chapitre VII
application de l'article L-111-1-4

L'APPLICATION DE L'ARTICLE L 111.1-4

Le Parc d'Activités d'Appoigny est bordé au Nord-Est par l'autoroute A6 et au Sud-Est par la RN 6. L'article L 111.1-4 du Code de l'Urbanisme stipule qu'en l'absence de règles spécifiques destinées à aboutir à une urbanisation de qualité, les terrains situés à une distance inférieure à 100 mètres de l'axe des autoroutes et des voies rapides, sont frappés d'inconstructibilité.

Il est prévisible que les différents programmes de constructions seront sans doute hétérogènes dans leur taille et leur réalisation sera échelonnée dans le temps.

Il est, donc, difficile d'obtenir par le seul règlement d'urbanisme une homogénéité des constructions.

Une urbanisation de qualité repose à la fois sur la qualité architecturale des constructions et sur la qualité de traitement des espaces non construits, la résultante étant un nouveau paysage dont la perception depuis les infrastructures autoroutières et routières se veut harmonieuse tout en traitant l'aspect « vitrine » de l'opération.

L'aménageur entend mettre en oeuvre une stratégie d'aménagement afin de satisfaire cet objectif. Les moyens de cette stratégie sont exposés ci-après :

I - LES PERCEPTIONS VISUELLES DEPUIS LES INFRASTRUCTURES AUTOROUTIERES ET ROUTIERES

Il convient de replacer les différentes perceptions visuelles des conducteurs empruntant l'autoroute A6 et la RN 6 dans un contexte « **de perceptions cinétiques** ».
En effet, à la vitesse de 130 km/h, la vision du conducteur est centrée autour de l'axe de déplacement avec une largeur de champ de 15°. La vision est focalisée à une distance variant de 300 à 1000m suivant les caractéristiques géométriques en plan et en profil en long de la voie autoroutière.
La vision latérale est assurée d'une manière séquentielle, toutes les 5 secondes, pendant une durée d'une demie seconde par un balayage visuel permettant d'avoir une vision brève et fugitive de l'environnement et du paysage.
A la vitesse de 130 km/h, le conducteur se déplace à 36 mètres par seconde.
La séquence de l'autoroute A6, le long du Parc, est de 1270 mètres de longueur. Le conducteur mettra, donc, 35 secondes pour parcourir la séquence avec 7 balayages latéraux d'une demie seconde chacun.
La séquence de la RN6 représente 315 mètres. A la vitesse de 90 km/h, le conducteur se déplace à 25 mètres par seconde.
Le conducteur mettra, donc, 12.5 secondes pour parcourir la séquence avec 2 balayages latéraux d'une demie seconde chacun.

II - UNE MISE EN SCENE VOLONTARISTE DES PERCEPTIONS

L'aménageur du Parc d'Activités, par le biais de plantations de 2850 arbres à grand développement (entre 12 et 20 mètres), va pouvoir structurer à terme l'espace au moins a égalité avec les constructions futures dont la hauteur ne dépassera pas 9 mètres.

Le choix des essences, feuilles caduques ou feuillages persistants, viendra moduler cet effet (effet de filtre - transparence ou de masque).

On sait que dans une vision furtive, la mémorisation des perceptions se fait à travers une hiérarchie des premiers et des seconds plans.

Concernant les séquences « vues latérales » de l'A6 et de la RN 6, le but recherché n'est pas de masquer les constructions mais de les filtrer dans une perception cohérente. Pour ce faire, un système de « balises végétales » constitué de 25 arbres columnaires sera mis en place le long de l'A6 (23 balises) et de la RN 6 (6 balises).

Leur espacement est de 35 mètres afin que les perceptions latérales des conducteurs les mémorisent comme « premiers plans ».

Les balises végétales viennent ponctuer sur l'A6 et secondairement sur la RN 6, les éléments majeurs du nouveau paysage ainsi constitué.

En perception diurne, les balises réalisent la « mise en scène » des futurs aménagements.

En vision nocturne, la mise en lumière des balises par des projecteurs enterrés équipés de lampes fluo-compactes basse consommation, accentuera cette mise en scène.

