



PLAN LOCAL D'URBANISME

Mise en compatibilité du PLU
avec la déclaration de projet « Parc d'activités ALATA VI »

PIECE n°1 – VOLET 6

ÉTUDE LE LONG DE LA RD1330

Étude réalisée au titre de l'article L111.8 du code de l'urbanisme

Sommaire

INTRODUCTION	3
PARTIE I : CONTEXTE REGLEMENTAIRE	4
1.1 Objectif de la loi Barnier et de l’amendement Dupont	
1.2 Règles définies par le code de l’urbanisme	
1.3 Classement de la RD 1330	
PARTIE II : ANALYSE DE L’EXISTANT	8
2.1. Situation géographique du site	
2.2. Occupation du sol et contexte urbain	
2.3. Accessibilité et transports	
2.4. Perception du site	
2.5. Risques et éléments à prendre en compte	
PARTIE III : PRESENTATION ET ENJEUX DU PROJET	27
3.1. Impact de la loi Barnier	
3.2. Principe d’aménagement des abords de la RD 1330	
PARTIE IV : EFFETS DU PROJET AU REGARD DES ARTICLE L.111-6 A L.111-8 DU CU	33
4.1. Sécurité et risques	
4.2. Nuisances	
4.3. Qualité paysagère	
4.4. Qualité architecturale	
4.5. Qualité urbanistique	
CONCLUSION	39

Introduction

A l'entrée Est de la ville et entre la RD 1330 et l'avenue de la forêt d'Halatte, la commune de Creil développe un projet d'urbanisation à vocation économique dans la continuité du Parc technologique ALATA.

L'objectif est de développer un programme mixte sous maîtrise d'ouvrage privée d'environ 170 000 m² de surface de plancher pour accueillir des activités diversifiées.

Le projet sera donc en lien avec la zone d'activités voisines afin de renforcer le rôle de Creil, ville centre de l'agglomération.

Axe structurant à l'échelle communale et départementale, la RD 1330 entre dans le champ d'application des articles L.111-6 à L.111-10 du code de l'urbanisme, précisant l'interdiction, en dehors des espaces urbanisés des communes, de toutes constructions et installations sur les terrains implantés dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la route départementale.

Afin d'adapter cette inconstructibilité à laquelle est soumis le secteur ALATA VI, et de déroger à ce principe, les règles relatives à la zone de projet doivent être explicitement exposées et inscrites dans le PLU, justifiées et motivées au regard des 5 critères définis par le Code de l'Urbanisme :

- La sécurité
- Les nuisances induites
- La qualité paysagère
- La qualité architecturale
- La qualité urbanistique

1- Contexte réglementaire

1.1 Objectif de la loi Barnier et de l'amendement Dupont

Partant du constat d'une urbanisation anarchique en périphérie des agglomérations, d'une banalisation et d'une uniformisation des entrées de ville, le législateur a souhaité que les collectivités locales mènent une réflexion d'ensemble avant tout aménagement dans les espaces non urbanisés et situés aux abords des principaux axes routiers.

Les articles L.111-6 à L.111-10 du code de l'urbanisme, issus de la loi « Barnier » relative au renforcement de la protection de l'environnement, sont entrés en vigueur au 1er janvier 1997. Également appelés « amendement Dupont », ces articles règlementent l'urbanisation aux abords de certaines voiries (autoroutes, routes express, déviations et routes à grande circulation). L'objectif est d'inciter les collectivités publiques et notamment les communes, à définir précisément leurs projets de développement et à éviter une extension non maîtrisée de l'urbanisation, sur ces secteurs situés aux abords et le long de ces voiries, et plus particulièrement sur les secteurs non urbanisés.

L'urbanisation le long des voies concernées doit ainsi faire l'objet d'un véritable projet et participer directement à une politique de développement. A ce titre, l'urbanisation sur ces secteurs particuliers doit faire l'objet d'une réflexion en amont garantissant et assurant une qualité d'aménagement qui participera elle-même à la qualité du cadre de vie.

Les collectivités publiques, dont les communes, doivent donc traduire et inscrire dans leurs documents d'urbanisme, notamment le Plan Local d'Urbanisme, les règles et principes traduisant cette réflexion afin de garantir un aménagement de qualité.

A défaut de cette étude indispensable pour élaborer un projet urbain de qualité, le texte impose une marge de recul inconstructible de 75m des voies à grande circulation et de 100 mètres pour les autoroutes et déviations en bordure des infrastructures concernées pour les espaces non urbanisés.

Le but est de stopper les développements anarchiques, non maîtrisés et sans cohérence et d'encadrer par des principes et règles d'urbanisme au sein des PLU, les développements futurs notamment au regard de cinq critères : sécurité, nuisances, qualité paysagère, qualité architecturale, qualité urbanistique.

1.2 Règles définies par le code de l'urbanisme (L.111-6 à L.111-10)

1. L'article L.111-6 du code de l'urbanisme indique :

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

2. L'article L.111-7 du code de l'urbanisme indique :

L'interdiction mentionnée à l'article L.111-6 ne s'applique pas :

1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;

2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;

3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;

4° Aux réseaux d'intérêt public ;

5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

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

3. L'article L.111-8 du code de l'urbanisme indique :

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

4. L'article L.111-9 du code de l'urbanisme indique :

Dans les communes dotées d'une carte communale, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'État et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 au vu d'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.

5. L'article L.111-10 du code de l'urbanisme indique :

Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L.111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'État, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L.111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée.

1.3 Classement de la RD 1330

L'ancien tracé de la route nationale RN 330 reliant Creil à Meaux a été déclassé en partie.

Le tracé traversant l'agglomération de Creil a été déclassé en RD 330.

Le décret du 5 décembre 2005 a prévu le transfert de la section Creil - Senlis au département de l'Oise. Ainsi la RN 330 a été déclassée en RD 1330.

Sur le territoire de Creil, la RD 1330 fait partie des voies concernées, selon le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation.

Longeant cette voie dans des espaces non urbanisés à ce jour, le projet de développement du Parc d'activités ALATA VI est concerné par ces dispositions dans une bande de 75 m mesurée depuis son axe.

Pour ce site de projet, l'adaptation / réduction du recul par rapport à la RD1330 est prévue dans le PLU grâce à des principes et dispositions réglementaires prenant en compte les différents critères énoncés en faveur de la qualité architecturale, urbaine et paysagère et de la prise en compte de la sécurité et de nuisances.

