

COMMUNE DE CLÉON (76)

**ÉTUDE AU TITRE DE L'ARTICLE L.111-1-4
DU CODE DE L'URBANISME :**

Zone d'activités du Petit Clos



PRÉAMBULE	page 02
I : <u>DIAGNOSTIC DU SITE</u>	page 03
1.1 Données générales	page 04
1.2 Le contexte réglementaire	page 05
1.3 Présentation du site	page 06
1.4 Les composantes du paysage	page 07
1.5 Les perceptions du site	page 08
1.6 Les typologies bâties et les reculs	page 10
1.7 Synthèse	page 11
II : <u>ORIENTATION DU PADD</u>	page 12
III : <u>MODALITES D'AMENAGEMENT</u>	page 14
3.1 La sécurité	page 15
3.2 Les nuisances	page 17
3.3 Qualité de l'urbanisme, de l'architecture et des paysages	page 17
3.4 Schéma d'aménagement de la zone	page 19
3.5 Aménagements paysagers aux abords	page 20

⇒ Extrait du Code de l'Urbanisme.

Article L111-1-4

(LOI n°2014-366 du 24 mars 2014 - article. 143)

Préambule

La commune de Cléon souhaite aménager sa zone commerciale située au Sud-Est du bourg, en bordure de la route départementale n° 7.

Cette R.D. est classée «à grande circulation». De fait, elle est soumise à l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, créé en application de l'article 52 de la loi n°95-101 du 02 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement. L'objectif de cette disposition est d'inciter les communes à engager une réflexion préalable à tout projet de développement sur les conditions d'aménagement des abords des principaux axes routiers dans les entrées de ville hors agglomération.

Toutefois, elle permet également de fixer des règles d'implantation différentes lorsqu'une étude justifie qu'elles 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.

Ainsi, la présente étude a pour but d'établir un état des lieux du secteur concerné et de justifier, au regard des critères mentionnés dans l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, la diminution de la bande de recul imposée le long de la RD7.

«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 au dernier alinéa du III de l'article L. 122-1-5..

Elle 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.

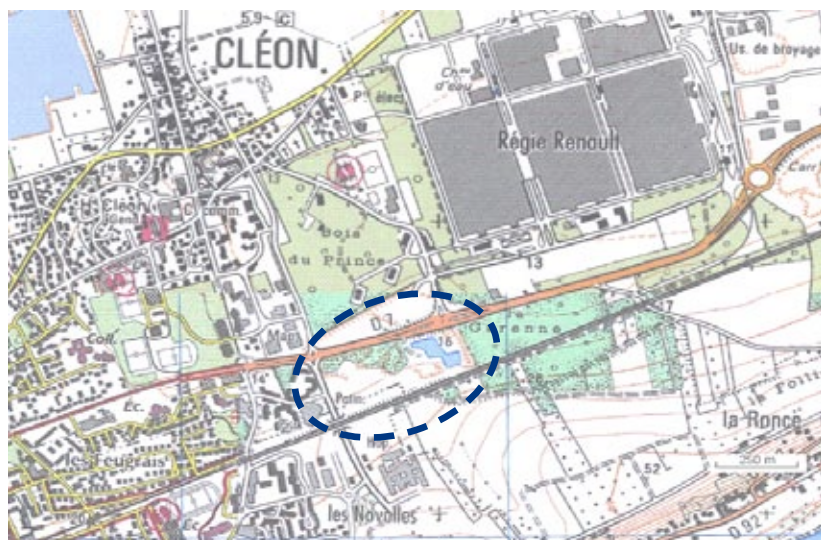
Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Le plan local d'urbanisme, 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.

(...)

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. »

I. DIAGNOSTIC DU SITE



1.1 Données générales

La commune se situe dans la communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe. C'est un pôle industriel important de par la présence de l'usine Renault. Elle est traversée par la RD7 qui relie l'A13, au niveau de Tourville, à Elbeuf. Cléon est également traversée par une ligne de chemin de fer reliant la gare d'Elbeuf-Saint Aubin à Oissel, et desservant principalement les directions de Rouen et Paris.

La RD7 constitue un axe de transit inter-agglomération qui supporte un trafic très important et bénéficie de fait d'une situation géographique idéale pour l'implantation de commerces.

Cependant, une valorisation de l'image de marque de cette zone est nécessaire afin de requalifier cette entrée de ville. La transformation de la RD7 en voie urbaine, sécurisée et mieux intégrée à l'espace urbain est une priorité pour la municipalité. De plus, l'extension des activités commerciales à travers l'aménagement de la zone située en bordure de route serait également l'occasion de créer de l'emploi.

L'objet de cette étude vise à assurer une réflexion préalable sur les conditions d'aménagement de cette extension située aux abords de la RD7, route classée à grande circulation.

