

Département du Loiret

Communauté d'Agglomération
Montargoise Et rives du loing



Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Plan Local de l'Habitat et Plan de Déplacements Urbains

RÉVISION ALLÉGÉE N°2 AU TITRE DE L'ARTICLE
L.153-34 DU CODE DE L'URBANISME

Aérodrome de Vimory

Date | août 2024



1, rue Niepce - 45700 Villemandeur

Dossier : E06871

DEPARTEMENT DU LOIRET

Agglomération Montargoise Et rives du Loing

**Plan Local d'Urbanisme intercommunal
valant Plan local de l'Habitat et Plan de
Déplacements Urbains**

**REVISION ALLEGEE N°2 AU TITRE DE
L'ARTICLE L.153-34 DU CODE DE
L'URBANISME**

Aérodrome de Vimory

BORDEREAU DES PIÈCES

Pièce n°1 - Note explicative

Pièce n°2 - Pièces mises en compatibilité du P.L.U.i.H.D. :

- 2.1 Plan de zonage (pièce 6.15a)
- 2.2 Règlement écrit

Département du Loiret

Communauté d'Agglomération
Montargoise Et rives du loing



Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Plan Local de l'Habitat et Plan de Déplacements Urbains

RÉVISION ALLÉGÉE N°2 AU TITRE DE
L'ARTICLE L.153-34 DU CODE DE L'URBANISME
Aérodrome de Vimory

Note explicative

Date août 2024

1. INTRODUCTION	2
1.1 Objectifs de la révision allégée	2
1.2 Rappel de la procédure	2
1.2.1 Champs d'application de la procédure	2
1.2.2 Le régime de l'évaluation environnementale	2
1.2.3 Suivi de la procédure	3
2. CONTEXTE TERRITORIAL	4
2.1 Localisation	4
2.2 Contexte démographique	4
2.3 Contexte administratif et réglementaire	5
3. MODIFICATION DU PLUi-HD	6
3.1 Présentation de l'objet de la modification	6
3.1.1 Mise en contexte	6
3.1.2 Objet de la procédure	10
3.2 Modifications apportées au PLUi-HD	12
3.2.1 Zonage	12
3.2.2 Règlement écrit	13
3.3 Analyse de la compatibilité	14
3.3.1 Avec le PADD du PLUi-HD	14
3.3.2 Avec le DOO du SCoT	15
4. INCIDENCES EVENTUELLES SUR L'ENVIRONNEMENT	17
4.1 Sur les espaces agricoles	17
4.2 Sur les espaces naturels	17
4.2.1 Les ZNIEFF et sites Natura 2000	17
4.2.2 Les zones et milieux probablement humides	19
4.3 Sur les déplacements	19
4.4 Sur la sécurisation des usagers	20
4.4.1 Les risques naturels	20
4.4.2 Les risques technologiques	21
4.5 Sur le cadre de vie, les paysages et le patrimoine	22
4.5.1 Les nuisances sonores	22
4.5.2 Patrimoine et paysage	22

1. INTRODUCTION

1.1 OBJECTIFS DE LA REVISION ALLEGEE

L'Agglomération Montargoise Et rives du Loing est propriétaire du site de l'aérodrome de Vimory. La collectivité désire développer cet équipement, en facilitant l'implantation de nouvelles activités liées à l'aérodrome et/ou le développement de celles déjà existantes.

Afin de permettre le développement du site, il est nécessaire de procéder à une évolution du PLUi-HD de l'AME qui classe l'aérodrome en zone N (naturelle). Le zonage actuel ne permet pas la construction de nouveaux hangars, ni l'agrandissement de ceux existants ; ainsi, les conditions règlementaires actuelles sont en contradiction avec la politique poursuivie par l'AME pour l'aérodrome.

La présente procédure de révision allégée concerne une partie seulement du site de l'aérodrome.

1.2 RAPPEL DE LA PROCEDURE

1.2.1 CHAMPS D'APPLICATION DE LA PROCEDURE

La procédure de révision allégée est menée conformément aux dispositions de l'article L.153-34 du Code de l'Urbanisme.

Cet article stipule que :

« Dans le cadre de la révision du plan local d'urbanisme, le projet de révision arrêté fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 lorsque, sans qu'il soit porté atteinte aux orientations définies par le plan d'aménagement et de développement durables :

*1° La révision a uniquement pour objet de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou **une zone naturelle** et forestière [...] ».*

1.2.2 LE REGIME DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale ou d'une actualisation de l'évaluation environnementale du PLUi, les procédures suivantes :

- Celles qui sont susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;
- Celles qui, soit changent les orientations définies par le PADD, soit réduisent un EBC, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière, soit réduisent une protection édictée en raison des risques de nuisances, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou introduisent une évolution de nature à induire de graves risques de nuisances pour les PLUi soumis systématiquement à évaluation environnementale lors de leur élaboration ;
- Celles qui, après un examen au cas par cas par l'autorité environnementale, sont susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement.

Dans le cas de la présente procédure de révision allégée n°2 du PLUi-HD de l'AME, **la MRAe a décidé que ...**

1.2.3 SUIVI DE LA PROCEDURE

La procédure respecte les étapes suivantes :

Délibération du conseil communautaire engageant la procédure	6 février 2024
Examen au cas par cas <i>ad hoc</i> par la MRAe	
Arrêt de la révision allégée en conseil communautaire	
Examen conjoint par les Personnes Publiques Associées	
Présentation du dossier en CDPENAF	
Enquête publique	
Approbation de la procédure en conseil communautaire	

2. CONTEXTE TERRITORIAL

2.1 LOCALISATION

La commune de Vimory se trouve à l'Est du département du Loiret, en région Centre-Val de Loire. Elle se situe plus précisément au Sud de l'Agglomération Montargoise Et rives du Loing.

La commune se caractérise par son occupation agricole majeure. Elle est traversée par l'autoroute A77 selon un axe Nord-Sud qui permet de relier Paris (via l'A6) à Nevers ; à noter qu'aucun échangeur autoroutier n'est présent sur la commune. L'échangeur le plus proche est situé sur la commune de Pannes, au Nord de Vimory.

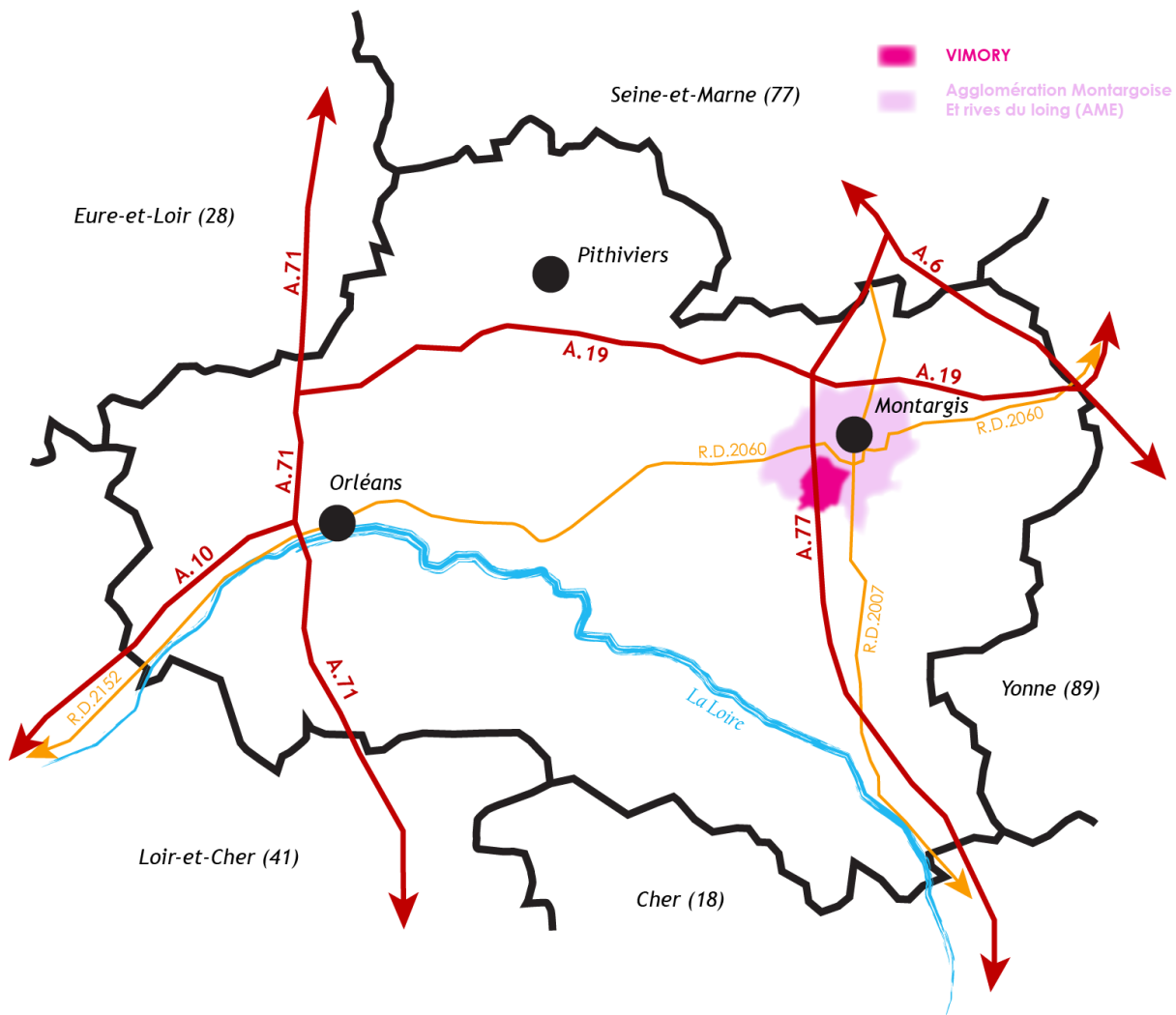


Figure 1 - Localisation de la commune et de l'AME à l'échelle départementale (Terr&Am)

Le territoire communal s'étend sur 2 622 ha.

2.2 CONTEXTE DEMOGRAPHIQUE

Au regard des dernières données de l'INSEE, la commune de Vimory comptait, en 2020, 1 118 habitants. Sur la période 2014-2020, la commune a perdu 68 habitants, soit un taux de croissance annuel moyen estimé à -1%. Cette période contraste avec les évolutions démographiques qui ont été observées depuis la fin des années 60, où la commune a enregistré une croissance continue de sa

population, bien qu'irrégulière. La plus forte hausse démographique a été observée entre 1983 et 1990, période au cours de laquelle le taux de croissance annuel moyen a été estimé à +3.4%.

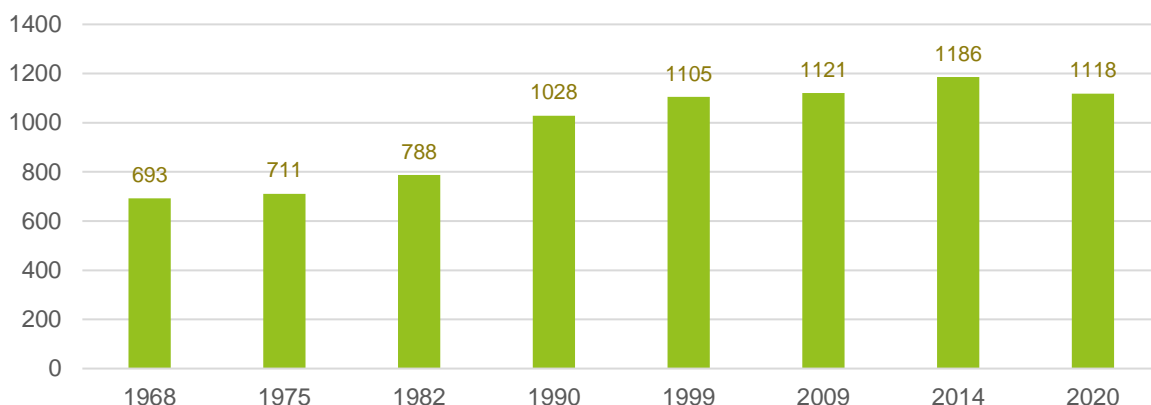


Figure 2 - Evolution de la population communale de Vimory entre 1968 et 2020 (INSEE)

A l'échelle de l'Agglomération Montargoise Et rives du Loing (AME), la population a également suivi une courbe positive depuis la fin des années 60, passant de 48 401 habitants en 1968 à 62 408 habitants en 2020. Ce gain de population s'est fait en suivant une trajectoire régulière, avec un taux de croissance annuel moyen oscillant entre 0.3% et 0.7%.

