillés de manière à valoriser l'environnement agricole et naturel du site d'activités, cet environnement étant très perceptible au niveau des points de vue sur le site depuis l'autre côté de la vallée.

La qualité architecturale et des franges paysagées est particulièrement importante pour affirmer un site d'entrée de ville à l'échelle de la communauté de communes pour ceux qui viennent de Port-Lesney.

La transition paysagère entre Port Lesney et Mouchard, perceptible au niveau du carrefour de la RN83 et de la RD48, doit être préservée.

L'environnement architectural



La zone d'activités au niveau de la rue de Bel Air

L'environnement architectural est celui de la zone d'activités de Bel Air limitrophe du site.

Le traitement de la voirie et des espaces collectifs est essentiellement fonctionnel. Toutefois, l'absence de clôtures et la végétation améliorent la perception visuelle du site au regard de la proximité des espaces agricoles et naturels. Le manque de traitement de la voirie et son caractère minéral se font toutefois sentir sur une partie de la zone d'activités. De plus, l'esthétique des bâtiments d'activités est globalement faible et manque d'unité, tandis que les espaces d'activités peuvent souffrir d'une mauvaise gestion des stockages.

Enjeux :

La simplicité de traitement de la voirie et des espaces collectifs, en misant sur un parti pris végétal et une limitation des surfaces imperméabilisées au strict nécessaire (essentiellement la chaussée roulante), doit inspirer le projet d'extension de la zone d'activités.

L'application du règlement du PLUi devra être rigoureuse afin de favoriser une certaine unité du traitement architectural du bâti.



Exemple de bâtiment d'activités présentant une colorimétrie de la façade similaire à celle prévue par le règlement du PLUi

Le contexte écologique du site

Le site ne présente pas un enjeu écologique majeur pour la faune et la flore locale. Seul le bosquet situé sur le site, relativement intéressant, est à conserver. La renouée du Japon est toutefois très présente à proximité du bosquet : une vigilance sera de mise pour la phase chantier, afin d'éviter une dispersion de la plante par les engins de chantier notamment.

L'enjeu écologique est principalement lié à l'assainissement des eaux usées et à la gestion des eaux pluviales. Cette dernière doit préférentiellement se gérer à l'échelle des lots d'activités et de l'ensemble de la zone. A cette fin, l'imperméabilisation doit être réduite au maximum et un système de noues doit être mise en place, avec récupération des écoulements gravitaires le long de la véloroute.

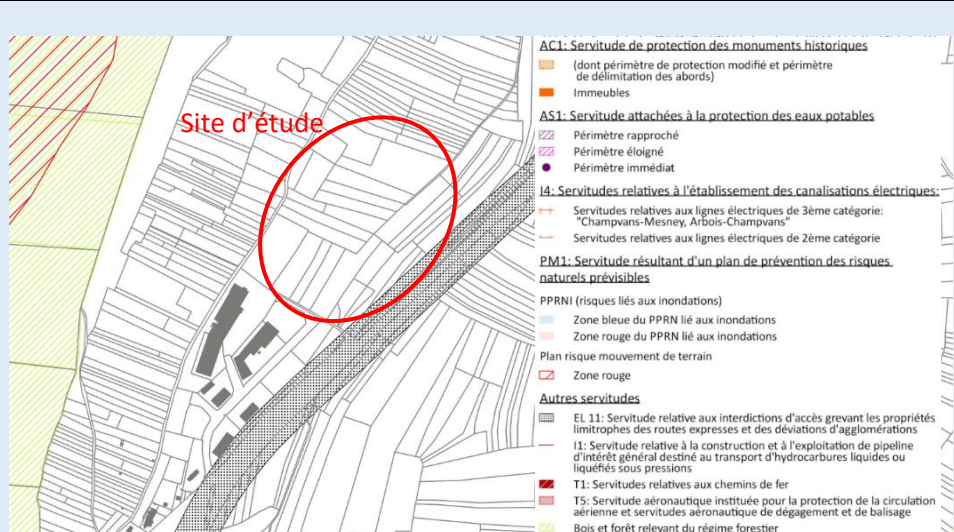
L'assainissement des eaux usées devra être en autonome, la station d'épuration arrivant à saturation. Toutefois, l'assainissement autonome sera possible pour l'entreprise d'affinage du Comté, dans la mesure où son activité limitée à l'affinage nécessite peu de besoins de traitement des effluents.

Enjeux :

La site n'est concerné par aucun risque écologique. Les principales sensibilités environnementales se situent au niveau du bosquet présent sur le site. L'enjeu principal à l'échelle de l'ensemble du site et des lots d'activités est celui de l'assainissement des eaux usées et pluviales.

