

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

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

Révision allégée n°2 prescription par délibération
du Conseil Communautaire le 22 décembre 2022

PLUi approuvé par délibération du Conseil Communautaire
du 18 décembre 2019

Vu pour rester annexé à la délibération
du 6 juillet 2023 arrêtant le PLUi

Signature et cachet

GRAND DOLE
Communauté d'agglomération

SOMMAIRE

Rappel introductif.....	3
1. Zone d'activités « Les Toppes »	4
1.1 Introduction.....	4
1.1 Analyse du site.....	6
1.2 Orientations du projet urbain	25

Rappel introductif

L'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme prévoit qu'en « dehors des espaces *urbanisés des communes*, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 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 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 « Les Toppes »

1.1 Introduction

La RD673 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 RD673 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.



Localisation rapprochée du site d'étude et périmètre d'inconstructibilité de 75m lié à la RD673

1.2 Analyse du site

1.2.1 Situation géographique du site

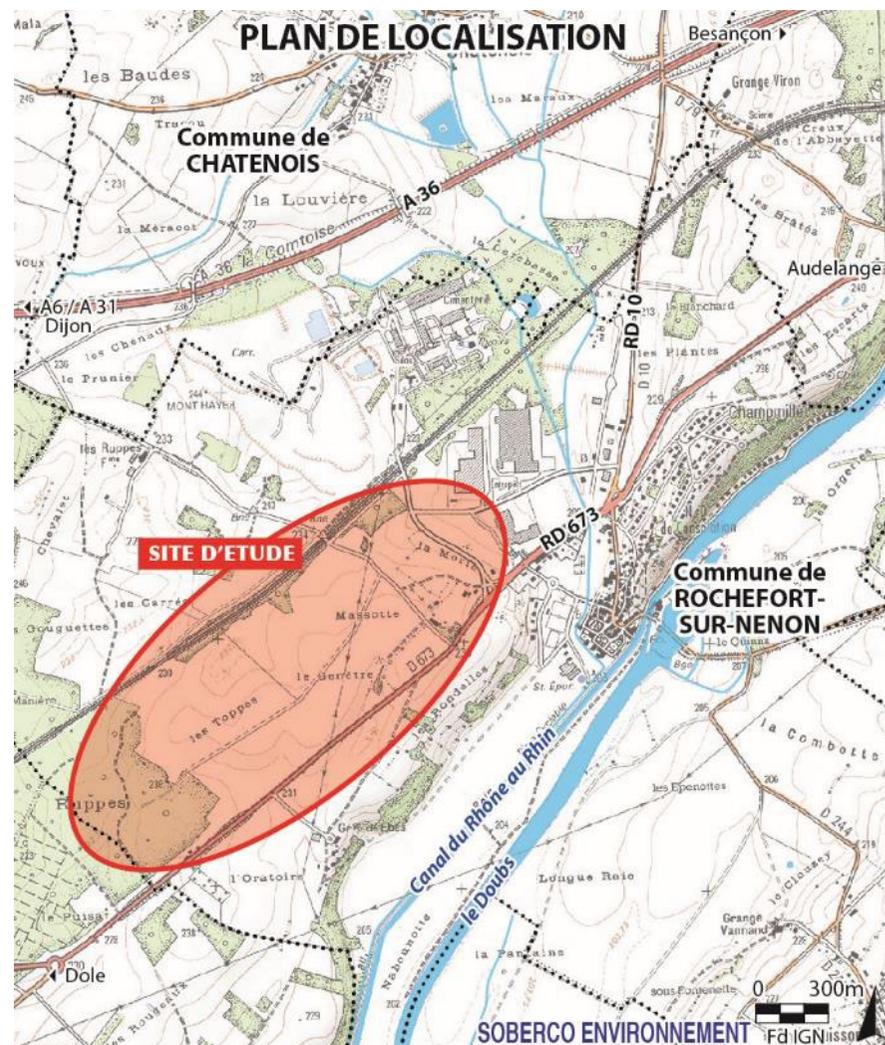
Le site concerné par la présente étude se localise à l'entrée Sud-Ouest de la commune de Rochefort-sur-Nenon, en limite communale avec la commune de Baverans.

Le site est lié au développement économique de la zone logistique actuelle qui se trouve au Nord de la RD673. Le secteur se situe le long de la départementale 673 (sur la rive nord) qui est un axe majeur du territoire, reliant Rochefort-sur-Nenon à Dole et proche de l'autoroute A36. L'ensemble du site intégrant l'emprise du récent centre logistique ITM représente une surface de 62,43 ha, le secteur fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation « Les Toppes » dans le PLUi. Il constitue en effet un potentiel de développement pour l'activité économique. Ce site stratégique, de par son accessibilité aisée et son positionnement présente un potentiel foncier à destination d'activités industrielles, artisanales et de logistique.

1.2.2 Topographie du site

La RD673, axe Nord-Est/Sud-Ouest alterne les points hauts et les points bas et offre de nombreux points de vue sur le grand paysage jusqu'à la forêt de Chaux quand elle n'est pas talutée.

Le site a une pente principalement orientée du Nord au Sud, qui a favorisé l'implantation de l'infrastructure routière, en balcon sur le Doubs qui coule en contrebas.



