

COMMUNE DE VENERE

CARTE COMMUNALE

Etude réalisée dans le cadre
de l'article L.111-8 du code de
l'urbanisme

Approuvé par délibération du
Conseil Communautaire :

SOMMAIRE

<i>I. CADRE LEGISLATIF ET HISTORIQUE</i>	4
<i>II. ANALYSE DU SITE</i>	5
2.1. Présentation du site	5
2.2. Accès et desserte du site	5
2.3. Intérêt écologique du site	5
2.4. Contexte urbain	6
2.5. Contexte paysager	7
2.6. Contraintes et enjeux	9
<i>III. PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT</i>	11
3.1. Objectifs et enjeux du projet d'aménagement de la nouvelle carte communale	11
3.2. Description du projet d'aménagement	12
3.3. Insertion paysagère	15
<i>IV. RECOMMANDATIONS D'AMENAGEMENT</i>	16
4.1. Nuisances	16
4.2. Sécurité	18
4.3. Qualité de l'urbanisme	18
4.4. Qualité de l'architecture	18
4.5. Insertion paysagère	19
4.6. Proposition de réduction de la bande inconstructible et schéma d'aménagement global de la zone	20

I. CADRE LEGISLATIF ET HISTORIQUE

Par délibération du 1^{er} juin 2006, la commune de Venère a approuvé sa première carte communale. Ce document ne correspond plus aux attentes de la collectivité et par délibération du 8 juillet 2021, le conseil communautaire de la Communauté de Communes Val de Gray a prescrit la révision de la carte communale à la demande la commune. Les orientations retenues dans la nouvelle carte communale et traduites dans le projet de développement ont contribué à l'extension d'une zone constructible à vocation d'activités économiques située en continuité de l'enveloppe urbaine actuelle. Cette zone se localise en bordure de la RD67 à l'entrée nord du village.

Les parcelles concernées par le classement en zone constructible pour des activités économiques représentent une superficie totale de 0.75 hectares. Il s'agit des parcelles AA5 et AA6 La collectivité en possède la maîtrise foncière.

L'article L.111-6 du code de l'urbanisme s'y applique :

Article L.111-6 du code de l'urbanisme : « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19. »

La présente étude est réalisée dans le cadre de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme.

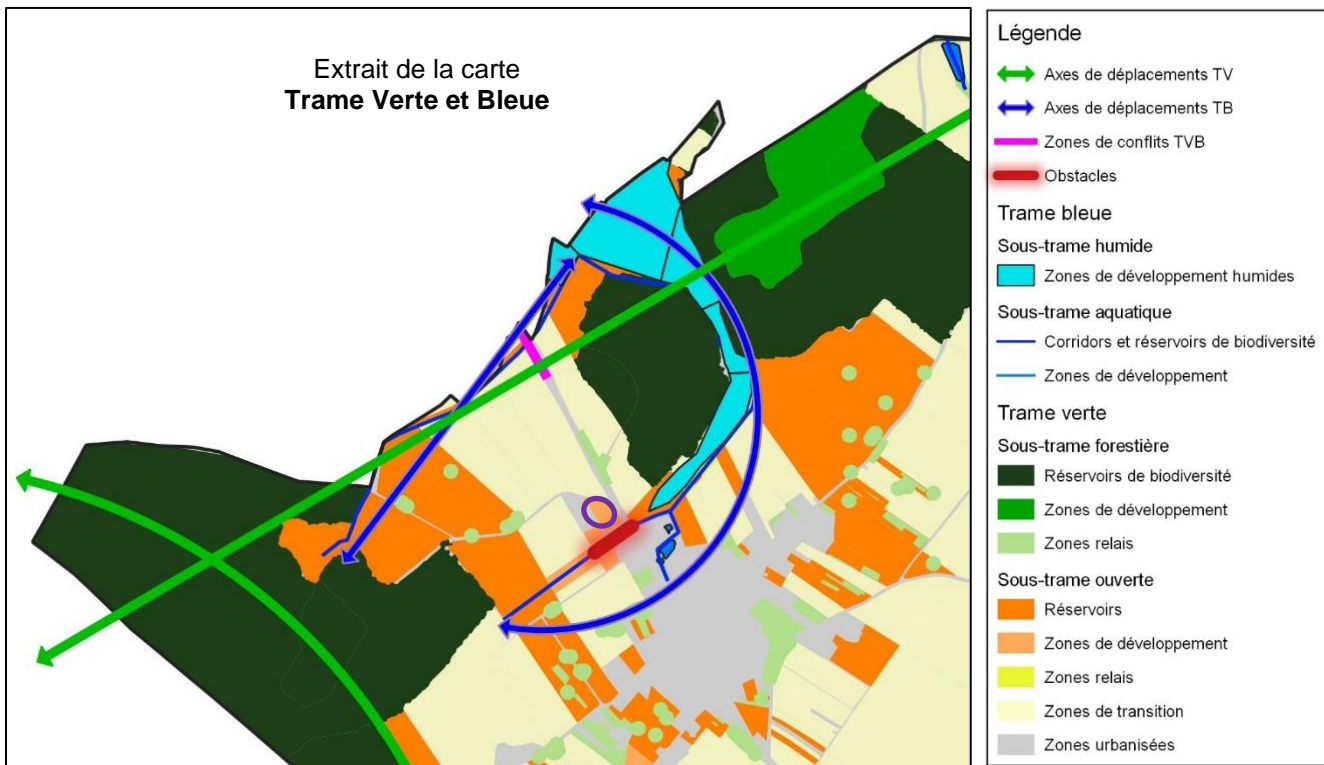
Article L.111-8 du code de l'urbanisme : « Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

Les nouvelles parcelles à reclasser en secteur constructible jouxtent la zone d'activités existante. Cette dernière, en retrait par rapport à la RD67, accueille déjà deux entreprises. Les parcelles de la nouvelle zone d'activités économiques sont desservies en interne par une voie communale.

