



PLAN LOCAL D'URBANISME

Orientations d'aménagement et de programmation

Vu pour être annexé aux délibérations du 20 février 2025 arrêtant la modification n°2 et la Révision Allégée du P.L.U.

- ✦ P.O.S. approuvé le 5 juin 1980
- ✦ PLU approuvé le 29 mai 2013
- ✦ Mise en compatibilité du PLU suite à l'arrêté préfectoral n°PREF-DCP-SE-2016-0436 du 16 septembre 2016 déclarant d'utilité publique le projet d'aménagement d'une troisième voie sur l'autoroute A6.
- ✦ Mise à jour du PLU par arrêté municipal 119-2017 portant annexion de la servitude de gaz I3 et modification des documents du PLU en conséquence,
- ✦ Modification simplifiée n°1 du PLU approuvée le 12 Décembre 2017
- ✦ Modification n°1 du PLU approuvé le 5 avril 2018
- ✦ Déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU approuvé le 17 décembre 2020
- ✦ Modification simplifiée n°2 du PLU approuvée le 15 février 2024
- ✦ Révision allégée du PLU approuvé le 20 février 2025
- ✦ Modification n°2 du PLU approuvé le 20 février 2025

SOMMAIRE

Préambule 1

A/ Objectifs et définition des orientations d'aménagement

B/ Les orientations facultatives

Les orientations d'aménagement 3

A/ Préconisations pour le bourg de Venoy

B/ Préconisations pour le lieu-dit « la Grande-Pièce », hameau d'Egriselles

C/ Préconisations pour le hameau de La Chapelle

D/ Préconisations pour la zone d'activités artisanales UX et AUX le long de l'A6

E/ Préconisations pour la zone du projet de parc d'activités économiques AUy

F / Préconisations pour la zone du projet de création d'une centrale photovoltaïque (du côté Ouest de l'A6) :

PREAMBULE

La **loi Urbanisme et Habitat du 02 juillet 2003** a institué un nouveau document d'urbanisme dans les Plans Locaux d'Urbanisme : les Orientations d'Aménagement. Cette partie existait avant l'instauration de la loi Urbanisme et Habitat dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables. Désormais, ces parties forment deux documents distincts.

Depuis la **loi Grenelle II du 12 juillet 2010**, celles-ci sont désormais obligatoires et leur terminologie a évolué : il s'agit désormais des Orientations d'Aménagement et de Programmation.

A / Objectifs et définition des Orientations d'Aménagement et de Programmation

- L'objet des orientations d'aménagement et de programmation peut être potentiellement triple, à savoir : aménagement, habitat et transports/déplacements.
Pour l'aménagement, les possibilités restent inchangées. Comme auparavant, l'aspect programmation des équipements et de l'urbanisation reste là encore facultatif.
Pour ce qui concerne l'habitat et les déplacements, les orientations d'aménagement et de programmation tiendront lieu de programme local de l'habitat (PLH) et de plans de déplacements urbains (PDU).
- L'article L.123-1-4 du Code de l'Urbanisme est ainsi défini :

« Dans le respect des orientations définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

Elles tiennent lieu du programme local de l'habitat défini par les [articles L. 302-1 à L. 302-4](#) du code de la construction et de l'habitation.

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Elles tiennent lieu du plan de déplacements urbains défini par les [articles 28 à 28-4 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982](#) d'orientation des transports intérieurs.

Lorsqu'un Plan Local d'Urbanisme est établi et approuvé par une commune non membre d'un établissement public de coopération intercommunale, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au 2 et au présent 3. Lorsqu'un Plan Local d'Urbanisme est établi et approuvé par un établissement public de coopération intercommunale qui n'est pas autorité compétente pour l'organisation des transports urbains, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au présent 3.

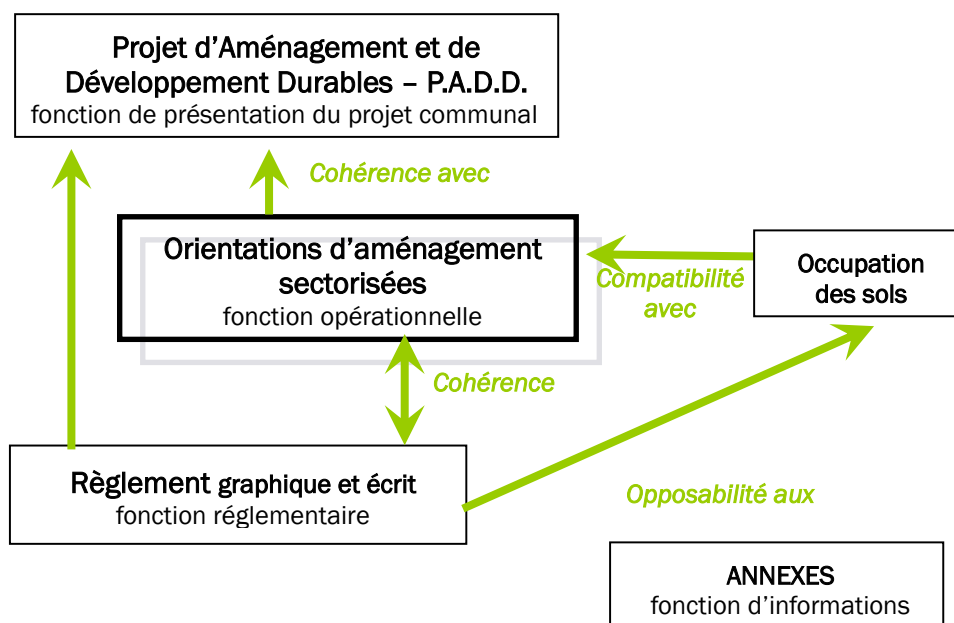
B / Les orientations

Ces orientations sont un élément important des P.L.U. Elles permettent une concrétisation et une matérialisation des enjeux de la commune sur des quartiers précis de celles-ci.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière.

Elles sont un élément commun à l'ensemble des pièces du P.L.U. comme le montre le schéma suivant.

Schéma d'organisation des pièces constitutives du Plan Local d'Urbanisme (excepté le rapport de présentation)



LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les zones d'urbanisation future ont été définies dans le but de renforcer le tissu urbain en place dans un souci de cohérence d'ensemble.

Carte de localisation des secteurs étudiés



Sources : Fond cadastral, Perspectives

Le développement de la commune s'organise autour du bourg centre de Venoy, et de 2 des 4 hameaux principaux du territoire communal (Egriselles et La Chapelle).

Afin de permettre un développement urbain différencié, en lien avec le Plan Local de l'Habitat réalisé récemment par la Communauté de Communes de l'Auxerrois, la commune de Venoy souhaite privilégier la densification de ses espaces urbanisés, en continuité du tissu existant.