Secteur de
l'étude d'entrée

Zone logistique,
artisanale et
industrielle

Centre de Rochefort-
sur-Nenon



1.2.3 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 : industrielle/artisanale et en vis-à-vis de la RD673 de l'habitat.

Accès et desserte

Le site, actuellement à majorité 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 notamment entre l'axe de la RD673 et le site d'implantation de la plateforme logistique ITM.

Contexte paysager

Le site, actuellement à majorité 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 notamment entre l'axe de la RD673 et le site d'implantation de la plateforme logistique ITM.

Perceptions du site

1/ RD673 - Vue vers le Nord-Est

SITE D'ETUDE

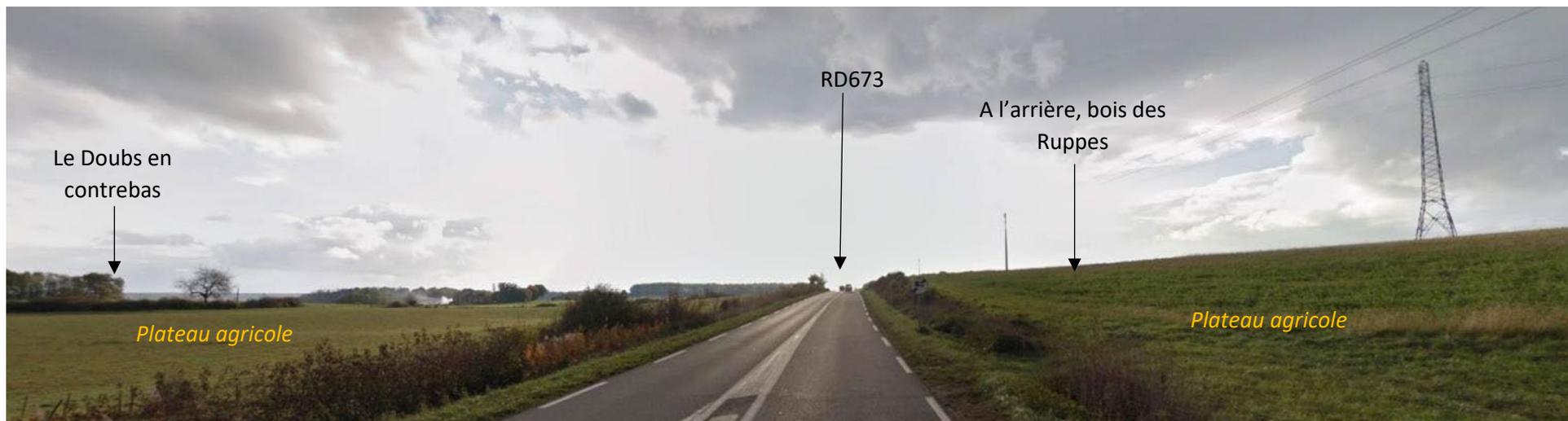
A l'arrière zone
logistique actuelle

RD 673

Zone d'activités
concerté (ZAC)
en cours

Le Doubs en
contrebas





2/ RD673 - Vue vers le Sud-Ouest



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



4/ Vue aérienne du site ITM aujourd'hui (sources : photo Sylvain Mestre - 2022)



5/ Vue depuis la RD673 en direction du site ITM (sources : photo Urbicand -2023)



6/ Vue depuis la RD673 en direction Nord-Est : juste après avoir dépassé la station service (photo de gauche – source Google View) puis après avoir dépassé le talus (sources : photo Urbicand -2023)

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. Par ailleurs, des ensembles végétaux parallèles à la RD673 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 RD673.

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, crée un masque dans le grand paysage, dans la continuité des installations de la cimenterie.



4/ et 5/ si le nouveau site ITM présente une emprise très importante, son impact paysager reste plus limité. Il est en grande partie masqué par la ligne de crête qui court parallèlement à la RD, ainsi que par les talus qui bordent la voie. Les boisements et bosquets présents entre le RD et le site jouent également ce rôle d'écran.

6/ En entrée Ouest du site, une fois la station-service dépassée, les boisements et les talus qui bordent la RD masquent le site de la zone d'activités. Passé ce talus, une première fenêtre paysagère s'ouvre au niveau de la station-service de la RD673. A ce niveau, les constructions situées à l'aval de la ligne de crête sont masquées comme mentionnée au paragraphe précédent.

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 RD673 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.

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. Ce site est aujourd'hui masqué par un grand mur



Résidence de Courcelles, EHPAD, aujourd'hui invisibilisé par un grand mur



Maisons face à l'EHPAD, de l'autre côté de la RD673



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

Vue du site ITM récemment installé sur la zone d'activités



Desserte interne du site ITM



Voie de desserte de l'ensemble de la zone économique, à hauteur du site ITM



Le site de la zone d'activités reste encore dépourvu de constructions dans sa plus grande partie. La plateforme logistique occupe une emprise toutefois significative, en raison des surfaces de bâtiments et de desserte nécessaires à son activité. Le traitement architectural du bâti et l'aspect de la clôture sont sobres et répondent aux obligations du règlement écrit. L'entreprise impacte toutefois le site en raison de l'ampleur de son emprise. Toutefois, comme cela a été souligné précédemment, l'impact est atténué par l'implantation de l'entreprise selon l'orientation des lignes de relief et en arrière de la ligne de crête.

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 tout en évitant de le banaliser avec des constructions peu qualitatives.

