



Etude initiale 2013 réalisée par :



Etude complétée en novembre 2015
par Atelier Lignes dans le cadre de la Mise en
compatibilité du POS (projet Intermarché)
Et en 2017 dans le cadre de la révision du PLU



PIECE 2 BIS

ETUDE L111-6 (ancien L111-1-4) Commune de La Feuillie

ETUDE LOI BARNIER

En vue de l'aménagement de deux zones d'activités

ELABORATION PLU :
Prescrite le : 20.03.2015
Arrêtée le : 05.07.2017
Approuvée le

POS publié le 14 Juin 1983 et approuvé le 17 février 1986
Révision approuvée le 10 novembre 1989
1 ^{ère} modification approuvée le 13 décembre 1995
2 ^{nde} modification approuvée le 9 juin 2006
3 ^{ème} modification approuvée le 15 juin 2009
Mise en compatibilité du POS approuvée le 14 12 2015

Introduction

1. Diagnostic du site – Etat des lieux P3

1.1 Situation générale P4

1.2 Localisation des périmètres d'étude P5

1.3 Morphologie urbaine P6

1.4 Accessibilité : descriptif des voies P8

2. Périmètre d'étude 1 : la zone artisanale P23

2.1 Présentation du site P24

2.2 Présentation du projet P25

2.3 Justification de la modification de la règle P26

3. Périmètre d'étude 2 : la zone commerciale P32

3.1 Présentation du site P33

3.2 Perception du site P36

3.3 Proposition d'aménagement P40

3.4 Justification de la modification de la règle P46

Conclusion P57



L'article 52 de la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit un nouvel article L111-1-4 dans le code de l'urbanisme, visant à mieux maîtriser le développement urbain le long des voies les plus importantes. L'objectif de cette disposition est d'inciter les communes à engager une réflexion préalable à tout projet de développement sur les conditions d'aménagement des abords des principaux axes routiers, principalement dans les entrées de ville.

L'article L111-1-4 du code de l'Urbanisme dispose que :

« 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 grandes circulation »

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées au dernier alinea du III de l'article L.122-1-5.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- Aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Un règlement local de publicité pris en application de l'article L.581-14 du code de l'environnement est établi par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune. L'élaboration et l'approbation des dispositions d'urbanisme et du règlement local de publicité font l'objet d'une procédure unique et d'une même enquête publique.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

(...)

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation. »

La commune de LA FEUILLIE est traversée par la RN31, route classée à grande circulation. Tout projet de construction qui serait situé en dehors des espaces déjà urbanisés et dans la bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la RN31 est donc subordonné à une étude préalable au titre du L,111-1-4 du code de l'urbanisme.

Cette étude vise à analyser le périmètre concerné par l'application des dispositions de l'article L111-1-4 pour définir un parti d'aménagement global et lever ainsi l'inconstructibilité aux abords de la RN31 pour les deux secteurs concernés par la réalisation de projet de zones commerciale et d'artisanat.

I. DIAGNOSTIC DU SITE

Etat des lieux

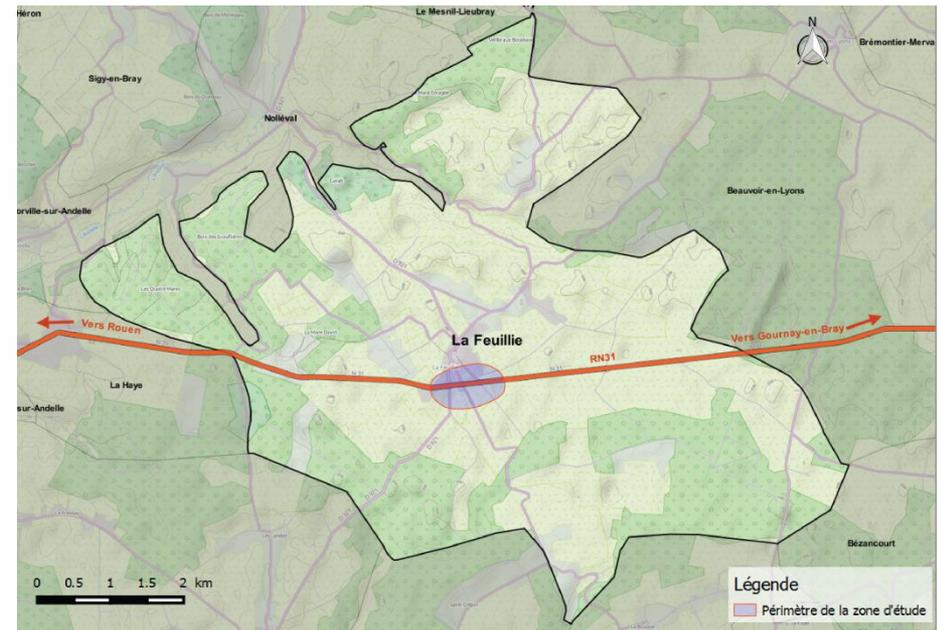


1.1 Situation générale

Les deux projet de création de zone d'activité se situent sur le territoire de LA FEUILLE, commune rurale du Pays de Bray de 1269 habitants (INSEE 2011) établie sur un vaste territoire de 3976 hectares de superficie.

Le développement urbain s'est fait autour du bourg et de son église autour desquels s'organisent des hameaux avec leurs jardins à pommiers.

Cette commune bénéficie d'une bonne situation géographique car elle constitue un point de passage obligatoire sur la RN31 entre Rouen, située à 30 km à l'Ouest et Gournay-en-Bray, qui se trouve à 17 km à l'Est.

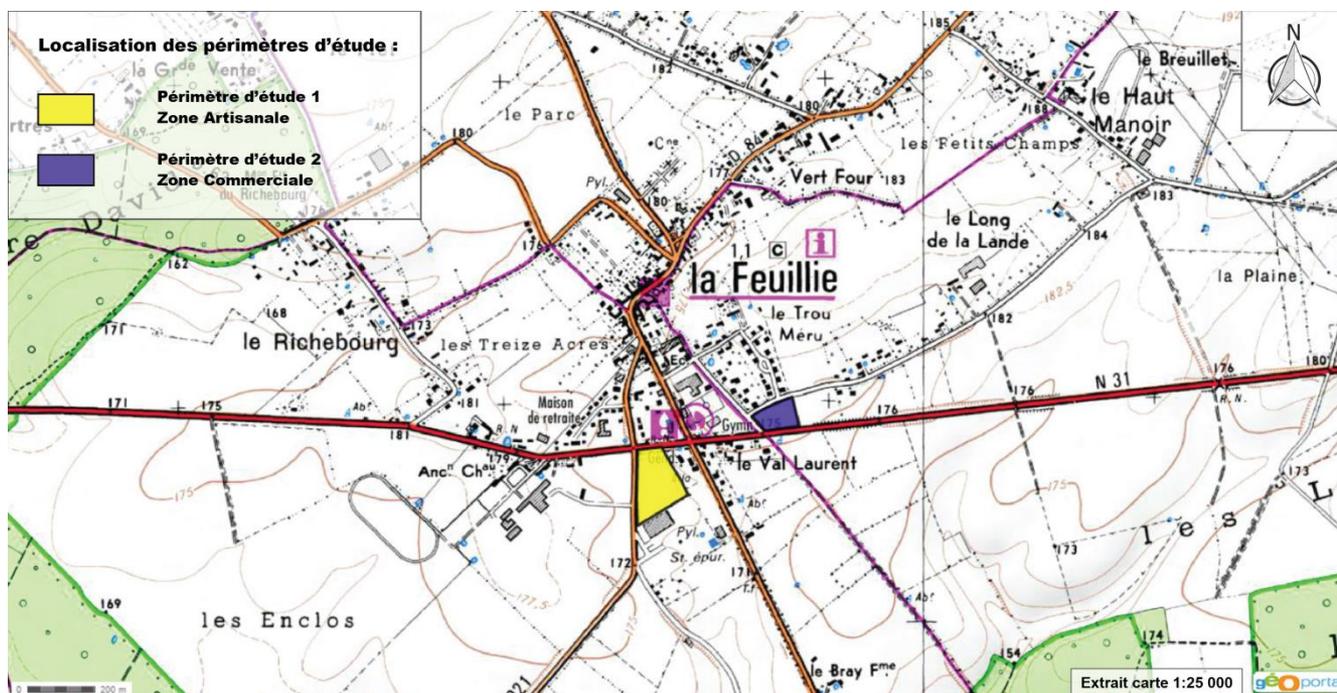


Du fait de leur localisation géographique, deux secteurs en bordure de cet axe routier sont visés spécifiquement par la présente étude :

- Le périmètre d'étude 1, qui caractérise l'implantation de la Zone Artisanale, est situé au droit Sud du carrefour RN31 - route du Tronguay
- Le périmètre d'étude 2, soit le projet d'implantation d'une enseigne Intermarché, se trouve au droit Nord du croisement RN31 - rue du Val Laurent

Ces deux carrefours constituent des accès importants pour la commune. Ils représentent également les seuils d'entrée et de sortie en zone urbanisée le long de la route départementale. Ces croisement proposent également une excellente visibilité aux activités susceptibles de s'y installer et ont pour vocation de devenir des interfaces de qualité entre les espaces naturels et agricoles alentours, les hameaux existants et les zones plus urbaines.

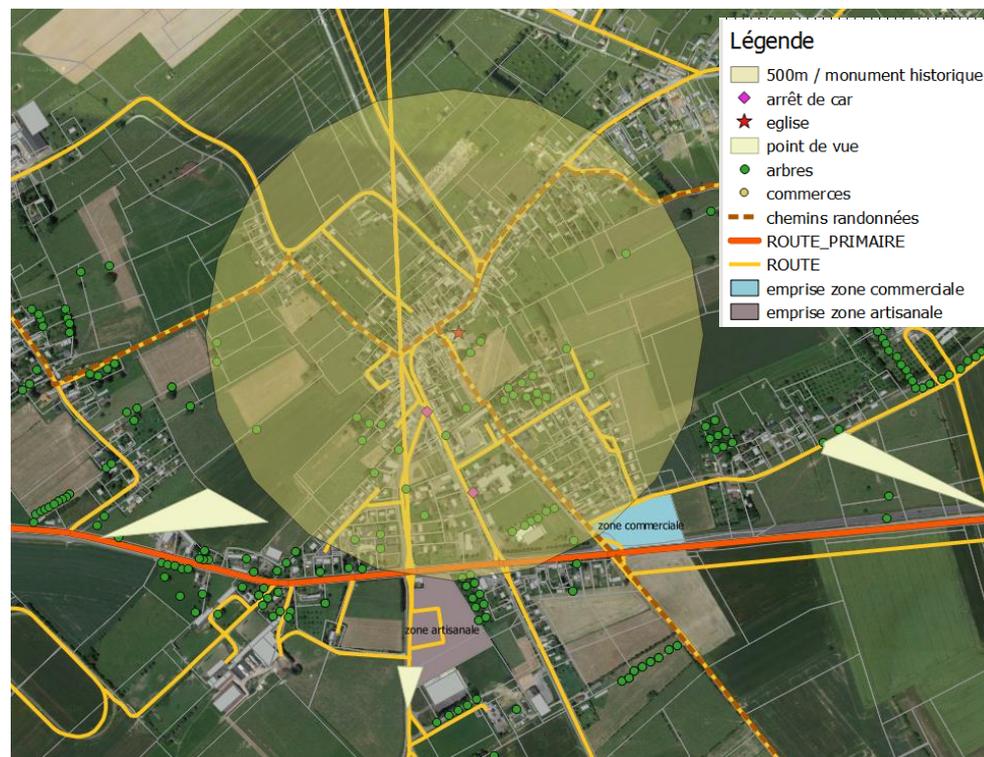
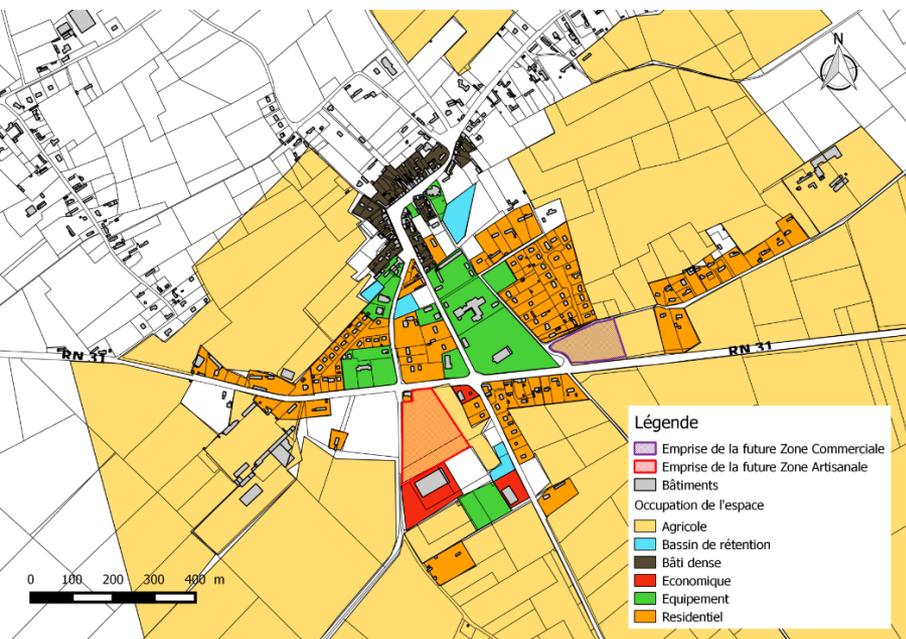
A travers cette étude, l'objectif principal est de proposer un parti d'aménagement associant le développement économique du territoire à une haute qualité paysagère et à une mise en valeur du cadre de vie.



L'agglomération de la Feuillie se caractérise de part et d'autre de la RN 31 par des zones résidentielles ponctuées d'équipements servant à la jeunesse et au sport. Les habitations sont pour la plupart érigées en briques traditionnelles. Elles respectent un alignement continu. La RN31 agit comme une coupure urbaine avec au nord, les secteurs d'équipements centraux et des secteurs d'habitat. Au Sud, quelques activités et petites poches d'habitat.

De nombreux points de vue sur le clocher de l'église de La Feuillie depuis la RN31 et les voies départementale (Eglise classée Monument historique) : l'extrémité nord ouest du projet commercial et la partie nord du projet artisanal sont localisés dans le périmètre de 500m pour lequel l'avis de l'ABF est requis.

Une commune très arborée avec de nombreux arbres isolés, vergers, et alignements boisés





La Feuillie est une commune regroupant de nombreux services pour les communes environnantes

- Collège
- Ecole
- Nombreux équipements sportifs et associatifs
- Poste / Trésorerie / Centre Médico social
- Gendarmerie
- Maison de retraite
- Office de tourisme
- Commerces de proximité, etc

Les deux secteurs de projet permettront de compléter l'offre commerciale et de terrains destinés à l'accueil d'activités artisanales





I.2.1 - Route de Rouen (RN31)

La Route de Rouen est orientée est-ouest dans la traversée de La Feuillie. Elle relie Rouen (à l'ouest) à Beauvais (à l'est).

Elle comporte une file de circulation par sens en section courante.

La vitesse est limitée à 90 km/h de part et d'autre de la traversée de La Feuillie.

