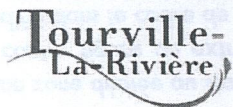


Révision du Plan Local d'Urbanisme



Commune de Tourville-La-Rivière
Département de Seine Maritime

Pièce 5 bis : ETUDE LOI BARNIER L111-1-4

POS mis en révision le :	25 juin 2001
PLU arrêté le :	3 août 2006
PLU approuvé le :	20 novembre 2006
Révision simplifiée approuvée le :	8 juin 2009
Modification approuvée le :	8 juin 2009
Modification simplifiée approuvée le :	30 mars 2010
Révision simplifiée approuvée le :	7 Juin 2010
Révision du PLU prescrite le :	26 mars 2012
Révision du PLU arrêtée le :	24 juin 2014
Révision du PLU approuvée le :	19 décembre 2014

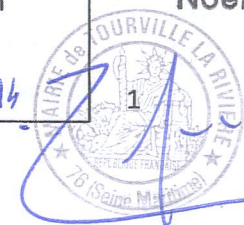


Vu pour être annexé
à la délibération

en date du :

19 décembre 2014

Le Maire,
Noël LEVILLAIN



Les lois du 02 février 1995 sur le renforcement de la protection de l'environnement et du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux ont modifié l'article L.111.1.4 du code de l'urbanisme rédigé comme suit :

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas :

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

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

Le plan Local d'Urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

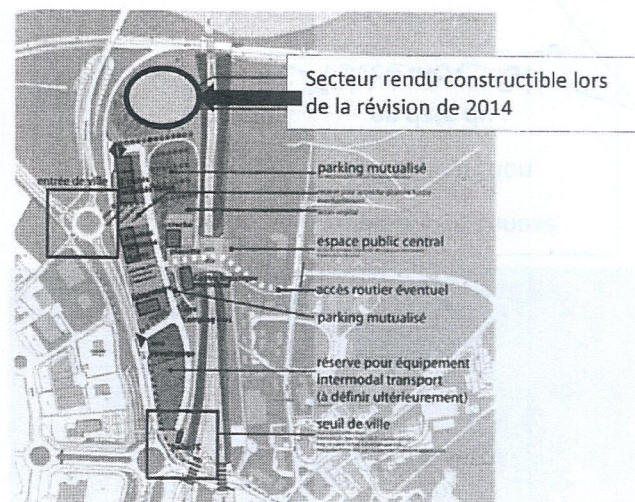
Sur la commune de Tourville-la-Rivière, les dispositions de la loi Barnier s'appliquent de part et d'autre de l'autoroute A13 mais aussi de la RD 7 qui est classée axe à grande circulation. Ainsi, les constructions sont interdites en dehors des zones déjà urbanisées dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'autoroute A13 ainsi que dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de la RD7.

Toute urbanisation le long de l'A13 ou de la RD 7 doit faire l'objet d'un projet d'aménagement global tenant compte des nuisances engendrées par ces axes.

Ci après figure l'étude L111-1-4 réalisée en février 2010 lors d'une révision simplifiée en vue de permettre les constructions dans la bande de 75m le long de la RD7. Dans le cadre de la révision du PLU, on notera que le caractère inconstructible du nord du secteur de la Garenne a été modifié afin de compenser le projet de réalisation d'une halte ferroviaire et d'une zone dédiée au stationnement et au covoiturage au sud de la zone.

Ci contre figure un extrait des orientations d'aménagement et de programmation du PLU modifié dans le cadre de la révision du PLU arrêtée par le conseil municipal en 2014

On observera le souhait de la municipalité de maintenir au nord du secteur de la Garenne une interface boisée avec la RD7 et la modification des accès à la zone résultant de discussions intervenues avec la Direction des Routes entre 2010 et 2014.



DEPARTEMENT DE LA SEINE MARITIME

VILLE DE TOURVILLE LA RIVIERE



NOTICE relative à la loi Barnier / Amendement Dupont Projet La Garenne

février 2010

TERRITOIRES
SITES & CITES

Sommaire

1. Contexte	3
2. le Projet	7
1) Le site	7
1) Les objectifs du projet.....	7
3) Le programme.....	9
3. Compatibilité de la règle 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	11
1) La prise en compte de la sécurité	11
2) La prise en compte des nuisances.....	16
3) La prise en compte de la qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages.....	16
Conclusion	21

Les dispositions de l'article 52 de la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement – loi Barnier et son amendement Dupont – et de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme pris en application de cette loi concernent les axes en dehors des espaces urbanisés des communes.

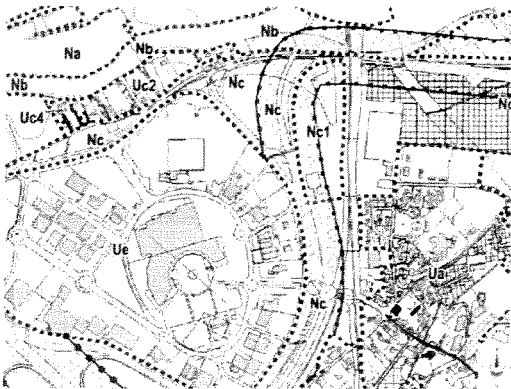
L'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme pose le principe de l'inconstructibilité à l'intérieur d'une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe d'une autoroute, route express ou déviation, et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cependant, l'article énonce que « le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages ». Encore, « 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 ».