L'étude du diagnostic du site ainsi que l'étude des conditions d'aménagement portent sur le terrain situé entre la RD7 et la voie ferrée, emplacement du futur centre commercial.

1.2 Le contexte réglementaire

- Les prescriptions liées au bruit

La commune de Cléon est concernée par le classement de voies bruyantes. Elles sont classées en catégorie 3 pour la RD7 et la voie ferrée Serquigny-Oissel, soit une largeur affectée par le bruit de 100 mètres.

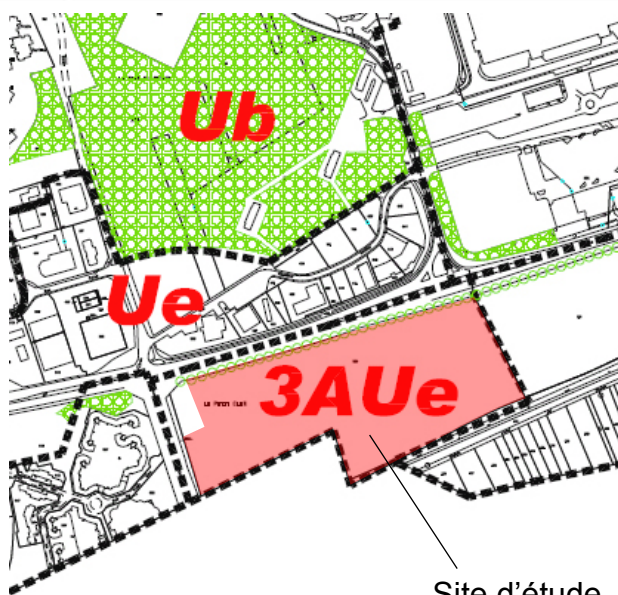
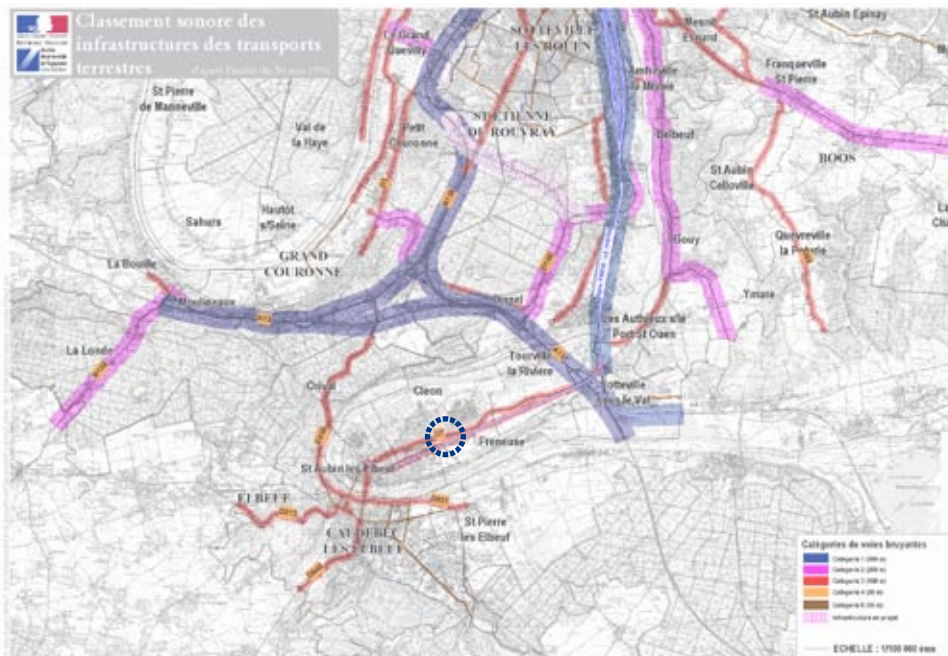
L'article 3 de l'arrêté préfectoral rappelle que les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux décrets n° 95-20 et n° 95-21 du 9 janvier 1995. Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 à 9 de l'arrêté du 30 mai 1996.

- Le Plan Local d'Urbanisme

Le plan local d'urbanisme de Cléon classe les terrains concernés en zone 3AUe destinée à l'accueil des activités économiques.

Le règlement de cette zone stipule que «en l'absence d'une étude d'impact, l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme doit s'appliquer le long de la RD7, soit un recul de 75 mètres minimum de part et d'autre de l'axe de la voie ».

Il faut noter que si la commune est concernée par des protections de l'environnement et du milieu naturel (natura2000 et ZNIEFF), aucune ne touche le secteur étudié.