2.3 CONTEXTE ADMINISTRATIF ET REGLEMENTAIRE

La commune de Vimory est membre de l'Agglomération Montargoise Et rive du Loing (AME), qui est composée aujourd'hui de quinze communes et qui regroupe 62 408 habitants (INSEE, 2020). Les communes membres sont : Amilly, Cepoy, Châlette-sur-Loing, Chevillon-sur-Huillard, Conflans-sur-Loing, Corquilleroy, Lombreuil, Montargis, Mormant-sur-Vernisson, Pannes, Paucourt, Saint-Maurice-sur-Fessard, Solterre, Villemandeur et Vimory. L'AME forme ainsi le second centre urbain du Loiret, avec la Métropole d'Orléans.

L'AME est couverte par un Plan Local d'Urbanisme intercommunal, valant programme local de l'Habitat et Plan de Déplacements urbains (PLUi-HD). Approuvé par le Conseil communautaire le 27 février 2020, le PLUi-HD est exécutoire depuis le 24 juillet 2020.

Également, l'AME est membre du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) Gatinais Montargois qui porte, entre autres, le Schéma de Cohérence Territorial. Le SCoT en vigueur vient d'être révisé ; il a été approuvé le 27 juin 2024 par le comité syndical.



Figure 3 - Le territoire du PETR Gatinais Montargois (site internet du PETR)

3. MODIFICATION DU PLUI-HD

La présente procédure de révision allégée concerne l'évolution du site de l'aérodrome de Vimory, en perspective de son développement souhaité par l'AME.

3.1 PRESENTATION DE L'OBJET DE LA MODIFICATION

3.1.1 MISE EN CONTEXTE

La situation géographique

L'aérodrome de Vimory est situé au Nord du bourg de la commune, dans la continuité directe des secteurs déjà aménagés. Plus précisément, l'aérodrome se trouve entre deux axes routiers structurants : l'autoroute A77 à l'Ouest et la RD 42 à l'Est. Le site est accessible depuis la rue de l'Aérodrome.

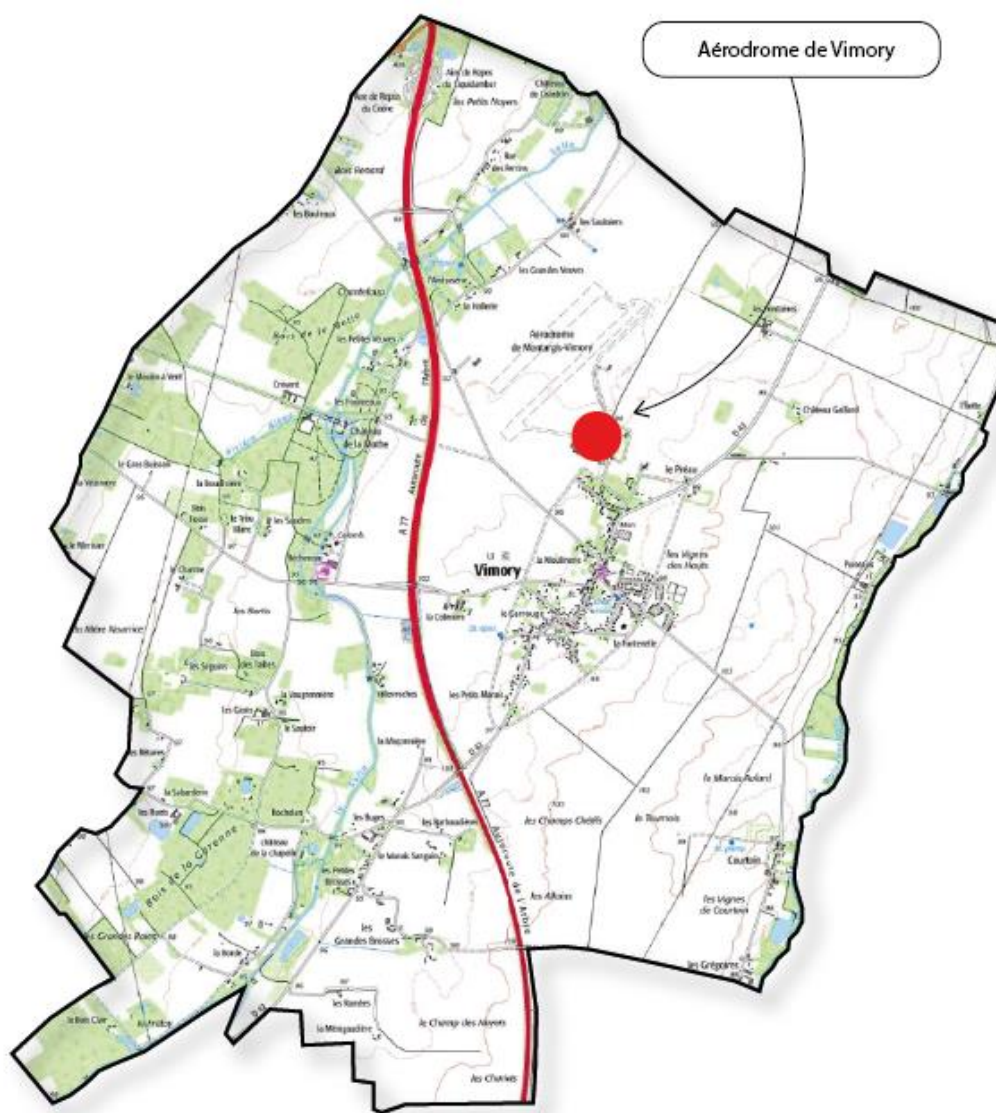


Figure 4 - Localisation de l'aérodrome de Vimory (Terr&Am)

Le site et son occupation

Le site de l'aérodrome représente au total environ 117,48 ha et appartient à l'Agglomération Montargoise Et rives du Loing ; il est implanté sur les parcelles de la section cadastrale ZE n°37, 38, 39, 50 et 61. Environ 50 ha sont dédiés à la plateforme aéronautique et le reste des terres est loué à des agriculteurs pour l'exploitation.

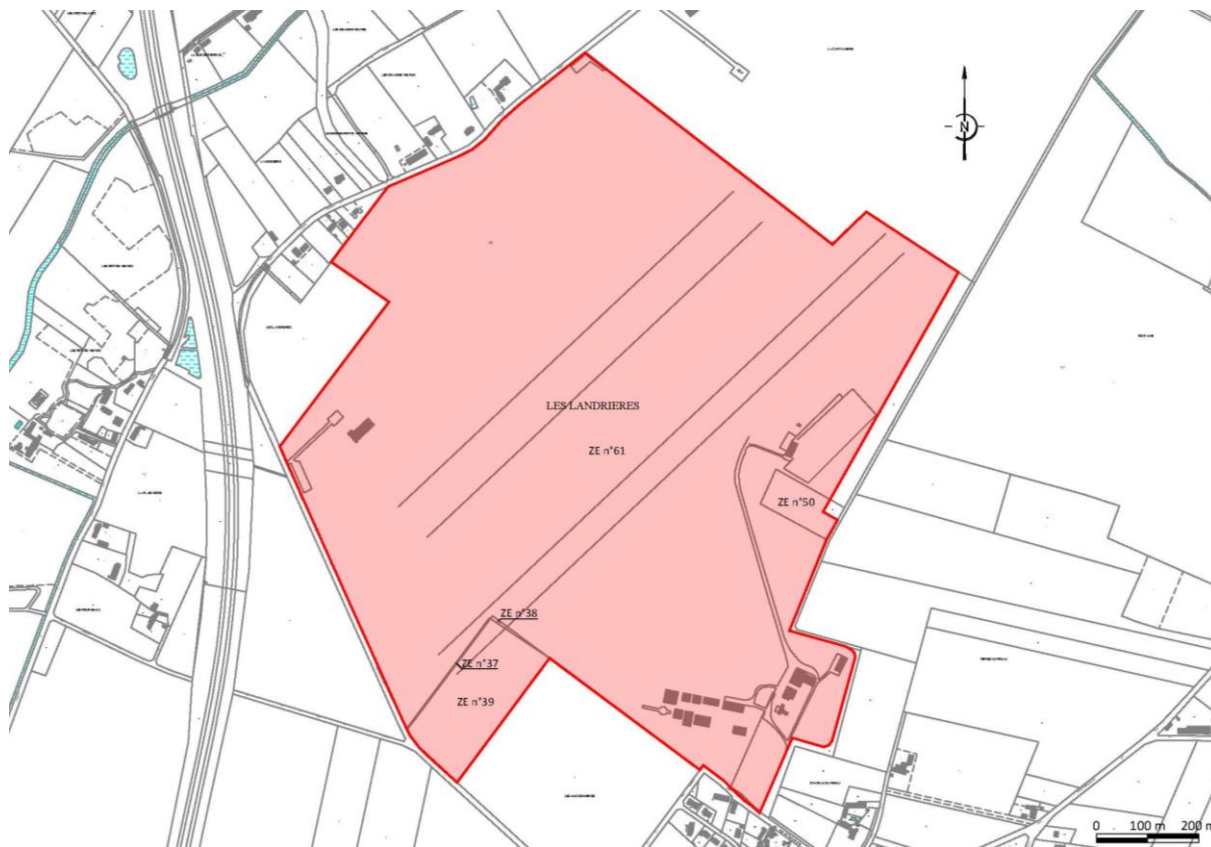


Figure 5 - Extrait cadastral du site de l'aérodrome

L'aérodrome est utilisé pour la pratique l'activités de loisirs et de tourisme (aviation légère, parachutisme, aéromodélisme, etc.). Il compte au total quatre pistes en herbe orientées Est-Ouest, de longueur variable (de 300 mètres à 1 200 mètres) :

- Une piste engazonnée de 1 200 m x 50 m pour les avions ;
- Une piste engazonnée de 900 m x 80 m pour les planeurs ;
- Une piste d'aéromodélisme ;
- Une piste de 300 m x 40 m pour les ULM.

Les bâtiments sont essentiellement implantés dans le quart Sud-Est du secteur et correspondent à des hangars utiles et nécessaires au fonctionnement de l'aérodrome. Les bâtiments appartiennent à l'AME, et sont mis à disposition des associations qui sont présentes sur la plateforme. Ces espaces bâtis s'inscrivent dans la continuité des secteurs bâtis de la commune de Vimory.



Figure 6 - Photos du site de l'aérodrome (Terr&Am, août 2024)

L'environnement proche

A proximité de l'aérodrome se trouvent essentiellement des espaces agricoles cultivés. Les habitations les plus proches sont implantées au Sud de l'aérodrome, à moins de 200 mètres environ.

