

Département de l'Essonne

Commune de Lardy



Révision du Plan Local d'Urbanisme

3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

Document approuvé en Conseil Municipal en date du 21 novembre 2023

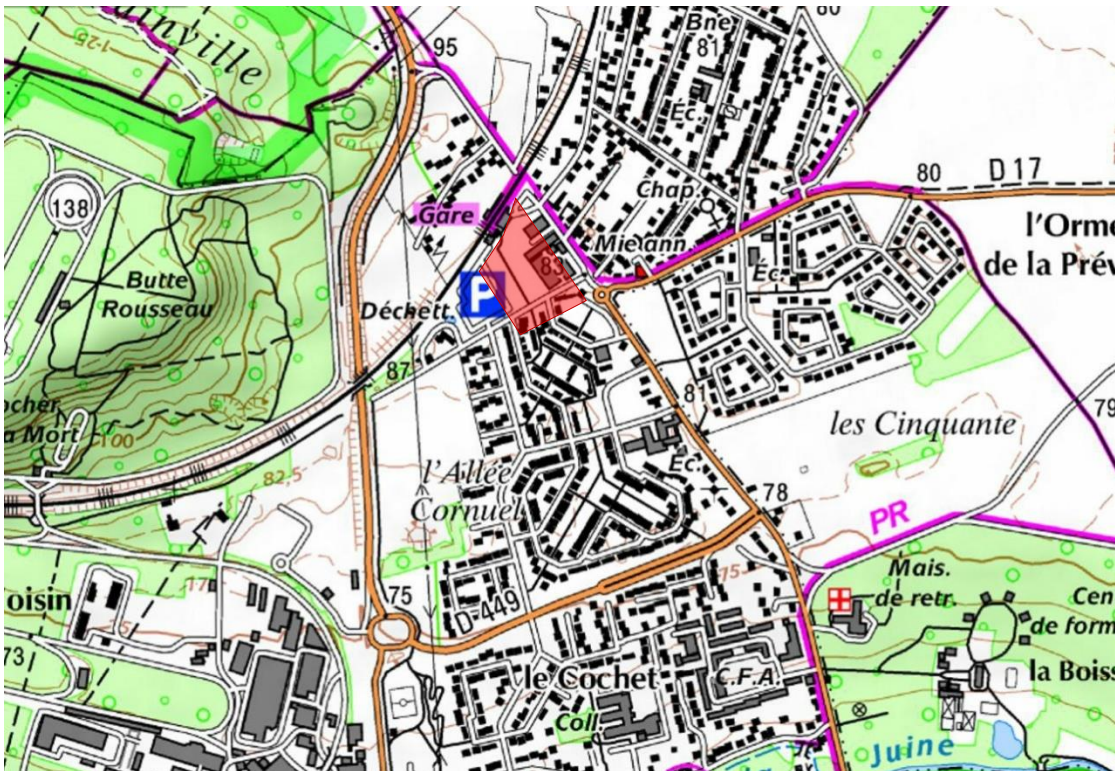
SOMMAIRE

I - OAP Secteur « Gare »	2
II - OAP Secteur « Tire-Barbe »	8
III - OAP Secteur « Centre Technique Renault».....	13
IV - OAP thématiques « valorisation des continuités écologiques ».....	18

I - OAP Secteur « Gare »

Le contexte

Le secteur « gare » se situe au cœur du quartier du Pâté, sur la partie Nord-Est de la commune. Ce secteur de réflexion est facilement accessible depuis la Rue Jacques Cartier, au Sud, et la Route Nationale à l'Est. C'est un secteur stratégique par sa localisation en bordure immédiate de la gare RER de Bouray (RER C). Implanté sur six parcelles (parcelles n°341, n°342, n°1871, n°1908, n°2545 et n°2546), le secteur de réflexion représente une superficie d'environ 2 hectares.



L'actuel pôle d'échange multimodal à proximité de la gare RER, vu depuis la Route Nationale.



La halle sera requalifiée en pôle de vie et contribuera au dynamisme du site.

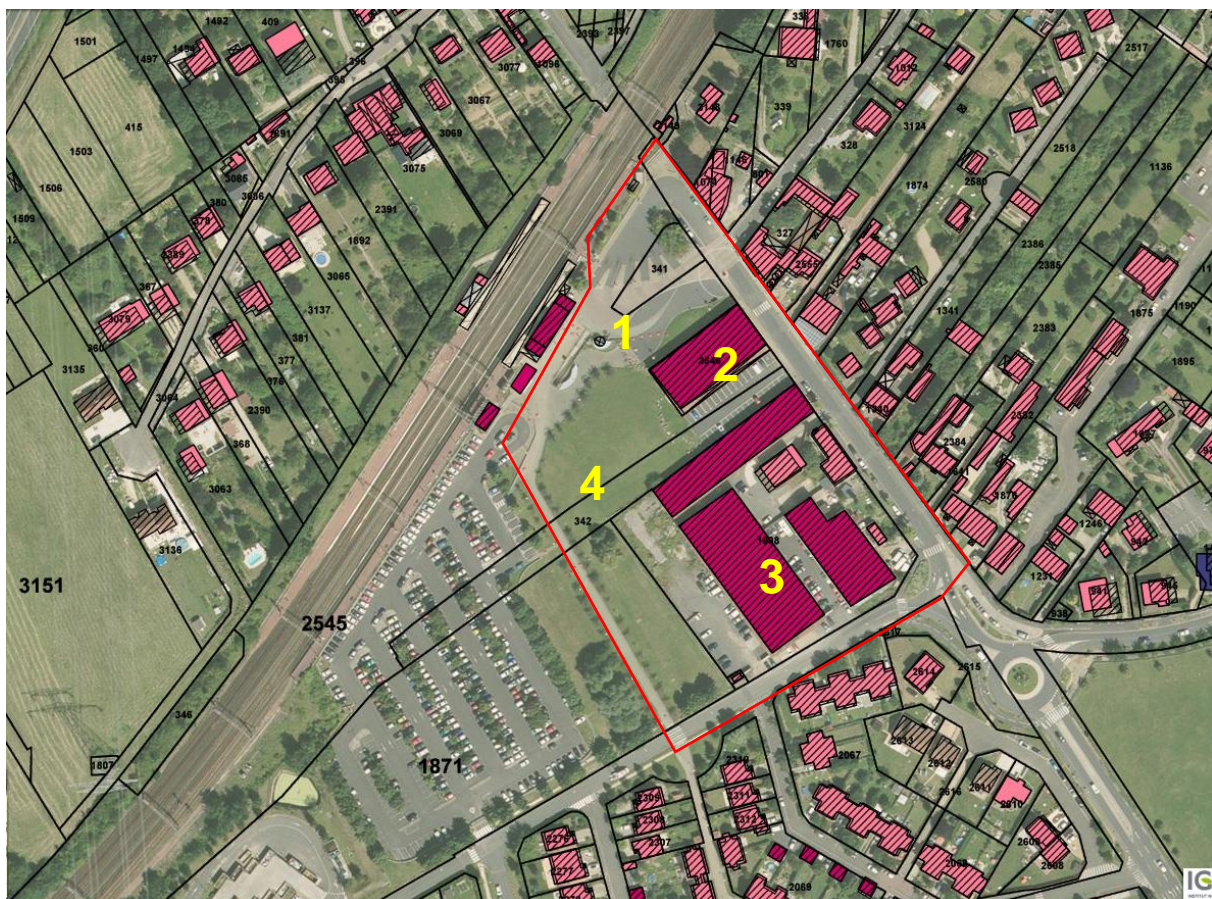
Le site se trouve au cœur **d'espaces urbanisés** : quartier du Pâté à l'Est, quartier d'habitations de Cornuel au Sud, et parking de la gare à l'Ouest...



