

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Elaboration prescrite par la délibération du Conseil
Communautaire du 15 décembre 2015

PLUi approuvé par délibération du Conseil Communautaire
du 18 décembre 2019

Modifié par délibération complémentaire
du 22 juillet 2020

Signature et cachet

GRAND DOLE
Communauté d'agglomération

SOMMAIRE

Rappel introductif.....	3
1. Zone d'activités « Innovia »	4
1.1 Introduction.....	4
1.2 Analyse du site.....	8
1.3 Orientations du projet urbain	37
2. Zone d'activités « Les Toppes »	45
2.1 Introduction.....	45
2.2 Analyse du site.....	47
2.3 Orientations du projet urbain	59

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 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. »

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 intercommunal 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 la poursuite d'aménagement de la zone d'activités Innovia et de l'aménagement de l'entrée de ville de Rochefort-sur-Nenon, 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.

1. Zone d'activités « Innovia »

1.1 Introduction

L'objet de l'étude est de poursuivre l'aménagement du site économique d'intérêt majeur Innovia, situé en entrée d'agglomération doloise dans un secteur très stratégique :

- Dans la zone industrielle des établissements Solvay-Inovyn ;
- En sortie d'échangeur autoroutier ;
- Aux abords de l'aéroport Dole-Jura ;
- Présentant un potentiel foncier économique à caractère multimodal de 52 ha, mobilisables à court et moyen terme (délimité au plan de zonage du PLUi en secteur UZa1 et 1AUZa1).

Ce secteur d'étude a la particularité de s'étendre sur le territoire de 4 communes : Choisey, Damparis, Gevry et Tavaux.

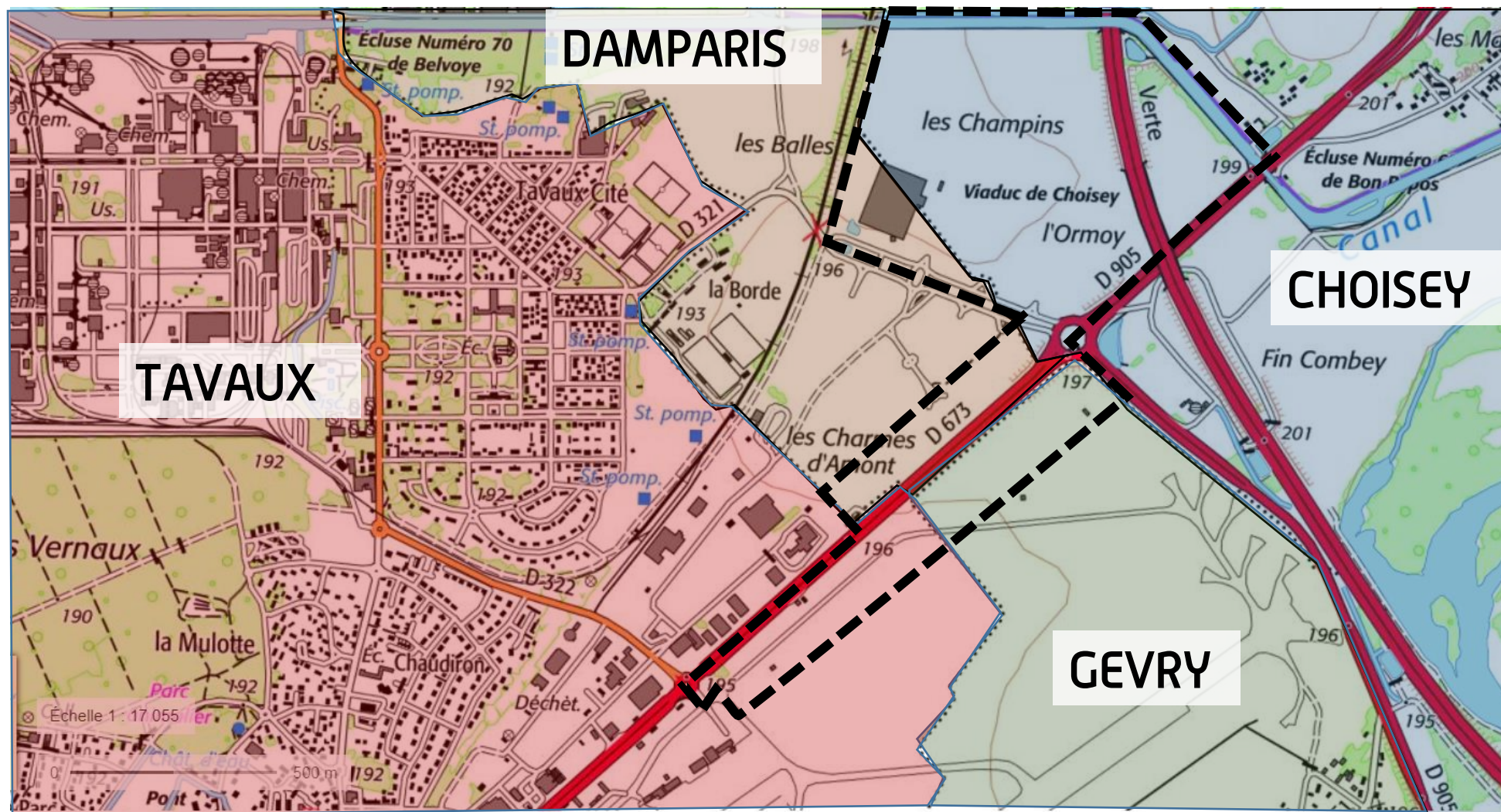
Il est situé de part et d'autre de l'A39 et traversé et/ou longé par les routes départementales 673 et 905, toutes deux classées « Route à Grande Circulation » par le décret n°2010-578 du 31 mai 2010.

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 l'axe de la voie sur une profondeur de 100 mètres en dehors des secteurs déjà urbanisés pour l'autoroute et de 75 m pour les routes classées à grande circulation.

Ce dispositif a pour objectif de lier la possibilité d'aménagement et de construction à la mise en œuvre, dans les documents d'urbanisme, des outils garantissant une qualité des projets aussi bien du point de vue de l'architecture, du paysage, des accès que de la sécurité.

Cette étude vise 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 D673 pour le secteur concerné par la réalisation du projet d'extension de la zone.

Les dispositions de l'article L.111-6 s'appliquent aux abords de cette voie sur l'ensemble de son parcours en dehors du secteur concerné par la présente étude.



Le renforcement du tissu économique de l'entrée d'agglomération Ouest de Dole s'inscrit dans une ambition intercommunale affichée au PADD :

- de soutien et d'accroissement du nombre d'emplois sur le territoire (création de 500 emplois diversifiés et durables en 15 ans) ;
- De renforcement du site « Innovia – aéropôle », espace économique majeur du bassin d'emploi dolois. Celui-ci prend assise sur le site Solvay-Inovyn et l'aéroport, dont le caractère trimodal est stratégique à l'échelle régionale.

Le souhait des élus est de consolider un écosystème industriel et d'activités de pointe dans le secteur historique de Tavaux-Dole. Il s'agit ensuite de tirer parti de l'accessibilité de qualité et du niveau d'infrastructures digne d'une agglomération de rang supérieur (aéroport, autoroute, canal).

Enfin, la mise en valeur de cette façade « vitrine » est primordiale pour valoriser les 4 domaines d'excellence du territoire (agroalimentaire, chimie-plasturgie-microtechniques, transport-logistique et hydrogène) du

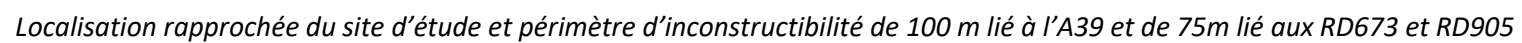
bassin d'emploi et accompagner le développement de la zone Innovia (agrandissements, transfert, implantations ex-nihilo).

Il s'est avéré, lors des réflexions communales et intercommunales, 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 est menée pour réduire la **zone inconstructible de :**

- 100 m à environ 50 m par rapport à l'axe de l'A39 ;
- 75 m à 50 m voire 35 m par rapport à l'axe des RD673 et RD905.

Cette étude accompagne le dossier d'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la communauté d'agglomération du Grand Dole.

Elle fait par ailleurs l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation « zone Innovia ».



1.2 Analyse du site

1.2.1 Situation géographique du site

Le site concerné par la présente étude se localise à l'entrée Sud-Ouest dolois sur le territoire de quatre communes : Choisey, Damparis, Gevry et Tavaux.

Le site est lié au développement économique de la zone Innovia qui se trouve au Nord de la D673.

Le secteur se situe de part et d'autre de :

- l'A39 qui traverse la zone Innovia, visible par ses 8 piliers de soutènement ;
- la départementale 673 qui traverse du Nord au Sud l'agglomération doloise, dessert la zone d'emploi (industrielle, commerciale) de Tavaux-Damparis, la partie Ouest du territoire du Grand Dole ainsi que l'aéroport ;
- la départementale 905 qui longe au Nord l'aéroport et dessert la partie Sud du territoire du Grand Dole.

A noter deux infrastructures qui bordent le site d'étude : au Nord-Est, le canal du Rhin au Rhône, la voie ferrée à l'Ouest.

D'une surface de 52 ha, le secteur fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation « Innovia » dans le PLUi.

Ce site stratégique, de par son accessibilité aisée et son positionnement présente un potentiel foncier à destination d'activités de pointe (industrie et services aux entreprises) ainsi que d'activités connexes de transports-logistique.

L'emprise de la zone Innovia a été étendue dans le cadre du PLUi, pour anticiper les besoins d'évolution de la plateforme aéroportuaire pour des besoins de transports-logistique diversifiés (de type fret camionné) et des activités liées à la zone Innovia compatibles avec l'emprise aéroportuaire (frange immédiate de la RD673).

1.2.2 Topographie du site

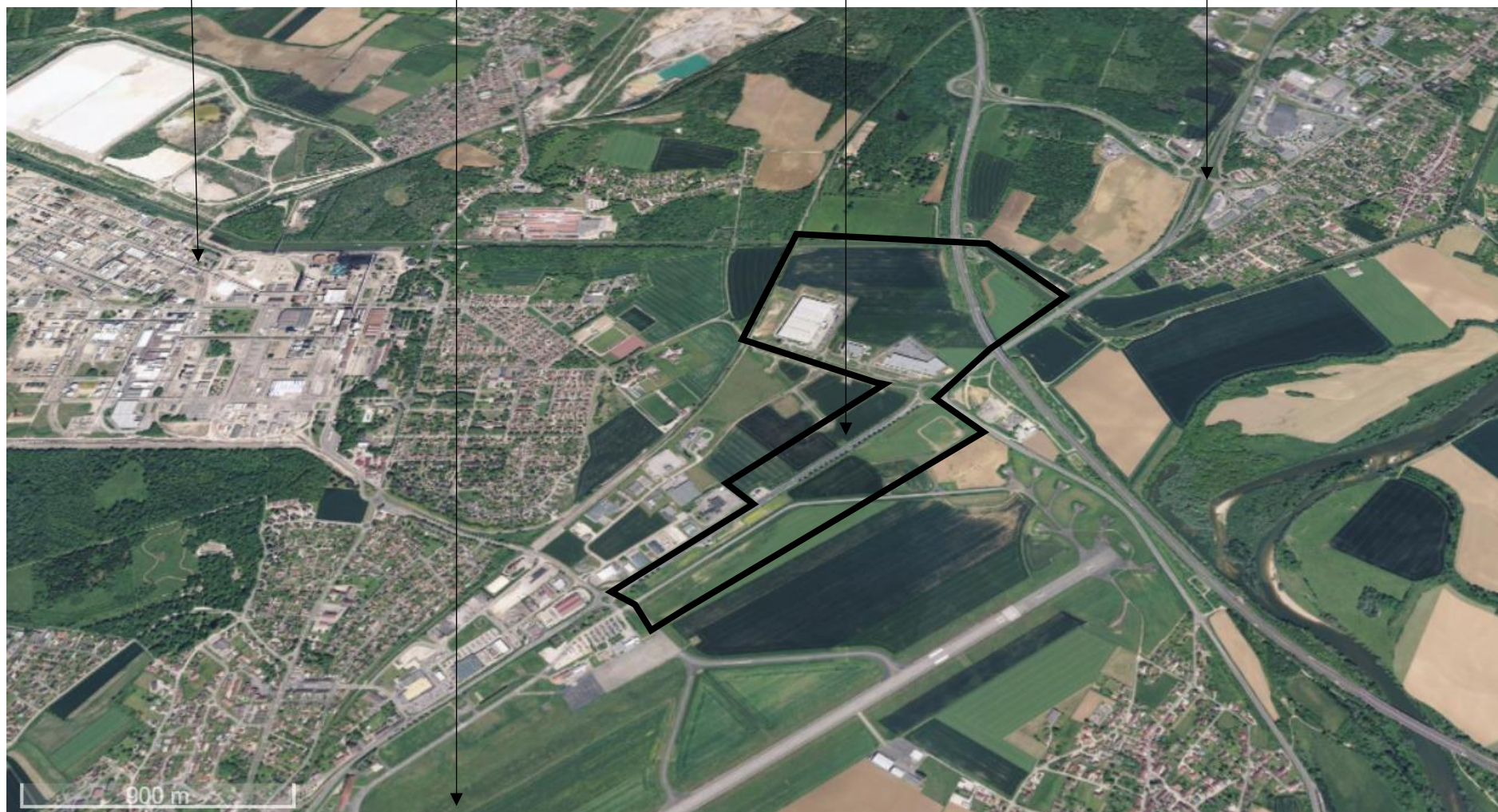
Le terrain est relativement plane, avec une très légère pente (1%) d'Est (point haut) en Ouest. Cette configuration est idéale pour l'urbanisation, mais nécessitera néanmoins une prise en compte des écoulements des eaux pluviales compte tenu des activités accueillies.

Site industriel Solvay-
Inovyn

Aéroport Dole-Jura

Secteur de l'étude
d'entrée de ville

Echangeur autoroutier et entrée
d'agglomération à Choisey



1.2.3 Contexte urbain et paysager

Justification par rapport aux objectifs du PLUi

L'OAP « Innovia » s'inscrit dans la continuité des objectifs fixés par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) :

- Anticiper la localisation de nouveaux bâtiments d'activités économiques et valoriser paysagèrement le secteur « vitrine » de la zone Innovia et les abords de l'emprise aéroportuaire, visant à terme la constitution d'un site d'aéropôle (site industriel majeur, infrastructure aéroportuaire) d'envergure régionale. Ces aménagements comportent un impact visuel fort depuis les axes majeurs notamment l'A39 (en viaduc) et au carrefour de l'aéroport (RD673, RD905). Aussi, le traitement des façades est essentiel dans ce secteur à forte co-visibilité en particulier :
 - La réflexion sur l'organisation interne des sites, en proposant des voies internes parallèles à la RD673, permettant une optimisation des déplacements de chaque îlot ou ménageant les nuisances pour les activités présentes ;
 - le traitement architectural soigné des 3, 4 voire 5 faces des bâtiments, y compris la toiture visible depuis l'autoroute ;
 - une même vigilance quant aux espaces de stockage et de parkings avant et arrière des bâtiments principaux (en imposant des bâtiments de stockage couverts et intégrés au bâtiment principal, des parkings occultés, etc.) ,
- Valoriser les espaces d'activités « vitrines », avec une recherche de cohérence fonctionnelle du site (usages industriels, d'activités de pointe, commerciaux ou encore aéroportuaires) et une certaine homogénéité de traitement urbain, paysager et architectural ;

- Faire des vrais choix de préservation et d'embellissement du cadre paysager, en cohérence avec la stratégie globale du Grand Dole.

Le site est particulièrement stratégique en cœur du territoire, proche de Dole et des autoroutes A36 et A39, ce qui lui a permis de développer des fonctions stratégiques : industrielles, tertiaires et transports-logistique.

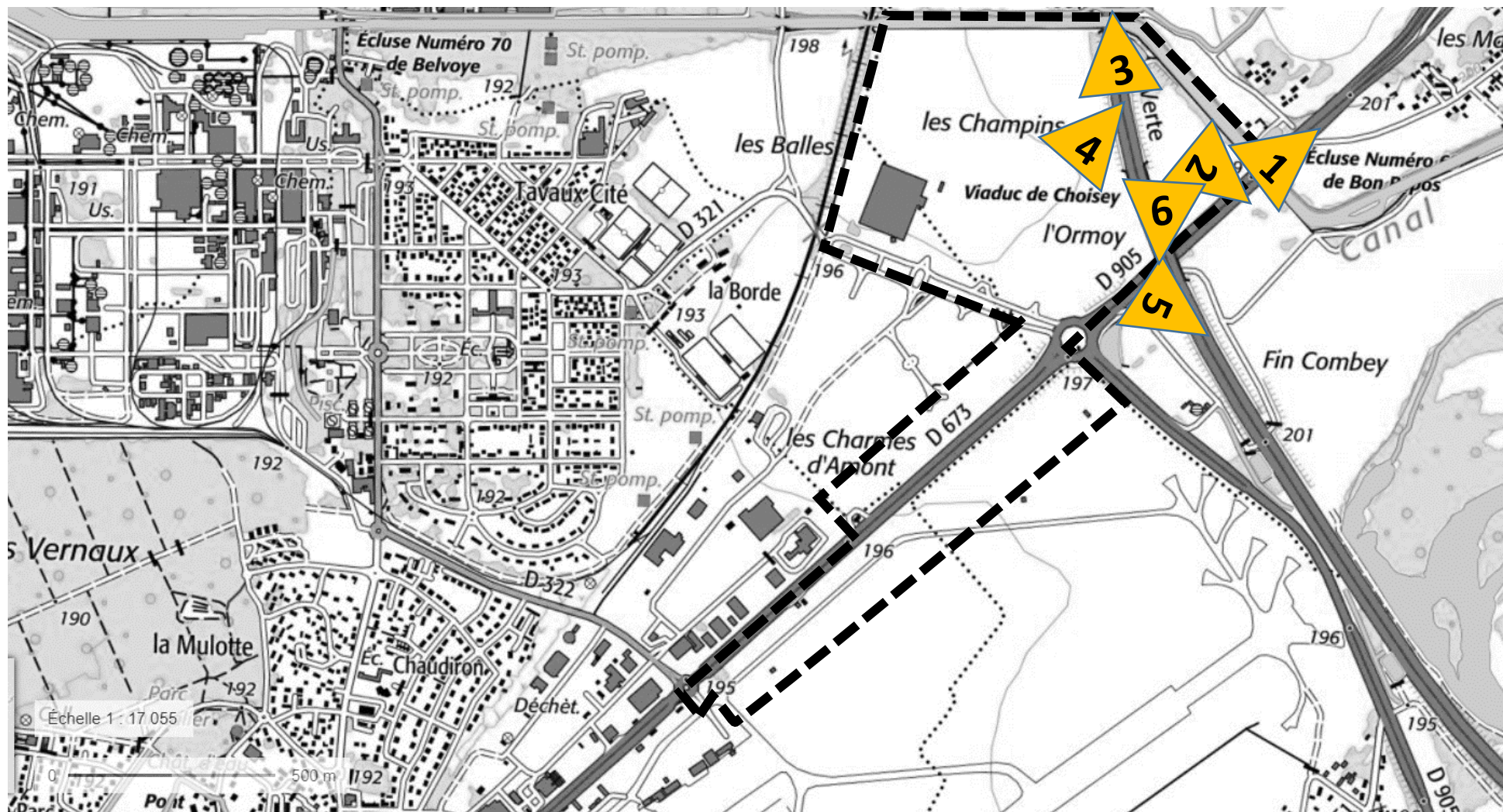
Contexte paysager

Le site, actuellement d'occupation agricole, s'inscrit entre le canal au Nord, la vallée du Doubs au Sud-Est, l'emprise aéroportuaire au Sud et le bourg/zone commerciale Les Charmes d'Amont de Tavaux à l'Ouest.