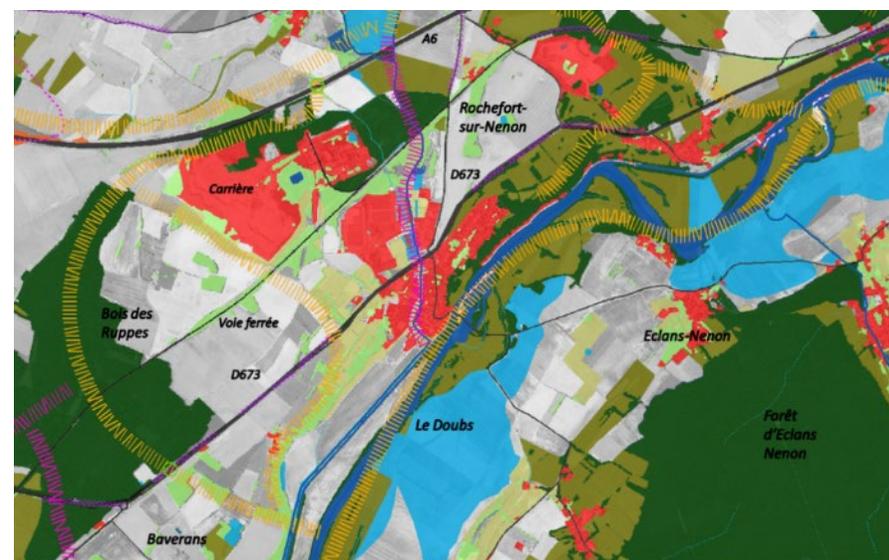
1.2.4 Contexte écologique du site

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).



Légende		
Réservoirs de biodiversité	Milieux relais	Obstacles
<ul style="list-style-type: none"> Zonage environnemental (APPB, Natura 2000, ZNIEFF1, Réserve naturelle nationale) Milieux forestiers Milieux xériques ouverts Milieux herbacés permanents Milieux humides Milieux aquatiques 	<ul style="list-style-type: none"> Cours d'eau intermittents Cours d'eau permanents Réseaux de haies Boisements Prairies Entité mosaïque de milieux agro-naturels 	<ul style="list-style-type: none"> Zones artificialisées Barrage / écluse Ouvrage en rivière <ul style="list-style-type: none"> Franchissabilité inconnue pour la faune piscicole Difficilement franchissable pour la faune piscicole Infranchissable pour la faune piscicole Infrastructures routières <ul style="list-style-type: none"> Infranchissable (autoroute) Difficilement franchissable Moyennement franchissable Franchissable Infrastructures ferroviaire <ul style="list-style-type: none"> Ligne Grande Vitesse Voie ferrée / voie de service Zone de collision avec la faune sauvage Passage à faune aménagé Ouvrage de franchissement d'infrastructure
Corridors écologiques		
<ul style="list-style-type: none"> Corridor écologique Trame verte - fonctionnel Trame bleue - fonctionnel Fonctionnalité altérée Trame verte urbaine 		

Une expertise spécifique menée au cours de l'année 2021 a permis la délimitation des zones humides sur le site :





Diagnostic zone humide Commune de Rochefort-sur-Nenon
(39) Plateforme logistique

Délimitation des zones humides

- Aire d'étude
- Point d'analyse
 - flore hydrophile
 - ⊙ flore non hydrophile
 - + sol hydromorphe
 - + sol non hydromorphe
 - Zone humide

Surface de zone humide délimitée au sein de l'aire
d'étude : 116 919 m²

Réalisation : Acor campagne, 2022
Source : IGN BDORTHO®
Projection : RGF93 v1 / Lambert-93
Ellipsoïde : GRS 1980

Cette étude a mis en évidence la présence de zones humides sur une surface de 116 918 m² au sein du site du projet. Il s'avère que les zones humides qui ont été identifiées sont dans un état de conservation moyen à dégradé en raison des pressions liées aux pratiques agricoles et à l'aménagement en cours du site.

Les fonctions remplies par ces zones humides sont, du fait des facteurs de dégradation, limitées, mais restent non négligeables. Il s'agit des fonctions de ralentissement des ruissellements, de recharge des nappes, de retentions des sédiments, de dépollution et, dans une moindre mesure l'accomplissement du cycle de vie des espèces.

Enjeux :

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

1.2.5 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

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 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.