Sont à noter toutefois :

- La présence de l'autoroute A 77 en lisière Ouest de l'aérodrome qui fracture en deux portions le territoire communal ;
- La présence du bourg de Vimory au Sud, dont l'organisation urbaine s'effectue de façon linéaire, le long des principaux axes de circulation ;
- La présence de quelques écarts bâtis au Nord (La Hallerie, L'Andoiserie, Les Grandes Veuves) implantées dans la vallée du Solin.

Les vues sur le site de l'aérodrome sont assez restreintes et sont plus aisées à l'approche du site (rue de l'aérodrome) et depuis les maisons qui lui font face.

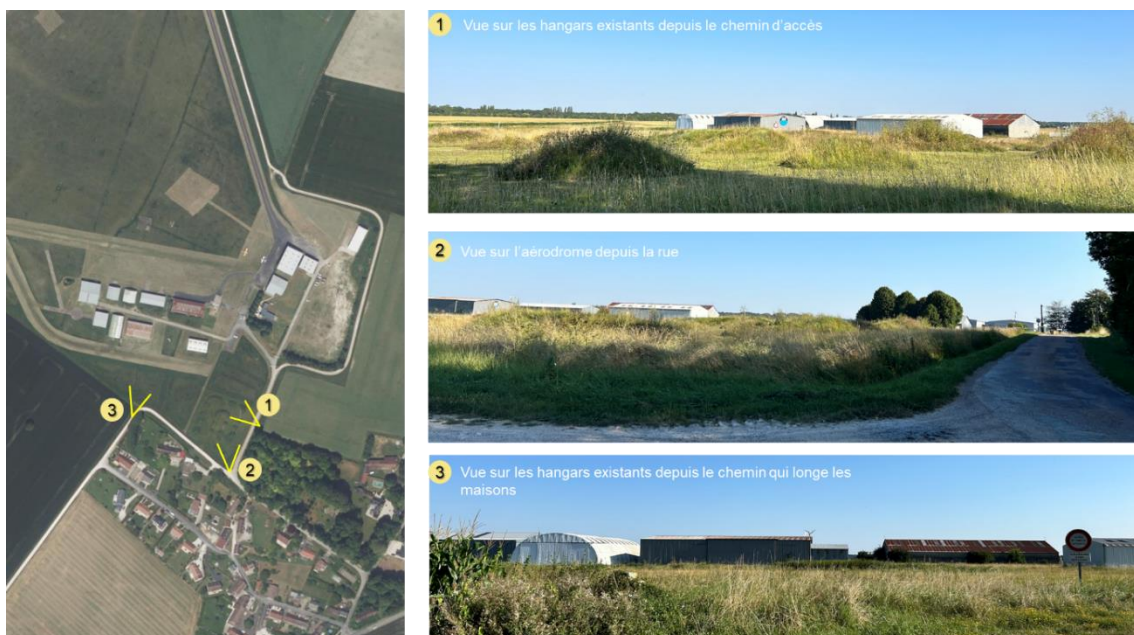


Figure 7 - Vue proches de l'aérodrome (Terr&Am, août 2024)

Également, les hangars et le site de l'aérodrome sont perceptibles de façon plus lointaine, depuis les axes routiers qui encadrent le site. Ces vues sont toutefois variables selon les saisons, en fonction des cultures dans les champs.



Figure 8 - Vues lointaines sur l'aérodrome (Google Street View, avril 2023)

Contexte réglementaire

Au sein du PLUi-HD en vigueur sur le territoire de l'AME, le site de l'aérodrome est intégralement classé en zone N. Cette zone naturelle correspond à des secteurs, équipés ou non, qui sont à protéger en raison :

- Soit de la qualité des sites, milieux et espaces naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique ;
- Soit de l'existence d'une exploitation forestière ;
- Soit de leur caractère d'espaces naturels ;
- Soit de la nécessité de préserver ou restaurer les ressources naturelles ;
- Soit de la nécessité de prévenir les risques notamment d'expansion des crues.

Ainsi, par définition, la zone N est totalement inconstructible.

A noter que dans le document d'urbanisme précédemment applicable à Vimory, le site de l'aérodrome était inscrit en zone NL, ce qui permettait des évolutions ponctuelles au regard des projets. Ce zonage n'a pas été repris dans le cadre du PLUi-HD de l'AME.

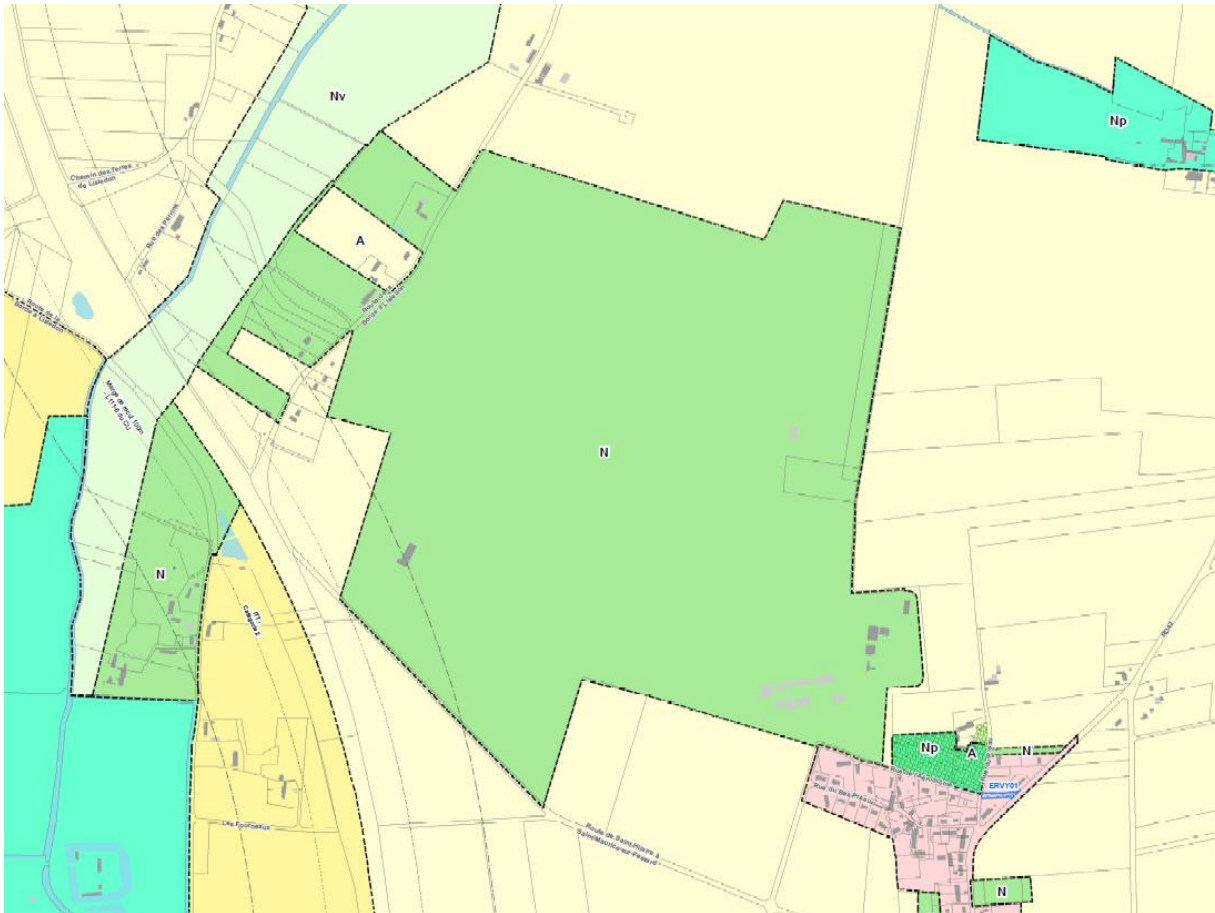


Figure 9 - Extrait du zonage du PLUi-HD sur le secteur de l'aérodrome de Vimory

3.1.2 OBJET DE LA PROCEDURE

L'Agglomération Montargoise Et rives du Loing souhaite engager une évolution de l'aérodrome qui lui appartient depuis le 1^{er} janvier 2007. Pour rappel, suite à la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, l'Etat a transféré aux collectivités territoriales, la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des aérodromes civils lui appartenant. Depuis ce transfert, l'AME est responsable de la sécurité des usagers, de l'entretien de la plateforme et de son développement.

Toutefois, le développement de l'aérodrome est aujourd'hui contraint par l'insuffisance des installations actuelles, et notamment l'absence de hangars disponibles pour l'implantation de nouvelles activités, ou l'extension de certaines déjà existantes. Les dispositions réglementaires, telles qu'elles figurent dans le PLUi-HD actuellement, ne permettent pas de résoudre ce problème.

A noter également que la procédure ne concerne pas l'intégralité du site de l'aérodrome, mais uniquement les espaces déjà bâtis et les espaces libres proches, comme délimité sur l'illustration suivant :



Figure 10 - Périmètre de l'aérodrome concerné par la procédure de révision allégée (Terr&Am)

Favoriser le maintien de l'activité aéronautique sur le territoire montargois

L'enjeu pour l'AME à ce jour est de maintenir l'activité de l'aérodrome, en garantissant le bon état de fonctionnement de la plateforme aéronautique, pour les associations et usagers. Actuellement, ce sont :

- Trois entreprises qui sont déjà implantées : Fly Attitude (saut en parachute), Air Fly System (assemblage et construction de drones, maintenance ULM), ULM R'Lite (fabrication d'autogyres) ;
- Quatre associations sont présentes : Aéroclub du Gâtinais, Le Vol à voile, L'Aéromodélisme, ULM Loisirs Montargis.

L'AME a connaissance de projets qui pourraient être développés sur le site de l'aérodrome et qui viendraient compléter l'offre économique en lien avec l'activité aéronautique. Parmi les projets connus à ce jour, figure notamment l'implantation d'une entreprise spécialisée dans la production d'appareils de surveillance (drone) ou de vol, et le développement de la motorisation électrique (ULM, petits aéronefs), etc. La réalisation de ce projet nécessite la construction d'un hangar dont l'emprise au sol serait d'environ 1000 m² (en plus d'un bâtiment pour accueillir un bureau).

Outre l'accueil de nouvelles entreprises, l'AME souhaite aussi offrir la possibilité aux activités et associations présentes sur le site de l'aérodrome de se développer. Sont notamment envisagées :

- L'extension de l'activité de l'entreprise Air Fly System ;
- La mise en place d'un dispositif de formation et d'entretiens des ULM.

La concrétisation de ces projets aura nécessairement un impact économique positif sur le territoire, dans la mesure de nouveaux emplois vont être créés. A titre indicatif, environ une dizaine d'emplois pourront à terme être créés sur Vimory, en lien avec l'activité aéronautique.

Développer les activités de tourisme et de loisirs

Les mouvements annuels sur l'aérodrome sont estimés à un peu moins de 10 000 vols. Le nombre de vols est en augmentation ces dernières années.

Le développement du site de l'aérodrome, au regard des projets ci-dessus énoncés, va permettre de renforcer la place et l'importance du site de Vimory à l'échelle régionale, sans pour autant venir concurrencer des aérodromes locaux de plus grande importance, comme celui de Saint-Denis-de-l'Hôtel par exemple (aéroport Orléans Loire Valley). Ces perspectives de développement coïncident avec les ambitions politiques de l'AME qui souhaite à la fois renforcer l'attractivité touristique du site, grâce au développement des activités de loisirs, mais aussi développer le tourisme d'affaires.

Disposer d'équipements et de structures modernisés

L'AME porte un projet global de développement de l'aérodrome de Vimory. Outre la mise en place de dispositions réglementaires favorables au développement de nouvelles activités sur le site, l'AME envisage également d'effectuer des travaux sur la plateforme. Il est prévu de transformer l'une des pistes actuellement en herbe en piste revêtue d'un enrobé en béton bitumineux. Ces nouveaux aménagements entrent dans le cadre de l'amélioration de l'offre d'équipements sur le territoire communautaire, et viennent répondre à l'objectif précédemment détaillé.