En complément de ces dispositions, l'aménageur entend mettre en place un « pré-paysagement » de l'ensemble du site par la plantation de jeunes arbres – 2800 - sur une trame de 10m x 10m.
L'installation progressive des entreprises supprimera un certain nombre de ces arbres, mais sur un site actuellement peu pourvu de plantations, le résultat à terme sera une urbanisation de « clairières ».

Enfin, un « merlon » de terre d'une hauteur de 2.5 mètres, planté, permettra de masquer le bas des constructions ainsi que leurs abords, depuis l'A6 et la RN 6

De ce fait, les futures constructions, sans être totalement masquées, seront harmonisées par leur position en « second plan » des perceptions latérales.

Afin d'atténuer l'impact visuel des constructions, l'emploi de teintes claires, pour les façades des futures constructions, est interdit.

III - MARGES DE RECUL

En application de la stratégie précédemment exposée, la marge de recul de 50 m des constructions, imposée au Plan d' Occupation des Sols reste inchangée.
Si les constructions de bâtiments ne sont pas autorisées dans ces marges de recul d'autres utilisations du sol sont permises :
- réseaux divers
- Plantations et espaces verts
- Stationnement organisé des véhicules
- Ouvrages de compensation des eaux pluviales
- Voiries de desserte etc...

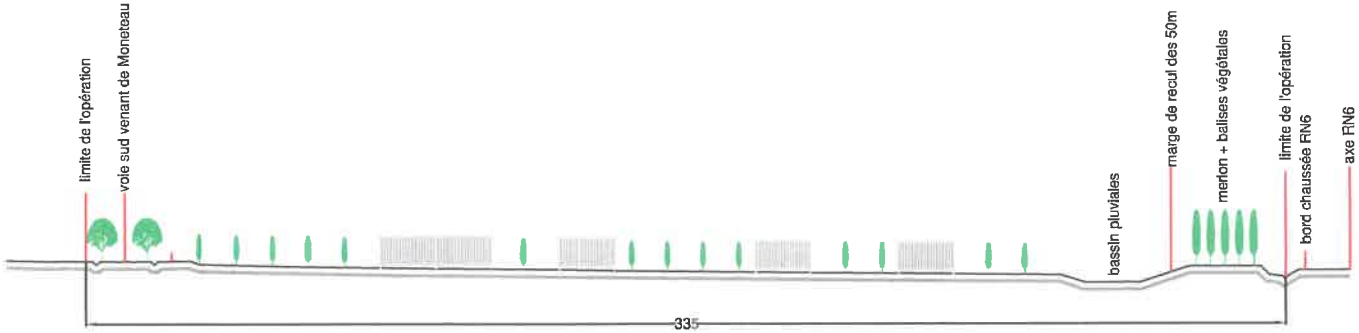
IV - IMPACT SONORE

L 'autoroutes A6 et RN 6 sont classées en type 1 : nuisance sonore importante.
Le parc d'activités ne prévoyant pas la réalisation d'habitations (à l'exception des besoins de gardiennage), la limite de 60 dBA prévue par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, ne devrait pas s'appliquer. Toutefois, l'attention des constructeurs de locaux d'activités est attirée sur la nécessité de réaliser des bâtiments comportant une isolation acoustique adaptée au niveau sonore ambiant.
La réalisation d'un « merlon » de terre d'une hauteur de 2.5 mètres, le long de l'A6 et de la RN 6, dans la marge de recul des constructions de 50 mètres, permettra d'atténuer efficacement le niveau sonore généré par le trafic routier.