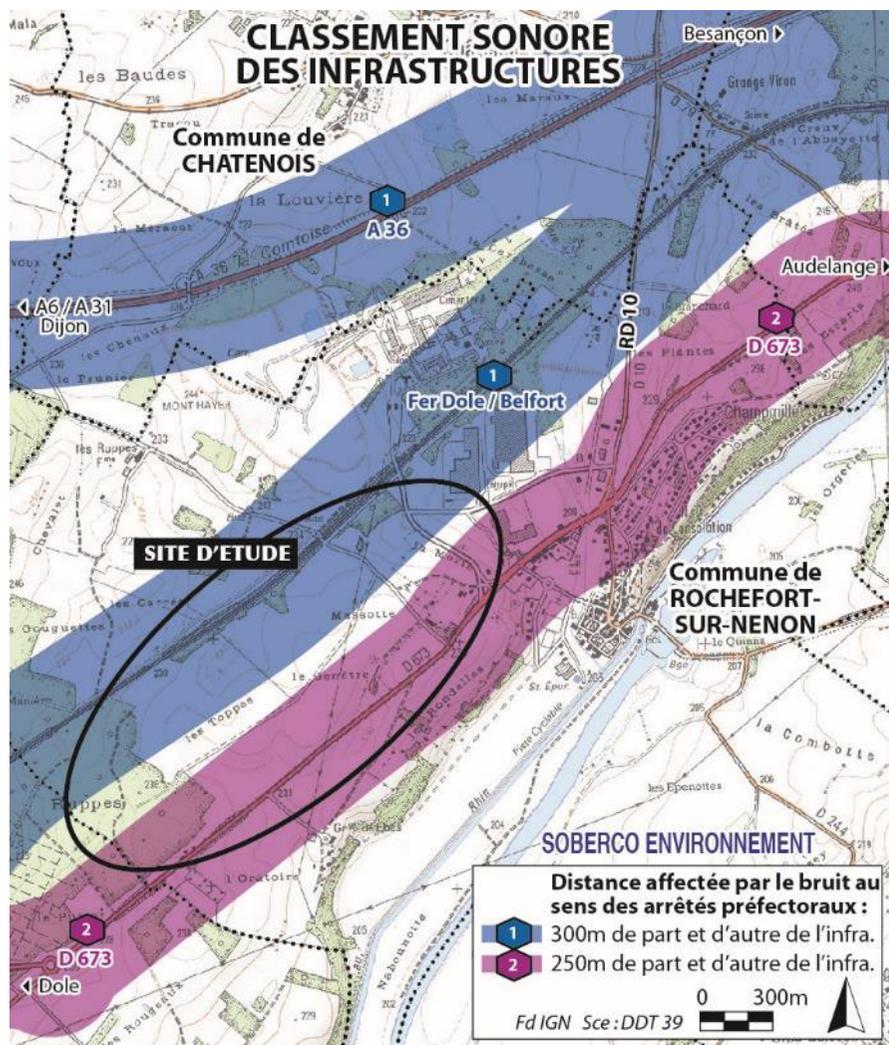
Ce classement sonore des infrastructures routières n'est donc ni une servitude, ni un règlement d'urbanisme mais une **obligation fixant les performances acoustiques minimales que les futures constructions devront respecter.**

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).

Enjeux :

Prendre en compte les nuisances acoustiques dans les futures constructions.



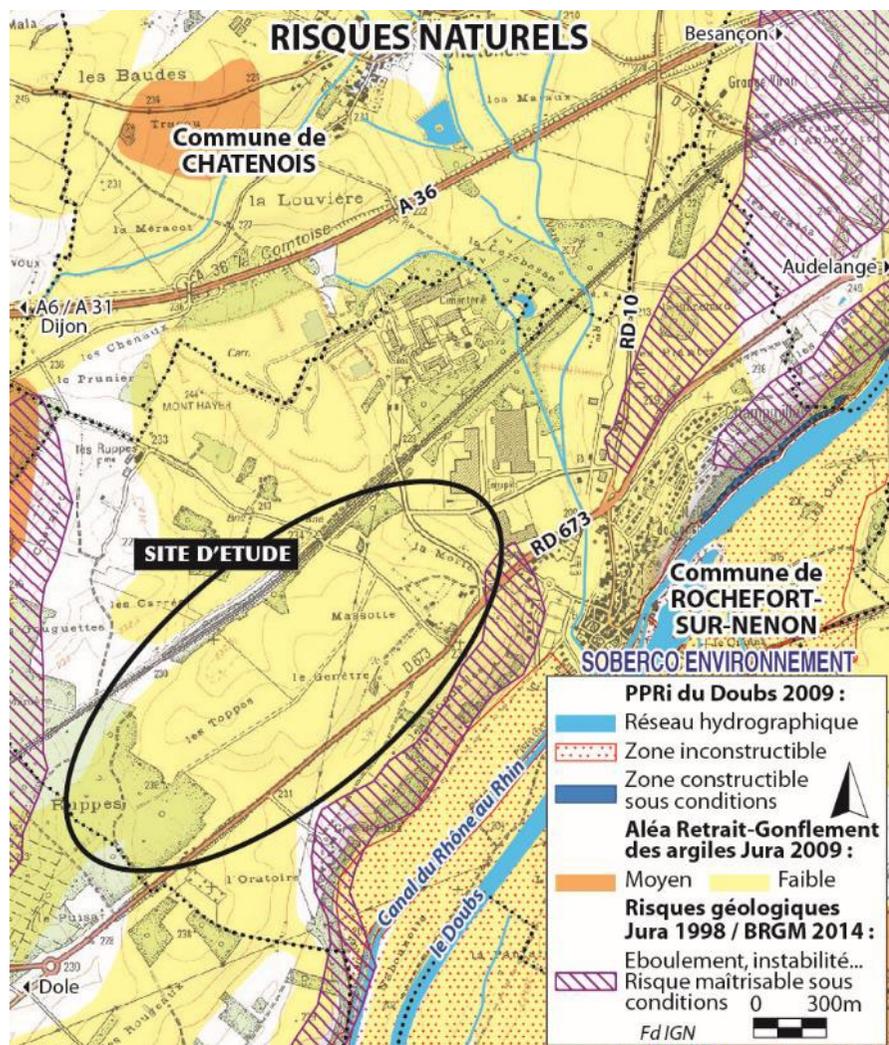
Risques naturels

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

- Le risque d'inondation est identifié 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.