3.2 MODIFICATIONS APPORTEES AU PLUI-HD

Compte tenu de l'ensemble des points ci-avant détaillés, il semble nécessaire de modifier les pièces réglementaires du PLUi-HD de l'AME, afin de faciliter le développement de l'aérodrome de Vimory.

3.2.1 ZONAGE

L'inscription en zone N de l'ensemble de l'aérodrome est à ce jour trop contraignante pour permettre la réalisation des différents projets envisagés. En conséquence, les espaces bâtis de l'aérodrome sont classés dorénavant au sein du sous-secteur Uxa.

Il a été fait le choix d'inscrire seulement les secteurs déjà bâtis dans le sous-secteur Uxa, de telle sorte que les futures constructions soient elles aussi concentrées sur ce même périmètre, et ainsi éviter la dispersion des bâtiments sur le site de l'aérodrome. En conséquence, les pistes ainsi que le reste de la propriété foncière de l'AME sont maintenus en zone N.

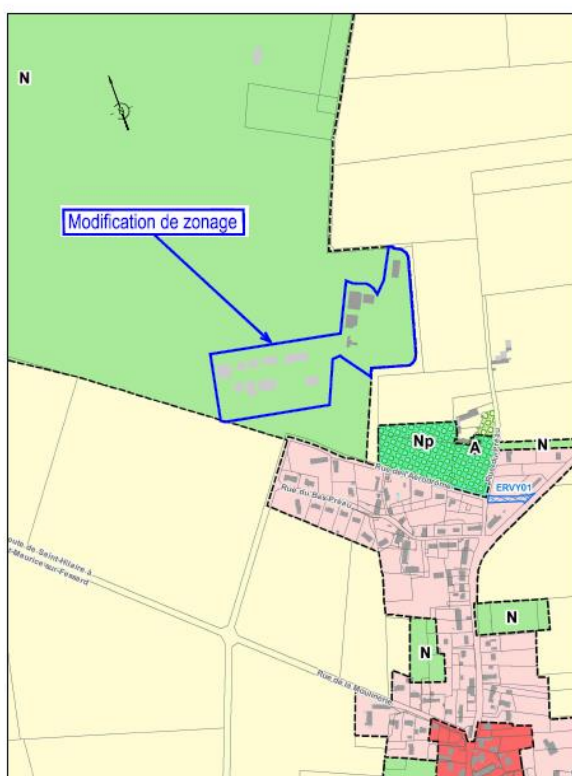
D'où les modifications surfaciques suivantes :

	Avant modification graphique	Superficie modifiée	Après modification graphique
N¹	5 857.1	- 4.25 ha	5 852.8 ha
Uxa	0 ha	+ 4.25 ha	4.25 ha

Figure 11 - Tableau des superficies modifiées

¹ A noter : les superficies de la zone N avant modification graphique se basent sur l'état des superficies de zonage actuellement en vigueur. Cette superficie ne tient pas compte d'une autre procédure de révision allégée (RA n°1) en cours actuellement, qui n'a pas encore été approuvée.

Zonage actuel du P.L.U.i.H.D.



Zonage projeté du P.L.U.i.H.D.

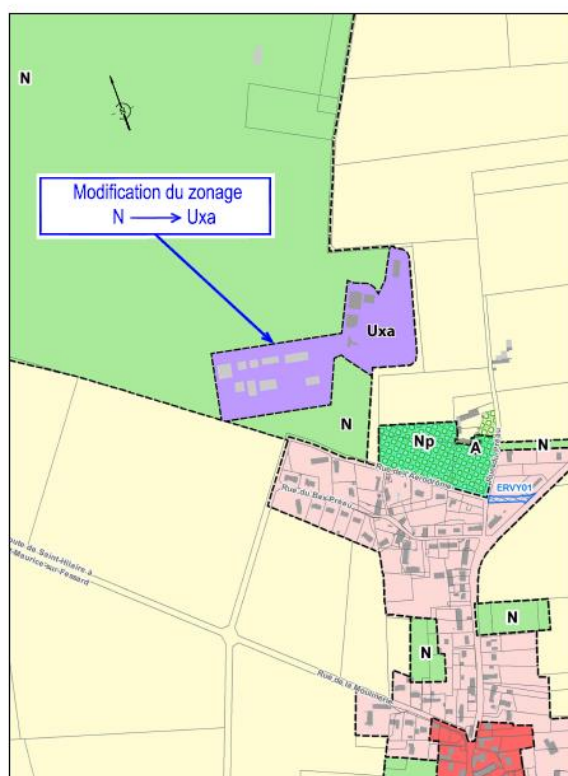


Figure 12 - Zonage modifié dans le cadre de la révision allégée n°2

3.2.2 REGLEMENT ECRIT

En complément des modifications apportées au plan de zonage et la création du nouveau sous-secteur Uxa, le règlement écrit est adapté comme suit :

Caractère général de la zone

Qualification de la zone : La zone « Ux » correspond aux zones urbaines à vocation économique.
Elle comprend un sous-secteur Uxa correspondant à l'aérodrome de Vimory.

→ Le règlement écrit spécifie que le sous-secteur Uxa correspond exclusivement au site de l'aérodrome de Vimory. Il comprend uniquement les espaces bâtis de l'aérodrome. Ne sont pas intégrés les pistes de décollage, qui restent, dans le cas de la présente procédure, en zone N.

I.1.6 En secteur Uxa, sont seulement autorisées :

- Les constructions liées au besoin des activités aériennes et au complément de ces équipements (bureaux, sanitaires, dépôts, ateliers), ainsi que les constructions à usage d'artisanat et d'industrie si elles sont liées à l'activité aéronautique, à condition de ne pas excéder 1 000 m² d'emprise au sol.
- Les constructions à usage de logements et leurs annexes destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la direction, l'administration ou le gardiennage des constructions et équipements autorisés dans la zone.
- Les affouillements et exhaussements de sols à condition d'être nécessaires aux constructions et équipements autorisés dans la zone.

→ Les constructions et installations autorisées au sein du sous-secteur Uxa sont plus restrictives qu'au sein de l'ensemble de la zone Ux, afin de s'assurer que celles-ci soient associées à l'activité de l'aérodrome. Une limite d'emprise au sol de 1000 m² a été fixée pour les nouvelles constructions, pour répondre à deux objectifs : le besoin des futures activités qui souhaitent s'implanter sur le site, et pour rester cohérent avec les bâtiments déjà présents.

Hauteur des constructions

Dans l'ensemble de la zone, secteur Uxa exclus, la hauteur de toute construction ne doit pas excéder 15 mètres de hauteur absolue (au faîtage ou à l'acrotère).

Exception : En cas de bâtiment existant sur l'unité foncière d'une hauteur supérieure à 15 mètres, la hauteur de la construction ne doit pas excéder la hauteur absolue du bâtiment existant.

Dans le secteur Uxa, la hauteur de toute construction ne doit pas excéder 5 mètres de hauteur absolue (au faîtage ou à l'acrotère).

→ Le secteur Uxa admet une hauteur maximale inférieure à celle admise dans le reste de la zone, à savoir 5 mètres contre 15 mètres. Cette différence s'explique au regard des éléments suivants :

- Le caractère rural des environs, avec peu de constructions dont la hauteur est importante ;
- La présence sur le site de l'aérodrome de bâtiments dont la hauteur est estimée à 5 mètres ;

Ainsi, pour plus de cohérence avec l'environnement bâti et naturel de l'aérodrome, une hauteur maximale de 5 mètres a été déterminée.

3.3 ANALYSE DE LA COMPATIBILITE

3.3.1 AVEC LE PADD DU PLUI-HD

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) figure comme le cœur politique du document d'urbanisme, qui définit les grandes orientations pour le développement du territoire. Le PADD du PLUi-HD de l'AME s'organise autour de cinq grandes orientations :

1. Consolider la place de l'AME en tant qu'agglomération accueillante, dynamique pour l'emploi et solidaire ;
2. Faire du patrimoine naturel et environnemental un atout du développement ;
3. Consolider la qualité de vie et améliorer la mobilité des habitants et des acteurs du territoire ;
4. Adapter et améliorer l'habitat aux besoins des ménages ;
5. Renforcer la gouvernance des politiques publiques en ligne avec le PLUi-HD.

Le projet qui est porté par l'AME sur le site de l'aérodrome de Vimory entre dans le cadre du 3^{ème} point : « consolider la qualité de vie et améliorer la mobilité des habitants et acteurs du territoire ». Plus précisément, les modifications apportées au PLUi-HD vont permettre, *in fine*, « d'articuler l'offre de commerces, de services et d'équipements publics ».

Ces modifications viennent aussi répondre à l'enjeu suivant : « conforter l'enveloppe rurale qui fait la complémentarité des modes d'habiter et de vivre ». Vimory, commune rurale à l'échelle du territoire de l'AME, illustre cette complémentarité, compte tenu de la présence de l'aérodrome comme site porteur et identitaire pour l'ensemble de l'intercommunalité, en concentrant à la fois des activités et des loisirs.

↳ Ainsi, les modifications apportées au PLUi-HD de l'AME visent essentiellement à développer une activité déjà présente sur le territoire, sur un espace limité et conscrit (cf. les modifications du zonage). L'enjeu est donc double : à la fois d'encourager le développement économique du site de l'aérodrome de Vimory, mais aussi de limiter l'impact sur les espaces naturels et agricoles proches.

3.3.2 AVEC LE DOO DU SCOT

Pour rappel, le territoire de l'AME est inscrit au sein du périmètre du PETR Gatinais Montargois, dont le SCoT a été approuvé le 27 juin 2024. Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) constitue la pièce du SCoT avec laquelle le PLUi-HD de l'AME doit être compatible.

Les modifications qui sont apportées au PLUi-HD de l'AME répondent à plusieurs objectifs majeurs du SCoT, comme détaillé ci-dessous :

→ Développer l'attractivité économique du territoire

D'une façon générale, le développement de l'aérodrome est un projet structurant du point de vue économique, dans la mesure où il s'agit du seul équipement de ce type sur l'ensemble du territoire du PETR. Les nouveaux aménagements envisagés ainsi que les activités qui souhaitent s'y développer vont non seulement permettre de développer l'offre d'emplois sur le territoire, dans un secteur spécialisé, tout en garantissant le développement de l'économie de loisirs. En effet, les perspectives de développement concernent aussi les entreprises et associations déjà implantées sur place, qui permettent la pratique d'activités de loisirs (ULM, saut en parachute).

Également, l'AME tient à concilier développement économique et préservation des paysages. Aussi, au regard de l'implantation de l'aérodrome à la transition entre les espaces bâtis du bourg de Vimory et les plaines agricoles, le règlement écrit limite la hauteur maximale des constructions permises, de façon à ne pas fragmenter de façon trop importante le paysage proche.

→ Consolider une armature territoriale fragilisée

Pour rappel, la commune de Vimory est inscrite, au sein du SCoT, parmi les pôles secondaires et espaces périurbains. Le PAS du SCoT indique que « *ce groupe de communes du Nord de la Vallée du Loing et de l'ouest de l'agglomération montargoise présente la caractéristique de se trouver au croisement de deux dynamiques périurbaines : celle de l'aire urbaine francilienne et celle de l'agglomération montargoise. Elles présentent typiquement des taux de croissance démographiques importants, couplés à un déficit en emplois et en capacités d'accueil (diversité du parc de logements, équipements et services), car leurs actifs travaillent le plus souvent hors de leur commune de résidence. L'objectif du SCoT est de mieux maîtriser les dynamiques démographiques et urbaines de cet espace et de mettre à niveau ses fonctions urbaines (diversité du parc de logements, équipements, services de proximité, économie présente), en distinguant les objectifs pour ses centralités et les parties agglomérées en continuité du cœur d'agglomération* »².