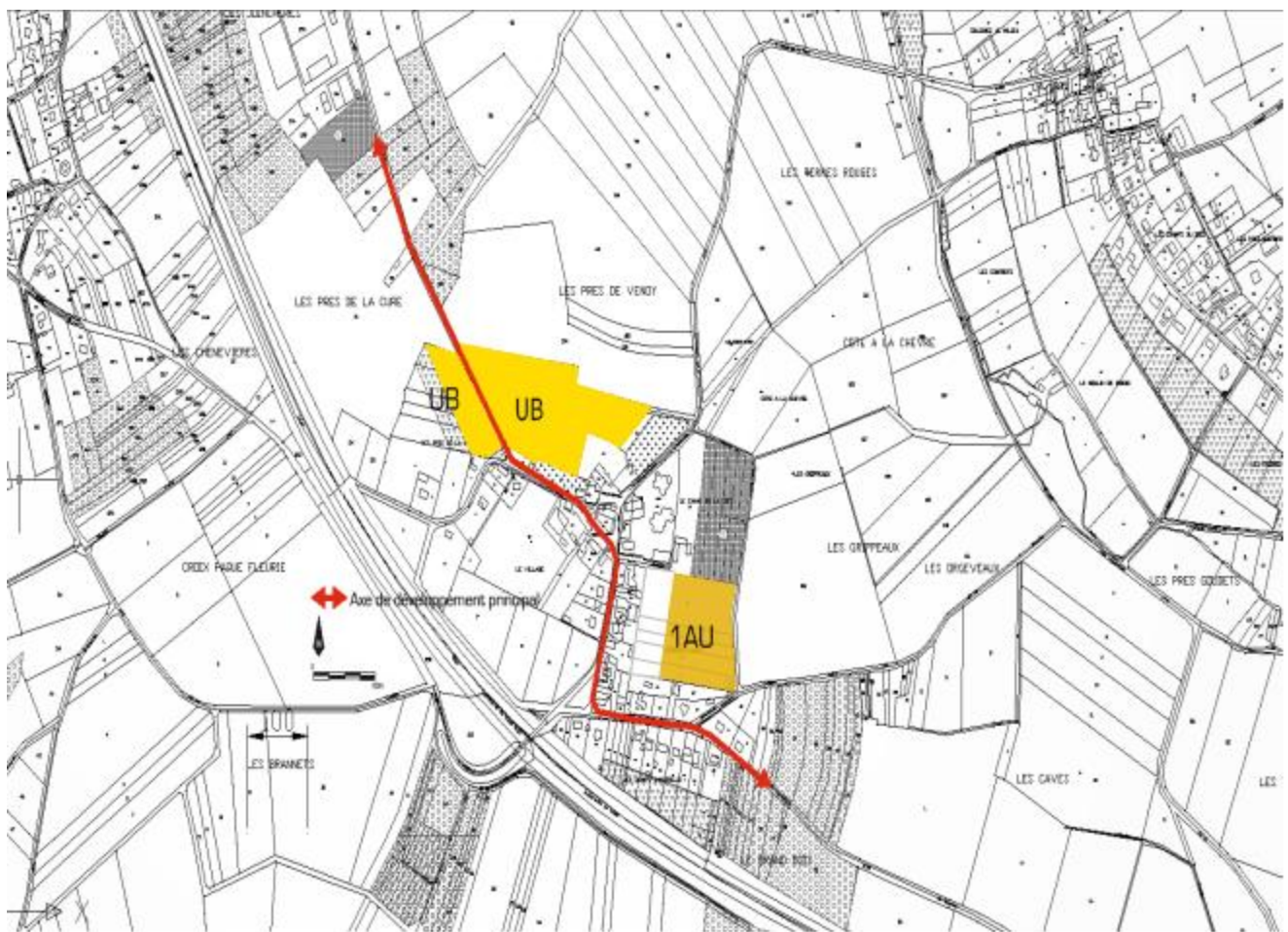
A / Préconisations pour les zones UB au nord-ouest du bourg et la zone 1AU partie Est du bourg

1 / Conforter le rôle de pôle principal du territoire

La vocation d'habitat de ce secteur répond aux attentes du PADD en matière de renforcement du logement sur la commune de manière organisée, notamment en lien avec le centre bourg.

Bien que le bourg n'accueille que peu de constructions depuis 1970, la municipalité souhaite inverser la tendance, en favorisant l'urbanisation du centre-bourg, à proximité immédiate des équipements communaux.

Etat initial du bourg



Sources : Fond cadastral, Perspectives-CAA

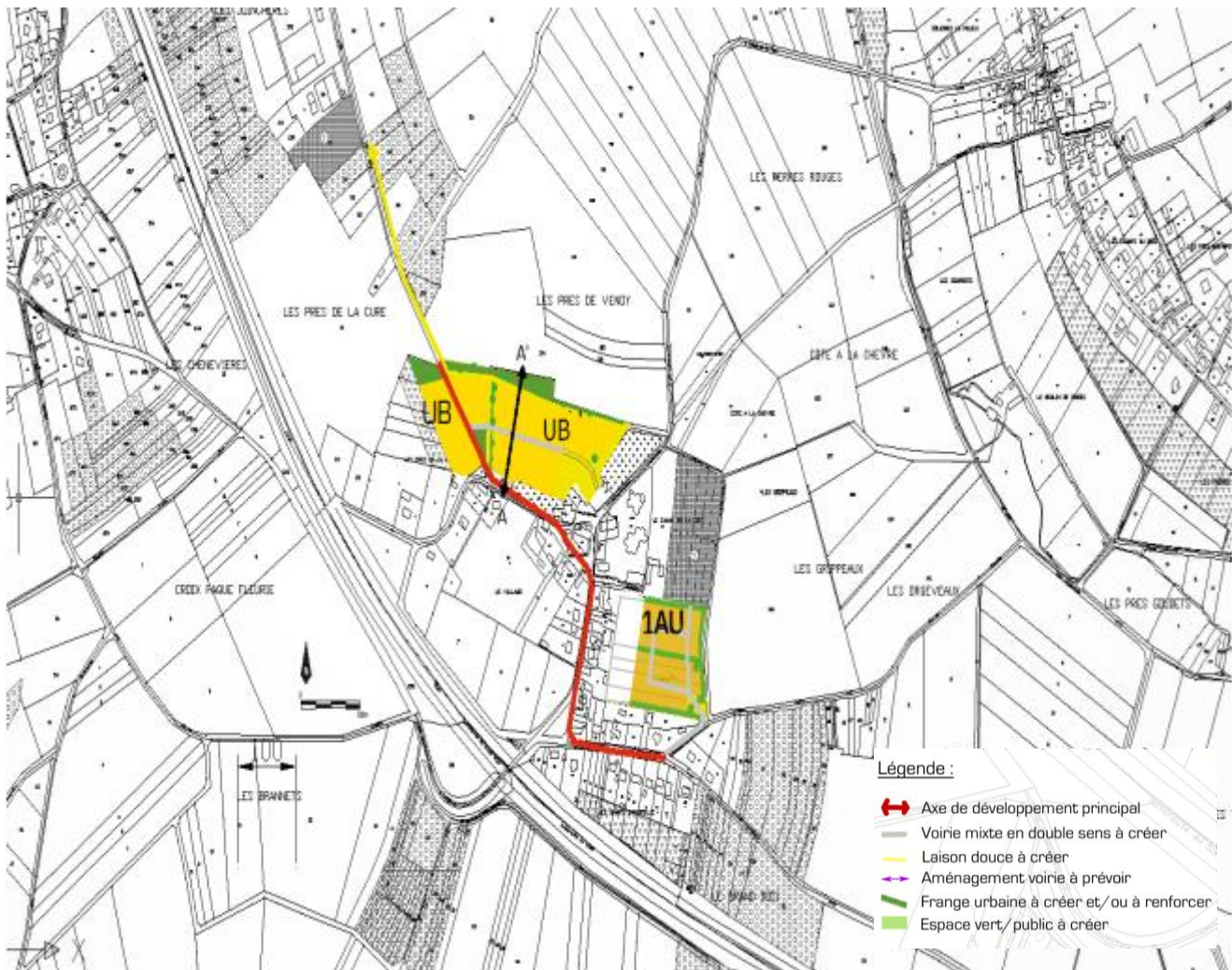
En vue de prévoir un aménagement d'ensemble de l'entrée Nord du bourg, cette zone d'aménagement futur prend en compte des parcelles inscrites en zone UB du PLU (ouvertes immédiatement à l'urbanisation), et les parcelles à l'Est du bourg qui ont été inscrites en zone d'urbanisation future à court terme.

Au regard des problématiques foncières, l'ouverture à l'urbanisation de ces zones sera différée dans le temps et permettra ainsi d'échelonner l'arrivée de nouvelles populations. Cet échelonnement ne peut malgré tout pas être programmé puisque la commune ne maîtrise pas le foncier.

2 / Une nouvelle identité, un nouvel équilibre en lien avec le centre

Dans l'objectif de préserver l'identité villageoise de Venoy, il est nécessaire d'intégrer ces nouvelles constructions dans le paysage existant.

Schéma de principe



Sources : Fond cadastral, Perspectives-CAA

L'urbanisation des sites Nord et Est permettra de renforcer la centralité du bourg, tout en rééquilibrant l'urbanisation qui s'est principalement développée le long de l'axe principal traversant le bourg du Nord-ouest au Sud-est.

Pour les deux sites, il convient de renforcer et/ou de créer une frange urbaine végétale épaisse (végétation existante, haies locales...) afin de maintenir une distance entre les futures habitations et les parcelles cultivées. Pour cela il conviendra de renforcer les haies et la végétation déjà existante.

Ces deux zones pourront être réalisées par phase dans le respect des principes de l'orientation d'aménagement.

Ces espaces devraient permettre d'accueillir environ 25 logements (zone UB) et environ 20 logements sur la zone 1AU à proximité du groupe scolaire avec une densité approximative de 10 à 12 logements par hectare.

Partie Est du bourg :

Les haies existantes seront préservées et renforcées, tandis que des haies de séparation seront créées afin de limiter les conflits d'usage entre la zone d'habitat et le futur équipement (sports, loisirs ou technique – emplacement réservé) au Nord de la zone. Un espace public sera également aménagé en entrée Sud Est de la zone, avec la création d'un carrefour (emplacement réservé), pour plus de sécurité.

Partie Nord du bourg :

La frange urbaine du site Nord formera un nouvel espace public au sein du bourg. Elle sera accompagnée d'une liaison douce permettant aux habitants de se rendre dans les équipements (école, mairie...) avec sécurité. De même, l'orientation des constructions sera optimisée, pour permettre une meilleure utilisation du parcellaire ainsi que pour bénéficier de l'ensoleillement.

