



COMMUNE DE Saint-Éloi
(NIÈVRE)

**Étude d'entrée de ville en vue d'accompagner
l'aménagement
d'une zone d'activités économiques sur le site
« LE BOUCHOT »**



Droit, Développement et ORGA nisation des Territoires
10, rond point de la Nation - 21 000 DIJON
E-mail : dorgat@dorgat.fr - Tél. : 03 80 73 05 90

SOMMAIRE

1.	OBJECTIFS DE L'ÉTUDE ET PRÉAMBULE.....	2
2.	ÉLÉMENTS DU DIAGNOSTIC.....	4
	2.1 – SITUATION – CONTEXTE URBAIN ET SOCIO ECONOMIQUE.....	4
	<i>2.1.1 – Localisation.....</i>	<i>4</i>
	<i>2.1.2 – Contexte urbain.....</i>	<i>4</i>
	<i>2.1.3 – Contexte géopolitique et juridique.....</i>	<i>5</i>
	<i>2.1.4 – Contexte économique.....</i>	<i>9</i>
	2.2– CONTEXTE PHYSIQUE ET NATUREL.....	10
	<i>2.2.1 – Contexte physique.....</i>	<i>10</i>
	<i>2.2.2 – Contexte paysager.....</i>	<i>11</i>
	<i>2.2.3 – Contexte naturel.....</i>	<i>13</i>
	<i>2.2.4 – Diagnostic fonctionnel (desserte, voirie, réseaux et règles applicables).....</i>	<i>17</i>
3.	IMPACT ATTENDU ET PRÉCONISATIONS.....	19
	3.1 LA SÉCURITÉ.....	19
	3.2 LES NUISANCES.....	23
	<i>3.2.1 Les nuisances vis-à-vis de l'environnement et du milieu naturel.....</i>	<i>23</i>
	<i>3.2.2 Les nuisances acoustiques.....</i>	<i>25</i>
	<i>3.2.3 Autres nuisances potentielles au quartier d'habitat riverain.....</i>	<i>28</i>
	3.3 LA QUALITÉ ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE.....	29
4.	TRADUCTION SYNTHÉTIQUE DES PRÉCONISATIONS D'AMÉNAGEMENT DANS LE SCHEMA DES OAP.....	34
5.	LISTE DES ANNEXES.....	35

1. OBJECTIFS DE L'ÉTUDE ET PRÉAMBULE

Le Plan Local d'Urbanisme de Saint-Éloi révisé définit le cadre de développement futur de la Commune. Il a pour cela protégé les espaces naturels importants et a classé constructible, le secteur de la zone du Bouchot pour une vocation économique et plus précisément une vocation tertiaire et commerciale.

Le PLU a retenu ce secteur particulier pour la constructibilité après en avoir bien défini les limites et exclu par un classement en zone naturelle N les espaces naturels alentours présentant un intérêt. Le site d'études est lui composé de près (non agricole chevaux de loisirs) et de friches (anciennes prairies agricoles qui ne sont plus cultivées depuis quelques années et friches qui ont évolué notamment vers une station herbeuse présentant un intérêt écologique.

Le site d'études prend place entre la zone d'activités de la Sablière d'une part et les constructions d'habitat du quartier de la Mairie d'autre part.

Cette zone est bordée par deux axes de transit importants que sont la RD n°981 et la RD n°978, cette dernière étant une voie classée à grande circulation conformément au décret n°2010-578 du 31 mai 2010. La commune de Saint-Éloi a décidé que l'aménagement de ce secteur ferait l'objet d'une étude d'entrée de ville préalable afin de lever l'inconstructibilité de l'article L-111-1-4 du Code de l'Urbanisme et de garantir une meilleure intégration visuelle de la future zone.

L'objet de l'étude d'entrée de ville est de préciser certaines modalités d'aménagement de ce secteur pour une bonne insertion visuelle dans le paysage de cette future zone commerciale, ce qui est l'esprit de la loi Barnier de 1995.

Les préconisations établies sont traduites de manière réglementaire dans les pièces règlement du PLU révisé à savoir les règlements écrits et textuels ainsi que les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).

Conformément au libellé de l'article L-111-8 du Code de l'Urbanisme, l'étude d'entrée de ville doit définir et justifier les conditions d'urbanisation en fonction :

- des nuisances,
- de la sécurité,
- de la qualité de l'urbanisme et des paysages, tout en tenant compte de l'intérêt environnemental des sites sélectionnés.

La présente étude définit donc les conditions d'une urbanisation de qualité, conjuguant au mieux les préoccupations économiques et environnementales de la commune.

ORIGINES DES ARTICLES L. 111-6 et L. 11-8 DU CODE DE L'URBANISME (*)

L'urbanisation incontrôlée que l'on observe aujourd'hui le long des grandes infrastructures, notamment dans les entrées de villes, est due à une forte pression économique, essentiellement d'ordre commercial.

En effet, pour les acteurs économiques, plusieurs critères sont privilégiés pour rechercher une implantation : l'accessibilité, les disponibilités foncières et la visibilité, qui constituent ce qu'on appelle « l'effet vitrine ». De ce fait, les acteurs économiques privilégient l'implantation le long des infrastructures à fort trafic, les sorties d'autoroutes, les intersections entre pénétrantes et rocade.

Ce processus se traduit par la prolifération de constructions à usage d'activité ou de service, implantées de façon linéaire en méconnaissance des préoccupations d'urbanisme, architecturales et paysagères, et en ne se préoccupant que du court terme. L'urbanisation s'organise de manière linéaire et monofonctionnelle, sans profondeur et sans structuration véritable au détriment de la cohérence et de la continuité urbaine, ainsi que des possibilités de mutations des zones.

En outre, l'activité commerciale alliée à la fréquentation de la voie appelle souvent une excessive surenchère de la publicité et des enseignes.

Cette tendance s'est généralisée et a banalisé l'image de nos villes. Mais aujourd'hui, les abords des bourgs, des petites communes, des villes moyennes sont autant touchés que les grandes agglomérations.

De plus, les contradictions entre les deux fonctions de la voie (voie de transit et desserte locale) créent de nombreux dysfonctionnements en matière de circulation et de sécurité routière.

La loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit un article L. 111-1-4 dans le Code de l'urbanisme, visant à inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes.

L'objectif de cet article est d'inciter les communes à lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers. Cette réflexion doit permettre de s'interroger sur l'opportunité de construire sur ces territoires, et, si le diagnostic conduit la collectivité à urbaniser, de finaliser un véritable projet urbain qui trouvera sa traduction dans les documents d'urbanisme locaux tels que les plans locaux d'urbanisme.

Art. L. 111-6 tel que résultant de l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.

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.

Art. L. 111-7 tel que résultant de l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.

L'interdiction mentionnée à l'article [L. 111-6](#) ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 4° 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.

Art. L. 111-7 tel que résultant de l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.

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.

*Source : circulaire n° 96-32 du 13 mai 1996 relative à l'application de l'article 52 de la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, créant le nouvel article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme.

2. ÉLÉMENTS DU DIAGNOSTIC

2.1 – SITUATION – CONTEXTE URBAIN ET SOCIO-ÉCONOMIQUE

2.1.1 – Localisation

Le site d'études est bordé par la RD 981 à l'Ouest et la RD 978 au nord.

Il est accolé au bois communal du Bouchot, entre le quartier de la Mairie à l'Est et le rond point de la zone d'activités la Sablière à l'Ouest (voir planche 1).

Le secteur d'études a une superficie d'environ 11 hectares et demi dont 9 hectares environ en zone constructible AUE.

2.1.2 – Contexte urbain

La commune de Saint-Éloi a une superficie de 1 645 ha.

La partie bâtie est très éclatée puisque qu'elle se compose de trois entités identifiées dans le PLU :

- un bourg principal (**auquel est adossé le site objet de la présente étude**)
- des hameaux du nord de la Commune concentrant les activités de « loisirs – nature »
- « les faubourgs » de Nevers, façade ouest du territoire communal composée de plusieurs quartiers d'habitat et d'activités économiques qui sont accolés à Nevers et donnent le sentiment de vivre davantage avec Nevers qu'avec Saint-Éloi.

La Commune est desservie par trois axes de transit principaux :

- L'A77 qui s'arrête à Nevers, (sortie 36). Celle-ci n'a jamais été poursuivie, la liaison avec les territoires au sud (vers Moulin) se réalisant principalement par la N7, ce qui a pour effet « d'enclaver » quelque peu l'agglomération de Nevers par rapport au reste de la Région Bourguignonne. En revanche, l'A 77 constitue une liaison efficace vers Paris.

- la RD 981 (NEVERS – DECIZE)
- la RD 978 (AUTUN-DIJON). Un comptage du Conseil Général en 2006 sur cette voie au niveau du site indiquait 6700 véhicules par jour.

Le site d'études est vite accessible par la bretelle d'accès à l'A77 de Saint-Éloi (sortie 36) qui constitue le contournement Est de Nevers. Grâce à cela mais également à la desserte directe par les deux autres axes majeurs de la Commune, le site dispose d'une très bonne accessibilité depuis le sud-est du Département et pour la partie Est de l'agglomération de Nevers.

D'autres axes secondaires :

- RD 176 en provenance de Chevannes au Nord
- Route de Chaluzay et Rue d'Aubeterre en provenance des faubourgs à l'Est de Nevers.

Ces axes ainsi que la voie ferrée cisailent le bâti de Saint-Éloi ce qui accentue l'impression d'éclatement évoquée ci-avant et aggrave la problématique forte de **manque de liaisons inter quartiers** mise en évidence dans le PLU. L'urbanisation passée a en effet négligé les liaisons inter quartiers et de

Source : site du Conseil Général 58



nombreuses opérations sont tournées sur elles-mêmes, par des voies en boucle et sans possibilité de communication et de traversée.

SNCF, transports en commun

Il n'existe pas de plan de Déplacements Urbains (PDU) à l'échelle de l'agglomération de Nevers. Les transports urbains relèvent de la compétence de la Communauté d'Agglomération, à laquelle ne fait pas partie Saint-Éloi. Toutefois les lignes 1 et 64 du réseau TANE0 (réseau urbain de l'agglomération) s'approchent de Saint-Éloi mais sans y arriver tout à fait, par leurs arrêts la Baratte, Les Sablons et St-Fiacre. Il existe également un réseau de bus du Conseil Départemental à Saint-Éloi, avec la ligne 64 reliant Nevers et Imphy, passant 6 fois par jour dans chaque sens.

- Il existe une halte-station SNCF sur la ligne Nevers-Dijon dans le bas du bourg.
- Ramassage scolaire dans toute la commune pour l'école et pour le collège des Courlis et les lycées.