Le site vu à l'angle des rues Jacques Cartier et Nationale ;



Le site vu depuis la rue Jacques Cartier;



Le secteur de réflexion est un **espace mixte** composé du Nord au Sud :

1. d'un pôle d'échange bus/RER devant la gare ;
2. d'un élément bâti associé à des places de stationnement automobile ;
3. d'activités économiques (garage automobile, laboratoire, etc.) ;
4. d'espaces verts le long d'une voie verte (piétons/cycles) reliant la gare, le parking situé à l'Ouest du secteur de réflexions et le quartier d'habitations de Cornuel.

Les objectifs de l'aménagement

L'aménagement de ce secteur doit respecter les principes suivants :

- **Mixité des fonctions** : habitat individuel, commerces, activités tertiaires et équipement public ;
- **Mixité sociale** des logements ;
- **Requalification des espaces de friches** : création d'un pôle de vie face à la gare et de nouveaux logements à l'emplacement des activités économiques actuelles.
- **Amélioration de l'accessibilité de la gare** par :
 - **l'affirmation d'un pôle d'échange multimodal** (RER, bus, véhicules, modes doux) ;
 - **la réorganisation des circulations** avec la création d'une voie reliant le pôle d'échange multimodal et la Rue Jacques Cartier, et la mise en place de sens de circulation sur le site ;
 - **la prise en compte des besoins de stationnement** (véhicules/cycles) pour la desserte de la gare (création d'une aire dépose-minute), la desserte du nouveau pôle de vie et la desserte des logements (stationnements résidents) ;
 - **l'amélioration de la sécurité des circulations piétonnes** par le réaménagement de la Rue Jacques Cartier et de la Route Nationale.
- **Prise en compte de nuisances éventuelles** par une étude sur la qualité du sol préalable à tout aménagement ;
- **Qualité paysagère** par la programmation d'espaces végétalisés en cœur d'îlot.

Le programme et l'organisation urbaine

Un pôle d'échange multimodal est aménagé, il se localise entre la gare RER et le pôle de vie. Un sens de circulation est mis en place, la sortie s'effectuant par une nouvelle voie créée à l'Ouest du site entre la voie verte existante et les logements. Elle débouche sur la Rue Jacques Cartier où un aménagement au sol est prévu pour sécuriser le croisement des circulations (bus, véhicules, cycles, piétons).

Un giratoire est créé au croisement de la Route Nationale et de la rue Germaine Lelièvre de sorte à :

- Filtrer l'accès au pôle d'échange multimodal uniquement aux bus desservant la gare RER,
- Marquer l'entrée du parking dépose-minute,
- Sécuriser le croisement des circulations automobiles avec la rue Germaine Lelièvre,
- Permettre un principe de retournement sans arrêt.

Un pôle de vie est créé dans la halle réhabilitée et sera dédié à des activités commerciales (en RDC), des activités tertiaires et des services. Un espace public structurant est également développé entre le pôle de vie et la gare afin de valoriser la dynamique du site.

La zone d'habitat se développe à l'emplacement des activités économiques sur la parcelle n°1908. Le programme se décompose ainsi :

- environ une soixantaine de logements en accession, avec commerces en RDC,
- environ une vingtaine de logements sociaux (dont la moitié en logements seniors, pour une part de 25% de logements sociaux).
- Les hauteurs seront limitées à R+2+C ou R+2+attique.

Un plan de circulation est mis en place : l'accès s'effectue soit par la Rue Jacques Cartier soit par la Route Nationale à proximité du pôle de vie. La sortie s'effectue sur la voie créée pour la sortie du pôle d'échange multimodal et débouchant sur la rue Jacques Cartier.

La Rue Jacques Cartier est réaménagée en voie partagée, afin de prolonger la voie verte existante (orientation Est-Ouest) depuis l'entrée du parking de la gare jusqu'au carrefour de la Route de Saint-Vrain.

La rue Nationale est retraitée afin de réaménager les trottoirs et créer de nouvelles places de stationnement en créneau.

Les besoins en stationnement automobiles sont pris en compte, en complément du parking de la gare localisé en bordure Ouest du site. L'offre se décompose en :