Photomontage de l'espace public devant la mairie

L'aménagement est l'occasion de créer un espace de partage piéton / voiture autour des équipements du centre : l'école, la mairie, et l'église

Source : Perspectives

3 / Des connexions avec le centre bourg en lien avec le contexte naturel

Pour insérer au mieux les deux nouvelles zones d'habitat, des connexions au réseau viaire existant seront réalisées.

- Une voirie accompagnant la courbe de niveau sera réalisée, permettant de lier la rue de l'église (entrée Nord-ouest) à la rue des Bleuets (entrée Nord-est). A proximité immédiate des équipements, cette nouvelle voirie secondaire traversera l'espace public situé devant la mairie et le cimetière tout en garantissant la sécurité des piétons (zone 30 par exemple).
- Une voirie à double sens sera créée dans la partie Est du bourg. Cette dernière sera reliée à la rue de Quenne (au Sud) ainsi qu'à la rue des Bleuets, par l'intermédiaire d'une nouvelle voirie. De ce fait, cette nouvelle zone d'urbanisation future ne sera pas enclavée, puisqu'elle se raccrochera à l'axe principal du bourg.

- Des cheminements doux seront créés en frange urbaine Nord-ouest du bourg, permettant à la fois de créer un espace public de qualité, mais aussi de garantir une meilleure intégration du bâti dans le paysage, tout en préservant les cônes de vue.

Photomontage – vue depuis un logement



Chaque logement pourra bénéficier de la vue sur la vallée, tout en atténuant l'impact sur le paysage par la plantation de haies locales de différents types.

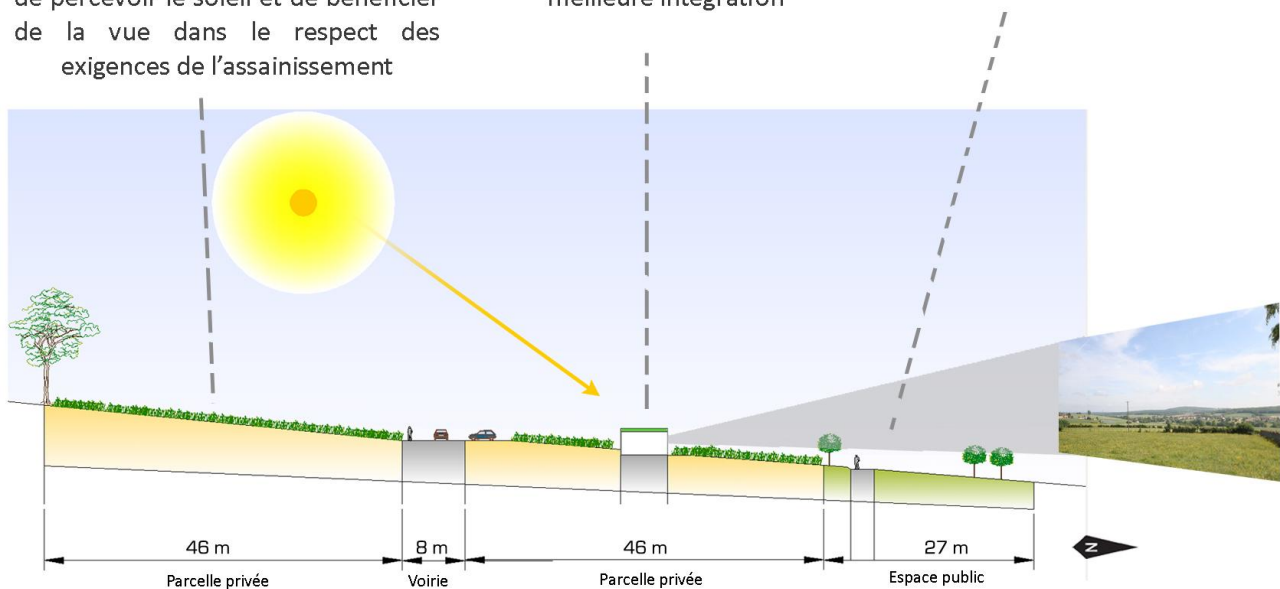
Source : Perspectives

Coupe de principe AA' - Nord du bourg

Espace pour l'implantation du bâti s'intégrant à la pente et permettant de percevoir le soleil et de bénéficier de la vue dans le respect des exigences de l'assainissement

Bâti bas avec toiture végétalisée pour une meilleure intégration

Frange épaisse laissant percevoir la vue



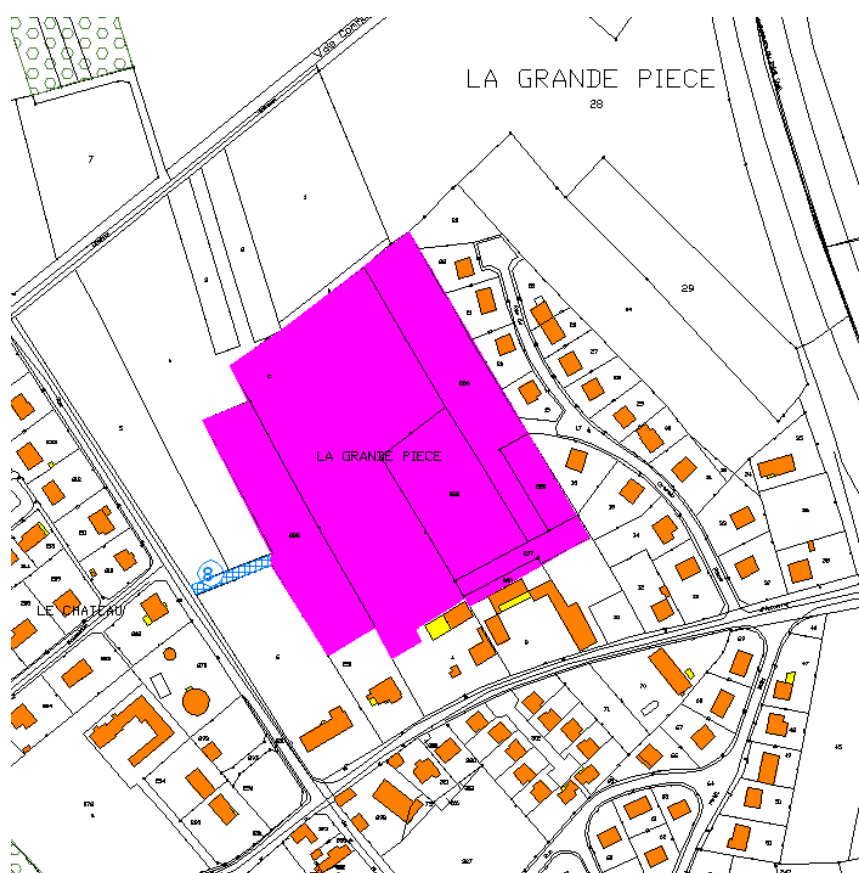
Source : Perspectives

B / Préconisations pour la zone d'urbanisation future 1AU du hameau d'Egriselles lieu-dit « La Grande-pièce »

1 / Le renforcement de l'habitat au Nord du hameau

La vocation d'habitat de ce secteur s'inscrit en cohérence avec les objectifs du PADD en matière de renforcement de l'offre en logements sur la commune en continuité du bâti existant puisque cet aménagement apporte une plus grande densité urbaine en reliant deux ensembles de lotissements en entrée Nord du hameau.

Etat initial du Nord du hameau



Sources : fond cadastral, Perspectives

Ce secteur présente un habitat de préférence assez dense, afin de se rapprocher de la forme urbaine traditionnelle, fortement présente au sein du hameau. De même, afin de favoriser la mixité sociale et intergénérationnelle au sein du hameau, le centre de la zone 1AU favorisera l'accueil de logements locatifs et proposera un espace public vert de qualité. Cette configuration permettra de créer des liens entre les futurs habitants de cette zone, avec les habitants des lotissements environnants.