Le site a fait l'objet d'une visite par les services de la DDT (paysagiste conseil notamment).

Le PETR du Pays Graylois, porteur du SCoT, valide dans le principe le projet d'extension de la zone d'activités économiques.

La présente étude a reçu une avis favorable de la part de la CDNPS du 23 juin 2022, sous réserve d'adaptations. Le présent rapport est donc adapté conformément aux observations émises durant cette CDNPS.



○ : zone d'étude

On notera en limite Sud de la zone un obstacle à l'écoulement, correspondant à un busage existant sur environ 120 m d'un ruisseau temporaire.

La valeur écologique de la parcelle est faible. Il s'agit d'une prairie mésophile à tendance sèche sur sol calcaire. Elle ne présente pas d'espèces floristiques protégées.

2.4. CONTEXTE URBAIN

Le secteur d'étude est situé dans un environnement globalement peu urbanisé. On peut noter la présence de deux constructions à vocation artisanale à l'Ouest de la zone et d'un garage avec son habitation attenante au Sud de la zone.

La parcelle d'étude est une friche permettant de relier les entreprises existantes et le garage automobile de manière cohérente.

Le secteur est donc à vocation économique.

Vue sur le terrain et le garage automobile depuis le point haut





Vue sur les entreprises depuis la dernière maison sur la route de Gray

2.5. CONTEXTE PAYSAGER

a) Depuis le Nord

Le site d'études se situe en surplomb par rapport à la route, sur la droite en arrivant de Gray. La ligne de crête dissimule le terrain qui est en pente légère en direction du village. Seules les toitures des constructions existantes se détachent de la ligne de crête, ainsi que le pignon de la construction la plus au nord. La dominante paysagère est le milieu agricole. La route encaissée suit naturellement un effet « couloir » refermant les vues.



La ligne de crête depuis le lointain



Le surplomb du terrain depuis le panneau d'agglomération

Le terrain non bâti reste peu perceptible jusqu'à l'arrivée dans le village, du fait du surplomb par rapport à la voie, qui s'efface au niveau du garage automobile.

b) Depuis le Sud

Le garage automobile et la maison attenante forment un masque végétal et urbain en amont du panneau d'agglomération.

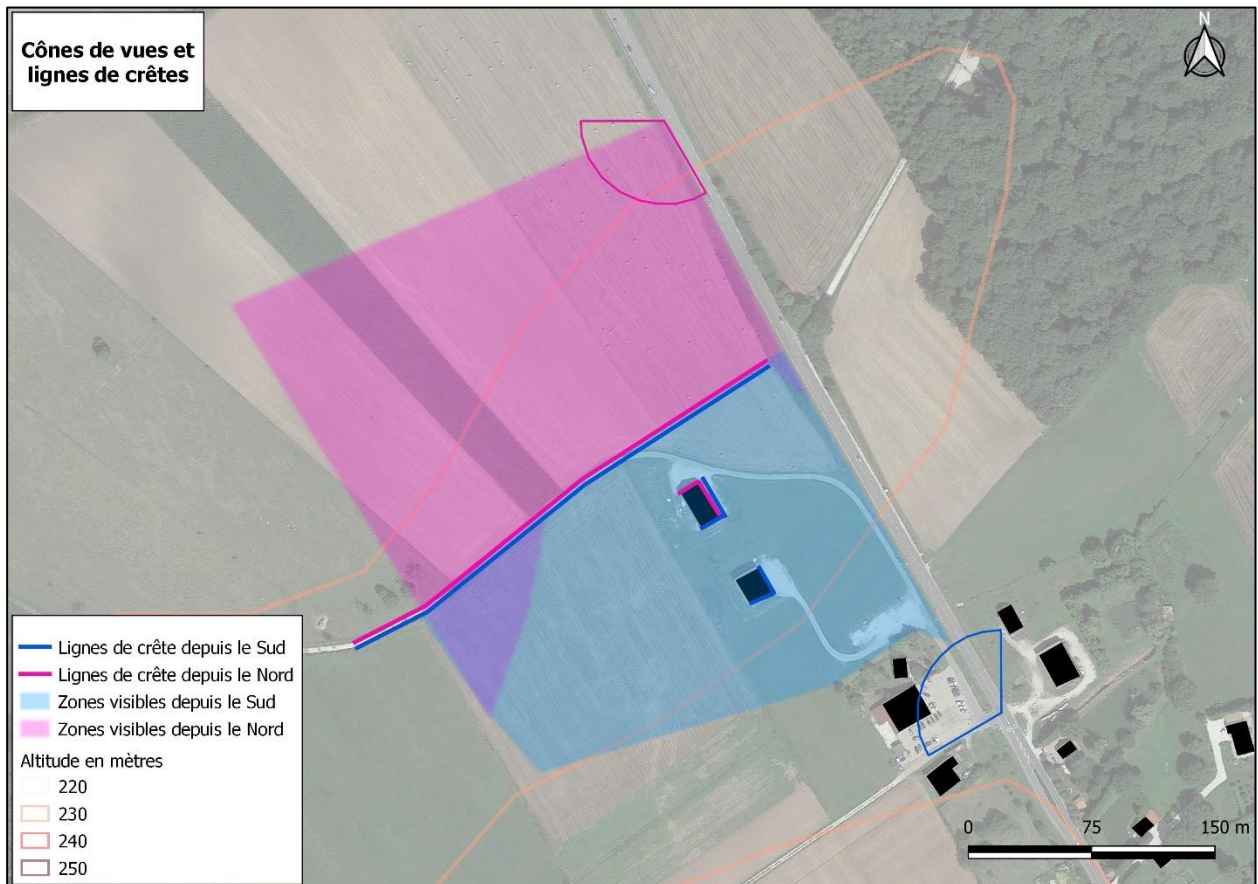
La ligne électrique aérienne structure la verticalité du site.