Ainsi, le réseau de transports en commun est très limité à Saint-Éloi.

Localement le site d'étude est riverain d'une zone économique mixte industrielle et commerciales au nord-ouest, avec une orientation marquée vers les activités du BTP par gestions des déchets de chantier.

À l'ouest, le site est bordé par la RD 981 accueillant le refuge pour animaux et des espaces naturels. Au nord-est, ce sont les constructions d'habitation du lieu dit Les Rues de part et d'autre de la RD978 qui jouxtent le site.

Enfin, à l'Est et au sud, l'environnement est naturel avec le bois du Bouchot et l'espace naturel humide aménagé en « Arche de la Biodiversité », sous la gestion de l'association environnementale basée à Saint-Éloi « MELA », laquelle a réalisé une étude floristique ponctuelle pour les besoins de la présente étude d'entrée de ville.

2.1.3 – Contexte géopolitique et juridique

Située dans le département de la Nièvre, la commune de Saint-Éloi appartient à l'arrondissement de la préfecture du département : Nevers.

Autres éléments institutionnels :

Canton : NEVERS-2

Aire urbaine : Nevers

Intercommunalité : Communauté de communes « Loire et Allier » laquelle comprend 6 communes.

SCOT : Syndicat mixte du SCOT du Grand Nevers : SCOT approuvé le 01/12/2016 et mis en révision le 28/09/2017.

PETR : pôle d'équilibre territorial et rural du Val de Loire Nivernais

Règle d'urbanisme applicable à la zone par le Plan Local d'Urbanisme

Le site d'études est classé en deux zones au PLU, chacune disposant d'un règlement spécifique de zone :

- pour partie en zone à urbaniser opérationnelle au PLU : zone AUE à vocation d'activités économiques.
- pour partie en zone N naturelle inconstructible.

La zone AUE fait l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation spécifiques au PLU, traduisant les préconisations de la présente étude d'entrée de ville.

Le règlement du PLU révisé traduit lui aussi également les préconisations s de la présente étude ainsi que les orientations du PADD du PLU révisé.

Servitudes et autres contraintes mentionnées au PLU :

(voir en annexe le plan des Servitudes d'Utilité Publique du PLU).

I3 : canalisation de gaz :

Le site est traversé dans sa partie ouest par une canalisation de transport de gaz « Saint-Éloi / La Charité-Sur-Loire D 200 » entraînant la servitude d'utilité publique I3.

Cette dernière a pour effet l'interdiction de construire ou la limitation des droits à construire dans différentes. La présente étude prend en compte cette servitude en classant en zone naturelle inconstructible N ses abords dans une bande de largeur variable mais au principal de 15 mètres, qui correspond à l'ancienne première bande de risque dite des effets létaux significatifs (les plus graves en cas d'accident). Cette réglementation aux abords de la canalisation a évolué et définit maintenant des bandes de SUP 1, 2 et 3. Les bandes 2 et 3 sur cette canalisation se superposent. Elles ne sont que de 5 mètres de part et d'autre de la canalisation. La bande de SUP1, la plus large mais aussi la moins contraignante réglementairement, fait 55 mètres de part et d'autre de la canalisation.

Cette bande de SUP1 prévoit (confère fiche de renseignement sur les canalisations de gaz en annexe), que la délivrance d'un permis de construire relatif à un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou à un immeuble de grande hauteur est subordonnée à la fourniture d'une analyse de compatibilité ayant reçu l'avis favorable du transporteur ou, en cas d'avis défavorable du transporteur, l'avis favorable du Préfet rendu au vu de l'expertise mentionnée au III de l'article R555 – 31 du code de l'environnement.

La présence de cette canalisation de transport de gaz dans le site rend nécessaire une consultation obligatoire du service responsable (de la servitude) mentionné dans la fiche.

Il est préconisé de faire effectuer un relevé de la localisation exacte de la canalisation en altimétrie et en planimétrie.

Il résultera des préconisations de la présente étude que la canalisation et ses abords immédiats soient en zone naturelle inconstructible (sauf très ponctuellement comme vu ci-après). Il n'existera donc pas de risque de voir se construire de bâtiment dans une bande de 35 mètres. Toutefois des aménagements de voirie ou des constructions seront possibles et potentiels en zone AUE dans les derniers 25 mètres de la SUP1. Comme le prévoit la réglementation, de tels aménagements sont possibles en zone de SUP 1 en fonction des projets et conformément aux prescriptions du concessionnaire, GRT Gaz.

A priori il n'est pas prévu d'aménagement de voirie sur la canalisation elle-même, car l'accès de secours prévu au sud-ouest de la zone passe à proximité mais pas dessus. Toutefois, si après un repérage exact de l'emplacement de la canalisation, il s'avérait que celle-ci passe au niveau de l'accès de secours prévu, des mesures de protection de la canalisation seraient techniquement possibles pour renforcer cette dernière.

PT3 : lignes téléphoniques et télégraphiques

Le site d'études est bordé par deux lignes de télécommunications soumises à la servitude d'utilité publique PT3 :

- PT3 F 307 le long de la RD 978 (bordure nord du site) : PARIS/LYON tronçon 5 NEVERS/PARAY LE MONIAL (fibre nationale).
- PT3 C 302 le long de la RD 981 (bordure ouest du site) : NEVERS/MÂCON tronçon 1 NEVERS : DECIZE (câble géré par la boucle locale de Nevers, ex cuivre national désinvesti).

La présence de ces lignes est à prendre en compte pour la réalisation du ou des accès à la zone sur les RD 981 et 978.

Secteurs affectés par le bruit

Des secteurs réglementaires affectés par le bruit ont été définis par un arrêté préfectoral du 9 juin 2016 classant en catégorie 3 les RD 978 et 981 à Saint-Éloi.

Dans ces secteurs affectés par le bruit, définis réglementairement par une bande de 00 mètres en catégorie 3, les niveaux sonores moyens sont les suivants d'après l'arrêté :

Niveau sonore de référence Laeq en DB (A) :

- 6h00-22h00 : 70 < L < 76
- 22h00-6h00 : 65 < L < 71

Dans ces secteurs de bruit, la réglementation prévoit que certains bâtiments soient soumis à des prescriptions d'isolement acoustiques réglementaires comme les habitations ou les bâtiments d'enseignement, de santé, de soins, et d'action sociale...

Note sur le bruit :

Le bruit est dû à une variation de la pression régnant dans l'atmosphère. Il peut être caractérisé par sa fréquence (grave, médium, aigu) et par son intensité mesurée en niveau de « pression acoustique ».

La pression acoustique est la différence de pression instantanée par rapport à la pression atmosphérique dont la variation lente n'est pas sensible à l'oreille.

La plage de sensibilité de l'oreille humaine est trop étendue pour que l'on puisse manier aisément les valeurs usuelles de pression acoustique. On a donc utilisé un artifice : l'échelle logarithmique qui, entre un son juste audible et un son douloureux, permet un découpage en 120 unités appelées décibels.

L'unité de mesure du bruit considérée comme une nuisance est le décibel A (dB(A)). Le qualificatif « A » signifie que les différentes fréquences présentes dans le signal sonore font l'objet d'une certaine pondération. L'oreille humaine n'est pas uniformément sensible aux différentes fréquences présentes dans un signal sonore. La pondération « A » permet de mieux faire coïncider un signal acoustique à sa perception.

Dans le cas d'une route, on a affaire à une source sonore linéaire. On admet que la source sonore constituée par un véhicule rayonne dans toutes les directions avec la même intensité. Dans le cas d'une route, le bruit se répartit selon des surfaces d'égal niveau sonore demi cylindriques qui entourent la route.

Plus on s'éloigne de cette dernière, moins le niveau sonore est élevé. La décroissance est de 3 dB(A) chaque fois que l'on double la distance du récepteur à la source. Un sol réfléchissant facilite la propagation du bruit alors qu'un sol absorbant freine cette propagation. **En l'occurrence le sol dans le périmètre d'étude est un sol absorbant (pas un sol rocheux).**

Dans la future zone d'activités on se trouvera face à un tissu urbain dit « ouvert » par opposition à la forme en U (rue bâtie de part et d'autre). Ainsi le bruit se propage mieux puisqu'il n'est que peu arrêté par les bâtiments en raison de l'espacement de ces derniers.

Afin de comprendre la nuisance de bruit indiquée en dB, le tableau suivant donne quelques repères.

Conversation possible	Perception du bruit	Intensité en dB	Comparaison avec des bruits extérieurs	Comparaison avec des bruits d'intérieurs	Bruits des véhicules
	Seuil d'audibilité	5			
	Silence inhabituel	5			
		10			
	Très calme		Feuilles légères agitées par vent doux dans jardin silencieux		
A voix chuchotée		15			
		20	Jardin tranquille	Studio de radio	
		25		Conversation à basse à 1,50 m	
	Calme			Appartement dans quartier tranquille	
		30			
		35			Bateau à voile
		40		Bureau tranquille dans quartier calme	
A voix normale	Assez calme				Transatlantique de première classe
		45	Bruits minimaux le jour dans la rue	Appartement normal	
	Bruits courants	50	Rue très tranquille	Restaurant tranquille	Auto silencieuse
		60	Rue résidentielle	Grands magasins normale	Bateau à moteur
Assez forte				Conversation normale	
				Musique de chambre	
		65		Appartement bruyant	Automobile de tourisme sur route

				Restaurant Musique	bryant	Wagons-lits modernes
	Bruyant mais supportable	70	Circulation importante			
				Atelier Usine moyenne	dactylo	Métro sur pneus
		75				
				Radio Atelier de tournage et d'ajustage	très puissante	Bruits de métro en marche Klaxons d'autos
Difficile	Pénible à entendre	85	Circulation intense à 1 m			
		95	Rue à trafic intense	Atelier de forgeage		Avion de transport à hélices à faible distance
		100	Marteau-piqueur dans rue à -5 m	Scie à ruban		Moto sans silencieux à 2 m Wagon de train
Obligation de crier pour se faire entendre	Très difficilement supportable					
		105		Raboteuse		
		110	Rivetage à 10 m	Atelier de chaudronnerie		Train passant dans une gare
	Seuil de douleur	120				Moteurs d'avion à quelques mètres
Impossible		130		Marteau-pilon		
	Exige une protection spéciale	140		Turbo-réacteur au banc d'essais		

Emplacement réservé

Un emplacement réservé était prévu au précédent PLU au bénéfice de la Commune sur une bande de terrain en limite Est du site d'études. Il avait pour objet la réalisation d'une liaison piétonne entre la RD 978 et les équipements publics communaux plus au sud. La présente étude préconise son maintien dans le cadre de la création d'un maillage piétonnier de la zone.