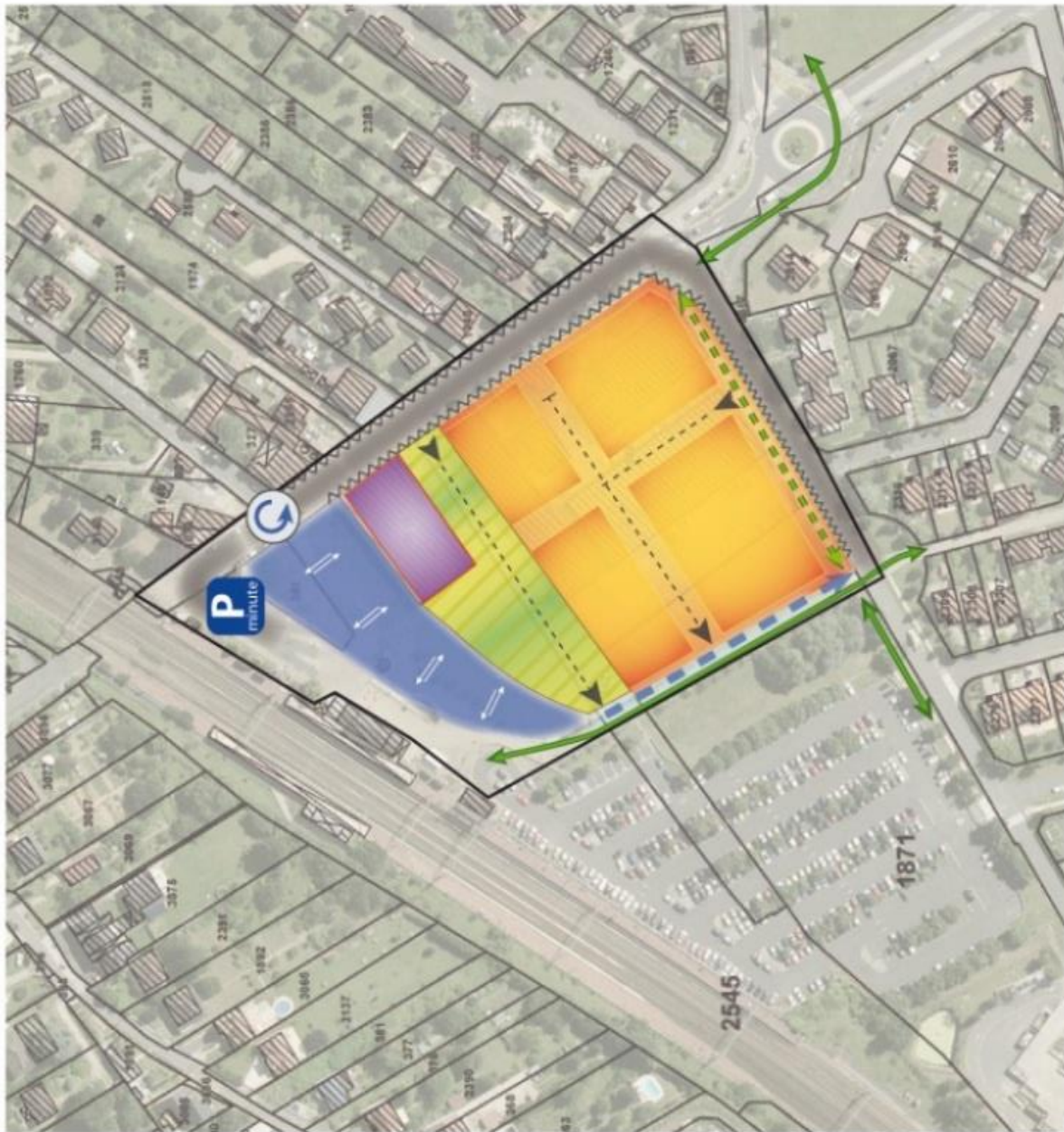
- environ 120 places résidentes,
- environ une vingtaine de places proches des commerces du pôle de vie,
- environ une dizaine de places visiteurs.

Des stationnements pour cycles sont également prévus.

Une étude préalable sur la présence de pollution dans les sols devra être menée ; en cas de pollution avérée, des mesures de dépollution devront être réalisées avant tout aménagement ».

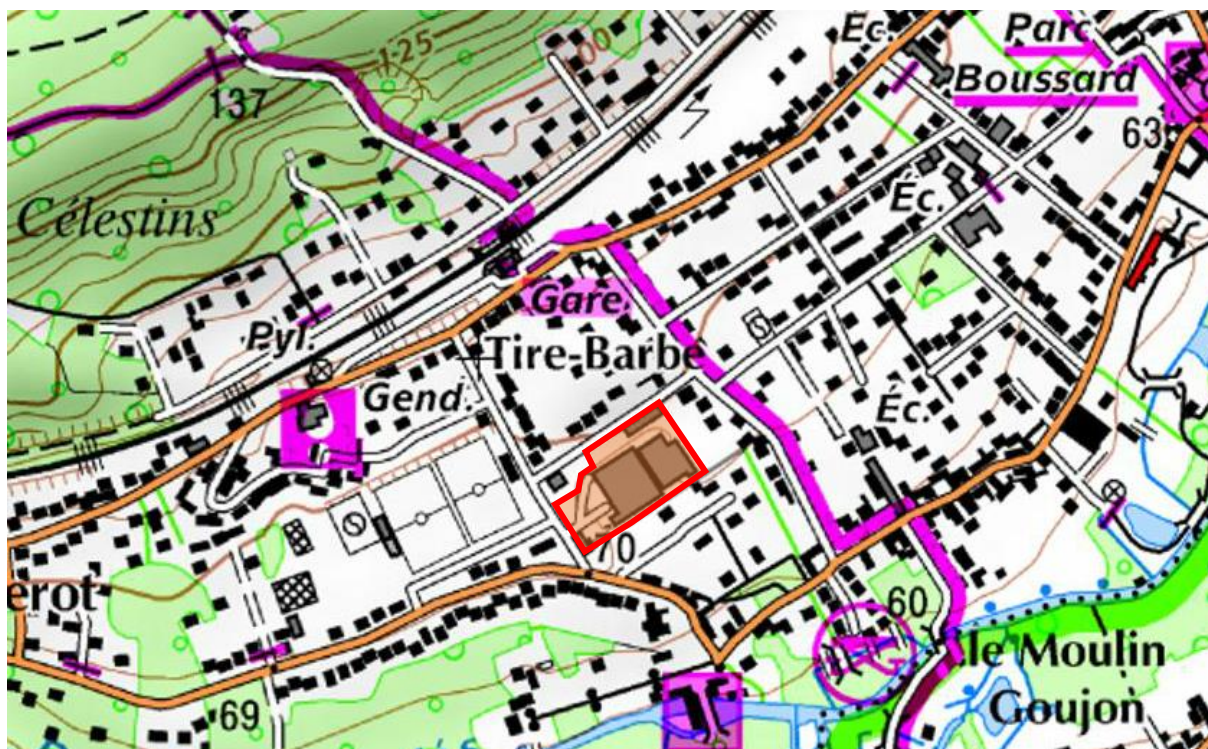
Enfin, l'ensemble de la zone d'habitat est structuré par **une armature végétale forte** : des arbres seront plantés en cœur d'îlots sur le site.