Extraits du plan de zonage

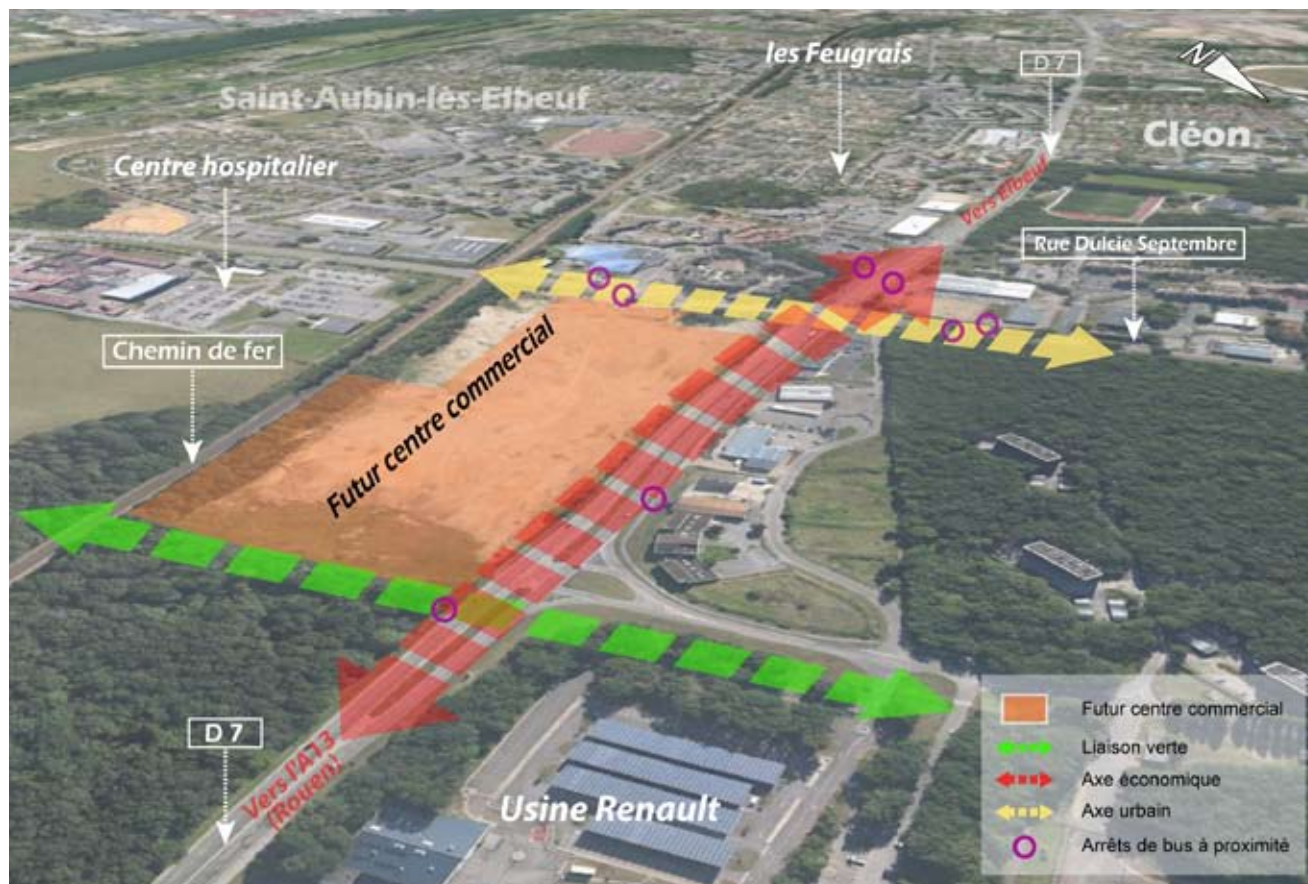
Site d'étude

1.3 Présentation du site

Le projet d'implantation du futur centre commercial se situe sur les terrains de l'ancienne carrière. Ce site est délimité au Nord par la RD7, à l'Ouest par une voie de circulation dont le flux provient du centre hospitalier et de Saint-Aubin-les-Elbeuf, au Sud par une voie de chemin de fer et à l'Est par le Bois de la Garenne. La zone projetée pour l'aménagement du futur centre commercial se situe donc à l'intersection de voies de circulation importantes. De plus, le secteur est ponctué d'arrêts de bus qui amplifient le bon niveau de desserte de la zone. En effet, la ligne F des Transports de l'Agglomération d'Elbeuf relie Oissel à Elbeuf, passe par la RD7.

Les commerces et services existants sont implantés de l'autre côté de la RD7. Le site est donc en vis-à-vis avec la zone commerciale Souday. A l'Est de cette zone commerciale se situe l'usine Renault.

La RD7 apparaît comme une fracture entre la zone commerciale Souday au Nord et le futur centre commercial au Sud. Or, cet axe représente aussi une des principales entrées de l'agglomération Elbeuvienne. Cette entrée de ville est donc à valoriser, notamment par l'intermédiaire de l'aménagement du futur centre commercial.



