

DOSSIER D'APPROBATION

PLUi

Plan Local d'Urbanisme
intercommunal

LOI BARNIER

Prescrit le : 16/12/2015

Arrêté le : 27/04/2023

Approuvé le : 25/04/2024



SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
PRÉAMBULE/ CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE	4
ETUDE SPECIFIQUE SUR LA COMMUNE DE HIRSAC	5
A. Contexte général	6
B. État des lieux	7
C. Prescriptions des secteurs UX côté Nord de la RN141	20
D. Prescriptions des secteurs AU et U au Sud de la RN141	27
E. BILAN des dispositions à envisager	30
ETUDE SPECIFIQUE SUR LA COMMUNE DE MERIGNAC	31
A. Contexte général	32
B. État des lieux	33
C. Prescriptions	43
D. BILAN des dispositions à envisager	49
ETUDE SPECIFIQUE SUR LA COMMUNE DE BOURG-CHARENTE	50
A. Contexte général	51
B. État des lieux	52
C. Prescriptions	59
D. BILAN des dispositions à envisager	62
ETUDE SPECIFIQUE SUR LA COMMUNE DE GENSAC-LA-PALLUE	63
A. Contexte général	64
B. État des lieux	65
C. Prescriptions	73
D. BILAN des dispositions à envisager	79
ETUDE SPECIFIQUE SUR LA COMMUNE DE FOUSSIGNAC	80

PRÉAMBULE/ CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Rappel des dispositions réglementaires du Code de l'urbanisme :

L 111-6

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.

L111-7

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.

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

L 111-8

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.

Ce document tient lieu de justification permettant de déroger à la règle de l'inconstructibilité dans la bande des 75 mètres ou 100 mètres de part et d'autre des voies classées à grande circulation.

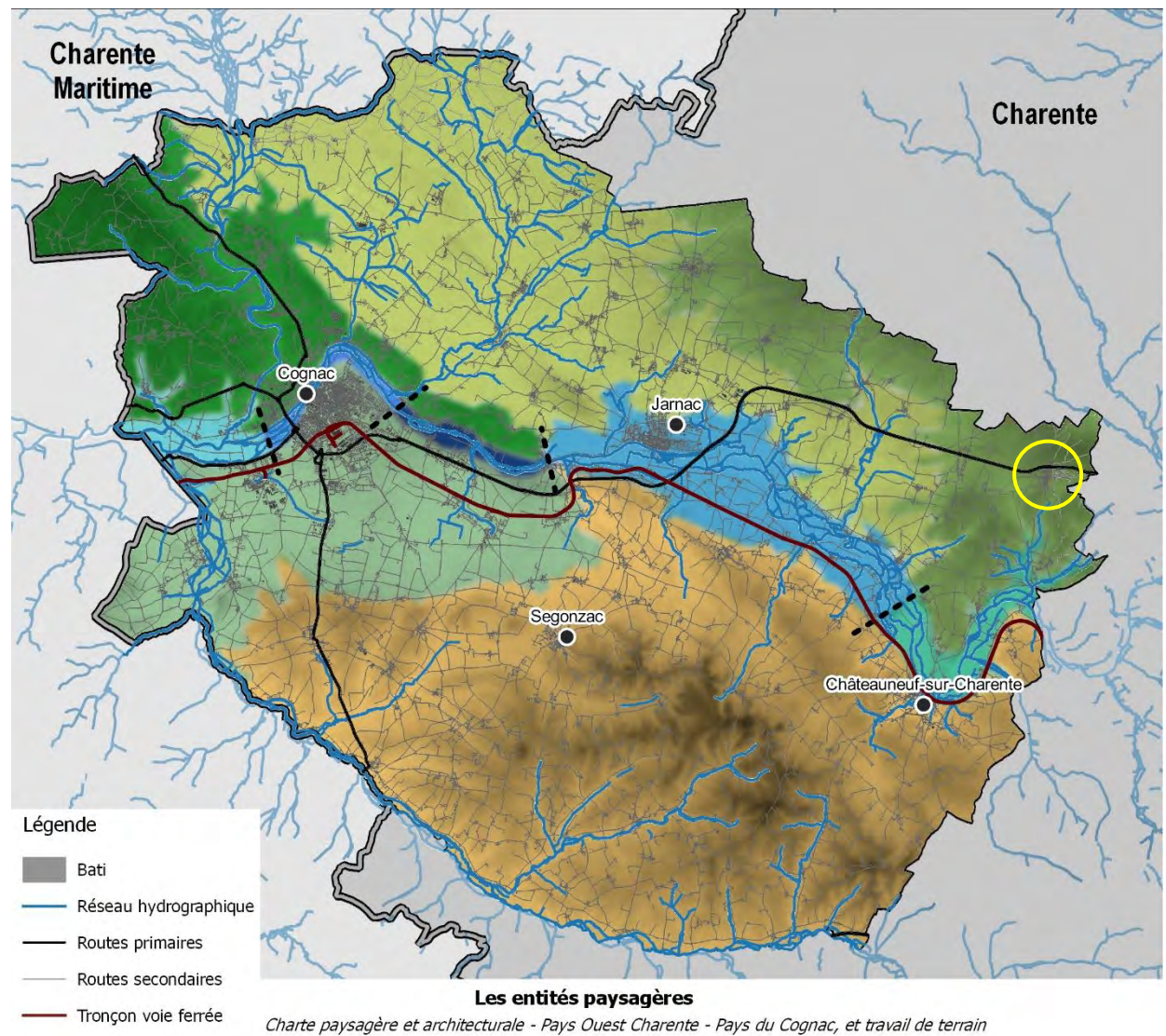
ETUDE SPECIFIQUE SUR LA COMMUNE DE HIERSAC