2.1.4 – Contexte économique

Globalement la Commune de Saint-Éloi est soumise à forte influence de la ville centre de Nevers, que ce soit en termes d'habitat, que d'activités économiques ou d'équipements.

La Commune a développé son secteur économique grâce à la zone industrielle de Nevers/Saint-Éloi et plus récemment avec des activités plus orientées vers le commerce dans le secteur de la Baratte à l'entrée de Nevers, et dans le BTP l'artisanat et le commerce sur la zone de la Sablière.

Elle évite ainsi de devenir une « commune-dortoir » qui ne serait qu'une zone résidentielle pour une population travaillant à l'extérieur.

Le taux de chômage à Saint-Éloi est de 4,6 % en 2015. Ce taux se maintient par rapport à 2010. L'indicateur de concertation d'emploi en 2015¹ était de 71,8, soit en légère baisse par rapport à 2010.

Donc globalement Saint-Éloi est une commune équilibrée en termes de mixité de fonctions. Toutefois 87 % des actifs de Saint-Éloi ne travaillaient pas sur la Commune en 2015. Beaucoup travaillent sur l'agglomération de Nevers.

Le PLU de 2007 comme le PLU révisé ont identifié l'intérêt d'optimiser l'utilisation du secteur La Sablière avec une répartition des vocations : industrielle, artisanale et commerciale. L'industriel et l'artisanal se localisent déjà dans la zone de la Sablière au nord de la RD 978, ainsi qu'une station de service et une station de lavage. La création du centre de secours du SDIS ces dernières années ainsi que l'ouverture récente d'un magasin Leclerc de moins de 1 000 m² de surface de vente font un peu exemption à cette dominante.

La vocation commerciale, conformément à l'objectif du PLU, peut se développer sur la zone AUE du PLU, objet de l'étude. En effet, la vocation commerciale est actuellement l'activité économique la moins

¹L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone.

bien représentée à Saint-Éloi (quelques petits commerces seulement) et plus globalement sur l'Est de l'agglomération de Nevers, obligeant les habitants de Saint-Éloi et des autres communes de l'Est de Nevers à rentrer dans le bourg de Nevers pour accéder à l'offre de commerces (alimentaires en particulier) impliquant une circulation véhiculaire accrue.

Le SCoT actuellement en vigueur comprend un Document d'Aménagement Artisanal et commercial prévu à l'article L141-17 du code de l'urbanisme. Son armature commerciale identifie Saint-Éloi comme un « *site futur potentiel... qui devra répondre aux objectifs d'un site majeur* ».

Le PLU de Saint-Éloi est donc compatible avec le SCoT du Grand Nevers en prévoyant la création de la zone économique à vocation principale commerciale AUE sur le site du Bouchot. Rappelons que les demandes d'autorisation d'urbanisme commerciales déposées auprès des CDAC (commission départementale d'Aménagement Commercial) devront être compatibles avec le SCoT, lequel exprime dans son orientation n°7.2.1 que « *L'ouverture de nouveaux commerces de moins de 300 m² de surface de vente est conditionnée à la diminution significative de la vacance des locaux commerciaux constatée dans la commune centre de leur pôle d'implantation. L'ouverture de nouveaux commerces, l'aménagement ou l'extension de commerces existants, d'une surface de vente supérieure à 300 m² est autorisée* »

L'aménagement de cette zone AUE à vocation commerciale répond aux orientations du PADD en matière de développement économique mais pas seulement. Il permettra également :

- D'équilibrer l'urbanisation de part et d'autre de la RD 978 (actuellement il existe des interruptions dans les abords bâtis),
 - Sécuriser un accès commun à la zone économique de la Sablière au nord et au site au sud de la RD 978 par un rond point potentiel qui remplacerait le carrefour à feu actuel.
 - en raccrochant la RD 978 à la partie centre bourg (mairie / école / lotissements actuels et futurs) par le biais d'une liaison piétonne à travers la future zone (prévue au PLU).

2.2- CONTEXTE PHYSIQUE ET NATUREL

2.2.1 – Contexte physique

Le secteur d'étude présente une partie globalement assez plane (le centre et l'ouest du site) et une partie légèrement variée avec une pente de 2 à 5 % environ sur le secteur des prés.

Le point bas du site se trouve à la pointe sud-est du site, dans le pré bordant le Bois Bouchot.

Il est préconisé d'utiliser ce point bas naturel pour le traitement d'une partie des eaux pluviales de la future opération.

Le secteur d'étude se situe sur un secteur géologique assez diversifié comme en témoigne la multitude des couleurs de la carte du BRGM. Le site est à cheval sur la carte géologique de Nevers et celle de Sancoins (voir carte sur planche Géologie et paysages en annexe).

Globalement le site d'étude repose sur des formations **d'alternance de marnes et de calcaires argileux, avec une partie sableuse** :

- Sol référencé J1b2a (en rouge sur la carte de Nevers) : Bajocien supérieur, Bathonien inférieur : Alternance de calcaires et de marnes².
- Sol référencé J2b-c (en brun sur la carte, vers le secteur des prés sur le site d'études) : notice de la carte de Nevers, Bathonien. Marnes avec intercalations de niveaux calcaires.

Des sondages sur ce type de sol ont été réalisés lors du zonage d'assainissement. Sur ce type de formation et à proximité du site, le sondage n°50 révèle un sol argileux sableux à argileux d'une profondeur d'environ 60 à 80 cm, meuble friable, avec absence d'hydromorphie (sols sains), sec et frais et présence d'un aquifère de fissure. Conclusion : aptitude moyenne à l'assainissement autonome.

²Marne = roche sédimentaire comportant un assemblage de calcaire et d'argile, on nomme en ayant de moins en moins d'argile : argile marneuse, marne argileuse, marne, marne calcaire, calcaire marneux. Les sols sont très variés selon les teneurs en argile et calcaire

- Sol référencé RF / J2: vers le secteur en friche à l'ouest du site : placages sableux résiduels. Globalement considérés comme des dépôts alluviaux.

Il convient de noter également que ce secteur de friche à l'ouest du site fait l'objet de dépôts de remblais qui peuvent ponctuellement changer et diversifient la nature du sol en surface. Des tas de terres et de gravats sont visibles sur cette partie. Il semble que le talus sableux sur la pointe nord-ouest du site est issu des remblais des travaux du rond point réalisé il y a moins d'une dizaine d'années. Le sondage n°20 réalisé dans le cadre de l'étude du zonage d'assainissement confirme un sol sableux en surface (1,50 mètres) sur un substratum calcaire et donc une bonne aptitude à l'assainissement individuel.

En dessous de cette partie ouest, se trouve donc probablement un sol de type J2 constitué de calcaires et de marnes d'après la notice de la carte de Sancoins, ce que semble confirmer le sondage n°20.

2.2.2 – Contexte paysager

Quelques informations sur le contexte général :

L'Atlas des Paysages de la Nièvre réalisé en 2011 par les services de L'État définit 13 unités paysagères pour la Nièvre dont celle « Vallée de la Loire » à laquelle appartient Saint-Éloi.

Au sein de cette unité prennent place des sous unités. Le site d'études prend place dans la sous-unité bocage définie comme suit :

« -Le bocage : Le relief peu accentué de la vallée forme une zone de bocages et de cultures. Des arbres isolés et des haies animent les vues, mais le plus souvent le paysage est fermé par la végétation. Le bocage est entrecoupé par la trame urbaine qui est assez dispersée. Le maillage bocager reste assez dense sur une bonne partie du territoire, il est intéressant de le préserver ».

Localement

Depuis la RD 978 au nord du site d'études, les vues sont celles du secteur de bocage : vues sur des prés parsemés de haies avec la présence bien visible du château d'eau.

Au sud du site se trouve un espace naturel humide se rapprochant des paysages humides « du Domaine de la Loire ». Ce secteur humide est bien séparé visuellement et topographiquement de la zone à urbaniser. La séparation avec le site d'études est en effet assez franche grâce :

- au dénivelé
- à une haie arborée et arbustive
- au ruisseau sur une partie

Le site d'études quant à lui présente :

- un visage de bocage qui se désagrège sur sa partie Est
- et une vision de friche artificialisée sur sa partie Ouest.

Le site en lui-même ne présente pas d'entité paysagère de qualité particulière.

L'impression générale est mitigée lorsque l'on porte le regard sur le site d'études en raison :

- a) de la dualité entre le caractère naturel de l'environnement sud et ouest du site et l'urbanité et l'artificialité de l'environnement nord et Est (zone industrielle, RD 978, rond point...).
- b) De l'absence de traitement de la RD 978 : elle a un aspect rural, c'est-à-dire de voie de transit et non pas de rue, en particulier pour la section qui dessert les habitations du secteur « les Rues ». Elle ne dispose pas de trottoirs et ne fait l'objet d'aucun aménagement de type urbain (mobilier urbain). Les constructions ne sont pas implantées en alignement de la RD. Même si certaines habitations du secteur « les Rues » s'en approchent, elles conservent un espace pour le stationnement et de fortes haies ainsi que des arbres hauts pour se préserver.

- c) De l'aspect « zone » pour le tronçon qui borde la zone d'activités de la Sablière. Ce sentiment est dû en partie au fait que les bâtiments d'activités ne sont pas tournés vers la RD 978, car la RD 978 a été détournée. Elle passait auparavant à l'actuelle impasse de la Sablière et les constructions ont été tournées vers l'ancienne RD lors de leur réalisation et non pas vers l'actuelle.
- d) Le site est un espace interstitiel de la partie urbaine. Il est cerné par des constructions mais ces dernières sont très hétéroclites, variant dans les implantations et les dimensions.

Le bâti à vocation d'habitat et le refuge animalier sont anciens et de hauteur modérée alors que les bâtiments économiques de la zone économique de la Sablière sont plus récents, présentant des volumes importants et des hauteurs plus fortes. Cette volumétrie et ces hauteurs sont toutefois atténuées par la situation en léger contrebas de la zone de la sablière par rapport à la RD 978.

Après avoir emprunté les axes principaux aux alentours de la Commune, il est constaté que le site d'études n'est quasiment pas visible de loin en l'état actuel, ni depuis la RD 978, ni depuis la RD 981, pas plus que depuis le quartier de « l'Orangerie ». Le site ne se découvre que lorsque l'on circule sur la RD 978 en venant de l'Est (de la Mairie) et au dernier moment après le virage.

Lorsque l'on vient de la route de DECIZE sur la RD 981, le site ne se découvre qu'en dernier lieu en raison de la barrière végétale au sud (haie et espace naturel humide).

La visibilité depuis le nord est limitée par les récentes constructions du centre du SDIS et du Leclerc.

Localement, le site présente une sensibilité visuelle due à la proximité immédiate du site le long des axes et à la topographie pour certains secteurs.