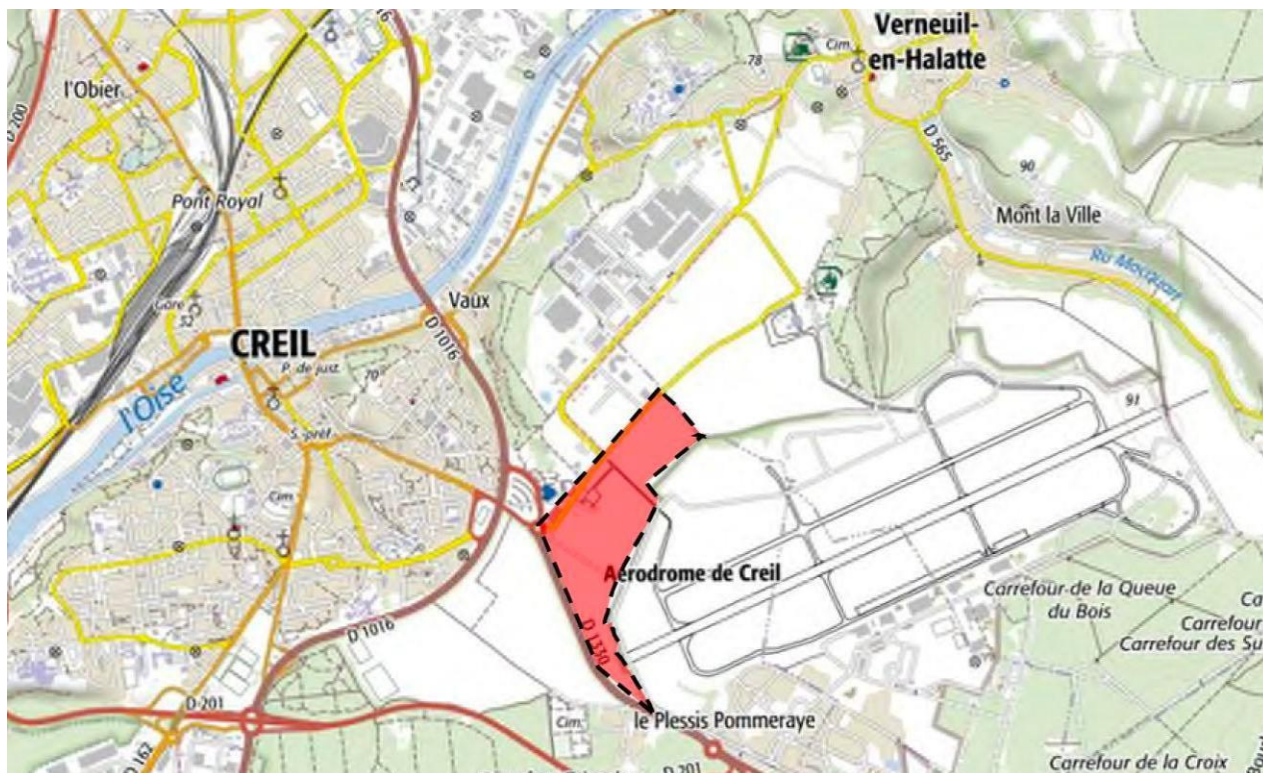
L'objet de ce document est donc de présenter ces principes spécifiques et de justifier les prescriptions inscrites dans les différentes pièces du Plan Local d'Urbanisme de Creil, répondant à la prise en compte des différents critères précités permettant d'adapter la marge inconstructible à 50 m au lieu de 75 m.

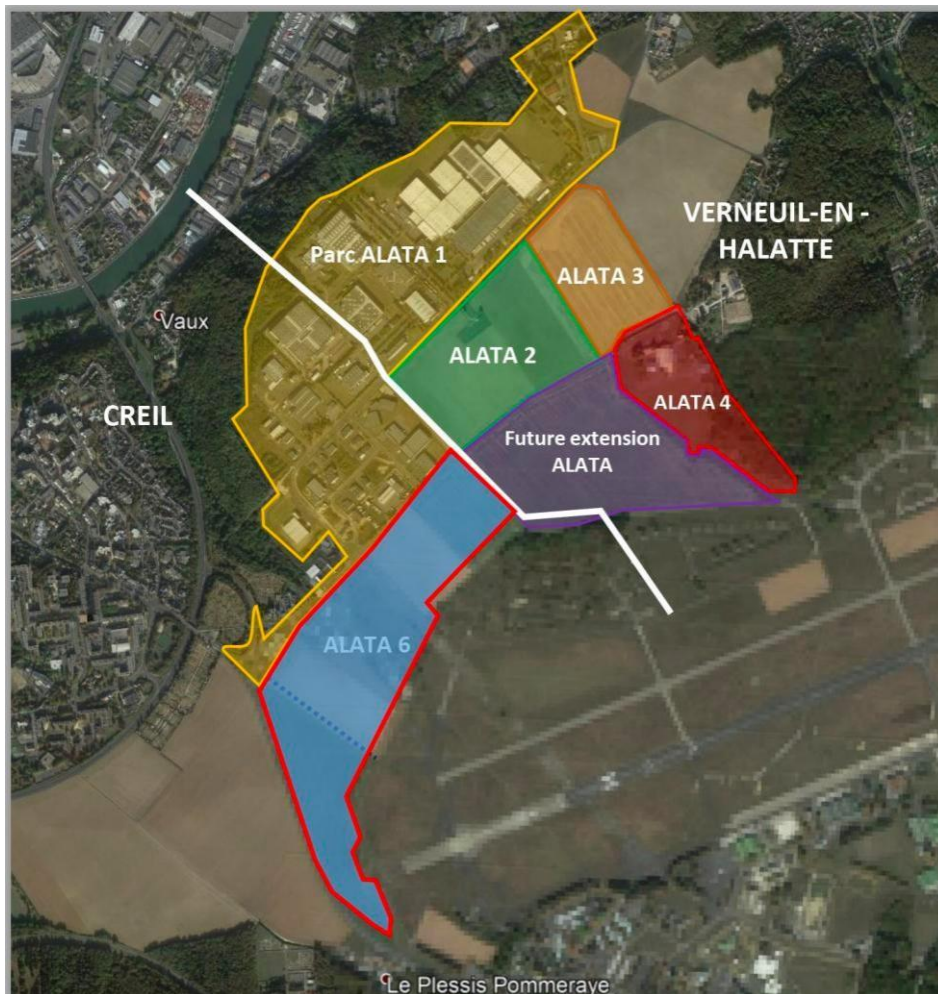
2- Analyse de l'existant

2.1 Situation géographique du site

D'une superficie d'environ 42 ha, le projet du parc d'activités ALATA VI est situé au Sud Est de la commune de CREIL en limite de Verneuil-en-Halatte. Il fait partie du plateau Sud ceinturé par les massifs forestiers alentours et marqué par la présence de différentes entités distinctes :

- Les espaces agricoles au Sud-Est
- L'urbanisation à vocation économique du Parc ALATA au Nord
- La base aérienne militaire à l'Est





2.2 Occupation du sol et contexte urbain

- **Contexte, occupation des sols actuels**

Le périmètre de projet est situé à l'écart des zones habitées délimitées par la RD1016, voie de contournement du centre-ville de CREIL, et s'inscrit dans un environnement « économique » multiple, qui met en présence des espaces dédiés :

- aux activités militaires et aéronautiques, avec la présence de la BA110 et l'aérodrome de Creil à l'Est ;
- aux activités économiques et technologiques, développées dans le cadre du parc ALATA ;
- aux activités agricoles au Sud-Est, dont le PLU affirme la vocation agro-loisirs à l'ouest de la RD1330, sur le plateau.

Le contexte du site



Le périmètre du projet est actuellement occupé par :

- Quelques constructions, pour la plupart inoccupées ou vouées à l'être à court terme ;
- Des cultures dont la majorité sont réalisées dans le cadre de baux précaires consentis par divers propriétaires (ministère des Armées, EPFLO, commune de Creil). On précisera ici que le projet a fait l'objet d'une étude d'impact agricole et qu'une compensation collective agricole est proposée par le porteur de projet. À la suite de l'avis de la CDPENAF, cette compensation a reçu l'avis favorable du préfet en décembre 2022 ;
- Des espaces de friches issus d'anciennes voies non utilisées, dépôts divers, végétation naturelle arbustive et arborée au centre du terrain.

Vues aériennes du site



Le parc ALATA longeant le site au Nord



Les quelques constructions existantes et les espaces de friches arborées au cœur du site



Les espaces cultivés et en arrière-plan les pistes de la BA110

Le périmètre d'études ALATA VI constitue depuis longtemps un secteur en mutation pour des activités entre l'aérodrome/base militaire et le parc technologique géré par le Syndicat Mixte ALATA.

La vocation agricole est affirmée et concentrée à l'Ouest de la RD1330 dans le cadre de l'aménagement agro-loisirs, inscrit au PADD de Creil en 2016.