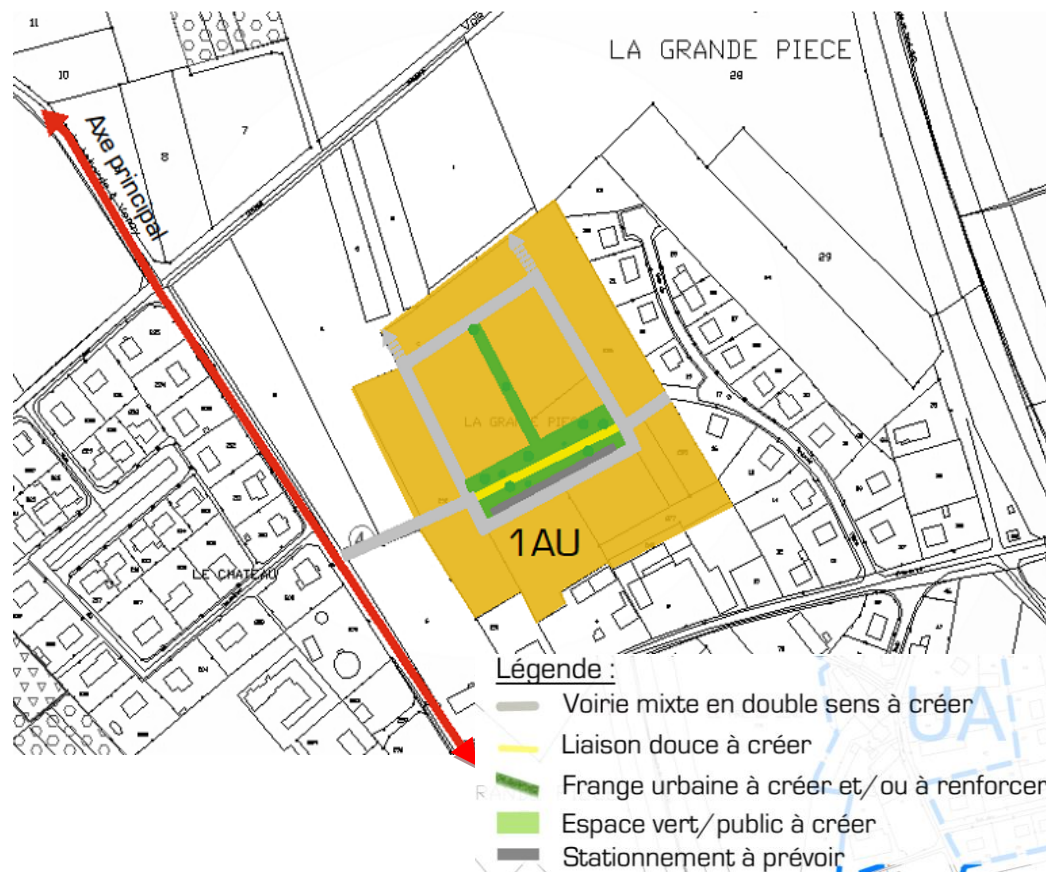
Ainsi, la moyenne de densité constatée, entre 10 et 12 logements/hectare sera poursuivie.

L'aménagement de cet espace sera réalisé en plusieurs tranches dans le respect du schéma de principe ci-dessus.

2/ Une présence végétale maintenue et renforcée, en lien avec le contexte naturel

La majeure partie des haies qui ponctuent le site sera conservée dans la mesure du possible. Un espace public végétalisé sous la forme d'un espace vert planté pourra animer en entrée cet îlot.

Schéma de principe



Sources : fond cadastral, Perspectives

3/ Des connexions avec le réseau local actuel, favorisant un désenclavement de l'îlot

Aucune voie en impasse ne sera créée dans le cadre de cet aménagement. Un maillage de voies secondaires en double sens, sera réalisé sous la forme d'une boucle reliée à la fois à la rue de Laborde (à l'ouest) et à la rue de la grande pièce (à l'est). Ce dernier permettra de desservir l'ensemble des parcelles.

Le traitement de l'entrée depuis la rue de Laborde sera réalisé par l'intermédiaire d'un emplacement réservé. Il méritera une attention particulière, du fait du trafic journalier régulier de cette route.

C / Préconisations pour la zone d'urbanisation future 1AU du hameau de La Chapelle

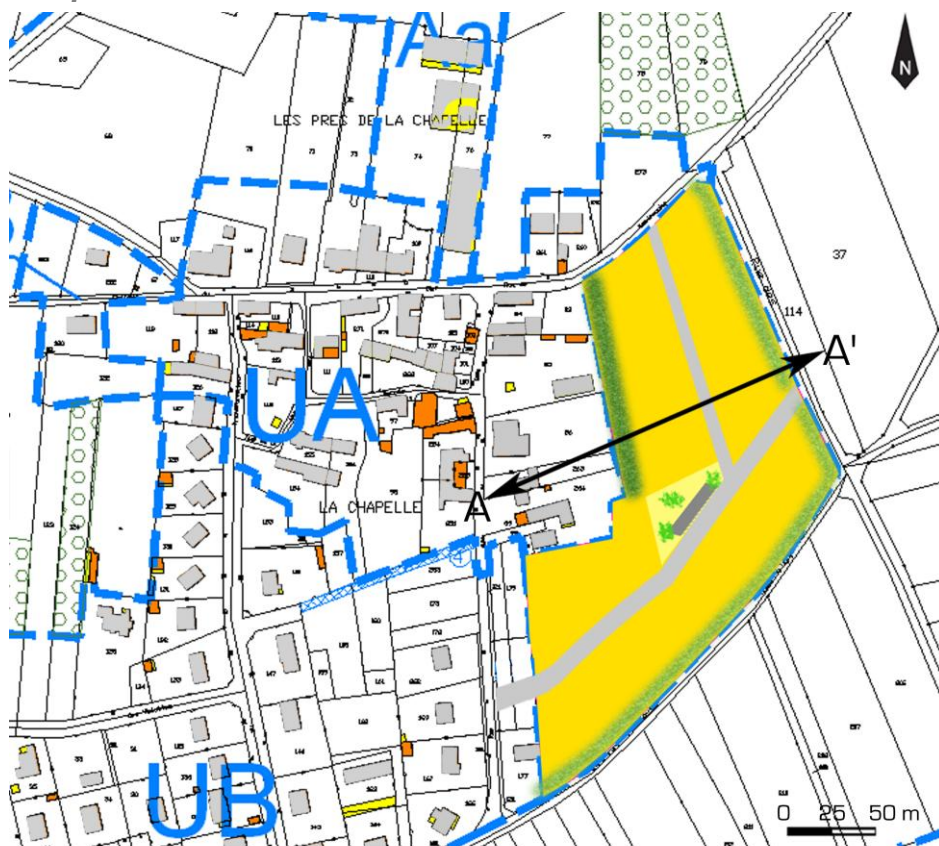
1 / Le renforcement de l'habitat à l'Est du hameau

La vocation d'habitat de ce secteur s'inscrit en cohérence avec les objectifs du PADD en matière de renforcement de l'offre en logements sur la commune en continuité du bâti existant. Le développement urbain de cette partie du hameau a été amorcé par les lotissements reliant La Chapelle du Haut à La Chapelle du Bas.

L'intérêt aujourd'hui de porter la réflexion sur l'aménagement de ce secteur fait suite à la réelle attractivité du site de par ces vues privilégiées sur les paysages environnants, visible par les demandes de créations de nouvelles constructions à la Chapelle du Haut.

La localisation de cette zone apparaît donc propice à une urbanisation future. Bien qu'il paraisse un peu plus détaché du centre du hameau, cet espace sera relié au centre ancien du hameau et à La Chapelle du Haut par l'intermédiaire d'une voirie secondaire.

Schéma de principe



Légende :

- Voirie mixte en double sens à créer
- Liaison douce à créer
- Frange urbaine à créer et/ou à renforcer
- Espace vert/public à créer
- Stationnement à prévoir

Sources : fond cadastral, Perspectives

2 / Insérer ces extensions urbaines dans leur contexte naturel

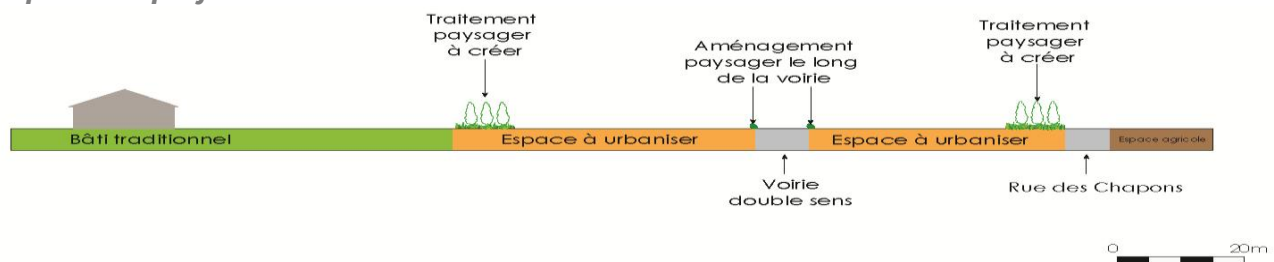
L'ouverture de cette zone différée dans le temps permettra d'échelonner l'arrivée de nouvelles populations, ce qui répond ainsi aux objectifs du PADD.