Le développement de l'aérodrome de Vimory entre ainsi dans ce cadre, et permet de diversifier les activités et les services qui sont proposés sur le territoire communal. Plus encore, l'unicité de l'équipement sur le territoire du SCoT permet des retombées sur l'ensemble de son périmètre (bien qu'essentiellement concentrées sur celui de l'AME).

² PAS du SCoT, page 15.

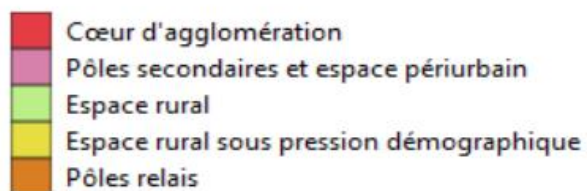


Figure 13 - L'armature urbaine du SCoT

4. INCIDENCES EVENTUELLES SUR L'ENVIRONNEMENT

4.1 SUR LES ESPACES AGRICOLES

A l'image de l'ensemble du territoire communautaire de l'AME, l'agriculture occupe une part importante de la surface communale de Vimory. Ainsi, la superficie agricole utile des exploitations est estimée, en 2020, à 1 385 ha. Cette superficie correspondre à la somme des SAU de chacune des 10 exploitations agricoles ayant leur siège sur la commune.

La production agricole à Vimory est spécialisée essentiellement dans la céréaliculture et/ou la production d'oléoprotéagineux.

Une partie du site de l'aérodrome de Vimory est dédié à l'agriculture (partie Nord). Pour autant, l'espace concerné par la procédure (partie Sud)

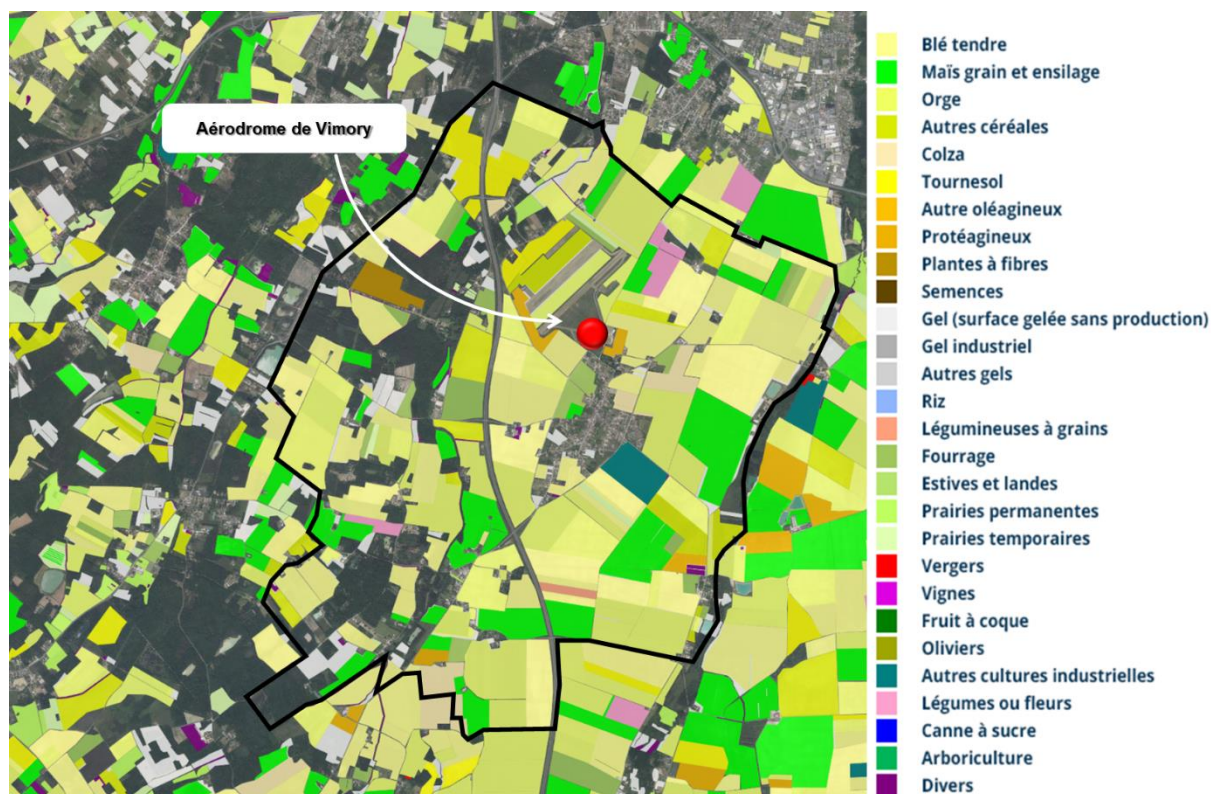


Figure 14 - Carte de registre parcellaire graphique à Vimory en 2022 (Géoportail)

➤ Les modifications apportées au PLUi-HD de l'AME ne sont pas de nature à impacter les milieux agricoles.

4.2 SUR LES ESPACES NATURELS

4.2.1 LES ZNIEFF ET SITES NATURA 2000

Les ZNIEFF

L'inventaire des ZNIEFF (Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique) a été lancé en 1982 afin d'identifier sur le territoire français les espaces avec un intérêt particulier du point de vue écologique pour créer un socle de connaissances à leur sujet mais aussi pour servir d'outil d'aide à la décision. Deux types de ZNIEFF ont été créés (d'après l'INPN) :

- Les ZNIEFF de type I : espaces homogènes écologiquement, définis par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou d'habitats rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel régional. Ce sont les zones les plus remarquables du territoire ;
- Les ZNIEFF de type II : espaces qui intègrent des ensembles naturels fonctionnels et paysagers, possédant une cohésion élevée et plus riches que les milieux alentours.

A Vimory, une seule ZNIEFF de type 1 est présente, à savoir « Prairie tourbeuse de la Fontaine de Saint-Liphard », proche du hameau de Courtouin. Plus précisément³, il s'agit d'un complexe humide (certainement un ancien marais) qui s'étend au fond de la vallée du Puiseaux, en rive gauche de la rivière et principalement le long d'un plan d'eau. L'intérêt du site réside principalement dans les prairies à Molinie et les berges de l'étang, où plusieurs espèces patrimoniales ont été recensées. Il s'agit de l'un des rares vestiges des marais neutro-alcalins du Gâtinais Est, qui ont été mis en culture dans les années 60 et 70.



Figure 15 - Carte de localisation de la ZNIEFF à Vimory (Géoportail)

Les sites Natura 2000

Le réseau Natura 2000 a été institué par l'Union Européenne pour préserver la biodiversité et mieux prendre en compte les enjeux qui y sont liés dans les activités humaines. Ce réseau européen s'appuie sur l'application de deux directives européennes :

- La directive « Habitats » (92/43/CEE) qui porte sur la conservation des habitats naturels, ainsi que sur le maintien de la flore et de la faune sauvages. Les Etats membres de l'Union Européenne doivent désigner des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) ;
- La directive « Oiseaux » (2009/147/CE) qui concerne la conservation des oiseaux sauvages, grâce à la désignation de Zones de Protection Spéciales (ZPS).

Aucun site Natura 2000 n'est présent à Vimory.

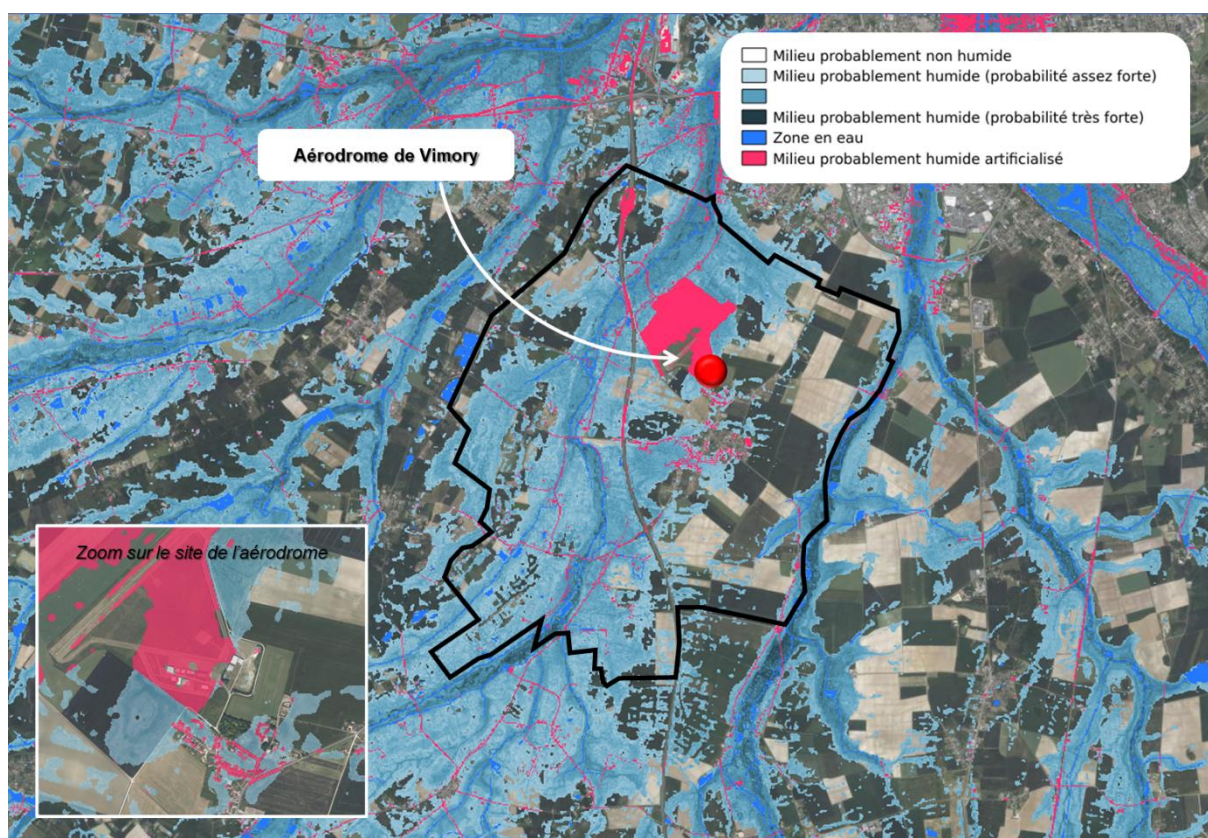
³ D'après la fiche description de la ZNIEFF, INPN : <https://inpn.mnhn.fr/docs/ZNIEFF/znieffpdf/240030471.pdf>

↳ Les modifications apportées au PLUi-HD ne sont pas de nature à impacter les milieux naturels d'intérêt et sensibles.

4.2.2 LES ZONES ET MILIEUX PROBABLEMENT HUMIDES

D'après le Code de l'environnement (article L.211-1), les zones humides sont des « terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire, ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ». Les zones humides répondent à plusieurs fonctions : écrêtement des crues, épuration naturelle, réservoirs de biodiversité, etc.

L'étude de prélocalisation des zones humides, menée par l'UMR SAS INRA-AGROCAMPUS OUEST permet de relever la présence de milieux humides potentiels sur le territoire. Cette étude identifie différents niveaux de probabilité, comme détaillé sur l'illustration ci-dessous.



↳ L'impact de la procédure sur les milieux humides est jugé faible, dans la mesure où le secteur concerné par les modifications du PLUi-HD est d'ores et déjà urbanisé et artificialisé. Des prospections complémentaires pourront être réalisées en amont des constructions pour s'assurer qu'aucune zone humide n'est impactée.