En 2019, la réduction de l'activité militaire de la BA110 est l'occasion d'étendre le périmètre d'intervention du Syndicat Mixte ALATA pour renforcer le pôle économique structurant à l'échelle communautaire et départementale, et conforter son potentiel d'accueil face aux nombreuses demandes d'installation sur l'agglomération.

De plus, la réduction des activités de la BA 110 de Creil conduit à réduire l'activité des pistes existantes qui devraient céder la place à des espaces dédiés à la production d'énergies renouvelables.

Ainsi, le projet s'inscrit dans un secteur marqué par des évolutions et mutations de l'occupation des sols en lien avec les grandes entités voisines (ALATA et BA 110)

- **Règlementation au PLU - grandes évolutions**

En 2009, le site est classé en zone urbaine UG (vocation militaire) dans le PLU de CREIL.

En 2016, dans le cadre de l'annonce des évolutions des activités militaires à venir sur la BA 110, le PLU approuvé fait évoluer une grande partie du site au Nord, en zone à vocation économique (UEd), dans la continuité du Parc ALATA, puis inscrit une autre grande partie au Sud en réserve d'urbanisation future (2AU) destinée à prolonger à terme ce développement économique.

On notera que la pointe Sud dans le prolongement de l'enceinte de la BA 110 a été maintenue en UG.

Aujourd'hui en 2023, afin de mettre en œuvre le projet de parc d'activités ALATA VI, une nouvelle évolution du zonage est inscrite au PLU via la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU prescrite.

Afin de traduire au mieux le projet, une zone UX est créée et affectée à l'accueil d'activités diversifiées dans la continuité d'ALATA dont le règlement est adapté spécifiquement à l'extension ALATA VI.

Et, la pointe Sud (environ 4,5 ha) est reclassée en zone N afin d'aménager un espace d'évitement et de compensation écologique.

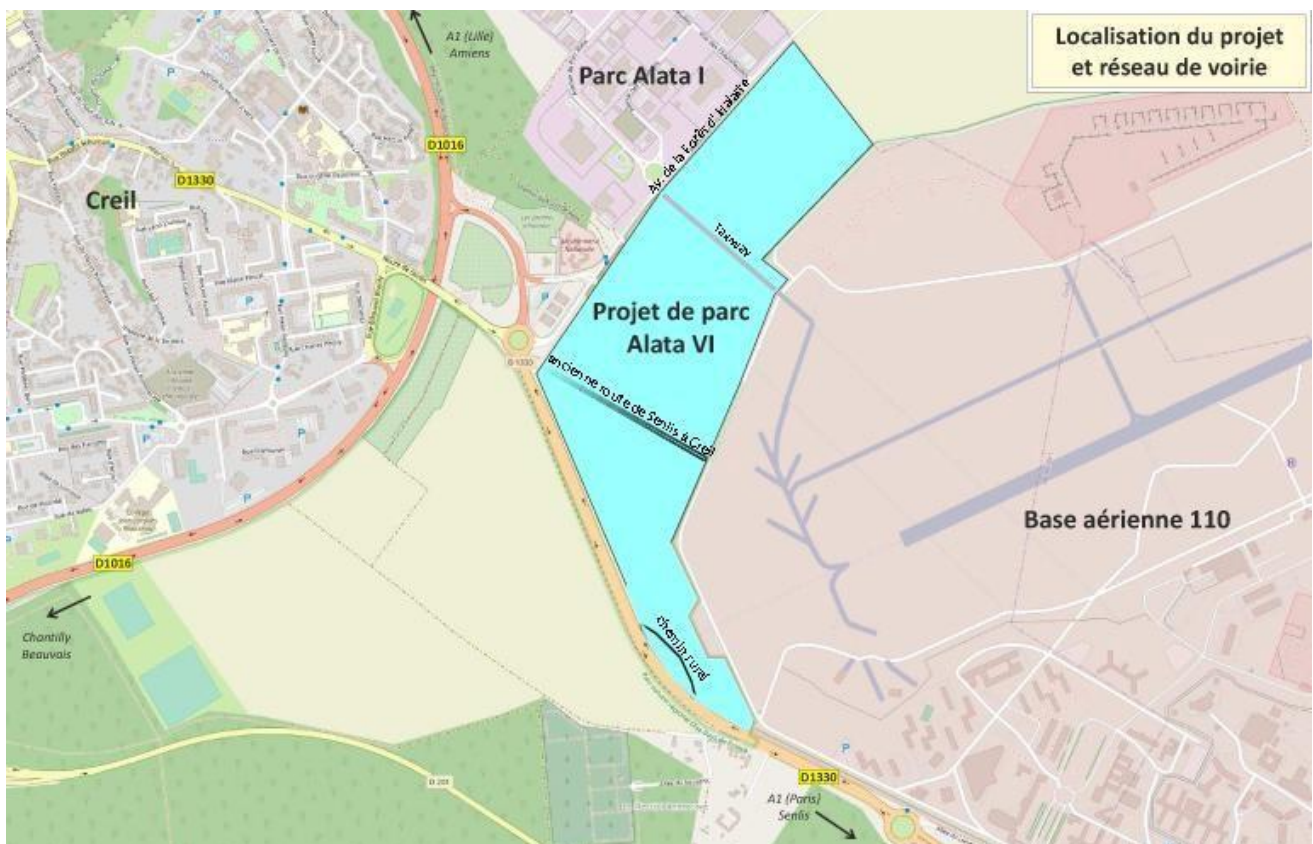
2.3 Accessibilité et transports

Le périmètre de projet est longé au Sud-Ouest par la RD 1330.

L'avenue de la Forêt d'Halatte longe le site au Nord et constitue actuellement la principale voie d'accès au site et aux constructions existantes dans le périmètre d'étude.

Par ailleurs, le périmètre est parcouru par :

- d'anciens tracés de voies publiques aujourd'hui disparus et/ou non utilisés :
 - l'ancienne voie de Creil à Senlis, qui n'est plus utilisée depuis la réalisation du nouveau tracé de la RD1330 ;
 - un chemin rural qui n'existe plus et englobé dans les zones cultivées, mais reste cadastré comme tel.
- un accès à la base aérienne (taxiway)



Source : COSITREX

Caractéristiques de la RD 1330

La RD 1330 longe le site au Sud-Ouest mais ne permet actuellement aucun accès direct au site.

Cette voie départementale, qui relie Creil à Senlis, est un axe important du réseau routier de l'Oise : Vers le Sud-Est, elle permet de rejoindre Senlis et l'autoroute A1.

Vers le Nord-Ouest, elle permet de rejoindre le centre-ville de Creil et la rocade RD 1016.

À la hauteur de la Base Aérienne BA 110, la RD 1330 comporte deux files de circulation par sens, séparées par un terre-plein central. La vitesse y est limitée à 90 km/h. Puis à proximité du giratoire avec l'avenue de la forêt d'Halatte, elle est réduite à une file de circulation par sens, entraînant quelques remontées de files aux heures de pointe (cf. photo).

En situation actuelle, l'accès par le giratoire de la RD 1330 est chargé aux heures de pointes, notamment celles à l'heure de pointe du soir.

Le trafic journalier (moyenne des jours ouvrés) est de l'ordre de 20 000 véh/jour, dont 1 685 PL/jour (soit 8,4 % de poids-lourds).