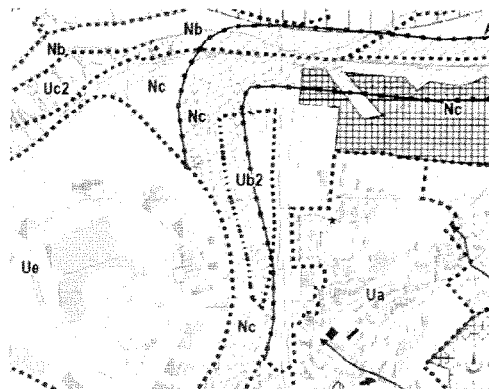
Ainsi, le site du futur projet La Garenne à Tourville La rivière ayant vocation à accueillir des équipements publics, privés à vocation sociale, de loisirs et des activités tertiaires et de services principalement orientés vers le domaine de la santé, est classé en zone naturelle NC et NC1 au Plu approuvé le 20 Novembre 2006. Il est concerné par ses dispositions en raison de sa proximité à la RD7, route classée à grande circulation de catégorie 3.

La révision simplifiée du PLU engagée suite à la délibération du 16 décembre 2008 vise à intégrer ce projet au PLU et précisément à un sous secteur Ub2 de la zone Ub. La zone Ub « constitue l'espace résidentiel principal de la commune rattaché au centre bourg. Elle a vocation à accueillir une pluralité de fonctions en lien avec le centre bourg sous des formes très diverses : équipements publics et de loisirs, services, habitats individuels et collectifs ; le maintien de cette diversité y est recherché ainsi que la préservation d'un patrimoine ancien. ». Le sous secteur Ub2 exclue lui les constructions à destination d'habitation (à l'exception du logement des personnes nécessaire à la direction, la surveillance, l'entretien et la sécurité des établissements) et vise « l'accueil d'équipements et d'activités tertiaires et de services orientés vers le domaine de la santé. Il constitue une interface entre la zone d'activité commerciale du Clos aux Antes et le centre bourg et développe des caractéristiques architecturales et paysagères de qualité en lien avec son environnement et notamment le

patrimoine ancien du centre bourg. Des prescriptions particulières y sont édictées en considération de sa position d'entrée de ville afin de développer un effet vitrine». La partie nord du site conserve sa vocation naturelle et est classée en NC.



Extrait du Plan de zonage du PLU approuvé le 20 Novembre 2006

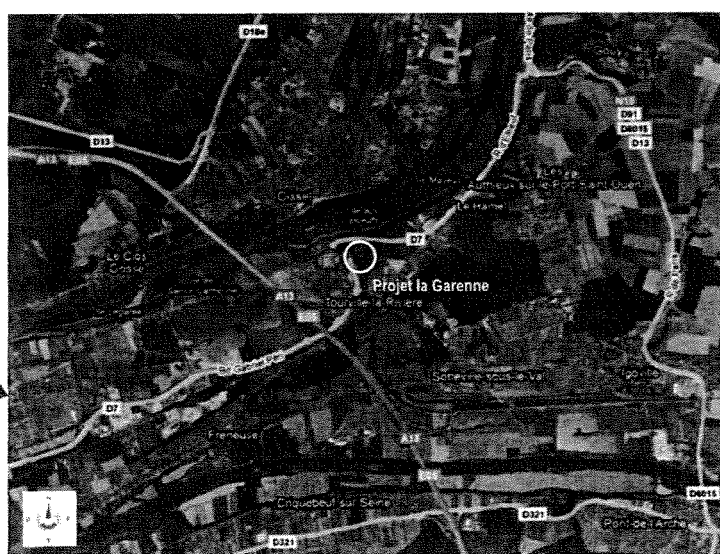
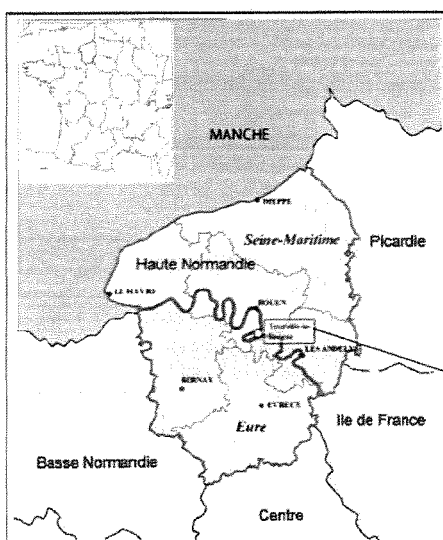


Extrait du Plan de zonage du PLU suite à révision simplifiée

Le site étant « encadré » entre la RD7 et la voie ferrée classée (de catégorie 1), révèle des contraintes d'aménagement. Aussi, le schéma d'aménagement proposé sur la zone fixe des règles d'implantation différentes de celles édictées par l'article L.111-1.4 du Code de l'urbanisme : le recul des constructions par rapport à la voie ferrée est maintenu. Cependant l'implantation des constructions à destination d'activités et de services se fait en parallèle et à proximité de la RD7, selon un parti d'aménagement visant à formaliser l'entrée de ville de Tourville sur ce terrain aujourd'hui en friche, et à assurer de fait la visibilité des activités installées, dans un objectif global de traitement d'une interface avec le bourg. Le retrait pris en compte pour l'implantation des bâtiments est alors de 5 mètres depuis la RD7 au lieu des 75 mètres initialement prévus par l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme.