La traversée de La Feuillie est classée hors-agglomération, et la vitesse y est limitée à 70 km/h. La Route de Rouen est prioritaire dans la traversée de La Feuillie.

Il n'y a pas d'offre de stationnement le long de la voie dans la traversée de La Feuillie.

Il n'y a pas de cheminement piéton aménagé le long de la voie dans la traversée de La Feuillie.

À l'heure de pointe du matin, la Route de Rouen supporte un volume de trafic d'environ 500 à 600 UVP/h.

Le volume de trafic est plus important vers l'est en direction de Beauvais (300 à 400 UVP/h) que dans l'autre sens (environ 200 UVP/h).

À l'heure de pointe du soir, la Route de Rouen supporte un volume de trafic d'environ 500 UVP/h.

Les poids-lourds constituent une part importante du trafic, avec 57 PL/h le matin (12% des véhicules) et 46 PL/h le soir (11% des véhicules).

La circulation est fluide sur la Route de Rouen.



Route de Rouen (RN31) - Arrivée depuis Rouen



Route de Rouen (RN31) - Arrivée depuis Beauvais

I.2.2 - Route du Tronquay sud (RD921)

La Route du Tronquay permet de rejoindre vers le sud Le Tronquay et Lyons-la-Forêt.

Elle permet également d'accéder à la déchetterie et à l'usine aujourd'hui désaffectée.

Elle comporte une file de circulation par sens en section courante.

La voie est classée hors agglomération, et la vitesse est limitée à 90 km/h.

Il n'y a pas d'offre de stationnement le long de la voie.

Il n'y a pas de cheminement piéton le long de la voie.

La Route du Tronquay nord supporte un faible volume de trafic, d'environ 140 à 150 UVP/h aux heures de pointe.

La circulation est fluide sur la Route du Tronquay sud.



Route du Tronquay sud (RD921) - Arrivée depuis Le Tronquay



Route du Tronquay sud (RD921) - Accès déchetterie et usine

I.2.3 - Route du Tronquay nord (RD921)

La Route du Tronquay permet de rejoindre vers le nord Nolléval, Argueil et Forges-les-Eaux.

Elle permet également d'accéder au centre-ville de La Feuillie.

Un EHPAD (Maison de retraite Noury) est situé à proximité du carrefour avec la Route de Rouen. Il est accessible depuis la Route de Rouen et depuis la Route du Tronquay.

La Route du Tronquay comporte une file de circulation par sens en section courante.

La limite d'agglomération est située à proximité du carrefour avec la Route de Rouen. Des trottoirs sont aménagés à partir de cette limite.

Il n'y a pas d'offre de stationnement le long de la voie.

La Route du Tronquay sud supporte un faible volume de trafic, de l'ordre de 120 UVP/h aux heures de pointe.

La circulation est fluide sur la Route du Tronquay nord.



Route du Tronquay nord (RD921) - Entrée d'agglomération



Route du Tronquay nord (RD921) - Arrivée depuis le centre-ville

I.2.4 - Route du Bray (RD128)

La Route du Bray permet de rejoindre vers le sud Fleury-la-Forêt.

Un centre de lavage automobile est situé à proximité du carrefour avec la Route de Rouen. Il est accessible depuis la Route du Bray.

La Route du Bray comporte une file de circulation par sens en section courante.

La voie est classée hors agglomération, et la vitesse est limitée à 90 km/h.

Il n'y a pas d'offre de stationnement le long de la voie.

La Route du Bray supporte un faible volume de trafic, d'environ 70 à 80 UVP/h aux heures de pointe.

La circulation est fluide sur la Route du Bray.



Route du Bray (RD128) - En direction de Fleury-la-Forêt



Route du Bray (RD128) - Arrivée depuis Fleury-la-Forêt

I.2.5 - Route du Centre (RD128)

La Route du Centre permet de rejoindre vers le nord Nolléval, Argueil et Forges-les-Eaux.

Elle permet également d'accéder au centre-ville de La Feuillie, à la Gendarmerie, aux établissements sportifs et scolaires, et au centre d'exploitation des routes départementales.

La Route du Centre comporte une file de circulation par sens en section courante.

La limite d'agglomération est située à proximité du carrefour avec la Route de Rouen. Des trottoirs sont aménagés à partir de cette limite.

Du stationnement est aménagé le long de la voie à la hauteur des établissements scolaires.

La Route du Centre supporte un faible volume de trafic, de l'ordre de 130 UVP/h à 150 UVP/h aux heures de pointe.

La circulation est fluide sur la Route du Centre.



Route du Centre (RD128) - Entrée d'agglomération



Route du Centre (RD128) - Arrivée depuis le centre-ville

I.2.6 - Rue du Val Laurent

La Rue du Val Laurent permet d'accéder aux quartiers d'habitation du Trou Méru et du Long de la Lande.

Elle comporte une file de circulation par sens en section courante.

La limite d'agglomération est située à proximité du carrefour avec la Route de Rouen. Il n'y a pas de trottoirs à ce niveau, les trottoirs ne commencent qu'à partir de la Rue du Long de la Lande.

Il n'y a pas de stationnement le long de la voie.

La Rue du Val Laurent supporte un très faible volume de trafic, de l'ordre de 20 UVP/h aux heures de pointe (comptages 2012).

La circulation est fluide sur la Rue du Val Laurent.



Rue du Val Laurent - Entrée d'agglomération

I.2.7 - Voie véhicules agricoles

Cette voie longe la Route de Rouen, elle est réservée aux véhicules agricoles, afin d'éviter que ceux-ci ne posent des problèmes de sécurité en circulant à vitesse réduite sur la Route de Rouen.

Elle supporte un très faible volume de trafic, de l'ordre de 0 à 10 UVP/h aux heures de pointe.



Rue du Val Laurent x Rue du Long de la Lande

I.2.8 - Carrefour 1 - Route de Rouen x Route du Tronquay

La Route de Rouen est prioritaire au niveau de ce carrefour en croix.

Les deux branches de la Route du Tronquay débouchent avec un Stop.

Une voie de stockage des tourne-à-gauche est aménagée sur la Route de Rouen, pour les deux sens de circulation.

La vitesse est limitée à 70 km/h de part et d'autre du carrefour.

Les vitesses pratiquées sur la Route de Rouen semblent élevées, en particulier dans le sens ouest-est, en descente en direction du carrefour.

Le carrefour supporte de nombreux mouvements tournants de bus de desserte scolaire à l'heure de pointe du matin. Environ 10 bus/h arrivent par la Route du Tronquay nord, dont une majorité tournent à gauche.

En l'absence d'îlots « en dur » (la voie de stockage n'est délimitée que par du marquage au sol) et des vitesses élevées pratiquées sur la Route de Rouen, les mouvements tournants et la traversée de la Route de Rouen ne se font pas dans des conditions de confort et de sécurité optimales.

Il n'y a pas de traversées piétonnes aménagées.

Le fonctionnement du carrefour est fluide aux heures de pointe.



Route de Rouen x Route du Tronquay - Vu depuis l'ouest



Route de Rouen x Route du Tronquay - Vu depuis l'est

I.2.8 - Carrefour 1 - Route de Rouen x Route du Tronquay

La Route de Rouen est prioritaire au niveau de ce carrefour en croix.

Les deux branches de la Route du Tronquay débouchent avec un Stop.

Une voie de stockage des tourne-à-gauche est aménagée sur la Route de Rouen, pour les deux sens de circulation.

La vitesse est limitée à 70 km/h de part et d'autre du carrefour.

Les vitesses pratiquées sur la Route de Rouen semblent élevées, en particulier dans le sens ouest-est, en descente en direction du carrefour.

Le carrefour supporte de nombreux mouvements tournants de bus de desserte scolaire à l'heure de pointe du matin. Environ 10 bus/h arrivent par la Route du Tronquay nord, dont une majorité tournent à gauche.

En l'absence d'îlots « en dur » (la voie de stockage n'est délimitée que par du marquage au sol) et des vitesses élevées pratiquées sur la Route de Rouen, les mouvements tournants et la traversée de la Route de Rouen ne se font pas dans des conditions de confort et de sécurité optimales.

Il n'a pas de traversées piétonnes aménagées.

Le fonctionnement du carrefour est fluide aux heures de pointe.



Route de Rouen x Route du Tronquay - Vu depuis l'ouest



Route de Rouen x Route du Tronquay - Vu depuis l'est

I.2.9 - Carrefour 2 - Route de Rouen x Route du Bray x Route du Centre

La Route de Rouen est prioritaire au niveau de ce carrefour en croix.

La Route du Bray et la Route du Centre débouchent avec un Stop.

Une voie de stockage des tourne-à-gauche est aménagée sur la Route de Rouen, pour les deux sens de circulation.

La vitesse est limitée à 70 km/h de part et d'autre du carrefour.

Les vitesses pratiquées sur la Route de Rouen semblent élevées.

Le carrefour supporte de nombreux mouvements tournants de bus de desserte scolaire à l'heure de pointe du matin. Environ 10 bus/h tournent à gauche sur le carrefour, de la Route du Centre vers la Route de Rouen, ou de la Route de Rouen vers la Route du Centre.

En l'absence d'îlots « en dur » d'un côté du carrefour (la voie de stockage à l'ouest du carrefour n'est délimitée que par du marquage au sol) et des vitesses élevées pratiquées sur la Route de Rouen, les mouvements tournants et la traversée de la Route de Rouen ne se font pas dans des conditions de confort et de sécurité optimales.

Il n'y a pas de traversées piétonnes aménagées.

Le fonctionnement du carrefour est fluide aux heures de pointe.



Route de Rouen x Route du Bray x Route du Centre - Vu depuis l'ouest



Route de Rouen x Route du Bray x Route du Centre - Vu depuis l'est

I.2.10 - Carrefour 3 - Route de Rouen x Rue du Val Laurent x Voie véhicules agricoles

La Route de Rouen est prioritaire au niveau de ce carrefour en croix.

La Rue du Val Laurent et la Voie véhicules agricoles débouchent avec un Stop.

Un espace de stockage des tourne-à-gauche est aménagée sur la Route de Rouen, dans le carrefour. La largeur de l'espace de stockage est réduite, et les conditions d'attente ne sont pas optimales pour les véhicules arrêtés dans le carrefour.

La vitesse est limitée à 70 km/h de part et d'autre du carrefour.

Les vitesses pratiquées sur la Route de Rouen semblent élevées.

Il n'a pas de traversées piétonnes aménagées.

Le fonctionnement du carrefour est fluide aux heures de pointe.



Route de Rouen x Rue du Val Laurent x Voie véhicules agricoles - Vu depuis l'ouest



Route de Rouen x Rue du Val Laurent x Voie véhicules agricoles - Vu depuis l'est

I.2.11 - Desserte des établissements scolaires

La Route du Centre dessert le collège La Hêtraie, l'école élémentaire Les Prunus, l'école maternelle ainsi que le centre sportif Yves Belière (qui comprend une piscine).

Aux heures de desserte de ces établissements, de nombreux bus de transport scolaire empruntent la Route du Centre.

Une proportion importante de ces bus arrivent ou repartent par la Route de Rouen, et donc réalisent des mouvements tournants sur les carrefours Route de Rouen x Route du Tronquay et/ou Route de Rouen x Route du Centre.

De même, la dépose/reprise des enfants par les parents aux heures de desserte des établissements engendre de nombreux mouvements tournants sur ces carrefours.



Route du Centre - Desserte des établissements scolaires par les bus



Route du Centre - Dépose/reprise des élèves par les parents

La commune est également desservie par la ligne 73 du département (Ligne Rouen Gournay : arrêt de car au niveau de la mairie de La Feuillie)



Situation actuelle
Heure de pointe du matin

8h00 à 9h00

200 Débit deux sens confondus (UVP/h)

100 Débit par sens (UVP/h)

100
100
100 Flux directionnels dans les carrefours (UVP/h)



II. Le périmètre d'étude 1 : Zone artisanale

2.1 La zone artisanale : Présentation du site

Le projet de zone artisanale se situe en bordure Sud de la RN31, bien visible au niveau du croisement avec la route du Tronquay. Le terrain concerné par ce périmètre d'étude correspond aux parcelles cadastrées section J n° 251, appartenant à ce jour à la Communauté de Communes des Monts et Andelle, et J n° 252, appartenant à la Commune de La Feuillie. Il s'agit de terrains non bâtis, plus spécifiquement des friches agricoles, s'étendant sur 2,39 ha. L'ensemble du périmètre est dédié en zone UY du POS. Il s'agit donc d'une zone destinée à l'activité.

Le terrain est situé dans une dépression.

Le secteur de projet est délimité :

- Au Nord par la RN31, avec la proximité de l'accès au centre-bourg de la Feuillie. Au delà de cet axe sont implantées de nombreuses habitations et des équipements communaux, telle que la gendarmerie.
- Au Sud par une entreprise de déchetterie
- A l'Est par des bassins de retenue d'eau pluviale
- A l'Ouest par la Route du Tronquay

Au sud de la zone d'activité, une usine de retraitement des métaux s'est installée à proximité de la déchetterie



2.2 La zone artisanale : Présentation du projet

Le projet de création de zone artisanale est porté par la communauté de communes.

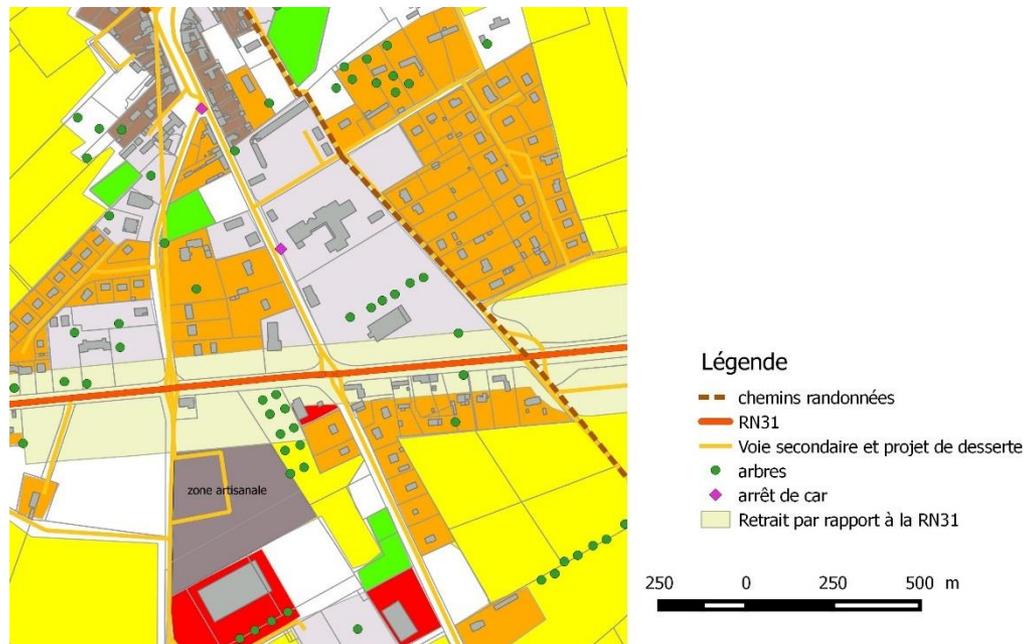
Ce projet prévoit la réalisation d'une zone d'activité de 8 lots sur 3 ha. Cette zone artisanale disposera d'un accès depuis la route du Tronquay (RD921)

La surface de plancher envisagée dans le premier projet en 2014 était de 9465 m².