La RD 1330 à l'heure de pointe du soir en direction de Creil

Desserte par les transports en commun

Par le Train

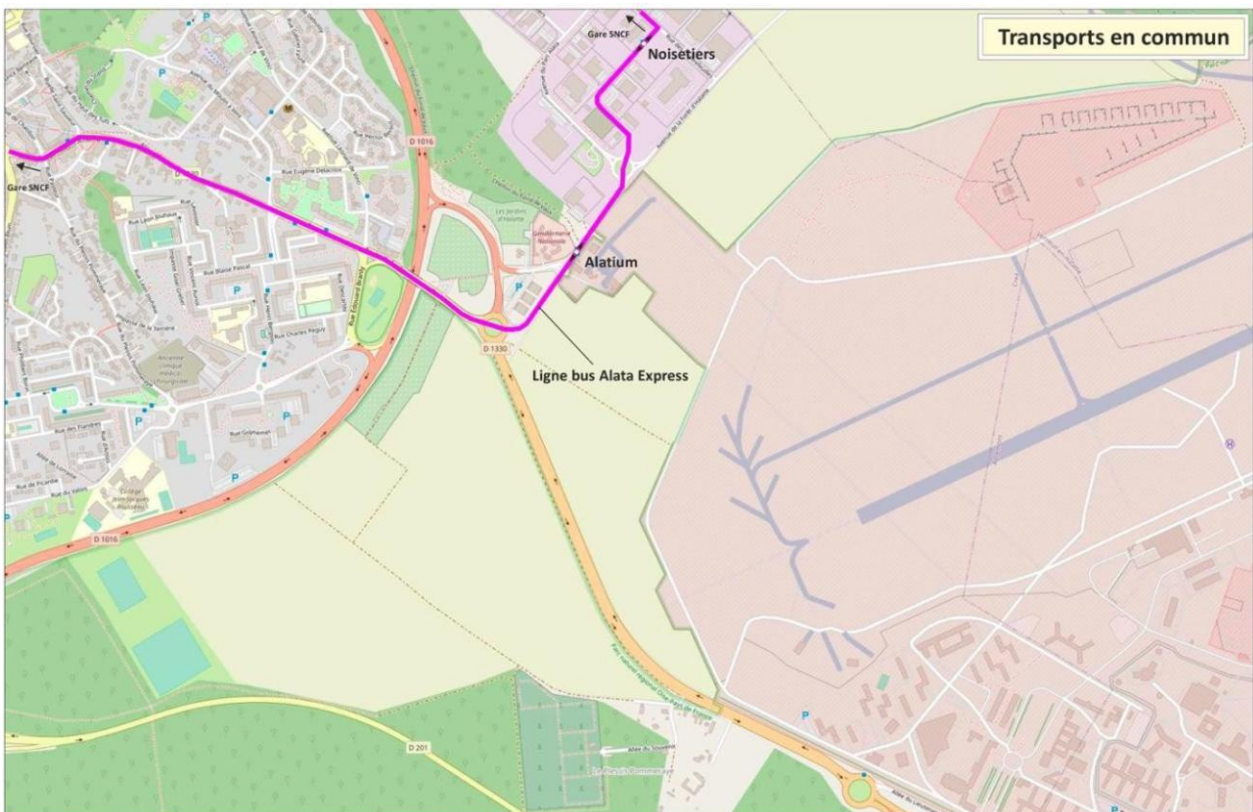
Le périmètre se trouve à environ 3 km et 12 mn de la gare SNCF de Creil. Cette gare est un nœud ferroviaire, desservi par le RER D, la ligne H du Transilien, le TER Hauts-de-France et l'Intercités. Ces lignes permettent de rejoindre Paris (Gare du Nord), Pontoise, Compiègne, Amiens, Beauvais, Boulogne-sur-Mer et Saint-Quentin.

La durée du trajet entre Paris et Creil est d'environ 25 min en Intercités, 32 min en TER (semi-direct) et 52 min en RER.

Par le réseau de Bus

Le secteur du Parc Alata est relié au centre-ville de Creil et à la gare SNCF par la ligne de bus régulière « Express Alata » des transports urbains « AXO - CreilSudOise ».

Cette ligne fonctionne du lundi au vendredi, avec 4 passages le matin (fréquence 30 min environ) et 4 passages le soir (fréquence 40 min environ). La durée du trajet entre la gare et le Parc Alata est de l'ordre de 20 minutes.



Par le réseau cyclable

Un itinéraire piétons-vélos a été aménagé le long de l’Avenue du Parc Alata et d’une partie de l’Avenue de la Forêt d’Halatte.



2.4 Perception du site

➤ Topographie et limites physiques

Le site de projet s'inscrit dans un paysage à très faible relief, qui offre des perspectives sur un horizon boisé en direction du Nord-Est, de l'Est et du Sud.

Il est délimité par :

- à l'Est, la clôture de séparation avec la Base Aérienne BA 110,
- au Sud, la RD 1330,
- à l'Ouest, l'avenue de la Forêt d'Halatte,
- au Nord, aucune limite physique. Il s'appuie sur la limite communale avec la commune de Verneuil en Halatte, qui n'est matérialisée physiquement.

➤ Perception du site depuis l'extérieur

Le site de projet s'inscrit au sein d'un paysage de plateau agricole, qui façonne une aire visuelle dégagée : depuis celui-ci, les vues se heurtent soit sur les fronts boisés du Valois multien, soit sur l'urbanisation environnante. Cette dernière marque le paysage avec une certaine intensité, malgré l'accompagnement végétal de l'entrée de ville : de nombreux signaux urbains sont ainsi nettement perceptibles depuis la RD 1330, à proximité immédiate du site de projet.



Silhouette urbaine en entrée de ville

En prenant de la hauteur, il est aisé d'apprécier cette dualité entre importante artificialisation des abords du site de projet et espaces agricoles et naturels : à proximité immédiate de voies de circulation majeures, le site s'insère entre le parc technologique Alata et l'aérodrome / base aérienne 110 (notamment mis en évidence par quelques bâtiments, les pistes restant difficiles à déceler dans le paysage à hauteur d'homme). À quelques centaines de mètres du site se révèle le tissu urbain dense de Creil, dans ses parties habitée et industrielle, qui s'est développé le long du cours de l'Oise.



Le site, pleinement ouvert, ne présente pas de vue remarquable.

Il est aisément perceptible depuis les voies de circulation les plus proches.



Vue depuis le croisement de la RD1330 et la RD 1016

Les images suivantes démontrent l'état du site depuis la RD 1330 et l'avenue de la Forêt d'Halatte :



➤ Éléments intéressants du traitement des espaces au sein du parc ALATA

Le projet doit s'inscrire dans la continuité du parc ALATA existant, qui présente une qualité de traitement paysager et urbain intéressante.

Les éléments marquants et caractéristiques de l'aménagement du parc ALATA sont décrits ci-après pour inspirer la conception du projet ALATA VI, de manière à assurer une cohérence urbaine, paysagère d'ensemble.



01 CLOTURES ET RETRAIT

- Différence de traitement entre clôtures privatives inter-lots, résultat disgracieux.
- Retrait de 2m par rapport à la voie, positif mais très faiblement végétalisé.

02 STRATE ARBORÉE

- Absence totale de la strate arborée.
- Peu de verticalités sur l'axe structurant.
- La signalétique et l'éclairage sont très visibles.

03 STRATE ARBUSTIVE

- Discontinuité dans les plantations
- Taille excessive, port naturel non respecté
- Clôture toujours très visible
- Porosité visuelle respectée

04 GAZON, STRATE HERBACÉE

- Tontes régulières (Schéma type : 2 fois par mois de mars à juin, de septembre à novembre, puis 1 fois/mois le reste du temps).
- Peu valorisant, 0 biodiversité

05 ENROCHEMENT

- Position stratégique
- Redondance et manque de sensibilité dans la mise en oeuvre, granulométrie constante et végétal absent

06 CLÔTURE ET TRAITEMENT DU LOT

- Clôture parfois soignée, barreaudée. Parfois simple treillis non doublé d'une haie végétale
- Absence de traitement paysager à l'intérieur du lot, éloge du gazon

07 GESTION DES EAUX PLUVIALES

- Absence de noues, présence de fossés très marqués
- Retrait non occupé, non valorisé écologiquement ou économiquement.
- Aucun espace dédié aux aménités.