Coupe – Etat initial



Sources : fond cadastral, Perspectives

Coupe – Etat projeté



Sources : fond cadastral, Perspectives

Une attention particulière sera à porter à la frange urbaine qui permettra d'insérer la nouvelle zone dans le paysage existant et de réduire les nuisances (poussières, traitements...) engendrées par l'activité agricole à certaines périodes de l'année.

Afin de ne pas axer le quartier seulement sur du résidentiel, un **espace public avec stationnement** sera créé. Ce dernier permettra de redynamiser l'extension urbaine Est du hameau, en créant du lien social entre les habitants, et un espace de jeux sécurisé pour les enfants.

La densité sur cet espace sera moins importante (plutôt 8 à 10 logements par hectare) car il mérite un traitement paysager fort qui implique une déprise du foncier au bénéfice de l'espace non bâti qui participe à cette densité moins importante et permet d'inscrire le site dans son environnement.

A noter également que le chemin rural n°5 dit l'ancien Chemin de Ligny, situé en limite Sud du site, sera maintenu afin de prendre en compte les déplacements agricoles.

D / Préconisations pour la zone d'activités artisanales UX et AUX le long de l'A6

1/ Contexte de l'étude L.111-1-4

Dans le cadre de l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.), la commune de Venoy a pour projet de développer son potentiel d'accueil d'activités artisanales (environ 11,3 ha).

Pour répondre à cet objectif, il a été décidé :

- de classer en zone UX, la partie des terrains situés au Sud de la route de Quenne (RD97), le long de l'A6, les terrains étant viabilisés (environ 5,4 ha)
- de classer en zone AUX les terrains situés au Nord de la RD97, face à la zone UX (environ 5,9 ha).

Ces deux zones seront traitées comme un unique secteur de développement d'activités artisanales.

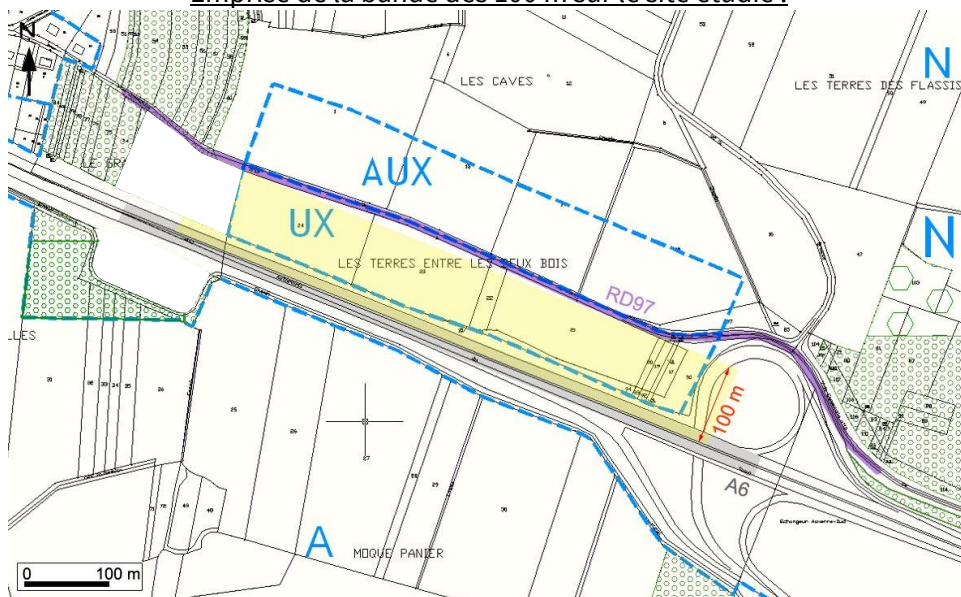
Les dispositions de l'article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme (dit « Amendement Dupont ») s'appliquent à l'autoroute A6. Elles stipulent que, en dehors des espaces urbanisés, les constructions et installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe autoroutier, à l'exception de certaines constructions spécifiques listées dans ledit article.

Néanmoins, ces dispositions ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones sont justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages.

L'ouverture à l'urbanisation de cet espace situé le long de l'A6 fait donc l'objet d'un projet de développement de zone d'activités artisanales.

Cette présentation du site, à laquelle s'ajoutent les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement (pièce écrite et zonage), permettent de présenter le projet d'aménagement afin de déroger au recul de 100 mètres et d'urbaniser au droit de cet axe dans le respect des prescriptions proposées prenant en compte tous les paramètres environnementaux nécessaires à une intégration satisfaisante du nouveau « secteur » à édifier.

Emprise de la bande des 100 m sur le site étudié :



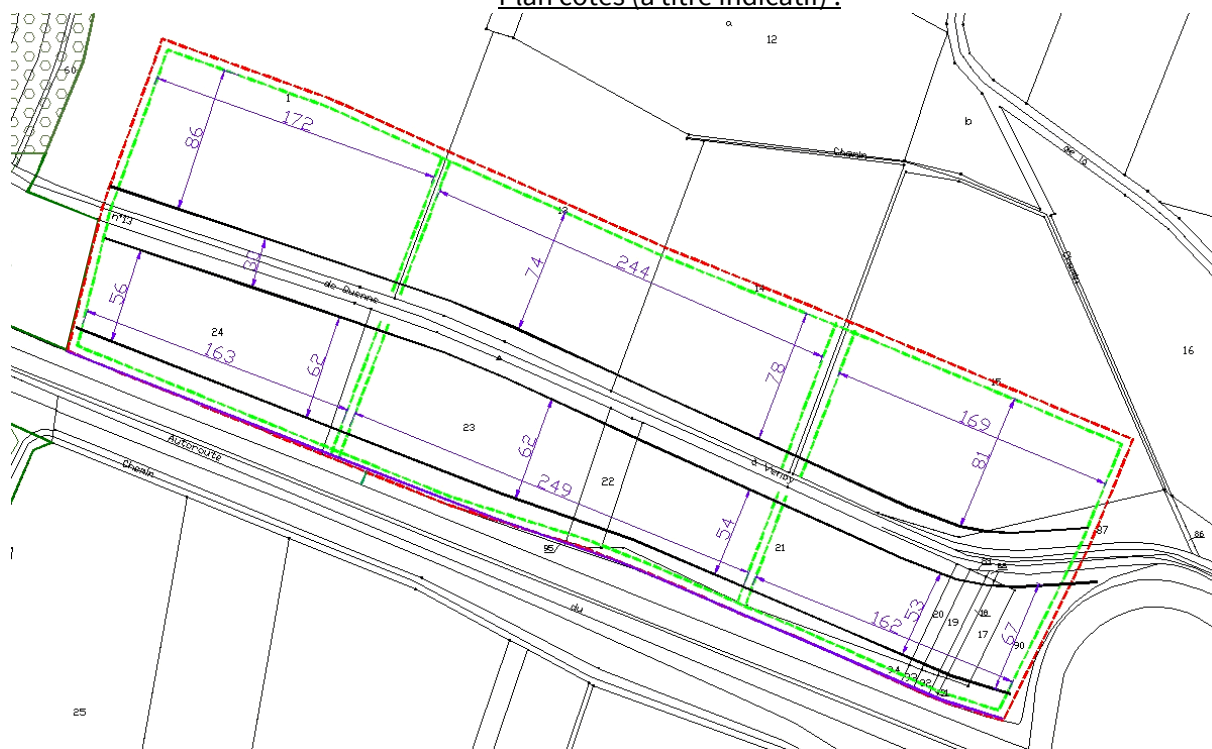
2/ Proposition d'aménagement

Aménagement paysager :



- | | |
|---|------------------------------------|
| Bois et bosquet | Autoroute A6 |
| Haie bocagère | Route |
| Bande enherbée | Chemin |
| Arbres d'alignement | Recul d'implantation des bâtiments |
| Fossé | Site |
| Haie en limite séparative (à titre indicatif) | |

Plan cotés (à titre indicatif) :



Une trame paysagère composée pour une bonne intégration du site dans le paysage :

- Bande inconstructible de 15 m au pied du talus de l'A6, pour permettre un recul des bâtiments (ce qui correspond à un recul moyen de 35m par rapport à l'axe de l'A6)
- **Maintien de la haie** existante sur le talus, et **renforcement ponctuel avec des arbres** pour varier la densité végétale, le long de l'A6
- Mise en place d'un **alignement d'arbres le long de la RD97** sur la partie Nord pour accompagner la voirie principale
- **Plantation de haies bocagères d'essences variées locales en pourtour du site, associée à une bande enherbée de 5 m de large** pour permettre d'intégrer le site dans le paysage
- **Affirmation de deux perpendiculaires à l'A6** par des haies arbustives pour créer une trame dans la zone d'activités artisanales et s'inscrire en continuité des haies existantes sur le coteau, le long des fossés
- **Création de bosquets dans les angles Nord-Est et Sud-Est de la zone pour « arrondir » les limites** du site et reprendre la trame des bosquets existants sur les coteaux
- Des **haies basses en limite séparative et des arbres ponctuels** sur les espaces libres compléteront la trame végétale.
- Dans la zone AUX, les projets devront s'accompagner d'un travail paysager cohérent maximisant la présence du végétal dans une composition d'essences et de tailles variées permettant le maintien et le développement de la biodiversité sur le site. Les clôtures devront être conçues de manière à permettre la libre circulation des eaux de ruissellement et la petite faune.