Fond cartographique : Google Earth



1.4 Les composantes du paysage

Le site d'étude appartient à un paysage agricole de la plaine fluviale de la boucle de la Seine avec une topographie très peu marquée. Plus précisément, il s'agit d'une ancienne carrière remblayée. Ainsi, il présente un paysage de très faible valeur patrimoniale. Les espaces non-encore urbanisés forment un paysage ouvert composé essentiellement de friches.

Cependant, le terrain comporte en périphérie des éléments naturels dont certains pourront être mis à profit dans le parti d'aménagement afin d'offrir une situation environnementale privilégiée pour le futur centre commercial.

En particulier, il comprend :

- au Sud :
 - Le maillage végétal sur le talus entre le site et le chemin de fer ;
- au Nord :
 - Quelques arbres ou arbustes sur la limite Nord du secteur, et plus loin, le Bois du Prince en arrière plan des secteurs commerciaux.



Fond cartographique : Google Earth

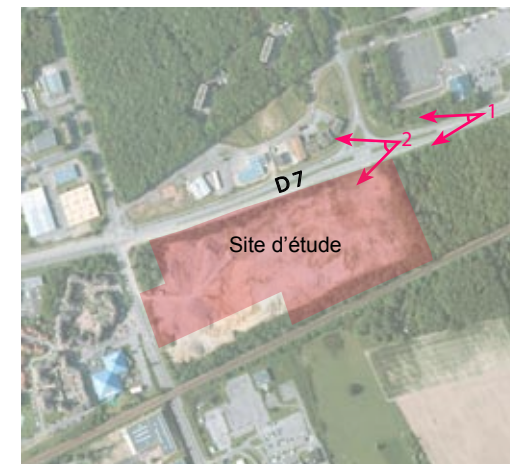
1.5 Les perceptions du site

Au niveau du site, la RD7 est vécue actuellement comme un lieu de passage. Le centre commercial du Petit Clos jouera un rôle de porte d'entrée sur la commune de Cléon et sur l'agglomération elbeuvienne.

1.5.1 La perception du site depuis la RD 7, venant de Tourville-la-Rivière

Photo1: Depuis la RD7, venant de Tourville-la-Rivière, le caractère à 4 voies se traduit par des vitesses toutefois réglementées mais difficilement respecté eu égard à un environnement sans densité bâti. Un panneau de limitation de vitesse incite à ralentir le trafic.

Photo 2 : Une fois traversé ce couloir vert, la vue est marquée au premier plan par un front bâti annonçant l'arrivée du secteur urbanisé . Du côté du site, la présence d'arbres ponctue le paysage mais n'empêche pas les trouées visuelles vers le site d'étude. Le maillage végétal à la limite Sud ferme la vue au dernier plan.



Repérage photographique

Bois de la Garenne

Le site de Renault caché par un rideau boisé est bien intégré.



photo 1

Maillage végétal encadrant la limite Sud du site

Site d'étude

Arbres constituant le premier plan depuis la RD7

Front bâti d'activités



photo 2

1.5.2 La perception du site depuis la RD7, venant d'Elbeuf

Depuis la RD7, le paysage est marqué par le secteur d'activités situé sur la gauche, avec des bâtis aux formes diverses et sans traitement paysager particulier. Cependant, les faibles hauteurs des constructions permettent une intégration correcte avec en fond l'espace boisé du Bois du Prince.

Malgré quelques barrières visuelles au premier plan (éléments végétaux), la vue est plutôt ouverte vers le site d'étude qui est fermé au dernier plan par le maillage végétal.

Plus loin, le bois de la Garenne et la bande plantée de Renault encadrent la RD7 et offrent un rappel du paysage forestier lointain (lisières, franges).



Repérage photographique



1.6 Les typologies bâties et les retraits

Plusieurs implantations bâties marquent l'entrée Est de la RD7 vers Cléon :

- le tissu industriel, représenté principalement par l'usine Renault qui s'étend à l'entrée de ville ;
- des tissus d'activités économiques qui s'égrainent tout au long de la route dont les accès par « l'arrière » semblent poser des problèmes de fonctionnement. Les reculs des bâtiments par rapport à l'axe de la RD7 : 20 - 35 mètres ;
- des tissus continus bâtis, sous forme de lotissements, implantés à 15 - 20 mètres de l'axe de la RD7 ;
- des tissus d'habitats collectifs dont les reculs varient (généralement de 12 m à 20m par rapport à la limite de l'emprise).

- RD n°7
- Site d'étude
- Secteurs d'activités
- Habitat individuel
- Habitat collectif
- Equipements publics
- Espaces vert ou boisé
- Reculs par rapport à la voie



1.7 Synthèse

Le futur centre commercial du Petit Clos se situe sur une ancienne carrière remblayée dont les vues paysagères se ferment assez rapidement par les franges boisées et les traitements paysagers existants présents à proximité immédiate.