Les aménagements ont un caractère très routier permettant de réguler le flux dense de poids-lourds et de véhicules légers, à un carrefour stratégique. Les piliers de l'A39 marquent actuellement la limite de la zone Innovia, le canal étant très peu perceptible et en contrebas de la RD673.

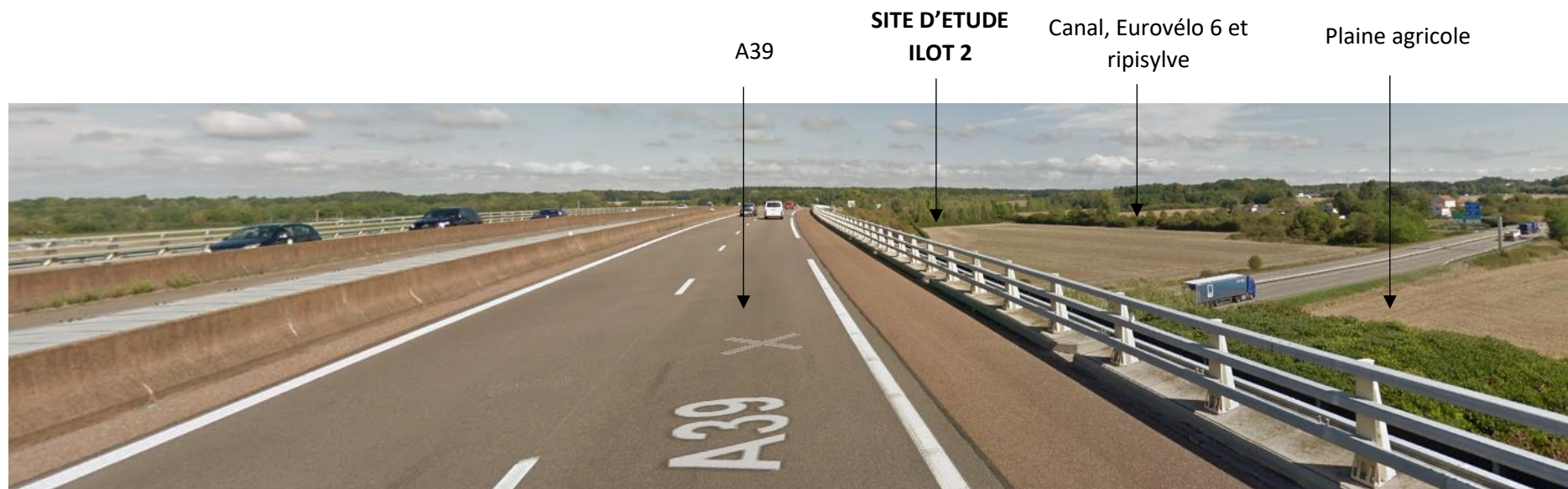
Le croisement de la RD673 avec la RD905 est marqué par les premiers bâtiments implantés dans la zone Innovia à l'angle de la RD673 et de l'avenue Innovia (notamment le bâtiment de l'établissement Scabois).

Perceptions du site et environnement architectural



Vues 1, 2 et 6/ D 673 - Vue vers le Nord-Est



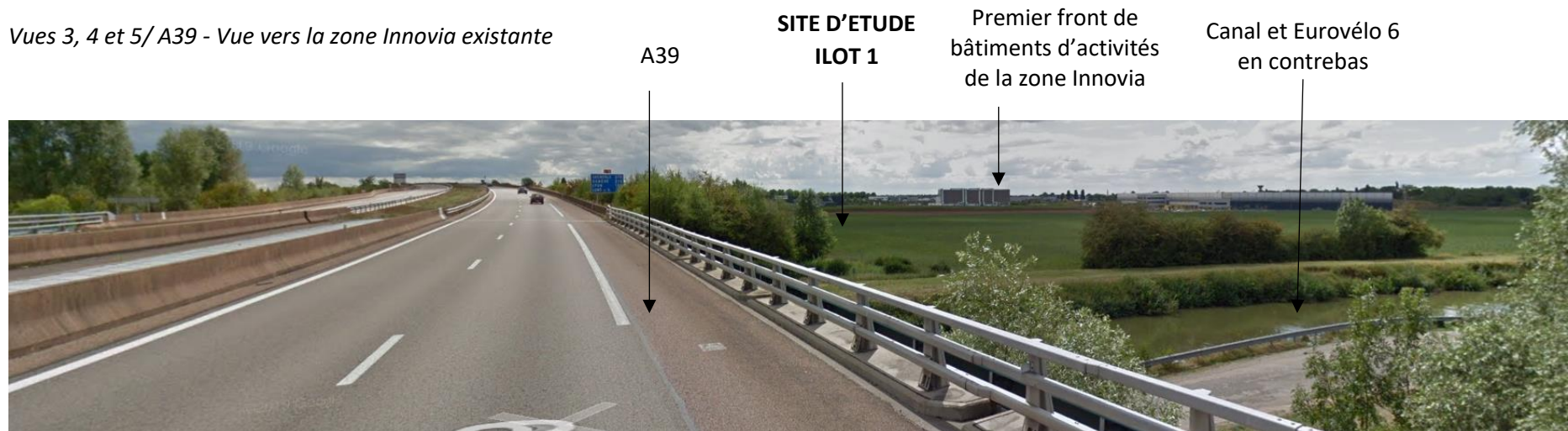


Le site est perçu en premier lieu depuis la départementale 673 en provenance de Choisey, avec une première séquence paysagère marquée par les infrastructures :

- Le canal qui, bien que discret, est perceptible par le pont de la RD673 et la maison éclésièrè,
- l'A39 qui offre une vue grand angle sur son viaduc,
- le giratoire des RD après le passage du viaduc.

Ce premier îlot est donc un tènement à part qui doit devenir la première façade de la zone Innovia, avec des limites physiques bien présentes.

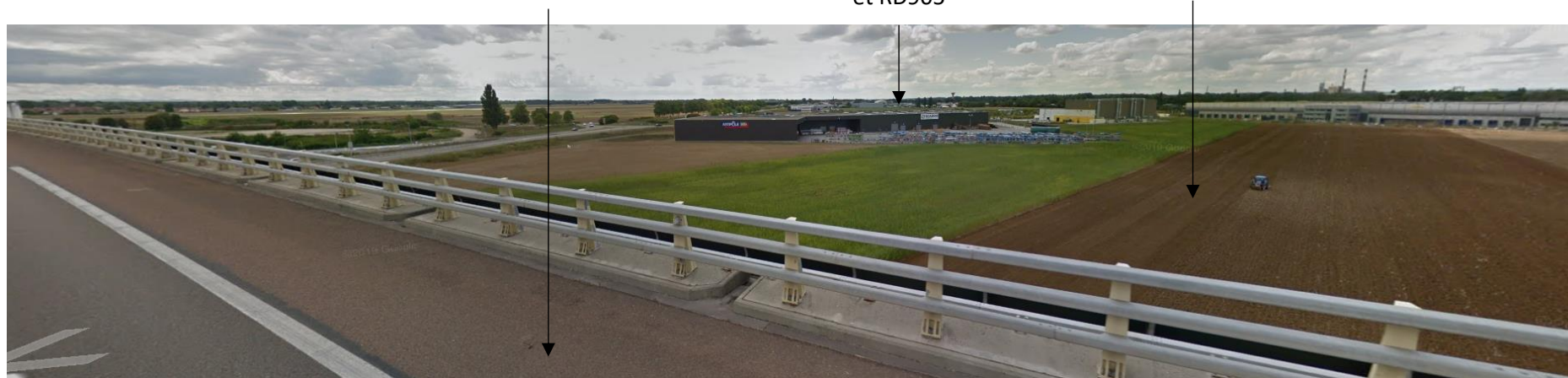
Vues 3, 4 et 5/ A39 - Vue vers la zone Innovia existante



Viaduc de l'A39

Bâtiment Scabois, à l'angle de la RD673 et RD905

SITE D'ETUDE ILOT 1



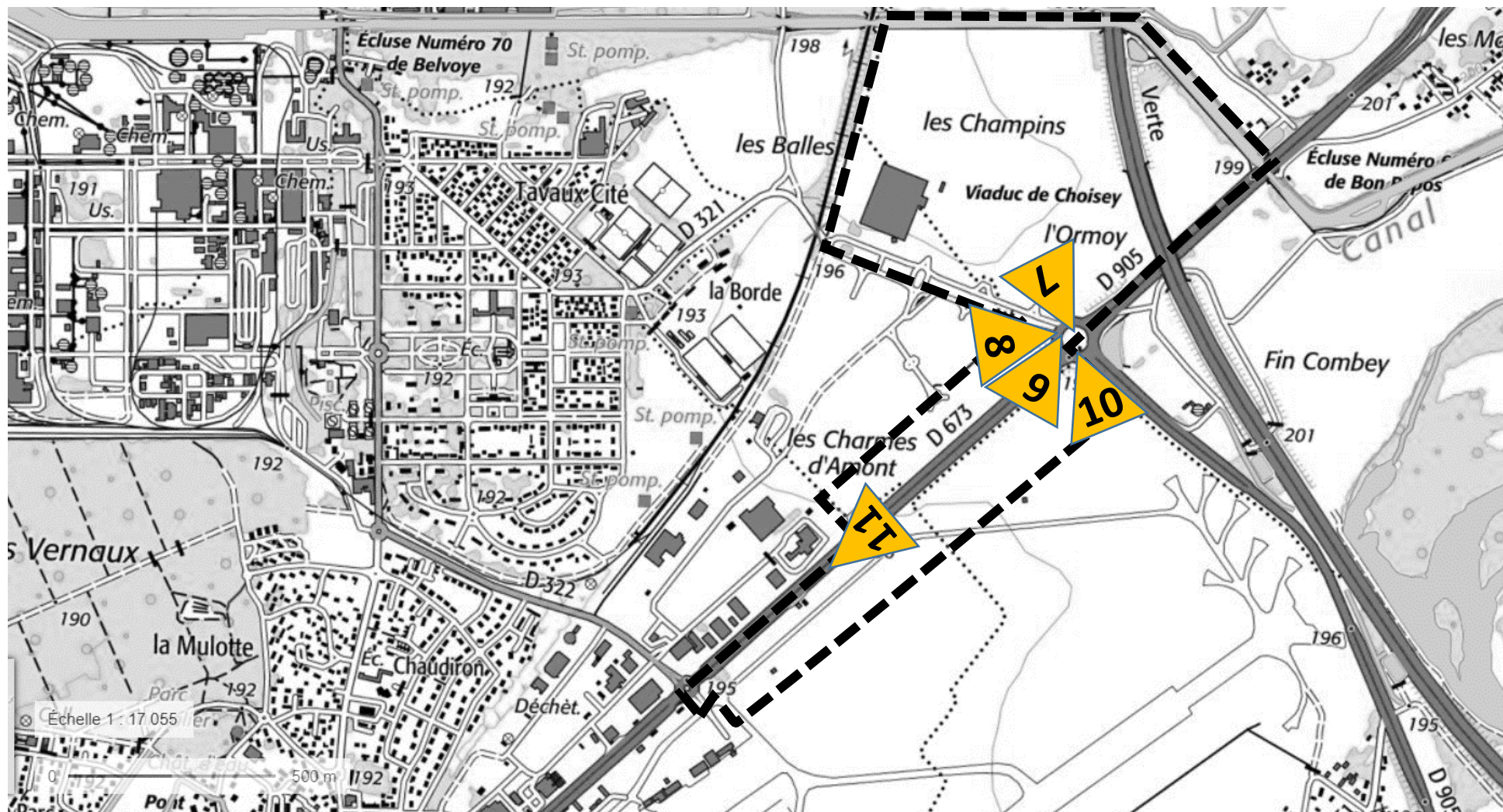


Depuis l'A39, le niveau de l'œil sera régulièrement au niveau des derniers étages des constructions (tablier de l'A39 à 11 m et constructions autorisées dans la zone Innovia à 17 m actuellement). Cette « vue en balcon » va accentuer la visibilité sur 4 voire 5 façades (4 côtés et toiture).

Aussi, est-il nécessaire de soigner à la fois :

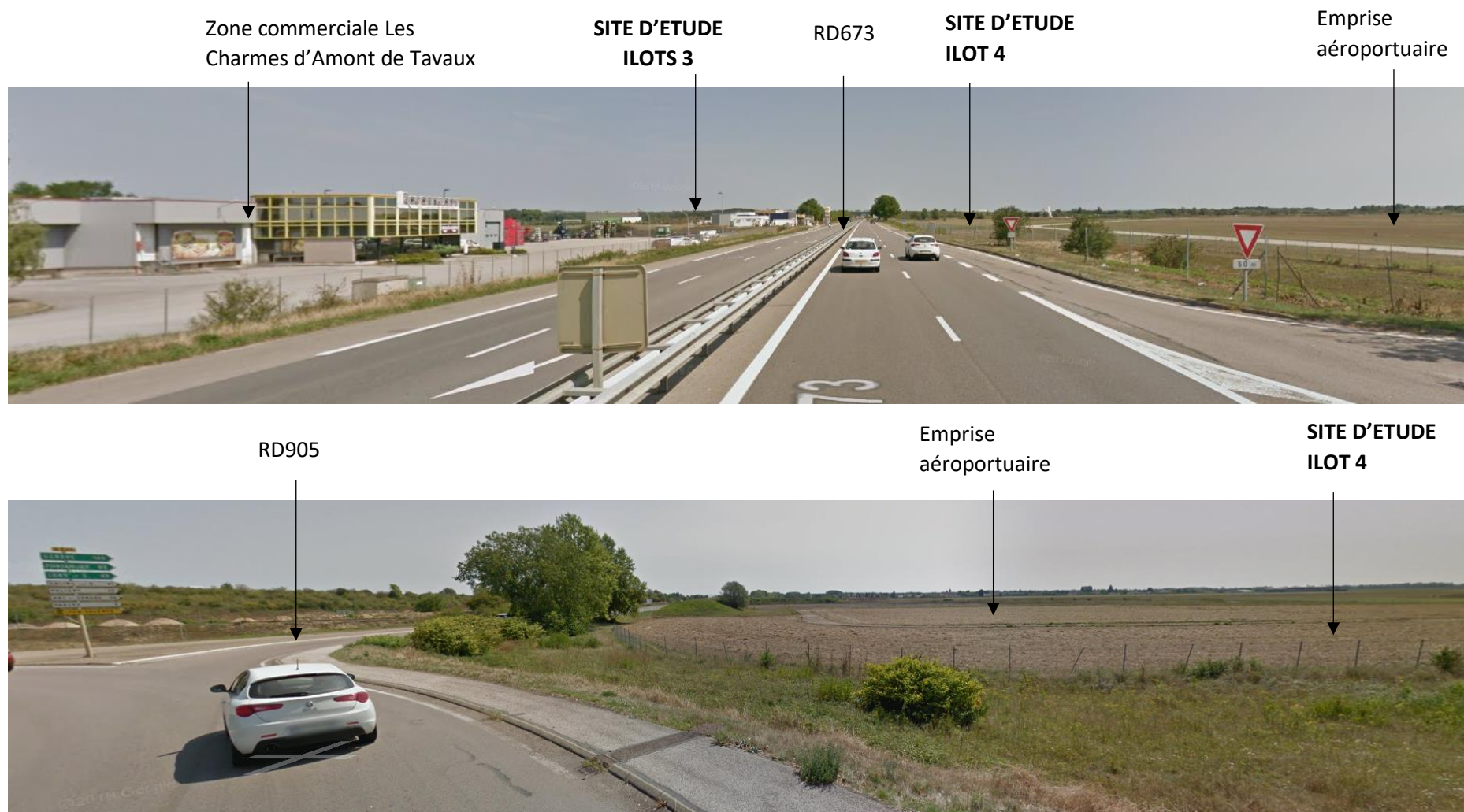
- les ensembles bâtis : formes du bâti, couleurs et matériaux,
- les abords des bâtis : zones de stockage et de parking, aujourd'hui particulièrement visibles pour l'un des bâtiments existants.

La végétation est relativement absente du secteur d'étude, hormis les talus de l'A39 et la ripisylve du canal.



Vues 7, 8, 9, 10 et 11/ Croisement de la RD673 et de la RD905 - Vue vers la zone aéroportuaire et la zone Innovia





L'aménagement sur le pourtour du giratoire de la RD673-905 viendra compléter la façade économique (Innovia) et marquer la présence de l'aéroport. L'intégration paysagère devra être soignée, en s'appuyant sur les alignements d'arbres le long de la RD673. Ce sera également l'occasion d'équilibrer l'urbanisation le long de cet axe.

Enjeux

Ce secteur doit finaliser la vitrine économique Ouest du territoire, être visible, avec un traitement paysager et architectural très qualitatif, reflétant la haute valeur ajoutée des activités présentes. Il constituera notamment la nouvelle entrée marquée par le canal et l'autoroute en viaduc en venant de Dole et dans la continuité du bourg de Tavaux via la RD673.

Les bâtiments qui s'y implanteront traduiront l'image de l'entrée d'agglomération et du site économique stratégique « Innovia – aéropôle », avec un effet vitrine depuis 3 infrastructures routières. Il s'agit également de rendre cohérents et fonctionnels des espaces économiques très distincts : site d'intérêt majeur Innovia, établissements industriels Solvay-Inovyn, aéroport Dole-Jura et zone d'activités mixte des Charmes d'Amont.

Une attention particulière est portée à l'implantation des bâtis sur leur site et le grand paysage :

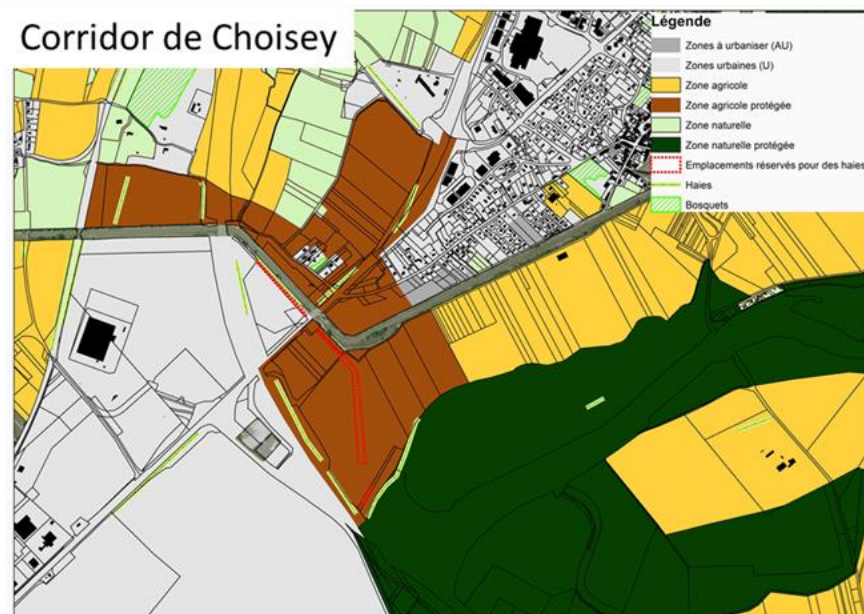
- constituer une accroche à la RD673 pour marquer la vitrine Innovia de part et d'autre de l'A39,
- préserver les abords du canal (préservation d'une bande tampon paysagère et écologique),
- marquer davantage les abords de l'aéroport au giratoire de la zone Innovia et le long de l'axe de la RD673, pour signifier la présence de la zone Innovia et de l'aéroport Dole-Jura.

L'occultation des piliers de l'A39 amènera un impact paysager positif, à la condition de soigner l'architecture des futurs bâtiments. Celle-ci devra veiller à s'insérer de manière qualitative dans le respect du paysage tant par les formes du bâti que par ses couleurs et ses matériaux.