1.2.6 Enjeux de développement du secteur

Le pôle économique de Rochefort-sur-Nenon (1 370 emplois, avec la dynamique de création d'emploi la plus favorable du territoire entre 2013 et 2019 : +180 emplois et qui se poursuit avec 200 emplois créés à l'ouverture de la nouvelle base logistique ITM) 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 présentent sur la commune confirmant l'importance de l'activité logistique du secteur et son attractivité. Les différents acteurs de ce secteur expriment de forts besoins de déploiement afin de s'implanter ou de rester sur le territoire. Un projet actuel d'implantation d'une plateforme logistique et industrielle confirme cette dynamique. Ces projets dans ce type d'activité doivent s'accompagner :

- 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 bâtiment 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.

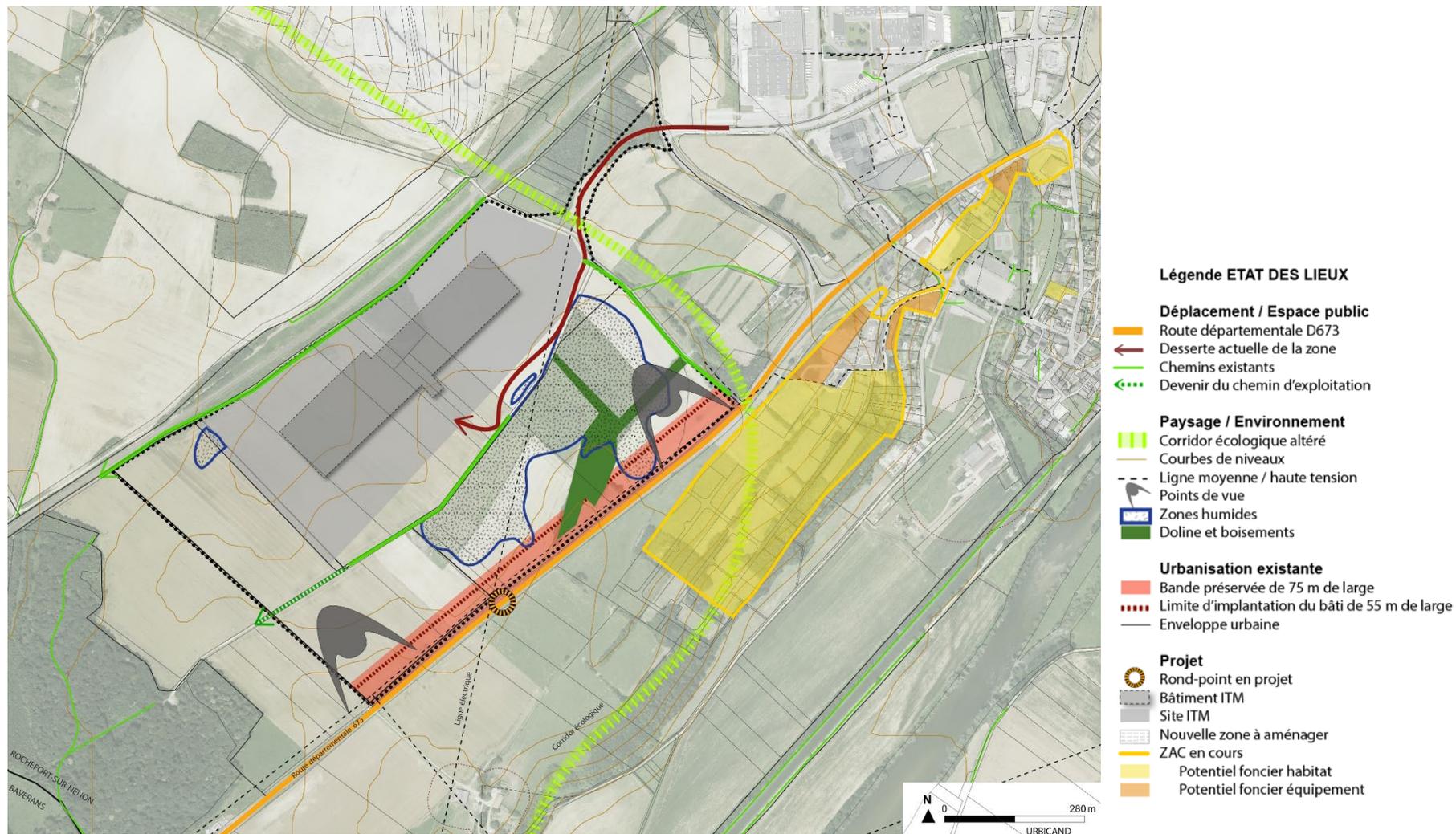
La poursuite de l'urbanisation de ce secteur est l'occasion de travailler une entrée de ville et d'adapter son développement qui doit intégrer à la fois le développement de nouvelles fonctions (logistiques, industrielles et artisanales en lien avec l'activité ITM et le projet de nouvelle implantation) et la préservation des fonctions existantes (écologiques et paysagères en lien avec les zones humides répertoriées, le corridor écologique à reconstituer et les boisements à préserver).