La zone se découvre abruptement et pleinement après le jardin végétalisé de la maison accolée au garage automobile. L'absence d'aménagements paysagers et urbains et les vues ouvertes rendent un aspect très rural au site.



La parcelle de friche qui se découvre au niveau du garage automobile

Les constructions existantes s'imposent dans le paysage.



2.6. CONTRAINTES ET ENJEUX

a) L'accès au site

Le site est actuellement desservi par deux voies communales internes à la zone. Aucun nouvel accès sur la RD 67 n'est prévu.

b) L'occupation du sol et le foncier

Le terrain est propriété communale et est occupé par une parcelle de friche entretenue.

c) La topographie

Le léger dénivelé du site induit la présence d'un bassin versant. Les écoulements se font naturellement vers le fossé entre le garage automobile et le site d'étude.

d) L'insertion paysagère du projet dans son environnement

Le site ne présente pas de contrainte paysagère particulière étant donné l'urbanisation existante et la ligne de crête en amont en venant de Gray qui constitue un masque visuel. Le terrain nu est donc visible uniquement depuis le village, mais pas depuis les axes de circulation.

Les toitures des constructions existantes dépassent cependant de la ligne de crête, une vigilance est à maintenir.

e) La sensibilité environnementale

La sensibilité environnementale est très faible sur le secteur. En effet, le site n'est concerné par aucune des zonages réglementaires, par des éléments de la trame verte et bleue ou encore par des habitats de haute valeur écologique ou d'intérêt patrimonial.

g) Les servitudes

Aucune servitude n'est présente sur le site.

h) La sensibilité archéologique

La zone étudiée ne présente pas de sensibilité archéologique. Aucun indice archéologique n'est recensé sur le site. Il est néanmoins inclus en partie dans le périmètre de protection du monument historique de l'ancien château.

III. PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT

3.1. OBJECTIFS ET ENJEUX DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA NOUVELLE CARTE COMMUNALE

Les objectifs suivants ont été préalablement fixés par la commune :

- étendre la zone d'activités existante sur une superficie de 0.75 ha ;
- répondre aux demandes d'implantations des entreprises, favoriser le développement économique local et encourager la création d'emplois durables sur le territoire communal ;
- minimiser l'impact du projet sur son environnement tout en profitant de la situation d'entrée de ville et de l'effet vitrine offert par la RD 67 ;
- s'intégrer au paysage environnant et à la topographie du site.

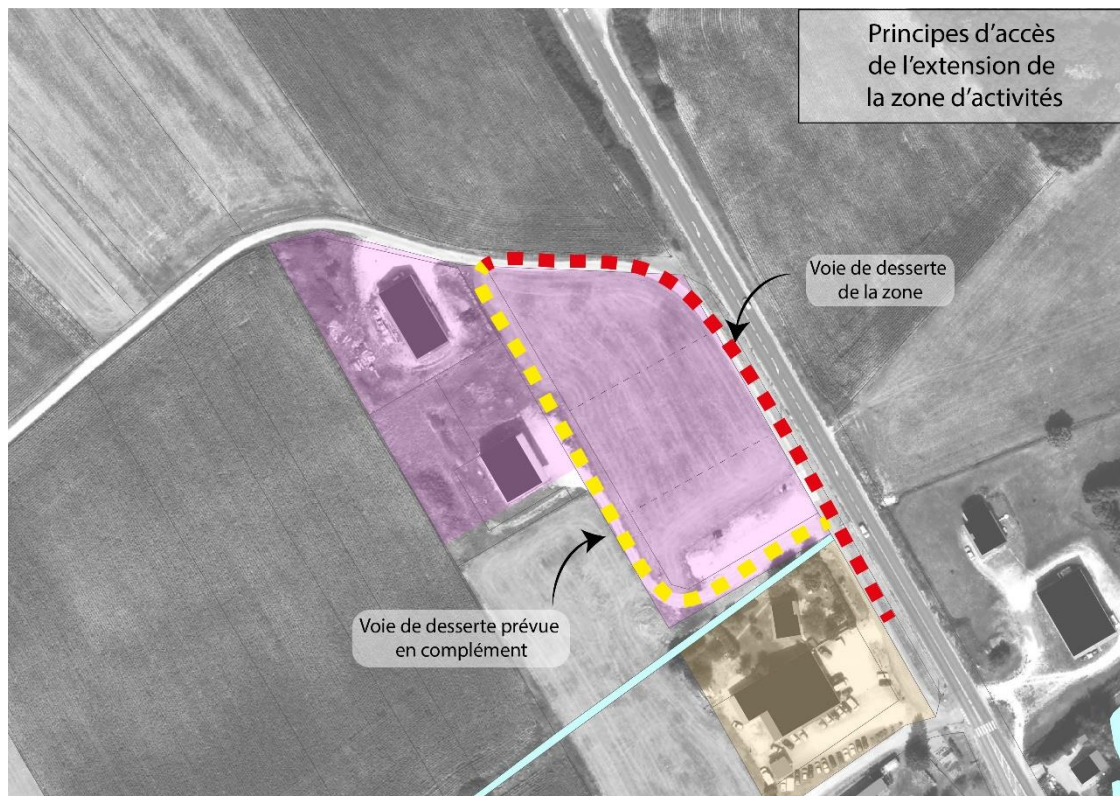
Ces enjeux ont permis de définir le parti d'aménagement global suivant de la zone :