1.2.4 Contexte écologique et agricole du site

Le territoire du Grand Dole présente une richesse faunistique et floristique remarquable, reconnue par un statut officiel (inventaire de type ZNIEFF, sites Natura 2000, ...).

Au droit du site d'étude et en périphérie, les principaux réservoirs de biodiversité sont représentés par la vallée du Doubs, le canal du Rhône au Rhin et la frange boisée de l'ouest de Dole, ainsi qu'une nappe souterraine en relation avec le Doubs sur le secteur du bourg de Tavaux et de l'aérodrome (3 zones de captage aux abords).



Le reste est constitué d'espaces agricoles de bonne qualité agronomique (sols planes, prairies fauchées).



Les abords jouent un rôle important dans les fonctionnalités écologiques du territoire, puisqu'il s'agit d'une des rares coupures d'urbanisation dans le continuum urbain de Tavaux à Dole, le long de la RD673. De plus, ce

secteur est soit artificialisé (pour des activités économiques et des infrastructures), soit valorisé par les exploitants agricoles.

Il est à noter l'absence de structures agro-naturelles linéaires (haies ou bosquets).

Les espaces agricoles sont relativement perméables aux déplacements des espèces, qui longent la vallée alluviale avant la traversée.

Par ailleurs, la frange de l'aéroport à l'angle de la RD673 et RD905 dans le secteur d'étude présente une suspicion de pollution. La plateforme aéroportuaire a disposé de zones de stockage d'hydrocarbures enterrées sur deux zones militaires chacune composée 8 citernes de 50 m³ (une localisée au nord nord-est du site, l'autre au nord nord-ouest). Bien que ces cuves aient été retirées, ces deux sites (non équipés de système de traitement des effluents) ont pu être la source de pollution accidentelle voire chronique des sols et sous-sols.

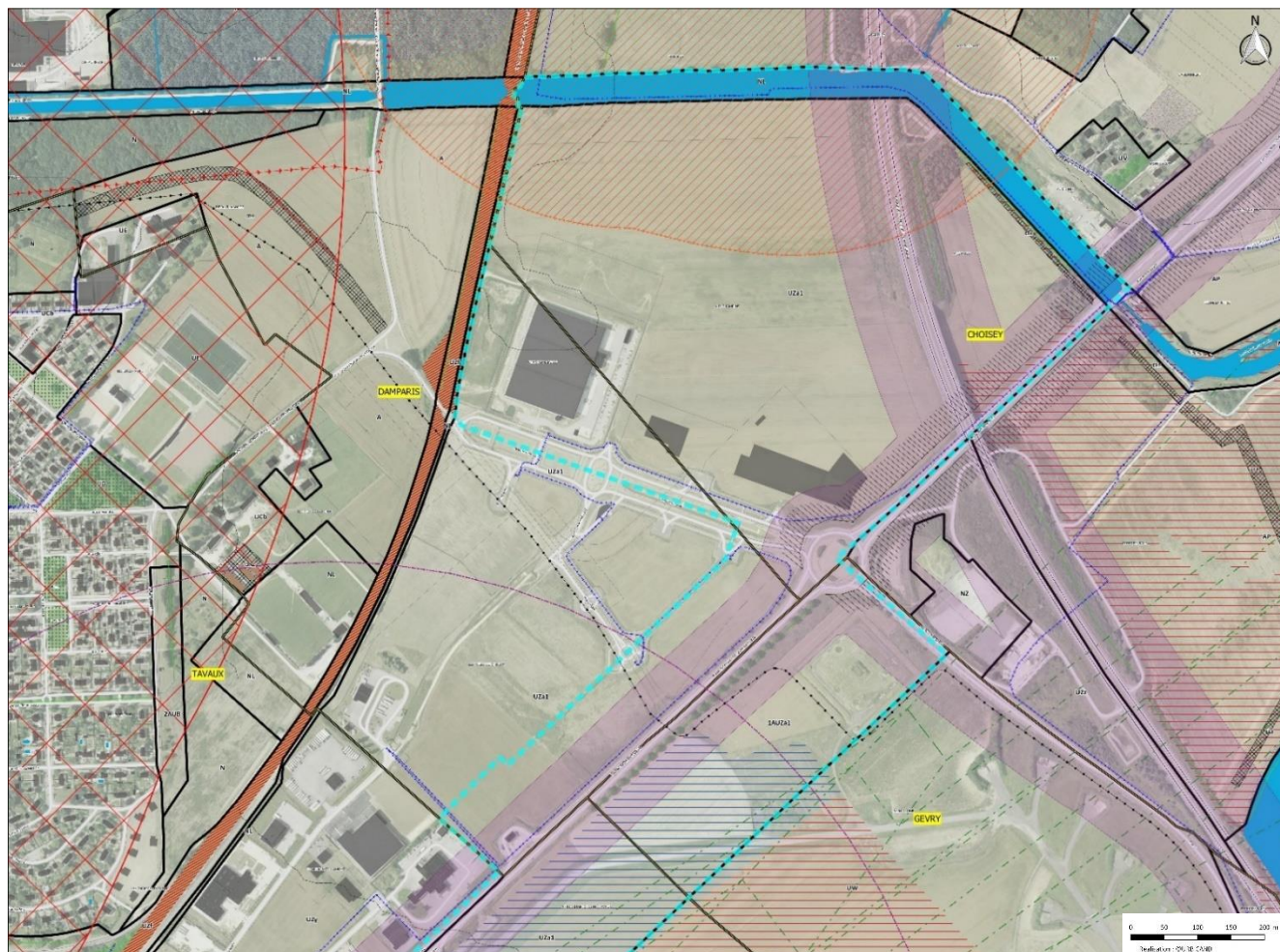
Enjeux :

Préserver le corridor écologique de Choisey de toute urbanisation et préserver des espaces perméables pour le déplacement de la faune terrestre.

Lever le risque de suspicion de pollution (procès-verbaux de démolition et dépollution des anciennes installations militaires).

1.2.5 Servitudes d'utilité publique, nuisances et risques

Détail des Servitudes d'Utilité Publique



Carte des Servitudes d'Utilité Publique – secteur de Choisey-Damparis-Tavaux-Gevery

Légende

-  Zonage
-  Emplacements réservés (L151-41 du Code de l'Urbanisme)
-  Périmètres d'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) (L151-6 du Code de l'Urbanisme)
-  Zone de recul de 75m autour des nationales et 100m autour de l'autoroute
-  Courbes de niveaux (5m)

Eléments remarquables du paysage à protéger
pour des motifs d'ordre écologique (L.151-23 du Code de l'Urbanisme)

-  Bâtiments agricoles
-  Haies, alignements d'arbres, ripisylves
-  Espace public paysager
-  Boisements, bosquets

-  Zones humides
-  Habitats d'intérêt communautaire

Risques**Risque inondation**

-  Zone inconstructible
-  Zone constructible sous conditions

Servitudes d'Utilité Publique (SUP) :

-  AC1 : Périmètres de Monuments historiques
-  EL11 : Réseaux routiers - servitudes de non accès
-  I3 : Canalisations de transport de gaz
-  I4 : Réseau de transport d'électricité de 2ème catégorie (lignes enterrées)
-  I5 : Canalisations de transport de produits chimiques (saumure)

-  PM3 : Plan de Prévention des Risques Technologiques
-  PT1 : Protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques
-  T1 : Voies ferrées
-  T5 : Servitude aéronautique instituée pour la protection de la circulation aérienne et servitude de dégagement aéronautique et de balisage

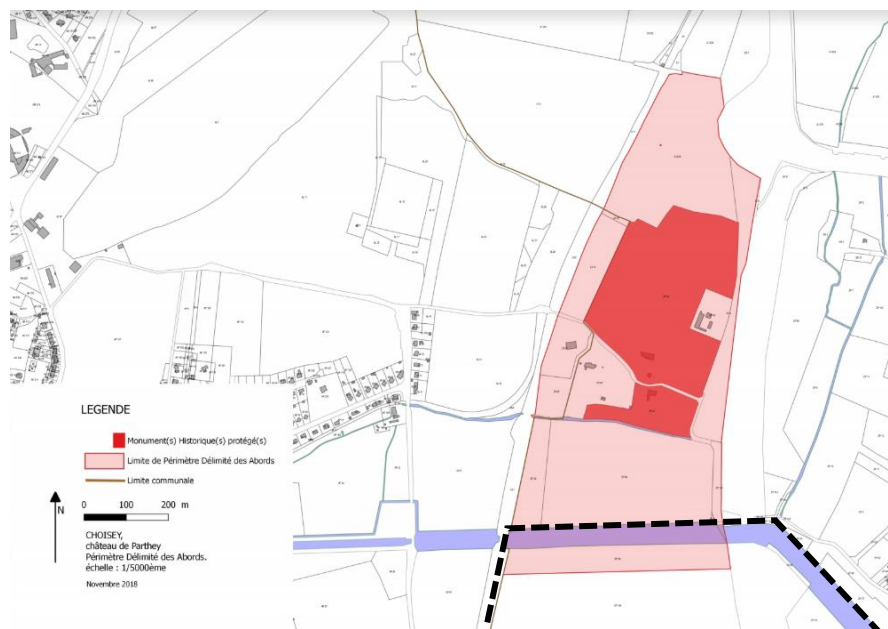
Autres informations

-  Limites des communes
-  Bâtiments
-  Parcelles
-  Autoroutes et voies rapides
-  Axes routiers principaux
-  Hydrographie

Le secteur est soumis à plusieurs servitudes :

NORD DE LA RD673 :

Code	Intitulé de la servitude	Implication	Organisme responsable de la servitude
AC1	Servitude de protection des monuments historiques	Un périmètre Délimité des Abords est en cours d'approbation sur le secteur du Château de Parthey à Choisey au Nord du site, ce qui lèverait l'obligation de consultation de l'Architecte des Bâtiments de France	UDAP

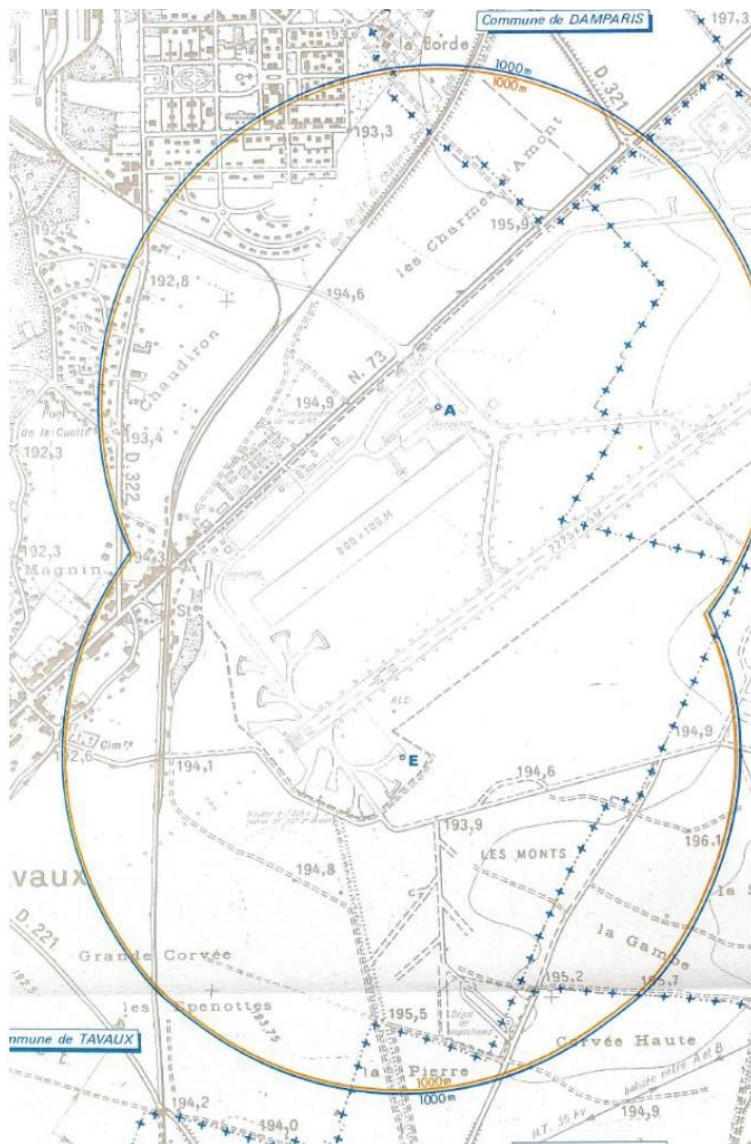


Périmètre délimité des Abords en cours de validation AC1

AS1	Périmètre de protection des captages d'eau potable	Le puits de l'aérodrome et ceux des Toppes (Ouest du bourg de Tavaux) sont exploités par le SIE du Recépage pour son alimentation en eau potable. Ces puits sont protégés par déclarations d'utilité publique (DUP) du 5 mars 2012 modifiées par arrêtés du 16 juillet 2013. L'aire d'alimentation de ces puits reconnus captages Grenelle (arrêté préfectoral n°2010-646) est identifiée comme ressource majeure actuelle. <i>Les mesures spécifiques prescrites par la DUP devront être respectées par le gestionnaire de l'aérodrome.</i>	ARS de Bourgogne - Franche-Comté
EL11	Servitude relative aux interdictions d'accès grevant les propriétés limitrophes des routes express et des déviations d'agglomération	Les propriétés riveraines des autoroutes, des routes express et des déviations d'agglomération n'ont pas d'accès direct à ces dernières. Concernant les routes express et les déviations d'agglomération, aucun accès ne peut être créé ou modifié par les riverains. Sont concernés les accotements de la RD673 dans son tronçon Choisey jusqu'au giratoire RD673/905.	APRR Conseil départemental
I4	Ligne électrique de 2ème catégorie (enterrée)	L'unique prescription est de réserver le libre passage et l'accès aux agents et préposés de l'exploitant des lignes pour la pose, l'entretien, la réparation et la surveillance des installations.	EDF-GDF

		Néanmoins, par précaution, il est retenu de limiter l'implantation des constructions dans une bande de 5m de la ligne.	
I5	Servitude relative à la construction et à l'exploitation de canalisations et de transport de produits chimiques	Un saumoduc, propriété de l'entreprise Inovyn, traverse le site le long de l'avenue Innovia et plus au Sud au niveau de RD 905. Cette canalisation fait donc l'objet d'une servitude. La présence de la canalisation entraîne des recommandations et des mesures particulières dans la convention d'occupation entre Inovyn et l'aéroport. Un périmètre rapproché, consistant en une bande de 5 m de large centrée sur le tracé du saumoduc, doit être respecté. Cette bande est intégrée dans l'aménagement des accotements de l'avenue Innovia.	INOVYN France
PM1	Servitude résultant d'un plan de prévention des risques naturels prévisibles – PPRI Moyenne vallée du	Seul le tènement en triangle, bordé par la RD673 et l'A39, est dans l'emprise du Plan de Prévention des Risques d'Inondation de la Moyenne Vallée du Doubs, approuvé en 2008. Dans le cadre du PPRI, les constructions sont soumises au respect du règlement et des côtes de références. La zone rouge borde le tènement en triangle au niveau des accotements de la RD673. Selon le PPRI, la plupart	Direction Départementale des Territoires

	Doubs	des constructions nouvelles sont interdites dans cette zone et l'aménagement des biens existants est soumis à des prescriptions strictes. Il est néanmoins envisageable de réaliser des travaux d'infrastructures dans la mesure où ils n'aggravent pas l'inondabilité du site.	
PT1	Protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques	Damparis, Gevry et Tavaux sont couvertes par le plan de servitude de radioprotection (texte instituant la servitude du 29 octobre 1991) Cette servitude a pour objet de protéger les installations de la tour de contrôle. Elle n'interdit pas les constructions dans le périmètre de protection mais impose certaines spécifications (matériaux utilisés notamment) pour ne pas perturber le bon fonctionnement des installations de navigation aérienne. Le périmètre de protection englobe la partie Sud du secteur d'étude de part et d'autre de la RD673.	DGAC-SNIA



Extrait Plan de servitudes radioélectrique PT1

Le secteur d'étude, dans sa partie Nord à la RD673, est également bordé par 4 autres servitudes :

- I3 : Canalisations de transport de gaz, plus au Nord du secteur d'étude ;
- PM3 : Périmètre de Plan de Prévention des Risques Technologiques (établissements Solvay-Inovyn), plus au Nord du secteur d'étude ;
- PT2 : Protection des centres de réception radioélectriques contre les obstacles, dans la partie Sud à la RD673 ;
- T1 : Emprises ferrées bordant le secteur d'étude au Nord.

PARTIE SUD RD 673 :

Code	Intitulé de la servitude	Implication	Organisme responsable de la servitude
AS1	Périmètre de protection des captages d'eau potable	Le puits de l'aérodrome et ceux des Toppes (Ouest du bourg de Tavaux) sont exploités par le SIE du Recépage pour son alimentation en eau potable. Ces puits sont protégés par déclarations d'utilité publique (DUP) du 5 mars 2012 modifiées par arrêtés du 16 juillet 2013. L'aire d'alimentation de ces puits reconnus captages Grenelle (arrêté préfectoral n°2010-646) est identifiée comme ressource majeure actuelle. Le secteur d'étude est : - couvert à sa périphérie par le périmètre éloigné du puits des Toppes. Il s'agit de l'accès de l'aéroport ; - également bordé par le périmètre rapproché du puits de l'aérodrome et plus au Sud par le périmètre rapproché (commune de Gevry).	ARS de Bourgogne - Franche-Comté

		<i>Les mesures spécifiques prescrites par la DUP devront être respectées par le gestionnaire de l'aérodrome.</i>	
14	Ligne électrique de 2ème catégorie (enterrée)	L'unique prescription est de réserver le libre passage et l'accès aux agents et préposés de l'exploitant des lignes pour la pose, l'entretien, la réparation et la surveillance des installations. Néanmoins, par précaution, <i>il est retenu de limiter l'implantation des constructions dans une bande de 5m de la ligne.</i>	EDF-GDF
15	Servitude relative à la construction et à l'exploitation de canalisation et de transport de produits chimiques	Un saumoduc, propriété de l'entreprise Inovyn, traverse le site le long de l'avenue Innovia et plus au Sud au niveau de RD 905. Cette canalisation fait donc l'objet d'une servitude. La présence de la canalisation entraîne des recommandations et des mesures particulières dans la convention d'occupation entre Inovyn et l'aéroport. Un périmètre rapproché, consistant en une bande de 5 m de large centrée sur le tracé du saumoduc, doit être respecté. <i>Cette bande devra être intégrée dans l'aménagement des tènements.</i>	INOVYN France

PM1	Servitude résultant d'un plan de prévention des risques naturels prévisibles – PPRI Moyenne vallée du Doubs	Hormis l'extrémité Nord Est du site, en limite avec la RD905, l'ensemble du tènement foncier de l'aéroport est dans l'emprise du Plan de Prévention des Risques d'Inondation de la Moyenne Vallée du Doubs, approuvé en 2008. Dans le cadre du PPRI, les constructions sont soumises au respect du règlement et des côtes de références. Zone rouge : La plupart des constructions nouvelles sont interdites dans cette zone et l'aménagement des biens existants est soumis à des prescriptions strictes. Il est néanmoins envisageable de réaliser des travaux d'infrastructures dans la mesure où ils n'aggravent pas l'inondabilité du site. Zone bleue : La plupart des constructions ou aménagements sont admis, sous réserve du respect de prescriptions techniques destinées à réduire la vulnérabilité. Sont notamment interdits en zone bleue les	Direction Départementale des Territoires			établissements sensibles (IGH, établissements spécifiques PMR, centres de secours...), les sous-sols, ainsi que les remblaiements et endiguements nouveaux. <i>Le secteur d'étude est concerné pour moitié de l'îlot 4 (partie Ouest) par la zone bleue avec un zonage spécifique ZBa au PPRI. Sur cette zone, seuls sont autorisés les constructions et travaux suivants :</i> - <i>premier plancher nécessairement implanté au-dessus de la cote de référence : activités économiques et services liés à l'aérogare, au fonctionnement de l'aérodrome et à son développement, tour de contrôle et équipements de l'aéroport, activités de construction, de réparation et d'entretien des engins volants.</i> - <i>premier plancher implanté au niveau du sol en place : hangars à avions, planneurs, et engins volants, stationnement des véhicules, hangars de stockage de biens, de courrier, sous réserve que</i>	
-----	--	---	---	--	--	--	--

ces biens soient stockés au-dessus des cotes de référence.