Un traitement simple et qualitatif le long de l'A6 :

La présence du talus planté de l'A6 est un élément à préserver, puisque celui-ci constitue le premier plan pour l'automobiliste.

Afin d'éviter l'implantation des bâtiments directement le long de l'A6, et de créer un effet de surplomb, **un recul de 15 m minimum depuis le pied du talus (bord de l'emprise de l'A6) est nécessaire.**

Cette bande de 15m minimum est constituée de 5 m minimum enherbés ponctués d'arbres de haute-tige au droit du talus ou au droit de la construction et de 10 m minimum qui peuvent soit être enherbés, soit être dédiés en vitrine ou au stationnement, mais sous réserve de ne pas imperméabiliser les sols, soit être aménagés en voie de desserte pour l'activité.

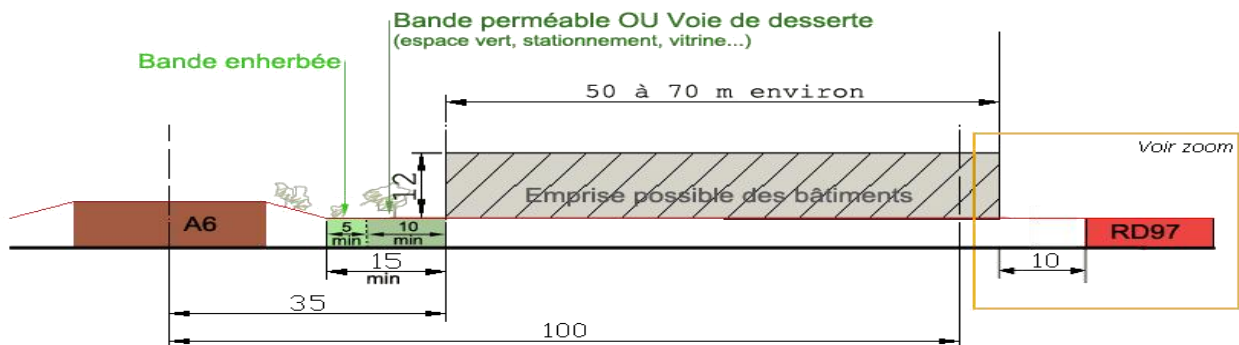
La distance de 15 m correspond à environ 1 fois la hauteur maximale des bâtiments (12 m). Ce rapport, recul par rapport à l'A6/hauteur des bâtiments, permet aux activités d'être visibles depuis l'autoroute et de profiter de l'effet vitrine, tout en laissant une ouverture visuelle assez large aux automobilistes.

Le recul total est donc de 35 m par rapport à l'axe de l'autoroute. Ce léger recul permet d'affirmer la séquence de la zone d'activités artisanales, en contraste avec les deux boisements qui l'encadrent, qui sont présents directement aux bords de l'A6.

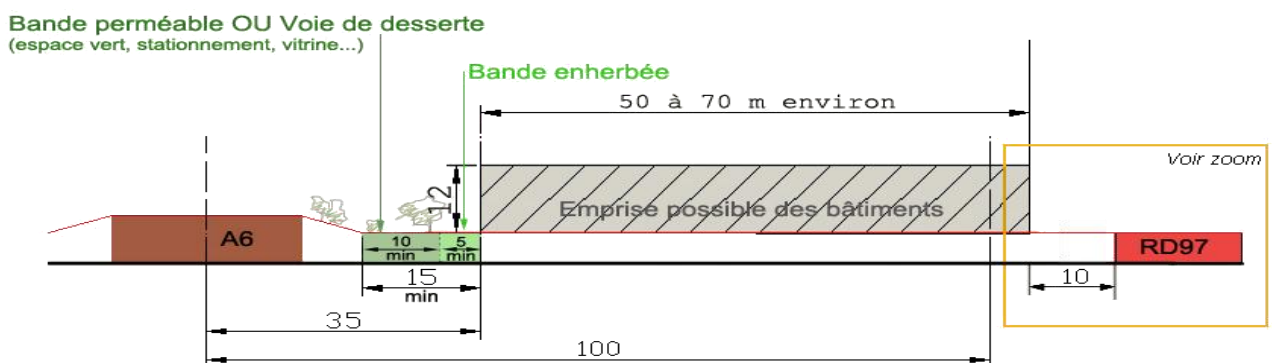
Les façades des bâtiments donnant sur l'A6 auront un traitement qualitatif. Les dépôts, stockage et aires de stationnement sont interdits sur le fond de parcelle le long de l'A6.

Coupes des possibilités d'aménagement de la transition A6/zone d'activités artisanales :

Possibilité n°1 :



Possibilité n°2 :

**Un profil de voirie adapté pour la RD97 :**

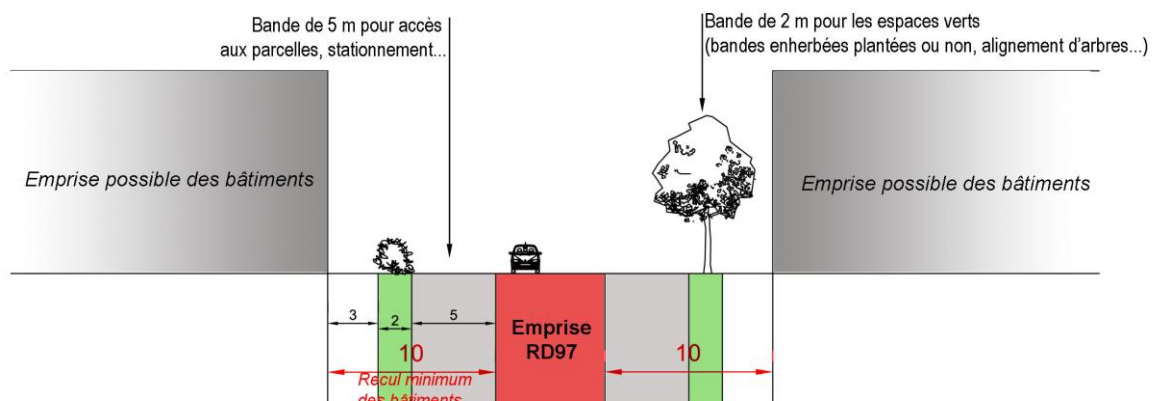
La chaussée est à double sens. Une bande de 5 m est réservée de part et d'autre de la chaussée pour l'accès aux parcelles, au stationnement et à l'espace public. L'espace piéton est intégré dans ces 5 mètres. Il est envisagé de réguler la vitesse dans la zone à 70km/h.

Au-delà de ces 5 mètres, une bande de 2 mètres est réservée aux espaces verts et à la mise en place d'un alignement d'arbres dans la partie Nord, pour accompagner le tracé.

Il est intéressant d'étendre l'alignement d'arbres en dehors de la zone d'activités artisanales.

Dans la partie Sud, l'éclairage fait écho à l'alignement d'arbres, le long de la RD97.

Un recul de 10 m par rapport à l'emprise de la RD97 (bord de chaussée) est imposé aux bâtiments. De plus un traitement qualitatif des façades donnant sur la RD97 est demandé.

Zoom : Coupe du profil de la RD97 :

Une organisation hiérarchisée :

La desserte de la zone s'appuiera sur la RD97. Afin d'encourager l'accès au site depuis la RD965, la signalisation et le traitement des accès aux parcelles seront orientées dans ce sens. En parallèle, le profil de la RD97 entre le site d'activités et l'espace urbanisé de Venoy présentera un profil plus réduit, adapté à l'échelle de l'urbanisation du bourg.

Afin de permettre l'accueil d'activités de différentes tailles, le découpage parcellaire pourra proposer des parcelles plus réduites en entrée de la zone et d'autres plus importantes au centre. Toutefois, il serait intéressant de proposer des parcelles n'excédant pas une surface individuelle d'1 ha.

Quelques implantations en double front bâti seront possibles pour permettre l'implantation de petites unités artisanales.