Implantée en bordure de la RD7, sa situation offre un effet de vitrine attrayant pour les entreprises. Il peut cependant engendrer des problèmes d'impact, de nuisances et de sécurité pour les usagers de cet axe.

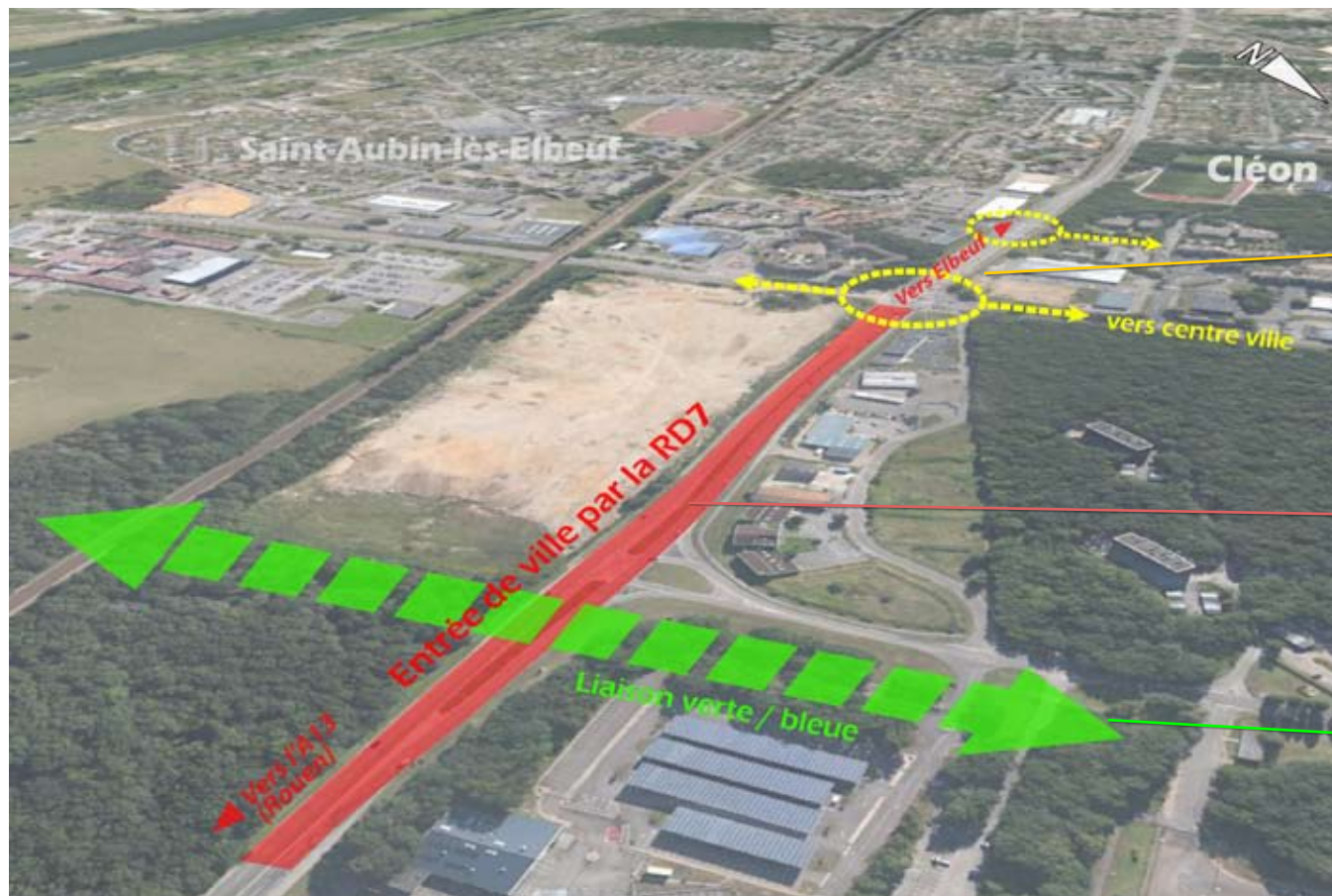
C'est pourquoi il est important d'étudier les modalités d'aménagement qui vont prendre en compte et minimiser les risques et nuisances et vont contribuer à la qualité de l'architecture, des paysages et de l'urbanisme.

Le parti d'aménagement prendra en compte les éléments naturels existants. Les modalités d'aménagement retenues viseront alors à être en cohérence avec ces éléments afin d'insérer au mieux la zone à urbaniser dans son environnement naturel et paysager.

II. ORIENTATION DU PADD

SYNTHESE DES GRANDS PRINCIPES CONCERNANT DU SITE

Synthèse des grands principes concernant l'entrée de ville



Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable défini en 2010 par la commune a identifié cinq axes stratégiques. Ceux qui concernent la zone d'étude sont repris ci-dessous :

■ Favoriser et sécuriser les échanges entre le centre ville et les différents quartiers de la commune (1.3. du PADD).