Le secteur est astreint d'une servitude :

- EL1 : Servitude relative aux interdictions d'accès par rapport à la RN83

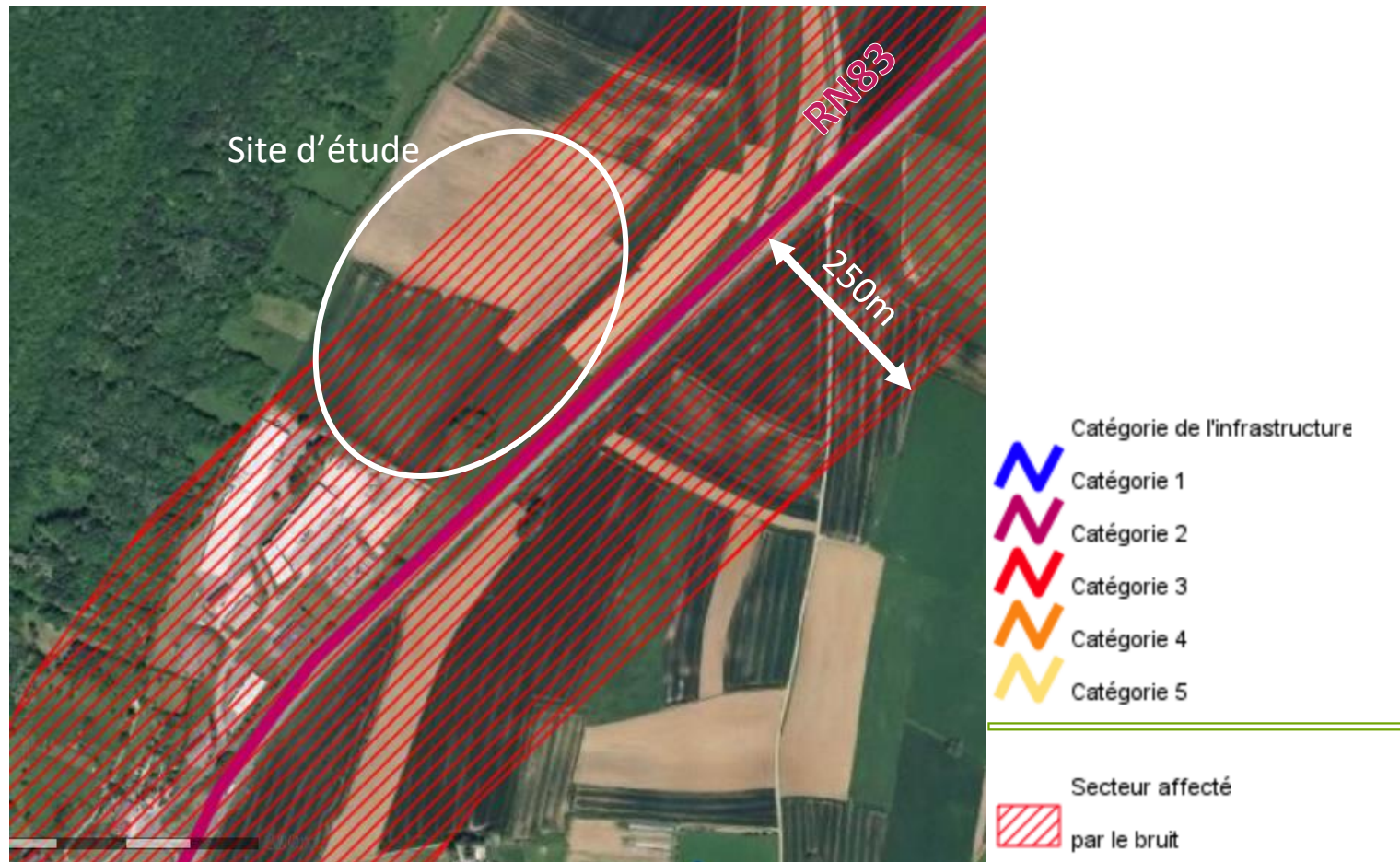
Code	Type de servitude	Implication	Organisme responsable de la servitude	
EL11	Servitude relative aux interdictions d'accès grevant les propriétés limitrophes des routes expresses et des déviations d'agglomérations	Aucun accès ne peut être créé sur la RN83, mais les interdictions applicables aux accès existants ne peuvent entrer en vigueur qu'après le rétablissement de la desserte des parcelles intéressées	EDF-GDF 57 rue Bersot BP 1209 25004 Besançon cedex	 <p>AC1: Servitude de protection des monuments historiques (dont périmètre de protection modifié et périmètre de délimitation des abords) Immeubles</p> <p>AS1: Servitude attachées à la protection des eaux potables Périmètre rapproché Périmètre éloigné Périmètre immédiat</p> <p>I4: Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques: Servitudes relatives aux lignes électriques de 3ème catégorie: "Champvans-Mesney, Arbois-Champvans" Servitudes relatives aux lignes électriques de 2ème catégorie</p> <p>PM1: Servitude résultant d'un plan de prévention des risques naturels prévisibles</p> <p>PPRNI (risques liés aux inondations) Zone bleue du PPRN lié aux inondations Zone rouge du PPRN lié aux inondations Plan risque mouvement de terrain Zone rouge</p> <p>Autres servitudes EL 11: Servitude relative aux interdictions d'accès grevant les propriétés limitrophes des routes expresses et des déviations d'agglomérations I3: Servitude relative à la construction et à l'exploitation de pipeline d'intérêt général destiné au transport d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés sous pressions T1: Servitudes relatives aux chemins de fer T5: Servitude aéronautique instituée pour la protection de la circulation aérienne et servitudes aéronautique de dégagement et de balisage Bois et forêt relevant du régime forestier</p>