A. Contexte général

1. Contexte paysager intercommunal

A l'échelle de Grand Cognac, le secteur se trouve dans l'unité paysagère du **Plateau d'Angoumois**.

Dans le **Plateau d'Angoumois**, le relief est orienté Nord-Ouest Sud-Est. D'altitude plus élevée que les unités paysagères voisines, il constitue un promontoire en offrant couramment des vues lointaines sur les alentours. Ici, les sols alternent entre des vignes, d'autres cultures et des boisements, proposant ainsi des ambiances variées.



B. État des lieux

1. Situation du site

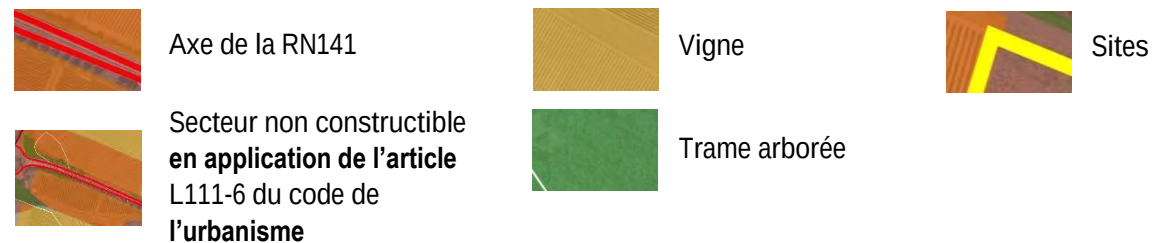
De part et d'autre de la RN141, les sites se trouvent sur la commune de Hiersac, et s'inscrivent dans un paysage au relief relativement doux à des altitudes entre 100 et 90m dans une pente orientée Nord-Sud descendante.

Les sites Nord sont bordés côté Nord de bâtiments d'activités, puis au-delà de parcelles viticoles sans motifs arborés, venant ainsi créer des paysages très ouverts.

Le site Sud se trouve en continuité de l'urbanisation du bourg de Hiersac, à proximité de quartiers d'habitations.



Situation des sites de Hiersac (sources : BDTOPO, SIGMA)