***La zone ZBa ne peut donc recevoir d'implantations autres que celles en lien avec l'activité aéroportuaire.
Sur le secteur d'étude, la moitié de l'îlot à l'angle de la RD905 peut recevoir quant à lui des implantations en rapport avec la vocation de la zone Innovia.***

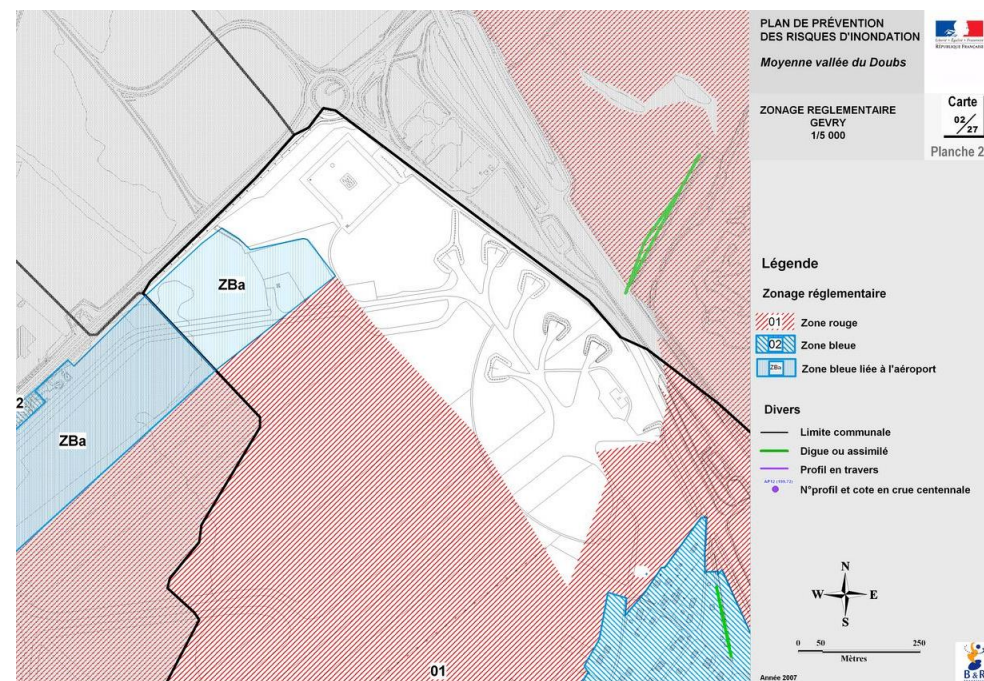
Un plan définit des côtes altimétriques de référence au-dessus desquelles doivent être implanté le premier plancher des constructions. Les côtes sont approximativement les suivantes :

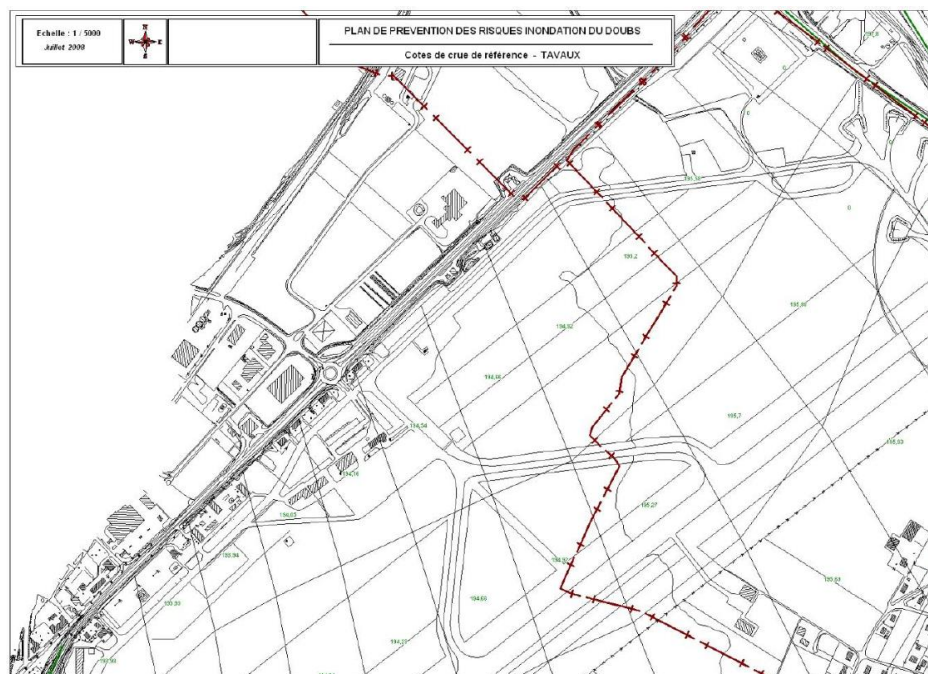
- A l'ouest de l'aérogare : de 193,93 à 194,05
- A l'Est de l'aérogare : de 194,54 à 195,2

Cf. plan ci-dessous.

Le terrain étant à une altimétrie proche de 194, cette contrainte est relativement faible (à confirmer sur la totalité du site par des relevés topographiques). Certains ouvrages ne sont pas soumis au respect de la cote de

référence (parking, infrastructures publiques de types voiries réseaux...

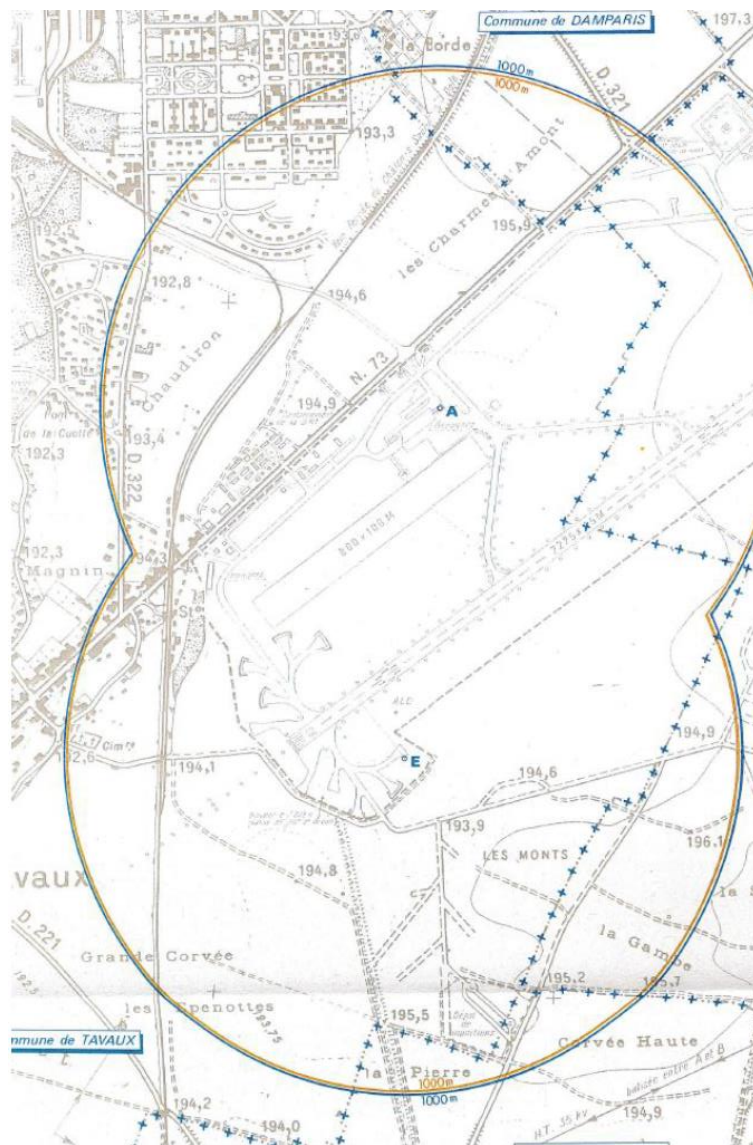




pour ne pas perturber le bon fonctionnement des installations de navigation aérienne.

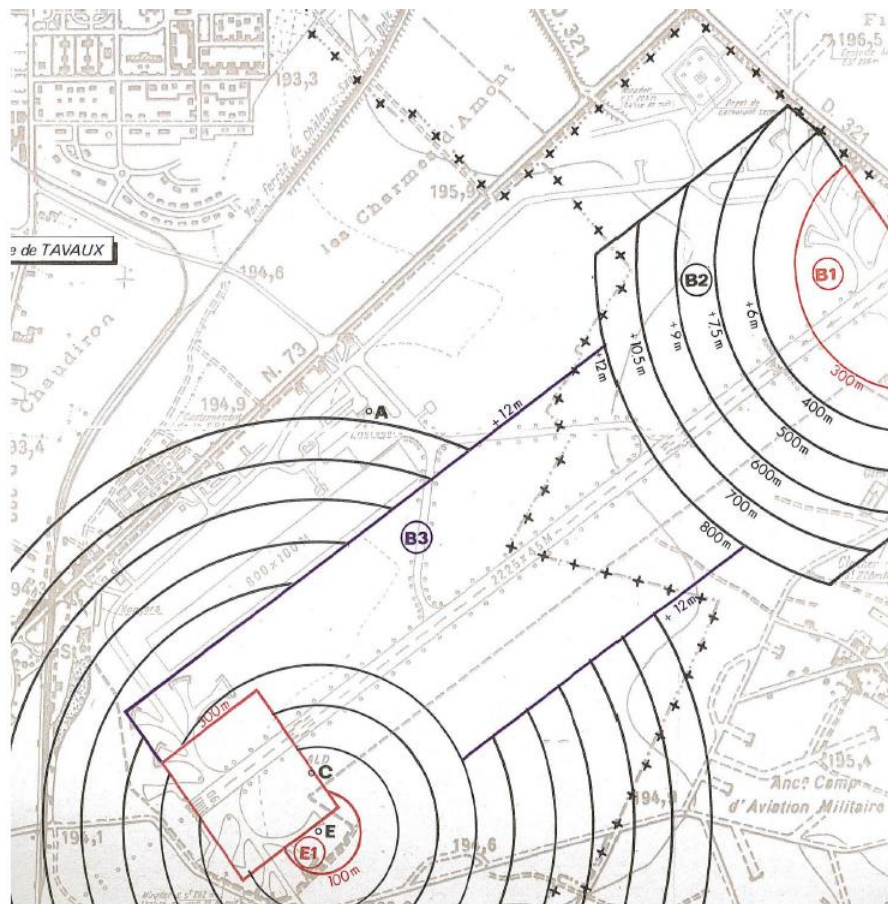
Le périmètre de protection englobe la partie Sud du secteur d'étude de part et d'autre de la RD673.

PT1	Protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques	Damparis, Gevry et Tavaux sont couvertes par le plan de servitude de radioprotection (texte instituant la servitude du 29 octobre 1991) <i>Cette servitude a pour objet de protéger les installations de la tour de contrôle. Elle n'interdit pas les constructions dans le périmètre de protection mais impose certaines spécifications (matériaux utilisés notamment)</i>	DGAC-SNIA
-----	--	---	-----------



Extrait Plan de servitudes radioélectriques PT1

PT2	Protection des centres de réception radioélectriques contre les obstacles	Cette servitude définit des interdictions ou hauteurs maximales de construction qui viennent donc se superposer aux servitudes du plan de dégagement. Elle porte sur la protection des installations suivantes : - Tour de contrôle - Radiophare d'alignement de piste - Radiophare d'alignement de descente - Radiogoniomètre VHF - Radioborne VHF médiane <i>L'emprise de la zone secondaire B2 va au-delà de l'aérogare avec des contraintes de limite de hauteur d'obstacle de 1,5 % de la distance les séparant du point de référence.</i> <i>Cela correspond à une limite comprise entre 6 et 12 m, sur un secteur très localisé au Nord Est de la plateforme et de 20 m de hauteur, au plus contraignant, sur la bande de terrain entre aérogare et aéroclub.</i>	DGAC-SNIA
-----	---	---	-----------



Extrait Plan de servitudes radioélectriques PT2

Le secteur d'étude, dans sa partie Sud à la RD673, est bordé par deux autres servitudes :

- I3 : Canalisations de transport de gaz, plus au Nord du secteur d'étude ;

- PM3 : Périmètre de Plan de Prévention des Risques Technologiques (établissements Solvay-Inovyn), plus au Nord du secteur d'étude.

Classement sonore des infrastructures

Le territoire est traversé par plusieurs grandes infrastructures de transports terrestres, qui, par la circulation des véhicules, génèrent du bruit. Ces infrastructures, qui traversent ou passent à proximité de secteurs habités, font l'objet d'un classement au titre des infrastructures bruyantes et sont intégrées dans le plan de prévention du bruit dans l'environnement, approuvé le 20 février 2014.

On retrouve ainsi l'A39 classée en 1^{ère} catégorie et les RD673/RD905 classées en 2^e catégorie.

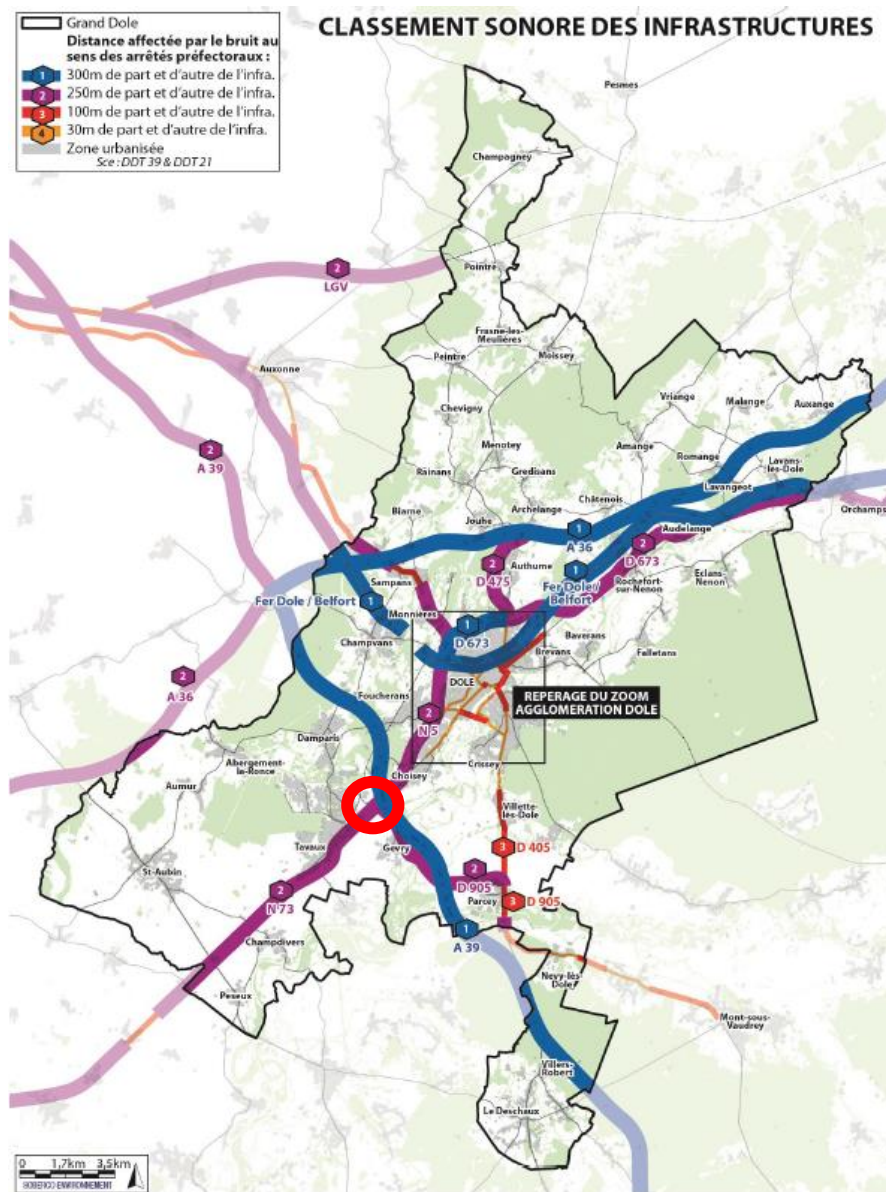
Les zones de bruit suivantes sont ainsi instaurées :

- 300 m de large de part et d'autre de l'autoroute,
- 250 m de large, de part et d'autre des routes départementales.

Les futurs bâtiments sensibles au bruit (habitation, équipement sensible, ...) devront présenter une isolation acoustique renforcée.

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.**

Le secteur d'étude n'autorise pas d'habitations, ni d'équipement sensible recevant du public.



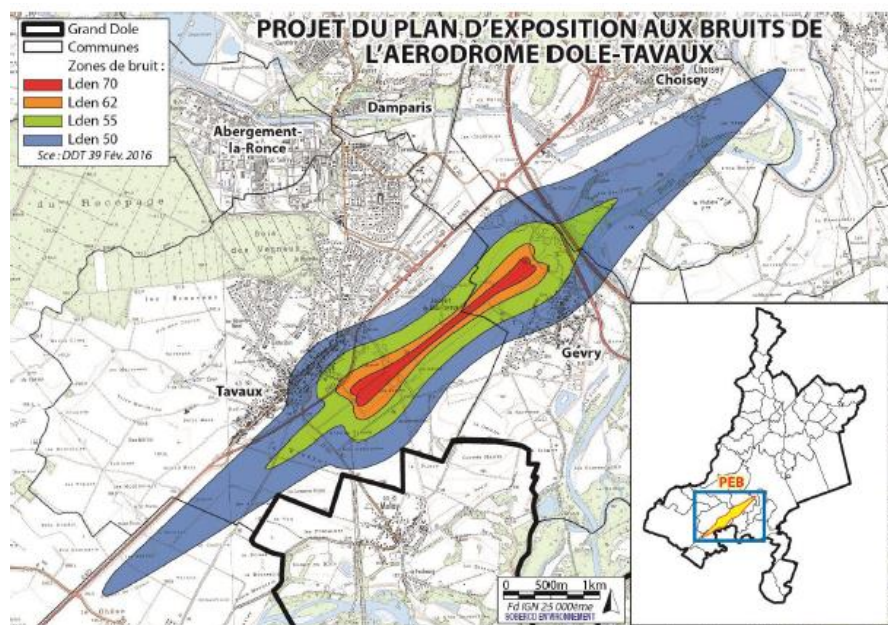
L'aérodrome de Dole-Tavaux a fait l'objet d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB), rendu obligatoire pour les aérodromes civils et militaires. L'arrêté du 7 mars 2016 signe l'approbation de l'enquête publique. Des cartes stratégiques de bruit devraient prochainement être arrêtées.

L'aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique (flotte d'aviation générale, affaire, commerce, hélicoptères) situé au sud-ouest de Dole et à 1 km au sud de Tavaux, impacte par ses nuisances acoustiques les habitants des communes de Choisey, Champdivers, Tavaux, Gevry et Dole. Les vols prennent une direction sud-ouest ou nord-est.