Schéma d'aménagement



- Site**
-  Limites du secteur d'Orientations d'Aménagement et de Programmation
- Déplacements / Circulations**
-  Aménagement d'un pôle d'échange multimodal réservé aux transports en commun
 -  Principe d'une voie bus/véhicules de sortie du site
 -  Création d'un aire de dépose-minute
 -  Giratoire à créer
 -  Voirie à requalifier
 -  Accès et sortie du site
 -  Principe de circulation véhicule sur le site
 -  Liaison douce existante
 -  Liaison douce à créer
 -  Sécurisation des circulations piétonnes
- Composition**
-  Pôle de vie (commerce en RDC / activités tertiaires/ services)
 -  Espace public structurant
 -  Secteur à vocation habitat diversifié

II - OAP Secteur « Tire-Barbe »



Le contexte

Le secteur « Tire-Barbe » se trouve au cœur du **quartier éponyme**, à **proximité de la Gare RER de Lardy**.

Il est **accessible** depuis la rue Tire-Barbe, elle-même directement connectée à la rue de Panserot (RD 146), située juste au sud, qui traverse la commune d'est en Ouest. Le secteur est également longé sur sa frange Nord par la rue du stade.

Le site se trouve dans **la continuité d'espaces urbanisés** : il est inséré dans un îlot caractérisé par des habitations individuelles dont les fonds de parcelles ceinturent le site.

Plus globalement, le quartier Tire-Barbe s'étend entre l'ancien hameau constitué d'un tissu dense d'habitations anciennes, de petits commerces et d'une école localisé le long de la Grande rue, et la gare RER. Ce quartier est majoritairement composé d'habitations sur grandes parcelles caractéristiques d'un développement résidentiel réalisé au cours de la seconde moitié du XX^{ème} siècle.

Le site se trouve également à **proximité d'équipements publics existants**. De l'autre côté de la rue tire-barbe, face à l'entrée du site, se trouvent des terrains de sport (football, tennis). Plus au Nord, à 350 mètres, se localise la gare RER de Lardy.

Même si le site est presque entièrement artificialisé, il est situé "*en zone humide de classe B*" : probabilité importante de zone humide.



Le site vu depuis la rue Tire-Barbe.

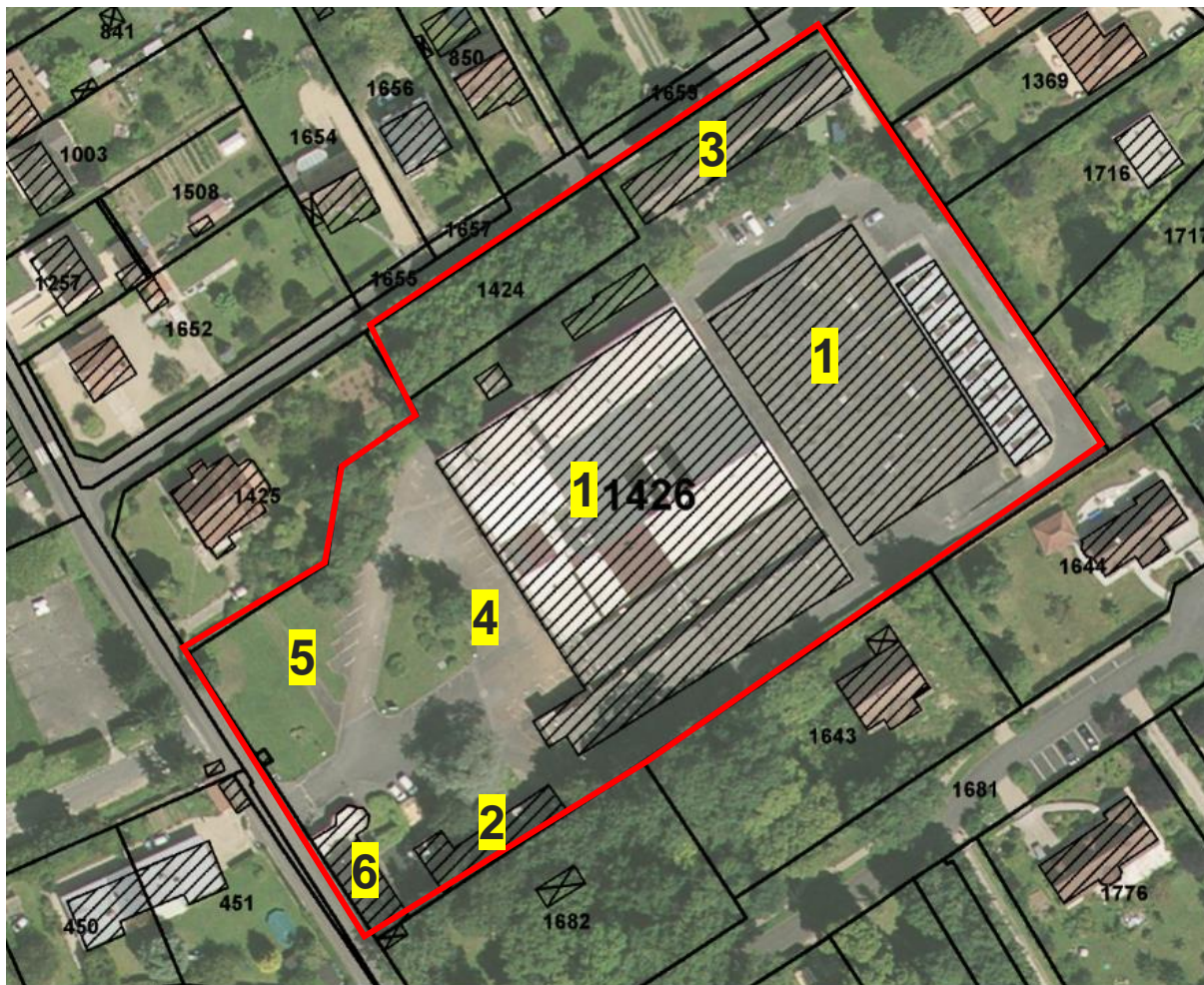


Le carrefour permettant aujourd'hui les entrées-sorties sur le site.

Implanté sur les parcelles 1424 et 1426, le secteur de réflexion représente une superficie d'environ **13 700 m²**.

Le secteur est un **espace mixte** composé :

1. d'activités diversifiées d'entrepôts d'activités (sur près de 40% de l'emprise),
2. de petites activités commerciales au sud (auto-école, vente de pizzas),
3. d'un lieu de culte au Nord (donnant sur la rue du stade),
4. d'un parking
5. d'un espace enherbé en entrée de site
6. d'une habitation.



La végétation présente se caractérise principalement par un boisement localisé en parcelle 1424 et par une continuité de haies boisées marquant les limites entre les fonds de parcelle et le site le long de la parcelle 1426.

A noter qu'un EBC existe sur la parcelle voisine n°1682, située en dehors du site.