2. Urbanisme et architecture

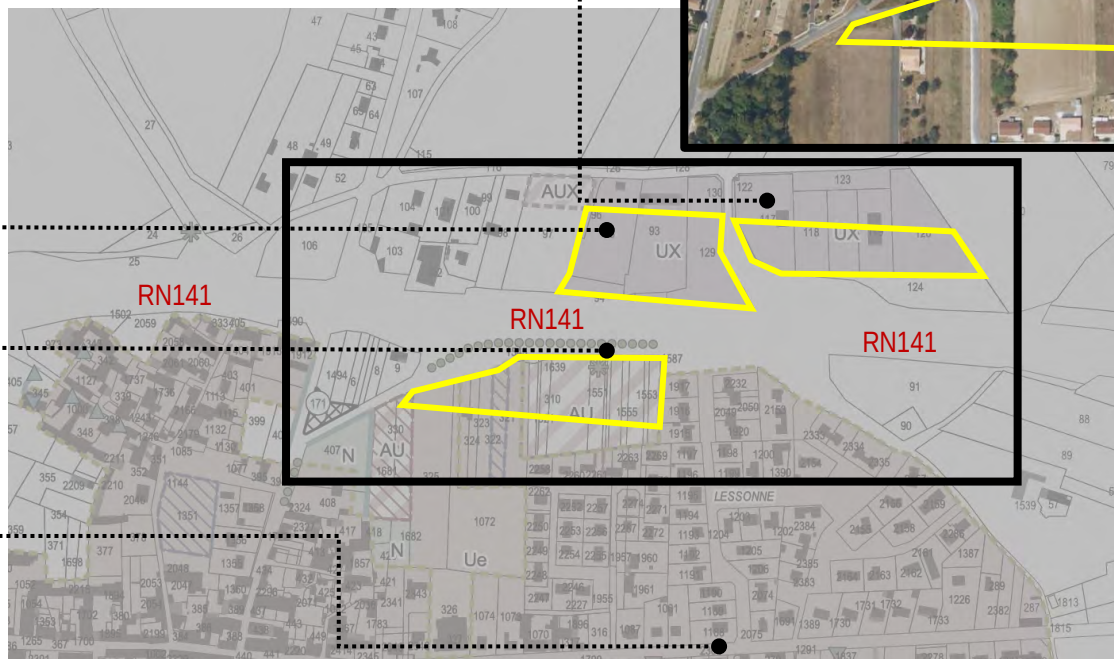
L'environnement urbain et architectural proche se présente comme suit :

Zone d'activités de
Hiersac

Déchetterie
de Hiersac

Rue du Parc

Route d'Angoulême



Situation des sites de Hiersac (source : règlement graphique du PLUi de Grand Cognac, 2024)



Éléments de paysage et de continuité écologique
(Art. L151-23 Code Urbanisme)

- Arbre remarquable protégé
- Alignement d'arbres protégés

Les zones UX au Nord de la RN141 sont déjà en partie construites avec des bâtiments implantés à moins de 100m de l'axe de la RN141. Au sud de la RN141, les zones pavillonnaires existantes présentent du bâti implanté à moins de 100m également de l'axe de la RN141. Un alignement d'arbres remarquable à protéger est présent en bordure sud de la RN141, formant un écran végétal fort entre la RN et la partie nord du bourg de Hiersac.

La dérogation demandée concerne :

- Les zones UX au nord sur les parties sud des parcelles **de la zone UX existante. Il s'agit de diminuer le recul de 100m à 50m de l'axe de la voie pour l'implantation de nouveaux bâtiments.**
- Les zones AU et U au sud pour les parties Nord des parcelles longeant la rue du Parc, en prolongement des zones résidentielles existantes. **Il s'agit de diminuer le recul de 100m à 40m de l'axe de la voie pour l'implantation de nouveaux bâtiments.**

► Concernant la partie située au nord de la RN141 :

Les entreprises déjà en place : une diversité de gabarits et de qualité architecturale (bâtiments en bardage métallique avec toiture plate ou toitures à deux pans et parpaings non enduits), avec des bâtiments d'une hauteur globalement inférieure à 10m. Les bâtiments existants s'intègrent plutôt bien et sont relativement peu perceptibles depuis la RN141 en raison de la présence d'un talus et de végétation.

Les zones de stockage des entreprises (stockage de matériaux notamment) sont disposées côté Nord, donc non perceptibles depuis la RN141.

Aucun accompagnement végétal des clôtures des parcelles existantes.



► Concernant la partie située au sud de la RN141 :

Les quartiers résidentiels déjà en place : une frange végétale nord végétale et arborée. Des maisons en rez-de-chaussée essentiellement, orientée Ouest-Est, avec pignon sur rue du Parc. Les voies de desserte de ces quartiers sont perpendiculaires à la rue du Parc. Comme son nom l'indique la rue du Parc offre une ambiance plutôt à dominante végétale, avec ces larges accotements végétalisés et ces alignements d'arbres, faisant « oublier » la présence de la RN141 (au moins visuellement).