4.3 SUR LES DEPLACEMENTS

D'après les données transmises par le département du Loiret en 2022, la RD 42, qui assure la liaison entre Oussoy-en-Gâtinais et Villemandeur, par la traversée de Vimory, est l'axe routier le plus emprunté sur le territoire communal. Au cours de l'année 2022, le trafic journalier moyen est estimé à 2 179 véhicules, dont 74 poids lourds (soit 3.4% du trafic). Les comptages routiers font état d'un trafic relativement stable au fil du temps, en témoignent les données de 2021 (2 085 véhicules en moyenne par jour).

Ces données n'intègrent pas la circulation sur l'Autoroute A77. Pour rappel, aucun échangeur n'est présent sur le territoire communal de Vimory. L'échangeur le plus proche est situé à Pannes, au Nord de Vimory.

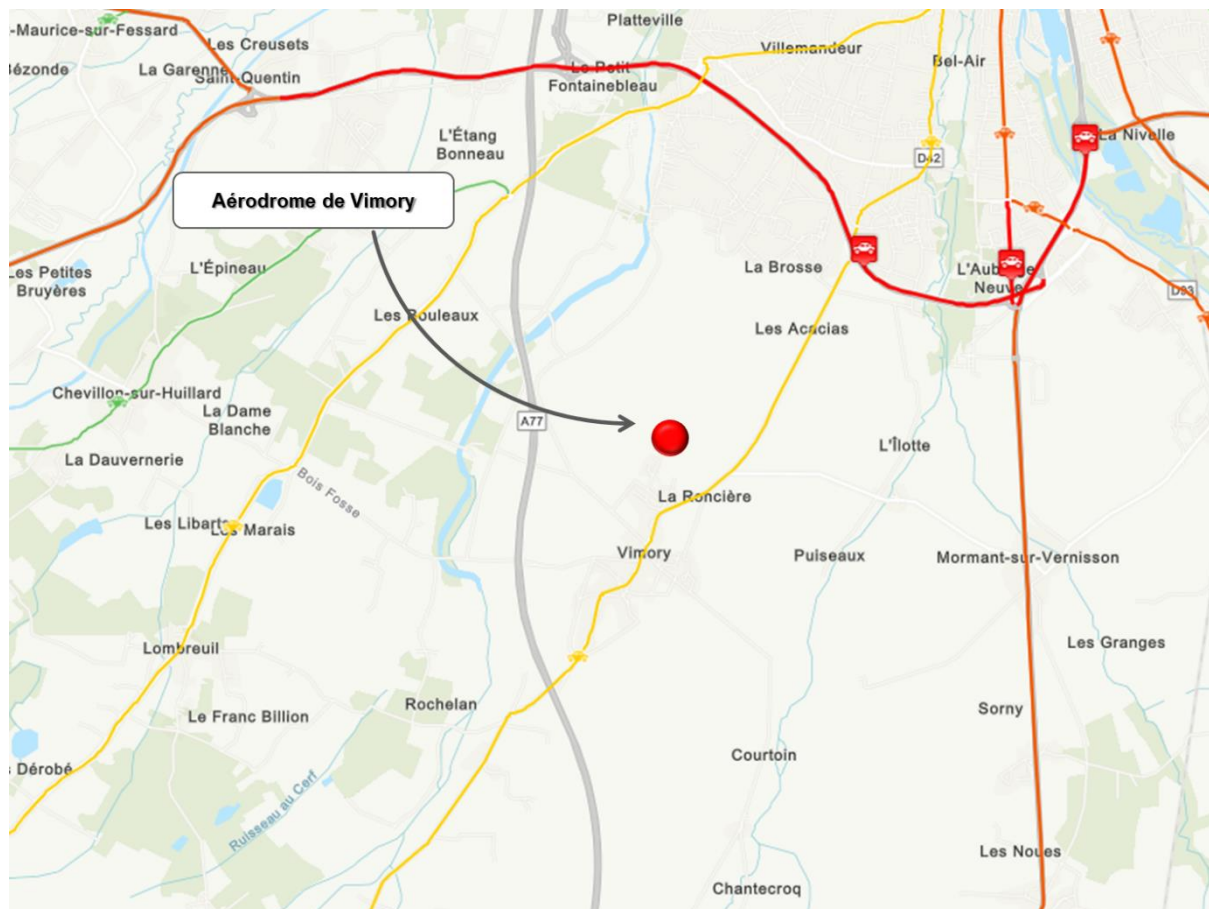


Figure 17 - Carte du trafic routier en 2022 (Département du Loiret)

➤ Les modifications apportées au PLUi-HD de l'AME vont avoir un impact minimal sur les déplacements. Bien que des activités vont pouvoir se développer sur ce site, elles ne sont pas de nature à engendrer un trafic routier important.

4.4 SUR LA SECURISATION DES USAGERS

4.4.1 LES RISQUES NATURELS

Risque	Détail	Site du projet
Risque inondation	Au contraire d'autres communes de l'AME, Vimory n'est pas exposée au risque inondation par débordement d'un cours d'eau (pas de PPRi en application). Pour autant, un risque d'inondation par remontée de nappes est identifié ; ce risque correspond à la montée du niveau de la nappe phréatique jusqu'au niveau du sol. Des inondations de caves peuvent avoir lieu.	Le site de l'aérodrome est concerné par ce risque.
Risque de retrait et gonflement des argiles	La présence d'argiles dans les sols peut également causer des mouvements de terrain. La variation de la teneur en eau du sol peut entraîner une variation de la	Le site de l'aérodrome est exposé à l'aléa moyen du risque de retrait et gonflement des argiles.

structure des sols, qui sont alors amenés soit à gonfler (saturation en eau) ou à se rétracter (assèchement) ; cela provoque alors un phénomène dit de « retrait et gonflement des argiles ». La réalisation d'études de sol au préalable de toute construction permet ainsi d'adapter au mieux les structures et les fondations, afin d'éviter une détérioration future.

Vimory est exposée à un aléa moyen au risque de retrait et gonflement des argiles.

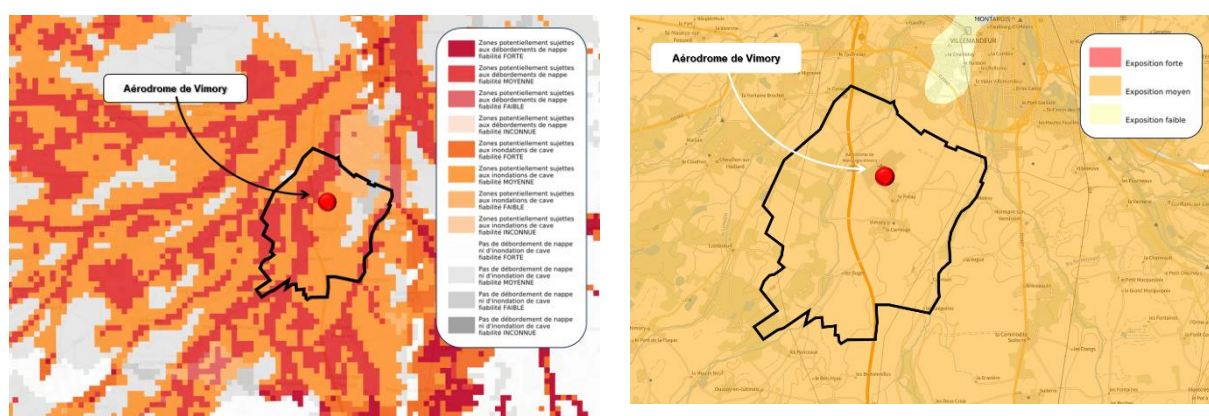


Figure 18 - Les principaux risques naturels à Vimory (source : Géoportail)

A gauche : risque d'inondation par remontée de nappe / à droite : risque de retrait et gonflement des argiles

➤ Les modifications apportées au PLUi-HD ne sont pas de nature à renforcer l'exposition des biens et des personnes aux principaux risques naturels connus sur le territoire. Il s'agira toutefois de la prendre en compte, lors des nouvelles constructions qui seront effectuées, afin d'adapter éventuellement les structures.

4.4.2 LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Risque	Détail	Site du projet
ICPE	Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement font l'objet de dispositions réglementaires spécifiques en fonction de l'activité associée. Ces mesures visent à réduire les impacts sur l'Environnement, les biens et les personnes. Aucune ICPE n'est présente à Vimory.	L'aérodrome ne se trouve pas à proximité d'une ICPE.
Pollution des sols	Un site pollué est un site qui, du fait d'anciens dépôts de déchets ou d'infiltration de substances polluantes, présente une pollution susceptible de provoquer une nuisance ou un risque pérenne pour les personnes ou l'environnement. A Vimory sont identifiés 2 anciens sites industriels ou activités de services susceptibles d'être à l'origine d'une	L'aérodrome ne se trouve pas à proximité de ces sites.

pollution des sols (à savoir : 2 anciennes stations-services).

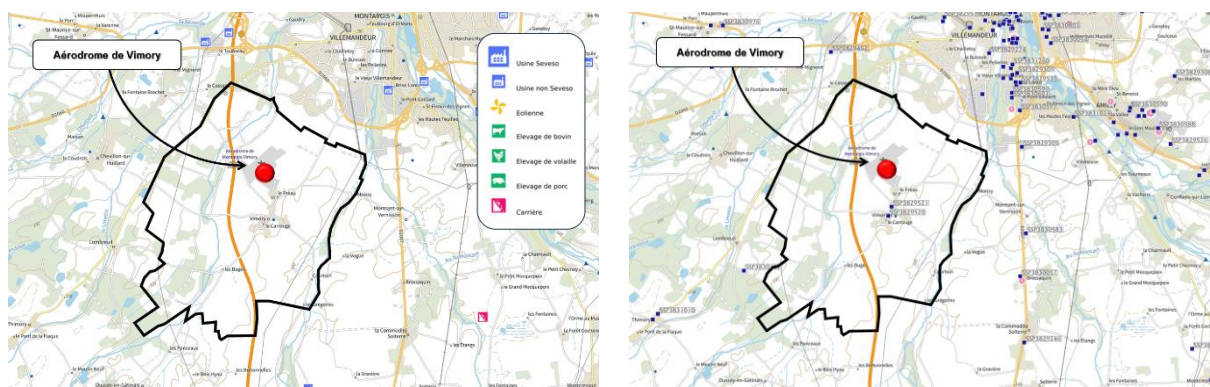


Figure 19 - Les principaux risques technologiques à Vimory (Source : Géoportail)

A gauche : les ICPE à proximité de Vimory / à droite : les sites potentiellement pollués

➤ Les modifications apportées au PLUi-HD ne sont pas de nature à renforcer l'exposition des biens et des personnes aux risques technologiques identifiés.

4.5 SUR LE CADRE DE VIE, LES PAYSAGES ET LE PATRIMOINE

4.5.1 LES NUISANCES SONORES

Les infrastructures de transport peuvent générer des nuisances sonores ; cela concerne notamment les aérodromes. Ainsi, le Code de l'Urbanisme prévoit l'élaboration de plans d'exposition au bruit autour de la majorité des aérodromes civils et militaires. La liste des aérodromes concernés par un PEB est fixée dans l'arrêté du 28 mars 1988⁴.

Pour le Loiret, cet arrêté fait mention uniquement de la base aérienne d'Orléans-Bricy et de l'aéroport Orléans Loire-Valley de Saint-Denis-de-l'Hôtel. En conséquence, l'aérodrome de Vimory n'est pas concerné par ce plan.