■ Traiter les entrées de ville et rendre son caractère urbain et sécuriser la RD7 (4.1. - 4.3.).

■ Poursuivre l'aménagement de la trame verte et bleue de l'agglomération (3.2.).

Fond cartographique : Google Earth

III. MODALITES D'AMENAGEMENT

SELON L'ARTICLE L.111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME

Introduction

Afin de permettre les constructions à proximité de la RD7 dans le projet du centre commercial du Petit Clos, la commune de Cléon souhaite réduire la bande inconstructible fixée actuellement à 75 mètres de l'axe de la RD7 pour permettre des constructions et leurs aires de retournement et de stationnement.

Pour cela, elle réalise cette étude qui propose des règles différentes d'implantation en compatibilité avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité de l'architecture, de l'urbanisme et des paysages.

Son objet est la réflexion préalable et globale de l'aménagement futur des abords de la RD7 permettant de finaliser un véritable projet urbain qui permet d'anticiper et d'accompagner le développement des activités économiques en incluant la dimension paysagère.

L'étude porte réglementairement sur la bande ouverte à l'urbanisation, soit celle comprise entre 0 et 75 mètres de l'axe de la RD7. Cependant, le traitement paysager imposé dans le cadre de cette étude vise à une cohérence des aménagements de l'ensemble des abords du futur centre commercial.

Afin de mettre en valeur cet espace actuellement en friche qui offrira une « vitrine » de l'activité économique à l'entrée de ville, il s'agit de proposer un projet cohérent qui tienne compte :

- de la sécurité
- des nuisances
- de la qualité architecturale, paysagère et urbanistique

Ainsi, le parti d'aménagement retenu se compose de la manière suivante:

3.1 La sécurité

3.1.1 Les accès au site

Le site dispose aujourd'hui d'un accès située à l'Ouest par l'avenue du Docteur Villers. Il s'agit d'une sortie des camions de l'ancienne carrière qui cumule les **points négatifs** (cf. carte de synthèse des dessertes du site) :

- localisation dans la zone urbanisée du bourg, à proximité du carrefour de la RD7 (moins de 50 mètres) ;
- système de tourne à gauche mal adapté et dangereux ;
- conflits d'usages avec les sorties de la piscine intercommunale et de la résidence, des peintres et des sculpteurs ;
- le trafic du centre hospitalier.

De manière à améliorer la sécurité, l'accès secondaire du futur centre commercial par l'Ouest se fera uniquement par un tourne à droite (entrée/sortie) pour éviter de couper la voie avec un tourne à gauche. Il servira principalement de sortie, l'entrée ne pouvant s'effectuer qu'en venant du Sud (depuis l'hôpital vers la RD n° 7).

Afin de veiller à la bonne fonctionnalité de la zone et d'assurer une sécurité optimale, un accès principal sera créé par un carrefour à giratoire à l'intersection de la RD7 et de la rue du Bois du Prince. Cet aménagement offrira **plusieurs avantages** :

- garantir l'écoulement des flux de trafic routier (Source du PLU : 23116 véhicules / jour enregistrés en 2006) ;
- desservir directement les entreprises et les futurs activités tertiaires de la Garenne (projet en cours) porté par la Métropole Rouen Normandie ;
- sécuriser la desserte de la zone ;
- favoriser l'accès à cette façade commerciale en transformant cet axe à grande circulation en véritable axe urbain.

Le nouvel accès sur la RD7 a obtenu l'accord du Département de la Seine Maritime .

La desserte interne de la zone se fera au choix de l'aménageur en respectant ces principes d'accès et de sortie imposés.

3.1.2 Liaison douce et transport en commun

L'aménagement de liaisons douces, déjà réalisées autour de la zone d'activité, sera raccordé au projet, afin de conforter les cheminements doux en espace propre et offrant ainsi une plus grande sécurité aux piétons et cyclistes.

Des accès piétons à la zone se feront par l'avenue du Docteur Villers et par la RD 7 .

Il est nécessaire d'optimiser et de transformer les arrêts de transport en commun pour leur donner un caractère urbain. Il convient de prendre en compte la sécurité des piétons, des cyclistes et des autres utilisateurs de la voie de circulation.

Diagnostic des dessertes



Proposition d'aménagement



3.2 Les nuisances

3.2.1 Activités du site

Du fait de la destination commerciale de la zone, les activités industrielles sont interdites. La zone d'activités commerciales ne devrait donc pas créer de risques technologiques ou de nuisances (bruit, incendie, explosion, odeurs, pollution, ...) aux habitations voisines car elle est suffisamment éloignée des zones habitées et la nature même de ses activités n'engendre pas ce type de risques et nuisances.

3.2.2 Le bruit

Les nuisances peuvent aussi provenir du bruit. Le secteur est principalement soumis aux nuisances sonores liées à la circulation routière. La proximité de la RD7 implique nécessairement un traitement acoustique des façades approprié selon le type de construction implanté aux abords de cet axe.