Sensibilité visuelle de proximité : les abords immédiats de l'axe, environ les 50 premiers mètres.

Sensibilité visuelle due à la topographie : le secteur des près à l'Est du site en raison de sa topographie en pente montante douce.

Le reste du site est peu ou pas visible en raison :

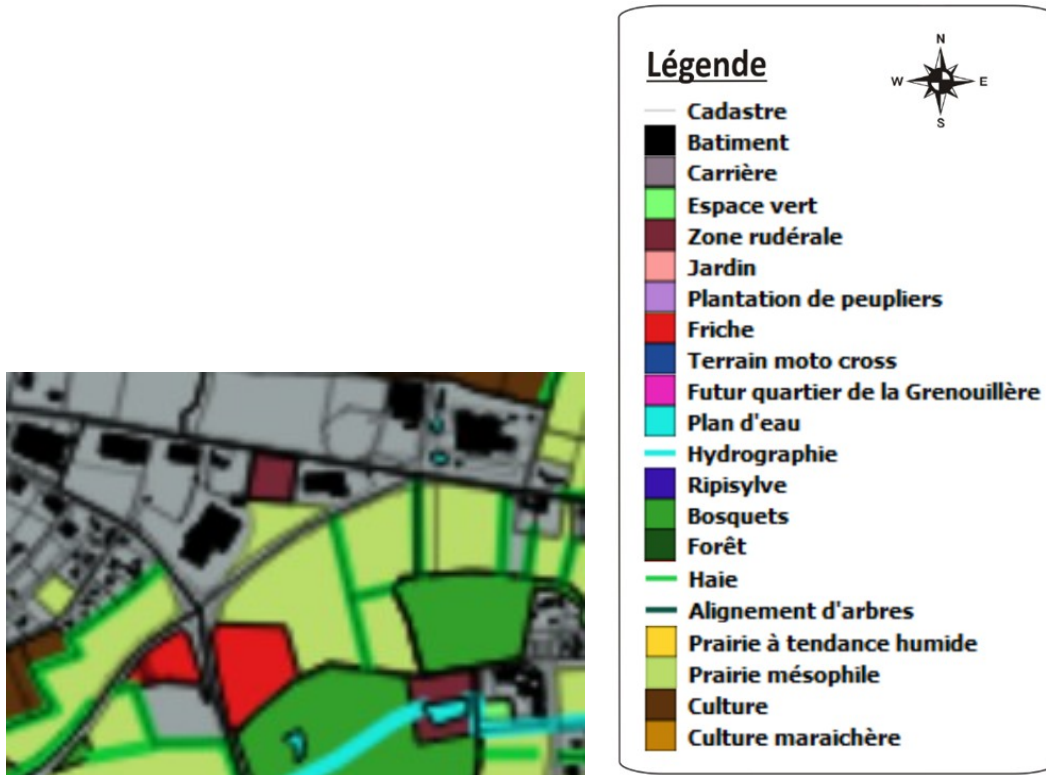
- de la présence du talus du rond point pour la partie nord-ouest
- du terrain en contrebas pour certaines parties, ce qui le cache à la vue des automobilistes.
- de l'éloignement pour une partie centrale plane mais reculée.

2.2.3 – Contexte naturel

Le site d'études est composé de prairies mésophiles (non agricoles, pour des chevaux de loisirs) et de friches (anciennes prairies agricoles qui ne sont plus cultivées depuis quelques années et friche artificialisée, remblais des travaux du rond-point ayant évolués vers une station herbeuse pionnière des milieux de la Loire).

Il s'agit d'un espace interstitiel logé entre la zone d'activités de la Sablière d'une part et les constructions d'habitat du quartier de la Mairie d'autre part.

Il n'existe plus de vocation agricole depuis plusieurs années, date d'acquisition des terrains par une société commerciale.



Extrait de la carte d'occupation des sols figurant au diagnostic du PLU révisé

Flore

Le site d'étude se compose de deux principales entités naturelles :

1. Des prairies mésophiles délimités par des haies arborées et accueillant quelques arbres isolés. Ils sont pour partie pâturés par des chevaux (vocation loisirs et non pas élevage) et pour le reste (parcelle AS 24) entretenus par une fauche régulière.
2. une friche sans entretien particulier.

Une étude floristique réalisée par la MELA en 2018 pour le compte de la commune a permis de déterminer précisément la composition de cette partie du site (parcelle AS 24), laquelle a été incluse récemment dans un nouveau périmètre de ZNIEFF de type 1 en novembre 2016 : la Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique) : « Roselières et prairies du Pré de l'étang à St-Éloi » n°260030487. Les données ci-après sont extraites de cette étude.

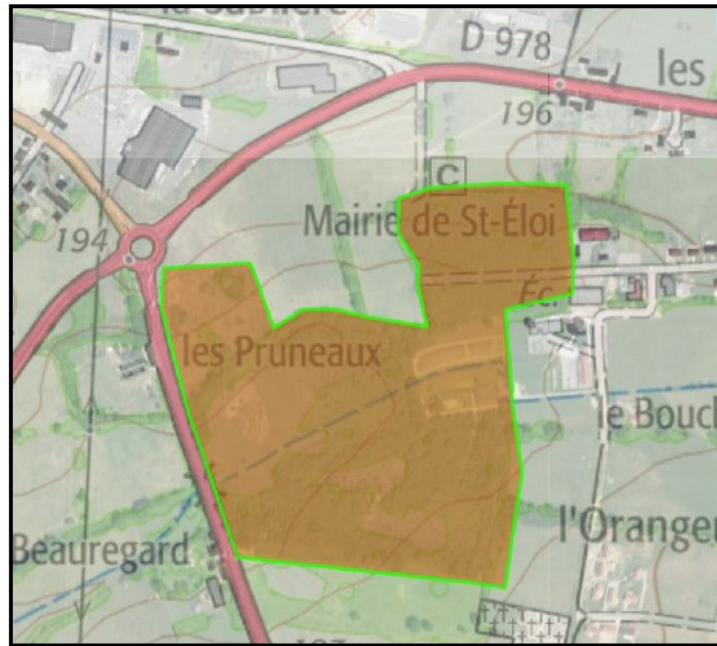


Figure 4 : Cartographie de la zone ZNIEFF « Roselières et prairies du pré de l'étang à Saint Eloi (source : INPN, 2018)

Le résultat est que deux types d'habitats similaires composent la zone d'étude à forts enjeux.

Ce site est en effet composé de sable et s'apparente à un milieu dunaire continental. C'est ce qui fait la richesse et la fragilité de cet habitat.

- 35.23 Pelouses à *Corynephorus*

- 64.11 Pelouses pionnières des dunes continentales : *Corynephorion canescentis*

Les inventaires ont pu mettre en évidence de nombreuses espèces floristiques dont certaines peu communes mais représentatives du milieu :

- Le Corynéohore blanchâtre (*Corynephorus canescens*) Rare en Bourgogne.

- Le Plantain des sables (*Plantago scabra* Moench) Rare en Bourgogne.

- L'Heliotrope d'Europe (*Heliotropium europaeum*) Assez rare en Bourgogne.

Ces inventaires ont permis d'avoir une idée précise de la présence de l'espèce et ainsi de réaliser une cartographie de sa localisation selon deux critères : une zone à forte densité et une zone à faible densité

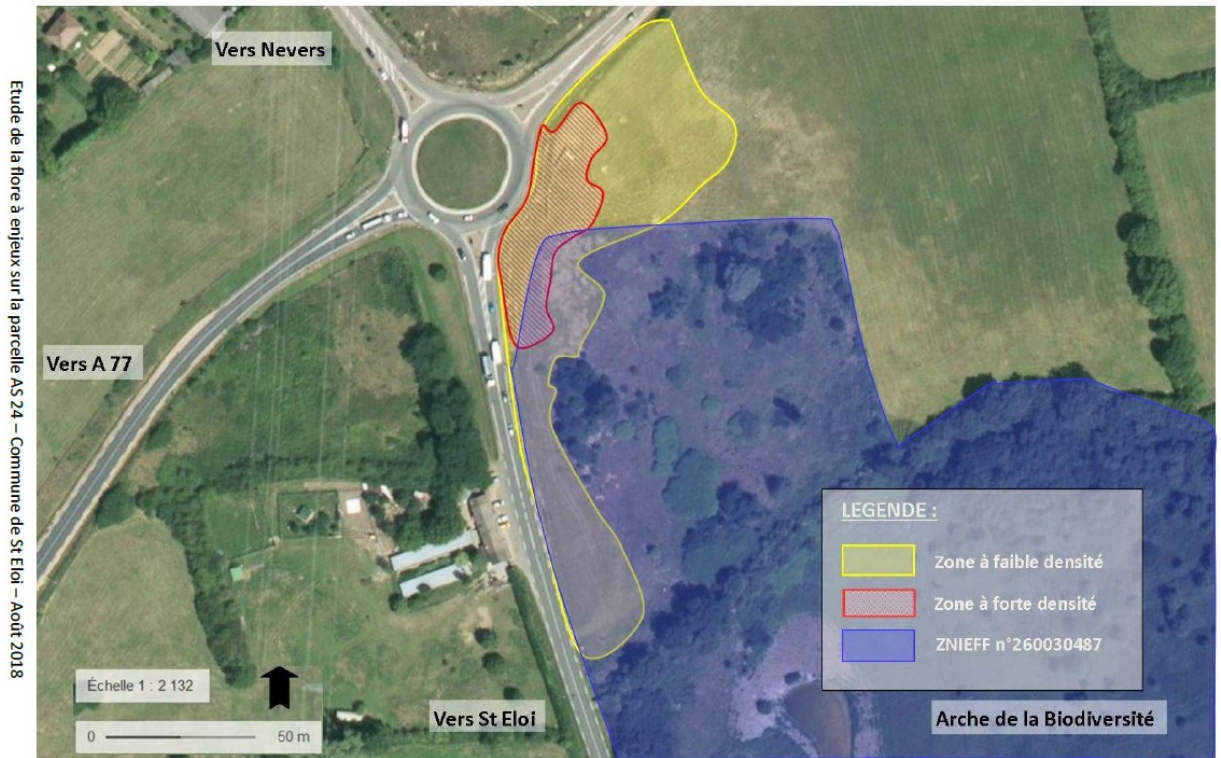


Figure 11: Cartographie du périmètre ZNIEFF et de la localisation du Corynéphore blanchâtre (source : Publisher 2010/MELA, 2018)

L'étude a également mis en avant les deux types de menaces qui pèsent sur ce site :

- La première d'ordre naturel puisque les inventaires ont mis en évidence la présence d'un secteur important d'une espace envahissante la Renouée du Japon (*Reynoutria japonica*).