- dessiner un plan de composition harmonieux et évolutif, privilégiant une qualité urbaine et architecturale ;
- réaliser une zone d'activités de *qualité* s'intégrant au mieux dans son environnement paysager ;
- proposer des tailles de parcelles variables et évolutives, afin de répondre au mieux à la demande des entreprises ;
- prendre en compte la qualité de l'environnement dans lequel va s'intégrer le projet.

3.2. DESCRIPTION DU PROJET D'AMENAGEMENT

a) Accès et voies de desserte

La zone sera accessible par les voies communales existantes. Aucun nouvel accès sur la RD 67 n'est prévu. Les deux voies existantes pourront être aménagées en sens unique afin de réaliser un bouclage routier de la zone.



b) Organisation parcellaire et implantation du bâti

Le projet couvre une surface de 0.75 ha en intégralité constructible et commercialisable. La superficie des parcelles envisagées sera adaptée en fonction de la demande et des besoins. Sont envisagées 3 parcelles.

Le découpage parcellaire présenté dans le schéma ci-après est flexible. Il permet une adaptation aisée des surfaces nécessaires aux activités susceptibles de s'installer dans la zone.

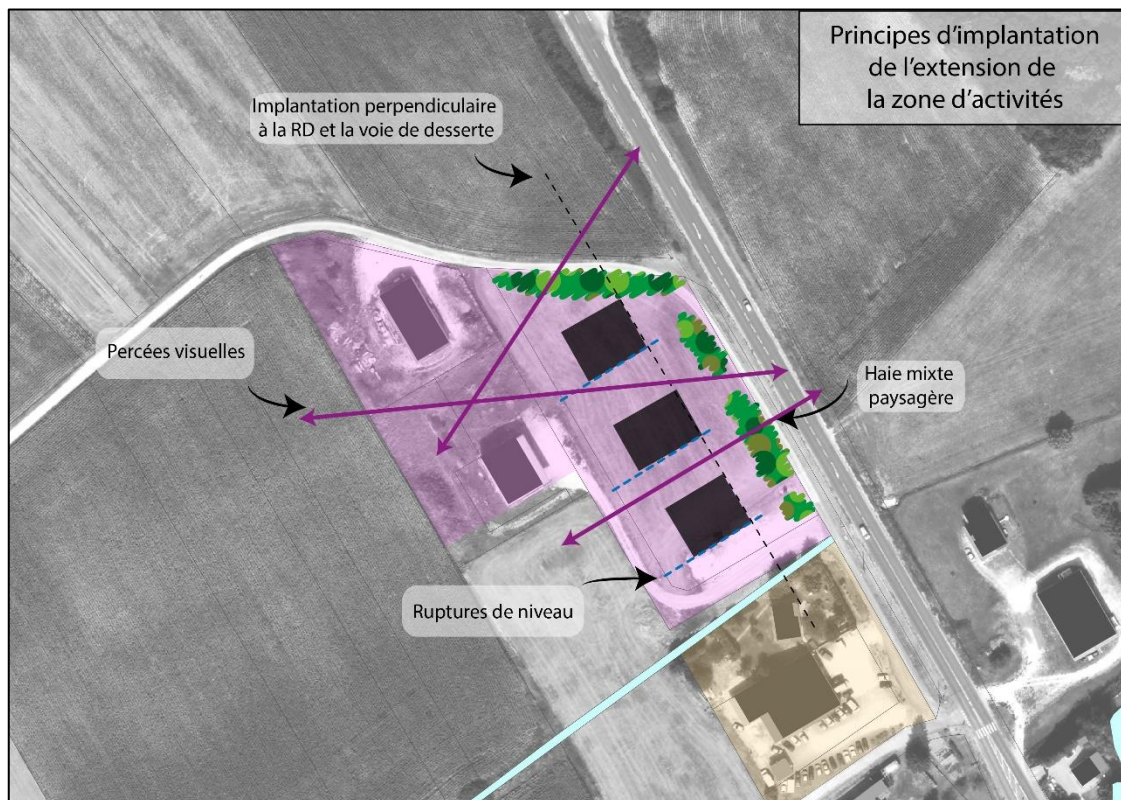
Les parcelles peuvent être regroupées ou fractionnées sans modifier l'image globale du projet.

Au sein de cette zone d'activités, les bâtiments seront implantés perpendiculairement aux axes de circulation et en fonction de la topographie du site. Un alignement par rapport à la construction la plus proche de la RD est souhaitable (annexe du garage automobile).

Leur façade principale sera orientée vers la voirie. Un traitement de qualité sera demandé sur les façades donnant sur l'ensemble des voies.

Elles seront accompagnées par un aménagement paysager, qui permettra également de maîtriser leur intégration dans le paysage d'entrée de ville et de le redéfinir structurellement.