Cette zone de quelques hectares occupe ainsi une position stratégique et se révèle être un enjeu important pour la ville et l'agglomération. La présente étude vise à analyser si la nouvelle règle proposée, à savoir un retrait de 5 mètres depuis la RD7 permettant la faisabilité du projet, est en adéquation avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages.

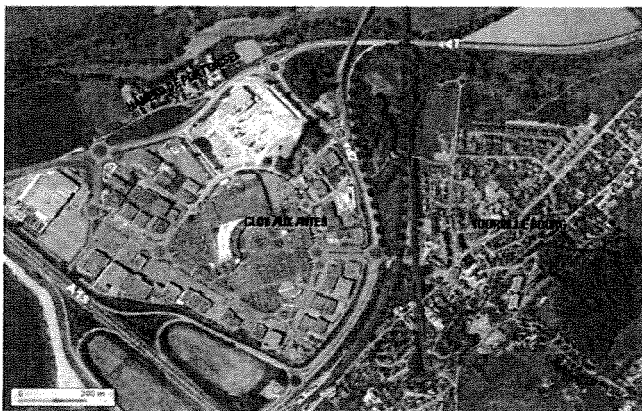
Situation : La ville de Tourville-la-Rivière se situe dans le département de Seine-Maritime en Haute-Normandie. Elle fait partie de l'arrondissement de Rouen et du canton de Caudebec-lès-Elbeuf. Elle est implantée en bordure de Seine sur la rive droite au nord-est de l'agglomération d'Elbeuf Boucle de Seine dont elle constitue une des portes d'entrée majeure. Le site s'étend sur 10 ha au nord est du territoire communal.



1) Le site

Le site s'étend sur un peu plus de 5 hectares. Il est positionné à un emplacement stratégique, sur un point d'entrée de ville, formalisé par la boucle de la RD7 d'un côté, et bordé par la voie ferrée de l'autre. Le site bénéficie de l'environnement des territoires qualitatifs des espaces naturels des bords de Seine et se situe aussi en avant-scène de la zone commerciale du Clos aux Antes.

De par sa position en entrée de ville et aux abords de la RD7 et vu les activités appelées à s'installer, le projet constituera une « vitrine » sur la ville.



1) Les objectifs du projet

Le projet, d'envergure pour la commune et son territoire large, consiste en l'aménagement d'un parc paysager sur lequel viennent s'implanter des activités tertiaires et de services principalement orientées vers le domaine de la santé. En parallèle, des équipements de type « petite enfance » ou de services municipaux apportent une fonction mixte à la zone.

Des aménagements ponctuels d'autre part sont prévus, en adéquation avec les orientations du SCOT Rouen-Elbeuf en matière de transport, du Département de la Seine Maritime (aire de covoiturage) et de la Communauté d'Agglomération (halte service pour camping cars) et concrétisent les projections en matière d'évolution des transports.

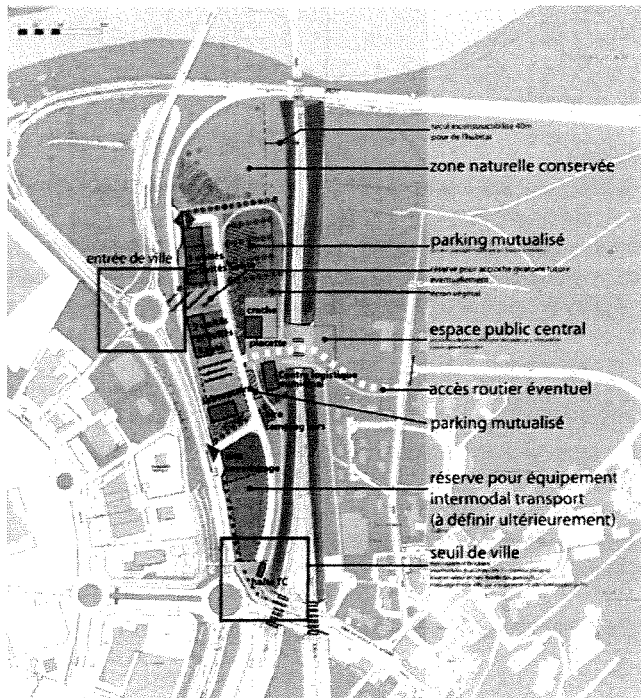
Le document SCOT approuvé le 2 Février 2001 et dont la révision est lancée depuis le 2 Février 2009 prévoit en parallèle un renforcement du secteur tertiaire et des améliorations en matière de transport collectif.

3) Le programme

L'objectif principal est de constituer un espace largement paysager, complètement ouvert aux circulations douces. Les fonctions communes sont mutualisées afin d'économiser l'espace, et de mêler les usages, pratiques et rythmes. En ce qui concerne les ambiances, les rapports d'échelle sont gérés afin d'assurer une transition douce entre la zone d'activités du clos aux Antes et le centre bourg

Le programme s'articule entre des unités tertiaires liées aux domaines de la santé (dont un laboratoire d'analyses de niveau régional), et pour lesquelles des investisseurs sont déjà intéressés, une crèche interentreprises ainsi qu'un centre de logistique municipal, et une aire de covoiturage, d'égide départementale et une halte camping car (projet CAEBS) :

- L'aire de covoiturage fonctionne en lien avec les circulations liées aux transports en commun, vélos et piétons. Elle doit être clairement identifiable depuis les grands axes, et connectée directement. Ces caractéristiques concernent aussi la halte camping car, qui permettra un arrêt temporaire. La proximité du centre commerciale et des services du centre bourg sont nécessaires.