Les objectifs de l'aménagement

L'aménagement de ce secteur doit respecter les principes suivants :

- Production de **80 logements** maximum ;
- **Mixité d'habitat** : diversité typologique entre habitat collectif, groupé et individuel ;
- **Mixité sociale des logements** : au moins 25% des logements à produire ;
- **Amélioration de l'accessibilité du site** (visibilité, sécurité) depuis/vers la rue Tire-Barbe ;

- **Réorganisation des circulations** automobiles et douces à l'intérieur du site ;
- **Requalification des activités existantes** ;
- **Qualité paysagère**, par la programmation d'espaces publics, d'espaces végétalisés et par la **préservation des haies** servant d'écran le long des clôtures des fonds de parcelles environnantes ;
- **Préservation d'une partie du mur** côté rue du Stade.
- Mise en place de systèmes **favorisant l'infiltration des eaux pluviales** sur le site ;
- **Prise en compte de nuisances éventuelles** par une étude sur la qualité du sol préalable à tout aménagement ;
- **Programmation d'espaces de stationnement** prenant en considération les besoins nécessaires à la desserte des logements (véhicules/cycles).

Le programme et l'organisation urbaine

La zone d'habitat se développe à l'emplacement des activités économiques existantes. Elle devra comprendre une mixité typologique, comprenant à la fois des logements collectifs, groupés et individuels. La densité est d'environ **60 logements / hectare, soit un maximum de 80 logements.** Afin de favoriser la mixité sociale, il est obligatoire de réaliser **au minimum 25 % de logements sociaux** sur le site.

Des activités à vocation de services, commerces et artisanat pourront être intégrées à la programmation.






Une étude préalable sur la présence de pollution dans les sols devra être menée ; en cas de pollution avérée, des mesures de dépollution devront être réalisées avant tout aménagement ».

L'accès au site devra être **requalifié** de sorte à améliorer la sécurité des entrées/sorties sur la rue Tire-Barbe.



Schéma d'aménagement



- Site**
 Limites du secteur d'Orientations
 d'Aménagement et de Programmation
- Composition**
-  Secteur à vocation habitat diversifié
 -  Secteur à vocation de services, commerce et artisanat
 -  Frange paysagère à préserver et développer
 -  Mur à préserver
- Déplacements**
-  Accès au site à requalifier
 -  Aménagement sécurisé et qualifié

III - OAP Secteur « Technocentre Renault »

Le contexte

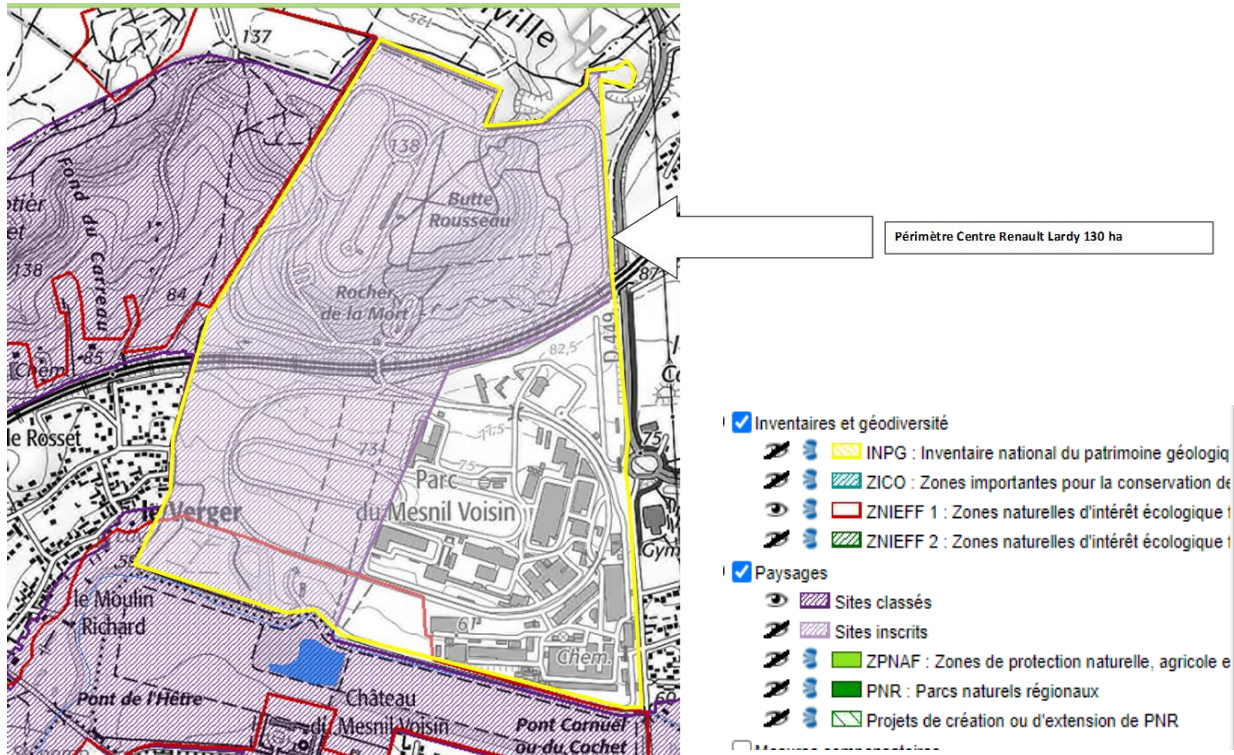
Dans sa configuration actuelle, Lardy se caractérise par deux entités urbaines bien séparées par la forêt de l'ancien parc du château de Mesnil-Voisin et le technocentre Renault. Il est impossible pour des raisons de confidentialité de traverser le centre technique, ceinturé par des murs. Cela coupe le territoire en deux.

- A l'Ouest, le bourg,
- A l'Est : Cochet et le Pâté.



Implanté sur le territoire communal de Lardy, le technocentre RENAULT couvre une superficie de 130 hectares environ. Il est un point de passage obligatoire pour les nouveaux modèles que le constructeur souhaite commercialiser. Près de 2 000 personnes y étudient l'acoustique des véhicules, développent de nouveaux moteurs ou encore travaillent à la voiture électrique de demain.