Les arrières et les abords des parcelles devront être soignés et entretenus.



c) Réseaux et assainissement

L'évacuation des eaux usées et des eaux pluviales de la zone est à prévoir :

- pour les eaux pluviales : elles ne devront pas être rejetées dans le réseau de collecte des eaux usées, mais gérées de façon distincte ;
- pour les eaux usées : Le raccordement au réseau de collecte des eaux usées est soumis à l'obtention d'une autorisation préalable de la collectivité. L'autorisation de déversement délivrée par la collectivité peut prévoir, dans une convention spéciale de déversement, des conditions techniques et financières adaptées à chaque cas. Elle peut notamment imposer la mise en place de dispositifs de pré traitement, dans le cas où les effluents ne seraient pas uniquement des effluents domestiques

f) Biodiversité

Les bâtiments devront intégrer les référentiels HQE Performance incluant une cible biodiversité destinée à la prise en compte de cet aspect dans la construction. Certains aménagements permettront de favoriser au mieux la biodiversité sur le site après travaux :

- Limiter au maximum les surfaces imperméabilisées:

En dehors des zones construites et des parkings, aucune surface ne devra être imperméabilisée sur l'emprise du projet. Les surfaces non imperméabilisées devront faire l'objet d'un traitement végétal adapté (voir ci-après).

- Végétaliser les surfaces non construites :

Les surfaces non construites devront faire l'objet d'un traitement végétal. Les espaces de pelouses pourront être semés de mélanges de prairie fleuries, avec des espèces locales, afin de favoriser la présence d'insectes et d'oiseaux. Les prairies devront être fauchées tardivement et seulement une fois par an pour favoriser le fonctionnement de ces milieux.



Exemple de prairie fleurie constituée d'espèces locales

Les haies plantées en limite de site pour des raisons paysagères seront de type « champêtre » et constituées d'essences locales. Une alternance d'arbres et d'arbustes de différentes espèces permet de maximiser la biodiversité, de plus laisser une bande d'1m de large non fauché de chaque côté de la haie bénéficiera davantage aux animaux. L'entretien de cette bande enherbée peut se faire par un fauchage tardif et raisonné (une fois tous les 2 ans par exemple).



Exemple de morphologie de haie champêtre

En plus des haies, des arbres pourront être plantés au niveau des espaces végétalisés, en plus de servir d'abri et lieu de nourrissage pour de nombreux animaux, les arbres peuvent permettre un aménagement paysager et permettre d'obtenir des zones ombragées pour les parkings ou les employés souhaitant déjeuner dehors par exemple.

- Disposer des hôtels à insectes au niveau des espaces végétalisés :

Les hôtels à insectes permettent d'attirer des espèces d'insectes au niveau des espaces urbanisés. Placées à proximité de prairies fleuries, ces hôtels pourront accueillir de nombreuses espèces, dont des abeilles solitaires, qui jouent un rôle primordial pour le fonctionnement des écosystèmes.



Exemple d'hôtel à insecte



Abeille maçonne (Osmie) affectionnant les hôtels

3.3. INSERTION PAYSAGERE



Zone d'étude dans son état actuel



Zone d'étude dans son état projeté

IV. RECOMMANDATIONS D'AMENAGEMENT

L'étude d'entrée de ville a pour but d'engager une réflexion préalable au projet d'urbanisation et d'aboutir à un projet urbain de qualité.

L'étude d'entrée de ville prend en compte les thématiques suivantes qui sont par ailleurs listées nominativement dans l'article L.111-8 du code de l'environnement :

- la prise en compte d'éventuelles nuisances (nuisances sur le milieu naturel, sur les sols, gestion des eaux et nuisances sonores) ;
- Les accès et la sécurité (liaison avec la voirie existante, limiter les flux rapides et importants, mise en place d'une signalisation routière adaptée) ;
- le fonctionnement urbain (liaison au tissu existant, mixité des fonctions, gestion des conflits d'usage entre les différentes fonctions de transit et de desserte, existence de plusieurs modes de transports, transversalité et aménagement en profondeur par rapport à l'axe principal, prise en compte des aspects socio-économiques, typologie du foncier) ;
- la qualité architecturale (qualité des espaces publics, implantation et typologie du bâti, qualité et nature des matériaux) ;
- l'insertion paysagère (intégration du projet dans le paysage existant, aménagement paysager (embellissement, alignement, perspectives...), règlement publicitaire, qualité des plantations et du mobilier urbain, prise en compte de la préservation de la qualité des paysages et maîtrise de leur évolution, volonté communale de préserver l'identité locale.

A noter que la présente étude « entrée de ville » prend également en compte le critère biodiversité non listé dans l'article L.111-8 du code de l'environnement.

4.1. NUISANCES

a) Nuisances sonores

Sur l'environnement du site : il y a une habitation à proximité immédiate de zone d'activités, liée au garage automobile. Etant donné la faible emprise d'extension de la zone d'activités (trois entreprises prévues sur 0.75 ha), l'augmentation des nuisances sonores est minime.

L'accès à la zone depuis la RD67 se faisant au niveau du garage automobile, les véhicules arrivant depuis le Nord ne rentreront pas dans le village, et les véhicules venant du Sud ou de l'Ouest resteront sur la route à grande circulation. Il n'y a donc pas d'impact notable sur les nuisances sonores et les flux de véhicules.

Pour rappel, le trafic routier sur la RD67 est important.

Route	Section	Années de référence	Trafic
RD 67	Gray à Bonboillon	2012 à 2017 Moyenne sur ces années	5000 véhicules par jour

Une hausse du trafic sera ressentie sur la RD 67 et éventuellement sur la RD 22.
En effet, l'aménagement du secteur propose la création de 3 parcelles sur 0.75 ha.