E / Préconisations pour la zone du projet de parc d'activités économiques AUy (du côté Est de l'A6) :

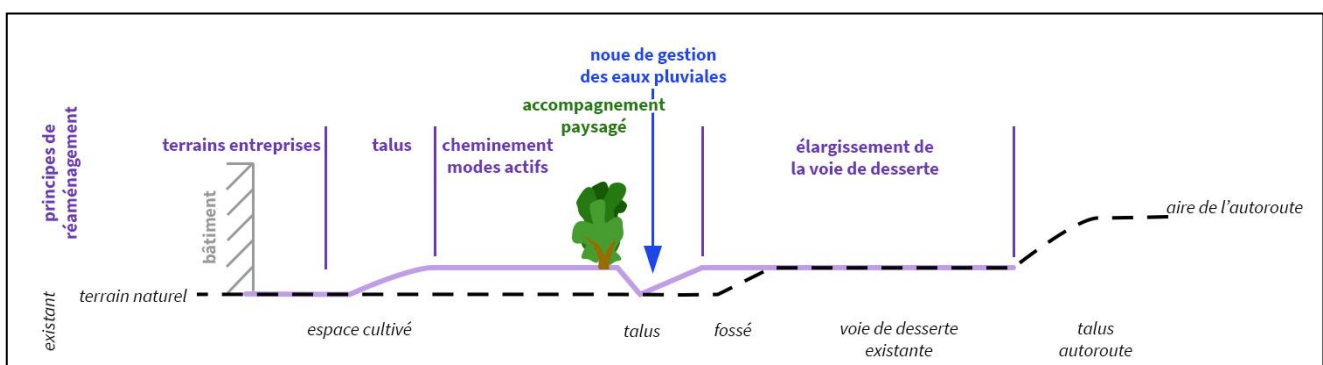
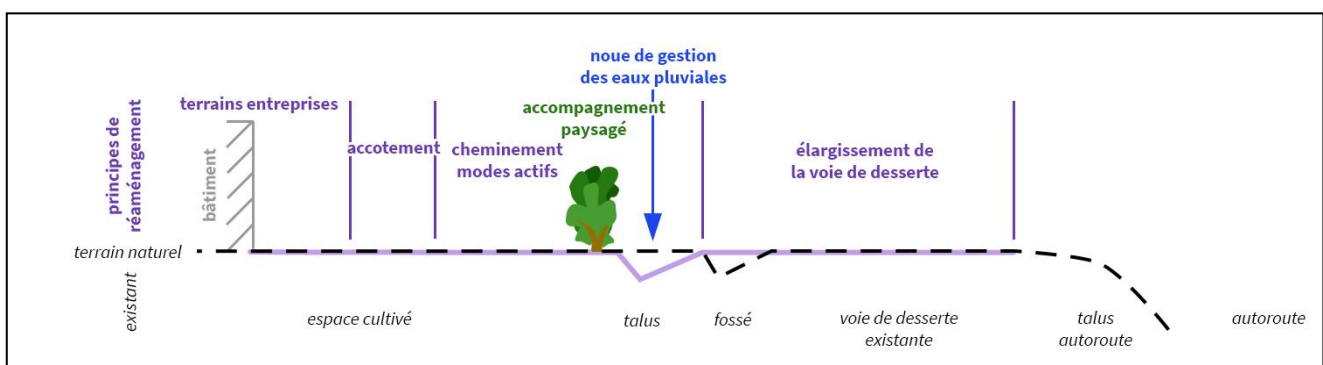
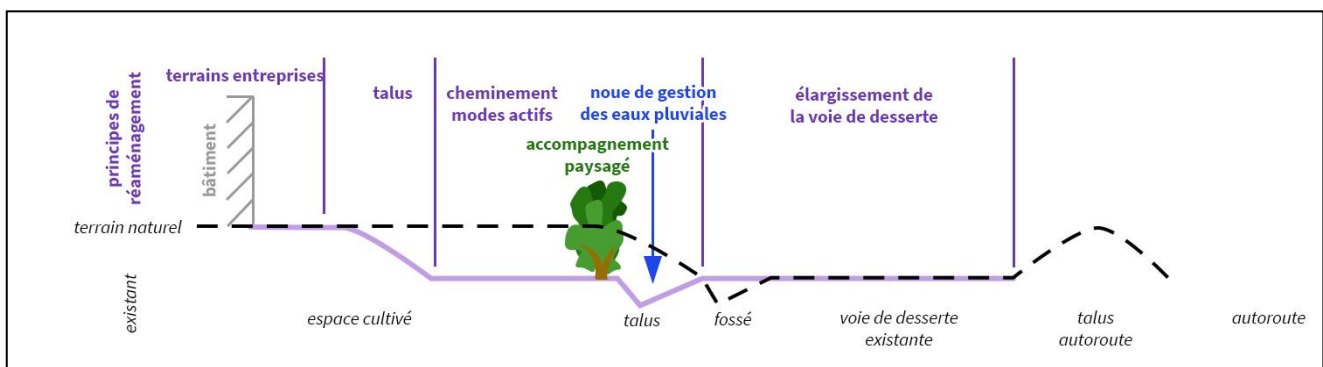
Le parc d'activités doit se développer à l'est de l'A6 sur une superficie estimée à 54 hectares. Cette OAP dédiée à la zone AUy doit poser les grandes lignes directrices du développement de cette zone, elle est complétée par les dispositions réglementaires propres à la zone AUy.

Principe de développement de la zone d'activité AuxR ÉcoParc :

Cette zone d'activité économique a vocation à accueillir des entreprises des secteurs de l'économie circulaire et de la valorisation des déchets.

Accessibilité et réseaux : le secteur est déjà desservi par une voie de service à destination des activités de l'aire d'autoroute du Soleil Levant. Cette voie sera renforcée et recalibrée afin de répondre aux besoins des futures entreprises et sera accompagnée d'espaces permettant l'usage des modes actifs. Des échanges seront menés avec les services d'Autoroute Paris Rhin Rhône afin de s'assurer de la compatibilité de ces aménagements avec le fonctionnement et la sécurité du faisceau autoroutier.

Principe de reprise de la voie de desserte existante :



De même les fossés existants seront aménagés en noues afin d'assurer une gestion naturelle des eaux de ruissellement de ces espaces publics. Le réseau de fossés et noues seront complétés, si besoin, par un ou plusieurs bassins à même de gérer les épisodes plus intenses avant rejet au milieu naturel.

Paysagement et environnement : une étude paysagère sera menée afin d'assurer l'intégration dans le paysage et l'environnement, de la future zone d'activité.

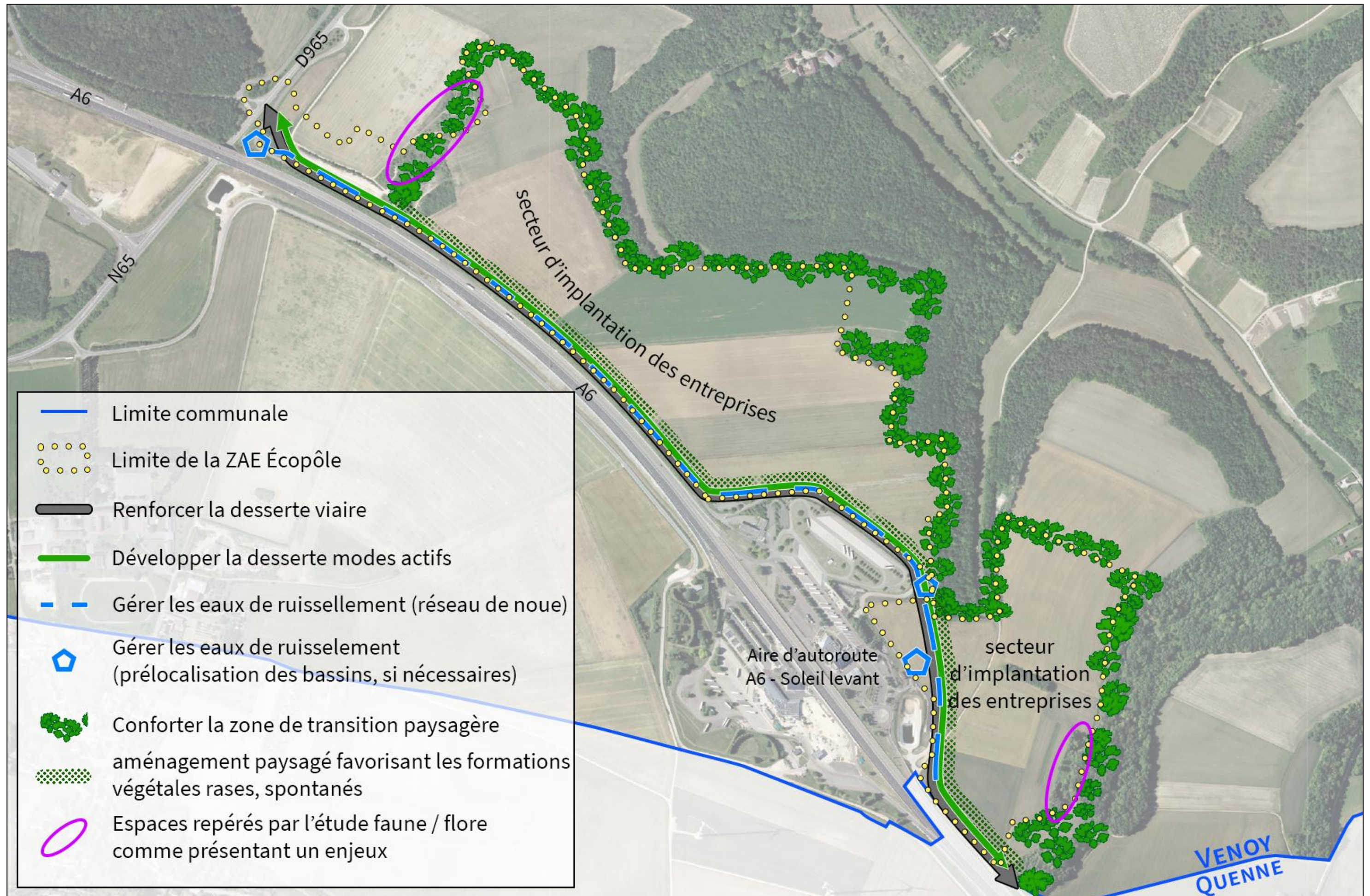
Les espaces boisés présents sur le site et ceinturant la zone d'activité seront conservés. Ils seront complétés par des éléments paysagés assurant la transition entre la zone d'activité et les espaces naturels et agricole.