Il est préconisé à ce titre la suppression de cette station de Renouée du Japon. Toutes les précautions devront être prises pour éviter la dissémination de cette espèce lors de son enlèvement (déterrement, enlèvement de la terre, nettoyage des outils avant d'autres interventions, etc.).

- La seconde menace est d'ordre anthropique avec un risque majeur d'aménagement de ce terrain.

Il est donc préconisé d'exclure de la zone constructible les emprises de forte et faible densité de Corynéphore blanchâtre. À ce titre l'accès de secours préconisé dans le cadre des mesures visant à la sécurité de la future zone économique devront en tenir compte et localiser cet accès le plus au sud possible pour éviter la zone à faible densité de Corynéphore blanchâtre, c'est-à-dire prendre place au niveau du chemin de terre existant sur la pointe sud-ouest du site.

Les abords du site d'études sont composés :

- de parties urbanisées
- d'un bois communal constitué de feuillus principalement (Chêne, Charme, Tremble principalement et quelques résineux). Ce bois est entretenu et accueille parfois les enfants de l'école pour certaines activités.
- d'un ruisseau au sud du périmètre
- d'un espace naturel humide sauvage dans lequel s'épand le ruisseau.

Il existe une récente ZNIEFF sur le site d'études qui englobe la zone humide au sud ainsi que le bois Bouchot riverain, mais pas d'autres zonages écologiques de type NATURA 2000 par exemple, ni à ses abords immédiats.

La zone Natura 2000 « Bec d'Allier » se trouve à environ 1 km, séparée du site notamment par la RD 981 et la ligne de chemin de fer. La zone NATURA 2000 « Bocages, Forêts et milieux humides des Amognes et du bassin de La Machine » se trouve à environ 2,5 km au nord-est du site, séparée de ce dernier par la RD 978 et un vaste secteur agricole.

Faune

La Faune sur place est une faune classique des milieux décrits ci-avant.

Les premières études d'entrée de ville réalisées pour ce site en 2008 décrivaient l'observation sur place de pies, faucon crécerelle, Geai des Chênes, pigeon ramier, buse variable auxquels s'ajoutaient les chevaux dans le pré.

Des traces de présence d'autres animaux avaient été relevées sur place :

- Boule de régurgitation dans les prés indiquant la présence de rapaces ;
- Déjections et terriers de lapin ou lièvre ;
- Mottes de terriers de rongeurs ;
- autres terriers.

La présence d'oiseaux s'explique par le site naturel humide au sud du périmètre d'études (hors périmètre, exclu par le PLU et classé en zone naturelle), dont le nom est évocateur « Arche de la Biodiversité ».

En effet, le site d'études en lui-même est somme toute assez pauvre en termes d'habitat. L'habitat réellement propice aux animaux est le site naturel humide au sud ainsi que le bois Bouchot, tous deux hors périmètre constructible. Le secteur de pelouses sableuses dunaires présent sur la parcelle AS 24 s'apparente à un milieu dunaire continental et peut abriter un cortège d'espaces animales afférentes dont des insectes.

D'après l'analyse de l'état initial de l'environnement réalisée par le cabinet Sciences Environnement entre 2015 et 2017, le village et sa périphérie dont le site d'études accueillent un certain nombre d'espèces communes à très communes.

Confère à ce propos le document « Étude environnementale – phase 1 : état initial de l'environnement de Sciences environnement » dans le rapport de présentation de la révision du PLU, partie « 3.3 FAUNE ».

2.2.4 – Diagnostic fonctionnel (desserte, voirie, réseaux et règles applicables).

Desserte voirie

Le site d'étude est bordé par la RD 981 et la RD 978. Il est théoriquement accessible par ces deux axes.

Il existe déjà deux carrefours aux abords du site : un rond point et un carrefour avec l'impasse de la Sablière (voir planche photographique en annexe).

Aux abords du site d'études il existe quelques accès directs sur les routes départementales : les entrées charretières des habitations du secteur « Les Rues » et le refuge animalier.

Il convient de noter un dénivelé entre le rond point et une partie de la RD 978. Ce dénivelé s'estompe à mesure que l'on se dirige vers l'Est. Le talus au niveau du rond point devient quasi nul au niveau du carrefour avec l'impasse de la Sablière.

Réseaux

Eau Potable : L'alimentation en eau potable de la Commune de Saint-Éloi est assurée à partir du captage de la Maison rouge, situé sur le territoire de la Commune. Ce captage est protégé par arrêté préfectoral du 28 février 1980. Cet arrêté protège également le captage de Marlot qui alimente la commune de Coulanges-Les-Nevers. Selon le Plan Local d'Urbanisme, les besoins actuels et futurs de la Commune sont couverts.

Le site est desservi par une canalisation de distribution d'eau potable de diamètre 100 le long de la RD 978, raccordée à celle de diamètre 150 de la rue de l'Orangerie.

Une canalisation de diamètre 300 est présente sur une partie sud-ouest du site.

Assainissement : Certaines parties de Saint-Éloi sont desservies par le réseau collectif d'assainissement et d'autres non. Là où il existe, le réseau est en majorité de type unitaire.

La partie urbanisée sud de Saint-Éloi est raccordée à la station d'épuration située près de la Loire (le secteur de la Baratte concerne une autre station). La station d'épuration possède une capacité actuelle de 733 équivalents habitants soit 44 kg de DBO5/jour. Elle peut traiter 165 m³/heure. En 2014, la commune comptait 447 abonnés assainis. D'après les informations fournies par le gestionnaire VEOLIA en 2016, la station d'épuration arrivera à saturation à moyen terme.

Il est préconisé, sur la base du résultat des dernières études en cours sur le réseau d'assainissement communal, de solutionner en premier lieu la problématique des eaux claires parasites, ce qui permettrait à la station d'épuration de Saint-Éloi d'assumer les développements démographiques et économiques envisagés dans les prochaines années.

Le secteur d'études n'est pas desservi par le réseau collectif d'eaux usées. Ce dernier se trouve au plus près dans le secteur de l'orangerie où il est séparatif, à environ 250-300 mètres à vol d'oiseau.

Le secteur d'étude se trouve dans une zone d'assainissement individuel au zonage d'assainissement. Toutefois, l'étude du zonage d'assainissement réalisée en 2001, dans son diagnostic préconise **un système d'assainissement collectif**.

Il est donc préconisé dans le cadre de la présente étude de raccorder la zone AUE au réseau d'assainissement collectif du chemin de bois Bouchot (voir ci-après).

Eaux pluviales

L'exutoire naturel actuel d'une partie des eaux pluviales du secteur est le site naturel humide au sud.

Le reste des eaux, suivant le sens de la pente, s'écoule dans les fossés bordant la RD 978.

Plusieurs préconisations sont faites dans le cadre de la présente étude pour la protection des milieux s'agissant de la gestion des eaux pluviales (voir ci-après).

Autres

Les réseaux électriques et de télécommunication sont présents à proximité du site dans les différentes parties bâties.

À noter que le réseau d'éclairage public est aérien dans le secteur Les Rues le long de la RD 978, ce qui confère un caractère assez inesthétique.

3. IMPACT ATTENDU ET PRÉCONISATIONS

Cette partie s'attache d'une part à récapituler les impacts attendus de la création de la future zone d'activités au regard des axes définis dans l'article L. 111-8 du Code de l'urbanisme :

- La sécurité,
- Les nuisances (bruit, pollution...),
- La qualité architecturale, urbaine et paysagère.

Et d'autre part à édicter les préconisations visant à minimiser ces impacts. Ces préconisations sont reprises dans le règlement et les OAP du PLU révisé.

En matière d'activités économiques, il est impossible de prévoir, très en amont d'un projet, la configuration des lots en raison de la diversité des besoins. Globalement l'on sait que les entreprises attendues sur la zone sont soit de nature tertiaire soit de nature commerciale.

3.1 LA SÉCURITÉ

Le thème de la sécurité s'entend ici principalement par sécurité routière. La question des cheminements implique aussi nécessairement celle de la sécurité des personnes par rapport à la criminalité puisque certaines configurations sont plus ou moins propices aux risques (confinement, manque de liaison, éclairage...)

L'étude doit permettre la desserte d'un nouveau quartier sans créer de danger sur les axes existants et à venir.

Enfin, la présence d'une canalisation de gaz induit un autre volet de sécurité.

Estimation de l'importance de l'impact / enjeu :

*** => impact ou enjeu majeur

** => impact ou enjeu important pour améliorer la qualité de l'opération

* => impact ou enjeu faible ou subjectif concernant le cadre de vie principalement

Facteurs susceptibles de créer des problèmes de sécurité	Impacts et recommandations destinées à les limiter dans la mesure du possible	Estimation de l'importance de l'impact
<p>L'accès à la future zone par les RD 978 et 981.</p> <p>— Axes de transit importants au niveau régional et local.</p> <p>— Existence des 2 carrefours actuels à prendre compte</p> <p>— Prise en compte des difficultés liées à la différence de topographie entre le site et la RD 978 en certains endroits.</p>	<p>Risque de danger par la création de nouveaux accès sur les routes départementales.</p> <p>Il existe plusieurs options dont certaines peuvent se cumuler. Certaines ont été écartées lors de l'étude avec le Conseil Départemental. Finalement il en est ressorti le schéma de desserte suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transformation du carrefour actuel de la Sablière en rond point qui desservirait aussi le futur centre de secours. • Pas de 5e branche au rond point actuel. • Pas d'autres entrées ou sorties de clientèle sur les routes départementales. 	<p>***</p>