Selon le rapport du commissaire enquêteur suite à l'enquête publique, plusieurs enjeux sont soulignés :

- Gevry est la commune la plus affectée, avec une trentaine de maisons incluses dans les zones C et D, indiquant des niveaux de bruits variant entre 50 et 62 dB(A), en deçà de la réglementation en vigueur. Une zone industrielle et commerciale est également affectée.
- A Tavaux, le secteur affecté par des niveaux sonores supérieurs à 70 dB(A) de jour (zone A dans le PEB) correspond à une aire de stationnement des gens du voyage. Les parties habitées du village sont épargnées.
- Sur Dole, l'impact reste faible et la construction est autorisée sous réserve du respect des critères d'isolation pour les nouvelles habitations.

Le zonage du PEB présente un impact quasiment nul sur les secteurs habités des 5 communes. Par ailleurs, l'urbanisation potentielle et future dans ce secteur devra respecter des niveaux d'isolation acoustique.



Enjeux :

Prendre en compte les nuisances acoustiques dans les futures constructions.

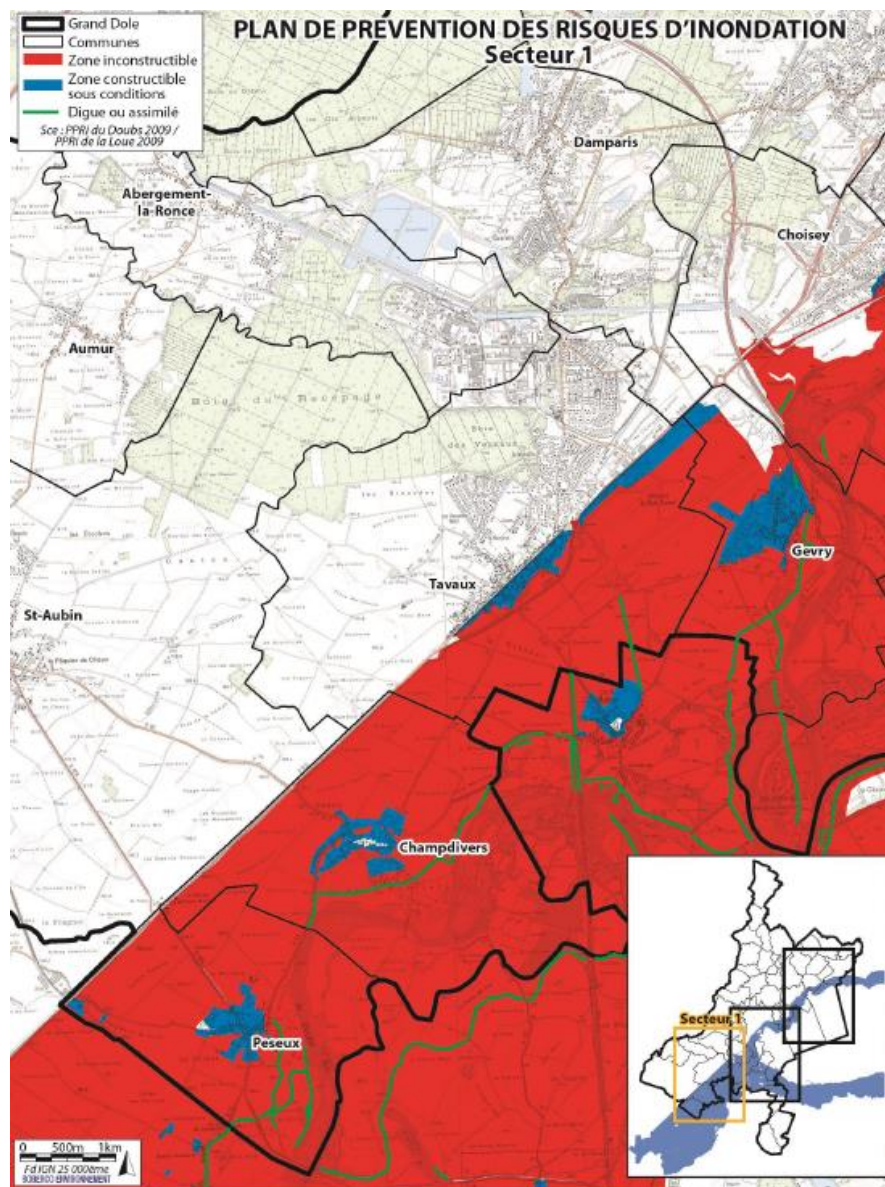
Risques naturels

Le territoire du Grand Dole est affecté par plusieurs risques naturels :

- Le risque d'inondation est identifié par la présence de la vallée alluviale du Doubs. Le PPRI Moyenne vallée du Doubs encadre le développement de l'urbanisation dans les secteurs susceptibles d'être inondés. Le secteur d'étude est concerné directement.
- De même, le secteur est concerné par un risque sismique.

Selon le décret n° 2010-1255 du 22 octobre 2010, l'agglomération de Tavaux est inscrite en zone de sismicité 2 (risque faible).

Des mesures préventives, notamment des règles de constructions, d'aménagement et d'exploitation parasismiques, sont appliquées aux bâtiments, aux équipements et aux installations de la classe dite « à risque normal » situés dans les zones de sismicité 2, 3, 4, et 5, respectivement définies aux articles R.563-3 et R.563-4 du Code de l'Environnement. Des mesures préventives spécifiques doivent en outre être appliquées aux bâtiments, équipements et installations de catégorie IV (visés dans l'art.R.563-3) pour garantir la continuité de leur fonctionnement en cas de séisme.



Enjeux :

Ne pas aggraver le risque d'inondation du site en limitant l'imperméabilisation des sols et en mettant en place une gestion des eaux pluviales à la parcelle ou à l'échelle de l'opération d'aménagement.

1.2.6 Enjeux de développement du secteur

Le pôle économique de Choisey-Damparis-Tavaux-Gevry (4 700 emplois, avec l'une des dynamiques de création d'emploi la plus favorable du territoire entre 2008 et 2013) conduit les élus du Grand Dole à renforcer ce moteur économique régional, avec une stratégie territoriale équilibrée spatialement et sur des créneaux très spécifiques (activités de pointe industrielles, de services aux entreprises) et d'activités connexes de transport-logistique.

Ce pôle économique requiert une attention particulière en termes d'effort d'aménagement, de qualité paysagère et de valorisation des infrastructures de haut niveau.

Des projets sont en cours pour l'installation d'une plateforme logistique, ainsi que pour des services administratifs connexes. Les projets liés à ces établissements s'accompagnent :

- d'une optimisation du foncier et d'une recherche de fonctionnalité des sites : implantation des bâtiments sur la parcelle, dimensionnement et tracé des voies de circulation, des quais de chargement/déchargement et des stationnements,
- d'une recherche d'intégration paysagère des bâtiments et de leurs abords, ainsi que d'une valorisation écologique et énergétique des nouveaux sites.

Les élus du territoire du Grand Dole répondent à ces besoins économiques en renforçant l'emprise de la **zone Innovia, considérée comme l'un des sites de développement économique d'intérêt majeur du territoire**. Les critères retenus sont la capacité à attirer ou à relocaliser des unités de taille significative, une localisation, une accessibilité et une multimodalité performante, ainsi qu'un effet vitrine de la zone.

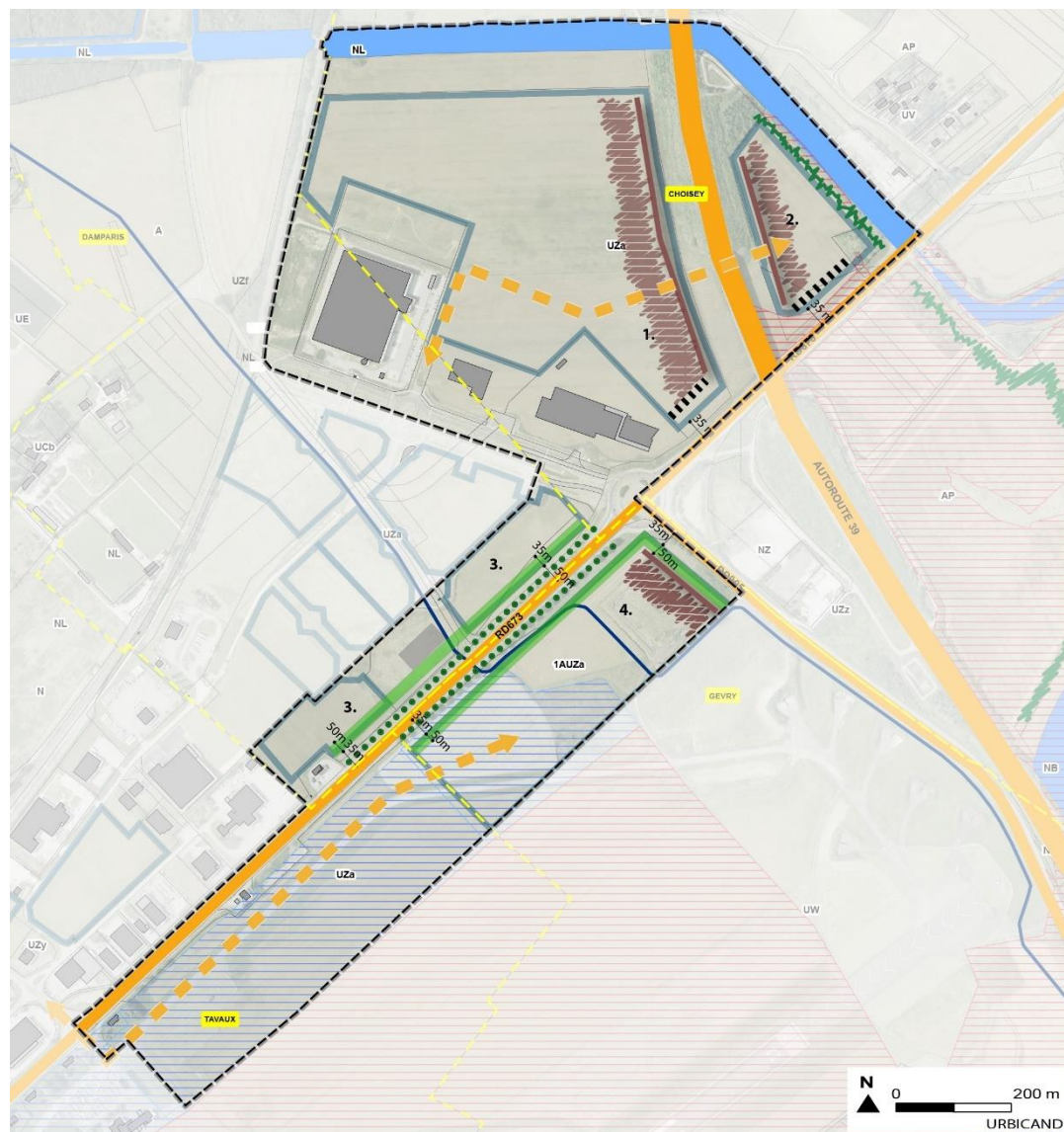
La demande de dérogation des bandes inconstructibles en bord d'axes notamment de l'A39 permet :

- d'optimiser le foncier proposé (l'emprise foncière de la zone Innovia ayant été réduite par rapport au POS de Choisey qui prévoyait une urbanisation en continu jusqu'à l'échangeur autoroutier),
- d'anticiper le déclassement à terme d'une partie de l'emprise aéroportuaire (frange de la RD673 jusqu'à l'angle de la RD905)
- de soigner l'ensemble du secteur avec un effet de vitrine homogène entre les différents îlots, lisible et qui reste fonctionnel pour les usages existants et à venir.

Le PLUi encadre l'aménagement de ce secteur par le biais d'une **Orientation d'Aménagement et de Programmation « Innovia »**. Celle-ci fixe les lignes directrices d'organisation du secteur.

1.3 Orientations du projet urbain

1.3.1 Schéma de principe des aménagements



Légende OAP

Déplacement / Accès

- A39, RD673 et RD905
- Voie structurante à créer
- Canalisation de saumure

Paysage / Environnement

- Risque inondation inconstructible
- Risque inondation constructible
- Corridor écologique et emplacement réservé
- Bande paysagère de 15 mètres de large
- Alignement d'arbres à préserver
- Traitement architectural soigné de façades

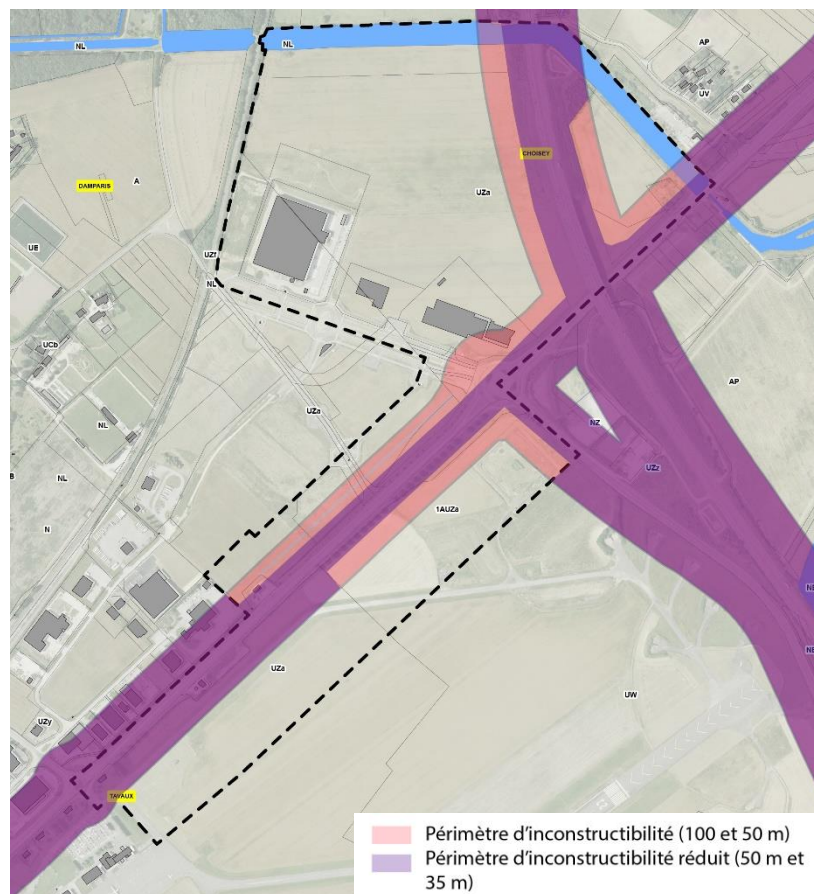
Urbanisation

- Ilot d'implantation d'activités
- Implantation du bâti sur rue
- Bande de recul des constructions

----- Périmètre d'étude d'entrée de ville



1.3.2 Périmètre d'inconstructibilité réduit dans le cadre de la présente étude



Comparaison des périmètres d'inconstructibilité de fait et réduit (dans le cadre de l'étude d'entrée de ville) : 50 m minimum par rapport aux axes de l'A39, de la RD905 et de la RD673 (partie Sud) et 35 m par rapport à l'axe de la RD673 (partie Nord)

1.3.3 Orientations concernant les nuisances et la sécurité

Pour rappel, compte tenu de la multiplicité des infrastructures et réseaux et types d'activités sensibles à proximité, la définition du projet s'est appuyée sur les servitudes et éléments suivants :

1. les nuisances sonores liées aux infrastructures aériennes (aéroport) et terrestres (axes autoroutiers et routiers),
2. les risques liés à l'exploitation de canalisation et de transport de produits chimiques, saumure (Tavaux-Poligny),
3. le risque inondation réglementé par le PPRI Moyenne vallée du Doubs
4. la ligne électrique HTA de 2^e catégorie,
5. l'interdiction d'accès grevant les propriétés limitrophes de l'A39 et des accotements de la RD673 dans son tronçon Choisey jusqu'au giratoire RD673/905,
6. les servitudes de Dégagement aéronautiques, servitudes aéronautiques de balisage et servitudes radioélectriques,
7. la protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques,
8. Des flux routiers supplémentaires générés par l'implantation d'activités nouvelles (logistique, transport et tertiaire notamment), estimés à plus de 1 500 véhicules légers par jour.

Plusieurs principes d'aménagement ont été définis pour veiller à ne pas aggraver les nuisances et les risques déjà constatés et ceux qui pourraient résulter du projet d'aménagement objet de la présente étude :

1. La proximité des différentes infrastructures bruyantes implique nécessairement un traitement acoustique des façades, approprié selon le type de construction implantée aux abords des axes ;

2. S'agissant de la **canalisation de saumure**, les principes suivants sont retenus :

- Au Sud de la RD673, une bande de précaution (périmètre rapproché) centrée sur le tracé du saumoduc est retenue. Cette servitude devra être intégrée dans l'aménagement des tènements ;
- Au Nord de la RD673, cette bande est déjà intégrée dans l'aménagement des accotements de l'avenue Innovia.

3. S'agissant de la prise en compte du **risque inondation**, les principes suivants sont retenus :

- a. Au Nord-Ouest de la RD673, le tènement en triangle concerné par la zone rouge est exclu de la bande de constructibilité faisant l'objet de la présente étude. Le retrait de toute construction se fera dans une bande de 35 m par rapport à l'axe de la RD673. Par ailleurs, cet espace est aussi concerné par une servitude interdisant l'accès des propriétés limitrophes de la RD673 ;
- b. Au Sud de la RD673, le secteur (îlot 4) est couvert de moitié par la zone bleue du PPRI (ZBa). Les constructions et travaux sont soumis au respect du règlement (destinations autorisées) et des côtes de références suivantes :
 - i. *premier plancher nécessairement implanté au-dessus de la cote de référence : activités économiques et services liés à l'aérogare, au fonctionnement de l'aérodrome et à son développement, tour de contrôle et équipements de l'aéroport, activités de construction, de - réparation et d'entretien des engins volants.*
 - ii. *premier plancher implanté au niveau du sol en place : hangars à avions, planeurs, et engins volants, stationnement des véhicules, hangars de stockage de biens, de courrier, sous réserve que ces*

biens soient stockés au-dessus des cotes de référence.

La zone ZBa ne peut donc recevoir d'implantations autres que celles en lien avec l'activité aéroportuaire. La moitié restante de l'îlot 4 à l'angle de la RD905 peut recevoir quant à lui des implantations en rapport avec la vocation de la zone Innovia.

4. Un principe de précaution est retenu pour l'implantation du bâti par rapport à l'axe de la **ligne électrique HTA** (même si elle est enterrée) d'une distance minimum de 5 m ;
5. Depuis et vers les RD673 et RD905, conformément à la servitude **EL11**, aucun accès ne peut être créé ou modifié par les riverains. Il en est de même pour le domaine autoroutier. Dans le secteur d'étude, les principes d'accès et de desserte interne sont respectés rigoureusement selon cette servitude, à savoir :
 - a. des principes d'accès sont maintenus respectivement depuis l'avenue Innovia au niveau du giratoire (accès aux îlots du Nord de la RD673) et depuis l'entrée de l'aéroport (îlots du Sud de la RD673).
 - b. La présente étude vise à réduire la bande d'inconstructibilité de 100 m à 50 m environ hors emprise autoroutière. Une exception est levée par la création, sous le viaduc autoroutier, d'une voie de desserte interne de l'îlot situé le plus au Nord. Néanmoins, cette voie de franchissement sera aménagée de telle sorte qu'aucun stationnement ne puisse se faire sous le viaduc ou aux abords des piliers ;
6. Par ailleurs, l'urbanisation des îlots au niveau de l'emprise aéroportuaire nécessiteront un déclassement d'une partie du domaine public (conformément à l'arrêté préfectoral relatif aux mesures de polices applicables sur l'aéroport N° 1205 du 22 août 2002, définissant l'emprise du domaine public aéroportuaire et la

délimitation entre zone côté pistes et la zone côté ville). Cela passera par un nouvel arrêté de police du Préfet du Jura excluant ces secteurs de l'emprise dédiée spécifiquement à l'activité aéroportuaire et ayant pour effet une désaffectation ;

7. La construction de bâtiments au niveau des îlots l'emprise aéroportuaire respecteront les matériaux autorisés (protection des installations de la tour de contrôle).