L'aménagement du site nécessite à terme une requalification routière et paysagère par **l'aménagement potentiel d'un giratoire ou autre ouvrage de voirie 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 et la préservation de certains espaces sensibles. Ce site se situera à l'avenir en vitrine de la RD673, 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

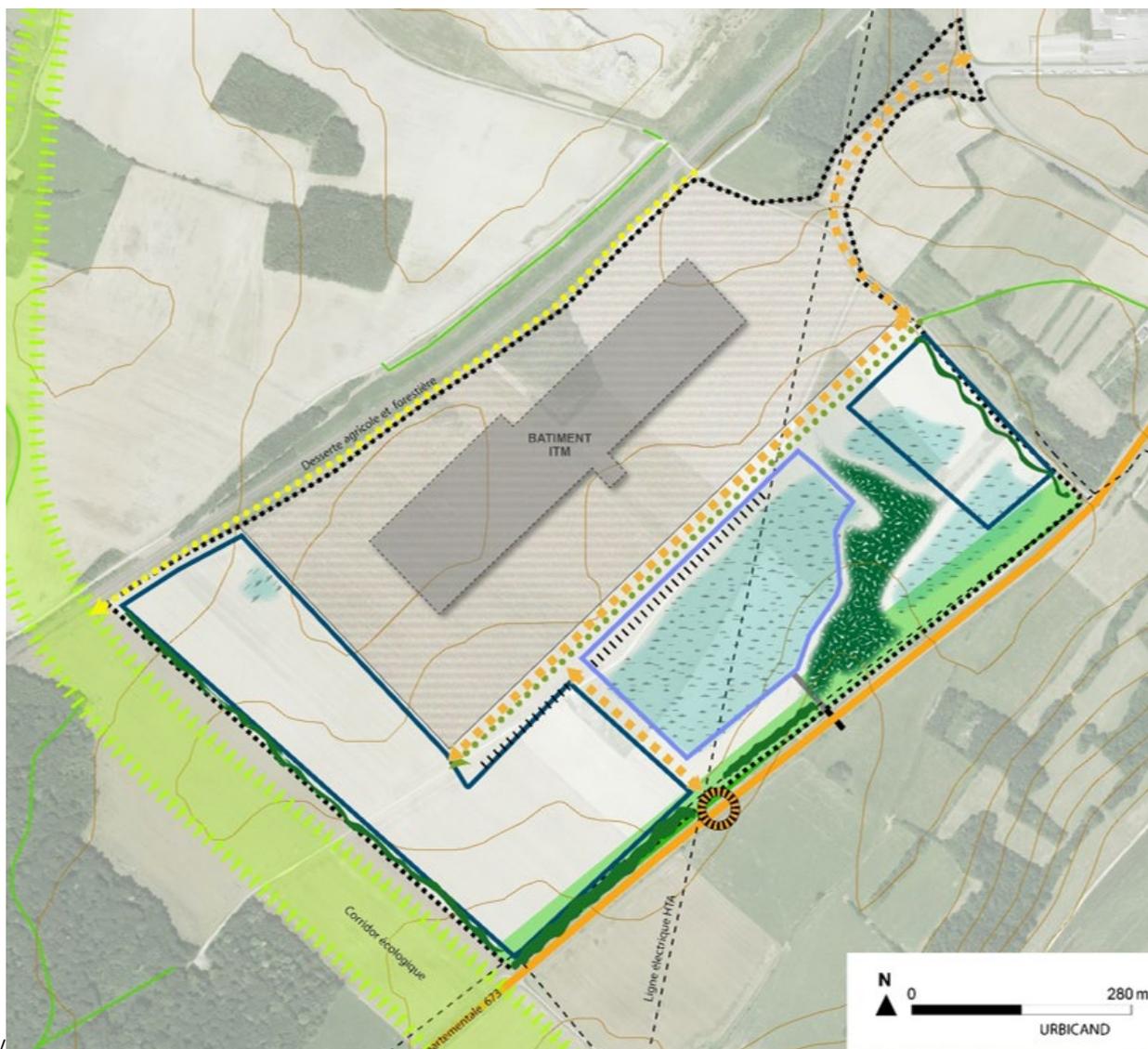


1.3 Orientations du projet urbain

1.3.1 Schéma de principe des aménagements

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

- Le prolongement **de la nouvelle voie structurante, Nord-Est / Sud-Ouest créer le long du bâtiment ITM** et pour desservir le site et le reste des parcelles,
- 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 RD673, 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,
- Evolution de la construction :
 - Le **maintien d'une bande paysagère de 75 mètres de large par rapport à la RD673 sur la partie Est du site.**
 - **Réduction de la bande paysagère à 50 mètres de large** par rapport à la RD673 en partie Ouest du site ainsi que .
 - **L'autorisation des dispositifs de gestion des eaux pluviales** au sein d'une **bande comprise entre 10 et 75 mètres** par rapport à l'axe de la RD673.
 - **L'autorisation du stationnement en revêtement perméable ou semi perméable dans une bande comprise entre 25 et 75 mètres par rapport à l'axe de la RD673**
 - **La possibilité de réaliser des voiries techniques pour le strict bon fonctionnement du site** au sein d'une bande comprise entre 25m et 75 m par rapport à l'axe de la RD673.
- Une **bande de 5 mètres le long de la RD673**, qui devra être plantée.
- **La mise en œuvre d'une démarche ERC pour les zones humides** repérées avec la préservation et la compensation des espaces humides au Nord-Est du site, limitrophes aux boisements à conserver.
- La **préservation des accessibilités agricoles via d'autres chemins existants ou à aménager**, ainsi que la création de cheminements piétons pour relier les chemins existants entre eux,
- L'aménagement de haies vives en lisière Sud-Ouest et Sud du site afin d'assurer une intégration paysagère
- La **limitation de la hauteur des futures constructions à 21 mètres.**