L'étude de circulation a estimé l'occupation des parcelles d'après un ratio d'un emploi pour 40 m² de surface de plancher soit un potentiel de 235 emplois. Néanmoins, ce secteur, étant destiné à recevoir des activités de type garage automobile, centre de contrôle technique, il est fort probable que le nombre d'emplois créé sera largement inférieur à celui-ci. Les 235 correspondent plutôt à un nombre de personnes maximum utilisant le site (emplois + usagers)

Au sud de la zone d'activités, il est également projeté la création d'une usine de retraitement des métaux d'un potentiel d'une quinzaine d'emplois.

En 2015, et pour la première phase du projet, il n'est pas envisager de création de surfaces artisanales dans la bande de 75m le long de la voie. Un permis d'aménager sera déposé en 2015. Néanmoins, lorsque la révision du PLU, lancée en 2015, aura été approuvée, cette étude pourra être complétée afin d'autoriser éventuellement (selon les besoins déterminés) les constructions dans la bande de 75m le long de la RN31.



Après concertation avec les différents acteurs, nous n'avons pas souhaité indiqué le plan masse du projet car début juin 2015, il n'était pas abouti. Ci-dessus figure un plan localisant la bande des 75m inconstructible, le principe de voie à créer à l'intérieur de la zone. Les principes d'aménagement des voies accédant à la zone figurent sur les pages suivantes.

En vue de l'arrêt du PLU en 2017, la concertation avec la DIRNO ayant progressé sur la thématique de la sécurité routière et des aménagements étant discutés au stade de l'AVP le long de la RN31, un recul de 25m des constructions par rapport à la voie a été institué dans le cadre du PLU.

2.3. Une justification de la modification de la règle de recul pour la zone artisanale à motiver dans le cadre de la révision du PLU (Cette partie sera à compléter dans le cadre de la révision du PLU)

La demande de dérogation est justifiée et motivée au regard des critères suivants :

- les nuisances
- la sécurité
- la qualité architecturale
- la qualité de l'urbanisme
- la qualité des paysages

Nuisances subies

Ces nuisances sont principalement sonores. En effet, la RN 31 est classée catégorie 3 selon la réglementation. Cela signifie qu'elle impacte une zone d'une largeur maximum de 100 mètres située de part et d'autre de l'infrastructure. Les bâtiments résidentiels localisés dans cette zone de 100 m peuvent faire l'objet de prescriptions acoustiques proportionnées à la gêne occasionnée (entre 70 et 76 dB de bruit en journée)

Le périmètre d'étude étant considérée comme une zone commerciale, il n'est donc pas concerné par ces prescriptions. Les nuisances éventuelles émises par la RN31 et subies par la usagers de la zone artisanale sont perceptibles sur les zones de parking, les voies d'accès. Les constructions devront satisfaire la réglementation en vigueur.

Sécurité

L'étude de déplacements menée par COSITREX, Ingetec en 2015 détermine la part modale des déplacements sur le site. En utilisant les données du dernier recensement de l'INSEE, il est estimé que 70% des déplacements sont réalisés par l'intermédiaire de véhicules particuliers. Aussi, un volume de 170 VP peut être pris en compte. Cette étude envisage un taux de 2% de transports en commun (soit un volume de 4 déplacements en direction du centre et de l'arrêt de bus); de 3% en marche à pied (soit 8 déplacements).

Les éléments ci après présentent les incidences du projet sur la sécurité routière (étude de circulation menée en 2015)

II.1.3 - Volume de trafic engendré

Le volume de trafic engendré aux heures de pointe par les 250 emplois peut alors être estimé sur la base des éléments suivants :

- 10% des employés en congé, RTT ou arrêt-maladie,
- 5% de covoiturage,
- 70% d'usage du véhicule particulier pour les déplacements domicile-travail,
- 70% des déplacements du matin réalisés pendant l'heure la plus chargée du matin,
- 60% des déplacements du soir réalisés pendant l'heure la plus chargée du soir.

Une « contre-pointe » peut également être prise en compte.

Cette contre-pointe correspond, le matin, aux voitures qui partent de la Z.A., et, le soir, aux voitures qui rentrent à la Z.A. (employés ayant un déplacement dans la journée...).

Cette « contre-pointe » peut être estimée à environ 20% du volume de la pointe.

Au total, le trafic engendré serait donc le suivant :

- à l'heure de pointe du matin, attraction de 105 UVP/h et émission de 21 UVP/h,

II.1.4 - Origines et destinations des déplacements

La localisation du lieu d'habitation (commune) des actifs travaillant à La Feuillie et utilisant un véhicule particulier comme mode de transport a été étudiée sur la base des données Insee (recensement général de la population).

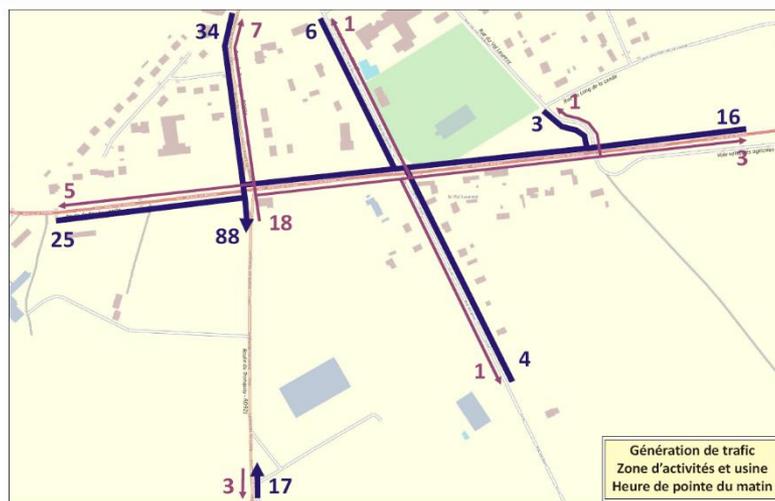
Pour chacune des destinations, l'itinéraire le plus court a été calculé, afin d'établir les voies empruntées pour le trajet domicile travail.

Une partie du trafic empruntant la Route du Tronquay nord a été réaffecté sur la Route du Centre, pour tenir compte de la présence des établissements scolaires (dépose des enfants sur le trajet domicile-travail).

La répartition estimée est présentée dans le tableau ci-dessous.

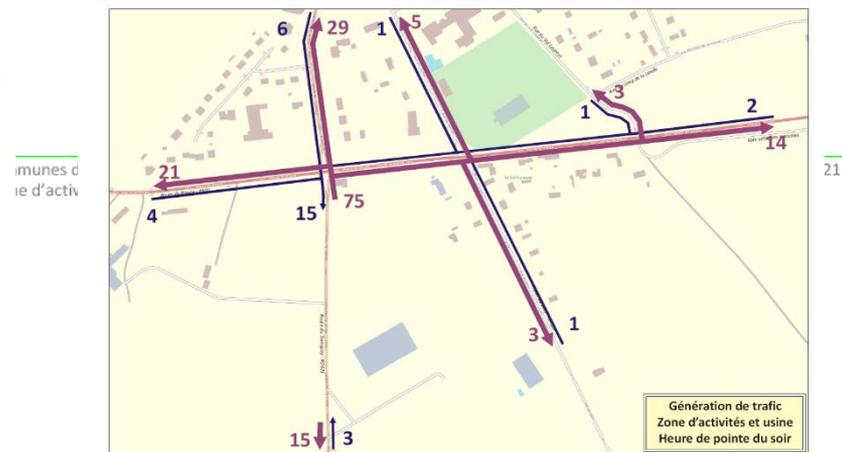
Itinéraire	Attractions HPM	Contre-pointe HPM	Émissions HPS	Contre-pointe HPS
Route de Rouen ouest	25	5	21	4
Route de Rouen est	16	3	14	2
Route du Tronquay nord	34	7	29	6
Route du Tronquay sud	17	3	15	3
Route du Bray	4	1	3	1
Rue du Val Laurent	3	1	3	1
Route du Centre	6	1	5	1
Total	105	21	90	18

ÉTUDE DE CIRCULATION



Les cartes des pages suivantes présentent le trafic engendré par l'opération et sa

ÉTUDE DE CIRCULATION



En conclusion, l'étude de circulation menée en 2015 conclut à la nécessité d'aménager les 3 carrefours localisés le long de la RN31 (en raison des effets cumulés avec le projet commercial). En raison de la vitesse importante des véhicules sur la route de Rouen et de l'absence d'îlots en dur, les mouvements tournants se font dans des conditions de sécurité parfois peu satisfaisantes.

Sur le carrefour localisé entre la RN31 et la route du Tronquay, l'étude recommande compte tenu de l'augmentation du volume des mouvements tournants :

- La mise en place d'îlots en dur à la place du marquage au sol sur la route de Rouen
- La réduction de la limitation de vitesse à 50 km/h dans la traversée de la Feuillie
- L'aménagement de traversées piétonnes au niveau du carrefour et la création de cheminements piétons le long de la Route de Rouen jusqu'au projet d'usine.

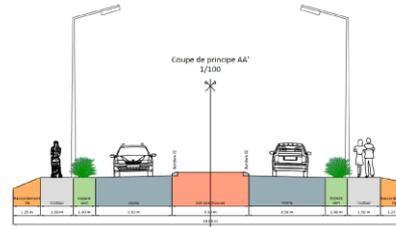
La DIRNO a été destinataire de cette étude déplacements et un rendez-vous de coordination a eu lieu le 17 juin 2015. Lors de cette réunion, il a été mentionné que contrairement à l'étude menée en 2013, l'étude transport menée par Ingetec/Cositrex concerne bien l'ensemble de la traversée de ville et des projets connus à ce jour (projet de zone artisanale et de future zone commerciale). Cette nouvelle étude figurant en annexe de l'évaluation environnementale est donc en adéquation en termes de points abordés (en 2013, le trafic généré par la zone artisanale n'avait pas été calculé ce qui avait généré un avis défavorable de la DIRNO)

Par ailleurs, la DIRNO a conseillé à la commune de prendre une délibération pour le passage en zone agglomérée d'un secteur compris entre la zone artisanale et le projet d'intermarché afin de permettre la réalisation de cheminements piétons et de traversées piétonnes le long de cet axe.

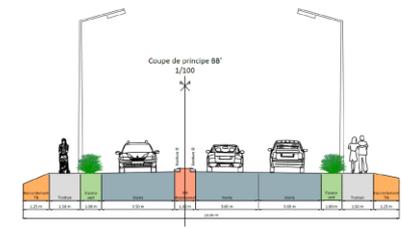
Etude Ingetec : 10/2015 : les aménagements projetés ont pour objectifs :

- Améliorer la sécurité pour l'ensemble des usagers
- Ne pas dégrader la circulation sur le tronçon
- Réduire la vitesse en traversée de la Feuillie
- Sécuriser la circulation douce
- Créer des liaisons douces entre les nouveaux aménagements et le centre ville

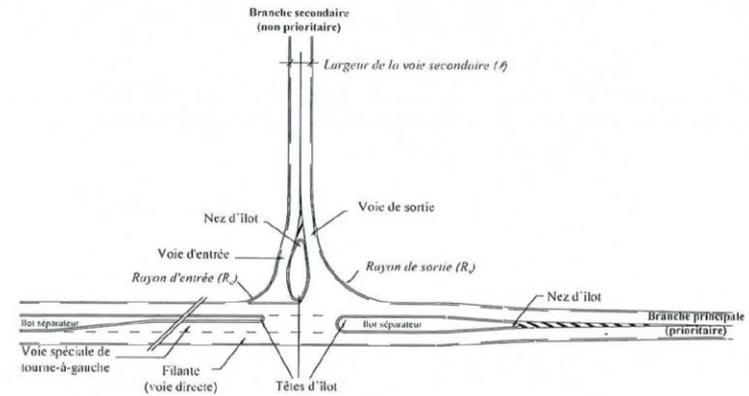
Profil en travers Type



Profil en travers avec Tourne à Gauche



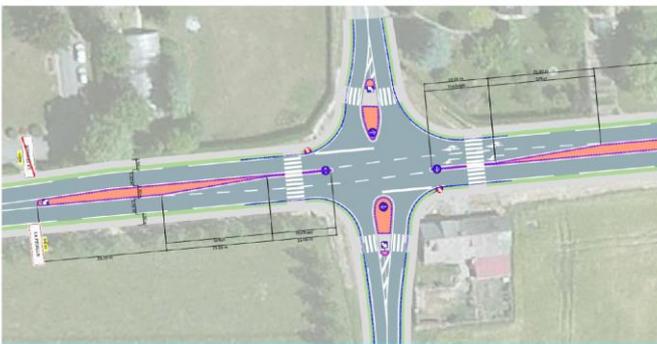
Principe des intersections



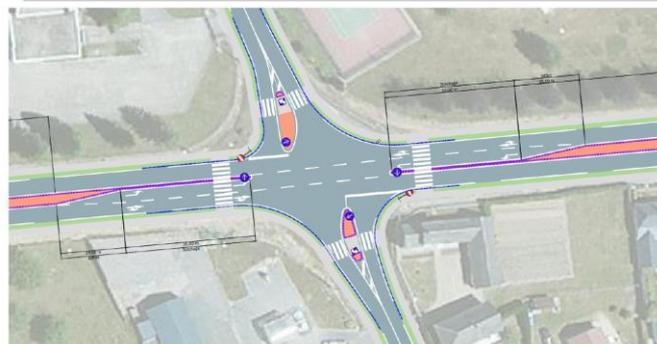
Présentation du 30/10/2015

AMÉNAGEMENT DE LA TRAVERSÉE DE LA FEUILLIE (RN31)

Carrefour 1



Carrefour 2



Carrefour 3



*Extraits étude Ingetec menée en octobre 2015
Aménagements projetés (en cours d'étude)*

Ce passage de voie en zone agglomérée impliquera une limitation de la vitesse de 70 à 50 km/h, et une maîtrise d'ouvrage des aménagements à la charge de la commune. Les incidences de ce classement de voie en zone agglomérée seront relatives à une amélioration du cadre de vie urbain par des aménagements de la voie mais également une réduction des nuisances liées à la circulation (bruit, pollution), une sécurisation des déplacements le long de l'axe et en traversée pour les véhicules, piétons et deux roues. Cette délibération a été prise le 29 juin 2015 par la commune de la Feuillie.

La poursuite des études de déplacements consistent pour la commune à lancer différentes études complémentaires :

- dossier d'opportunité à déposer à la DIRNO
- dossier détaillant les aménagements projetés au stade AVP complétant le dossier d'opportunité.

Le ministère fournira son avis technique sur les différents aménagements d'après ces études fournies par la commune. Cet avis sera formulé en parallèle de l'avis sur le permis de construire lié à au projet commercial.

Au stade de la mise en compatibilité et de l'évaluation environnementale, la DIRNO ne pourra donc pas se prononcer d'avantage sur les études de déplacements et les aménagements projetés.