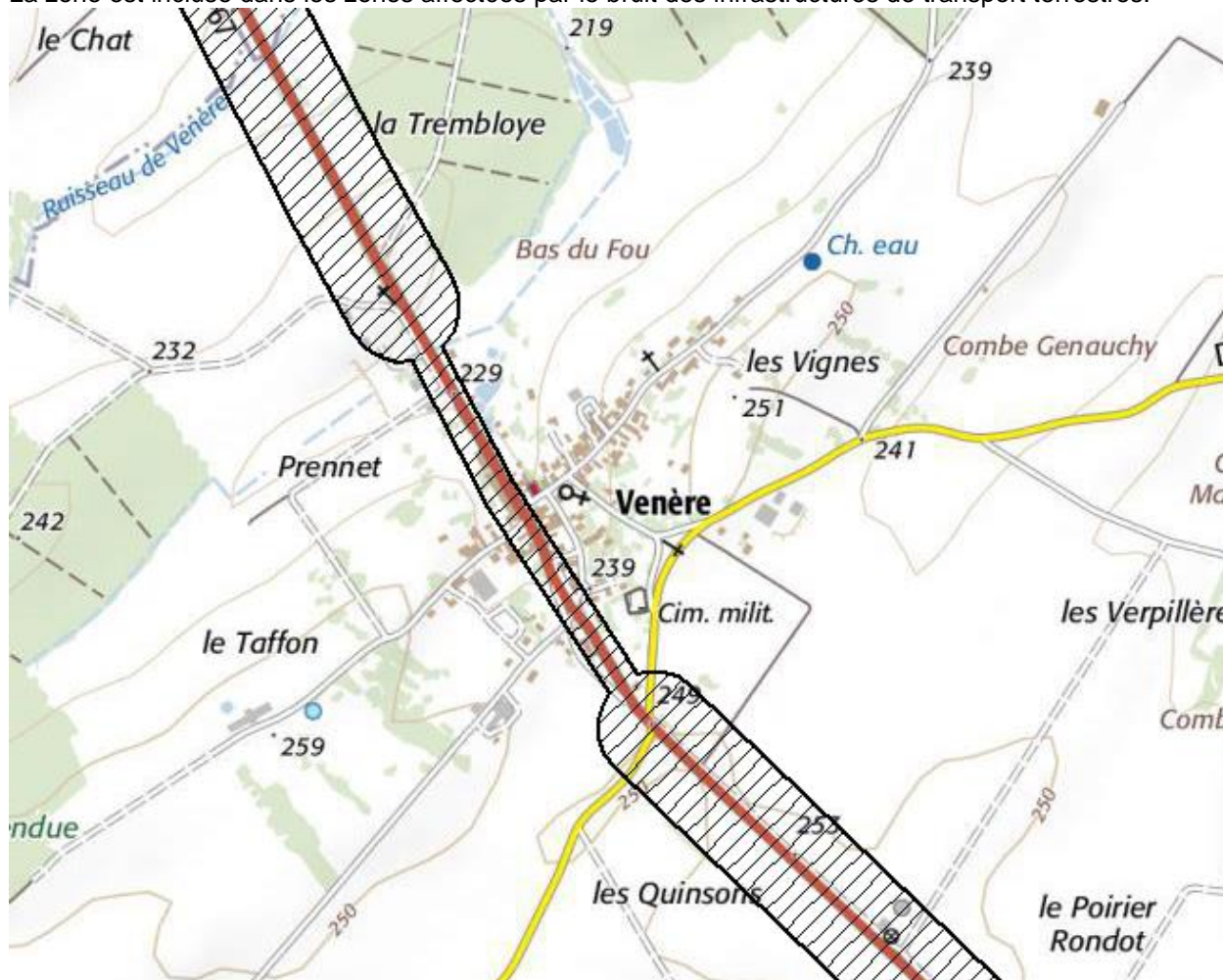
Ainsi en hypothèse haute, en partant sur la base d'une zone composée d'artisans ou PME de 3 emplois par entreprise, nous pouvons estimer une création d'environ 9 emplois.

La clientèle et prestataires (livreurs, services divers), là aussi basée sur une hypothèse haute de 3 véhicules moyens par jour, (pas d'accès poids lourds dans la zone), donne un surplus de flux de 9 véhicules par jour.

Le trafic maximal engendré pourra alors être estimé à 9+9 soit 18 véhicules par jour. Cette hypothèse de calcul est bien supérieure aux dynamiques observées pour les deux entreprises existantes.

Un tel trafic conduit à une augmentation de 0.36 % du trafic global sur la RD 67. Le gabarit actuel de la RD 67 permet d'accueillir un tel trafic supplémentaire.

La zone est incluse dans les zones affectées par le bruit des infrastructures de transport terrestres.



Carte de bruit issue du site de la préfecture 70

Afin de diminuer les nuisances sonores dues à la circulation, des mesures d'isolement acoustique devront être mises en place dans les nouvelles constructions.

b) Risque de pollution

Le risque de pollution des eaux est pris en compte : Le raccordement au réseau de collecte des eaux usées (autres que domestiques) est soumis à l'obtention d'une autorisation préalable de la collectivité. L'autorisation de déversement délivrée par la collectivité peut prévoir, dans une convention spéciale de déversement, des conditions techniques et financières adaptées à chaque cas. Elle peut notamment imposer la mise en place de dispositifs de pré traitement.

La pollution dans ce secteur est principalement liée à la circulation automobile de la RD 67. L'agriculture peut également être ponctuellement à l'origine de poussières ou de particules générées par son activité.