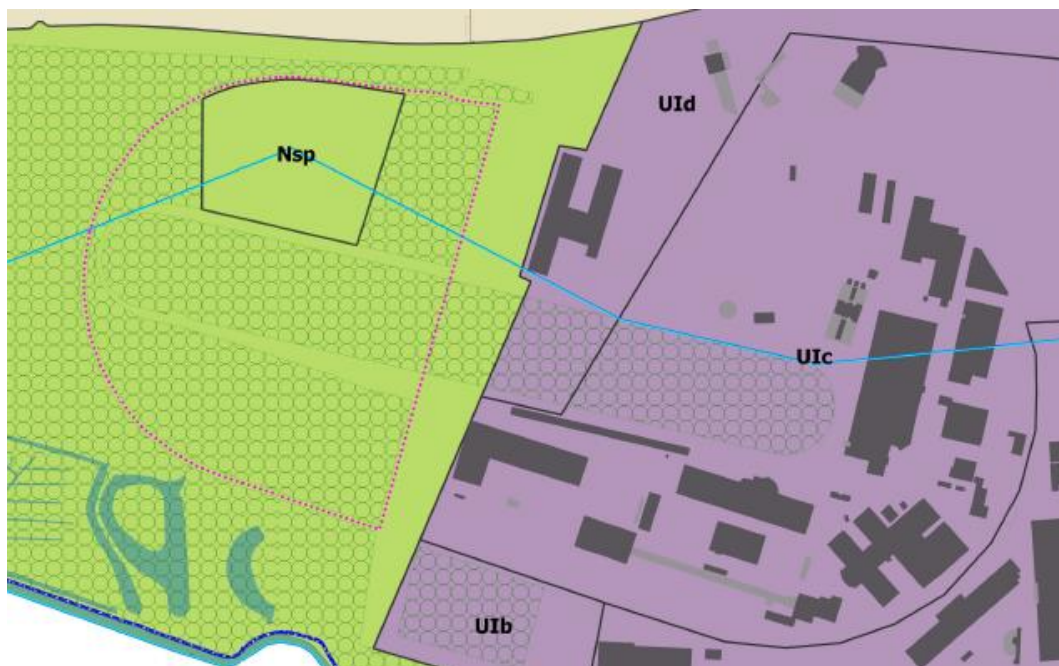
Les 2/3 du site sont en « site classé de la Vallée de la Juine ».



Afin de permettre la pérennité du site, des possibilités d'aménagement doivent être envisagées, notamment en créant une OAP.

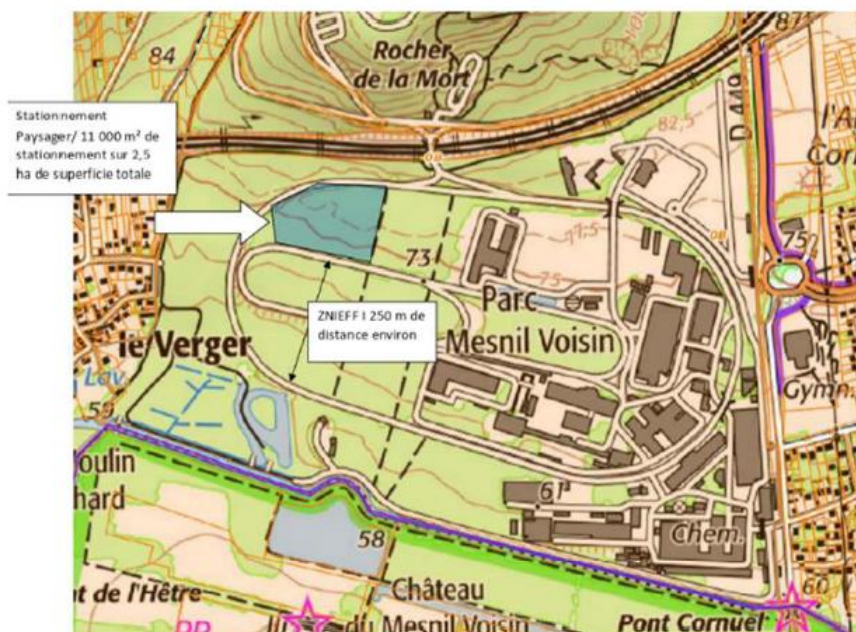
Le site se situe en zone de recensement au titre des ENS.

Le périmètre de l'OAP du Secteur « Technocentre Renault » est d'environ 12,6ha.



Secteurs à Orientation d'Aménagement et de programmation

Un espace est réservé pour l'implantation d'un parking paysager



La partie du secteur qui est prévue pour l'aire de stockage de véhicules inertes est occupée majoritairement par un boisement relativement jeune se mêlant à trois alignements de Tilleuls plus anciens orientés nord-sud.

Le site est en effet intégré à la ZNIEFF de type 2 « Vallée de la Juine ». A ce titre il occupe une fonction de lien avec les autres entités naturelles de la vallée.

Les lisières



La présence de chênes et de clairières est favorable pour certaines espèces d'oiseaux



Une réglementation spécifique Nsp est proposée car le site présente un intérêt particulier par son histoire, en tant qu'ancienne partie du domaine du Château de Mesnil-Voisin et ses jardins dessinés, comprenant ses grandes perspectives et ses anciens tracés historiques.

Les valeurs historiques, esthétiques et aussi écologiques de ce secteur doivent être conservées. Le site est entièrement couvert par le site classé de la « Vallée de la Juine et ses abords ».

Les objectifs de l'aménagement

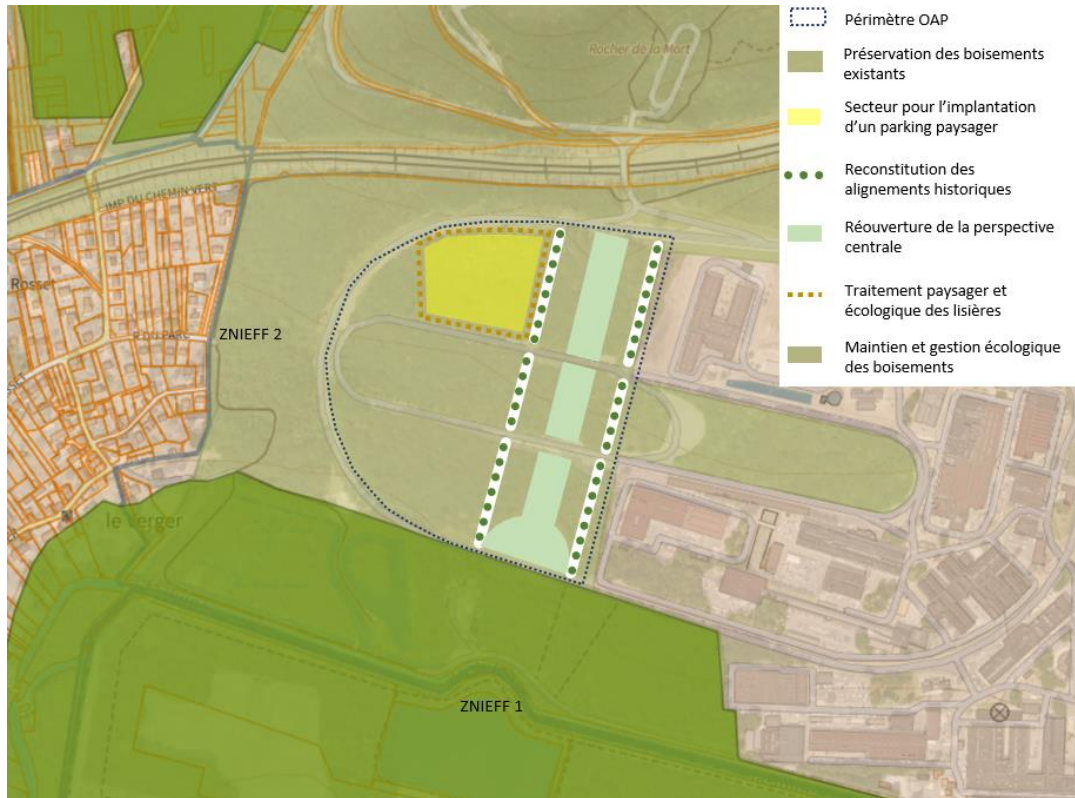
L'objectif est de répondre au besoin en aire de stockage de véhicules inertes, revaloriser les boisements et établir la lecture des allées historiques tout en maintenant voire en diversifiant la biodiversité :