Il est notamment indiqué pour sécuriser les accès à la zone dans l'article 3 du règlement de la zone NAz :

- Les accès directs à la zone par la RN31 sont interdits.
- Les modifications à apporter sur le carrefour RN31/rue du Val Laurent devront être compatibles avec les flux de circulation générés par les activités autorisées, notamment commerciales, tout en préservant les conditions de sécurité de la RN31,
- Les aménagements de sécurité nécessaires devront autoriser une bonne connexion du secteur NAz avec le centre bourg et les zones urbanisées de la commune, notamment par les modes doux.

Analyse de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme Et de la qualité des paysages

Il est intéressant de porter une attention toute particulière à l'intégration paysagère de ce projet.

En effet, depuis la RN31, le secteur offre aujourd'hui des vues sur les alignements boisés lointain localisés au sud du centre bourg.



En outre, depuis la route du Tronquay, des points de vue existent en direction de l'église du village classée monument historique.



Vue sur l'Église depuis la route du Tronquay longeant la parcelle

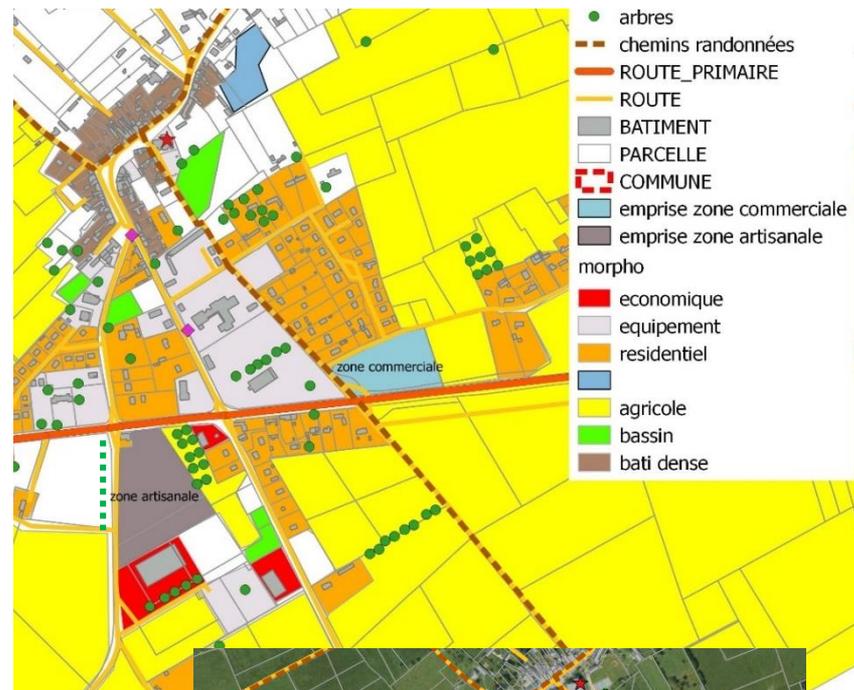
La parcelle est par ailleurs bordée par :

- un alignement boisé à l'ouest de l'autre côté de la RD
- Un verger à l'Est de la zone

Ces caractéristiques paysagères offre une impression de coupure verte à l'urbanisation avant de traverser la RN31 et d'entrer dans le centre bourg



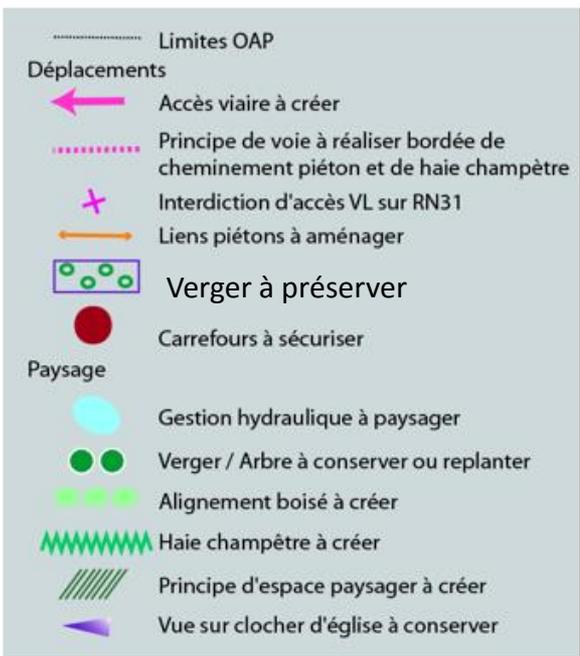
Vue depuis la RD en direction du secteur de projet



Les Orientations d'aménagements envisagent la protection du paysage et sécurité routière:

- Haie champêtre le long de la rue du Tronquay (et le règlement institue un recul de 10m par rapport à la voie) afin de permettre le maintien des vues sur le clocher.
- Un aménagement paysagé intérieur de l'opération assuré notamment par le traitement des eaux en hydraulique douce
- Un traitement paysagé le long de la RN31 sur 25m de large (secteur inconstructible dans le règlement par ailleurs) afin d'assurer notamment des transitions paysagères avec la construction localisée au carrefour de la RN31/ rue du Tronquay.

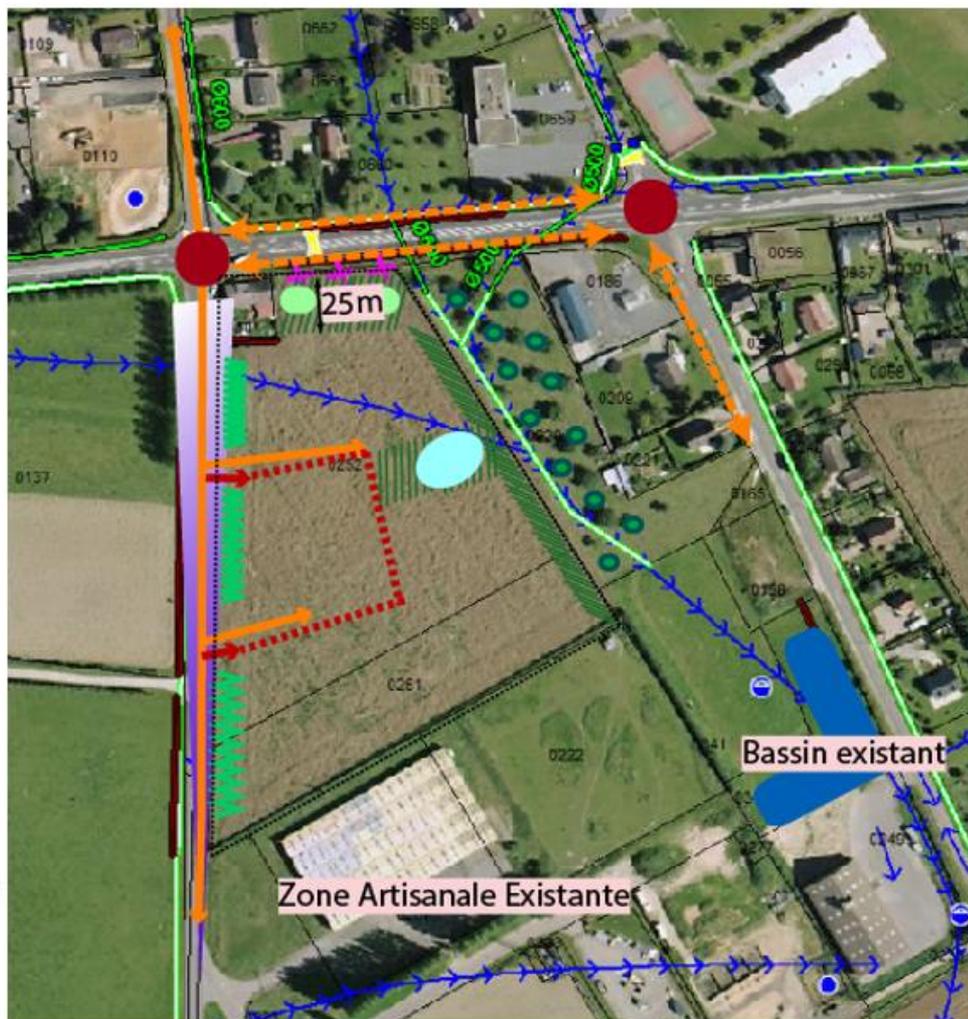
Pour la sécurité routière, il n'est pas prévu de nouvel accès sur la RN31. Les carrefours existants seront aménagés pour assurer la sécurité routière (dossiers en cours d'instruction au niveau du ministère). Des cheminements doux sécurisés sont envisagés entre la zone artisanale et le centre bourg de La Feuillie.



↔ - Liens doux potentiels sur RN31

Le long de la RN31, les ouvrages de gestion hydrauliques devront respecter les prescriptions du Schéma de Gestion des Eaux Pluviales

A l'intérieur de la zone, il conviendra de respecter les prescriptions du Schéma de Gestion des Eaux Pluviales pour la limitation des débits (voir règlement de la zone : article concernant les réseaux)



Le règlement en vigueur de la zone AUE prévoit dans le cadre de ses articles relatifs au traitement de l'architecture :

- Un recul de 10m par rapport à la Route du Tronquay (permettant le maintien du point de vue sur le clocher de l'Eglise)
- Des constructions d'une hauteur maximale de 8m pour la plus grande des deux hauteurs (faîtage ou acrotère), 10 mètres pour des souches de cheminées et autres superstructures de faibles emprises.
- Les constructions devront respecter le cadre créé
- Concernant l'intégration paysagère des constructions, (article 9)
 - > les espaces perméables des opérations de construction doivent représenter au moins 20% de la superficie de l'unité foncière. Au minimum la moitié de ces espaces perméables devront être plantés à raison d'au minimum un arbre de tige par fraction de 100m² de superficie d'espaces verts
 - > Les espaces non bâtis de chaque parcelle, les espaces communs et les aires de stationnement devront faire l'objet d'un traitement paysager et ne pourront être occupés même à titre provisoire par des dépôts.
 - > une bande de 25m devra recevoir un traitement paysager de qualité (espace planté, non imperméabilisé)
 - > haies végétales devront être réalisées avec des essences locales figurant en annexe du règlement.
 - > Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre minimum pour 10 places de stationnement.
 - > Les bandes de recul du stationnement le long de l'emprise de la RN31 doivent être plantée en réseau discontinu de haies taillées basses et accompagné d'arbres de moyennes à hautes tiges implantés en alignement du réseau discontinu de haies,
 - > Les autres bandes de recul doivent être traitée en espaces verts plantés d'alignement d'arbres à haute tige et/ou de haies implantées soit en limites séparatives, soit le long des aires de stockage, retournement, stationnement

CONCLUSION

RECU L PAR RAPPORT A LA RN31 : Sur zone artisanale classée; le recul des constructions est de 25m

III. Le périmètre d'étude 2 : Zone commerciale

3.1 Projet de zone commerciale : Présentation du site

Le projet de zone commerciale se situe en prolongement Est du centre-bourg de LA FEUILLIE, le long et au Nord de la RN31.

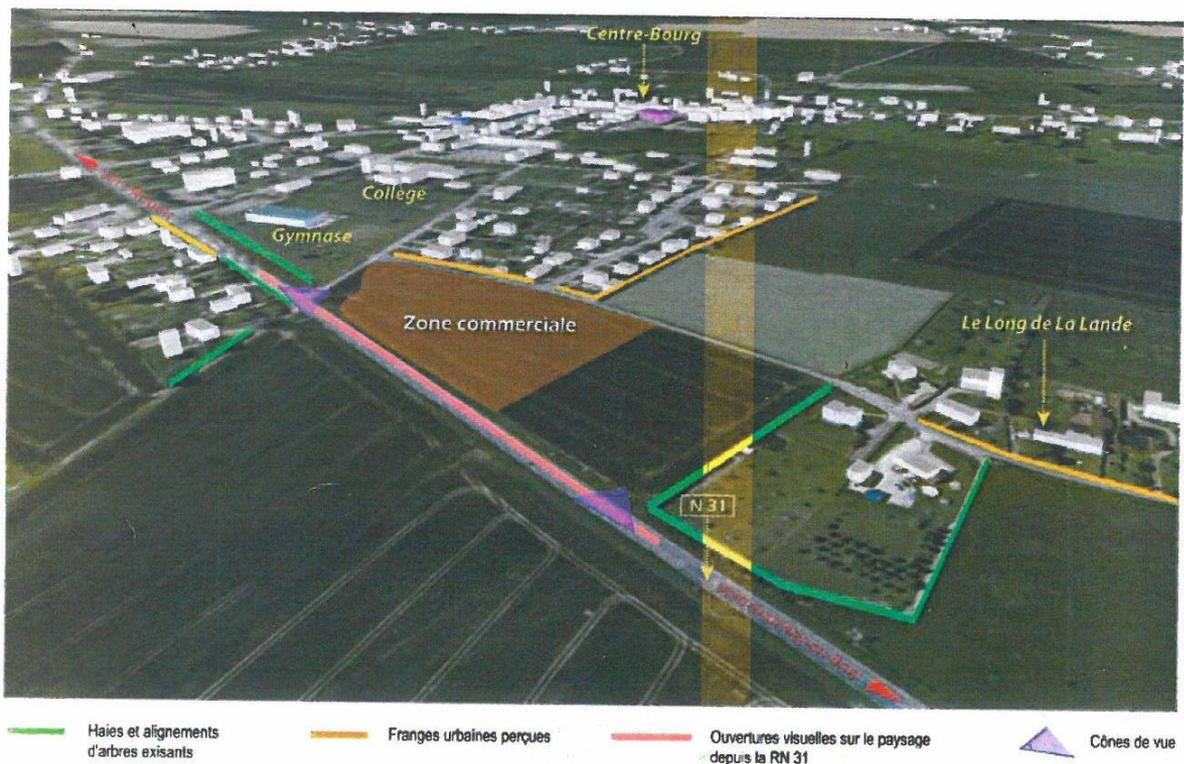
Le terrain concerné par le projet correspond à la parcelle cadastrée section D n°1067, d'une superficie de 1,25 hectare, correspondant aujourd'hui à un champ cultivé.

Ce terrain est en légère pente inclinée vers le Sud-Est.

Le site est bordé :

- au Nord, par un secteur urbanisé de l'autre côté de la rue du Long de la Lande (lotissement du Clos du Val Laurent) ;
- à l'Ouest, par des équipements publics situés de l'autre côté de la rue du Val Laurent (Gymnase et collège) ;
- au Sud, de l'autre côté de la RN31, par à la fois un secteur urbanisé et des terres de cultures ;
- à l'Est, par la parcelle n°1070 occupée par des cultures et, plus loin, par un secteur urbanisé «Le Long de la Lande».





Fond cartographique : Géoportail

Le site appartient à un petit paysage d'openfield : champs ouverts de cultures et d'herbages.

Il se situe dans un espace intermédiaire ouvert entre le centre-bourg, une extension récente «Le Clos du Val Laurent» et un hameau, «Le Long de La Lande», qui s'est implanté légèrement à l'écart du centre-bourg. On peut alors observer un paysage ouvert de cultures et d'herbages.

Le site de la future zone commerciale comporte en périphérie des éléments naturels de qualité qui permettent une transition douce entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés. Ces éléments pourront être mis à profit dans le parti d'aménagement afin d'offrir aux futurs commerces une situation environnementale privilégiée.