3. Déplacements et mobilités



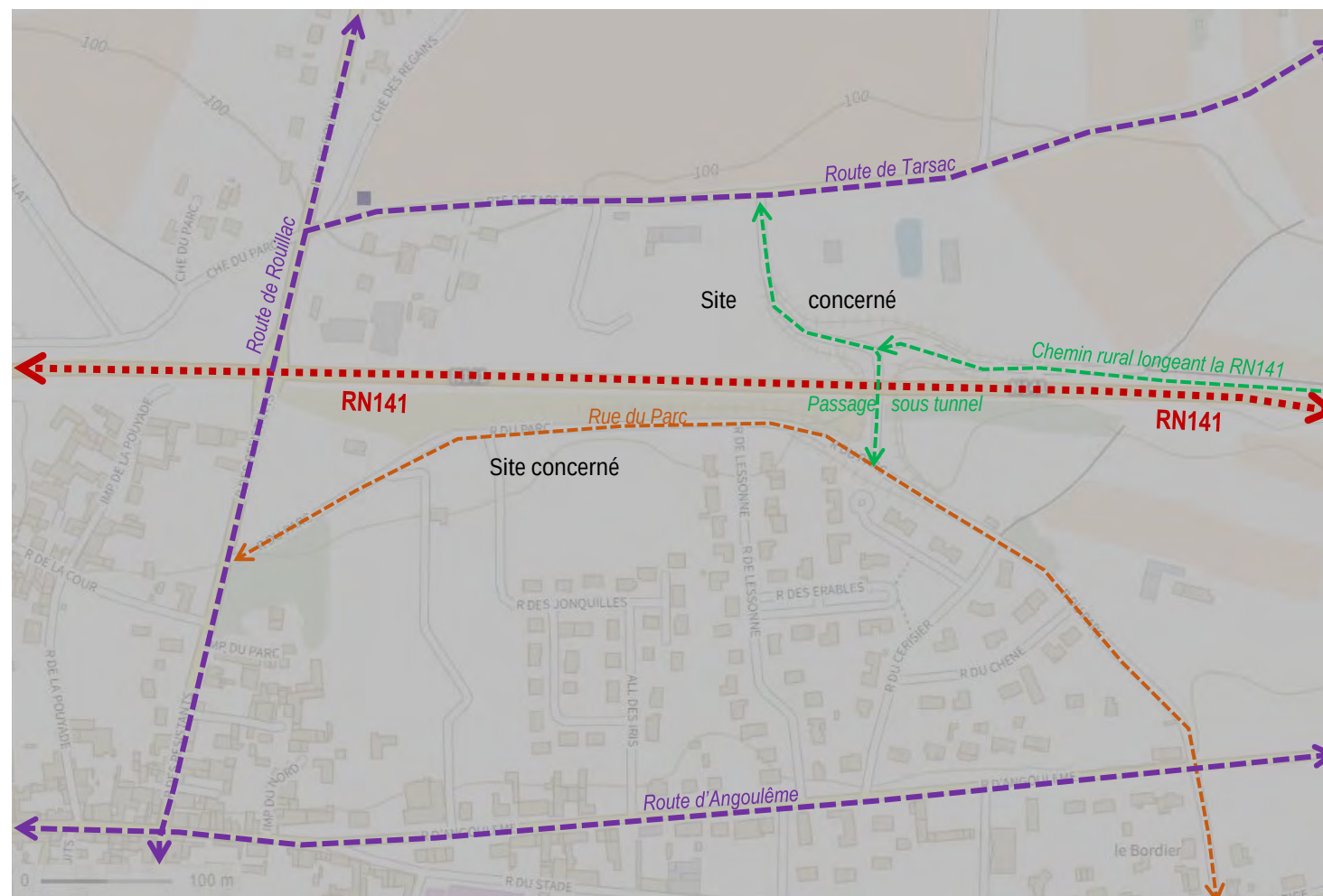
Route remontant du tunnel vers la Route de Tarsac



Passage sous tunnel faisant le lien entre la partie nord et Sud de la RN141



Rue du Parc



La desserte des sites d'étude (sources : Géoportail @IGN)