➤ Les modifications apportées au PLUi-HD de l'AME vont probablement conduire à une augmentation du trafic aérien sur l'aérodrome de Vimory. Pour autant, cette augmentation restera modérée, ce qui n'est pas de nature à impacter fortement le cadre de vie proche.

4.5.2 PATRIMOINE ET PAYSAGE

L'urbanisation, à Vimory, a suivi le modèle dit du « village rue », avec une concentration majeure des bâtiments (habitations et commerces) le long des axes de circulation principaux.

Le clocher de l'église Saint-Pierre à Vimory fait partie des nombreux édifices religieux de l'AME à figurer sur la liste des Monuments Historiques. Dans le cas présent, le clocher a été inscrit en 1325. Il se caractérise par son style roman primitif, d'une hauteur de 35 mètres, construit au XI^{ème} siècle. Le périmètre de protection de 500 mètres qui entoure le clocher couvre une large partie du bourg de Vimory, sans pour autant concerner le site de l'aérodrome.

⁴ Arrêté du 28 mars 1988 fixant la liste des aérodromes non classés en catégories A, B ou C devant être dotés d'un plan d'exposition au bruit : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT00000294351/2021-01-12/>



Figure 20 - Périmètre de protection autour du Monument Historique à Vimory (Atlas des patrimoines)

- ↳ Les modifications apportées au PLUi-HD de l'AME vont avoir un impact limité sur le cadre de vie et les paysages. Certes elles vont permettre la construction de nouveaux bâtiments sur le site de l'aérodrome, mais ces nouvelles constructions seront concentrées sur un même secteur, déjà bâti, et dans la continuité du bourg actuel de Vimory. De plus, en fixant une limite de hauteur à 5 mètres maximum pour les nouvelles constructions, l'AME assure une harmonie dans la volumétrie des bâtiments sur le site, de façon à ne pas dénaturer le paysage sur ce secteur.

Département du Loiret

Pièce
2

Communauté d'Agglomération
Montargoise Et rives du loing



Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Plan Local de l'Habitat et Plan de Déplacements Urbains

RÉVISION ALLÉGÉE N°2 AU TITRE DE
L'ARTICLE L.153-34 DU CODE DE L'URBANISME
Aérodrome de Vimory

Pièces mises en compatibilité du P.L.U.i.H.D.

Date août 2024



1, rue Niepce - 45700 Villemandeur

Dossier : E06871

Département du Loiret

Communauté d'Agglomération
Montargoise Et rives du loing



Pièce
2.1

Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Plan Local de l'Habitat et Plan de Déplacements Urbains

RÉVISION ALLÉGÉE N°2 AU TITRE DE
L'ARTICLE L.153-34 DU CODE DE L'URBANISME
Aérodrome de Vimory

Plan de zonage
(pièce 6.15a)

Date août 2024

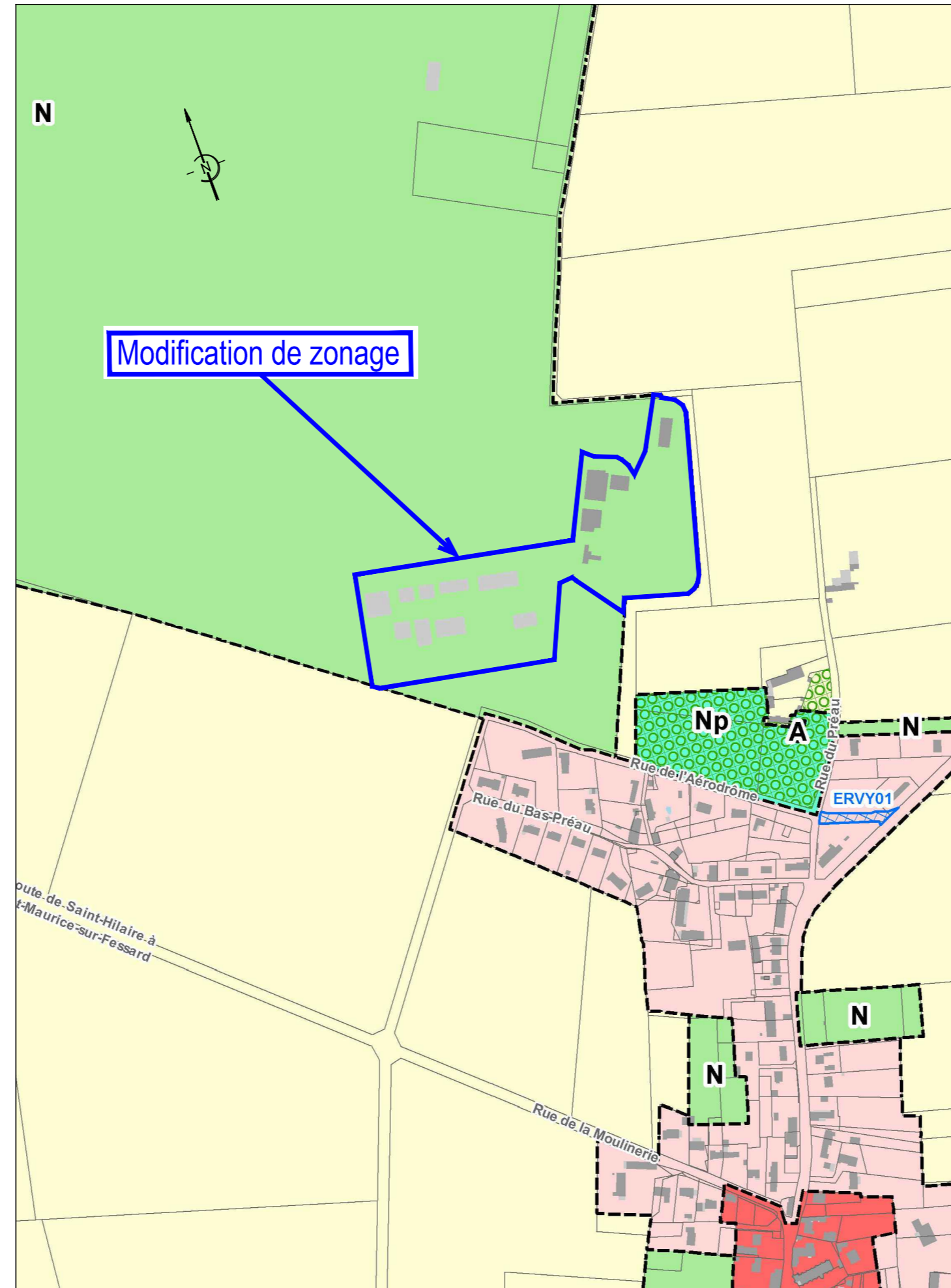
Echelle 1/5000



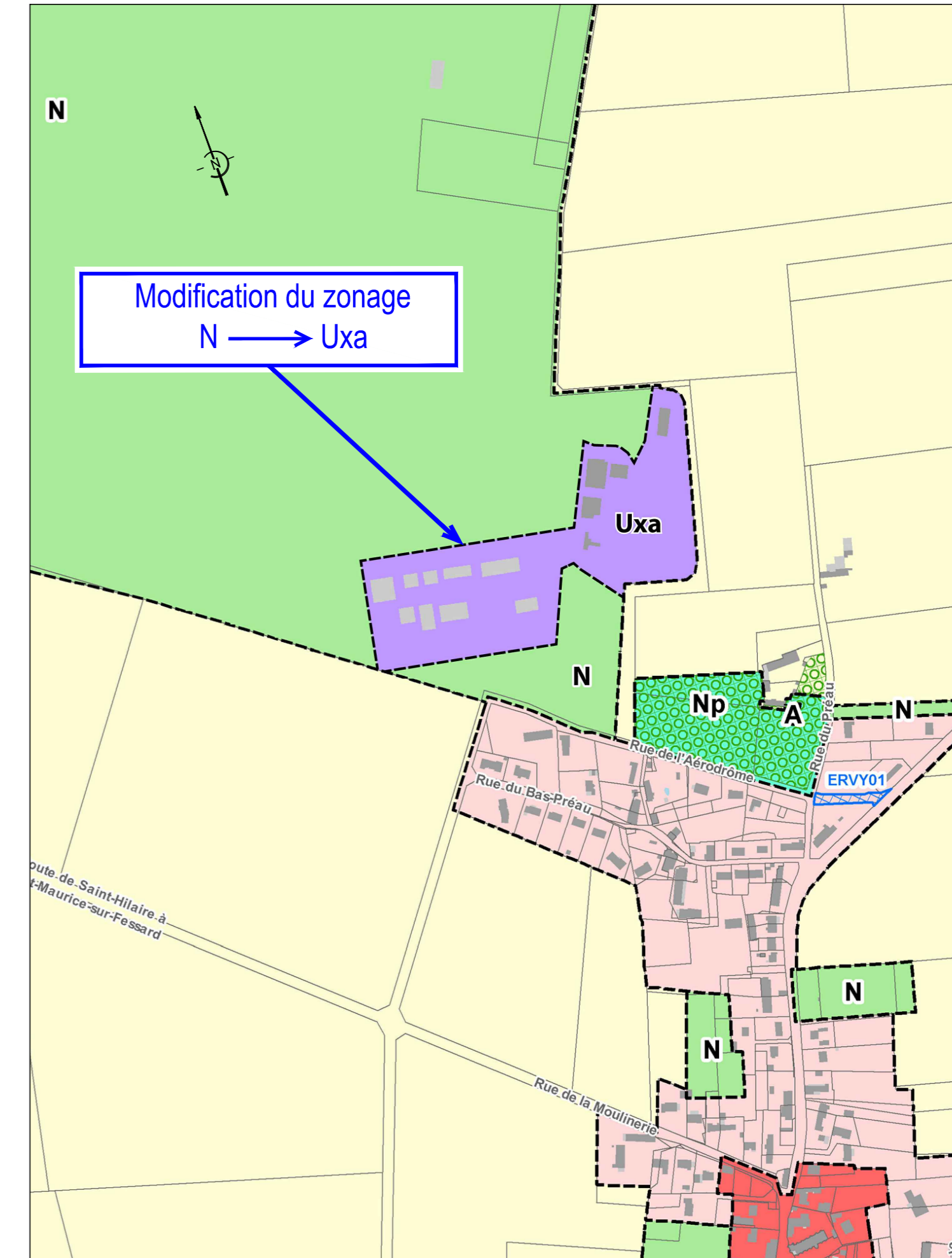
1, rue Niepce - 45700 Villemandeur

Dossier : E06871

Zonage actuel du P.L.U.i.H.D.



Zonage projeté du P.L.U.i.H.D.



Département du Loiret

Pièce
2.2

Communauté d'Agglomération
Montargoise Et rives du loing



Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Plan Local de l'Habitat et Plan de Déplacements Urbains

RÉVISION ALLÉGÉE N°2 AU TITRE DE
L'ARTICLE L.153-34 DU CODE DE L'URBANISME
Aérodrome de Vimory

Règlement écrit

Date août 2024

CHAPITRE 10 : REGLEMENT DE LA ZONE Ux

Selon le principe de prévention, l'attention des constructeurs et de l'ensemble des usagers du Plan Local d'Urbanisme est attirée sur les phénomènes naturels marquant le territoire de la Communauté d'Agglomération Montargoise Et rives du loing.