Comme mentionné au paragraphe 3.1.1, l'aménagement d'un giratoire à proximité de l'entrée du bourg permettra d'inciter les conducteurs à ralentir et donc à diminuer les nuisances sonores qu'ils engendrent.

Le secteur, à vocation commerciale ne créera pas les nuisances sonores d'une zone d'activités. Toutefois, on identifie des générateurs de bruits tels que les équipements de ventilation et de climatisation des bâtiments. Les sources sonores seront liées principalement à la circulation automobile sur le parking. Pour les livraisons par poids lourds, il est préconisé d'assurer la desserte par l'arrière des bâtiments, pour confiner les bruits entre bâtiment et voie SNCF en surplomb.

3.2.3 Eaux pluviales

En matière de traitement des eaux pluviales, celles-ci feront l'objet d'un dossier de déclaration au titre de la Loi sur l'Eau dans le cadre du permis de construire.

Les eaux pluviales seront traitées sur le site.

3.3 Qualité de l'urbanisme, de l'architecture et des paysages

Cette zone d'activités constitue une entrée de ville qui devra être perçue comme un lieu « de passage » mais surtout comme un premier contact avec la commune de Cléon et l'agglomération elbeuvienne.

Un des axes principaux de la réflexion a été porté sur la maîtrise de l'impact de l'urbanisation afin de requalifier la RD7 en véritable voie urbaine d'entrée de ville. Le traitement général de l'ensemble de la zone devra permettre d'assurer son insertion dans l'environnement paysager à caractère urbain.

Afin d'assurer un accompagnement paysager qualitatif, contribuant à l'efficacité commerciale par la qualité du cadre de vie, l'aménagement de la zone devrait prévoir :

- des reculs de 65 m et 20 m minimum par rapport à l'axe de la RD7, soit par rapport à l'alignement du domaine public des reculs de 5 m pour les stationnements et circulations, de 20 m et 50 m pour les constructions selon le schéma de la page 19 ;
- un alignement d'arbres haute-tige et un réseau continu de haies basses/muret est imposé le long de la RD7 et sur la partie de la limite séparative Nord. Ces plantations serviront également à assurer l'insertion paysagère des nouveaux bâtiments, sans toutefois générer une frontière visuelle totale qui aurait tendance à "fermer" la zone sur elle même ;
- des parcs de stationnement donnant sur le Nord seront traités de façon paysagère afin de diminuer leur impact. Il est prévu de les mutualiser autant que se peut. Au-delà de 60 places, ils seront séparés par des espaces paysagers gérant les eaux pluviales (noue paysagère par exemple) ;

- la surface aménagée en espace vert ne pourra être inférieure à 15% de la surface non bâtie de la propriété;
- les dispositions minimales de plantation sur les parcs de stationnement sont : au moins 1 arbre à haute tige pour 5 places de stationnement et au moins 1 arbuste pour 2 place de stationnement;
- les talus boisés présents le long de la voie de chemin de fer, sur la partie Sud, peuvent être conservés.
- En limite Est, permettant la jonction avec le futur aménagement de la zone d'activités économiques du Petit Clos, une coulée verte d'environ 20 à 30m sera aménagée afin de respecter la trame verte à cheval sur les 2 projets.
- Dans le respect de la biodiversité des essences d'arbres locales seront plantées. Une mare sera réalisée pour collecter les eaux pluviales du bâtiment Pneu/Contrôle avec pour objectif de recréer un milieu humide permanent idéal pour le développement des amphibiens et insectes.
- Pendant la durée des travaux, ce secteur sera protégé pour éviter toutes perturbations des espèces déjà sur site.
- Cette zone contrôlée sera laissée en milieu ouvert silicicole laissant la végétation et la faune reprendre librement l'espace.