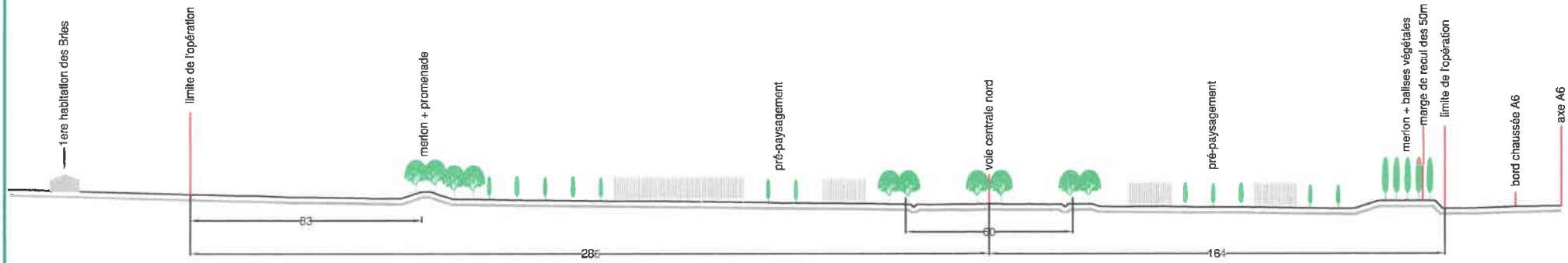
V - SECURITE

La desserte du hameau des Bries et de la zone hôtelière, par la RD 319 dans le sens Est-Ouest, est actuellement réalisée par un « tourne à gauche » sur la RN 6, particulièrement dangereux.
La réalisation du Parc d'Activités prévoit dans son bilan financier la desserte du secteur à partir de l'échangeur de Moneteau (emplacement réservé n° 17 du POS) et la suppression du « tourne à gauche ». Deux carrefours giratoires sont également prévus aux intersections avec la RD 319. Enfin le « shunt » de la circulation de transit dans le hameau des Bries par la réalisation de la voie centrale du secteur Nord améliore les conditions de sécurité dans la traversée des Bries.
La réalisation de merlons de terre de hauteur 2.5 m protège les riverains en cas de sortie de route latérale importante de véhicules sur l'A6 et la RN 6.
Ces dispositifs améliorent la situation actuelle et offrent une bonne garantie au plan de la sécurité passive.

Les extraits de vues de la « maquette numérique » des aménagement des pages suivantes permettent de visualiser les effets des principes exposés.