Toute création d'accès sur la RN83 est donc interdite dans le cadre de l'aménagement de la zone d'activités.

Classement sonore des infrastructures

Le classement sonore des infrastructures routières est un dispositif réglementaire préventif. Il se traduit par la classification du réseau en tronçons, auxquels sont affectés une catégorie sonore et la délimitation de secteurs dits « affectés par le bruit », dans lesquels les futurs bâtiments sensibles au bruit devront présenter une isolation acoustique renforcée.

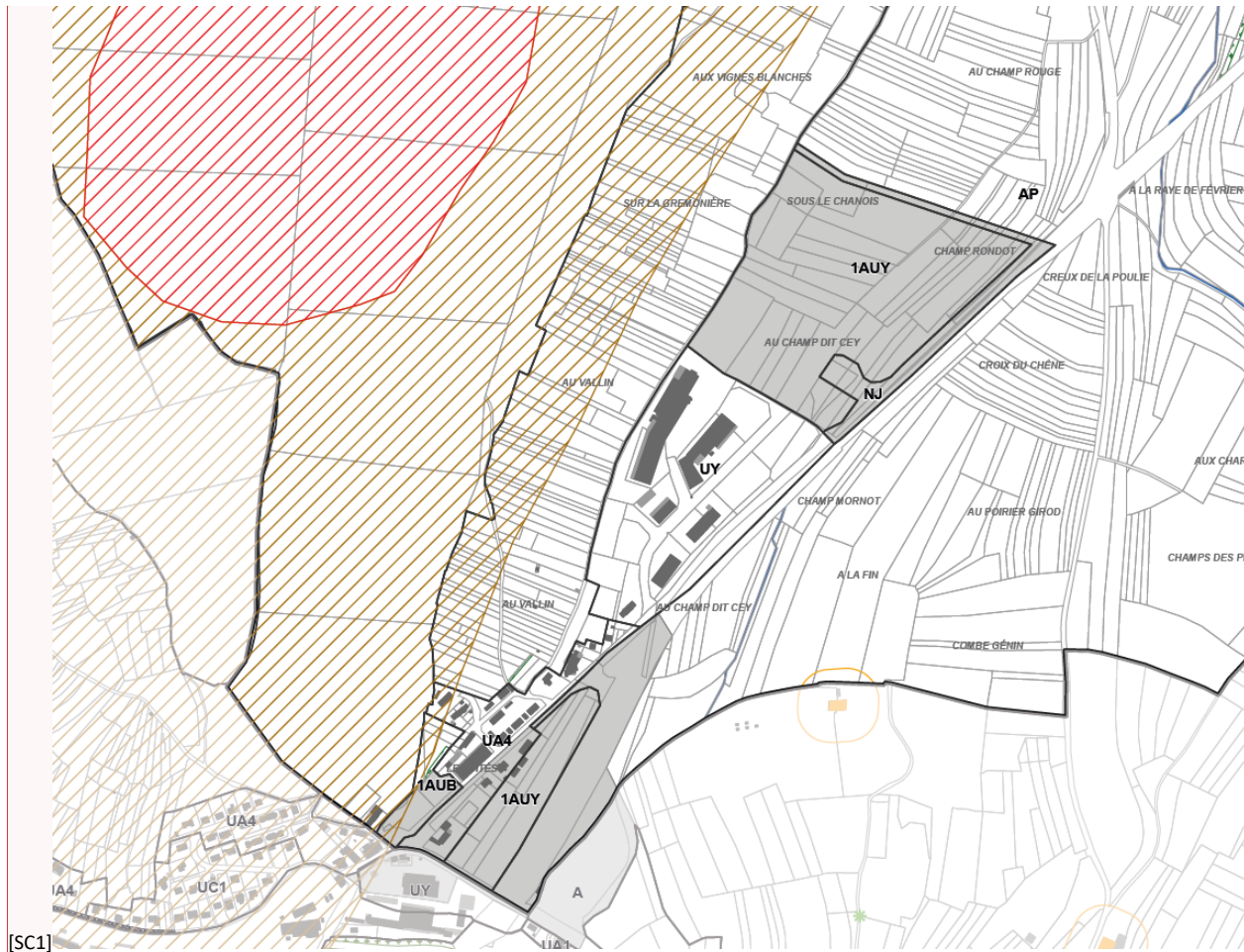
Le site se situe dans un contexte de bruit lié à la RN83. Le décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres classe cet axe en catégorie 2 entre Arbois et Grange de Vaivre, avec une zone de bruit de 250 mètres. Ce classement sonore des infrastructures routières n'est donc ni une servitude, ni un règlement d'urbanisme mais une **obligation fixant les performances acoustiques minimales que les futures constructions devront respecter.**