En particulier, il comprend :

- à l'Est :

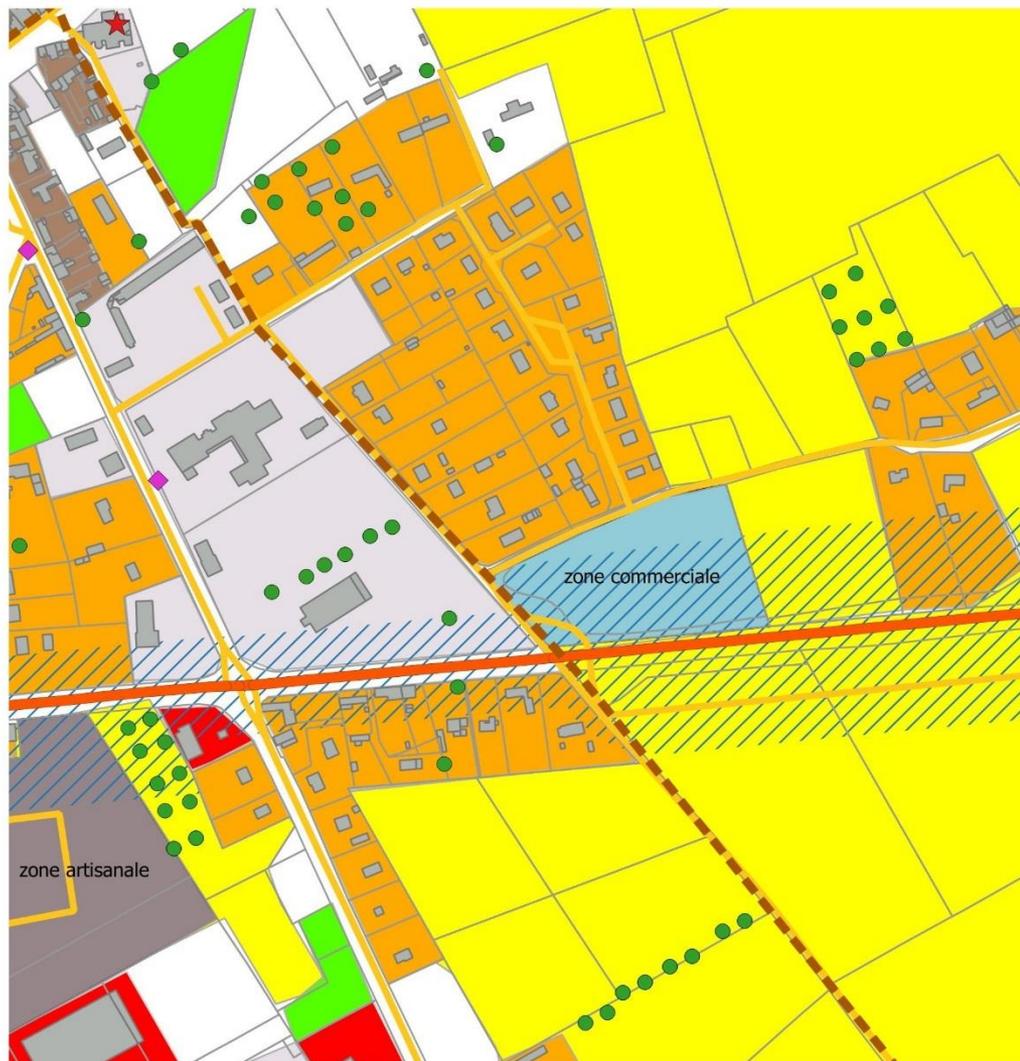
- les jardins privatifs de deux maisons plantés de haies et vergers composant un maillage végétal de qualité

- à l'Ouest :

- un alignement d'arbres implanté sur le terrain du Gymnase longeant la RN31,
- des haies privatifs de maisons le long de la RN31.

Les aménagements paysagers proposés viseront à être en cohérence avec ces éléments naturels existants afin d'insérer au mieux la zone commerciale dans ce cadre naturel et paysager.

Cartographie du recul imposé de 75m le long de la RN31 (art. L111-1-4)



Légende

- chemins randonnées
- RN31
- Voie secondaire
- arbres
- arrêt de car
- Retrait par rapport à la RN31



3.2. Perception du site

En entrée de centre-bourg venant de Gournay-en-Bray, la RN31 est vécue actuellement comme un lieu de traversée. La zone commerciale du Val Laurent jouera un rôle à la fois d'activités et de porte d'entrée sur la commune de LA FEUILLE.

3.2.1 La perception du site depuis la RN31, en sortie du centre-bourg

Depuis la RN31, une fois passé la gendarmerie, en arrivant au niveau du gymnase, la vue est fermée sur le premier plan par un alignement d'arbres sur la gauche. Le site est alors faiblement perçu. Cet alignement d'arbres agit comme un filtre important permettant néanmoins des trouées visuelles au niveau du sol. Le lotissement du Clos du Val Laurent ferme alors la vue au dernier plan. Sur le côté droit de la RN31, les haies et plantations des habitations ferment également la vue et offrent une transition douce entre les espaces bâtis que l'on quitte et les espaces agricoles que l'on va rencontrer un peu plus loin.



Repérage photographique

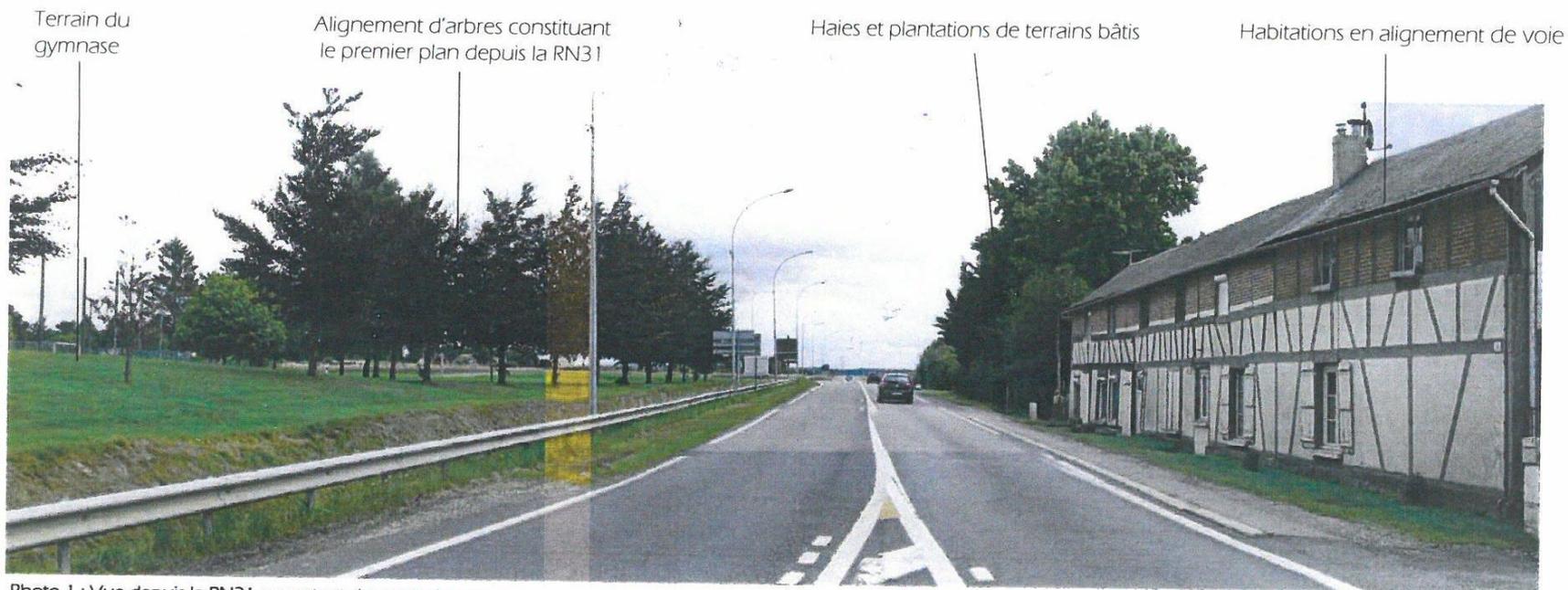


Photo 1 : Vue depuis la RN31 en sortant du centre-bourg



Repérage photographique

3.2.2 La perception du site depuis la RN31, en sortie finale du centre-bourg

Arrivé en sortie du centre-bourg, les aménagements du carrefour de la RN31 occupent le premier plan. La vue se dégage au second plan, en particulier sur la droite, et le site est alors perçu sur la gauche. Mais l'horizon n'est pas nu. La vue est en effet fermée au troisième plan par les secteurs bâtis du Clos du Val Laurent et du Long de La Lande accompagnés par les plantations des terrains privés : haies champêtres, vergers et plantations des jardins. L'horizon est clôt au dernier plan par les franges boisées de la forêt de Lyons.

Franges boisées de la forêt de Lyons

Pylônes des lignes à haute tension

Lotissement du Clos du Val Laurent

Hameau du Long de La Lande

Parcelles cultivées de grande taille



Photo2 : Vue depuis la RN31 en sortant du centre-bourg



3.2.3 La perception du site depuis la RN31, venant de l'Est en amont du centre-bourg

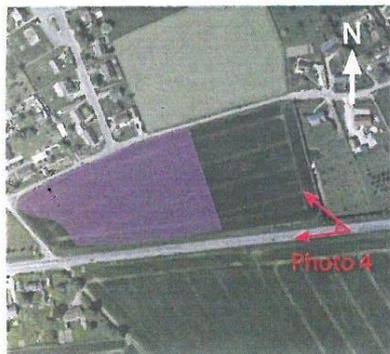
Le site du projet est peu perceptible depuis la RN31 venant de l'Est. En effet, en amont du centre-bourg, les haies champêtres et les vergers des habitations du hameau du Long de la Lande constituent au premier plan des murs végétaux opaques qui orientent la vue vers la RN31 et le centre-bourg au loin.

Une partie du site est perçue au second plan, sur la partie la plus proche de la RN31. Au 3ème plan, le maillage végétal des habitations et des équipements publics situés en centre-bourg ferment la vue. Sur la gauche, au dernier plan, les franges boisées de la forêt de Lyons ferment la vue et forment la ligne d'horizon.

Repérage photographique



Photo 3 : Vue depuis la RN31, en amont du centre-bourg venant de Goumay-en-Bray



Repérage photographique

3.2.4 La perception du site depuis la RN31, venant de l'Est à proximité du centre-bourg

Ce n'est qu'une fois passé le hameau du Long de La Lande sur la droite que le site du projet est perçu. Soit, au dernier moment, une fois arrivé à proximité immédiate du centre-bourg.

Les champs cultivés et les herbages se dégagent alors au premier plan. La vue est rapidement fermée aux second et troisième plans par respectivement, l'extension récente du centre-bourg formée par le lotissement du Clos du Val Laurent, et par le centre-bourg lui-même.

Les végétations des terrains bâtis et l'alignement d'arbres du gymnase encadrent la RN31 et ponctuent l'entrée Est de LA FEUILLE où quelques panneaux publicitaires sont perçus.

Maillage végétal du village et alignement d'arbres du Gymnase

Gymnase

Site du projet

Lotissement du Clos du Val Laurent et son maillage végétal



Photo 4 : Vue depuis la RN31, à proximité immédiate du centre-bourg, venant de Gournay-en-Bray

3.3. Proposition d'aménagement

3.3.1 Description du projet

Le projet de zone commerciale comprends la construction d'un magasin de catégorie grande surface (enseigne Intermarché). Ce point de vente comporte une surface de vente de 990 m².

Sont également prévu la mise en place d'un parking de 125 places, d'une station service 4 pistes, un drive 3 emplacements et d'une voie de dépotage/réservée aux poids lourds

L'aménagement de la parcelle s'organise selon 4 problématiques :

- L'atténuation de l'impact visuel des constructions futures par rapport au bâti existant proche
- La sécurité lors de l'accès au parking et à sa sortie
- Le maintien des continuités écologiques
- L'évacuation des eaux pluviales

3.3.2 Impact visuel des constructions

Le bâtiment principal est prévu pour être orienté en parallèle de la RN31. La construction autorisée pouvant atteindre 8m au plus haut soulève des interrogations quant à d'éventuelles gênes visuelles soumises aux habitations proches, notamment celles constituant la première rangée de maison du lotissement du Clos du Val Laurent. Ces quatre parcelles en effet sont situées en bordure de la rue du Long de la Lande, au Nord du périmètre d'étude. Au regard du faible recul des éléments bâtis constitutifs de la zone commerciale par rapport à la voie (4 à 5 m) et de leur taille, les nuisances visuelles risquent d'être importantes pour les riverains (champ visuel bloqué, vision sur la façade arrière du magasin).

Ces éléments ont été pris en compte afin de constituer trois propositions d'aménagements

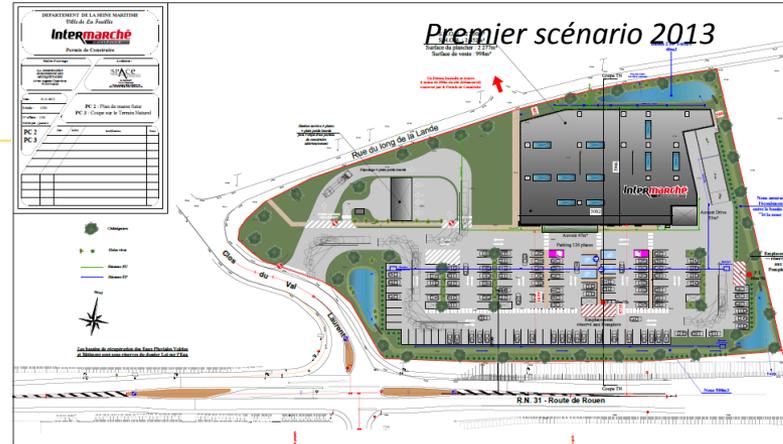
1^{ère} proposition

Le 1^{er} scénario, constituant l'aménagement initial, prévoit un parking de 125 places et oriente le magasin parallèlement à l'alignement de la RN31.

Des plantations d'essences arbustives locales (châtaignier) sont prévus de manière régulière sur le pourtour de la zone afin d'atténuer les ruptures entre l'espace agricole à l'Est, la RN31 au Sud et le lotissement au Nord. Des haies vives viendront compléter ces alignements au pied des places de parking.

Ces aménagements limitent l'artificialisation du périmètre et assure une certaine continuité paysagère avec la parcelle cadastrale 713 localisée à l'Ouest de la rue Clos du Val Laurent. Cette parcelle enherbée comporte de nombreux alignements d'arbres de haut jet (hêtres, bouleaux, érables) qui servent avant tout à occulter la route au regard des équipements sportifs et éducatifs.

A partir de la RN31, l'intégration des différents éléments constituant ce projet d'aménagement est qualitativement intéressante. Cette intégration se fait de manière beaucoup plus sèche le long de la rue du Long de la Lande.