- Révéler et mettre en valeur les perspectives historiques ;
- Empêcher la co-visibilité entre l'aire de stationnement et le château ;
- Respecter la végétation en place sur tous les espaces en ZNIEFF non concernés par l'aménagement du parking ou des secteurs de réouverture paysagère ;
- Conserver un sol naturel ;
- Imaginer un mobilier en harmonie avec le parc.

Le programme et l'organisation urbaine

- L'aire de stockage de véhicules inertes devra respecter les alignements historiques et ne pas obstruer la perspective centrale et les allées latérales qui seront maintenues libres. Les espaces ouverts devront être maintenus en prairie avec une gestion différenciée à fauche annuelle tardive pour diversifier la biodiversité.
- L'aménagement d'une aire de stockage de véhicules inertes est l'occasion de rétablir la lecture du dessin des allées.
- L'aire de stockage de véhicules inertes ne doit générer aucune nuisance visuelle depuis le château.
- Le jeu d'écrans boisés ou de micro-terrassement peuvent camoufler le passage des voies afin de créer la perspective visuelle historique depuis le château.
- Préserver les alignements d'arbres historiques (dans la mesure où leur état phytosanitaire le permet), ouvrir les espaces qui étaient libres dans le plan paysager historique (allée centrale, allées secondaires...) et les reconstituer le cas échéant.
- Maintenir au maximum les arbres existants.
- Protéger les arbres à proximité de l'aire de stockage de véhicules inertes (mise en défense, pieux...).
- Les plantations nouvelles doivent respecter la palette végétale indigène du boisement en place.
- Choisir un revêtement perméable qui favorise l'infiltration des eaux de ruissellements et confère un aspect paysager de qualité tout en assurant la bonne qualité des eaux infiltrées. Conserver le terrain naturel pour les places de stationnement afin de ne pas artificialiser le site.
- Penser un revêtement adapté pour les bandes de roulement (stabilisé, gravillonné, graves, sables).
- Les éléments de mobilier (clôtures, pieux, délimitation, panneaux, bornes (bois, enrochements). L'emploi de matériaux naturel et recyclables est à privilégier.

Schéma de l'OAP



IV - OAP thématiques « valorisation des continuités écologiques »

Le contexte

L'OAP thématique « valorisation des continuités écologiques » est une déclinaison spécifique des dispositions portant sur l'aménagement du territoire en faveur des continuités écologiques. Cette OAP vient répondre aux attentes de l'article L151-6-2 du code de l'Urbanisme qui énumère des champs généraux très larges que cette OAP vient adapter au contexte communal et aux objectifs inscrits au PADD.

Elle s'inscrit sur l'ensemble du territoire et est opposable dans un rapport de compatibilité.

Trois grands espaces communaux constituent des réservoirs de biodiversité à Lardy :

- Les boisements du coteau, au nord,
- La sablière de Lardy,
- La vallée de la Juine et ses espaces humides, au sud.



Deux autres espaces viennent marquer des ruptures de continuités écologiques. Il s'agit d'espaces en interface avec les réservoirs de biodiversité identifiés :

- Les espaces urbains,
- Les espaces agricoles.



Les corridors sont liés aux boisements et à la présence de la Juine. Le site Renault, en partie boisé, permet également de créer un lien entre les deux réservoirs : Juine et boisements des coteaux. De nombreuses porosités se créent dans les espaces urbains grâce aux jardins et espaces publics. L'espace agricole est également ponctué de quelques boisements qui jouent le rôle de corridors en « pas japonais ».

Les objectifs de l'OAP

Cette OAP présente un caractère transversal qui vient appliquer à l'ensemble du territoire, des prescriptions et préconisations en faveur de la valorisation des continuités écologiques. L'OAP est axée sur la préservation et du renforcement de la biodiversité locale et doit être appliquée en filigrane de tous les projets d'aménagement de Lardy. Cette application locale se veut utile à la trame verte et bleue du grand territoire, notamment la Vallée de la Juine. Il s'agit avant tout de poser des principes d'actions pour aller dans le sens d'une valorisation générale de la trame verte et bleue de Lardy.

Elle permet également de cibler les espaces de projets en cours ou nécessaires au rétablissement ou à l'optimisation des continuités écologiques.