4. Les vues sur les sites depuis la RN141

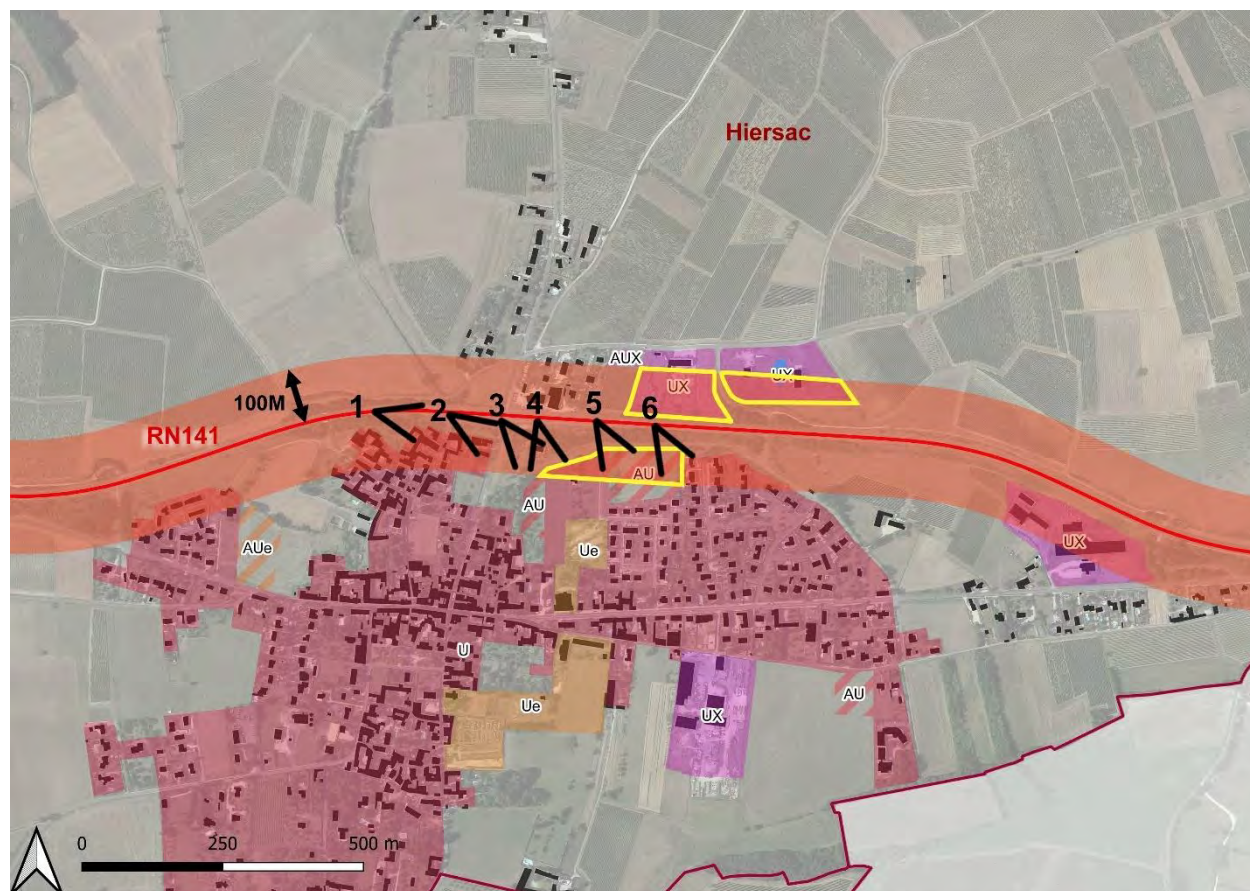
A quelques centaines de mètres du site, la RN141 est bordée d'une épaisseur arborée créant un filtre visuel entre la route et les parcelles bâties voisines - GoogleStreetView



A l'approche du site, une bande enherbée accompagnée d'un alignement d'arbres permettent une intégration du bâti existant - GSV



A l'intersection entre la RN141 et la rue des Résistants, urbanisation intégrée grâce à la large lisière arborée le long de la RN141 et aux divers jardins - GSV



Les vues sur le site Sud depuis la RN141 dans le sens Ouest-Est (sources : BDTPO)