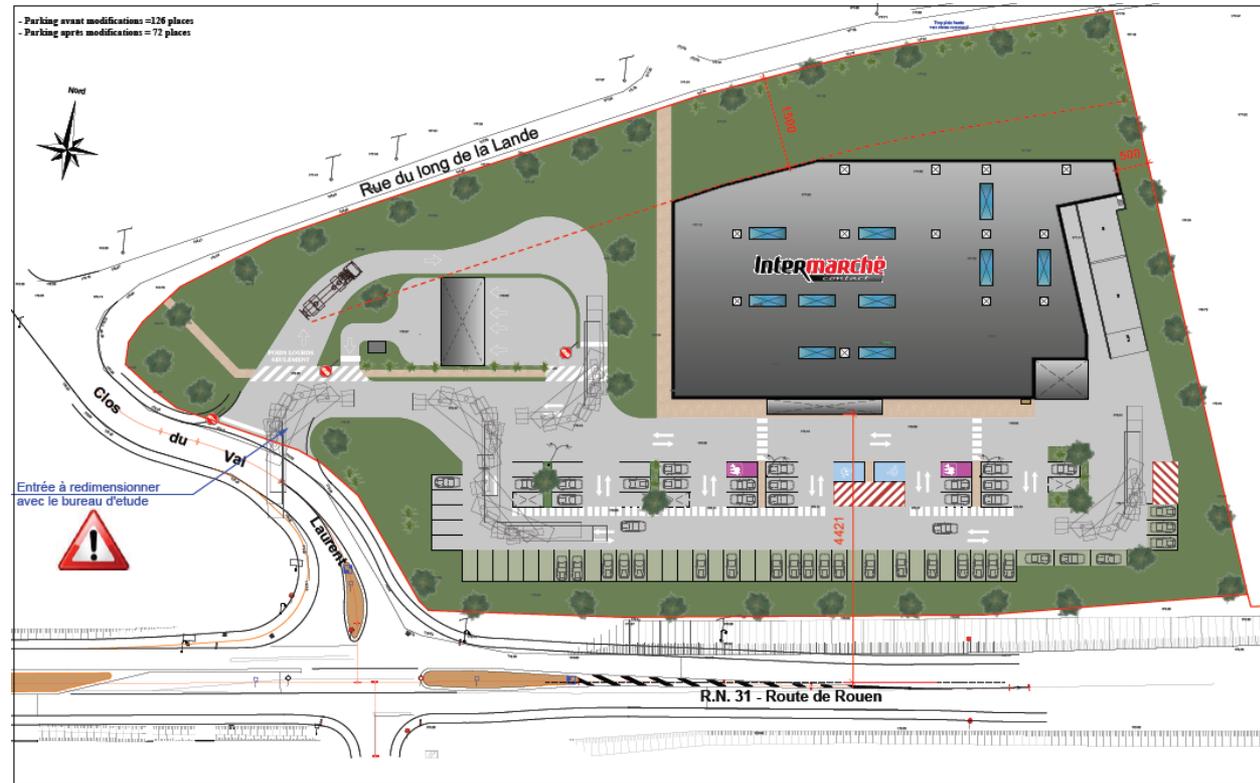


2nde proposition

Le second scénario reprends dans les grandes lignes les principes d'aménagement de son aîné, à savoir une même orientation des bâtiments, du parking et de la station service. Cette nouvelle proposition prévoit un retrait de 15 mètres des constructions par rapport à la rue du Long de la Lande.

Cette option permet de mettre à profit ces 15 mètres pour aménager une zone tampon paysagère. Des bosquets d'arbres de haut jets peuvent être envisageable afin d'atténuer la vue directe sur l'arrière du magasin, sur la station service et sur le passage des poids lourds.

Cependant ce recul implique une suppression des places de parking et une complication du passage des poids lourds, ce qui peut nuire à la sécurité globale du projet.



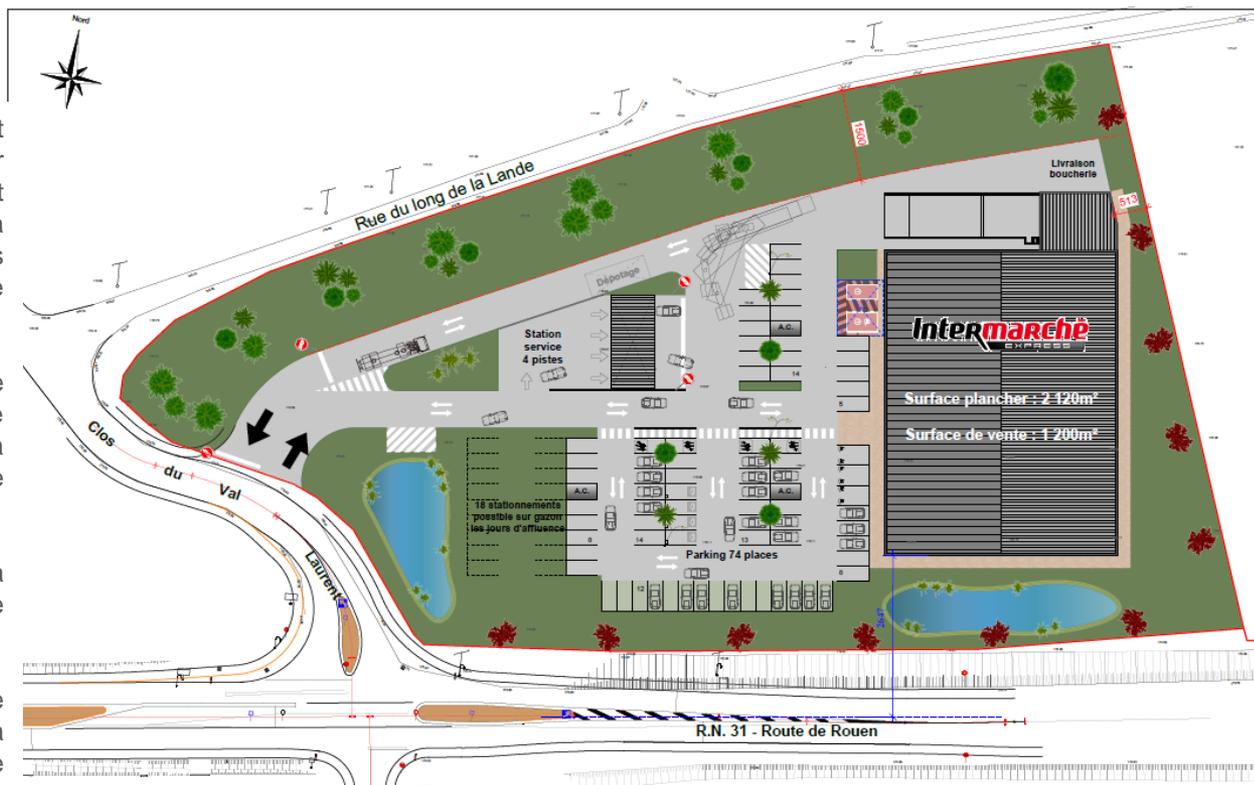
3^{ème} proposition

Le troisième scénario modifie radicalement l'organisation du projet d'aménagement par une approche plus paysagère. Le bâtiment principal est tourné perpendiculairement à la RN31 ce qui résulte d'un blocage moins important de la vue à partir des voies de communication au Nord et au Sud.

Le parking suit l'orientation du bâtiment ce qui réduit de façon significative l'artificialisation de la parcelle. Cela s'explique notamment par la mise en place de 16 places de stationnement enherbées.

Cette proposition reprend également la zone de retrait de 15 mètres prévu pour le deuxième scénario.

A noter que la zone de livraison se retrouve exposée à la vue des riverains le long de la rue du long de la Lande au Nord sur ce plan.



En conclusion, En termes d'implantation du bâtiment principal, le porteur du projet a décidé d'implanter le bâtiment conformément au scénario n°1 afin de maîtriser les nuisances sonores liées aux livraisons matinales, éviter la création de remblais le long de la RN31, répondre aux besoins en stationnement. Néanmoins, le porteur a modifié le plan afin d'intégrer les préconisations paysagères issues de l'évaluation environnementale

- Poursuite de l'alignement boisé préexistant à l'ouest du secteur du projet tout le long de la RN31 (pour la zone Naz / AUEa)
- Renforcement des plantations en limite nord de l'opération

3.3.3 Accès au site

Ce projet prévoit plusieurs accès au site selon le mode de déplacement .

En véhicule motorisé, l'accès au parking se fera à partir de la rue du Clos du Val Laurent, dans le virage qui précède le croisement avec la rue du Long de la Lande. L'installation se fera à 35m de l'intersection rue du Val Laurent/RN31, ce qui permet un stockage de véhicule lourd temporaire sur cette voie. Ce dispositif offre une très bonne visibilité aux usagers en entrée et en sortie.

Afin de faciliter l'accès à la rue du Val Laurent, un tourne à gauche est en cours de réaménagement au niveau de l'intersection avec la RN31. Plusieurs points importants vont être retravaillés :

- Un allongement de la distance de stockage du tourne à gauche
- Une réduction de la vitesse sur la RN31 en section agglomérée; au droit du carrefour, jusqu'à la gendarmerie (voir étude ingetec en annexe de ce document)

L'accès par les piétons et les cyclistes sera assuré par 2 voies réservées reliant le parking et la rue du Long de la Lande. Ces voies évitent les traversées des axes plus dangereux et permettront une percée directe et rapide du centre bourg vers la zone commerciale.

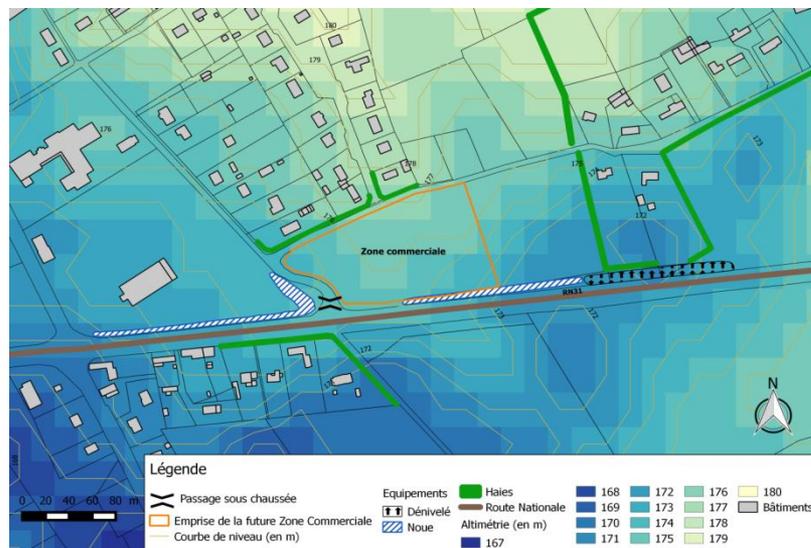


3.3.4 Evacuation des eaux pluviales

Les dispositifs d'assainissement existants sur et autour du périmètre sont relativement diffus.

Autour du croisement RN31/rue du Val Laurent, les eaux sont récupérées par des regards avaloirs puis évacuées via un réseau souterrain vers les noues situées au bord Nord de la route nationale. A l'Ouest du carrefour le réseau d'évacuation se compose d'un fossé enherbé séparant la route et la parcelle des équipements sportifs et éducatif (collège). Celui-ci est relié à une autre noue en bordure de la rue du Val Laurent. Sur le côté Est du croisement, l'eau s'écoule par un fossé en bordure de la parcelle à aménager jusqu'à un point bas. Il n'est pas prévu de modifier ce système.

Au côté Sud de la RN31, aucune collecte des eaux n'est recensée. L'eau s'écoule directement vers l'extérieur de la chaussée sur les terres agricoles ou sur les bernes enherbées situées le long des habitations. Pour le moment, aucun aménagement n'est prévu le long de ces parcelles.



3.4. Justifications de la modification de la règle de recul pour la zone commerciale

La demande de dérogation est justifiée et motivée au regard des critères suivants :

- les nuisances
- la sécurité
- la qualité architecturale
- la qualité de l'urbanisme
- la qualité des paysages

Nuisances subies

Ces nuisances sont principalement sonores. En effet, la RN 31 est classée catégorie 3 selon la réglementation. Cela signifie qu'elle impacte une zone d'une largeur maximum de 100 mètres située de part et d'autre de l'infrastructure. Les bâtiments résidentiels localisés dans cette zone de 100 m peuvent faire l'objet de prescriptions acoustiques proportionnées à la gêne occasionnée (entre 70 et 76 dB de bruit en journée)

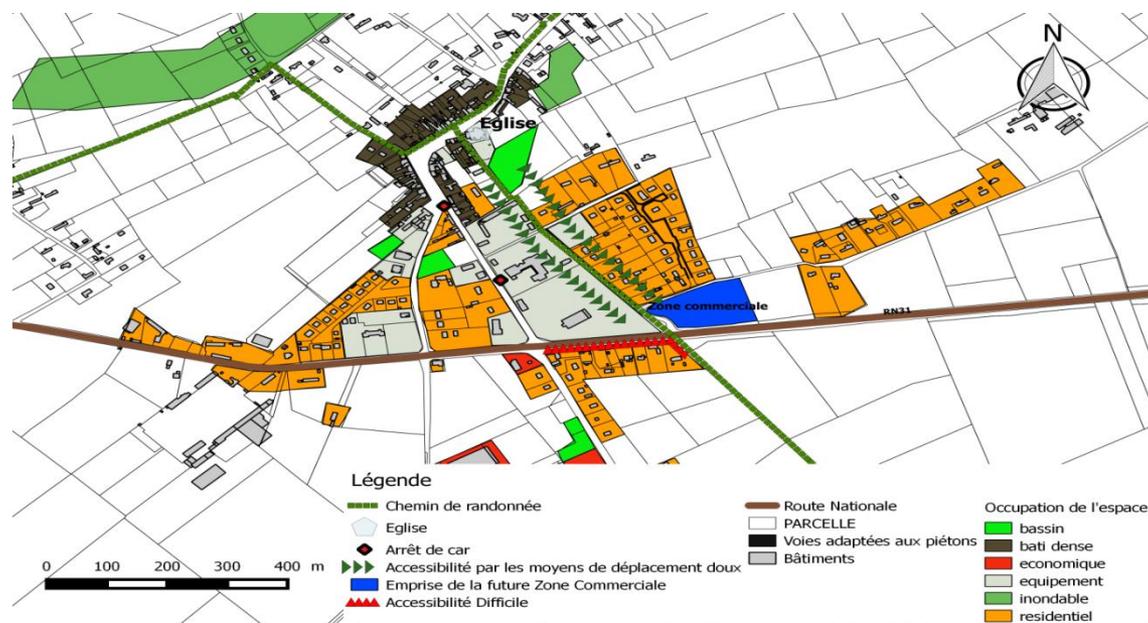
Le périmètre d'étude étant considérée comme une zone commerciale, il n'est donc pas concerné par ces prescriptions. Les nuisances éventuelles émises par la RN31 et subies par la clientèle et les employés de la zone commerciale sont perceptibles sur les zones de parking, les voies d'accès et la station service.

3.4. Justifications

Nuisances sonores générées

L'activité de la future zone commerciale peut éventuellement générer des nuisances. Celles-ci sont de natures différentes.

Le bruit généré lié de manière générale **au déplacement des véhicules lors des accès à la zone commerciale**; La mise en œuvre de ce projet d'aménagement risque en outre de générer du trafic supplémentaire au niveau de la RN31, de la rue du Val Laurent et bien sûr au croisement de ces deux axes. Du fait de la proximité de résidences le long de la rue du Val Laurent et dans une perspective de développement des modes doux de déplacement sur cet axe, il est prévu de réduire les vitesses de déplacement sur la RN31 et des aménagements routiers sur toutes les voies attenantes au périmètre d'étude réduiront la vitesse.