Source Cartélie, DDT39

Risques naturels

Le site d'extension de la zone d'activités n'est touché ni par les risques géologiques de l'Etat, ni par un risque d'inondation délimité par le plan de prévention des risques.



-  Zone humide
-  Arbre isolé
-  Bosquet, haie, alignement d'arbres, ripisylve
-  Verger, jardin, parc
-  Plan de Prévention des Risques (Zone rouge, Zone bleue)
-  Aléa géologique (Zone rouge, Zone orange)
-  Bâtiment et périmètre agricole
-  Nouvelles constructions
-  Limites de zones
-  Cours d'eau

Extrait de la carte de zonage du PLUi, représentation des risques

Les enjeux de développement du secteur

Le site est particulièrement stratégique en entrée du territoire du Val d'Amour, avec la volonté de valoriser un espace vitrine du développement économique du territoire. Le site a une vocation artisanale et industrielle. Les commerces n'y seront pas admis.

Son aménagement doit d'ores et déjà prendre en compte les principes inscrits au PADD, notamment l'accès par la rue de Bel Air, la prise en compte d'objectifs prioritaires de limitation de la consommation de l'espace, d'intégration architecturale et paysagère.

Les enjeux identifiés sont les suivants :

- En matière de sécurité :

Un accès unique par la rue de Bel Air, et donc l'absence de débouché sur la RN83 : l'enjeu est donc d'optimiser la desserte du site afin d'éviter une voirie en boucle, particulièrement consommatrice d'espaces.

- En matière de prise en compte des nuisances :

La plupart des constructions futures seront soumises à des obligations d'isolement acoustique en raison de leur situation au sein de la bande de 250 mètres de nuisances sonores définies par le décret n°95-21 du 9 janvier 1995. L'enjeu est également de valoriser une zone de calme au niveau des espaces extérieurs de la zone d'activités, en travaillant notamment sur l'implantation des bâtiments et une moindre visibilité de l'infrastructure depuis l'intérieur de la zone d'activités.