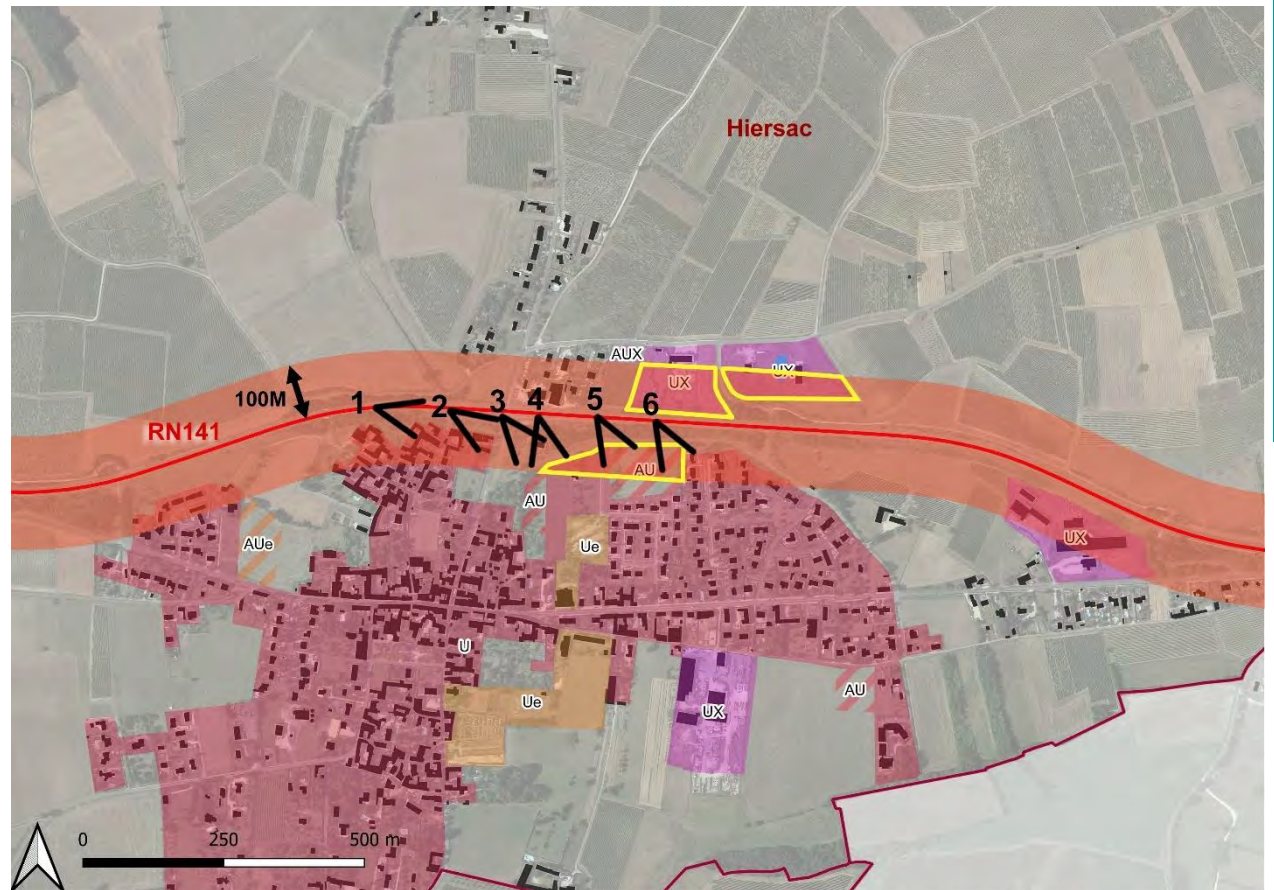
Au Nord du site Sud, large bande enherbée et lisière arborée - GSV



Au Nord du site, large lisière arborée rendant le secteur AU invisible - GSV



Au Nord du site, large lisière arborée permettant une bonne intégration du bâti - GSV



Les vues sur le site Sud depuis la RN141 dans le sens Ouest-Est (sources : BDTOPO)