Prescriptions transversales :

- 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'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit ;
- **L'urbanisation est encadrée en particulier au niveau de l'îlot 4, au Sud de la RD673 et à l'angle de la RD905, nécessitant le respect de différentes servitudes et réglementations :**
 - périmètre de protection des captages d'eau potable : Les mesures spécifiques prescrites par la DUP devront être respectées par le gestionnaire de l'aérodrome.
 - PPRI : conformité avec la réglementation et les cotes de référence, ce qui cadre les destinations et types de travaux sur ce secteur.
 - servitudes de Dégagement aéronautique, servitudes aéronautiques de balisage et servitudes radioélectriques
 - canalisation de saumure, qui impose un recul réglementaire consistant en une bande de 5 m de large centrée sur le tracé du saumoduc.

- Une bande de recul de 5m pour l'implantation de bâtiments est requise sous les lignes électriques ;
- **Le maintien des accès existants** au Nord de la RD673, depuis l'avenue Innovia, et au Sud de la RD673 depuis l'entrée de l'aéroport :
 - **Au nord de la RD673 (îlots 1, 2 et 3)**, l'accès unique de la zone se fera depuis l'avenue Innovia ;
 - **Au Sud de la RD673 (îlot 4)**, l'accès unique s'effectuera depuis l'accès existant au niveau du rond-point de l'aéroport (avenue Friesenheim). Le fonctionnement actuel de la plateforme ne nécessite pas de modifier les conditions d'accès au secteur d'étude dans la mesure où les différentes fonctions sont relativement indépendantes.
- La **création d'une voie de desserte interne (îlot 1 et 2) avec passage sous le viaduc autoroutier** de l'A39 au Nord de la RD673, pour desservir l'îlot situé le plus au Nord, **et ne comportant aucune possibilité physique d'arrêt et de stationnement au niveau de l'emprise autoroutière (piliers, tablier) ;**
- En continuité de la zone Innovia et de l'emprise aéroportuaire existante, les voies seront dimensionnées aux flux poids-lourds et adaptées aux conditions météorologiques (voies hors gel)
- La **volonté d'organiser la mobilité, dans l'ensemble du secteur d'étude, des flux de véhicules légers de salariés :**
 - **sur la base d'un ratio maximum d'espaces de stationnement.** La réalisation d'espaces de stationnement ne devra pas excéder les trois-quarts de la surface de plancher des bâtiments. Des mutualisations seront possibles entre les différents îlots ;
 - **en incitant à l'aménagement de stationnements mutualisés.** Le développement d'activités permettra la création de poches de stationnements mutualisés. En entrée de ville, ces espaces

pourront servir à la fois d'espaces de stationnement des activités et de point relais de covoiturage.

1.3.4 Orientations concernant l'intégration paysagère et environnementale

La configuration particulière du site se traduit par des principes d'aménagement précis à même de générer une architecture et une organisation de qualité et cohérente. Le secteur d'étude se situera à l'avenir en vitrine de la RD673/RD905 et de l'A39, ce qui mérite une forte exigence en termes de qualité urbaine et paysagère.

Par ailleurs, le parti pris d'aménagement intègre les sensibilités environnementales identifiées préalablement :

- La continuité écologique de Choisey entre le canal et la vallée du Doubs en limite Nord du secteur d'étude est maintenue grâce à des aménagements écologiques en limite de secteur.
- Les structures environnementales recrées permettent également une intégration paysagère de l'aménagement du site. Cette intégration est renforcée par la prise en compte des points de vue identifiés sur la carte d'enjeu d'aménagement du site afin de spécifier les sites de vigilance à l'intégration paysagère. L'OAP précise la localisation des emprises de stationnement à caractère paysager et le secteur faisant l'objet de traitement particulier comme le nouveau giratoire.
- Une partie des espaces libres de constructions sera constituée d'espaces verts, conformément au règlement du PLUi.

Prescriptions :

L'îlot 1 nécessite la mise en œuvre de mesures de réduction de l'atteinte à la continuité écologique de Choisey, afin de conserver certains espaces perméables, avec :

- Le maintien d'une bande tampon le long du canal, doublée d'un emplacement réservé pour la création d'une haie ;
- Le recul des bâtiments sur 6 m par rapport à la limite de cette bande tampon le long du canal, permettant de conserver un espace perméable plus important.
- Hors périmètre d'étude d'entrée de ville (Nord-Ouest, face à l'îlot 2), ces aménagements écologiques sont complétés par la création de 2 haies supplémentaires sur des espaces agricoles, afin de guider la faune terrestre vers les espaces perméables.

Pour les îlots 1 et 2 (de part et d'autre de l'A39 et au Nord de la RD673) :

- Les constructions devront respecter un recul d'implantation de 35 m par rapport à l'axe de la RD673 et de 50 m environ par rapport à l'axe de l'A39 (limites des emprises autoroutières) ;
- Avec une hauteur des constructions limitée à 18 m à l'égout du toit ou à l'acrotère, les bâtis dépasseront de 7 m tout au plus du tablier autoroutier ;
- Le traitement des façades sera apprécié sur 3, voire 4 ou 5 faces selon les points de perception environnants, avec les exigences suivantes :
 - une vigilance sur la volumétrie, les façades dont les toitures, la couleur et les matériaux, l'affichage publicitaire, les abords des bâtiments (dont le stationnement, les espaces de stockage) et l'intégration paysagère et architecturale du site,
 - Les espaces techniques et de stockage qui doivent être fermés et intégrés au bâtiment principal, ou à défaut occultés par un dispositif qualitatif d'écran brise-vue

- Les espaces de stationnement seront positionnés en retrait de l'axe de la RD673 et feront l'objet d'une intégration paysagère par tout dispositif pour être le moins perceptible depuis l'A39 et RD673 : dans le volume de la construction (en rez-de-chaussée ou étage), dans une construction attenante ou aérien perméable (silos, sur pilotis, carport).

Pour les îlots 3 et 4, :

- une bande paysagère de 50 m de large sera maintenue par rapport aux RD673 et RD905. Pour marquer la traversée de ville, dans la continuité de l'existant, un accompagnement végétal permettra de conforter la RD673 comme axe structurant. Le profil de voie intégrera l'alignement d'arbres existant, complété d'un espace paysager de bande enherbée, d'une strate arbustive ou d'une noue paysagère. Des constructions et aménagements seront ponctuellement autorisés sous les conditions suivantes :
 - Une saillie maximale par bâtiment dans une bande comprise entre 35 et 50m (linéaire du volume bâti de 40m maximum) *cf. paragraphe suivant* ;
 - Un chemin de service sera toléré en avant de la façade, excluant les espaces nécessaires à la circulation et manœuvre (poids-lourds, véhicules légers et piétons) et de stockage.
- Le traitement des façades sera apprécié sur 3, voire 4 ou 5 faces selon les points de perception environnants, avec les exigences suivantes :
 - les saillies de 40 m maximum de linéaire de façade par établissement dans la bande comprise entre 35 et 50m par rapport à l'axe des RD673 et RD905 doivent être de très grande qualité ;
 - une vigilance sur la volumétrie, les façades dont les toitures, la couleur et les matériaux, l'affichage publicitaire, les abords des bâtiments (dont le stationnement, les espaces de stockage) et l'intégration paysagère et architecturale du site,

- Les espaces techniques et de stockage qui doivent être fermés et intégrés au bâtiment principal, ou à défaut occultés par un dispositif qualitatif d'écran brise-vue.

Enfin, pour l'ensemble du secteur d'étude :

- des surfaces minimum d'espaces libres verts et d'espaces perméables seront exigées, hors voies dédiées de chargement et manœuvre poids-lourds : minimum 30% de l'unité foncière composé d'espaces libres perméables et minimum 15% de l'unité foncière composé d'espaces verts.
- Les voies de circulation interne aux îlots, quais de chargement/déchargement ainsi que les places de stationnement seront aménagées de manière optimale en cherchant à limiter l'emprise foncière.

Exemple de « paysage d'activités » et de traitement de la 4^e face (toiture)



LALA Architecture – LATAPPY Isabelle, LAVIOLLE Noémie, JACTARD Fabrice, NGUYEN VIET Trung, TAN Kheang, architectes

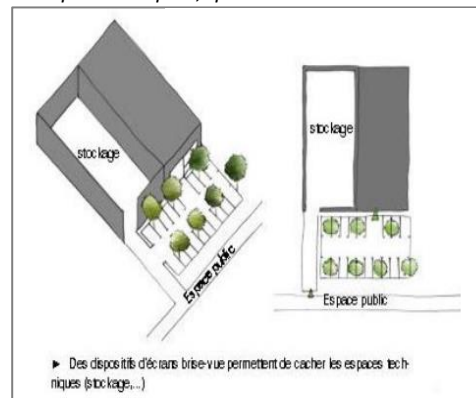
Principe d'intégration des fonctions de stockage ou de stationnement



Zone d'activités des Chaucheux, Fouchérans



Exemple de carport, quartier de l'université de Dijon



Guide de destination des porteurs de projet, paysages des zones d'activités, CAUE 46

1.3.5 Orientations concernant l'urbanisation

Le parti d'aménagement retenu permet :

- d'assurer un bon équilibre entre espace végétal et secteur construit,
- de créer un réseau viaire lisible, hiérarchisé, adapté au trafic,
- d'insérer des constructions dans le paysage, en mettant en scène des fronts bâtis de qualité.

Le sens d'implantation des volumes principaux devra être étudié en vue de l'intégration architecturale des bâtiments dans le grand paysage.

De part et d'autre de l'A39 et au Nord de la RD673 (îlots 1 et 2) :

- Les constructions devront respecter un recul d'implantation de 35m par rapport à l'axe de la RD673 et de 50 m minimum par rapport à l'axe de l'A39 (limites des emprises autoroutières) ;
- La hauteur des constructions sera limitée à 18 m à l'égout du toit ou à l'acrotère ;
- Le traitement des façades sera apprécié sur 3, voire 4 ou 5 faces selon les points de perception environnant, avec les exigences définies au paragraphe 1.3.4.

De part et d'autre de la RD673 et à l'angle de la RD905 (îlots 3 et 4) :

- Les constructions devront respecter un recul d'implantation de 50 m par rapport à l'axe, avec une saillie possible dans une bande de 35 à 50 m par rapport à l'axe de la RD673 et de la RD905 ;
- Cette saillie maximale par bâtiment (bande des 35 à 50m) ne peut porter que sur un linéaire du volume bâti de 40m maximum par établissement (parallèlement à la RD673). Elle fera l'objet d'un traitement qualitatif et pourra recevoir l'enseigne de l'entreprise qui devra être traitée avec soin ;
- La hauteur des constructions sera limitée à 18 m à l'égout du toit ou à l'acrotère, en conformité avec les dispositions :
 - des servitudes de Dégagement aéronautique, servitudes

aéronautiques de balisage et servitudes radioélectriques),

- du respect des cotes de références pour le rehaussement du premier plancher de la zone ZBa du PPRi moyenne vallée du Doubs. Le terrain étant à une altimétrie proche de 194, cette contrainte est relativement faible (à confirmer sur la totalité du site par des relevés topographiques).
- Les matériaux devront être compatibles avec la servitude de protection des centres de réception radioélectriques contre les obstacles ;
- Le traitement des façades sera apprécié sur 3 voire 4 faces selon les points de perception environnants, avec les exigences définies au paragraphe 1.3.4.

2. Zone d'activités « Les Toppes »

2.1 Introduction

La D 673 traversant la commune de Rochefort-sur-Nenon 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 l'axe de la voie sur une profondeur de 75 mètres en dehors des secteurs déjà urbanisés.

Ce dispositif a pour objectif de lier la possibilité d'aménagement et de construction à la mise en œuvre, dans les documents d'urbanisme, des outils garantissant une qualité des projets aussi bien du point de vue de l'architecture, du paysage, des accès que de la sécurité.

Cette étude vise 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 D673 pour le secteur concerné par la réalisation du projet d'extension de la zone.

Les dispositions de l'article L.111-6 s'appliquent aux abords de cette voie sur l'ensemble de son parcours en dehors du secteur concerné par la présente étude.

La mise en valeur de l'entrée de ville de Rochefort-sur-Nenon s'inscrit dans une ambition intercommunale affichée au PADD :

- de soutien et d'accroissement du nombre d'emplois sur le territoire (création de 500 emplois diversifiés et durables en 15 ans), en particulier dans les sites d'intérêt économique majeur ;
- de renforcement des fonctions de bourg d'équilibre de Rochefort-sur-Nenon (déploiement du pôle d'emploi, développement des services-équipements-sportifs-culturels-sanitaires, offre d'habitat diversifiée, offre de transport selon un axe Tavaux-Dole-Rochefort).

Le souhait des élus est d'assurer un développement industriel et artisanal de qualité dans un objectif de mise en valeur de l'entrée de ville et de sécurisation des déplacements. Le site, par son positionnement stratégique à l'échelle intercommunale, répond au besoin de développement du territoire.

Il s'est avéré, lors des réflexions communales et intercommunales, 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 est menée pour réduire la **zone inconstructible de 75 mètres à 55 mètres par rapport à l'axe de la D 673**.

Cette étude accompagne le dossier d'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la communauté d'agglomération du Grand Dole.

Elle fait par ailleurs l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation « Les Toppes ».



Localisation rapprochée du site d'étude et périmètre d'inconstructibilité de 75m lié à la D673

Secteur de l'étude
d'entrée de ville

Zone logistique,
artisanale et
industrielle

Centre de Rochefort-
sur-Nenon



2.2.3 Contexte urbain et paysager

Justification par rapport aux objectifs du PLUi

L'OAP « Les Toppes » s'inscrit dans la continuité des objectifs fixés par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) :

- Anticiper la localisation et l'intégration paysagère des sites d'accueil d'activités économiques et l'extension des sites existants (zones d'activités, sites industriels ou commerciaux, bâtiments isolés), comportant un impact visuel fort depuis les axes majeurs notamment la RD673. Le traitement des quatre façades, essentiellement dans des secteurs de forte co-visibilité, est primordial :
 - Réflexion sur l'organisation interne des sites en proposant des voies perpendiculaires (viaires ou naturelles) aux axes structurants, ouvrant sur le paysage situé en arrière-plan,
 - Intégration des espaces de stockage/parkings avant et arrière au bâtiment principal (en privilégiant des bâtiments de stockage couverts et intégrés au bâtiment principal)
- Valoriser les espaces d'activités « vitrines », clarifier le rôle/devenir de certains sites, utiliser de manière économe et rentable l'espace,
- Faire des vrais choix de préservation et d'embellissement du cadre paysager et de pérennisation des ressources naturelles/énergétiques, en cohérence avec la stratégie globale du Grand Dole.

Le site est particulièrement stratégique en cœur du territoire, proche de Dole et des autoroutes A36 et A39, ce qui lui a permis de développer des fonctions mixtes : commercial/artisanal et en vis-à-vis de la D673 de l'habitat.

Contexte paysager

Le site, actuellement d'occupation agricole, s'inscrit entre le bois des Ruppes, à l'Ouest, et la zone logistique de Rochefort-sur-Nenon, à l'Est. Les aménagements ont un caractère très routier favorisant la vitesse des

automobilistes. Quelques arbres et des boisements ponctuent le paysage du secteur.

Une zone d'aménagement concerté (ZAC) est en cours de développement au sud de la D673.

Perceptions du site

1/ D 673 - Vue vers le Nord-Est

SITE D'ETUDE

A l'arrière zone
logistique actuelle

D 673

Zone d'activités
concerté (ZAC)
en cours

Le Doubs en
contrebas



Enjeux

Les aménagements et constructions à accueillir sur le site relèvent d'un enjeu paysager important.

Les bâtiments qui s'y implanteront bénéficieront de l'effet de vitrine depuis la D673 et à ce titre reflèteront l'image de la commune et du territoire.

Une attention particulière devra donc être portée sur l'architecture des futurs bâtiments. Celle-ci devra veiller à s'insérer de manière qualitative dans le respect du paysage tant par les formes du bâti que par ses couleurs et ses matériaux.



2/ D 673 - Vue vers le Sud-Ouest



3/ *Vue depuis Châtenois (Bellevue) sur le Nord du site : cimenterie et futur site d'implantation d'ITM*

1/ Le site est essentiellement perçu depuis la départementale 673. Parfois au niveau de la départementale, parfois légèrement plus bas, parfois en haut d'un talus, les situations varient et seront à prendre en compte dans l'implantation des bâtiments pour une intégration optimale au paysage.

2/ Il est important de retenir que le niveau de l'œil sera régulièrement en-dessous du niveau RDC de la construction, ce qui va accentuer l'effet massif et imposant des constructions, aussi est-il nécessaire d'envisager de les enterrer partiellement si possible. Par ailleurs, des ensembles végétaux parallèles à la D 673 permettront de limiter l'impact des nouvelles constructions.

3/ L'impact paysager de la zone des Toppes sera plus significatif depuis les communes au Nord de l'A36 que depuis la D673.

Les cheminées de la cimenterie sont déjà très visibles du haut de leur trentaine de mètres. Le bâtiment de la plateforme logistique avec ses 500 m de long sur une dizaine de mètres de haut, créera un masque dans le grand paysage, dans la continuité des installations de la cimenterie.

Environnement architectural

En dehors de l'EHPAD « Résidence de Courcelles » et des quelques maisons qui lui font face, l'environnement du secteur est naturel et peu construit. Cette présence de bâtiments récents, sans intérêt architectural majeur, marque une implantation aléatoire et peu coordonnée sur le secteur.

Un grand projet de Zone d'aménagement concerté (ZAC) est en cours au Sud-Est de l'EHPAD qui fera le lien entre ce nouveau secteur artisanal et logistique et l'urbanisation existante.



Résidence de Courcelles, EHPAD, Rochefort-sur-Nenon



Maisons face à l'EHPAD, de l'autre côté de la D 673



Carte du projet communal, extension de la zone d'activités en bleu (site d'implantation d'ITM en bleu foncé), zone d'aménagement concerté (ZAC) en cours en rose

Enjeux :

En dehors de l'urbanisation actuelle de la commune, ce secteur va devoir dialoguer avec l'environnement naturel de la zone agricole qui l'entoure et se faire le plus discret possible.

2.2.4 Contexte écologique du site

Le territoire du Grand Dole présente une richesse faunistique et floristique remarquable, reconnue par un statut officiel (inventaire de type ZNIEFF, sites Natura 2000, ...). Au droit du site d'étude et en périphérie, les principaux réservoirs de biodiversité sont représentés par le massif de la Serre, la forêt de Chaux et les prairies attenantes, la vallée du Doubs et les espaces prairiaux et boisés qui l'accompagnent, le bois des Ruppes et les espaces boisés en périphérie de la carrière de Rochefort-sur-Nenon.