Plusieurs polluants sont donc potentiellement présents dans l'atmosphère :

- le monoxyde de carbone (CO), un polluant gazeux inodore et incolore, essentiellement d'origine automobile provenant de la combustion incomplète des hydrocarbures,
- le dioxyde de carbone (CO₂), issu de la combustion des carburants tout comme le CO,
- les oxydes d'azote (NO_x), (monoxyde : NO et dioxyde : NO₂) provenant principalement des moteurs des véhicules, moins souvent de processus industriels,
- les composés organiques volatils (COV) sont majoritairement représentés par les hydrocarbures, émis dans l'atmosphère lors de la combustion ou l'évaporation de carburants,
- les particules (PM 10), émissions constituées de poussières de carbone ou de soufre, résidus de combustion. Elles contiennent des hydrocarbures et des métaux tels que le plomb, le zinc, le cadmium... On distingue les particules dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres qui restent en

suspension dans l'air, et les particules dont le diamètre est supérieur à 10 micromètres qui tendent à sédimenter rapidement au voisinage de la source,

- le dioxyde de soufre (SO₂), engendré par la combustion du soufre contenu dans les combustibles fossiles (fuel, charbon).

En termes de pollution, les effets générés par la circulation automobile de la zone d'activités entraineront ponctuellement une émission supplémentaire de polluants. Cette émission est toutefois impossible à quantifier. De plus les effets sur la qualité globale de l'air sont à relativiser compte tenu de l'implantation du projet dans un environnement très ouvert, venteux et globalement de bonne qualité atmosphérique. Les améliorations constantes du traitement des gaz d'échappement contribuent également à limiter la pollution atmosphérique. Enfin, il faut savoir la qualité de l'air est en général mauvaise à proximité d'une infrastructure de transport routière (notamment à forte circulation, comme la RD 67), mais que les concentrations en polluants décroissent très rapidement dès que l'on s'en éloigne (50 m environ).

4.2. SECURITE

Le faible surplus de véhicules estimé en tranche haute dans le chapitre précédent n'est pas de nature à augmenter les risques au niveau de l'accès à la zone, se faisant au niveau du garage automobile, et disposant ainsi d'une bonne visibilité dans les deux sens de la voie.

4.3. QUALITE DE L'URBANISME

De même, le long de la RD67, une zone inconstructible de 20 mètres est prévue. Ces zones inconstructibles devront faire l'objet d'une végétalisation ; le stationnement y sera interdit, ainsi que le stockage.

Des plantations permettront de diminuer l'impact visuel de la zone depuis les voies à grandes circulations et ainsi de maîtriser l'effet vitrine. Elles permettront de créer un espace de transition végétal participant à la qualité urbaine et paysagère :

- en bordure avec la départementale, cette zone, plantée de haies vives irrégulières en densité et en épaisseur, agrémentée ponctuellement de bouquets d'arbres, permettra de filtrer voir de fermer les vues depuis la RD 67 et ainsi de minimiser les impacts visuels que pourraient éventuellement créer les bâtiments d'activités et les arrières de parcelles.

- en bordure avec les espaces agricoles, cette zone, plantée ponctuellement de quelques îlots de plantations afin de laisser la vue ouverte sur le grand paysage, permettra la transition avec les différentes parcelles de la zone d'activités.

Les bâtiments seront implantés perpendiculairement à la voie qui les dessert.

L'impact visuel des aires de stationnement sur les parcelles d'activités devra être maîtrisé. Les aires de stationnement seront traitées de manière perméable : traitement de sol de type « evergreen »,...

Les aires de stockage devront être masquées de préférence par des écrans végétaux afin de minimiser leur impact visuel.

Dans la bande inconstructible, la mise en place d'un fossé le long de la voie de desserte favoriserait la gestion des eaux pluviales.

4.4. QUALITE DE L'ARCHITECTURE

La hauteur maximum des bâtiments devra s'accorder aux hauteurs des constructions voisines, hormis pour des ouvrages techniques. Cette limite de hauteur permettra d'atténuer l'impact de la zone d'activités dans le « grand paysage ».

Les teintes des façades pourront être réglementées en fonction du caractère paysager du site. Il est conseillé de choisir des teintes compatibles avec la végétation (dans les tons de vert, brun et gris) et capable d'assurer l'insertion discrète des constructions, surtout par rapport à l'exposition du site aux vues

lointaines. L'utilisation de matériaux biosourcés et à faible empreinte environnementale est recommandée.

Les matériaux normalement destinés à être recouverts ne pourront être laissés à l'état brut.

Les extensions, annexes ou dépendances seront conçues en harmonie avec le bâtiment principal (même aspect des façades).

Les clôtures devront être aussi discrètes que possible, en particulier les clôtures implantées le long de la RD 67. Il est fortement recommandé qu'elles soient composées d'un grillage à large maille de couleur vert foncé, en acier galvanisé ou en bois, éventuellement doublées de haies, de manière à les intégrer au maximum dans le paysage.

Les enseignes devront faire partie intégrante des façades principales, sans déroger à l'architecture générale du bâtiment, et en respectant la qualité du paysage d'entrée de village.

4.5. INSERTION PAYSAGERE

En bordure de la voie de desserte de la zone d'activités, un alignement végétal, composé d'essences locales, sera planté. Il permettra de structurer l'espace en formant un alignement facilitant la lecture du territoire et marquant la limite entre espace public et privé.