- En prolongement de l'aire de covoiturage, une réserve foncière est prévue, en vue de l'opportunité future d'une halte de transport en commun.

- Les activités de santé s'implantent principalement le long de la RD7, formalisant une façade à cette voie, profitant d'une position stratégique ici en vitrine. La crèche est positionnée de façon protégée en cœur d'opération, de manière à être visible depuis les deux parties de la ville, et dans le prolongement des équipements de l'autre côté des rails. Un espace public central se développe à la croisée des chemins, formalisant une place intérieure en articulation avec le centre ville, et un espace sécurisé pour l'attente des enfants, la pratique des circulations douces.

Paysage et environnement : Les espaces de stationnement sont regroupés pour formaliser un parking mutualisé. L'un des objectifs est d'éviter ainsi l'impact paysager dégradant de la multiplication de nappes de parking. Ce parking mutualisé s'organise d'ailleurs sur un espace très paysager, dont l'une des vocations est le traitement naturel des eaux de pluie. L'infiltration des sols et l'implantation éventuelle d'un bassin de rétention constituent une des conditions de la vocation environnementale de l'aménagement. Une noue d'écoulement des eaux de pluie, traversant aujourd'hui le site, est préservée et paysagée, offrant l'opportunité de constituer un écran protégeant les espaces de l'intérieur de l'ensemble des nuisances occasionnées par l'aire de covoiturage et la halte camping-car.

L'architecture projetée des bâtiments emprunte aux gabarits et formes du centre bourg à proximité afin de garantir une certaine continuité

Circulation et distribution : Un réseau complet de voies douces irrigue l'ensemble du site en liaison avec ceux déjà formalisés au niveau des arches d'entrée de bourg, et des chemins (rue Emile Zola) passant par la seconde série d'arches (« les Petites Arches »). Les cheminements piétons reprennent et prolongent ainsi des parcours existants. Deux accès sont possibles depuis la RD7, à une distance déterminée des giratoires, qui se prolongent en une rue intérieure distributive des différentes fonctions. Un espace public se développe au centre de l'opération, à la connexion entre les différentes circulations, servant de socle pour les entités à vocation d'équipement, et de pivot du secteur, formalisant l'articulation avec le centre bourg.

De manière générale, la qualité des constructions, des aires de stationnement et des espaces libres est une priorité du projet qui développe une vitrine d'entrée de ville. Le caractère architectural de la zone sera en lien avec le centre bourg afin de garantir une continuité des typologies urbaines et architecturales sur le territoire communal, le secteur étant conçu comme une interface entre la ville centre et la zone d'activité commerciale.

3. Compatibilité de la règle 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

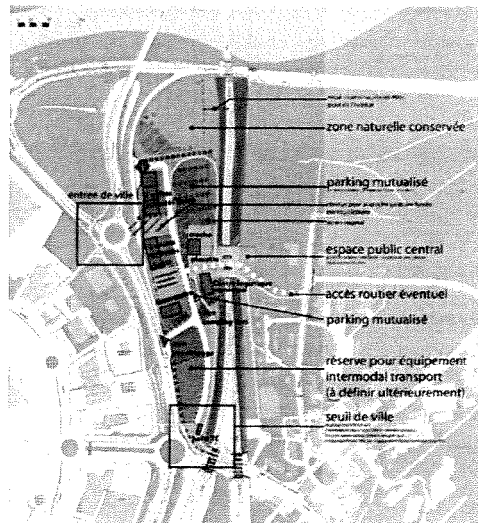
1) La prise en compte de la sécurité

Accès au site

Les activités et équipements seront distribués depuis la RD7 pour les véhicules motorisés selon une seule voirie interne. Cette rue sera accessible par une entrée en sens unique (en partie sud du site), mobilisant une bande de ralentissement de 30 mètres de longueur, selon les préconisations des services de la Direction des Routes du Département. La décélération sera ainsi effective avant la pénétration dans le site. L'aire de covoiturage et la halte-service à destination des camping-cars sont directement accessibles depuis cette entrée, et leur visibilité immédiate.

La sortie se fera en partie Nord de la zone, en direction de Tourville/le Hameau du Hamel, et des villes des coteaux de la Seine, et plus loin vers Rouen par la RD 6015. Une bande de 100 mètres est ainsi prévue, permettant aux véhicules de s'insérer en toute sécurité dans le flux de circulation du bypass de la RD7, fonctionnant à sens unique à ce niveau. Une entrée complémentaire est possible. En l'occurrence, les dimensionnements des points d'entrée et de sortie ont été visés par la Direction des Routes du Département 76.

A terme, le schéma d'aménagement prévoit une accroche éventuelle au giratoire.



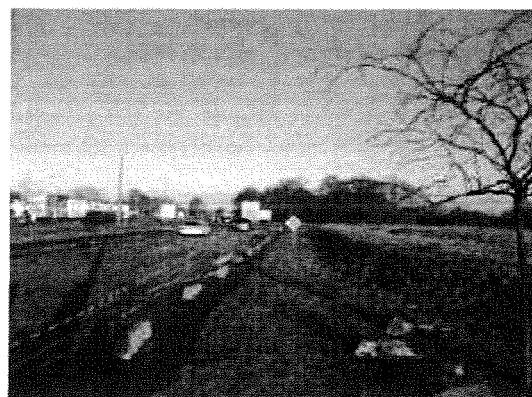
D'autre part, un accès ponctuel pour les véhicules est envisagé depuis la rue Emile Zola, de l'autre côté de la voie de chemin de fer.