08 VOIE MIXTE ET REVÈTEMENTS

- Présence d'une voie mode doux dédiée
- Omniprésence de l'enrobé





2.5 Risques et éléments à prendre en compte

→ Les risques

Le site du projet est exposé aux risques liés à la pollution pyrotechnique des sols.

En effet, il est à noter que la ville de Creil a souffert lors de la Seconde Guerre Mondiale des bombardements alliés. Comme la plupart des infrastructures aéroportuaires, occupées par les Allemands, la base aérienne a été particulièrement touchée par une quinzaine de bombardements aériens alliés, de haute intensité.

Différentes démarches ont ainsi été menées : une étude historique et technique de pollution pyrotechnique, un diagnostic pyrotechnique et une analyse quantitative du risque.

Ces différentes études ont révélé la présence de 4 types de munitions principales :

- 4 bombes de 500 livres (110 kg d'explosifs chacune)
- 2 bombes de 100 livres (26 kg d'explosifs chacune)
- 1 165 cibles qualifiées (obus de 81 mm, 2 kg d'explosif équivalent)
- Et des grenades défensives de 60 gr d'explosif équivalent TNT

Une dépollution pyrotechnique est donc nécessaire sur 3 m de profondeur sur l'ensemble du foncier afin d'assurer l'utilisation des terrains concernés sans danger pour la santé, la salubrité et la sécurité publique.

Transports de matières dangereuses

La RD1330 est concernée par le risque de transports de matières dangereuses, en raison des trafics qu'elles supportent.

Sites et sols pollués (BASIAS ou ICPE)

Le site n'est pas directement concerné par la présence d'installations ayant pu générer des pollutions, même s'il existe quelques installations BASIAS aux abords du site.

En revanche, il existait au cœur du site une nappe de liants bitumineux, sur environ 500 m² pour une épaisseur de 30 cm, avec présence avérée en HCTC10-C40 (Hydrocarbures totaux) et HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques). La nappe de bitume (hydrocarbures) présente au centre sur l'emprise (environ 500 m²) a été traitée par l'Armée. Les analyses de sols réalisées au premier semestre 2022 ont montré l'absence de pollution significative.

→ Les éléments à prendre en compte

Patrimoine paysager

Le site n'intègre aucun élément du patrimoine culturel et n'est concerné par aucune covisibilité de monument historique. Il s'inscrit en revanche au sein du site inscrit de la Vallée de la Nonette. Ce grand ensemble paysager couvre ainsi 36 153 ha (forêt notamment) sur 49 communes, entre Creil et Senlis, entre Pont-Sainte-Maxence et Fosse et autour de Chantilly.

L'intégration des nouvelles constructions constitue un des enjeux majeurs de la préservation du site.

Les milieux sensibles

Globalement, le site présente des enjeux faibles à moyens pour la biodiversité, essentiellement pour l'avifaune et quelques espèces de reptiles. Et, la végétation arbustive et arborée présente sur le site a un intérêt pour l'avifaune et quelques chiroptères. Dans le cadre de l'étude d'impact du projet, des mesures d'évitement, réduction et compensation ont été définies au regard de ces enjeux et de l'impact du projet (plantations, palette végétale, compensation avec espaces naturels de prairies à aménager, préservation de lisières plantées aux abords de l'opération...)

Les servitudes

Plusieurs servitudes concernent le site et sont liées :

- au site inscrit de la Vallée de la Nonette,
- à la proximité des magasins de poudre de l'armée (risques d'explosion),
- aux télécommunications (transmissions radioélectriques et câble le long de la RD 1330).

La présence de réseaux

Situé au contact des zones urbanisées, l'emprise du projet Alata VI bénéficie de la proximité des réseaux divers : eau potable et défense incendie (trois réservoirs situés juste à l'ouest), eaux usées et eaux pluviales, électricité et fibre optique très haut débit. On note en outre la présence de réseaux d'eau potable et d'eaux pluviales traversant l'emprise à aménager depuis la base aérienne. Elles seront prises en compte dans le cadre du projet (déplacement ou intégration dans le plan de composition).

Les nuisances

➤ Aérodrome :

La base aérienne 110 a mis fin à une activité permanente aéronautique le 31 août 2016, ce qui rend caduque le PEB.

➤ Bruit de la RD 1330 :

Le paysage acoustique du site de projet Atala VI est principalement marqué par la proximité des infrastructures routières et tout particulièrement par la RD 1330 qui passe en bordure sud-ouest, mais aussi par la RD 1016 (boulevard périphérique de Creil) qui passe à moins de 300 m à l'ouest. Ces deux routes sont ainsi classées comme voies bruyantes au titre de l'arrêté du 30 mai 1996 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013 (règle générale) et de l'arrêté préfectoral du 30 août 2018 (département de l'Oise).

Ce classement est lié aux trafics enregistrés sur les voiries : la RD 1330 et la RD 1016 sont ainsi classées en catégorie 2 au droit du projet : la zone affectée par le bruit s'étend donc sur 250 m de chaque côté des chaussées, ce qui correspond environ au tiers sud-ouest de l'emprise à aménager (voir figure suivante).

Les secteurs « affectés par le bruit » ne créent pas de nouvelles règles d'urbanisme, ni d'inconstructibilité liée au bruit mais les bâtiments à construire et les extensions de bâtiments existants dans les secteurs affectés par le bruit doivent présenter un isolement acoustique minimal. Les bâtiments concernés par une isolation acoustique sont les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement, les établissements de santé, de soins et d'action sociale et les bâtiments d'hébergement à caractère touristique. Ne sont pas concernés les bâtiments industriels, agricoles ou commerciaux, ainsi que les ateliers bruyants et locaux sportifs.

➤ Pollutions atmosphériques :

Le secteur résidentiel et tertiaire, le transport routier et le secteur des énergies et de l'industrie correspondent aux sources d'émissions dominantes sur la commune de Creil.

Les concentrations dans l'air estimées par le réseau de surveillance de la qualité de l'air ATMO Hauts-de-France sont inférieures aux valeurs limites de la qualité de l'air.

Ces résultats sont confirmés par la campagne de mesures in situ qui s'est déroulée du 6 au 20 janvier 2022, dont les résultats n'indiquent aucun dépassement des valeurs seuils.

3- Présentation et enjeux du projet

L'urbanisation de ce secteur répond à plusieurs enjeux d'aménagement, liés notamment au :

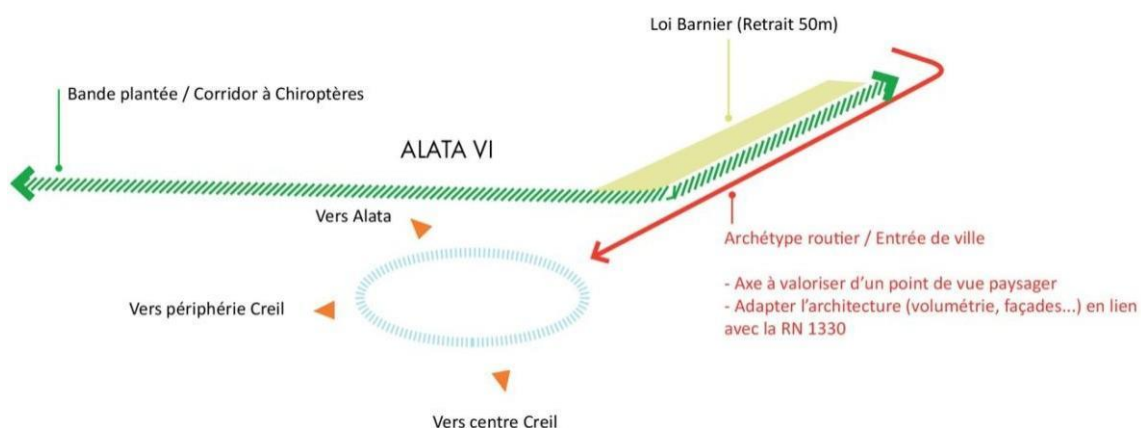
- Développement de la zone d'activités ;
- Aménagement de l'entrée de ville ;
- Traitement des lisières depuis la RD 1330.