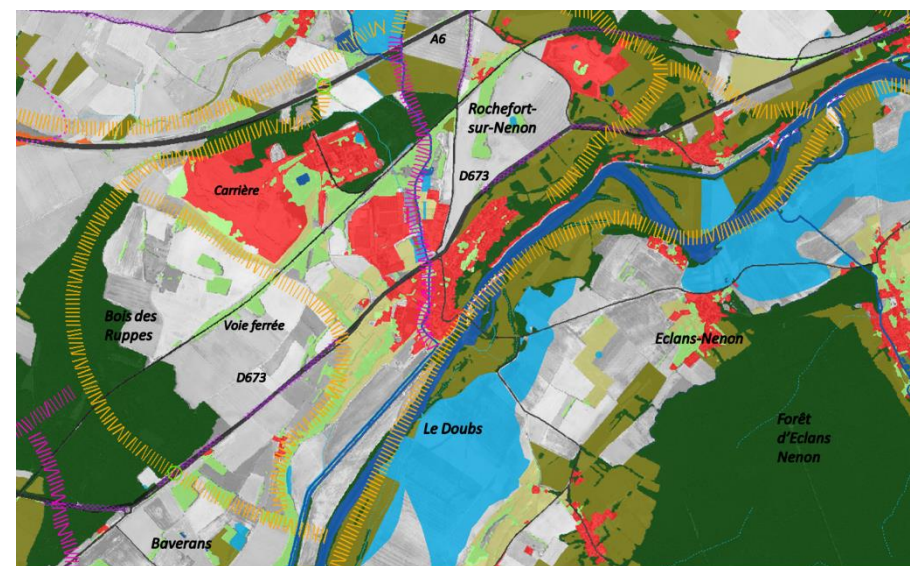
Le site joue un rôle important dans les fonctionnalités écologiques du territoire en connectant de manière fonctionnelle le massif de la Serre et la forêt de Chaux via la vallée du Doubs. Les espaces agricoles sont relativement perméables aux déplacements des espèces, qui longent la vallée alluviale avant de la traversée.

Plusieurs typologies d'habitats sont recensées et présentent un intérêt important dans les fonctionnalités écologiques :

- Le bois des Ruppes, structure naturelle centrale pour le déplacement de la faune inféodée aux forêts.
- Des prairies pâturées ou fauchées, le long de la RD et de la voie ferrée mais aussi à proximité des zones d'activités, importantes pour le déplacement de la faune inféodée aux milieux ouverts.
- Des milieux humides associés à la vallée alluviale du Doubs, exploités pour le déplacement de la faune inféodée aux milieux humides.
- Un réseau de haies, favorables aux déplacements de la faune terrestre et aérienne (avifaune et chiroptère).

Enjeux :

Préserver le bois des Ruppes de toute urbanisation et préserver des espaces perméables pour le déplacement de la faune terrestre.



Légende

Réservoirs de biodiversité

Zonage environnemental (APPB, Natura 2000, ZNIEFF1, Réserve naturelle nationale)

- Milieux forestiers
- Milieux xériques ouverts
- Milieux herbacés permanents
- Milieux humides
- Milieux aquatiques

Corridors écologiques

- Corridor écologique
- Trame verte - fonctionnel
- Trame bleue - fonctionnel
- Fonctionnalité altérée
- Trame verte urbaine

Milieux relais

- Cours d'eau intermittents
- Cours d'eau permanents
- Réseaux de haies
- Boisements
- Prairies
- Entité mosaïque de milieux agro-naturels

Obstacles

- Zones artificialisées
- Barrage / écluse
- Ouvrage en rivière
 - Franchissabilité inconnue pour la faune piscicole
 - Difficilement franchissable pour la faune piscicole
 - Infranchissable pour la faune piscicole

Infrastructures routières

- Infranchissable (autoroute)
- Difficilement franchissable
- Moyennement franchissable
- Franchissable

Infrastructures ferroviaire

- Ligne Grande Vitesse
- Voie ferrée / voie de service
- Zone de collision avec la faune sauvage
- Passage à faune aménagé
- Ouvrage de franchissement d'infrastructure

2.2.5 Servitudes d'utilité publique, nuisances et risques

Détail des Servitudes d'Utilité Publique

Carte des Servitudes d'Utilité Publique – Rochefort-sur-Nenon



Légende

- A1 : Boisements soumis au régime forestier
- AC1 : Monuments historiques
- AC1 : Périmètres de Monuments historiques
- AC2 : Sites inscrits
- I3 : Canalisations de transport de gaz
- I4 : Réseau de transport d'électricité de 2ème catégorie (lignes enterrées)
- I4 : Réseau de transport d'électricité de 3ème catégorie (lignes aériennes)
- PM1 : Plan de Prévention des Risques Naturels d'inondation : zone inconstructible
- PM1 : Plan de Prévention des Risques Naturels d'inondation : zone constructible sous conditions
- PT1 : Protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques
- T5 : Servitude aéronautique instituée pour la protection de la circulation aérienne et servitude de dégagement aéronautique et de balisage
- T1 : Voies ferrées

Le secteur est astreint de la servitude I4 : Servitude relative à l'établissement des canalisations électriques.

Code	Intitulé de la servitude	Implication	Organisme responsable de la servitude
I4	Ligne aérienne à 1 circuit 63kV N°1 ROCHEFORT-SUR-NENON-(PORTIQUE)	Ligne électrique de 3 ^{ème} catégorie. L'unique prescription est de réserver le libre passage et l'accès aux agents et préposés de l'exploitant des lignes pour la pose, l'entretien, la réparation et la surveillance des installations. Néanmoins, par précaution , il est retenu de limiter l'implantation des constructions dans une bande de 5m de la ligne.	EDF-GDF 57 rue Bersot BP 1209 25004 Besançon cedex

Il est également bordé par trois autres servitudes :

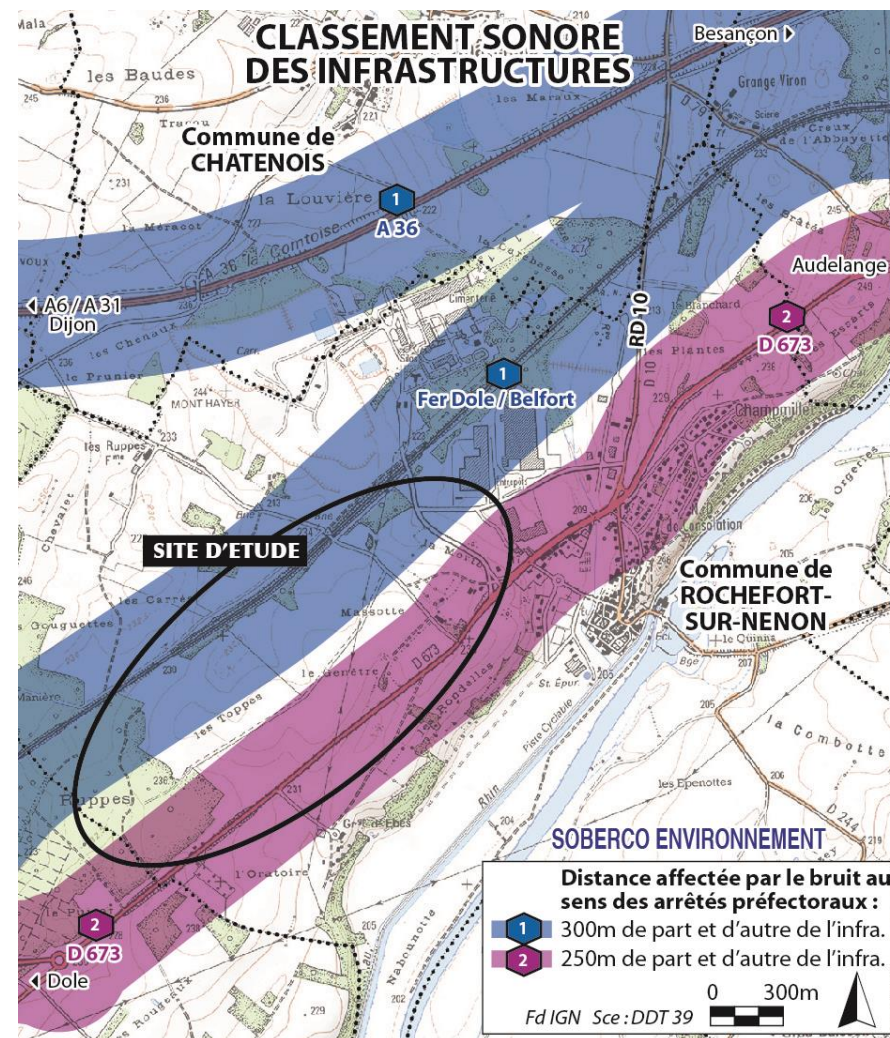
- Au Nord, les emprises ferrées ;
- A l'Ouest, le bois des Ruppes soumis au régime forestier.
- Au Sud, Ligne électrique de 2^{ème} catégorie (ligne enterrée).

Le territoire est traversé par plusieurs grandes infrastructures de transports terrestres, qui, par la circulation des véhicules, génèrent du bruit. Ces infrastructures, qui traversent ou passent à proximité de secteurs habités, font l'objet d'un classement au titre des infrastructures bruyantes et sont intégrées dans le plan de prévention du bruit dans l'environnement, approuvé le 20 février 2014.

On retrouve ainsi la RD673, classée en catégorie 2. Une zone de bruit de 250 m de large, de part et d'autre de la route départementale, est ainsi instaurée. Les futurs bâtiments sensibles au bruit (habitation, équipement sensible, ...) devront présenter une isolation acoustique renforcée.

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.**

Prendre en compte les nuisances acoustiques dans les futures constructions.



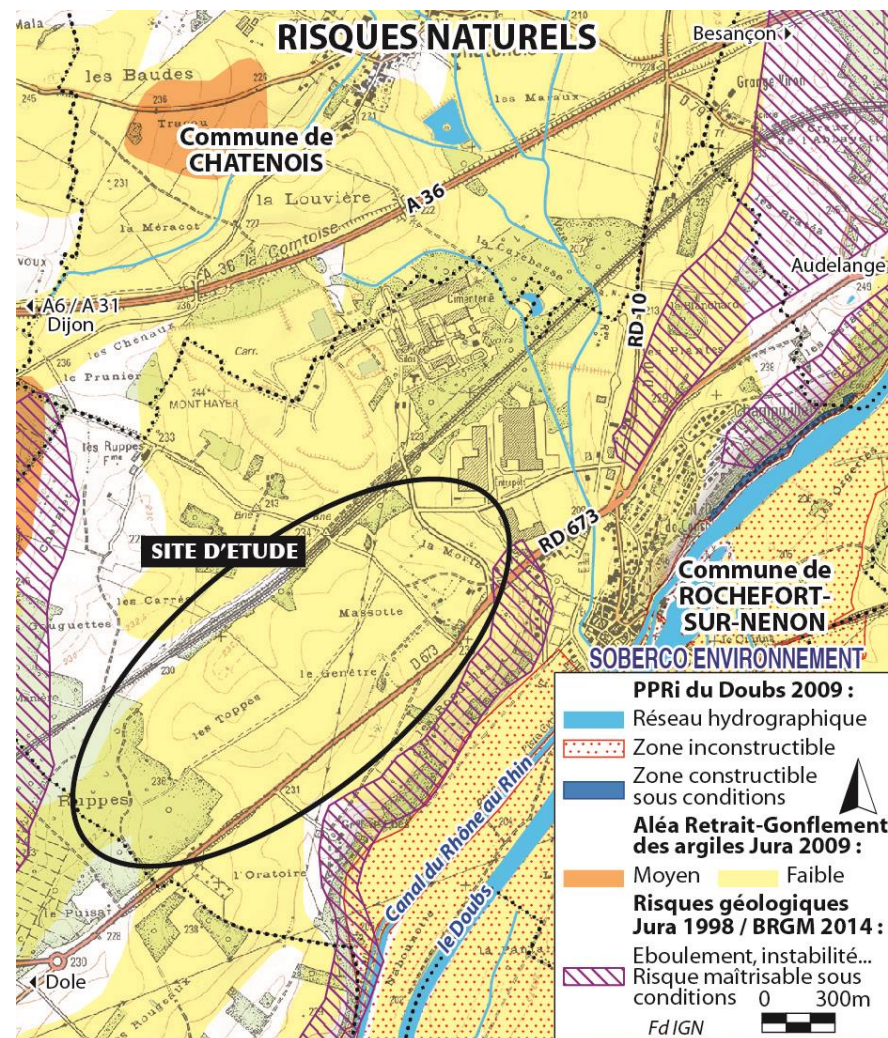
Risques naturels

Le territoire du Grand Dole est affecté par plusieurs risques naturels :

- Le risque d'inondation est identifié dans la vallée alluviale du Doubs, à environ 800 m en aval hydraulique. Un PPRI encadre le développement de l'urbanisation dans les secteurs susceptibles d'être inondés mais le site d'étude n'est pas concerné directement.
- Le risque de mouvements de terrain identifié sur le site est l'aléa faible de retrait-gonflement des argiles. Il n'implique pas de contraintes techniques particulières.
- De même, des mouvements de terrains sont identifiés à proximité du site par l'atlas des risques géologiques du Jura, réalisé en 1998, sans le concerner directement.

Enjeux :

Ne pas aggraver le risque d'inondation en aval hydraulique du site en limitant l'imperméabilisation des sols et en mettant en place une gestion des eaux pluviales à la parcelle ou à l'échelle de l'opération d'aménagement.



2.2.6 Enjeux de développement du secteur

Le pôle économique de Rochefort-sur-Nenon (1 190 emplois, avec la dynamique de création d'emploi la plus favorable du territoire entre 2008 et 2013) conduit les élus du Grand Dole à définir une stratégie territoriale équilibrée spatialement et sur des créneaux très spécifiques (commerce de gros, industrie agroalimentaire, cimenterie).

Les plateformes logistiques d'intérêt régional ITM et Codifrance expriment de forts besoins de déploiement de leur activité en restant dans le territoire. Les projets liés à ces établissements s'accompagnent :

- d'une optimisation du foncier y compris pour les voiries/réseaux. La plateforme logistique nouvelle génération prévoit une plus grande compacité de stockage au sol des marchandises (hauteur des palettes d'une dizaine de mètres) avec robotisation des sites,
- d'une recherche de fonctionnalité des sites (dont les voies de circulation et les quais de chargement/déchargement, les stationnements),
- d'une recherche d'intégration paysagère des bâtiments et de leurs abords,
- ainsi que la valorisation écologique et énergétique des nouveaux sites.

Les élus du territoire du Grand Dole répondent à ces besoins économiques en identifiant la **zone des Toppes parmi les deux sites de développement économique d'intérêt majeur**. Les critères retenus sont la capacité à attirer ou à relocaliser des unités de taille significative, une localisation, une accessibilité et une multimodalité performante, ainsi qu'un effet vitrine de la zone.

A Rochefort-sur-Nenon, la volonté intercommunale est de permettre le renforcement de la présence logistique et industrielle, compte tenu du caractère stratégique du site, en cœur du territoire du Grand Dole.

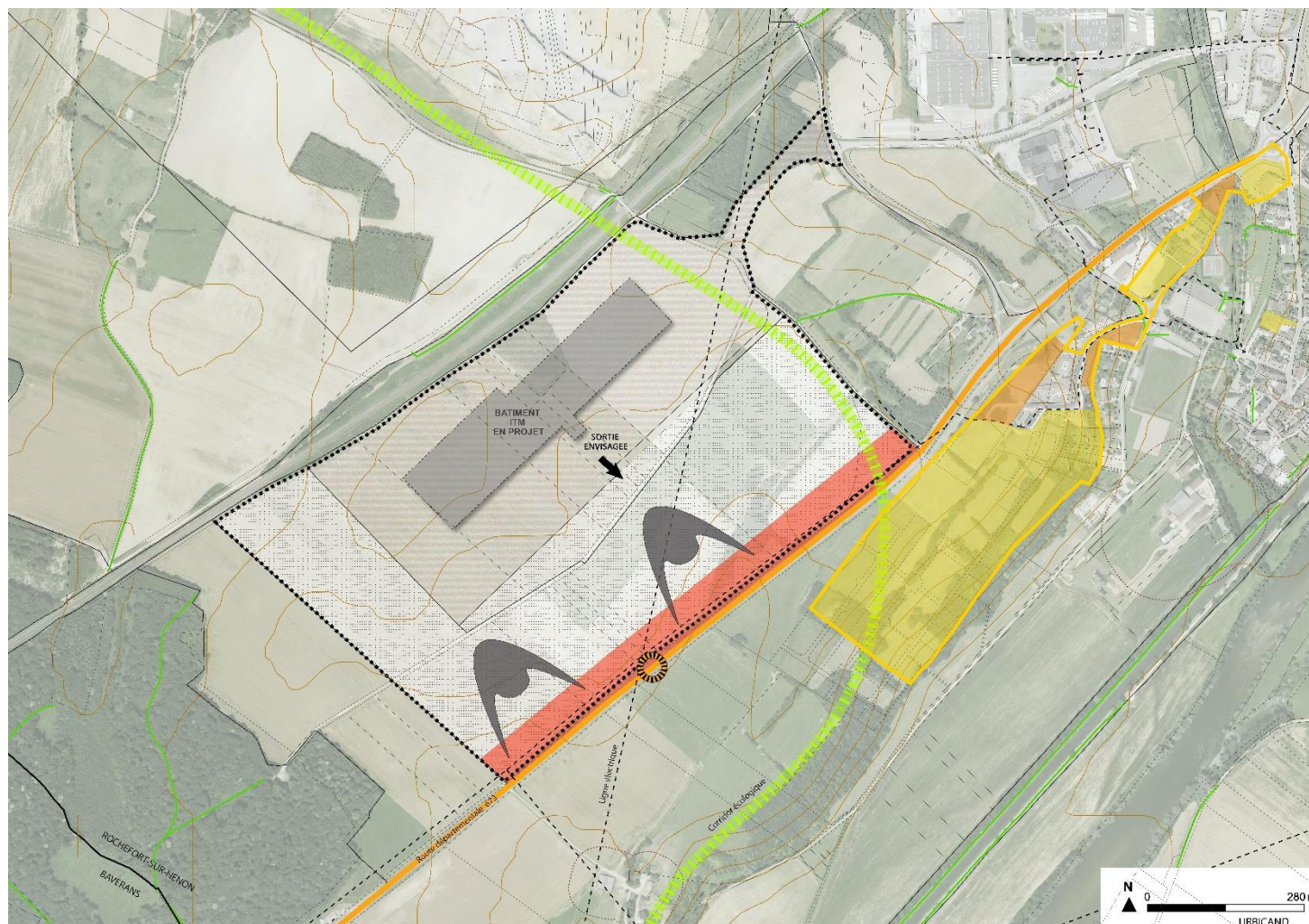
L'ouverture à l'urbanisation de ce secteur est l'occasion de travailler une entrée de ville qui intègre de nouvelles fonctions :

- **logistique, industrielle et artisanale au Nord de la D673, identifiée en lien avec le choix du groupe ITM d'étendre et de déplacer ses installations ;**
- **habitat et équipements dans le cadre de la ZAC au sud de la D673.** Le quartier des Vignes, en cours d'aménagement, va accueillir entre 120 et 140 logements sur une superficie de 13 ha.

L'aménagement du site nécessite à terme une requalification routière et paysagère par **l'aménagement d'un giratoire sur la départementale 673.**

La configuration particulière du site se traduit par des principes d'aménagement précis à même de générer une architecture et une organisation de qualité et cohérente. Ce site se situera à l'avenir en vitrine de la D673, ce qui mérite une forte exigence en termes de qualité urbaine et paysagère.

Le PLUi encadre l'aménagement de ce secteur par le biais d'une **Orientation d'Aménagement et de Programmation « Les Toppes »**. Celle-ci fixe les lignes directrices d'organisation du secteur.