<p>— Axes linéaires au niveau du secteur d'étude sauf le virage sur la RD 978 au niveau du carrefour avec l'impasse de la Sablière.</p> <p>— Vitesse des véhicules circulant sur les RD 978 et 981.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'un accès de service réservé aux secours sur la RD 981 à la pointe sud-ouest du site d'études. <p>La justification de la limitation du nombre d'accès sur les routes départementales trouve son origine dans la volonté de ne pas multiplier les points de dangers que constituent les croisements.</p> <p>C'est la raison pour laquelle en particulier il n'est pas prévu d'accès clientèle sur la RD 981 car, après avoir envisagé dans un premier temps un accès en « tourne à gauche » pour entrer et sortir de la zone dans le sens de circulation « DECIZE-NEVERS », il s'est avéré qu'il existait un risque de franchissement sauvage des véhicules circulant dans le sens NEVERS – DECIZE pour entrer en tournant à droite dans la zone, et ce malgré une signalisation adaptée voire un îlot central. En effet le fait qu'il n'existe pas de possibilité pour ces véhicules qui se seraient trompés en s'engageant sur la RD 981 pour entrer dans la zone, de faire demi tour un peu plus loin sur la RD 981 accroît fortement le risque de coupure du sens de circulation DECIZE-NEVERS avec des conséquences dramatiques étant donné la vitesse potentielle des véhicules sur ce tronçon (50 à 70 km / heure).</p> <p>C'est donc seulement un accès réservé au secours qui a été prévu sur la RD 981 afin de pouvoir accéder à la zone en cas d'encombrement de l'accès clientèle qui se fera par le giratoire à créer sur la RD 978.</p> <p>En outre, pour la lisibilité urbaine et la préservation de l'entrée de ville, il est préférable de ne créer qu'une seule porte d'entrée principale à l'opération (le futur giratoire à créer avec l'impasse de la Sablière).</p> <p>Enfin, cela permet d'interrompre le moins possible la marge de recul végétalisée, la ceinture « verte » prévue aux abords des routes départementales tout le long de l'opération et d'éviter la station herbeuse à protéger de Corynéphore blanchâtre, à Plantain des sables et à Heliotrope d'Europe.</p>	
<p>La desserte interne de la future zone d'activités.</p>	<p>La configuration du site ne pose pas de difficultés de sécurité routière particulière concernant la desserte interne, puisqu'il a déjà été vu qu'un seul accès principal sera créé pour desservir la zone, ce qui induit la desserte de celle-ci par une voirie interne formant une boucle à partir de ce dernier.</p> <p>La seule préconisation qui peut être édictée est que d'une manière générale, il conviendra d'éviter la réalisation d'impasses.</p> <p>La trame de circulation automobile devra être adaptée au trafic sans exagérer la largeur des voies de façon à réduire naturellement la vitesse de circulation. La commune est attachée à ce que les matériaux et composants de l'aménagement soient de bonne tenue dans le temps et nécessitent le minimum d'entretien.</p> <p>Les voies de circulation devront respecter les caractéristiques techniques pour pouvoir recevoir un trafic urbain comprenant véhicules légers, poids lourds et transports en commun, véhicules d'enlèvement des ordures ménagères.</p>	<p>*</p>
<p>Absence de modes de transports doux (piétons et</p>	<p>Rien n'est prévu aux abords de l'opération pour la circulation piétonne, ni sur les routes départementales, ni dans la zone</p>	<p>***</p>

<p>cycles).</p> <p>Communication de la zone avec les environs</p>	<p>d'activités de l'impasse de la Sablière.</p> <p>Il n'existe pas de trottoirs ni de passage piéton sur aucun des axes, ni de piste cyclable.</p> <p>Le Plan Local d'urbanisme a identifié un problème de sécurité pour les piétons et cycles et prévoit une requalification générale de la RD 978 pour renforcer le caractère de « rue » de cet axe.</p> <p>Préconisations :</p> <p>Prévoir la création d'une liaison piétonne au travers de l'opération par la conservation de l'emplacement réservé sur la façade Est de l'opération afin de créer une jonction sécurisée entre cet axe majeur et le site mairie école au sud.</p> <p>Prévoir un cheminement doux ceinturant la partie nord du bois Bouchot avec des pénétrantes dans le bois afin de créer une liaison piétonne entre le site de la Mairie – école et la future zone d'activités.</p> <p>Ce cheminement doux rejoindra ensuite la RD 978 afin de permettre une liaison avec l'autre site d'équipement d'intérêt collectif qui accueillera notamment le centre de secours de l'autre coté de la RD 978. Si ce cheminement n'est pas créé sur l'emplacement réservé du PLU, son tracé sera compris dans la bande végétalisée de 35 mètres en façade Est de l'opération.</p> <p>+</p> <p>Prévoir des équipements de sécurité de type barrières, (voire clôtures) afin d'empêcher l'accès des enfants qui fréquentent le bois aux futurs bassins de rétentions ou aux aires de déchargement des poids lourds.</p> <p>+</p> <p>Prévoir une liaison douce vers l'espace naturel humide au sud dans la continuité de la marge paysagée.</p> <p>(Contribue à la sécurité du site en permettant la circulation piétonne, évite l'enclavement).</p> <p>Cette liaison est très importante puisque le secteur de « Pré de l'Étang » au sud du site à vocation à être aménagé en espace naturel ouvert au public pour la promenade et le loisir. La possibilité d'une circulation douce ininterrompue avec la future zone économique est indispensable, d'autant plus que les piétons ne peuvent pas du tout circuler aux abords de la RD 981.</p> <p>+</p> <p>Prévoir un cheminement doux au travers de l'opération permettant la création d'un maillage entre les différentes liaisons douces évoquées précédemment.</p> <p>La localisation et le tracé des cheminements figurant dans le schéma des préconisations ne sont qu'indicatifs. Comme tous les autres tracés de voirie et cheminements, ils seront à préciser lors des études pré – opérationnelles.</p>	
<p>Présence d'une canalisation de gaz</p>	<p>Constat : La canalisation et le périmètre des « effets létaux significatifs » étaient classés en zone naturelle inconstructible pour les bâtiments au précédent PLU. La réglementation des abords de la canalisation a évolué suite à l'arrêté Préfectoral n°28-2017-04-18-006 en date du 18 avril 2017.</p> <p>SUP 2 et 3 : 5 mètres</p> <p>SUP1 : 55 mètres</p> <p>Possibilité de réaliser des aménagements et constructions en</p>	<p>***</p>

	<p>SUP 1 sauf certain ERP et sous réserve d'étude de compatibilité soumises à GRT Gaz.</p> <p>Possibilité de réaliser des travaux sur la canalisation en conformité avec les normes réglementaires de renforcement, d'enrobage, de pont. Possibilité également de réaliser des stationnements sur la canalisation mais cela représente un coût qui peut être prohibitif.</p> <p><u>Préconisations :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Faire localiser en altimétrie et en planimétrie la canalisation. – Classer en zone inconstructible la canalisation et ses bandes de SUP 2 et 3. – Limiter la constructibilité dans la bande SUP 1 conformément à la réglementation (rappel des contraintes de la SUP I3). – Aller plus loin en interdisant la constructibilité dans une bande de 35 mètres de cette dernière, correspondant à l'ancienne zone des effets létaux en vigueur avant les nouvelles normes de SUP 1, 2 3. – Éviter la canalisation pour la création de l'accès de secours au sud-ouest du site, mais si l'accès devait chevaucher la canalisation, établir avec le gestionnaire de la canalisation les mesures de protection de cette dernière pour les aménagements de voirie. 	
<p>Risque de chute d'arbres aux abords du Bois Bouchot</p>	<p>Afin d'éviter tout risque lié à la chute de branches ou d'arbres du bois bouchot, il est préconisé un recul des constructions suffisant :</p> <p>Recul de 20 mètres des bâtiments par rapport à la limite parcellaire avec le bois Bouchot</p> <p>+</p> <p>Pas de tranchées à moins de 10 mètres de la limite parcellaire du bois, ce qui aura pour effet de préserver le système racinaire et les circulations d'eau souterraines alimentant les arbres. La préservation de l'état phytosanitaire des arbres vient en prévention du risque de chute. Cette règle peut souffrir ponctuellement une ou plusieurs exceptions sur justification, pour cause de passage de réseau par exemple.</p>	<p>**</p>

3.2 LES NUISANCES

3.2.1 Les nuisances vis-à-vis de l'environnement et du milieu naturel

Facteurs susceptibles d'altérer l'environnement de la commune	Impacts et recommandations destinées à les limiter dans la mesure du possible	Estimation de l'importance de l'impact
<p>Environnement/Milieus naturels</p>		
<p>Pollution et gestion de l'eau</p>	<p>Eaux pluviales :</p> <p>La problématique potentielle en matière de zone économique commerciale et l'importance des surfaces imperméabilisées : bâtiments, voirie et stationnement.</p>	<p>***</p>

	<p>Les eaux ayant ruisselées sur les voiries, les premières eaux en particulier lors d'un épisode pluvieux, sont souillées par les poussières et les hydrocarbures.</p> <p><u>Préconisations :</u></p> <p>Les eaux pluviales seront collectées et traitées avant rejet dans le milieu naturel.</p> <ul style="list-style-type: none"> — réaliser un système de noues au sein des parkings pour collecter et infiltrer les eaux pluviales après traitement => limite le transport d'eau. — Possibilité d'utiliser l'espace paysager aux abords de la RD 978 ou la marge paysagée du flanc ouest pour traiter les eaux pluviales par des noues et/ ou des bassins paysagers. — Utiliser également le point bas du site (sud de la parcelle AS n°9) pour la gestion des eaux pluviales. — Respect de la loi sur l'eau. — Prévoir si possible le rejet des eaux pluviales propres de la zone vers la zone humide et la ZNIEFF de type I au Sud afin de ne pas la priver d'une source d'alimentation qui participe au maintien du caractère humide du site protégé. <p>Eaux usées :</p> <p>Il existe un risque de pollution des eaux souterraines par les eaux usées.</p> <p>Bien que les sols semblent avoir une capacité moyenne pour des systèmes d'assainissements individuels, l'importance du projet mérite certainement un raccordement à un système collectif ou semi collectif.</p> <p><u>Préconisation :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> — Préconisation de raccordement à un réseau collectif, a priori par le chemin du Bouchot 	
<p>Limitation du champ d'expansion des crues. Risque d'inondation.</p>	<p>Néant.</p> <p>Le site est riverain en son extrémité sud-est du ruisseau qui s'écoule vers le sud-ouest.</p> <p>La topographie en contrebas de ce site naturel au sud attire les eaux du ruisseau.</p> <p>Les eaux du ruisseau se dirigent gravitairement vers l'espace naturel au sud et non pas vers le site d'études bien que le point bas du secteur d'étude se trouve là, en bordure du ruisseau.</p> <p>Préconisation : prendre en compte la situation en point bas de la pointe sud-est et privilégier les équipements de type gestion des eaux pluviales par exemple aux autres constructions sur ce secteur.</p>	<p>**</p>
<p>Atteinte à la qualité et à la diversité des habitats naturels et à la diversité des populations végétales et animales.</p>	<p>La création d'une zone d'activités induit la disparition définitive de l'habitat naturel.</p> <p>Les espaces naturels périphériques présentent un fort intérêt écologique et sont classés en ZNIEFF de type 1 (Bois du Bouchot et espace naturel humide au sud)</p> <p>Le site d'études ne présente globalement qu'un faible intérêt écologique sur sa majeure partie mais un intérêt fort sur une frange de la parcelle AS 24, laquelle est en partie classée dans la nouvelle ZNIEFF de type 1 précitée.</p> <p>Les éléments restant sur le site présentant un intérêt écologique sont les 3 haies arbustives et arborées ainsi que quelques arbres isolés.</p> <p>Un chêne situé dans la haie la plus à l'ouest des deux, se remarque en raison de son amplitude et de sa proximité avec la RD 978 depuis laquelle il se voit bien. De même quelques frênes se distinguent en</p>	<p>**</p>