3.4. Justifications

Le bruit imputable à l'activité de la zone commerciale;

Sur la moitié Est du périmètre d'étude, le bruit généré par le parking sera sensiblement réduit par l'orientation et la hauteur du magasin. Concernant la moitié Ouest, la zone résidentielle du Clos du Val Laurent est exposée au bruit de la station service, de la zone de dépotage et plus généralement au passage des poids lourds. Le scénario retenu vise à limiter le bruit lié aux livraisons

Les nuisances visuelles du projet;

Les prescriptions en matières d'aménagement architectural et paysager permettront d'atténuer l'impact de la zone commerciale sur les parcelles attenantes. Ces prescriptions s'attarderont plus particulièrement sur l'implantation d'un retrait minimum le long de la rue du Long de la Lande, la mise en place d'alignements d'essences végétales adaptées sur ce retrait, et la limitation des hauteurs de construction.

Les nuisances relatives au déchets;

Des dispositions adéquates sont à prendre par l'entreprise concernant le stockage et le traitement des déchets.

Prescriptions transcrites dans le règlement du secteur de zone AUEa (ex Naz lors de la mise en compatibilité du POS)

- Les accès direct via la RN31 sont interdits
 - les constructions devront observer un recul de 35m minimum par rapport à la limite d'emprise de la RN31.
 - Les aires de stationnement, de retournement, de stockage doivent être implantées avec un retrait de 5m minimum de l'emprise de la RN31.
 - Le long des autres voies, les constructions devront observer un recul au moins égal à la moitié de hauteur totale de la construction. Des implantations en alignement de voies peuvent être autorisées dans le cas de guérites ou bureau de gardien, sous réserve que ces constructions ne dépassent pas une hauteur de 2 mètres et une emprise au sol de 50 m².
 - hauteur maxi:8m au faitage ou acrotère (10m pour superstructures)
 - Stationnement : Pour les commerces dont la surface de vente est supérieure à 400m² : 1 place VL pour 25 m² de surface de vente et la surface au sol des aires de stationnement d'un commerce pourra être équivalente à la totalité de la surface de plancher affectée au local commercial. Et 1 place vélo pour 150m² de surface de vente
- Si réalisation d'un nombre de place supérieur à cette norme : surplus de place en matériaux drainant
- > Dans le secteur de zone AUEa : il est interdit de clore la partie dédiée au stationnement obligation d'un arbre pour 4 places VL sur la parcelle
- Espaces libres : mini 30% et bandes enherbée et plantée aux pourtours de l'opération

3.4. Justifications

Sécurité

La desserte de la future zone commerciale peut s'effectuer de deux manières :

- En venant du centre bourg en empruntant la rue du Val Laurent
- A partir de la RN 31, en tournant simplement à droite à l'entrée de la commune de la Feuillie en venant de Gournay En Bray ou en utilisant le tourne à gauche pour les usagers venant de Rouen et en utilisant également la rue du Val Laurent.

Afin d'évaluer les incidences sur le trafic routier, la communauté de communes a commandité en 2015 une étude de circulation portant notamment sur les effets de la création de cette zone commerciale.

Les éléments de cette étude figure sur les pages suivantes.

Un rendez vous de coordination avec la DIRNO a eu lieu le 17 juin 2015. Les conclusions de cette réunion figurent page 29 de ce document.

Des rendez vous ont ensuite eu lieu en octobre 2015 entre le BET technique transport, la commune, le porteur du projet et la DIRNO afin de mettre au point le projet (au moment de l'enquête publique relative à la mise en compatibilité)

II.2 - Trafic engendré par le magasin Intermarché

Ces estimations se fondent sur l'étude spécifique réalisée en 2012 dans le cadre du projet d'implantation du magasin.

II.2.1 - Entrées/sorties du parking

Le magasin devrait avoir une surface de vente de l'ordre de 1 000 m², avec un parking de 120 places environ.

Avec une telle surface de vente, à l'heure de pointe du vendredi soir, le nombre de passages en caisse devrait être de l'ordre de 100 clients/h environ.

Compte-tenu de la position géographique du magasin, on peut considérer qu'une grande majorité des clients viendront en voiture.

On aurait donc 100 clients/h en voiture, soit 100 entrées/h et 100 sorties/h du parking.

Ce volume correspond à un parking occupé à 60% environ le vendredi à l'heure de pointe, avec un temps de présence des véhicules de 45 minutes environ, ce qui apparaît cohérent.

II.2.2 - Volume de trafic engendré

Une partie de la clientèle du magasin sera une clientèle de flux, constituée par les usagers qui empruntent la Route de Rouen sur leur trajet travail-domicile. Ces usagers empruntent déjà la Route de Rouen en situation actuelle, et ne constitueront pas un volume de trafic supplémentaire sur la Route de Rouen.

On peut estimer qu'ils représenteront environ 50% des véhicules entrant dans le parking.

Sur les 100 véhicules/h entrant dans le parking, le volume de trafic supplémentaire engendré sur la Route de Rouen serait donc de 50 véhicules/h seulement, les 50 autres véhicules circulant déjà sur la Route de Rouen pour leur trajet travail-domicile.

II.2.3 - Affectation du trafic engendré

Le trafic entrant dans le parking peut alors être estimé de la façon suivante :

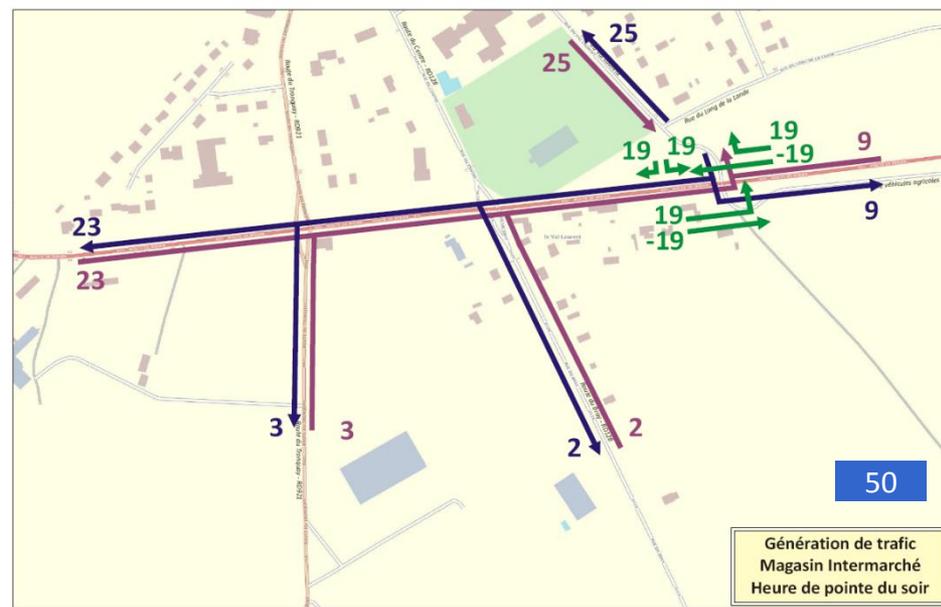
- 25% (soit 25 véh/h) en provenance de La Feuillie, par la Rue du Val Laurent,
- 75% (soit 75 véh/h) en provenance de la Route de Rouen, dont
 - 50% de clientèle de flux (circulant déjà sur la Route de Rouen),
 - 50% de véhicules supplémentaires.

Pour les véhicules circulant déjà sur la Route de Rouen, la répartition des origines devrait être la même que celle du trafic global, qui est en gros équilibrée, soit la moitié côté Gournay-en-Bray et la moitié côté Rouen. Une partie du trafic engendré a été affectée sur la Route du Bray et sur la Route du Tronquay sud, sur la base de la physionomie actuelle du trafic.

Pour les véhicules supplémentaires engendrés par l'activité du magasin, et arrivant par la Route de Rouen, la répartition peut être estimée à environ 75% côté Rouen et 25% côté Gournay-en-Bray. Ici également, une partie du trafic engendré a été affectée sur la Route du Bray et sur la Route du Tronquay sud, sur la base de la physionomie actuelle du trafic.

La carte de la page suivante présente le trafic engendré le magasin Intermarché et sa répartition, à l'heure de pointe du soir.

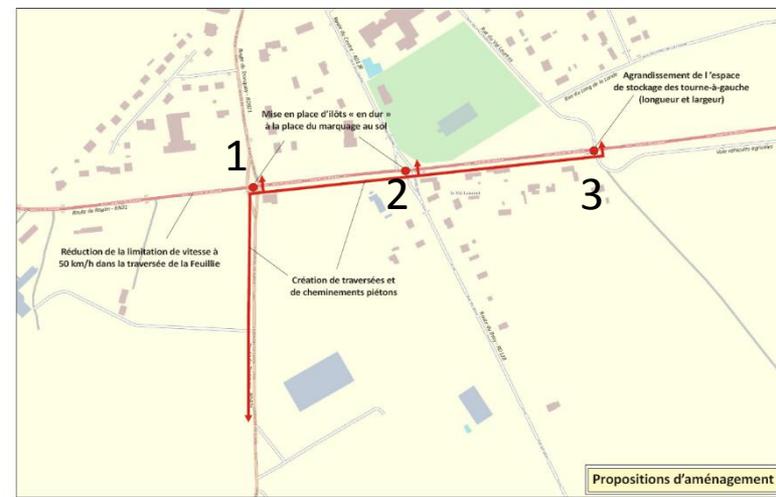
ÉTUDE DE CIRCULATION



L'étude de circulation menée en 2015 conclu à la nécessité d'aménager les 3 carrefours localisés le long de la RN31 (en raison des effets cumulés projet artisanal et projet commercial).
 En raison de la vitesse importante des véhicules sur la route de Rouen et de l'absence d'ilots en dur, les mouvements tournants se font dans des conditions de sécurité parfois peu satisfaisantes.

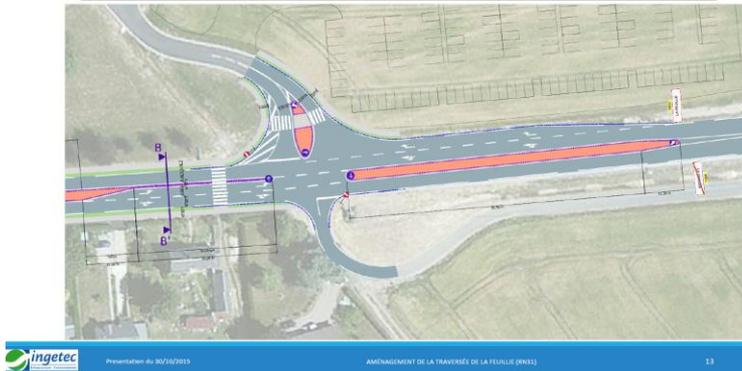
Pour les carrefours 1 et 2 : l'étude recommande compte tenu de l'augmentation du volume des mouvements tournants :

- La mise en place d'ilots « en dur » à la place du marquage au sol sur la route de Rouen
- La réduction de la limitation de vitesse à 50 km/h dans la traversée de la Feuillie



Carrefour 3 ;

Carrefour 3



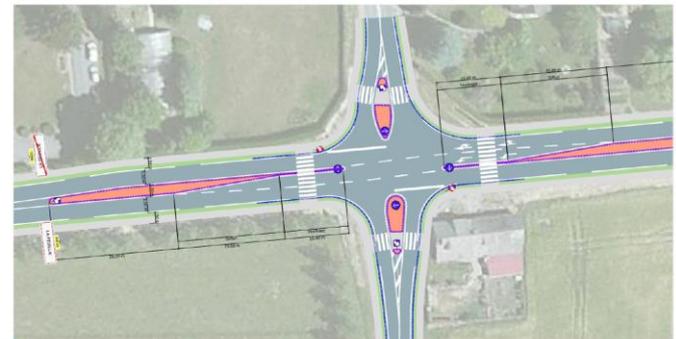
L'étude conclu, qu'il serait souhaitable de modifier légèrement la géométrie du carrefour, en augmentant la longueur et la largeur de l'espace de stockage des tournes à gauche.

Pour les liens doux :

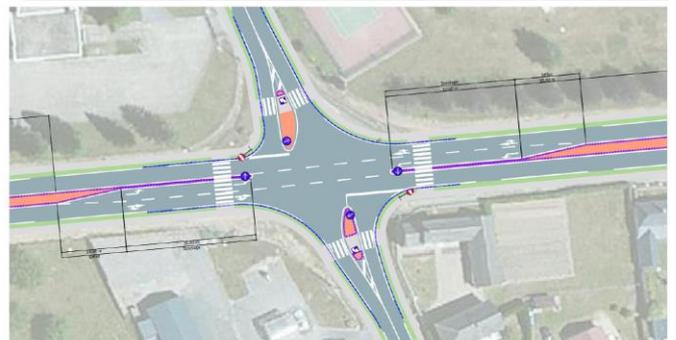
Le secteur du projet de magasin n'est pas accessible à pied ou à vélo pour les usagers habitant au sud de la route de Rouen.
 Afin d'assurer une accessibilité minimale l'étude recommande l'aménagement de traversées piétonnes au niveau des 3 carrefours et de créer des cheminements piétons le long de la Route de Rouen entre les 3 carrefours.

Notons qu'en termes de sécurisation des liens doux entre l'intermarché et le centre bourg, la commune a lancé en 2015, une étude de sécurisation de la route des écoles (voie de liaison vers le centre ville) pour sécuriser les cheminements piétons et les descente des cars scolaires.

Carrefour 1



Carrefour 2



En 2016-2017; les études de sécurité ont été poursuivies avec de nombreux échanges avec la DIRNO : un avis favorable a été émis sur les différentes études en cours (stade AVP) avec quelques modifications du projet à envisager



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Direction interdépartementale
des routes Nord-Ouest

Rouen, le 4 AVR. 2017

Direction

Monsieur le maire,

Par courrier en date du 01 février 2017, vous m'avez transmis, pour avis, le dossier d'avant-projet relatif à l'aménagement des carrefours de la route nationale 31 dans le cadre de la construction d'un centre commercial et d'une zone d'activité sur la commune de La Feuillie (76).

Conformément à l'instruction technique du 07 juin 2016, votre dossier a été transmis à l'inspecteur général des routes qui a émis son avis en date du 23 mars 2017 et dont vous trouverez une copie ci-jointe.

En complément des observations de l'inspecteur général, ce dossier appelle de ma part les observations suivantes.

Chaussées

En section courante, l'utilisation d'une structure très rigide (réalisée à partir d'enrobés à module élevé) dont la finalité est de réduire les épaisseurs à mettre en œuvre ne permet pas de garantir la pérennité de l'aménagement et présente ici en outre des risques de mise en œuvre (surfaces d'élargissement de la plate-forme très étroites compliquant l'évolution des engins de mise en œuvre). Par ailleurs, le choix des concepteurs s'est porté sur une première couche faisant appel à des matériaux granulaires non traités dont l'aptitude à supporter les charges dues au trafic lourd peut être affaiblie par l'eau.

La combinaison de ces deux facteurs aboutit généralement à la rupture rapide des couches supérieures, de la même manière que se romprait sous une faible charge une plaque de verre posée sur un matelas.