Circulation sur la RD7

Depuis la construction d'un barreau connexe à l'autoroute en lien avec l'arrivée du magasin Ikea sur la zone d'activité du Cios Antes, la RD7 participe à la formalisation d'une circulation en boucle autour de la zone du Cios Aux Antes.

Les comptages rapportés sur les pages suivantes réalisés dans le contexte de construction du barreau présentent une hausse du trafic lié à l'arrivée de l'enseigne suédoise sur le secteur. Cependant, la circulation s'écoule mieux et le dispositif global a permis d'agir sur l'engorgement systématique du rond point des Arches (celui au Sud de notre secteur), point de passage à Tourville-village.

Le trafic sur le bypass, la portion de la RD7 en sens unique qui repart vers l'Est, et qui longe la majeure partie du site peut être considéré comme peu conséquent (moins de 5000véhicules / jour).

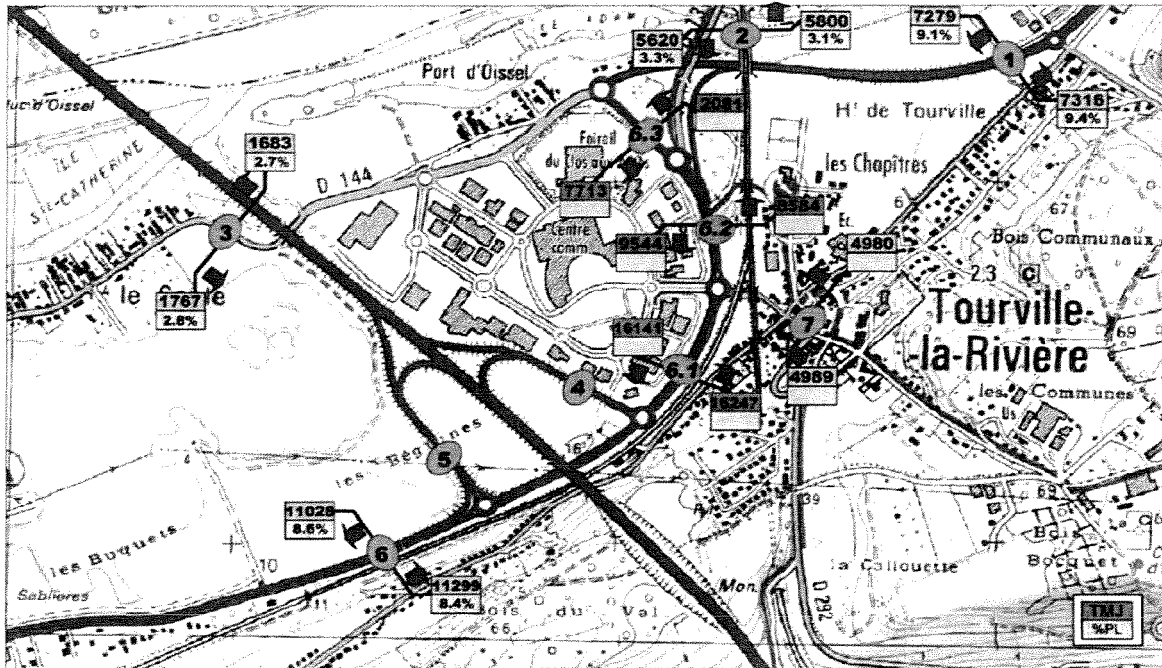


Vue sur la RD7

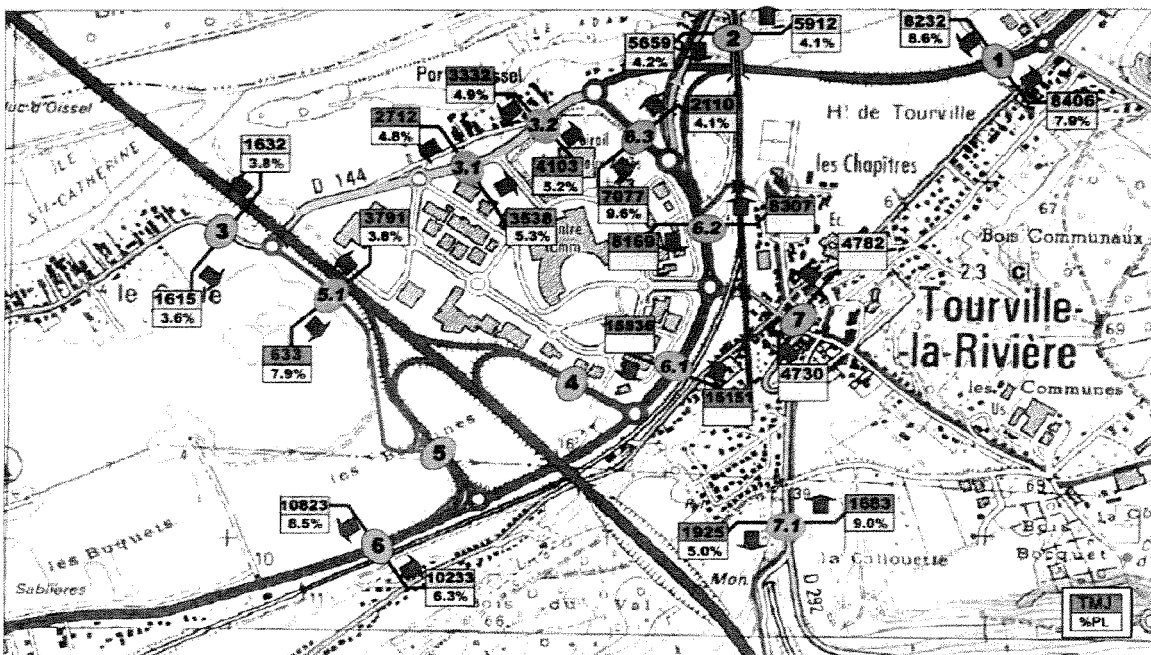
Les travaux liés à l'implantation d'IKEA ont donc permis un rééquilibrage global des trafics sur le secteur et une meilleure fluidité. En matière de caractérisation urbaine du secteur, l'aménagement projeté, est appelé à formaliser le **statut de boulevard urbain** à la RD7 : la construction effective de chaque côté de la voie formalisera la pénétration dans un univers urbain. La densité et la forme du bâti projeté, les principes d'organisation spatiale, intermédiaires entre la zone d'activités du Cios aux Antes et le centre bourg, seront susceptibles d'interférer sur la vitesse des véhicules à ce niveau et **constitueront une avant scène au village justifiant une dérogation de la règle de recul.**