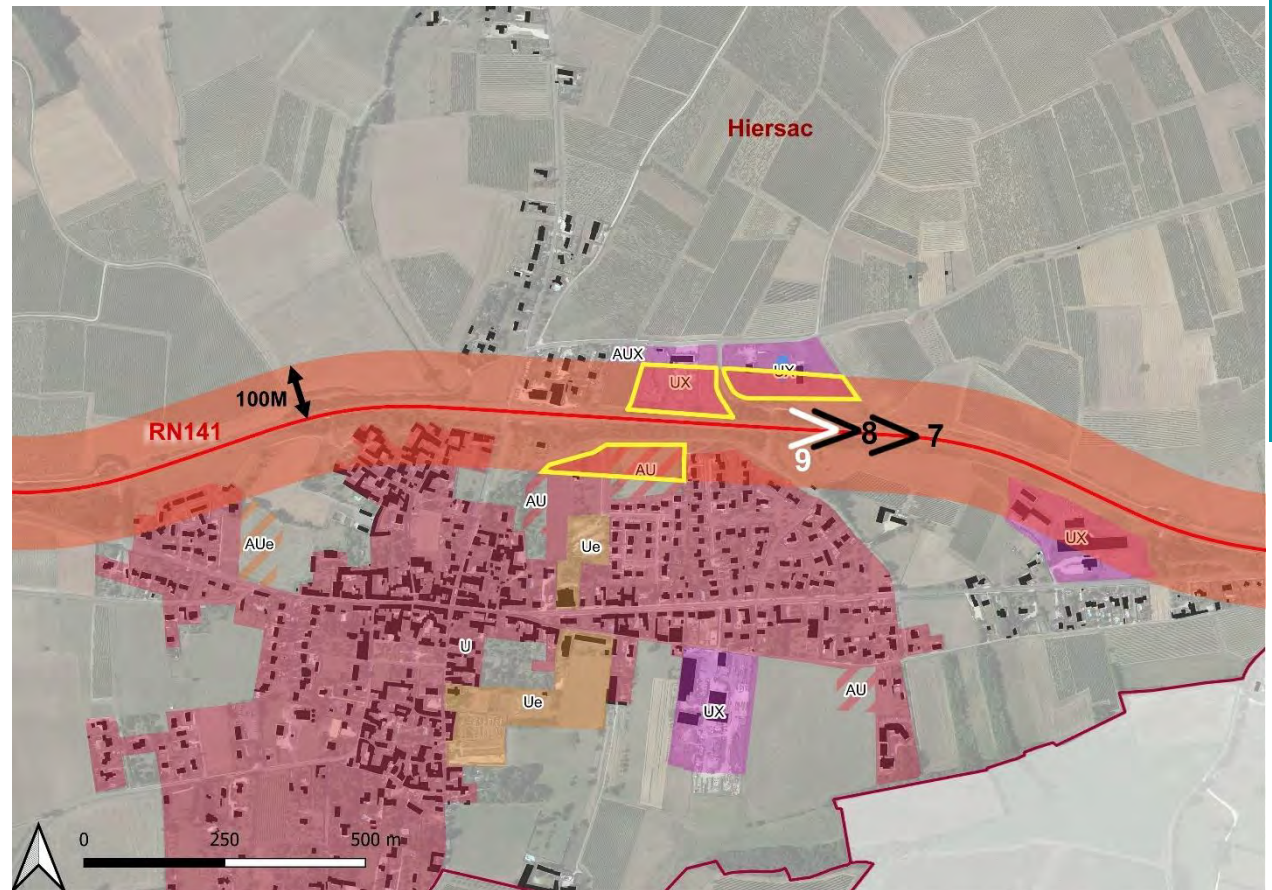
Côté droit, haut talus limitant les vues sur le site Nord
Côté gauche, masses arborées à l'arrière-plan intégrant l'enveloppe urbaine au Sud de la RN141 - GSV



Côté droit, baisse du talus limitant augmentant progressivement les vues sur le site Nord
Côté gauche, masses arborées intégrant l'enveloppe urbaine au Sud de la RN141 - GSV



Côté droit, site largement visible par l'absence de talus et de lisière arborée
Côté gauche, masses arborées intégrant l'enveloppe urbaine - GSV



Les vues sur les sites Nord et Sud depuis la RN141 dans le sens Est-Ouest (sources : BDTOPO)