Je préconise par conséquent, pour la chaussée courante comme pour le giratoire, le recours à des matériaux moins rigides mis en œuvre sur une épaisseur plus importante (grave bitume de classe 3 dont l'« epsilon 6 » de calcul aura été minoré d'environ un tiers).

Concernant le dossier projet, les géométries exactes des élargissements devront clairement apparaître sur des plans à échelle adaptée (1/200^{ème} maxi).

Mairie de La Feuillie
Bourg
76220 LA FEUILLIE

Pour le marquage au sol, il est préconisé, pour une question de durabilité, la réalisation d'un enduit à chaux projeté sur les enrobés neufs.

Enfin, concernant les bordures de chaussées, les modèles préfabriqués posés sur semelle béton ne présenteront pas une résistance suffisante au trafic lourd. Il est par conséquent préférable de mettre en œuvre une bordure coulée en place sur une poutre-longrine en béton armé d'une épaisseur de 30 cm minimum.

Assainissement

Concernant les grilles avaloirs, il serait opportun, compte tenu du fort trafic poids lourds de la section courante, de les positionner sur les voies adjacentes, ceci afin d'éviter qu'elles soient endommagées prématurément.

Sécurité - Service à l'utilisateur

En matière de sécurité, il est prévu à la lecture de l'estimation des travaux la dépose de 900 mètres de clôtures et glissières et la pose de 300 mètres de glissières bois. Ces dispositifs de retenue devront apparaître clairement sur les plans du dossier projet.

Par ailleurs, s'agissant des vitesses réglementaires, les trois carrefours concernés par l'aménagement seront inscrits dans la zone d'agglomération à 50 km/h. En amont côté Rouen, la vitesse est déjà limitée à 70 km/h, côté Gournay, une zone tampon à 70 km/h permettrait de baisser les vitesses après le créneau de dépassement.

Enfin, les aménagements devront maintenir les accès existants des riverains situés le long de la RN31.

Domainialité

Le présent dossier ne fait pas référence aux modifications envisagées liées au passage en agglomération de la route nationale. Je vous rappelle qu'à ce titre l'entretien de la voirie et de ses équipements (îlots, trottoirs, plantation, signalisation horizontale et verticale) restera à la charge de la commune. Une convention de gestion et d'entretien sera établie à cet effet entre la commune et la DIR Nord-Ouest à l'issue des travaux.

Par ailleurs, il n'est pas évoqué dans ce dossier les modifications du domaine public routier national. Le sujet devra être abordé dans le dossier projet.

Conclusion

Au vu des observations énoncées ci-dessus, j'émet un avis favorable sur le dossier d'avant-projet et vous invite à prendre en compte l'ensemble de mes remarques ainsi que celles émises par l'inspecteur général des routes. Je vous rappelle que cette opération devra faire l'objet d'une inspection préalable à la mise en service (IPMS) à demander à l'inspecteur général des routes conformément à l'instruction technique.

Le directeur interdépartemental
des routes Nord-Ouest

Alain De Meyère

Ces infrastructures posent les constats de sécurité suivants :

- Les conditions de sécurité minimum ne sont pas réunies pour permettre un accès direct de la parcelle à partir de la RN31
- La zone de passage au croisement RN31/rue du Val Laurent est limitée à 70km/h, cependant cette vitesse n'est pas respectée
- La distance de sécurité à l'arrivée et au départ du carrefour ainsi que du tourne à gauche est évalué a 130 mètres
- La présence d'équipements de sécurité de part et d'autre de la voie (glissières, luminaires, fossés, signalisation)

Ces constatations justifient alors un accès sécurisé au parking situé vers l'entrée de la rue du Val Laurent, à 35 m de la route nationale. Des aménagements seront également effectués pour permettre aux vélos, piétons et personnes à mobilité réduite d'accéder au magasin de manière sécurisée.

Prescriptions transcrites dans le règlement des nouveaux secteurs Naz (AUEa). Article : Accès et voirie

- Le nombre des accès peut être limité dans l'intérêt de la sécurité. En particulier, lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, l'accès peut n'être autorisé que sur la voie où la gêne pour la circulation est la moindre
- La disposition des accès doit assurer la sécurité des usagers et leurs abords doivent être dégagés de façon à assurer la visibilité
- Les accès direct via la RN31 sont interdits
- Les modifications à apporter sur le carrefour RN31/rue du Val Laurent devront être compatibles avec les flux de circulation générés par les activités autorisées, notamment commerciales, tout en préservant les conditions de sécurité de la RN31,
- Les aménagements de sécurité nécessaires devront autoriser une bonne connexion du secteur Naz/AUEa avec le centre bourg et les zones urbanisées de la commune, notamment par les modes doux.
- Si les constructions projetées, publiques ou privées, sont destinées à recevoir du public, elles doivent comporter des accès réservés aux piétons, indépendants des accès des véhicules. Ces accès pour piétons doivent être munis de dispositifs rendant ces constructions accessibles aux personnes handicapées physiques
- Les places de stationnement réalisées sur une propriété devront être distribuées à partir de l'intérieur de cette dernière et non par accès direct et distincts sur la voie

4. Justifications

Qualité architecturale

Dans le cadre des prescriptions intégrées au POS de la commune de La Feuillie, des mesures en faveur du maintien d'une architecture de qualité ont été prises.

Elles permettent d'harmoniser les bâtiments et les différents éléments architecturaux qui composent la parcelle.

Ces mesures précisent l'implantation de ces éléments par rapport aux voies, surtout au niveau de la RN31 et de la rue du Long de la Lande :

- Les constructions se doivent de présenter une façade de qualité par rapport aux voies (ce qui comprends la façade arrière)
- Les aires de stockage ou de dépôts à l'aire libre doivent être dissimulées
- Le parking doit s'intégrer dans le paysage global

Prescriptions transcrites dans le règlement des nouveaux secteurs Naz/AUEa.

Article : Hauteur maximale des constructions

- La hauteur maximale autorisée ne doit pas excéder 8 mètres pour la plus grande des deux hauteurs

Article : Aspect extérieur des constructions et aménagement des abords

- Les constructions et installations, de quelque nature qu'elles soient, doivent respecter l'harmonie créée par les bâtiments environnants et par le site, sans exclure les architectures contemporaines de qualité.
- Aspect des façades. Sont interdits :
 - Toute architecture étrangère à la région
 - Les enduits limitant des matériaux, tels que faux moellons, fausses briques, faux pans de bois et faux marbres
 - Les couleurs vives et criardes, exceptées pour des petits éléments : ouvertures, enseignes...
- Aspect des toitures : Pour les toitures sont interdits :
 - L'emploi de matériaux de forme ondulée
 - L'emploi de tôles métalliques brutes non laquées
 - L'emploi de matériaux brillants

4. Justifications

Qualité de l'urbanisme

Dans le cadre des prescriptions intégrées au POS de la commune de La Feuillie, des mesures en faveur d'un quartier de haute qualité urbaine ont été prises.

Pour la plupart, ces mesures concernent le périmètre de la future zone commerciale à travers :

- Le maintien d'un bon équilibre entre espace végétal et surface artificialisée
- La création et l'entretien d'un réseau viaire lisible, hiérarchisé et adapté à la circulation de tous types de véhicules motorisés
- L'insertion des constructions dans le paysage, par le biais de haies végétales ou de façades visuellement intéressantes

Les autres mesures cherchent à limiter les impacts sur le voisinage :

- En atténuant les disparités existantes entre les espaces résidentiels et les activités par l'aménagement de zones tampons
- En intégrant au mieux le réseau viaire auprès des riverains

Enfin, la zone commerciale est considérée compatible au regard de la morphologie globale de la commune. La localisation du périmètre d'étude ne gêne pas le développement urbain de La Feuillie.

Prescriptions transcrites dans le règlement des nouveaux secteurs Naz /AUEa.

Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières

- Les constructions à usage d'habitations et industrielles sauf celles visées à l'article 2, les exploitations agricoles et forestières

et sont interdites les constructions à usage industriel et artisanales

4. Justifications

Qualité du paysage

L'intégration de ce terrain agricole sur cet espace de transition est à envisager en prenant en compte deux dynamiques paysagères.

La première est orientée Est-Ouest, parallèlement à la RN31, et se caractérise par l'alternance entre le hameau, la parcelle cultivée et le front de verdure couvrant le gymnase et assurant une continuité avec les lots résidentiels alignés avec l'axe national au Sud. En se positionnant sur cet axe, la transition entre paysages semble naturelle. Le bâti est relativement ténu, en plus d'être en partie masqué par des façades végétalisées.

La seconde dynamique est orientée selon l'axe Nord-Sud.

La perception du paysage est ici radicalement différente suivant le positionnement. Pour les riverains du lotissement du Clos du Val Laurent par exemple, la parcelle offre une ouverture vers un paysage agricole appréciable, même si la vue de la route nationale ternit quelque peu ce décor bucolique. Du point de vue des automobilistes empruntant la RN31, la transition paysagère entre la zone cultivée et le lotissement du Clos du Val Laurent est assez brutale. Cet effet est renforcé par le passage de la rue du Long de la Lande située au pied du lotissement. De plus, le bâti est plus dense et se démarque facilement. Il est également plus visible par rapport à la route, car les haies ne couvrent pas tout la surface construite et se réduit à certains endroits à une simple clôture.

Le clocher de l'église reste tout de même visible de la RN31 et en se positionnant bien sur la zone d'étude.

Le constat étant posé, plusieurs dispositions sont prévues pour accentuer le caractère qualitatif de l'opération :

- Traiter les franges d'urbanisation en prenant particulièrement en compte la vue sur le clocher du bourg de La Feuillie. Il est important de faire en sorte que cet élément central du paysage de la commune ne soit pas éclipsé par une hauteur de bâtiment trop importante.
- Associer la gestion des eaux pluviales du périmètre à la composition paysagère (traitement du talweg, des noues, des bassins)
- Choisir des essences végétales adaptées à la région (voir en annexe)
- Développer le maillage piéton et vélo ainsi que l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite par l'aménagement d'itinéraires adaptés sur l'ensemble de la zone commerciale mais aussi aux alentours.



SPACE
architecture

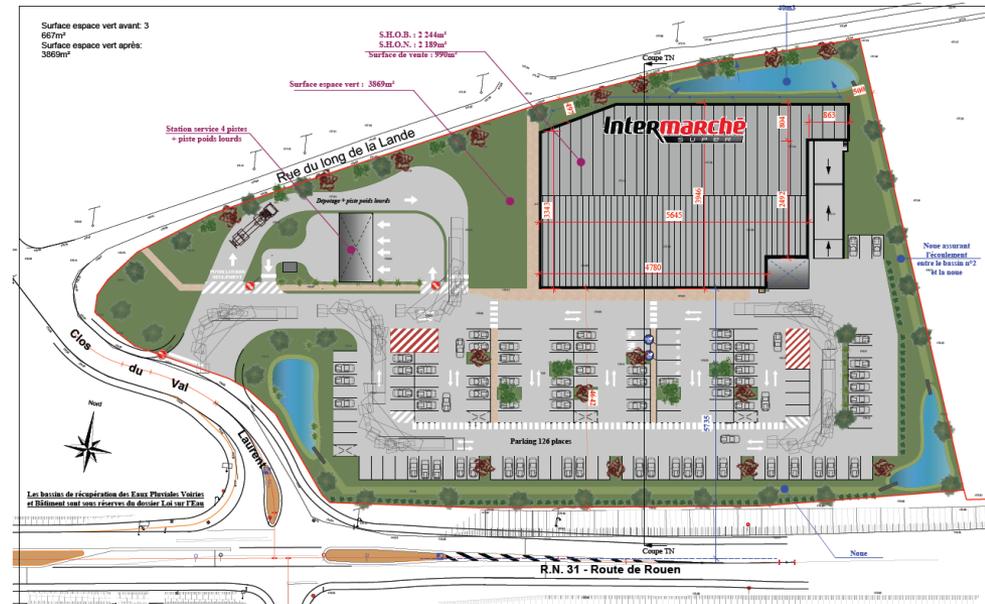
Entrée de la rue du Val Laurent

S.A. IMMOBILIERE
EUROPÉENNE DES
MOUSQUETAIRES
24 rue Auguste Chabrières
75 015 PARIS

APS

Commune de La Feuillie
Construction d'un Intermarché
Insertion
1130 APS insertion 08-06-2015-SQ

SPACE
architecture
M. BAUBAN - Maître d'œuvre
P.A.L. CHARRIERE
J. RAOUL - Chef d'opération
TEL: 01 22 51 76 00 FAX: 01 22 51 67 54



S.A. IMMOBILIERE
EUROPÉENNE DES
MOUSQUETAIRES
24 rue Auguste Chabrières
75 015 PARIS

APS

Commune de La Feuillie
Construction d'un Intermarché
Plan de masse
Echelle: 1/500
28.09.2015 HD

SPACE
architecture
M. BAUBAN - Maître d'œuvre
P.A.L. CHARRIERE
J. RAOUL - Chef d'opération
TEL: 01 22 51 76 00 FAX: 01 22 51 67 54

Etude au titre de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme
Commune de La Feuillie (76) – 11/2015

4. Justifications

Qualité du paysage

Prescriptions transcrites dans le règlement des nouveaux secteurs > Zone AUEa

- 9.1 Dans le secteur de zone AUEa, les espaces perméables des opérations de construction doivent représenter **au moins 30% de la superficie de l'unité foncière**. Au minimum la moitié de ces espaces perméables devront être plantés à raison d'au minimum un arbre de tige par fraction de 100m² de superficie d'espaces verts
- 9.2 Dans le reste de la zone, les espaces perméables des opérations de construction doivent représenter au moins 20% de la superficie de l'unité foncière. Au minimum la moitié de ces espaces perméables devront être plantés à raison d'au minimum un arbre de tige par fraction de 100m² de superficie d'espaces verts
- 9.3 Les espaces non bâtis de chaque parcelle, les espaces communs et les aires de stationnement devront faire l'objet d'un traitement paysager et ne pourront être occupés même à titre provisoire par des dépôts.
- 9.4 En dehors du secteur de zone AUEa, le long de la RN31, une bande de 25m devra recevoir un traitement paysager de qualité (espace planté, non imperméabilisé)
- 9.5 Les haies végétales devront être réalisées avec des essences locales figurant en annexe du règlement.
- 9.6 Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre minimum pour 10 places de stationnement.
- 9.7 Les bandes de recul du stationnement le long de l'emprise de la RN31 doivent être plantée en réseau discontinu de haies taillées basses et accompagné d'arbres de moyennes à hautes tiges implantés en alignement du réseau discontinu de haies, Les autres bandes de recul doivent être traitée en espaces verts plantés d'alignement d'arbres à haute tige et/ou de haies implantées soit en limites séparatives, soit le long des aires de stockage, retournement, stationnement
- 9.8 En cas de dépôts sur les parcelles, leurs abords devront être plantés afin de ne pas être visible depuis l'espace public.

Conclusions

La présente étude conclue que le parti d'aménagement privilégié de la future Zone Commerciale a un impact limité vis-à-vis de la RN31. Le recul de 35 mètres des éléments construits par rapport à l'axe de la RN31 intègre les problématiques de nuisance, de sécurité, de qualité de l'urbanisme, d'architecture et de paysage. Le recul est différencié à 35m en ce qui concerne les bâtiments et 5 m pour le stationnement.