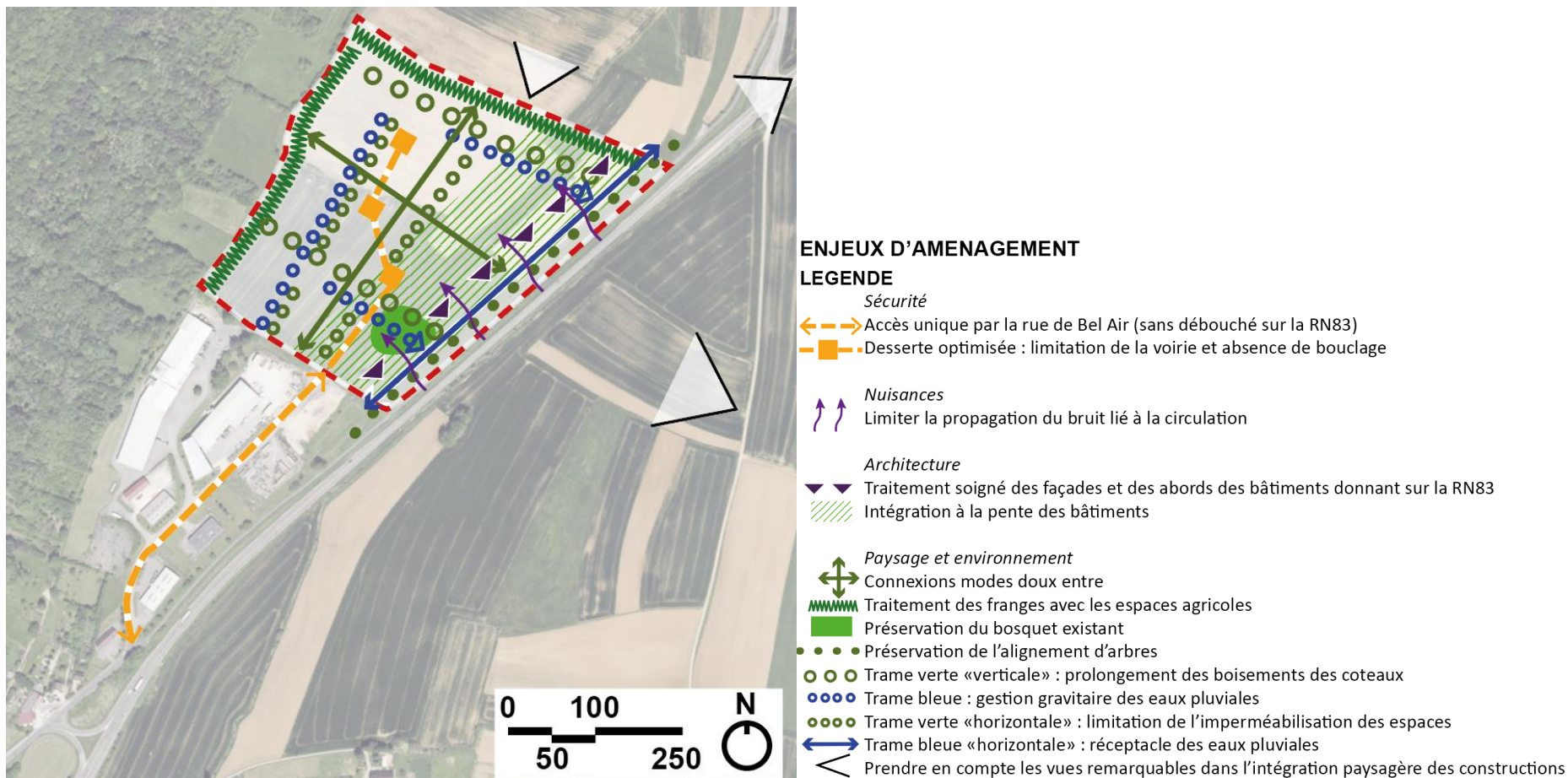
- En matière d'architecture :

L'enjeu est double : la perception des bâtiments depuis notamment la RN83 et l'autre côté de la vallée, ainsi que l'intégration au terrain. Il s'agit également de valoriser l'effet vitrine pour l'ensemble des constructions futures, notamment en évitant que les constructions les plus proches de l'infrastructure routière masquent celles qui seront en second plan.

- En matière de paysage et d'environnement :

La transition entre la zone d'activités future et les espaces agricoles et naturels limitrophes doit être traitée sur un plan paysager mais également fonctionnel : cette frange doit être un espace accessible pour des usages tels que la marche à pied, la détente, voire la desserte agricole. La frange Nord-Ouest présente l'intérêt d'être en limite d'un chemin rural, tandis que celle située au Nord-Est offre un point de vue sur la vallée et les contreforts du Jura. Le lien entre la zone d'activités future et son environnement naturel et agricole doit être valorisé au niveau de l'aménagement intérieur de la zone, notamment par la constitution d'une trame verte et bleue « horizontale » et « verticale » : elle permet de conforter les lisières boisées actuelles très structurantes pour la perception du site depuis la RN83, mais également de créer un environnement boisé qui sera fortement perceptible depuis l'autre côté de la vallée. Enfin,

cette trame est également un support pour la gestion des eaux pluviales et le développement de liaisons douces. Ces dernières, pour être efficaces, doivent être de véritables connexions entre le chemin rural et la véloroute, ainsi qu'entre la zone d'activités et sa frange agricole.