D'une part,

Le territoire de la Communauté d'Agglomération Montargoise Et rives du loing est concerné par les risques d'inondation :

- *Au sein de ce périmètre, le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (P.P.R.I.) Loing Aval approuvé par arrêté préfectoral du 20 juin 2007 ainsi que le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (P.P.R.I.) de l'Ouanne approuvé par arrêté préfectoral du 21 juin 2011, valant servitude d'utilité publique, s'imposent à toute occupation du sol, en sus des dispositions du présent règlement. Les PPRI sont annexés au présent PLUi.*

D'autre part,

Une partie du territoire de la Communauté d'Agglomération Montargoise Et rives du loing présente un risque d'instabilité des sols :

- *Lié au phénomène de gonflement ou de retrait des sols argileux. L'information concernant ce risque est disponible sur le site www.argiles.fr,*
- *Et/ou aux phénomènes de remontée de nappes phréatiques. L'information est disponible, le cas échéant, à la mairie du lieu de situation du terrain.*
- *Et/ou à la présence de cavités souterraines. L'information est disponible sur le site www.bdcavite.net.*

Il revient aux maîtres d'ouvrage de prendre les précautions techniques nécessaires adaptées pour garantir la pérennité et la stabilité des ouvrages et des constructions à édifier.

Qualification de la zone : La zone « Ux » correspond aux zones urbaines à vocation économique. Elle comprend un sous-secteur Uxa correspondant à l'aérodrome de Vimory.

I - USAGE DES SOLS ET DESTINATIONS DES CONSTRUCTIONS

I.1 - Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

I.1.1 - Les terrains aménagés pour l'accueil des campeurs et des caravanes, qu'ils soient permanents ou saisonniers, ainsi que le stationnement isolé des caravanes de plus de 3 mois,

I.1.2 - Les affouillements et exhaussements des sols, sauf ceux nécessaires aux usages de la zone,

I.1.3 - Les habitations, sauf celles nécessaires aux usages de la zone,

I.1.4 - Les commerces de moins de 300 m² de surface de plancher dans les zones d'activités économiques suivantes :

- La ZAE du CHESNOY dans la commune d'AMILLY
- La ZAE du CAMP DE CHAUMONT dans la commune de CORQUILLEROY

I.1.5 - Les affouillements et exhaussements des sols sauf ceux nécessaires au fonctionnement des infrastructures routières et autoroutières sans restriction d'éloignement et de hauteur des remblais à proximité des clôtures autoroutières

I.1.6 En secteur Uxa, sont seulement autorisées :

- Les constructions liées au besoin des activités aériennes et au complément de ces équipements (bureaux, sanitaires, dépôts, ateliers), ainsi que les constructions à usage d'artisanat et d'industrie si elles sont liées à l'activité aéronautique, à condition de ne pas excéder 1 000 m² d'emprise au sol.
- Les constructions à usage de logements et leurs annexes destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la direction, l'administration ou le gardiennage des constructions et équipements autorisés dans la zone.
- Les affouillements et exhaussements de sols à condition d'être nécessaires aux constructions et équipements autorisés dans la zone.

II - CARACTERISTIQUES URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE

II.1 - Volumétrie et implantation des constructions

II.1.1 - Dispositions générales :

Le terme alignement désigne :

- L'alignement selon les termes réglementaires,
- Mais aussi la limite entre une parcelle privée et un chemin privé ouvert à la circulation générale automobile motorisée, (hormis les chemins à usage exclusivement piétonniers et les pistes exclusivement cyclables).

II.1.2 - Implantation :

Les façades des constructions doivent être implantées en retrait d'au moins 3 mètres de l'alignement ou de la limite qui s'y substitue.

Sur les limites séparatives, les constructions doivent être implantées :

- En retrait de 15 mètres minimum des limites séparatives jouxtant une zone à vocation résidentielle,
- Dans les autres cas :
 - Soit en retrait de 5 mètres minimum des limites,
 - Soit sur la limite, sous réserve de répondre aux prescriptions en matière de sécurité incendie.

II.1.3 - Définition des modalités de calcul de la hauteur :

La hauteur se mesure :

- À partir du sol naturel existant avant les travaux,
- Jusqu'au(x) point(s) le(s) plus haut(s) de la construction

Les ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise sont exclus du calcul de la hauteur.

Dans le cas d'un terrain en pente, la hauteur se mesure verticalement, en chaque point de la construction.

Dans l'ensemble de la zone, **secteur Uxa exclus**, la hauteur de toute construction ne doit pas excéder 15 mètres de hauteur absolue (au faîtage ou à l'acrotère).

Exception : En cas de bâtiment existant sur l'unité foncière d'une hauteur supérieure à 15 mètres, la hauteur de la construction ne doit pas excéder la hauteur absolue du bâtiment existant.

Dans le secteur Uxa, la hauteur de toute construction ne doit pas excéder 5 mètres de hauteur absolue (au faîtage ou à l'acrotère).

II.2 - Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

II.2.1 - Dispositions générales

Les constructions doivent être adaptées par leur type ou leur conception à la topographie et non le sol à la construction.

L'emploi à nu de matériaux destinés à être enduits ou recouverts est interdit.

Sont interdites toutes les constructions présentant un aspect extérieur attirant de façon excessive l'attention des usagers de l'autoroute (pouvant entraîner un détournement d'attention ou un phénomène de réverbération et d'éblouissement, matériaux brillants, ...), facteur de danger pour la circulation autoroutière.

II.2.2 - Façades et matériaux

Les façades arrière et latérales des constructions devront être traitées avec le même soin que la façade principale.

Les matériaux apparents en façade doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre permette de leur conserver de façon permanente un aspect satisfaisant.

Pour les bâtiments d'activité, les bardages couleurs ou bardages bois permettent une meilleure intégration au paysage et doivent être privilégiés.

Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres et autres dispositifs liés à la desserte par les réseaux doivent être intégrés dans l'épaisseur ou la composition de la façade, ou de la clôture. Leur aspect doit être intégré harmonieusement aux constructions.

II.2.3 - Toitures

Une attention particulière doit être portée aux toitures et particulièrement à l'organisation et à l'aspect des dispositifs techniques situés en toiture.

II.2.4 - Les clôtures

Les clôtures et portails doivent présenter une simplicité d'aspect.

La hauteur des clôtures de façade sur rue et des clôtures en limite séparative ne peut excéder 2 mètres sauf impératifs liés à la sécurité.

Les clôtures en limite ferroviaire

Afin de préserver la sécurité des personnes, l'implantation d'une clôture de type défensif d'une hauteur de 2 mètres est autorisée en bordure des terrains ferroviaires.

II.3 - Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

II.3.1 - Les surfaces libres de constructions non affectées aux voiries et stationnements doivent être végétalisées sur au moins 20 % de leur surface. Les aménagements seront conçus de façon à limiter l'imperméabilisation des sols par l'utilisation de matériaux perméables ou toute autre technique favorisant

la pénétration des eaux.

II.3.2 - Les aires de stationnement de plus de 10 places doivent être plantées à raison d'un arbre pour 4 places de stationnement.

II.3.3 - La partie de terrain libre, non aménagée en espace de stationnement située entre la voie publique et la construction doit être végétalisée.

II.3.4 - Les emplacements destinés aux déchets doivent être masqués par des haies arbustives depuis la voie publique.

II.4 - Stationnement

Dispositions applicables aux constructions neuves à usage d'habitation et opérations de changements de destination :

- Il est exigé au minimum, dans la limite de deux places par logements, 1 place de stationnement pour 40 m² de surface de plancher.

Dispositions applicables aux extensions des constructions sans création de logements supplémentaires :

- Dans le cas d'extension de constructions existantes, sans création de logements supplémentaires, inférieures ou égales à 40 m² de surface de plancher, il n'est pas exigé de réalisation de places de stationnement.
- Pour les extensions de constructions existantes, sans création de logements supplémentaires, supérieures à 40 m² de surface de plancher, les normes applicables sont celles définies pour les constructions neuves à usage d'habitation.

Dispositions applicables en cas de travaux sur logements existants aboutissant à la création de nouveaux logements :

- En cas de travaux sur logements existants aboutissant à la création de nouveaux logements, les normes applicables sont celles définies pour les constructions neuves à usage d'habitation.

Dispositions applicables aux constructions neuves à usage de commerces et opérations de changements de destination :

- Il est exigé au minimum 8 places de stationnement pour 100 m² de surface de vente.

Dispositions applicables aux autres types de constructions autorisées sur la zone :

- Il est exigé au minimum 1 place de stationnement pour 40 m² de surface de plancher,
- Ou 0,75 place par emploi salarié,
- La solution la plus favorable aux constructeurs s'applique.

Dispositions applicables aux livraisons et visiteurs :

- Les aires de stationnement, d'évolution, de chargement et de déchargement doivent être situées à l'intérieur du terrain et être dimensionnées en fonction des besoins des visiteurs, du personnel et de l'exploitation.

Dispositions applicables au stationnement des cycles :

- Pour les constructions ou extension de moins de 1 000 m² de surface de plancher, il est exigé au minimum 1 m² dédié au stationnement des cycles pour 100 m² de surface de plancher.
- Pour les constructions ou extension de 1 000 m² ou plus, il est exigé au minimum (la règle la plus favorable s'applique) :
 - Soit 1 m² dédié au stationnement des cycles pour 100 m² de surface de plancher ;

- Soit 1 m² dédié au stationnement des cycles pour 10 emplois salariés.

III - EQUIPEMENTS ET RESEAUX

III.1 - Desserte par les voies publiques ou privées

III.1.1 - Accès

Les accès doivent être adaptés à l'opération. Ils doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

Les accès sur les voies ouvertes à la circulation publique doivent être aménagés afin d'éviter toute difficulté et tout danger pour la circulation automobile, des cycles et des piétons.

III.1.2 - Voirie

Les constructions et installations nouvelles doivent être édifiées sur des terrains desservis par des voies publiques ou privées dont les caractéristiques correspondent à leur destination, notamment quand elles doivent permettre des manœuvres de véhicules lourds et encombrants tels que les véhicules d'ordures ménagère.

Les voies nouvelles doivent avoir des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile et répondant à la destination de l'opération.

III.2 - Desserte par les réseaux

III.2.1- Eau potable

Toute construction ou installation nouvelle, le nécessitant, doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable.

III.2.2 - Assainissement des eaux usées

Le raccordement au réseau collectif d'assainissement, lorsqu'il existe, est obligatoire pour toute construction ou installation nouvelle engendrant des eaux usées, dans les conditions définies conformément aux avis de l'autorité compétente concernée. Le raccordement devra respecter les caractéristiques du réseau public.

En l'absence de réseau, l'assainissement individuel est autorisé à condition d'être réalisé conformément à la réglementation en vigueur et après avis de l'autorité compétente.

III.2.3 - Assainissement des eaux pluviales

Si un réseau pluvial existe à proximité des zones ou parties de zones ouvertes à l'urbanisation, et quelques soient ses capacités, les eaux de voiries collectées seront rejetées en différé ou à débits très limités, via des tamponnements et prétraitement adaptés. Elles seront cependant préférentiellement prises en charge localement, par des dispositifs et exutoires alternatifs.

Si aucun réseau pluvial public n'existe à proximité des zones ou parties de zones ouvertes à l'urbanisation, les eaux de voiries collectées seront prises en charge localement par tous dispositifs et exutoires alternatifs.

Les eaux pluviales en provenance des parcelles privatives doivent être prises en charge sur le terrain. Des

prises en charge communes avec les eaux de voirie, par les dispositifs et exutoires alternatifs à créer, pourront être examinées en fonction des opportunités techniques et des plans d'aménagement de zone. Aucun rejet direct vers des réseaux pluviaux existant n'est admis.

Les constructions et installations non liées à l'activité autoroutière ne peuvent pas rejeter leurs eaux pluviales dans le réseau ou les ouvrages de gestion liés à l'autoroute, sauf accord exprès du gestionnaire.

III.2.4 - Télécommunications

Des fourreaux devront être prévus pour le passage de la fibre optique, ainsi que pour le passage des réseaux de télécommunication.

III.2.5 - Déchets

Pour toute construction principale, un emplacement doit être prévu pour accueillir les conteneurs de tri sélectif.