Ainsi, la proposition de recul à 5m au lieu de 75m pour l'implantation des bâtiments par rapport à l'emprise de la voie ne présente aucune incidence notable sur la sécurité, mais une **implantation des bâtiments plus près de la voie peut contribuer à réduire et réguler la vitesse des automobilistes.**

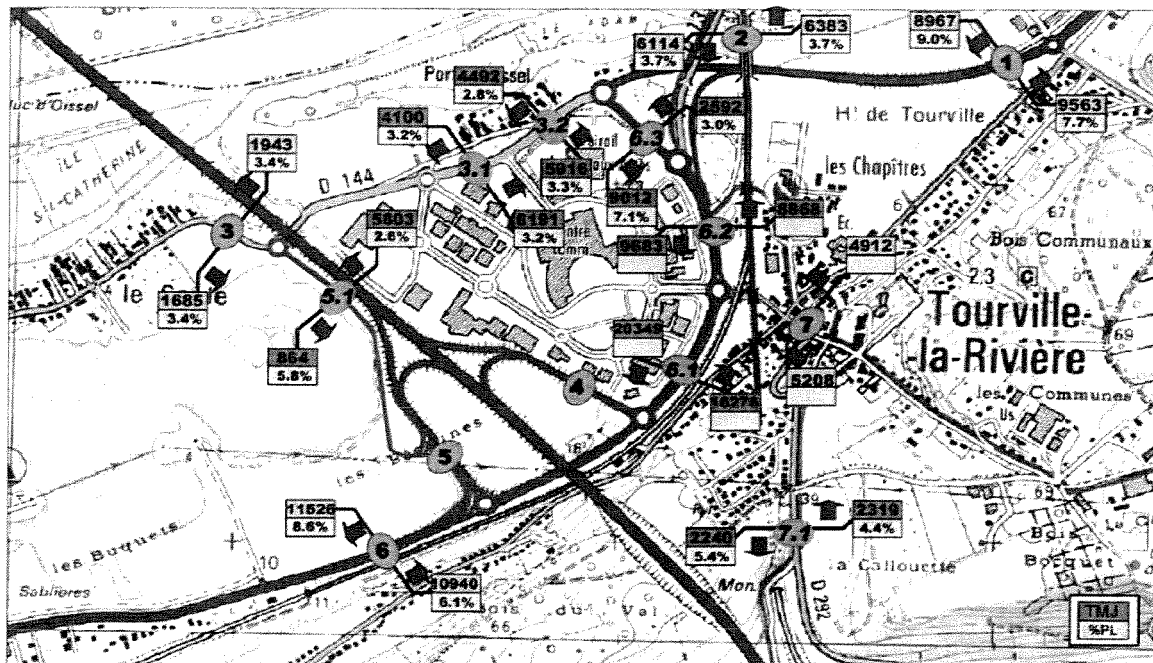
BILAN DES COMPTAGES - TOURVILLE LA RIVIERE
 du 21 au 28 Avril 2008
 AVANT LA MISE EN SERVICE DU BARREAU



BILAN DES COMPTAGES - TOURVILLE LA RIVIERE
 du 19 au 25 Novembre 2008
 AVANT OUVERTURE IKEA



BILAN DES COMPTAGES - TOURVILLE LA RIVIERE
du 1er au 14 Décembre 2008
APRES OUVERTURE IKEA



2) La prise en compte des nuisances

En raison de l'exposition au bruit du trafic sur les voies, les constructions à destination d'habitat ont été interdites dans le sous secteur Ub2. La crèche, équipement pour lequel les nuisances sonores ont un impact à prendre en compte, est quant à elle, implantée au plus près de la limite opposée, du côté de la voie ferrée, tout en respectant le recul d'inconstructibilité de 40 mètres fixé par le règlement de la zone Ub du PLU.

Par ailleurs, les activités tertiaires et équipements nouvellement créés ne créeront pas de nouvelles nuisances sur le secteur. L'aire de covoiturage, localisée en partie sud du site, ne produira des nuisances qu'au titre de son usage intrinsèque, c'est-à-dire une rotation de véhicules le matin et le soir en majeure partie. Afin de limiter l'impact sur les autres activités et sur les espaces voisins, le parking affecté à cette fonction est isolé des autres espaces, et bénéficie d'un accès direct depuis l'entrée du site, afin de faciliter son fonctionnement autonome. La capacité de l'aire projetée est de 30 places. Une extension éventuelle pour un gabarit total de 50 places, est prise en compte dès à présent, en vue d'anticiper – et de limiter- les éventuelles nuisances supplémentaires.