La qualité paysagère le long de la RD1330 et de l'avenue de la Forêt d'Halatte est l'un des enjeux majeurs des éléments qualitatifs du projet ALATA VI.

La loi Barnier impose un retrait de 75m inconstructible depuis l'axe de la route départementale. L'emprise de cette zone est importante. C'est pourquoi, le projet propose de réduire cette bande d'inconstructibilité à 50m depuis l'axe de la RD 1330.

3.1 Impact de la Loi Barnier

La bande d'inconstructibilité sera donc dans l'espace de recul de 50 m entre les constructions et l'axe de la RD 1330, et cela suivant les dispositions des articles L.111-6 à L.111-10 du code de l'urbanisme (Loi Barnier). Cette proposition est fondée par l'étude dite « Loi Barnier, Amendant Dupont », dans le règlement et le rapport de présentation du PLU comprenant les justifications nécessaires et permettant donc de fixer la distance à 50 m au lieu de 75 m.



3.2 Principe d'aménagement des abords de la RD 1330

Le PARC ALATA est reconnu pour la qualité des traitements urbains et paysagers caractérisant son image « entre ville et forêt ». L'extension ALATA VI doit s'en inspirer largement et prolonger cette qualité sur les nouveaux développements prévus grâce à un traitement paysager généreux et inspiré du lieu.

▪ *Caractéristiques urbaines et architecturales*

En termes de hauteur des bâtiments :

- le secteur A sera le secteur le plus bas avec des constructions de 12 m maximum ;
- le secteur B sera le secteur des constructions de 16 m maximum ;
- le secteur C et D seront les secteurs où les constructions ne dépasseront pas 20 m.

▪ *Caractéristiques paysagères*

Les éléments paysagers seront traités dans une approche de trame verte pouvant assurer la continuité écologique et le renforcement de la biodiversité. Ils seront aménagés en harmonie avec le reste du Parc ALATA.

Les voies de circulation structurantes doivent être arborées afin d'embellir l'espace public et d'assurer la continuité verte.

Le choix des essences adaptées au climat est primordial.

La gestion des eaux de ruissellement depuis les parcelles agricoles voisines sera assurée dans un cadre paysager.

En effet, le projet Alata VI s'implante en grande partie sur d'anciennes parcelles agricoles. Les bassins versants à proximité communiquent en partie avec le projet.

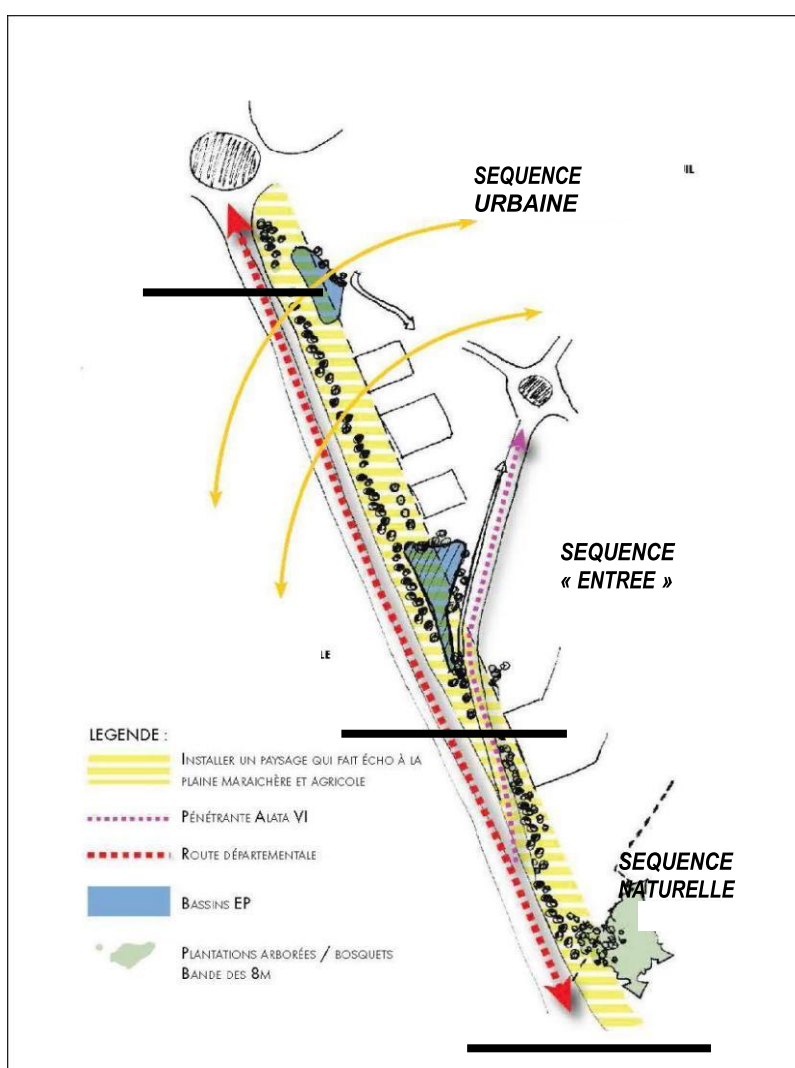
Il convient donc d'intégrer une noue en limite pour limiter le ruissellement vers les futurs bâtiments.

Une attention particulière sera portée dans l'aménagement de l'OAP sur la qualité paysagère des espaces suivants :

→ **L'aménagement de l'entrée de ville le long de la RD 1330 (bande de retrait des constructions de 50 m)**

La qualité paysagère le long de la RD1330 et de l'avenue de la Forêt d'Halatte est l'un des enjeux majeurs de cette OAP.

Cette bande paysagère sera dans l'espace de recul de 50 m entre les constructions et l'axe de la RD 1330, et cela suivant les dispositions des articles L.111-6 à L.111-10 du code de l'urbanisme (Loi Barnier). Cette proposition est fondée par l'étude dite « Loi Barnier, Amendant Dupont » et dans le rapport de présentation du PLU comprenant les justifications nécessaires et permettant donc de fixer la distance à 50 m au lieu de 75 m.



Aussi, quelques principes définis dans le cadre de l'étude dite « Loi Barnier – L111.6 à 8 du CU » permettent d'aménager l'entrée de ville avec :

- **Une séquence « naturelle »** avec l'aménagement d'un espace naturel de prairies et milieux ouverts favorables à la biodiversité locale ;
- **Une séquence « d'entrée »** constituée autour de la pénétrante routière vers ALATA VI depuis la RD 1330. Cette voie devra être plantée et paysagée.
- **Une séquence « urbaine »** rythmée par l'implantation de bâtis en recul d'au moins 50 m de l'axe de la RD permet d'installer un paysage de transition avec la plaine maraîchère et agricole située à l'Ouest.

Par ailleurs, une bande d'espace vert et paysagère de qualité, d'une largeur de 8 mètres minimum, sera aménagée sur les parcelles jouxtant la route départementale.