Les enjeux d'aménagement du secteur

Déplacement / Espace public

- Route départementale D673
- Chemins existants

Paysage / Environnement

- Corridor écologique existant
- Courbes de niveaux
- Ligne moyenne / haute tension
- Points de vue

Urbanisation existante

- Bande inconstructible de 75 m de large
- Enveloppe urbaine

Projet

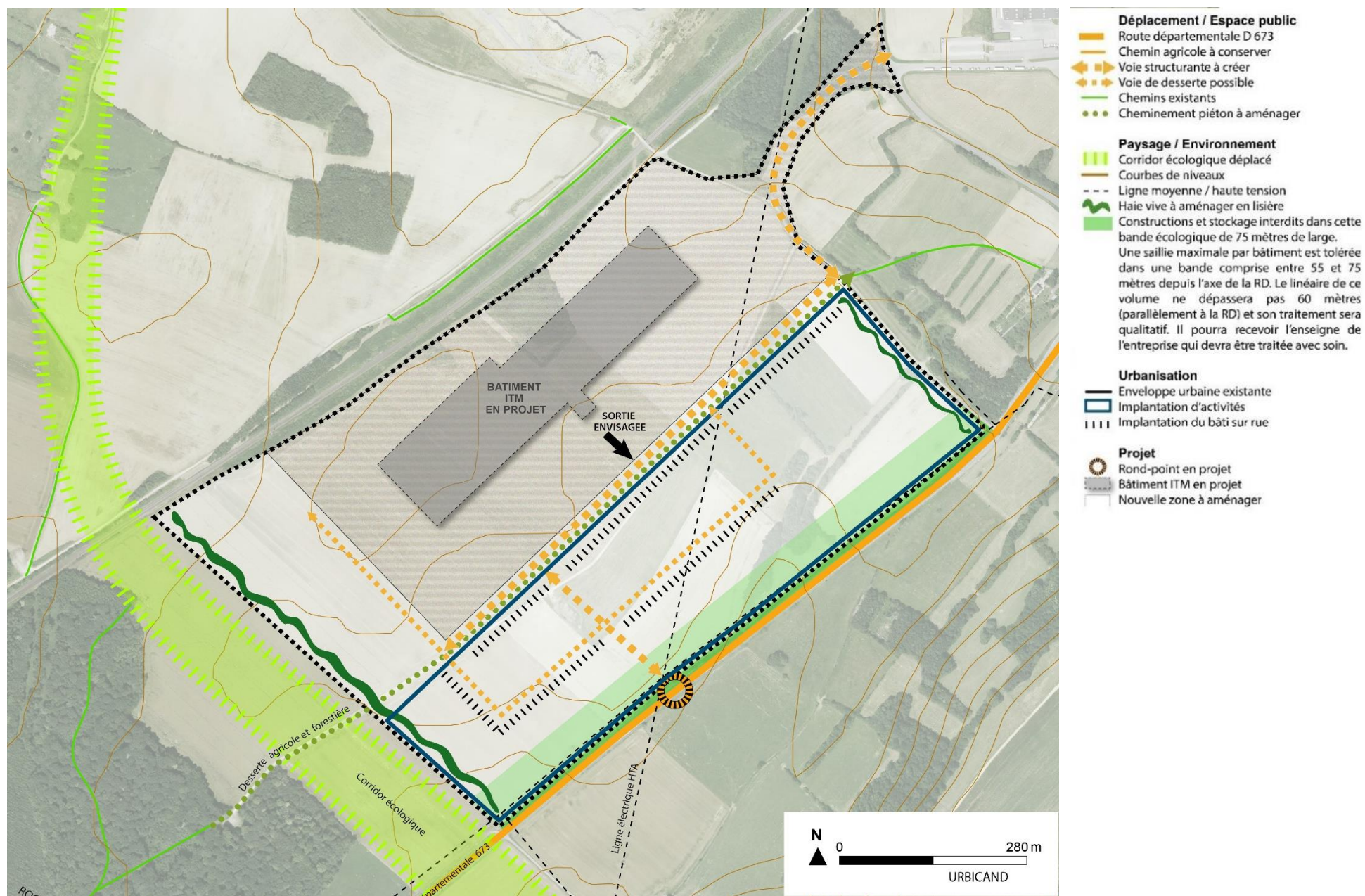
- Rond-point en projet
- Bâtiment ITM en projet
- Nouvelle zone à aménager
- ZAC en cours
- Potentiel foncier habitat
- Potentiel foncier équipement

2.3 Orientations du projet urbain

2.3.1 Schéma de principe des aménagements

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

- La **création d'une nouvelle voie structurante, Nord-Est / Sud-Ouest le long du bâtiment ITM en projet**, sur laquelle sera implantée le bâti, pour une desserte du site à court terme,
- La création de **voiries secondaires perpendiculaires** à la principale pour organiser différents lots d'activités,
- L'aménagement d'un **carrefour giratoire pour accéder à ce nouveau secteur depuis la D 673, à plus long terme**,
- Le **déplacement du corridor écologique existant** pour pouvoir créer la liaison entre la zone d'activités existante et la zone à aménager, objet de la présente étude,
- Une **bande écologique de 75 mètres de large le long de la départementale D 673**, dans laquelle les constructions et stockage sont interdits. **Une saillie maximale par bâtiment est tolérée dans une bande comprise entre 55 et 75 mètres depuis l'axe de la RD.** Le linéaire de ce volume ne dépassera pas 60 mètres (parallèlement à la RD) et son traitement sera qualitatif. Il pourra recevoir l'enseigne de l'entreprise qui devra être traitée avec soin.
- La **préservation des chemins agricoles et autres chemins existants**, ainsi que la création de cheminements piétons pour relier les chemins existants entre eux,
- L'aménagement de haies vives en lisière.



2.3.2 Orientations concernant les nuisances et la sécurité

Au regard des nuisances

Le secteur est principalement soumis aux nuisances sonores liées à la circulation routière de la D673 et aux servitudes de lignes électriques HTA.

La proximité de la voie classée en infrastructure bruyante, implique nécessairement un traitement acoustique des façades, approprié selon le type de construction implantée aux abords de cet axe. En sus, un principe de précaution est retenu pour l'implantation du bâti par rapport à l'axe de la ligne électrique HTA, d'une distance minimum de 5 m.

Prescriptions :

- 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'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit ;
- L'implantation de bâtiments sous les lignes électriques HTA est proscrite. Une bande de recul de 5 m minimum sera maintenue par rapport à l'axe de la ligne.

Au regard de la sécurité

La création du carrefour giratoire devrait, à terme, faciliter l'accessibilité au premier front bâti de la zone d'activités des Toppes.

A court terme, l'établissement site ITM disposera d'un accès direct aménagé depuis le chemin de la cimenterie.

Tout comme dans la zone d'activités actuelle de Rochefort, les voies seront dimensionnées aux flux poids-lourds et adaptées aux conditions météorologiques (voies hors gel).

Plusieurs principes d'aménagement ont été définis pour veiller à la bonne fonctionnalité de la zone et assurer une sécurité optimale :

- Dans un premier temps : création d'une nouvelle voie parallèle à la D673 pour desservir les activités économiques. La nouvelle voie formera un boulevard urbain afin de limiter la vitesse de circulation pour réduire les nuisances acoustiques. La prise en compte des déplacements doux sera facilitée et sécurisée au sein du nouveau secteur.
En parallèle, le chemin agricole desservant ce secteur sera supprimé de façon à éviter toute entrée/sortie supplémentaire de flux sur la RD673.
- Dans un second temps : l'accès principal au secteur sera positionné depuis la D673, où la création d'un giratoire va permettre d'organiser les nouveaux flux de déplacement.

Prescriptions :

- **Requalification de la D673.** L'entrée du secteur au niveau de la D673 fera l'objet d'une requalification routière et paysagère. Il s'agira d'affirmer la création de l'entrée de ville par l'aménagement d'un giratoire créant un aménagement plus urbain et une porte d'entrée aux deux projets en cours que sont l'installation d'ITM à venir et le projet de ZAC au Sud de la D673. Les aménagements justifieront d'un projet de mise en valeur paysagère, en tant que boulevard d'entrée de ville. Les abords de la D673 resteront végétalisés par des pelouses et par une strate arbustive. L'aménagement de ce secteur permettra de créer une nouvelle voie d'entrée de ville facilitant la desserte des nouvelles activités créées.

2.3.3 Orientations concernant l'intégration paysagère et environnementale

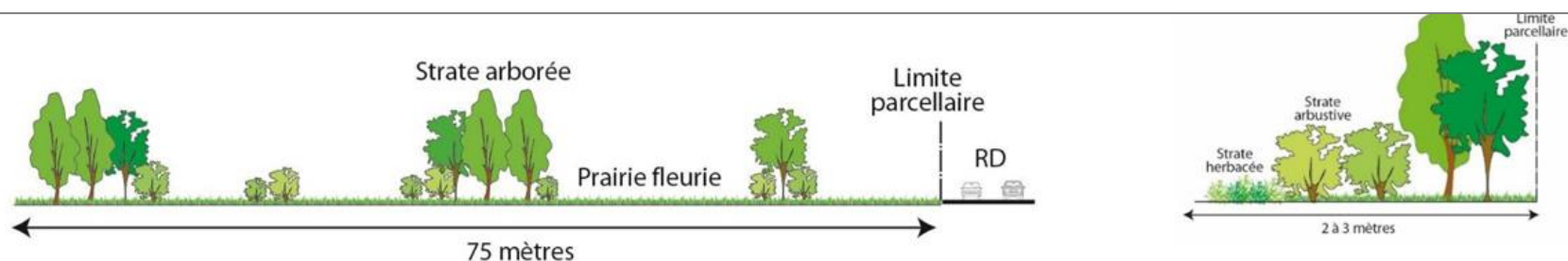
Le parti pris d'aménagement intègre les sensibilités environnementales identifiées préalablement :

- La continuité écologique des milieux ouverts est maintenue grâce à des aménagements écologiques en limite de secteur. Une haie arborée et arbustive est créée à l'Est et une coulée verte de 75 m d'épaisseur est mise en place le long de la RD673. Cette coulée verte s'accompagne de plusieurs haies intermittentes, arborées et arbustives, en bordure (côté zone d'activité et côté route départementale). Un milieu ouvert est maintenu au centre de cette coulée verte.
- Les chemins existants aux abords du secteur sont préservés et prolongés dans le secteur pour relier les différents abords.
- Une partie des espaces libres de constructions sera constituée d'espaces verts, conformément au règlement du PLUi.

Les structures environnementales recrées permettent également une intégration paysagère de l'aménagement du site. Cette intégration est renforcée par la prise en compte des points de vue identifiés sur la carte d'enjeu d'aménagement du site afin de spécifier les sites de vigilance à l'intégration paysagère. L'OAP précise la localisation des emprises de stationnement à caractère paysager et le secteur faisant l'objet de traitement particulier comme le nouveau giratoire.

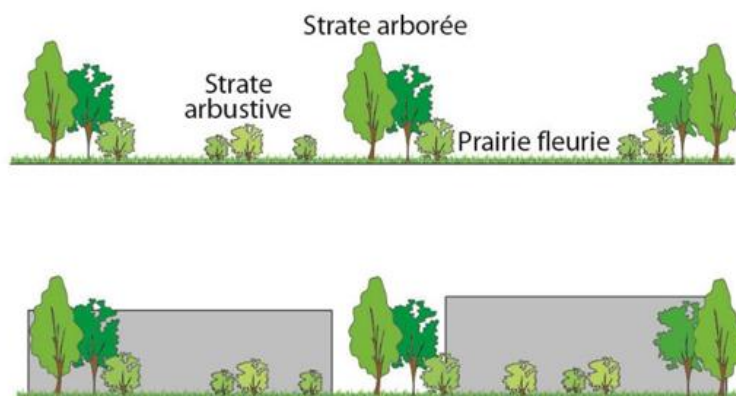
Prescriptions :

- L'ensemble des espaces de stockage, qu'ils soient extérieurs ou au sein d'un bâtiment feront l'objet d'un **traitement paysager ou architectural adapté**.
- **Création d'une trame verte urbaine le long de la RD 673.** Pour marquer l'entrée de ville, un accompagnement végétal permettra d'affirmer la nouvelle voie comme axe structurant. Le profil de voie intégrera un espace paysager de bande enherbée, alignement d'arbres ou bien de noue paysagère. Quelques espaces stratégiques sont réservés pour l'implantation de « bâtiments repères » formant la vitrine de la zone dans une bande de 55 m par rapport à l'axe de la D673.
- **Aménagement de stationnements mutualisés paysagers.** Le développement d'activités permettra la création de poches de stationnements mutualisés paysagers. En entrée de ville, ces espaces pourront servir à la fois d'espaces de stationnement des activités et de point relais de covoiturage.

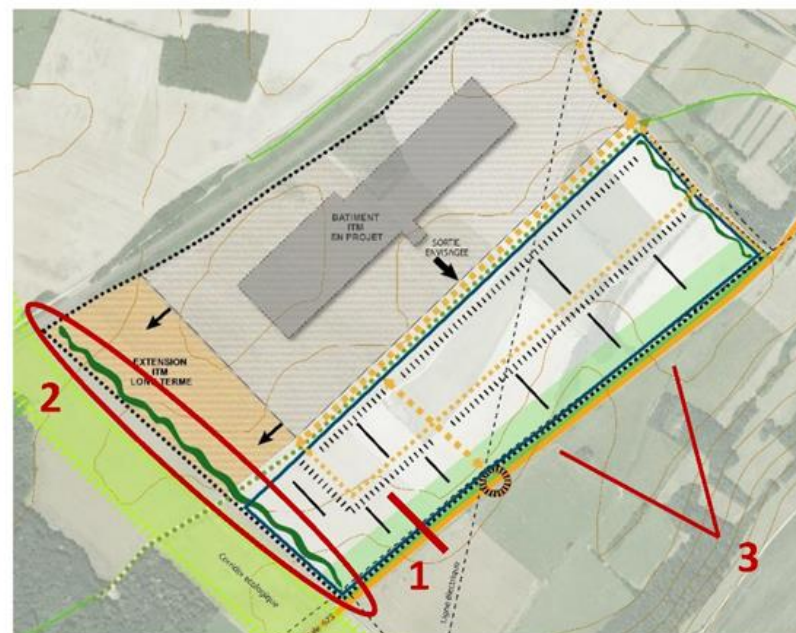


Principe d'aménagement écologique des 75m, position des arbres illustrative **1**

Haie multistrates :
le long de l'extension d'ITM
et de la zone d'activités,
au Sud-Ouest **2**



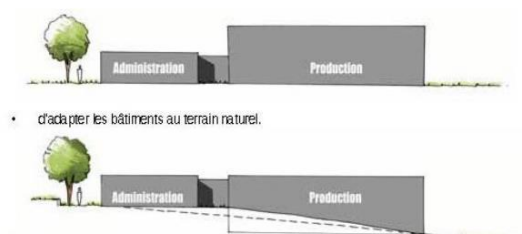
Façade le long de la RD (avec ou sans bâti) :
principe de brise vue et d'ouverture sur le bâti **3**



Principes de plantation



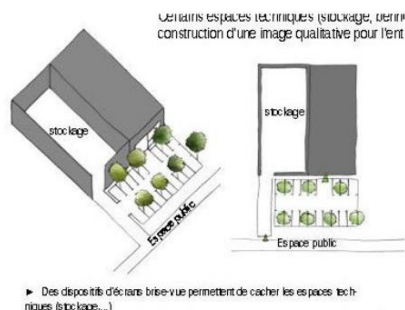
Coupe de principe sur la nouvelle zone d'activités



- d'adapter les bâtiments au terrain naturel.

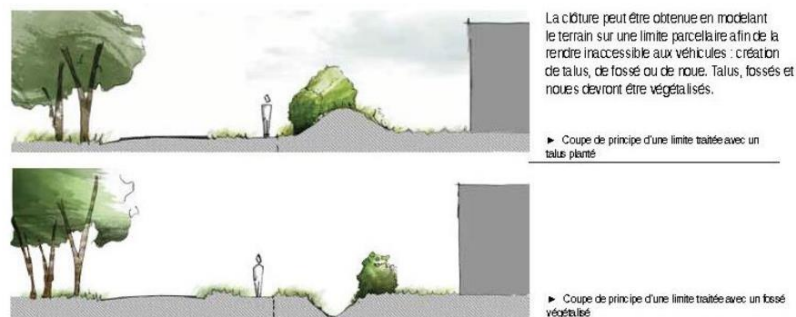


► Principe d'adaptation de la volumétrie des bâtiments en fonction de la morphologie du site



- Des dispositifs d'écrans brise-vent permettent de cacher les espaces techniques (stockage, voirie...)

Guide à destination des porteurs de projets,
Paysages des zones d'activités, CAUE 46



La clôture peut être obtenue en modelant le terrain sur une limite parcelaire afin de la rendre inaccessible aux véhicules : création de talus, de fossés ou de noues. Talus, fossés et noues devront être végétalisés.

► Coupe de principe d'une limite traitée avec un talus planté

► Coupe de principe d'une limite traitée avec un fossé végétalisé

*Exemples de
type
d'implantation
pour une
intégration
optimale dans
le paysage*



Exemples de bâtiments s'intégrant dans le paysage

Nouveau bâtiment Technilum Lezigno – France / Architectes Passelac et Roques / Paysagiste ALEP / Photo Kevin Dolmaire



Exemples de « paysages d'activités »

LALA Architecture – LATAPPY Isabelle, LAVIOLLE Noémie, JACTARD Fabrice, NGUYEN VIET Trung, TAN Kheang, architectes

Concours d'idées « Quelle architecture pour les espaces d'activité ? », CAUE Loire Atlantique - 2011



Vue depuis l'entrée du site



Vue de l'ensemble patrimonial



« L'usine est dans le pré », Alexandre COHEN AKNINE, Sophie VEREECQUE, Architectes
Concours d'idées « Quelle architecture pour les espaces d'activité ? », CAUE Loire Atlantique - 2011

Exemples d'insertion dans la pente

2.3.4 Orientations concernant l'urbanisation

Le parti d'aménagement retenu permet :

- d'assurer un bon équilibre entre espace végétal et secteur construit,
- de créer un réseau viaire lisible, hiérarchisé, adapté au trafic,
- d'insérer la plupart des constructions dans le paysage, souvent derrière des rideaux de haies existants ou de mettre en scène des fronts bâtis de qualité.

Le sens d'implantation des volumes principaux devra être étudié en vue de l'intégration dans la pente des constructions et de l'intégration architecturale des bâtiments dans le grand paysage.

Prescriptions :

- Les ensembles bâtis devront veiller à la qualité des traitements de façades et de toiture. Les aménagements détermineront une cohérence colorimétrique et de bardage permettant de bien inscrire les nouvelles constructions dans le site. Les couleurs resteront sobres. Il pourra être envisagé de privilégier les bardages bois locaux.
- Les constructions mettront en valeur la pente du terrain et les vues sur le grand paysage.



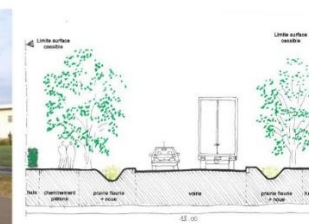
Sortie A83, Les Essarts, Atelier Louis Vuitton



Polax, Tours

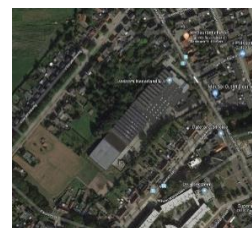


Parking commun et de covoiturage, Ovest Park, sortie Sablé-La Flèche, A11



Exemple d'aménagement de voirie et cheminement piétons de l'axe structurant Est-Ouest

Qualité des espaces publics et de stationnement



Intégration paysagère, Usine Wescom, Ville de Deurne, Pays-Bas



SPA-fourrière communautaire, Colmar - Kauffmann&Wassmer



Volume simple et bois, Hôtel d'entreprise, Puceul, GLV architecture



Rythmer une longue façade, ZA-Chadasaygas, Eco Parc Auvergne Chatel Guyon



Scabois, Innovia, Choisey

Intégration paysagère et traitement d'un grand linéaire



*Intégration
paysagère*

Usine APLIX - Zones d'activités des relandières, 44 850 – Le Cellier – Dominique PERRAULT, architecte