	<p>arbres isolés au sein de la partie près.</p> <p>Préconisations :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Préserver le Bois du Bouchot : <p>Classement en zone naturelle du bois Bouchot</p> <p>Préservation des arbres du bois Bouchot par l'interdiction de creuser des tranchées à moins de 10 mètres de la limite parcellaire (sauf exemption ponctuelle justifiée comme par le passage d'un réseau par exemple).</p> <p>+</p> <ul style="list-style-type: none"> – Préserver la haie en limite sud de l'opération <p>Conserver une haie suffisamment large, dense et haute pour constituer un écran visuel avec les territoires au sud du site.</p> <p>=> Enjeu fort : pas de tranchées à moins de 10 mètres de la haie (sauf exemption ponctuelle justifiée).</p> <p>+</p> <p>La création de la bande végétalisée au bord de la RD 978 et le long de la façade ouest de la zone AUE.</p> <p>+</p> <ul style="list-style-type: none"> – Préservation la station herbeuse à Corynéphore blanchâtre, à Plantain des sables et à Heliotrope d'Europe par un classement en zone N et une OAP <p>+</p> <p>Conservation dans le projet de quelques-uns des arbres de haute tige isolés tel que le chêne et 4 frênes vers le secteur du pré. L'aménageur choisira les arbres à conserver en fonction du projet, de la qualité phytosanitaire des arbres et de leur amplitude.</p> <p>+</p> <p>Suppression de la station à Renouée du Japon</p>	***
Atteinte à la topographie du site	<p>Le secteur d'études présente quelques variations topographiques non négligeables.</p> <p><u>Préconisations :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Optimiser les points bas pour le traitement des eaux pluviales. – Minimiser autant que possible les terrassements nécessaires à l'implantation de bâtiments de gros volume (en réalisant plusieurs bâtiments au lieu d'un par exemple ou en réalisant des niveaux semi-enterrés). 	**

3.2.2 Les nuisances acoustiques

Il existe deux types de nuisances sonores.

- Les nuisances sonores supportées par la future zone d'activités en raison de la présence des RD 978 et RD 981.
- Les nuisances sonores dues au fonctionnement des entreprises et supportées par les habitants riverains.

Facteurs susceptibles de créer des nuisances	Impacts et recommandations destinées à les limiter dans la mesure du possible	Estimation de l'importance
--	---	----------------------------

sonores		de l'impact
Les nuisances sonores supportées par la future zone d'activités en raison de la présence des RD 978 et 981		
<p>La RD 978 et la RD 981 sont classées en catégorie 3 avec bande de bruit de 100 m de part et d'autre par l'arrêté préfectoral de juin 2016.</p> <p>Le niveau sonore diurne (référence Laeq) en DB (A) est compris entre 70 et 76 et le niveau sonore nocturne est compris entre 65 et 71.</p>	<p>Les utilisateurs de la zone seront soumis quotidiennement à la nuisance sonore des RD 981 et RD 978.</p> <p>Il conviendra donc de ne pas autoriser l'habitat dans ce secteur sauf exception.</p> <p>Il n'existe pas de barrière naturelle au bruit en raison de la topographie du site.</p> <p>On admet que la source sonore constituée par un véhicule rayonne dans toutes les directions avec la même intensité. Dans le cas d'une route, le bruit se répartit selon des surfaces d'égal niveau sonore demi cylindriques qui entourent la route.</p> <p>Dans la mesure où on admet que plus on s'éloigne de cette dernière, moins le niveau sonore est élevé, la prescription d'une marge de recul des constructions apparaît comme une mesure efficace de diminution de la nuisance acoustique (la décroissance est de 3 dB(A) chaque fois que l'on double la distance du récepteur à la source).</p> <p><u>Préconisations :</u></p> <p>Un recul des constructions de 35 mètres au moins est donc préconisé.</p> <p>Les éventuelles constructions d'habitation autorisées dans la zone (gardiennage) devront respecter les prescriptions d'isolement acoustique prévues par l'arrêté préfectoral de juin 2007 et précisées par des décrets n° 95-20 et 95-21 du 09 janvier 1995. Il serait souhaitable également que les autres bâtiments puissent présenter une bonne isolation pour le confort des employés de la zone même si réglementairement, cette mesure n'est pas obligatoire de par la loi.</p> <p>Le PLU classant en zone naturelle les abords de la RD 981, le recul des constructions de 50 mètres est déjà assuré par ce biais.</p> <p>L'espace végétalisé de 35 mètres environ imposé par la présente étude le long de la RD 978 garanti le recul des constructions d'au moins 35 mètres sur le reste de la zone classé en zone AUE.</p>	***
Les nuisances sonores potentielles dues au fonctionnement des entreprises sont supportées par les habitants riverains de la zone		
	<p>Les diverses installations techniques des entreprises et les mouvements de véhicules afférents peuvent être source de bruit pour les habitations riveraines des zones d'activités. Toutefois, elles sont moindres en matière d'activités commerciales et tertiaires qu'en matière industrielle.</p> <p>En outre, des mesures de protections peuvent être mises en place.</p> <p>L'habitat exposé est peu nombreux et supporte déjà une ambiance sonore chargée puisque se trouve en bordure immédiate de la RD 978.</p> <p>Il s'agit de quelques constructions du quartier « Les Rues » le long de la RD 978. Le quartier de « l'Orangerie » à l'Est ne sera pas directement exposé en raison de son éloignement du site dont il est séparé par le bois du Bouchot.</p> <p><u>Préconisation :</u></p> <p>Il est préconisé pour les constructions du quartier « Les Rues » une bande de recul des constructions entre la zone d'habitat et les premières constructions ou installations d'environ 35 mètres minimum.</p> <p>Cette bande devra faire l'objet d'un aménagement paysagé afin de remplir une fonction de protection visuelle et devra accueillir un cheminement piétonnier.</p>	***

3.2.3 Autres nuisances potentielles au quartier d'habitat riverain

Facteurs susceptibles de créer des nuisances aux quartiers d'habitat environnants	Impacts et recommandations destinées à les limiter dans la mesure du possible	Estimation de l'importance de l'impact
Proximité immédiate du secteur « Les Rues »		
Nuisances sonores dues au fonctionnement des entreprises.	Voir les nuisances acoustiques	**
Nuisances dues à une augmentation du trafic dans la zone d'habitat	<p>La réalisation d'une zone commerciale et tertiaire sur le site devrait avoir pour conséquence une certaine hausse de trafic sur la RD 978. La RD 978 est bien calibrée pour recevoir un trafic de 10 000 véhicules / jour. Un comptage de 2006 indiquait un trafic de 6700 véhicules par jour au niveau de la zone.</p> <p>Toutefois, s'il est admis que la zone de chalandise de ce futur espace commercial est l'Est de Nevers et l'arrondissement Est en général, il faut savoir que :</p> <ul style="list-style-type: none"> – les habitants de ces zones se rendent déjà actuellement dans les centres commerciaux principaux qui se trouvent à Nevers ou dans l'ouest de Nevers, ou pour beaucoup également travaillent sur l'agglomération de Nevers. – Une grande partie des utilisateurs de la future zone utilise donc déjà cet axe régulièrement pour aller travailler ou faire les courses. <p>D'un autre côté, à une échelle globale de l'Est Nivernais, la création d'une offre commerciale sur des types d'équipements déficitaires permettra de réduire les trajets actuels que font les habitants de l'Est Nivernais pour se rendre dans Nevers et sera bénéfique en rapprochant l'offre de la demande.</p>	**
Nuisances visuelles potentielles.	<p>La future zone d'activités est exposée de près à la vue depuis la RD 978 en raison de sa proximité et de sa situation en légère pente par rapport à cet axe.</p> <p>Toutefois, le tronçon de la RD 978 accueillant le quartier les Rues ne permet pas de visibilité sur le site de la future zone économique. La sensibilité visuelle n'existe que de près, au droit de la zone, après le virage lorsque l'on vient de l'Est.</p> <p>Les prescriptions d'intégration paysagères de la zone en bordure de la RD 978, ainsi que la marge de recul végétalisée des constructions de 35 mètres sur la façade Est de l'opération préconisée ci-avant, devraient minimiser l'impact visuel des installations économiques.</p>	**
Nuisances olfactives	La vocation commerciale et tertiaire de la future zone ne fait pas craindre de nuisances olfactives particulières.	*

3.3 LA QUALITÉ ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

Facteurs susceptibles de créer des nuisances aux quartiers d'habitat environnants	Impacts et recommandations destinées à les limiter dans la mesure du possible	Estimation de l'importance de l'impact
Paysage		

	<p>+ – Espace paysagé (marge verte) de 35 mètres à partir de l'axe de la RD 978. En ce qui concerne l'intégration visuelle depuis la RD 981, dans la mesure où la protection de la station herbeuse à Corynéphore blanchâtre interdit d'y réaliser des plantations, cette « marge verte » sera réalisée en décalé, sur la lisière ouest de la zone AUE, à environ 75 à 100 mètres e la RD 981</p> <p>– Marge verte pouvant être coupé pour les accès à la zone.</p> <p>– Préconisation d'utilisation de cet espace pour le traitement des eaux pluviales (noues paysagées, bassins paysagers...).</p> <p>– Réalisation de plantations en petits bosquets buissonneux avec possibilité de quelques arbres haute tige, venant couper ponctuellement la vue sur les aires de stationnement (pas d'écran mais une ponctuation évitant la monotonie).</p> <p>+ – Traitement des parkings avec des ruptures végétales (noues qui évitent le transport d'eau...) et plantations d'arbres en alignement qui rappelleraient l'esprit de quadrillage bocager. Rappel de l'obligation de planter un arbre de haute tige pour 4 places de stationnement. Même si le règlement du PLU permet de regrouper ces arbres en dehors des aires de stationnement, cela ne pourra pas être systématique. Il conviendra qu'il soit tout de même conservé une partie de ces arbres au sein même de l'aire de stationnement pour agrémenter le parc et l'ombrager l'été.</p> <p>+ – Répartition des parkings pas uniquement sur la façade nord de l'opération mais aussi sur les cotés et sur l'arrière des bâtiments pour le stationnement des salariés, les aires de manœuvre, de déchargement par exemple...</p>	
Points de repère lointains	<p>Si la zone souffre d'une sensibilité visuelle à l'approche, ce n'est pas le cas de loin. Les éléments naturels et bâtis empêchent toute vue lointaine sur la zone pour l'automobiliste qui circule sur les RD 978 ou 981.</p> <p>Il n'existe donc pas de risque majeur que les futurs bâtiments constituent des points d'appels visuels lointains pour l'automobiliste.</p>	*
<p>Non-respect des caractéristiques du paysage bâti</p> <p>Dimensions du site</p> <p>Caractéristiques architecturales des bâtiments</p>	<p>Le secteur d'études représente une superficie d'environ 11,5 hectares dont seulement 9 sont constructibles, soit 0,5 % de la surface communale.</p> <p>On s'aperçoit que la zone reste proportionnée à l'agglomération. Il n'existe donc pas de risque réel de déséquilibre urbain.</p> <p>Les bâtiments commerciaux peuvent potentiellement présenter de grands volumes.</p> <p>Ainsi, il est important que les bâtiments fassent l'objet d'un traitement architectural particulier jouant sur le rythme des façades, les décrochements afin d'éviter l'effet de masse des</p>	<p>*</p> <p>**</p>