Enjeux d'aménagement du secteur

Les orientations du projet urbain

Le schéma de principe des aménagements



Légende

Déplacement

- Route principale existante / à créer
- Rue principale existante / à créer
- Rue de quartier existante
- Espace public à créer
- Cheminement doux (vélo, piéton) à valoriser/créer
- Requalification de l'entrée de ville

Paysage / Environnement

- Lisière paysagée à créer
- Préserver des abords immédiats de route non urbanisée et aux abords larges
- Bosquet à préserver et à conforter
- Pérenniser les alignements d'arbres et les compléter
- Haie multistratée, incluant des arbres de haut jet
- Principe de noue paysagère servant également de clôture des lots
- Création d'un bassin de rétention
- Sens d'écoulement et collecteur principal des eaux pluviales
- Point de vue à maintenir dégagé

Urbanisation

- Ilot urbanisable
- Ilot à destination d'activités économiques
- Sens d'implantation du volume principal de la construction

Le parti d'aménagement retenu se compose de la manière suivante :

- Un accès unique et sécurisé par le chemin de Bel Air et une optimisation de la desserte interne par un système de voie unique sans bouclage grâce à un système de placettes ;
- Des bâtiments en premier plan intégrés à la pente, afin de ne pas masquer les bâtiments situés à l'arrière tout en jouant une fonction de pare-bruits ;
- Une trame verte et bleue associée à une trame modes doux fondée sur l'interconnexion entre les différentes franges du futur site économique : la zone d'activités actuelle et la frange agricole au Nord-Est ; le chemin rural au Nord-Ouest et la véloroute au Sud-Est ;
- Le traitement qualitatif des franges agricoles et naturelles, par des plantations et des espaces de cheminements attractifs.

Les orientations concernant les nuisances

Le secteur est principalement soumis aux nuisances sonores liées à la circulation routière de la RN83. La proximité de la voie classée en infrastructure bruyante, implique obligatoirement un traitement acoustique des façades, approprié selon le type de construction implantée aux abords de cet axe. Dans le cas présent, les constructions sont à vocation d'activités. L'implantation des bâtiments au premier plan forme un écran visuel et sonore qui limitera la perception du bruit depuis les espaces extérieurs internes à la zone d'activités.

Dispositions :

- Les différents bâtiments devront répondre aux exigences d'isolation acoustique (structures et vitrages) ;
- Ces bâtiments serviront également d'écran acoustique : implantation en premier plan d'une bande d'aménagement paysager et de bâtiments volumineux, les espaces internes à la zone d'activités étant à l'arrière de ces bâtiments ;
- L'enveloppe de ces bâtiments sera conçue de manière à ce que les niveaux sonores dans les différents types de locaux soient compatibles avec les enjeux environnementaux et la réglementation d'isolation acoustique et phonique en vigueur, conformément aux arrêtés préfectoraux relatifs au classement acoustique des infrastructures terrestres et à l'isolation acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit.

Les orientations concernant la sécurité

La réalisation du projet ne semble pas poser de problème en termes de sécurité routière, dans la mesure où cette dernière a été largement anticipée par la création d'un accès unique à la zone d'activités actuelle. Ce même accès servira également à l'accès de l'extension de la zone. De plus, de par sa localisation, l'augmentation des déplacements, notamment poids lourds, générée par l'extension de la zone, aura un impact limité sur le bourg de Mouchard, dans la mesure où le site sera accessible par la RN83 sans avoir à traverser le bourg de Mouchard.

La zone bénéficie de surcroît d'une excellente accessibilité modes doux et transports en commun, grâce à la véloroute et à la présence d'une gare bien desservie à 1,5 kilomètres environ. Il est donc tout à fait possible de développer les liaisons douces au niveau de la zone et de créer des connexions notamment avec la véloroute.

Par contre l'impossibilité de créer une sortie ou un accès sur la RN83 pour les véhicules oblige à la création d'une voie en impasse : l'enjeu est d'éviter de créer une voirie en boucle, qui entraînerait une forte consommation de l'espace.

Dispositions :

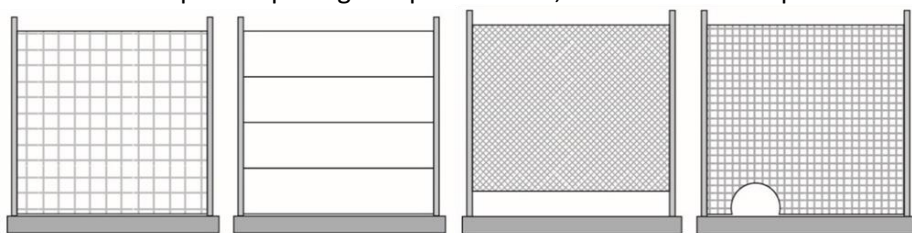
- Accès à la zone : accès unique par le chemin de Bel Air et interdiction de création d'accès sur la RN83 ;
- Limitation des aménagements de voirie internes à la zone afin de réduire au maximum les besoins fonciers, par un système de voirie centrale et de placettes permettant de distribuer l'ensemble des lots. La nouvelle voirie aura une largeur minimum de 17m avec une chaussée de 7m permettant une circulation à double sens. Les abords seront largement enherbés et plantés dans l'esprit de la rue existante et pourront accueillir des poches de stationnement, cheminement piéton, haies ou encore des noues paysagères ;
- Création de placettes de retournement paysagées permettant plusieurs fonctions : desserte des îlots à proximité, stationnement, intégration de la signalétique des activités en clôture, retournement des véhicules. Ces espaces ne seront pas qu'une simple impasse de retournement. Les clôtures des bâtiments donnant sur les placettes auront un traitement uniforme. Ces placettes seront dimensionnées au minimum d'un carré de 23mx23m ;
- Création de cheminements doux selon un double axe :
 - une orientation Nord-Est Sud-Ouest, en longeant la voie de desserte principale à créer entre la zone d'activités actuelle et la frange agricole au Nord-Est
 - une orientation Nord-Ouest Sud-Est, reliant le chemin rural longeant la zone d'activités et la véloroute. Ce réseau transversal complète les cheminements doux aménagés le long de la voirie de desserte de la zone. Les chemins seront d'une largeur minimum de 2,5m avec des abords enherbés pour une emprise minimale de 4m.