Légende OAP

Déplacement / Espace public

- Route départementale D 673
- Chemin agricole à conserver
- Voie structurante à créer
- Chemins existants
- Cheminement piéton à aménager
- Cheminement agricole à maintenir/améliorer

Paysage / Environnement

- Corridor écologique déplacé
- Courbes de niveau
- Ligne moyenne / haute tension
- Boisement existant à préserver
- Zones humides répertoriées à préserver lorsqu'elles sont en dehors des îlots urbanisables et à intégrer dans une démarche ERC en cas d'urbanisation (îlots d'activités, voirie...)
- Haie vive à aménager en lisière, avec plantations de haut jet dans une bande de 5 mètres de largeur le long de la RD673
- Constructions et stockages interdits :**
 - dans une bande de 75 mètres au Nord-Est depuis l'axe de la RD.
 - dans une bande de 50 mètres au Sud-Ouest depuis l'axe de la RD. Les dispositifs de gestion des eaux pluviales sont autorisés dans une bande comprise entre 10 et 75 mètres par rapport à l'axe de la RD et les stationnement en revêtement perméable ou semi perméable dans une bande comprise entre 25 et 75 mètres.

Urbanisation

- îlot d'activités (urbanisable à court terme)
- îlot d'activités (urbanisable à long terme)
- Implantation du bâti sur rue
- Aménagement possible d'un carrefour

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 RD673 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 respectant un recul minimal de 50m sur la partie où la bande inconstructible sera réduite. 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 ;

Assurer un recul minimal d'implantation de 50 m par rapport à la limite publique le long de la RD673, sur la partie où la bande d'inconstructibilité sera réduite.

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 site et la circulation à l'intérieur de la zone d'activités des Toppes.

Par le développement du site ITM un accès direct a été 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 :

- La première phase a été la création d'une nouvelle voie parallèle à la RD673 pour desservir les activités économiques. Cette nouvelle voie sert aujourd'hui d'accès au site ITM. Elle devra être prolongée pour desservir l'ensemble de la zone économique et 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. Les accès agricoles devront néanmoins être maintenus par le nord et le sud du site notamment.
- Dans un second temps : l'accès principal au secteur sera positionné depuis la RD673, où la création potentielle d'un giratoire va permettre d'organiser les nouveaux flux de déplacement.

Prescriptions :

Requalification de la RD673. L'entrée du secteur au niveau de la RD673 fera l'objet d'une requalification paysagère. Il s'agira de travailler les abords de la route en s'appuyant sur le talus existant et de nouveaux aménagements paysagers et végétalisés pour maintenir un caractère agricole et naturel en entrée de ville. Cette ambition permettra également de limiter l'impact visuel des aménagements. Plus à l'Est, dans une perspective d'aménagement à plus long terme de la zone, il s'agira de créer une entrée de ville par l'aménagement d'un giratoire donnant un caractère plus urbain à l'entrée de ville. Les aménagements justifieront d'un projet de mise en valeur paysagère par des masques visuels. Les abords de la RD673 dans la marge de recul de 5m à minima, resteront végétalisés par des pelouses et par une strate arbustive. L'aménagement de ce secteur facilitera l'intérêt d'une nouvelle voie d'entrée de ville facilitant la desserte des nouvelles activités créées.

1.3.2 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 à l'ouest du site avec renforcement de la fonctionnalité écologique du corridor à l'Ouest du site.
Les boisements existants sont préservés. Une large partie du site située le long de la RD673 est donc retirée de l'espace constructible qui était prévu initialement dans le PLUi et l'OAP.

- 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.

Le profil topographique depuis la RD673 et les structures environnementales préservées et recrées permettent 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.

Par ailleurs, la plateforme logistique ITM s'est créée par un important remaniement du relief avec un grand décaissement pour aplanir le terrain. Le site d'implantation d'une future plateforme logistique éventuelle se caractérisera par une certaine amplitude de relief et impliquerait d'importants décaissements pour créer une un espace aplani semblable au site ITM. L'urbanisation à cet endroit devra limiter les mouvements de sols liés à la topographie plus accidentée du terrain.



Profil topographique plus accidenté à l'Ouest de la plateforme ITM

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**.