Afin de diminuer l'impact visuel de la zone d'activités depuis la route départementale ou les espaces agricoles, des zones inconstructibles seront mises en place et entretenues à l'arrière des parcelles. Ces zones, comme indiqué dans la partie « qualité de l'urbanisme », sont préconisées à 20 mètres pour les parcelles en bordure de la RD67. Situées sur le domaine privé, elles devront donc être entretenues par les propriétaires. Elles devront faire l'objet d'une végétalisation : végétation de type couvre sol, enherbement, prairies fleuries, haies vives, ... et pourront être ponctuellement plantées de bouquets d'arbres.

L'article R418-6, interdit publicité, enseignes et pré enseignes visibles dans les 20 mètres de part et d'autre de la chaussée d'une route nationale, d'un chemin départemental ou d'une voie communale hors agglomération. Toutefois cette interdiction ne s'applique pas à celles qui ne gênent pas la perception de la signalisation routière et ne présentent aucun danger pour la circulation et satisfont aux conditions de surface et d'implantation, fixées par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé de l'équipement.

Néanmoins, les panneaux publicitaires sont déconseillés le long de la RD 67.

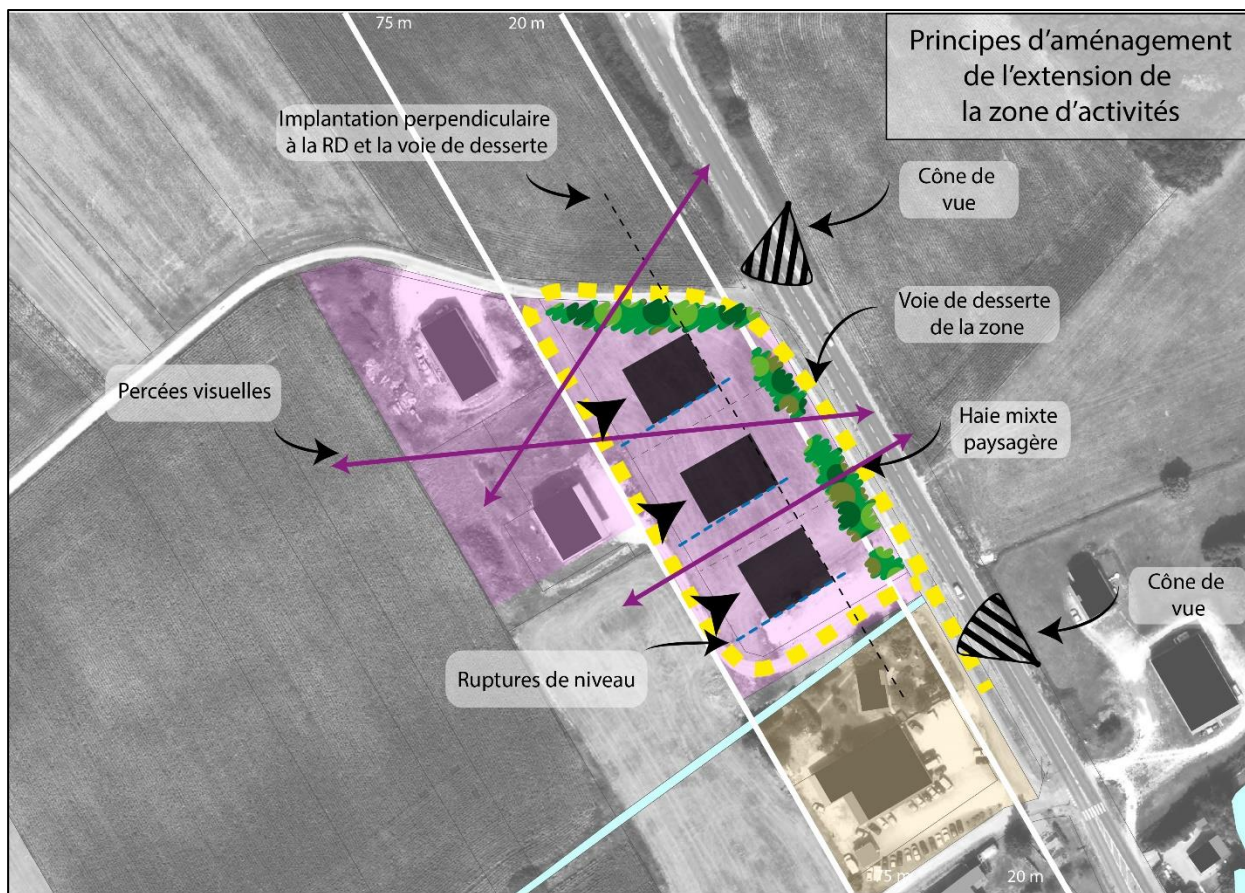
Dans la zone d'activités, les dépôts de matériaux sont interdits le long de cette voie ; pour le reste de la zone, ils seront masqués par des végétaux en mélange choisis parmi des essences locales, ou bien couverts.

Des bouquets ponctuels de plantations (en mélange choisi parmi des essences locales) sont préconisés le long des espaces agricoles.

Des percées visuelles sont autorisées dans ce traitement végétal.

4.6. PROPOSITION DE REDUCTION DE LA BANDE INCONSTRUCTIBLE ET SCHEMA D'AMENAGEMENT GLOBAL DE LA ZONE

Cette réduction de la bande inconstructible permettra d'optimiser l'aménagement de la zone d'activités et ainsi densifier l'urbanisation sur le site afin de minimiser la consommation d'espace agricole tout en préservant le grand paysage.



Les marges de recul présentées sont conformes à la réglementation et s'appliquent par rapport à l'axe de la voie.