Les orientations concernant l'intégration paysagère et environnementale

Le parti pris d'aménagement intègre la trame verte existante : un bosquet à préserver et à conforter, ainsi que l'alignement d'arbres longeant la véloroute. Il développe de surcroît une trame végétale et boisée généralement associée à des cheminements doux, permettant de renforcer les liens entre le site et son environnement naturel et agricole, tout en traitant qualitativement les franges bâties. Cette trame végétale s'accompagne de dispositions globales visant à limiter l'imperméabilisation de la zone et à favoriser le développement de la biodiversité urbaine.

Dispositions :

- Mise en valeur de l'aménagement et de l'urbanisation le long de la RN83. Une bande d'inconstructibilité sera maintenue aux abords de la route nationale et de la véloroute. Les abords le long de cette voie seront ouverts pour faciliter les vues lointaines. Cet espace, déjà traversé par la piste cyclable et ses alignements d'arbres, accueillera un espace paysager de gestion des eaux pluviales ;
- Création d'une lisière paysagée permettant l'intégration paysagère de l'urbanisation en limite de l'espace agricole. Une bande de 7m minimum sera consacrée pour des aménagements agro-paysagers tels que la plantation d'arbres fruitiers, de bandes enherbées, d'espace belvédère... Cet espace aménagera qualitativement la transition entre l'espace agricole et l'espace urbain. Un cheminement doux à destination des promeneurs, mais également pour desservir les parcelles agricoles, sera notamment créé. Les plantations mettront en scène sans les masquer les bâtiments d'activités, qui doivent être un repère visuel fort permettant de caractériser l'entrée au sein de la communauté de communes ;
- Constitution de linéaires boisés faisant lien entre les coteaux boisés et les abords de la RN83. Un bosquet existant permet de séquencer et de faciliter l'intégration paysagère et environnementale de l'urbanisation. Il sera donc conforté et prolongé jusqu'à la route nationale par la plantation d'arbustes et d'arbres de haute tige. D'autres linéaires boisés reliant les coteaux boisés et les abords de la RN83 renforceront ce séquençage au niveau des espaces publics : ils seront constitués de haies multistrates incluant obligatoirement des arbres de haut jet. Ils valorisent ainsi la zone d'activités dans son environnement paysager. Longeant les espaces latéraux des lots à aménager, ils ne masquent pas les bâtiments d'activités. Au sein des ilots urbanisables, les limites entre les lots d'activités perpendiculaires à la pente seront composées de haies multistrates incluant des arbres de haut jet.
- Traitement végétalisé en façade des lots d'activités. Des haies multistrates d'essences locales s'implanteront au niveau des espaces publics le long des limites frontales des lots d'activités. Elles mettront en scène les espaces publics et les bâtiments sans masquer ces derniers, notamment depuis la RN83 ;
- Clôture des lots d'activités : en dehors des linéaires végétaux en limite de lot d'activités préconisés par l'OAP, il est recommandé que les entreprises ne se closent pas. Toutefois, en cas d'impératif technique, la clôture sera la plus discrète possible et devra laisser passer le regard. Des espaces seront laissés pour le passage de petite faune, notamment un espace suffisant au sol d'environ 10 cm ;



- Végétalisation des lots d'activités : 20% minimum des lots d'activités seront aménagés en espaces verts (y compris toitures végétalisées le cas échéant), et 15% minimum de ces lots seront en pleine terre ; Les surfaces aménagées en espaces verts et les surfaces en pleine terre ne se cumulent pas ;