En terme d'impact sur le paysage, un aménagement en prolongation de la zone naturelle conservée (zone N au Nord du site) permet d'utiliser l'élément végétal comme apport qualitatif tout d'abord, comme écran en second lieu, sur les zones de parking notamment.

A noter enfin que si la commune est couverte par un Plan de Prévention des risques d'inondation approuvé en Avril 2001, la zone n'est pas concernée par ce risque.

3) La prise en compte de la qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages

L'un des grands enjeux de cette zone est la qualité de l'environnement qu'elle va créer. En effet, elle marque une des entrées majeures de la ville. Selon le schéma d'aménagement développé, la qualité urbaine, architecturale et paysagère de la zone repose sur une attention particulière des aménagements apportés tant à l'intérieur de la zone qu'aux abords de la RD7.

Les bâtiments s'implanteront avec un recul de 5 mètres minimum sur la RD7. Les activités d'une surface bâtie entre 500m² et 2000m², bénéficieront d'une visibilité large depuis la route départementale et depuis la zone d'activités du Clos aux Antes, en vis-à-vis. Les gabarits et formes des

constructions sont appelés à constituer un intermédiaire entre les volumes (parfois monumentaux) du Clos aux Antes, et les dimensions d'échelle de village du bourg voisin.

Aussi, l'insertion du secteur en zone Ub au plan de zonage du PLU dans le cadre de la révision simplifiée offre certaines garanties dans la prise en compte de la qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages.

Tout d'abord, il est bien précisé dans le caractère de la zone que le sous-secteur Ub2, créé pour le site, « développe des caractéristiques architecturales et paysagères de qualité dans la continuité du patrimoine ancien du centre. Des prescriptions particulières y sont édictées en lien avec sa position d'entrée de ville afin de développer un effet vitrine. ». D'autre part, les aires de stationnements de surface importante seront mutualisées et aménagées dans un espace planté et partiellement engazonné, et peu visible depuis l'extérieur du site.

Parmi les dispositions énoncées à la zone Ub et concernant précisément le sous-secteur Ub2 :

- L'Article 3 garantit que « toute nouvelle voirie créée devra prendre en compte les modes doux de déplacement ».
- L'article 9 limite l'emprise maximale au sol à 50%, ce qui garantit une forme urbaine aérée sur le site, et une cohérence globale sur toute la zone Ub.
- L'article 10 énonce que « Les constructions ne doivent pas comporter plus d'un niveau sur rez de chaussée (R+1). Dans tous les cas, la hauteur absolue des constructions mesurée depuis le point le plus haut du sol naturel (avant aménagement) jusqu'au faîtage est fixée à 14 m ». Cette hauteur va dans le sens d'une volonté de faire de ce secteur une transition douce entre le centre bourg et la zone d'activité du Clos Antes, en terme de rapport d'échelle. En effet, la hauteur maximale fixée dans le centre bourg est de 6 mètres à l'égout du toit, tandis que cette hauteur maximale est de 20 mètres sur la zone d'activité du Clos aux Antes.

L'article 11 développe une série de dispositions concernant la construction neuve, garantissant la qualité architecturale des bâtiments et leur bonne insertion dans le contexte :

« Les constructions et installations ne doivent nuire ni par leur situation, leur architecture, leurs dimensions, ni par leur aspect extérieur à l'environnement immédiat et aux paysages dans lesquels elles s'intégreront.

Dispositions générales applicables à la construction neuve :

- L'aspect des constructions neuves devra respecter la nature du site et être en relation directe avec les immeubles environnants. Le raccordement aux édifices voisins tiendra compte de la modénature, des matériaux qui caractérisent le bâti existant, des égouts de toit et des niveaux d'étages.
- Les extensions de constructions principales et les annexes jointives doivent être réalisées avec des matériaux identiques à ceux de la construction principale.
- Les toitures des bâtiments annexes non joints doivent être traitées en harmonie avec ceux de la construction principale.
- Le respect des données dominantes sur la rue ou l'espace public sur lesquels s'implante l'immeuble pourra être imposé (volumétrie, sens du faîtage, aspect des parements...), notamment pour l'insertion des types architecturaux variés.
- Lorsque la construction comprend des façades et des murs enduits, les enduits seront peints ou de types teintés dans la masse de finition lisse. Les tons seront choisis dans les tonalités des matériaux naturels.
- Les murs séparatifs, les murs aveugles d'un bâtiment ainsi que la clôture (lorsque celle-ci est minérale) doivent être traités en harmonie avec les façades.
- Est interdite l'utilisation en couverture de matériaux ondulés opaques ou translucides (tels tôles plastiques, plaques en ciment), à l'exception des bacs acier.
- Les boîtiers électriques doivent être traités en harmonie avec les constructions avoisinantes dans le choix des matériaux et des revêtements. Ils seront dans toute la mesure du possible, accolés ou intégrés à une construction ».