<p>Stationnement</p>	<p>bâtiments.</p> <p>Il convient d'éviter la monotonie des façades par le jeu des couleurs et le traitement des enseignes qui devra se faire sur les façades et non pas sur toiture.</p> <p>Il est également préconisé d'éviter les couleurs de toitures claires qui se voient de loin en raison de la prédominance des couleurs plutôt foncées dans le paysage naturel environnant.</p> <p>L'utilisation du blanc pur sur les façades ne doit pas être interdite, car elle peut entrer dans la composition architecturale d'un tout homogène, mais les façades « tout blanc pur » sont interdites.</p> <p>Il est préconisé enfin de laisser à l'architecture le soin de la création et de la conception originale visant à aboutir au respect de ces objectifs et à OBTENIR UNE HARMONIE entre les différents bâtiments et façades.</p> <p>Concernant les matériaux, il conviendra d'éviter les imitations de matériaux qui globalement sont souvent de qualité médiocre et d'imposer l'enduit sur les façades à moins que le matériau de construction ne soit pas destiné à être enduit mais bien à rester visible tel qu'il est.</p> <p>Il est important également que les installations de génie climatique ne soient pas ou peu visibles depuis les RD 978 et 981.</p> <p>Il ne s'agit pas d'interdire ces dernières mais d'inciter à leur intégration. En effet, les caissons extérieurs de climatisation peuvent être localisés sur les façades les moins visibles depuis les routes départementales ou s'ils sont sur une façade bien visible, peuvent selon les cas être intégrés dans une « niche » ou un renfoncement, masqués par des plantations.</p> <p>La question des panneaux solaires se pose également. En l'occurrence, l'exposition au sud est la seule à être recherchée pour capter l'énergie solaire et il se trouve qu'elle est assez favorable à la zone puisque les façades les plus sensibles visuellement seront les façades nord et ouest.</p> <p>Il n'y a donc pas lieu de tenter d'édicter des préconisations d'intégration paysagère qui pourraient aboutir à empêcher la réalisation de ce type d'équipements.</p> <p>Les aires de stationnement lorsqu'elles sont trop importantes constituent des espaces mornes de type « parkings de supermarché ».</p> <p>S'il est indéniable que les stationnements sont indispensables et si les bâtiments sont reculés par rapport aux routes départementales pour favoriser leur intégration visuelle, des aires de stationnement se trouveront inévitablement entre les RD et les bâtiments.</p> <p>Il conviendra de veiller à ce que ces aires soient le mieux possible intégrées d'un point de vue paysagé et en particulier qu'elles fassent l'objet de ruptures par le végétal, le bâti et par des noues paysagées qui limitent également le transport des eaux pluviales. Des plantations en alignement permettraient également de recréer l'esprit d'un quadrillage bocager.</p> <p>Conformément aux dispositions du SCoT du Grand Nevers, les espaces de stationnement devront être équipés d'ombrières photovoltaïques.</p> <p>Préconisation de plantation d'un arbre de haute tige pour 4 places de stationnement avec la possibilité de regrouper ces arbres et de les planter hors de l'aire de stationnement.</p> <p>Des arbres peuvent parfois être plantés en alignement</p>	<p>**</p>
----------------------	--	-----------

dans les espaces de stationnement à raison d'un toutes les 4 places mais cela ne devra pas être la seule composition végétale de rupture des parkings.

La préconisation est de planter des espaces arbustifs dans la bande paysagée de 35 mètres sur les pourtours Est, nord et ouest de l'opération, par bosquets qui auront pour effet de barrer la vue de l'automobiliste en alternance lors de son passage devant la zone.

=> Pour aller plus loin...

Il serait préférable d'éviter la mise en place anarchique de panneaux-enseignes dans les parcelles des entreprises ainsi que la mise en place de panonceaux d'enseignes avancées mobiles, qui affectent la lisibilité de la zone pour les automobilistes (impression de fouillis visuel), et qui participent tout autant que les panneaux publicitaires à la pollution visuelle de l'entrée de ville et donnent une impression générale de laisser-aller). Les enseignes en sommet de toiture devront être interdites.

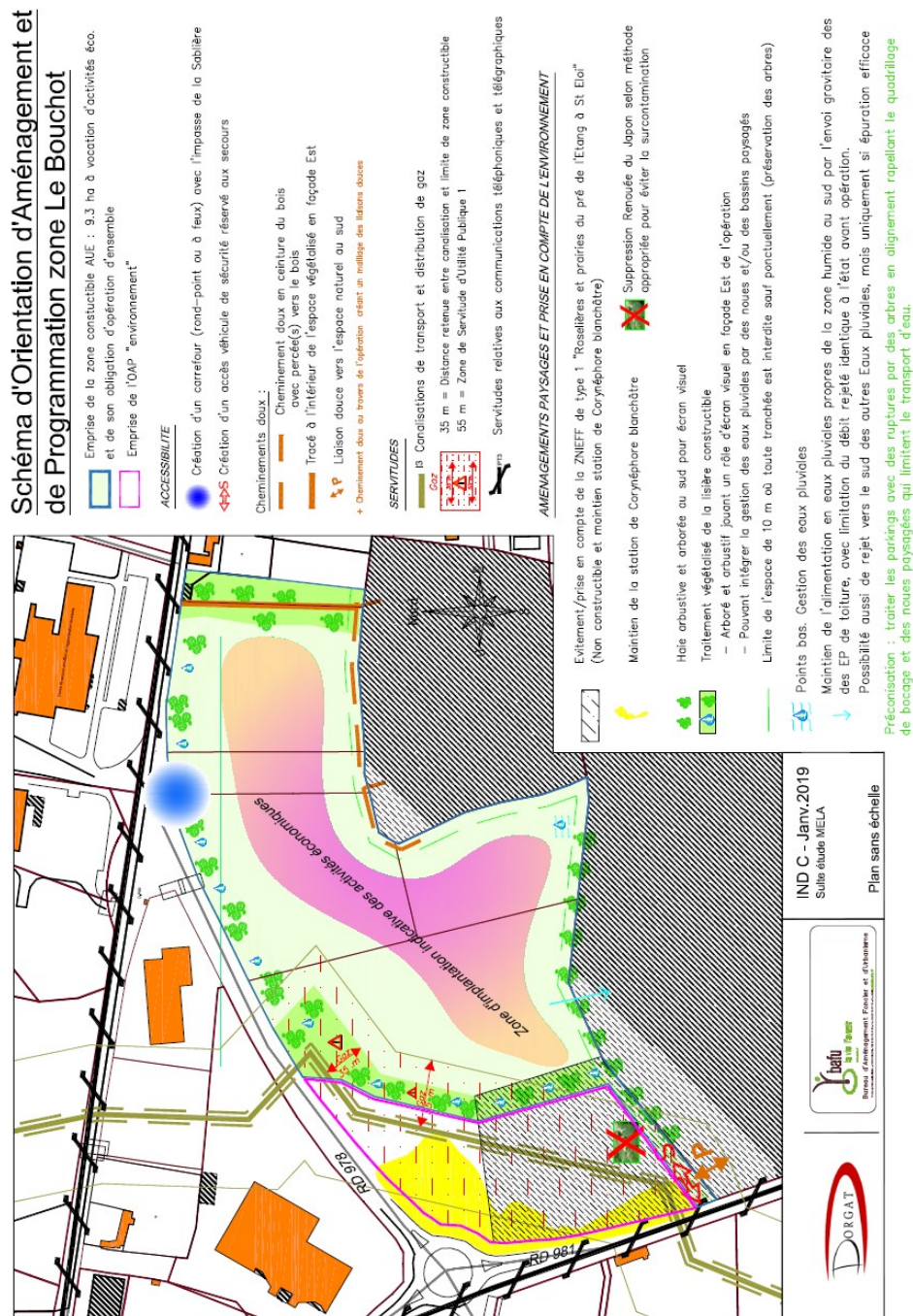
Il pourrait également être préconisé la mise en place par le maître d'ouvrage d'une voire deux bornes « unique(s) » implantées sur la voie publique et qui regrouperaient les panonceaux de chaque entreprise en entrée de zone. Ceci permettrait d'homogénéiser le paysage de l'entrée de ville et donnerait un aspect plus soigné à la zone d'activités. Ces bornes ne devraient pas dépasser la taille d'un panneau publicitaire traditionnel, soit environ 4 × 3 m, et les panonceaux de chaque entreprise seraient identiques, conçus sous forme de réglottes. Les bornes ainsi conçues pourraient être assorties d'un plan de la zone si nécessaire.

Enfin il pourrait être précisé que les espèces plantées dans le cadre de ces aménagements seront des espèces locales à feuilles caduques et seront composées de plusieurs espèces différentes. Concernant les espèces buissonnantes, les espèces à baies (type Prunellier, Viorne obier, Rosier des chiens, Nerprun, Cornouiller, etc.) seront privilégiées.

4. TRADUCTION SYNTHÉTIQUE DES PRÉCONISATIONS D'AMÉNAGEMENT DANS LE SCHÉMA DES OAP

La plupart des préconisations de la présente étude ont été transcrites dans le schéma d'orientation d'Aménagement et de Programmation de la zone.

La partie textuelle des OAP ainsi que le règlement de la zone AUE traduisent avec force juridique la plupart des préconisations émises dans le cadre de la présente étude.



Plan figurant aux Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLU révisé

5. LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : PLAN DE LOCALISATION

ANNEXE 2 : PLANCHES PHOTOGRAPHIQUES

ANNEXE 3 : GÉOLOGIE ET PAYSAGES

ANNEXE 4 – FICHES ET PLAN DE SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

ANNEXE 5 – ÉTUDE DES ESPÈCES FLORISTIQUES A ENJEUX DE LA MELA

ANNEXE 6 – FICHE D'INFORMATION SUR LES CANALISATIONS DE GAZ EXTRAITE DU PORTER A LA CONNAISSANCE