A l'Ouest, le long de la voie réaménagée, côté zone d'activité, une bande d'au moins 5 mètres sera composée d'aménagement paysagé, dépourvu d'arbre de haute tige favorisant les formations végétales rases spontanées de type pelouse sèche.

Cette bande pourra être interrompue ponctuellement par les aménagements nécessaires à l'accès à la zone.

Deux espaces ont été repérés lors de l'étude Faune/Flore comme à enjeux pour la biodiversité. Ils devront au maximum être préservés et renforcés. Dans le cas où il ne serait pas possible de les préserver, le projet devra limiter au maximum la destruction de ces espaces et réaliser une compensation représentant trois fois la surface détruite. Cette compensation devra se faire en continuité immédiate des espaces repérés.

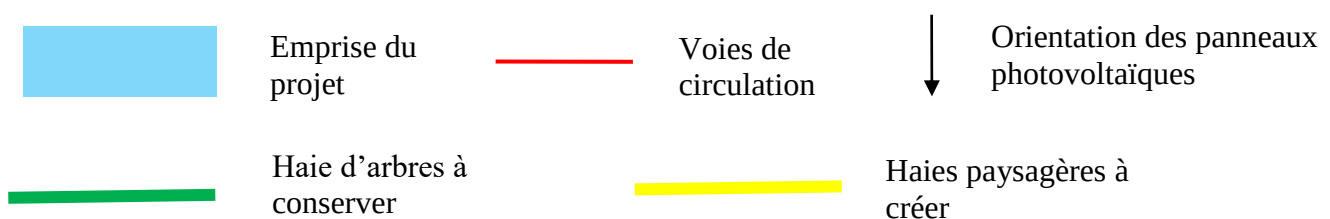
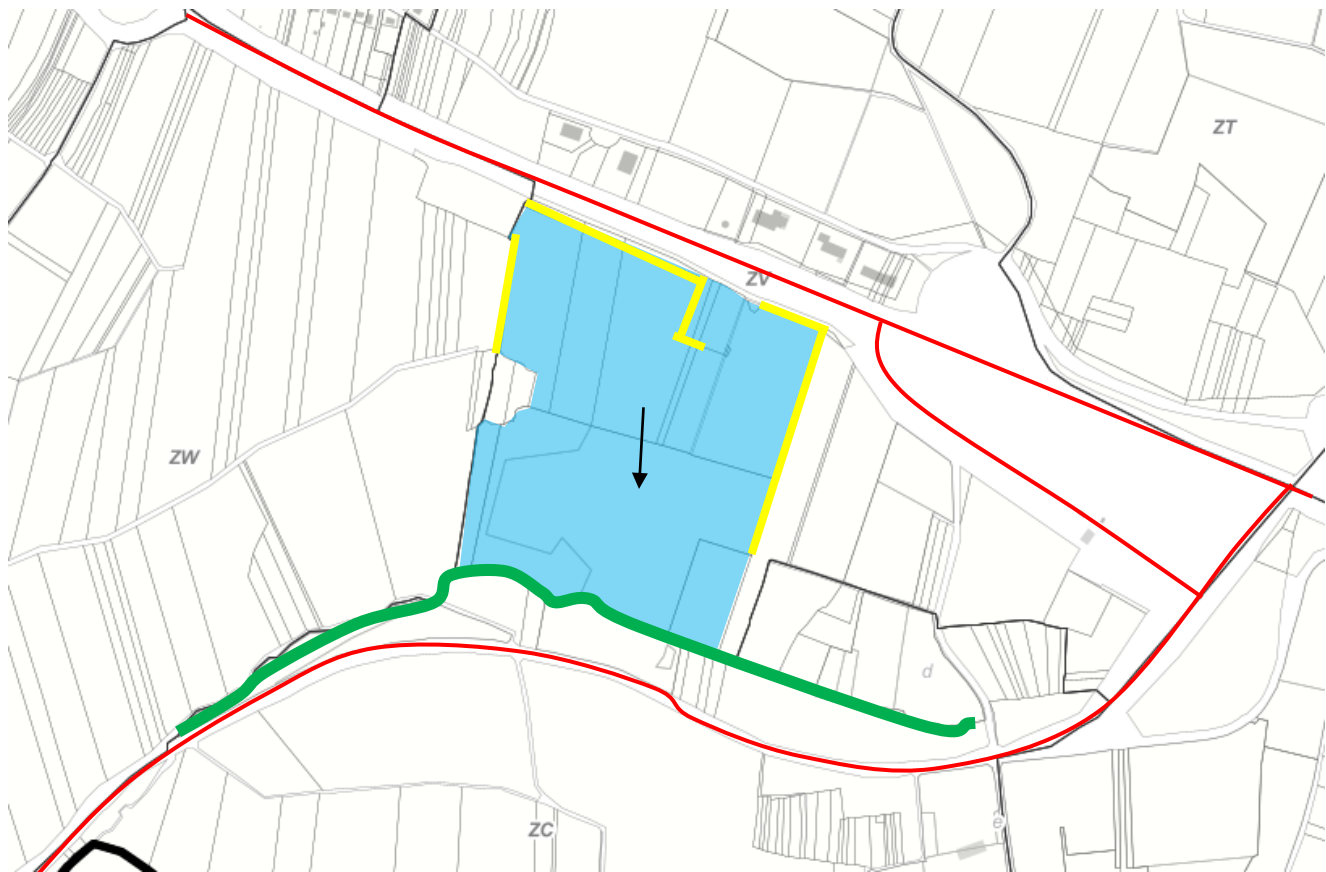
D'une manière générale, les projets situés à proximité de ces espaces seront soumis à l'obligation de paysagement dans la recherche du renforcement de ces espaces, notamment par le choix d'essences végétales locales, similaires et complémentaires.



F / Préconisations pour la zone du projet de création d'une centrale photovoltaïque (du côté Ouest de l'A6) :

Un projet de centrale photovoltaïque est en développement au lieudit « La Moque Panier » sur une superficie de 21 hectares. L'aménagement de cette zone devra répondre à deux objectifs :

- Assurer l'intégration paysagère du site situé en pente.
- Assurer la sécurité des automobilistes circulant sur les routes à proximité de la centrale en neutralisant tout risque d'éblouissement.



L'installation des panneaux se faisant selon une orientation au sud, le risque d'éblouissement des automobilistes circulant sur l'autoroute A6 (au nord) est inexistant. Néanmoins, afin de ne pas dénaturer le paysage à cet endroit, des haies paysagères seront créées afin de dissimuler la centrale. Ces haies devront atteindre une hauteur de 2 mètres minimum et constituées d'essences locales.

Au sud, la route nationale est située en contrebas mais la vue du site depuis cette voie est obstruée par une haie d'arbres. Il convient donc que ces arbres soient maintenus.

Enfin, le site devra être clôturé afin de le sécuriser.