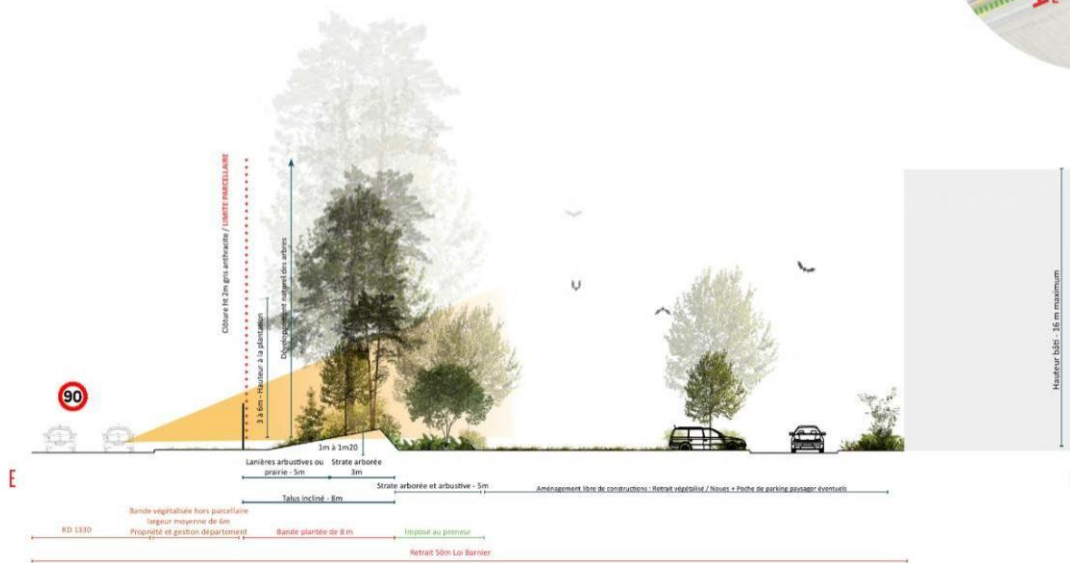
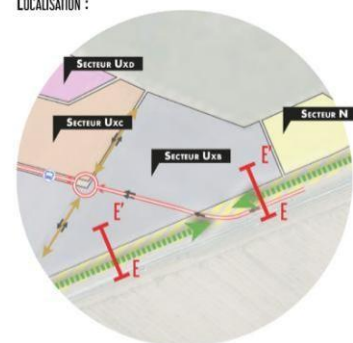
Les aménagements (stationnements, ouvrages de gestion hydraulique, etc.) réalisés dans la bande des 50 m et au-delà des 8m, devront être paysagés.

TRAITEMENT DES LISIÈRES
Coupe sur secteur Uxb
Tertiaire, activité... RD 1330 - Loi Barnier



COUPE D-D' ÉLARGIE - 1:200

LOCALISATION :



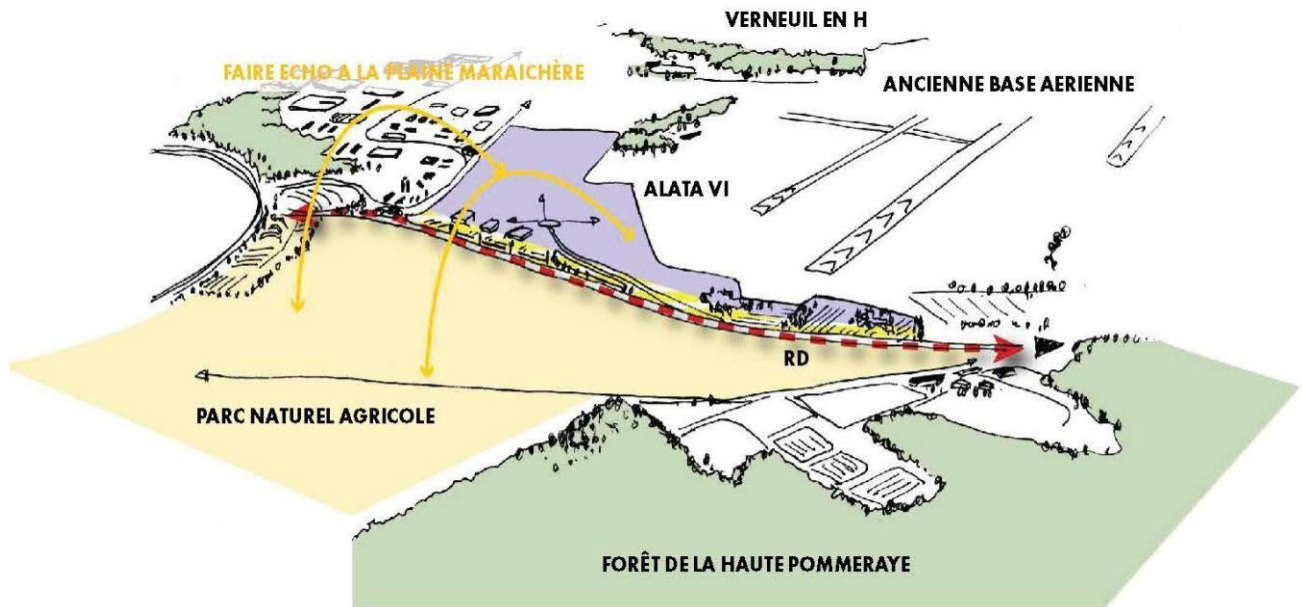
Une bande d'espace vert et paysagère de qualité, d'une largeur de 8 mètres minimum, sera aménagée sur les parcelles jouxtant la route départementale et l'avenue de la Forêt d'Halatte ainsi que les limites Nord et Est du site.

Cette bande paysagère fait partie de l'espace de recul de 50 m entre les constructions et l'axe de la RD 1330.

En effet, le long de la RD 1330, est une entrée de ville. Ainsi, la bande paysagère doit être constituée de végétaux pour créer une ambiance plantée avec des arbres structurants. Par ailleurs, les essences doivent être en accord avec les milieux environnants.

Une approche paysagère est aussi importante à envisager pour la gestion des eaux de ruissellement, depuis les parcelles agricoles voisines sera assurée dans un cadre paysager. En effet, Le projet Alata VI s'implante en grande partie sur d'anciennes parcelles agricoles. Les bassins versants à proximité communiquent en partie avec le projet. C'est le cas pour la zone Nord qui vient interférer avec la pente naturelle des parcelles voisines. Il convient donc d'intégrer une noue en limite pour limiter le ruissellement vers les futurs bâtiments.

L'aménagement des espaces paysagers sera en harmonie avec le reste de la zone du parc ALATA.



4- Effets du projet au regard des articles L.111-6 à L.111-8 du CU

La Loi Barnier relative au renforcement de la protection de l'environnement a pour objectif de préserver la qualité d'aménagement aux abords des grands axes et notamment en entrée de ville.

Le but est donc d'adapter la largeur de la bande de protection en fonction de la qualité du projet proposé et des efforts formulés en matière d'aménagement tant architectural que paysager. Il est proposé ici de la réduire de 75 m à 50 m de l'axe de la RD1330.

La conformité avec les objectifs de la Loi Barnier (articles L.111-6 à L-111-8 du Code de l'Urbanisme) nécessite l'analyse des cinq conditions suivantes :

4.1 Sécurité et risques

4.2 Nuisances

4.3 Qualité paysagère

4.4 Qualité architecturale

4.5 Qualité urbanistique

4.1 Sécurité et risques

Accès

En situation actuelle, l'accès par le giratoire de la RD1330 est chargé aux heures de pointes, notamment celles du soir.

Dans sa configuration actuelle, le giratoire existant ne permet pas d'assurer à lui seul les conditions de desserte nécessaires pour le futur parc d'activités ALATA VI et les extensions d'ALATA prévues (ALATA 3,4 et 5).