La révision simplifiée du PLU relative au projet la Garenne vient par ailleurs inscrire des prescriptions particulières au sous secteur Ub2 afin de soigner l'aménagement aux abords de la voie :

« Dispositions particulières au sous-secteur Ub2

- Les façades donnant sur les voies publiques seront traitées en façades principales et dans ce cas les pignons et les murs aveugles sont interdits.
- Une attention particulière sera apportée au traitement et à la finition de toutes les façades et à la cohérence globale du bâtiment.
- Une toiture à deux pentes est obligatoire, avec une pente minimale de 25°. Les toitures terrasses et monopentes sont à exclure.
- Dans la mesure du possible, les enseignes seront intégrées dans le volume général des bâtiments. Dans ce cas, elles seront implantées parallèlement au mur support sans dépassement de la limite supérieure.
- La mise en lumière des bâtiments comme outil publicitaire sera préférable à tout affichage lumineux.

- Les éléments techniques, de stockage énergétiques ou autre, devront être intégrés dans le bâtiment principal ou dans un bâtiment annexe, de façon à minimiser leur impact visuel.
- Est interdit l'emploi en couverture du bac acier défini comme étant un « système de couverture composé d'éléments métalliques (en acier ou aluminium) à faible nervure et dont le creux est obtenu par pliage ».
- Les surfaces d'exposition extérieures sont interdites.

En complément, concernant les enseignes, des dispositions existent dans le cadre du règlement de publicité communal, et viendront garantir leur bonne insertion sur le site.

Les dispositions en matière de marquage des limites privatives assurent également la mise en valeur de la zone dite « la Garenne » avec une implantation des clôtures à l'alignement lorsque le bâtiment est en retrait évitant ainsi des délaissés non entretenus entre la clôture et la voirie.

Aussi, au terme de l'article 11 Ub2 :

Les clôtures sont constituées en front de rue de haies basses d'une hauteur maximale de 0,80 mètre, permettant des perspectives visuelles en profondeur sur l'ensemble du site. Cet article fait néanmoins exception des clôtures des équipements publics et d'intérêt collectif. La crèche notamment est susceptible de nécessiter des clôtures hautes.

Enfin, l'article 13 oblige le traitement paysager des espaces libres qui devront représenter au minimum 30% de la superficie du terrain.

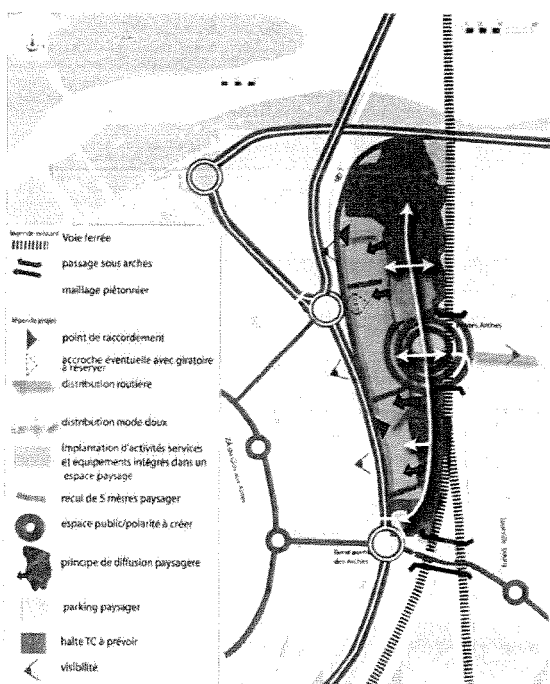
Dans le sous secteur Ub2 :

- Les espaces libres doivent être plantés et traités en espaces verts paysagers, et doivent comporter des arbres de hautes tiges et des arbustes d'essences diversifiées choisies parmi celles proposées au titre IV.
- 20% des espaces libres doivent être réalisés en pleine terre.

Et surtout :

- **Les marges de recul en façade de la RD7 doivent être traitées en espace vert paysager composé d'arbustes et semés de gazon rustique ou de prairie.**

La prise en compte de la loi Barnier consiste également en l'inscription dans le PLU d'un schéma d'orientations présentant les principes d'aménagement à respecter dans la zone dite « la garenne » sous la forme d'un document intitulé « Orientation d'aménagement pour la zone d'activité dite la Garenne ».



La composition d'un parc paysager :

L'aménagement consiste à assurer une transition entre la partie résidentielle du bourg et le vaste ensemble commercial du Clos aux Antes. En terme d'intégration dans l'environnement naturel, le parti vise à développer une trame végétale sur l'ensemble du site, relayant le cadre naturel ambiant, intégrant certains éléments préexistants et permettant des solutions naturelles pour la gestion des contraintes environnementales. Des préconisations fortes conditionnent cette ambition de parc paysager.

Les fonctions se répartissent selon :

- La nécessaire position en « vitrine » des activités commerciales, bénéficiant de l'attractivité du centre commercial et de la visibilité depuis la RD et les axes routiers environnants
- Le regroupement des équipements au cœur du site, facilement accessibles à pied.
- La constitution d'un espace central, fédérateur de rencontres, repère depuis le centre bourg.
- Les aires dédiées aux camping-cars et au covoiturage situées en connexion direct avec les systèmes de transport collectif, et implantées en deca des activités commerciales, de services et d'équipement afin d'assurer leur fonctionnement autonome.

Conclusion

Il résulte bien de la présente notice qui analyse point par point la prise en compte des nuisances de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages, qu'un recul de 5m de la limite d'emprise de la RD7 serait compatible avec les exigences de la loi Barnier. La fixation de ce nouveau recul permettrait la faisabilité du projet la Garenne qui répond à des objectifs de la commune et de l'agglomération sur un site stratégique d'entrée de ville et d'interface entre le centre bourg et la zone d'activité du Clos Antes.