Les prescriptions par entités

Les boisements

Les boisements du coteau de la Juine, au Nord de Lardy représentent un vaste réservoir boisé pour la biodiversité. Les boisements en tant que tels sont importants, mais leurs interfaces (espaces de lisières) représentent également des secteurs d'échange et de déplacement de la biodiversité particulièrement importants. Les actions à envisager pour tout projet d'aménagement sont les suivants :

- *Préserver les grandes entités boisées :*
 - o la protection des espaces boisés passe par leur bonne gestion qui doit permettre une régénération des arbres, tout en maintenant la biodiversité qu'ils accueillent. Ces espaces sont classés en tant qu'Espaces Boisés Classés.
 - o le maintien des usages de loisirs, dans le respect de leurs sensibilités écologiques et paysagères.
- *Gérer les espaces transition autour des boisements ;*
 - o préservation les lisières naturelles (entre zones A et N) en maintenant notamment leur étagement : arboré, arbustive, herbacée, dans une zone « tampon ».
 - o interdiction d'implanter des murs pleins en bordure de bois ;
 - o encourager à la plantation de haies vives d'essences locales sur les secteurs d'interface. Cette haie peut être doublée d'un grillage qui devra être à maille large (10 cm x 10 cm) pour permettre le déplacement de la petite faune sauvage.
- *Maintenir les continuités écologiques entre boisements et Juine au travers du centre Renault dont l'OAP permet le développement du site tout en permettant la restauration paysagère des allées historiques et la protection des espaces boisés existants ;*

La vallée de la Juine

Au sein de la vallée de la Juine, la présence de l'eau est un élément fondamental, aussi bien grâce à la rivière elle-même que ses espaces humides attenants. Plusieurs actions sont à mener pour valoriser cet espace remarquable pour la biodiversité :

- *Préserver et restaurer la Juine :*

- L'effacement ou la réduction des obstacles identifiés (moulins, seuils,...) pour la continuité en long et le déplacement de la faune aquatique ;
- L'amélioration de l'hydromorphologie de la Juine et de ses bras et de leur qualité physicochimique, et donc la résorption des sources de pollution pour tout projet d'aménagement.
- *Gérer les berges afin de garantir les fonctionnalités et continuités écologiques de la Juine :*
 - les zones d'expansion de crues le long de la Juine devront être préservées. Sur les secteurs de dysfonctionnement éventuellement observés, ces zones devront être restaurées ou créées : suppression du drainage, désimperméabilisation des espaces publics,...
 - le maintien de la ripisylve de la Juine est primordiale, afin de créer des ensembles diversifiés et de lutter contre les pollutions diffuses. Ces espaces sont globalement classés en tant qu'Espaces Boisés Classés.
- *Protéger et restaurer les zones humides :*
 - une gestion adaptée des espaces humides est mise en œuvre ;
 - l'imperméabilisation de ces espaces est interdite ou doit être compensée pour permettre la revalorisation écologiques de secteurs humides ;
 - une maîtrise écologique des pratiques culturales sera recherchée (pratiques agricoles sans intrants, pâturage extensif, fauchage tardif de prairies,...) pour permettre le développement de la biodiversité des milieux humides et le maintien de leur rôle tampon face aux inondations.
 - accompagner les projets de restauration de zones humides.
- *Valoriser la vallée par la création d'un cheminement doux.*

La sablière de Lardy

Au cœur du coteau de la Juine, la sablière, classée en ZNIEFF présente un intérêt grâce aux milieux ouverts qu'elle présente. La rareté de ces pelouses calcaires en fait l'intérêt écologique. Plusieurs actions sont à mener pour valoriser cet espace remarquable pour la biodiversité :

- préserver les espaces ouverts de la sablière ;
- protéger les espaces de lisières avec les bois qui l'entourent ;
- adopter une gestion écologique permettant de se prémunir contre l'enfrichement et la fermeture naturelle de ces espaces ;
- se prémunir contre les pollutions et le dépôt sauvage d'ordures qui dégradent le site en limitant l'accès au site.

Les espaces urbains

Il s'agit ici d'un espace de rupture de continuités écologiques. Toutefois, la biodiversité des villes peut s'exprimer avec la présence de jardins et d'une végétalisation des espaces publics. Les actions suivantes visent à rendre plus perméables l'espace urbain et faire en sorte qu'il participe aux liens entre les réservoirs naturels de Lardy (boisements et vallée de la Juine) qui se trouvent de part et d'autre.

Pour valoriser les continuités écologiques et la biodiversité des espaces urbains, plusieurs actions sont à considérer :

- *Préserver le patrimoine arboré de Lardy :*

- Les espaces publics plantés participent à des continuités écologiques en « pas japonais » qu'il conviendra de préserver ;
-
- Les arbres isolés et alignements d'arbres doivent être préservés. Dans le cas d'un abattage lié à la sécurité public ou à l'état phytosanitaire des arbres, la replantation d'un arbre d'essence locale est souhaitable, dans l'espace public comme privé.
- *Développer la place de la nature en ville, dans les espaces publics et privés :*
 - La désimperméabilisation de l'espace public pour réintroduire le végétal en ville et lutter contre les effets d'ilots de chaleur urbains ;
 - Chaque projet, prévoit la création d'espaces extérieurs qualitatifs s'intégrant dans la Trame Verte et Bleue de la commune, présentant des aménagements paysagers végétalisés, à dominante de pleine terre.
 - Les espaces de pleine terre devront être maintenus au maximum dans tous les espaces publics et privés, en limitant, ainsi, l'imperméabilisation des sols. Il s'agit de privilégier les revêtements perméables aux eaux de pluie notamment.
 - Pour tous projets, les aménagements paysagers pourront chercher à favoriser la conservation sur le territoire des espèces remarquables présentes. A cet effet, des aménagements réalisés pourront se rapprocher des habitats fréquentés par ces espèces aux cours de leur cycle de vie.
 - La végétalisation des toitures, murs pignons, balcons et loggias, ainsi que des éléments de construction en saillie, est recommandée. A cet effet, une épaisseur suffisante de terre végétale doit être assurée pour permettre le développement des végétaux dans de bonnes conditions.
 - La voie principale de desserte des nouvelles constructions est accompagnée d'un aménagement paysager (plantation d'arbres d'alignement, haies libres diversifiées, cortège herbacé, pieds d'arbres plantés...) et veillera, dans la mesure du possible à rester perméable (stabilisé, terre-pierre,...).
- *Adopter une gestion efficace de la biodiversité dans les espaces urbains :*
 - Adopter une gestion écologique des espaces publics pour améliorer la biodiversité en ville (rationalisation des arrosages, gestion différenciée notamment) ;
 - Renouveler les essences exotiques voire invasives existantes par des espèces locales et adaptées au climat local.

Les espaces agricoles

Dédiés à la production agricole, ces espaces de grandes cultures représentent généralement des ruptures de continuités écologiques. Cependant, tous les éléments végétaux présents au cœur des espaces agricoles peuvent jouer leur rôle de corridor de dépalcement de la faune sauvage. Les espaces agricoles seront valorisés comme espaces supports de continuités écologiques. A cet effet, plusieurs actions sont à réaliser :

- les éléments de patrimoine naturel au cœur de l'espace agricole seront protégés, et la plantation de nouveaux éléments sera envisagée (arbres isolés, bosquets, haies,...) ;
- l'implantation de nouveaux bâtiments sera pensée de manière à ne pas porter préjudice aux continuités écologiques et des aménagements visant à renforcer ces dernières pourront être envisagés.