La création d'une nouvelle voie depuis la RD1330 permet un accès direct au parc d'activités ALATA VI, tout en réduisant la charge sur le giratoire existant, assurant ainsi des conditions de circulation et desserte satisfaisantes sur le secteur.

Cette nouvelle voie rejoindra le carrefour giratoire avenue de la Forêt d'Halatte/av. du Parc Alata et permettra d'éviter le giratoire RD1330/RD1016, chargé aux heures de pointes et améliorera le fonctionnement de ce carrefour.

Déplacements

Afin d'assurer le bon fonctionnement des déplacements internes, le projet prévoit :

- La création des voies primaires et secondaires pour assurer le fonctionnement de la desserte interne du site ;
- L'amélioration des carrefours et accès existants sur l'avenue de la Forêt d'Halatte ;
- La création de nouveaux carrefours ou accès pour le fonctionnement et liaison des voies principales et secondaires ;
- L'adaptation des voies jouxtant le site et permettre la circulation confortable et sécurisée des véhicules, des cycles et des piétons ;
- L'aménagement ponctuel d'espaces publics multifonctionnels offrant des lieux de connexion ;
- La création d'un réseau de déplacement doux mixte, favorisant la circulation transversale des piétons et cycles et accompagnant toutes les voies internes au projet.

Risques

Le projet est cohérent avec les contraintes et la topographie du site.

Afin de prévenir les risques d'inondation par ruissellement impactant le fonctionnement des voies et accès, il est proposé des solutions pour la gestion des eaux pluviales. Le projet prévoit des noues et des bassins d'infiltration paysagés et végétalisés.

4.2 Nuisances

Le projet est loin des zones d'habitation.

L'implantation et l'organisation de la surface des bâtiments ont été prévues pour limiter les nuisances au regard des futurs usagers et utilisateurs.

Par ailleurs, pour limiter les nuisances visuelles entre les espaces de circulation et ceux de stationnement ainsi que les bâtiments, les constructions sont orientées de manière perpendiculaire. Ainsi, elles n'auront pas ou peu de vues directes sur l'arrière de la surface de stationnement. De plus, un espace tampon végétalisé limitera les vues en créant un masque arboré.

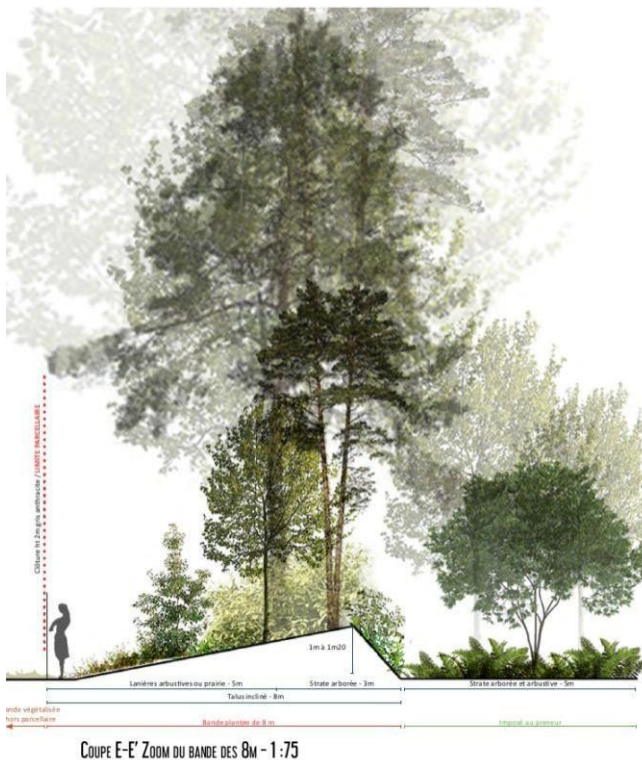
4.3 Qualité paysagère

Les mails piétons et paysagers structurant le fonctionnement des déplacements à l'intérieur du site seront aussi réservés aux cyclistes. Ces aménagements auront un impact positif sur la protection de l'environnement.

Les aménagements prévus doivent assurer le bon fonctionnement de la circulation de l'ensemble du site ainsi que des sites limitrophes.

Le projet prévoit une large bande de protection autour des voies de circulations dont 8 mètres composés de haies et de végétations assurant une transparence visuelle et une continuité écologique.

TRAITEMENT DES LISIÈRES Coupe sur secteur Uxb Tertiaire / Industrie... RD 1330 Loi Barnier



RÉFÉRENCE - ECHELLE SIMILAIRE ET RÉSULTAT - Parc A10 - LA CHAUSSÉE SAINT VICTOR (41)

RUE ROBERT DEBRE. Le retrait de 50m observé ici et les volumes proposés par cette polyclinique permet d'appréhender l'impact des volumes bâtis observés depuis la D 1330. Il faut également préciser que la vitesse sur la D 1330 est de 90 puis 70 km/h



Pour assurer la cohérence de l'aménagement de la frange paysagère de 8m, elle sera réalisée par l'aménageur qui cédera les lots privés plantés, à charge pour les futurs acquéreurs de préserver et entretenir cet espace selon un cahier des charges qui sera imposé.

4.4 Qualité architecturale

Les caractéristiques architecturales seront définies selon les quatre secteurs à urbaniser du site :

- Secteur A : zone UXa
- Secteur B : zone UXb
- Secteur C : zone UXc
- Secteur D : zone UXd

En termes de hauteur des bâtiments :

- En **UXa**, la hauteur de toute construction ne peut excéder 12 mètres au faîtage ou acrotère, hors ouvrages techniques (cheminées, antennes, etc.)
- En **UXb**, la hauteur de toute construction ne peut excéder 16 mètres au faîtage ou acrotère, hors ouvrages techniques (cheminées, antennes, etc.)
- En **UXc et UXd**, hauteur de toute construction ne peut excéder 20 mètres au faîtage ou acrotère, hors ouvrages techniques (cheminées, antennes, etc.)

Dans tous les secteurs, la hauteur maximale des habitations autorisées ne peut excéder 6 m.

Le projet prévoit :

- des typologies bâties visant une orientation bioclimatique ;
- des bâtiments conçus avec des matériaux durables « bas-carbone », économes en énergie et/ou utilisant des énergies renouvelables ;
- une démarche favorisant l'utilisation d'énergies renouvelables.

4.5 Qualité urbanistique

Le projet s'inscrit dans une démarche respectueuse de la qualité urbaine et de l'environnement.

Seront particulièrement étudiés :

- une gestion économe de l'espace dans une démarche visant le renforcement de la biodiversité et du taux d'espaces verts de pleine terre ;
- une gestion alternative des eaux pluviales avec prise en compte de la topographie des terrains ;
- une approche paysagère ;
- des morphologies urbaines et des aménagements privilégiant le développement de modes de déplacements alternatifs à la voiture (transports en commun, cycle, marche à pied) ;
- un choix pertinent des formes et matériaux d'aménagement des espaces publics visant la réduction des surfaces à imperméabiliser et optant pour des matériaux de revêtement de sol innovants et écologiques ;

De plus, le projet prévoit la création d'un espace naturel en mesure d'évitement et de compensation écologique.

Conclusion

Le projet vise donc à renouveler l'entrée de ville par le développement d'un nouveau quartier qualitatif, dans un cadre paysager.

L'entrée de ville en sera renouvelée et son image valorisée.

Ainsi, le recul de 75 mètres est réduit à 50 mètres de l'axe de la RD 1330, conformément aux conditions liées au traitement de la sécurité, des nuisances, de la qualité paysagère, architecturale et urbaine.