- Gestion des eaux pluviales de l'aménagement. Elle se gèrera par un collecteur principal le long de la véloroute. En fonction de la structure du sol, propice ou non à l'infiltration, ce collecteur pourra prendre la forme d'une noue ou bien d'un réseau enterré qui sera connecté au point bas du site, le long de la RN83. Dans les deux cas de figure, ce collecteur prendra place au sein d'un large paysager et végétalisé propice à la gestion des eaux. Un principe de gestion des eaux pluviales à l'échelle de l'ensemble de la zone est privilégié par un système de noue d'infiltration parallèle à la pente pouvant permettre de traiter qualitativement les espaces entre les parcelles, ainsi que par des surfaces perméables et semi-perméables au sein de chaque lot, en cohérence avec les dispositions du paragraphe précédent (20% minimum des lots d'activités aménagés en espaces verts ou 15% minimum de ces lots en pleine terre).

Les orientations concernant la qualité de l'urbanisme et l'architecture

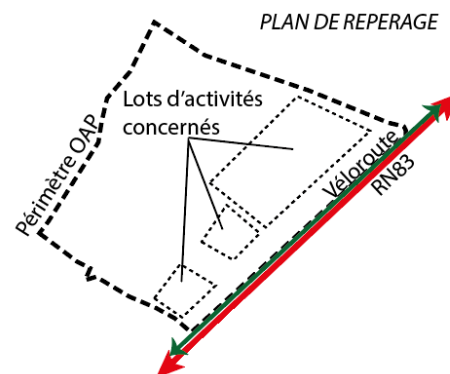
Le parti d'aménagement retenu permet :

- d'assurer un bon équilibre entre espace végétal et secteur construit,
- de créer un réseau modes doux lisible et bien articulé avec la trame environnementale liée au développement de la végétation et à la gestion des eaux pluviales,
- d'insérer la plupart des constructions dans le paysage, par des principes forts d'alignements bâtis et d'intégration à la pente.

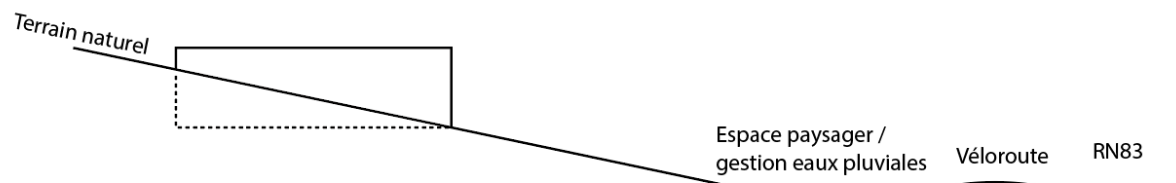
Les dispositions de l'OAP s'inscrivent en complémentarité avec celles du règlement écrit de la zone 1AUY, notamment en ce qui concerne le traitement de l'aspect extérieur et de la colorimétrie des façades.

Dispositions :

- La desserte proposée permet d'organiser différents îlots constructibles à destination d'activités industrielles ou artisanales ;
- La meilleure adaptation au terrain naturel doit être recherchée afin de réduire à un strict minimum les mouvements de terre. Les mouvements de sols, exhaussements et affouillements sont donc réduits au maximum, à l'exception de ceux nécessaires aux équipements et installations d'infrastructures. Dans cet objectif, concernant les îlots les plus proches de la RN83 et présentant un relief en pente, il sera privilégié une implantation dans la pente des constructions en respectant le schéma défini ci-dessous. Il s'agit également d'éviter que les constructions en premier plan par rapport à la RN83 masquent celles situées en second plan ;



SCHEMA DE PRINCIPE A RESPECTER



- Le sens d'implantation du volume principal de la construction définit une implantation du bâtiment parallèlement ou perpendiculairement à la pente ;
- Afin de créer un paysage attractif depuis la RN83, les surfaces de stockage doivent être localisées de manière à être le moins visibles possibles depuis l'infrastructure routière et la véloroute.
- Une attention particulière sera portée au respect des prescriptions réglementaires sur l'aspect extérieur des bâtiments, notamment en matière de colorimétrie ;
- toute nouvelle opération présentant une surface de plancher cumulée supérieure ou égale à 600 m² doit présenter une couverture minimum de 50% de son énergie primaire (besoins en eau sanitaire, chauffage et rafraîchissement) par des énergies renouvelables (exemples : solaire, éolien, valorisation de l'énergie fatale ou énergie perdue, thermique, etc...) installées sur le site ou en coopération avec les autres activités présentes sur la zone d'activités de Bel Air. Cette disposition ne concerne toutefois pas les process industriels, qui peuvent générer des besoins d'énergie importants.