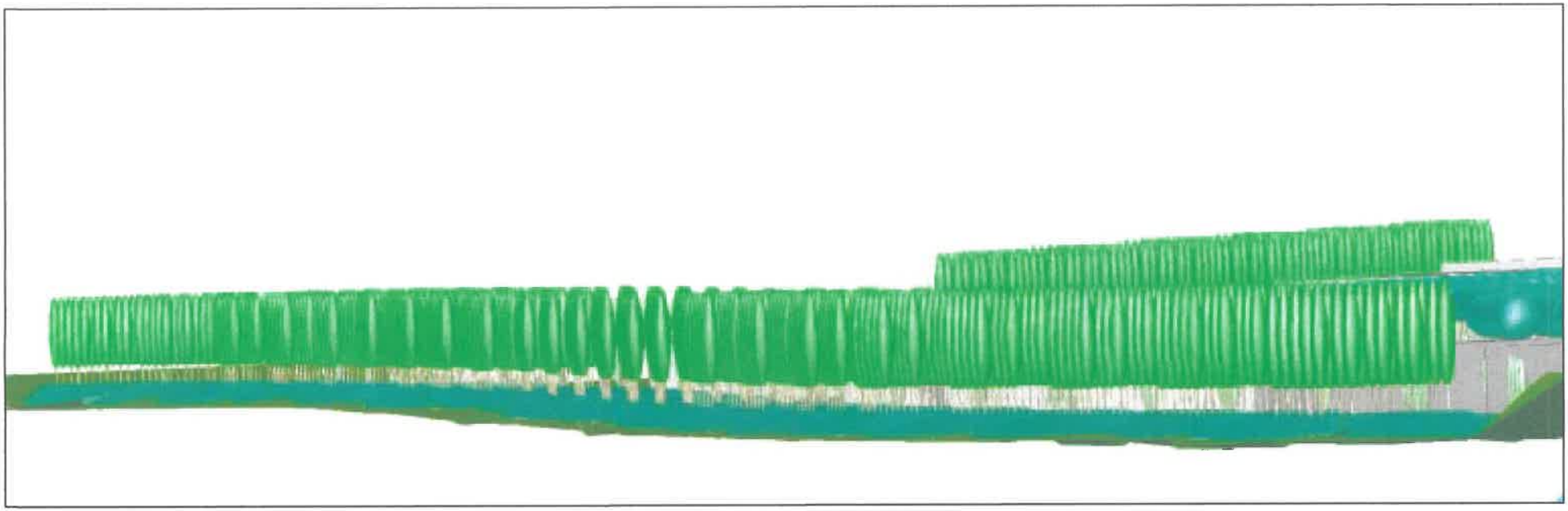


coupe générale secteur sud

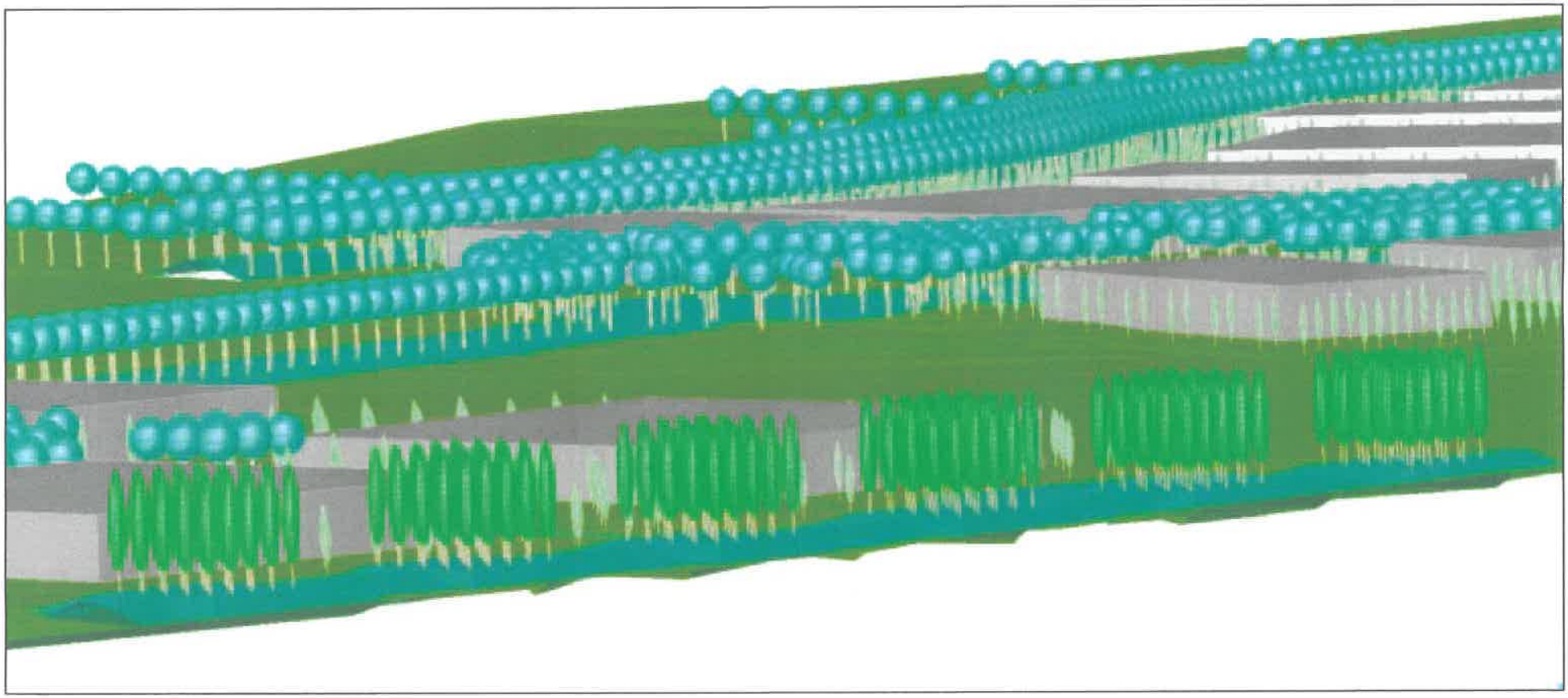


coupe générale secteur nord

PARC D'ACTIVITES D'APPOIGNY - COUPES GENERALES



PARC D'ACTIVITES D'APPOIGNY - BALISES VEGETALES SUR A 6



PARC D'ACTIVITES D'APPOIGNY - BALISES VEGETALES SUR RN 6