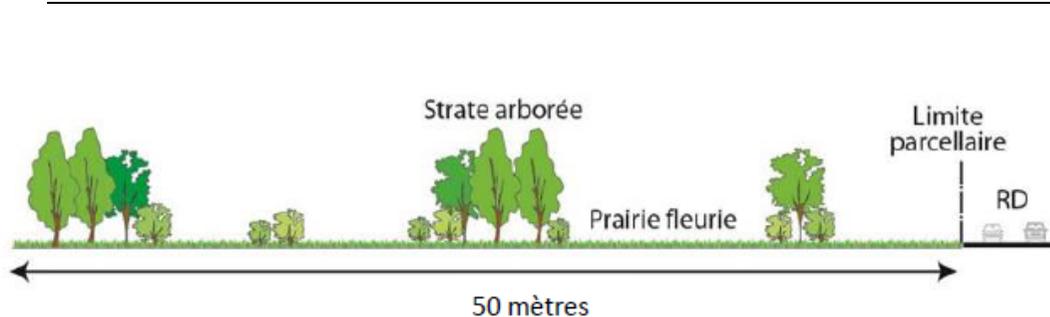
La préservation de la trame verte urbaine à l'endroit des sites sensibles (boisement) en veillant à mettre en œuvre la séquence ERC en cas de destruction ou d'altération des sites humides repérés.

Pour préserver l'entrée de ville, **un accompagnement végétal dans la bande inconstructible de 50 ou 75 m**, permettra d'affirmer le caractère agricole et naturel existant le long de la RD673. Le profil de voie des dessertes internes du site intégrera un espace paysager de bande enherbée, alignement d'arbres ou bien de noue paysagère.

Les bâtiments ne devront pas excéder une hauteur de 21 m afin de limiter leur impact paysager et des haies multistrates devront être implantées en limite Sud et Sud-Ouest du site pour servir de brise vue.

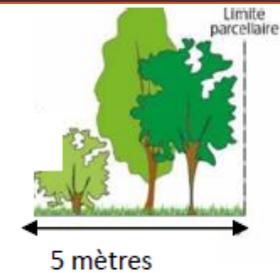
Une bande de 5 m de largeur devra être conservée depuis la limite de l'emprise publique, jusqu'au futur carrefour (environ 350 m de linéaire le long de la RD673), afin d'y réaliser des plantations de haut jet destinées à masquer les bâtiments d'activités.

Aménagement de stationnements mutualisés. Le développement d'activités permettra la création de poches de stationnements qui pourront être 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 50 m, position des arbres illustrative

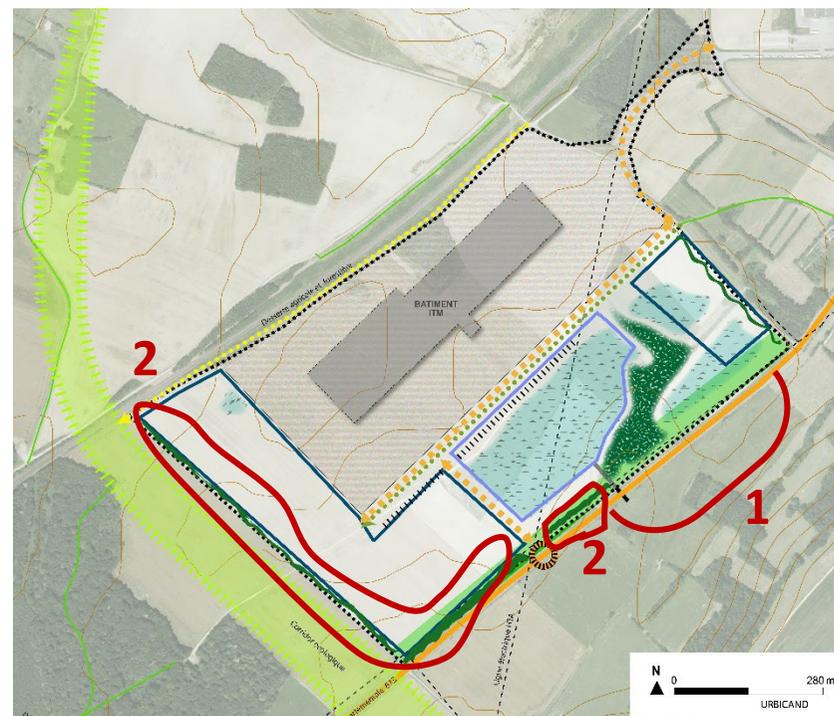
1



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

2

Principes de plantation





Coupe de principe

Administration Production

- d'adapter les bâtiments au terrain naturel.

Certains espaces techniques (stockage, etc.) construction d'une image qualitative pour l'ent

stockage Espace public

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

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

RdC R+1 RdC

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

La clôture peut être obtenue en modelant le terrain sur une limite parcellaire 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



« 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

1.3.3 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 optimisé et 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.

La gestion des stationnements devra intégrer des espaces paysagers, en particulier lorsqu'ils se situent dans la bande des 50 m. Par ailleurs des voiries techniques (accès stationnement, sécurité incendie...) sont également autorisées à l'intérieur de cette bande de 50m tout en veillant à limiter à la stricte nécessité de fonctionnement du site.

Les équipements de gestion des eaux pluviales sont également autorisés dans la bande des 50 m à condition de prévoir des mesures d'intégration paysagère et d'observer un recul minimal de 10 m par rapport à l'axe de la RD673

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.

Espaces de stationnement paysagers dans la bande de recul de 50 m. Tout comme les équipements de gestion de l'eau pluviale et les voiries techniques en respectant un recul minimal de 10 m par rapport à l'axe de la RD673 et en limitant à la stricte nécessité de fonctionnement du site.



Sortie A83, Les Essarts, Atelier Louis Vuitton



Polaxis, Tours



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

Qualité des espaces publics et de stationnement

Intégration paysagère, Usine Wescom, Ville de Deurne,





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