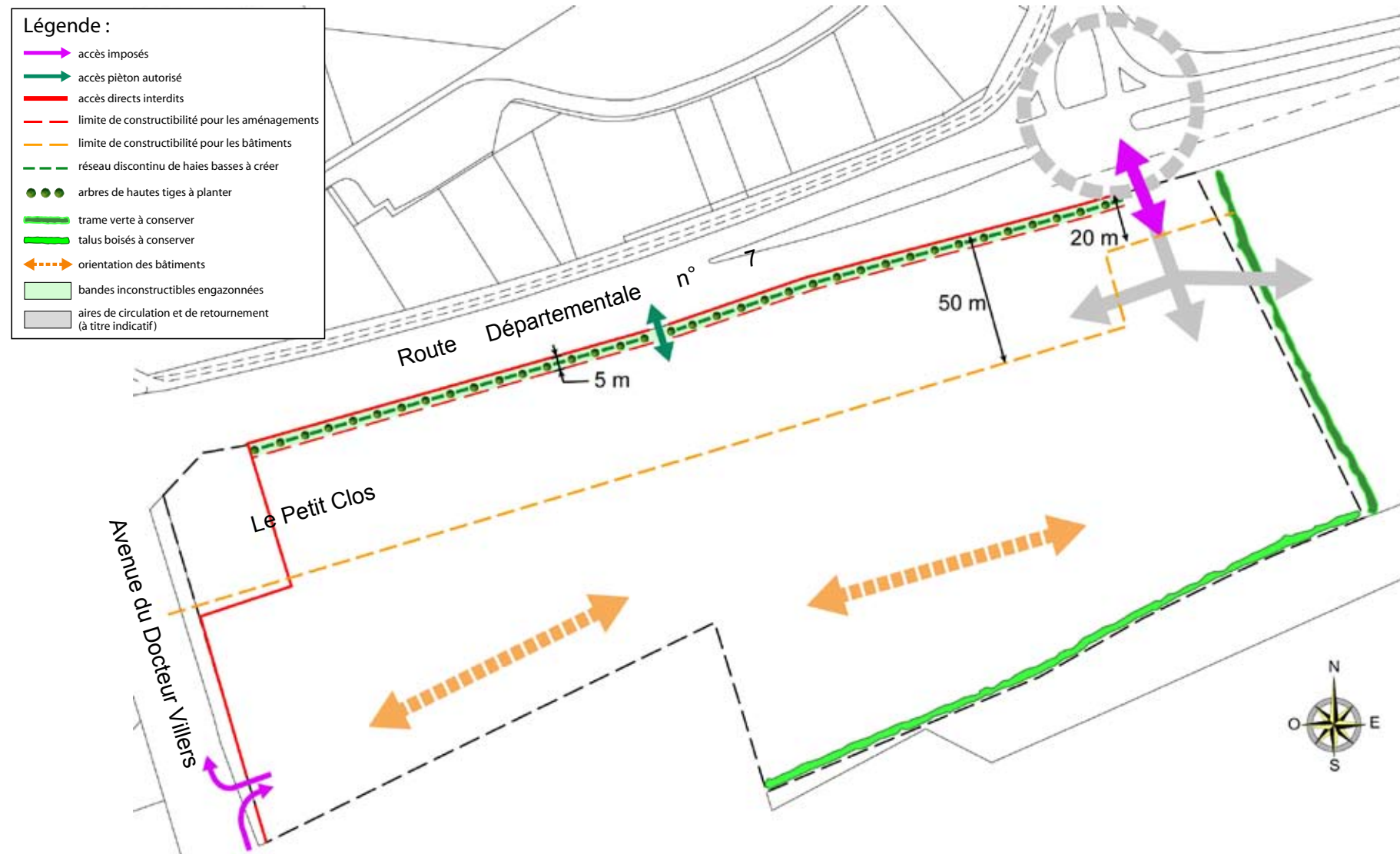
Il faut noter également que de nombreuses prescriptions du règlement de la zone 3AUe influent de façon importante sur la qualité de l'urbanisme, de l'architecture et des paysages de l'opération d'aménagement. Dans le PLU, il est mentionné les éléments suivants :

- les constructions devront être implantées en observant un recul au moins égal à la moitié de la hauteur du bâtiment ($L \geq H/2$) avec un minimum de 5 mètres ;
- l'emprise au sol des constructions nouvelles ne peut excéder 40% de la parcelle (art. 3AUe-9) ;
- la hauteur maximale hors tout de toutes nouvelles constructions, ne doit pas excéder 12 m maximum (art. 3AUe-10) ;
- les enseignes commerciales ou publicitaires si elles sont placées sur l'enveloppe du bâtiment ne dépasseront pas le point haut des acrotères ou des faîtages du bâtiment (art. 3AUe-11) ;
- pour l'aspect extérieur : interdictions des enduits imitant des matériaux; les bardages métalliques seront à ondes horizontales et de faible amplitude ; les matériaux de toiture doivent être de teinte sombre et d'aspect non brillant (art. 3AUe-11) ;
- aires de stationnement pour les commerces : 1 place pour 100 m² de surface de vente des commerces, non comprises les surfaces de stationnement des poids-lourds (art. 3AUe-12);
- composition des espaces verts : 1 arbre de haute tige minimum pour 200 m² d'espaces verts et 1 arbuste pour 50 m² d'espaces verts (art. 3AUe-12).

L'ensemble de ces contraintes nécessitent une relecture du règlement de la zone et une « mise en compatibilité » du Plan Local d'Urbanisme.

3.4 Schéma d'aménagement de la zone

Le Schéma d'aménagement traduit graphiquement les modalités d'aménagement prescrites précédemment. Il sert de base obligatoire à l'aménagement de la zone.



3.5 Aménagements paysagers aux abords de la RD7