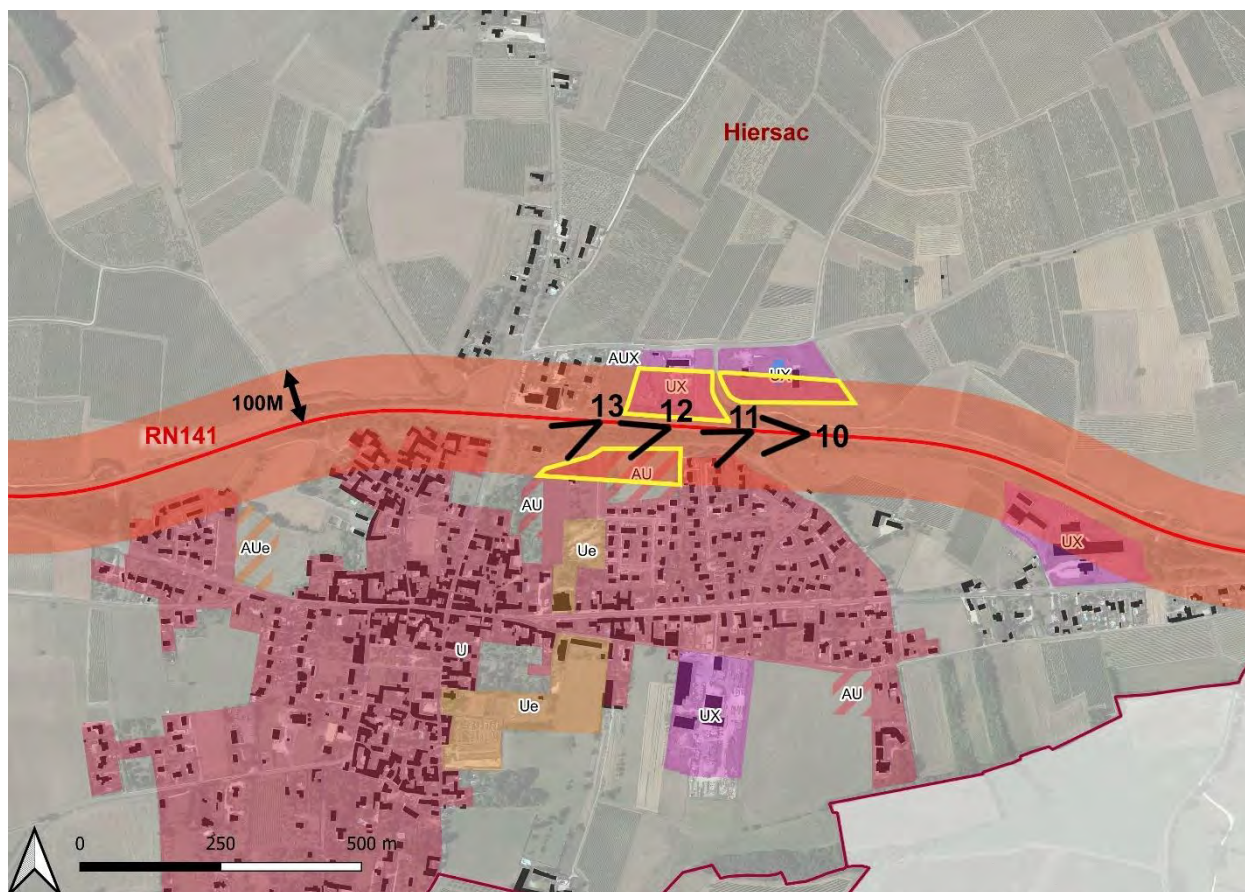
Enveloppe urbaine et site Sud invisibles grâce à l'épaisse lisière végétale - GSV



Enveloppe urbaine et site Sud invisibles grâce à l'épaisse lisière végétale - GSV



Site Sud invisible grâce à l'épaisse lisière végétale - GSV



Les vues sur le site sud depuis la RN141 dans le sens Est-Ouest (sources : BDTPOPO)

Enveloppe urbaine et site Sud invisibles grâce à l'épaisse lisière végétale - GSV



A quelques centaines de mètres, vue sur la haie en lisière du site Nord à l'arrière-plan - GSV



Déchetterie implantée dans la zone UX sans lisière arborée côté Ouest, ne permettant pas son intégration paysagère - GSV



Les vues sur le site nord depuis la RN141 dans le sens Ouest-Est (sources : BDTPO)

Autour de la déchetterie, absence de lisière arborée côté Ouest mais haie arborée côté RN141, créant ponctuellement un filtre visuel - GSV



Haie discontinue en limite du site laissant des vues sur les activités présentes - GSV



Tronçon du site sans lisière arborée le long de la RN141, laissant une vue très ouverte sur la parcelle, sans insertion paysagère - GSV



18

Large lisière arborée permettant une intégration paysagère du site - GSV



19

Court alignement d'arbres accompagnant la lisière végétale, le tout permettant une bonne intégration paysagère du site - GSV



20



Les vues sur le site nord depuis la RN141 dans le sens Ouest-Est (sources : BDTPOPO)

A l'extrême Est du site, absence de lisière arbustive ou arborée le long de la RN141 laissant des vues très ouvertes sur les parcelles - GSV



21

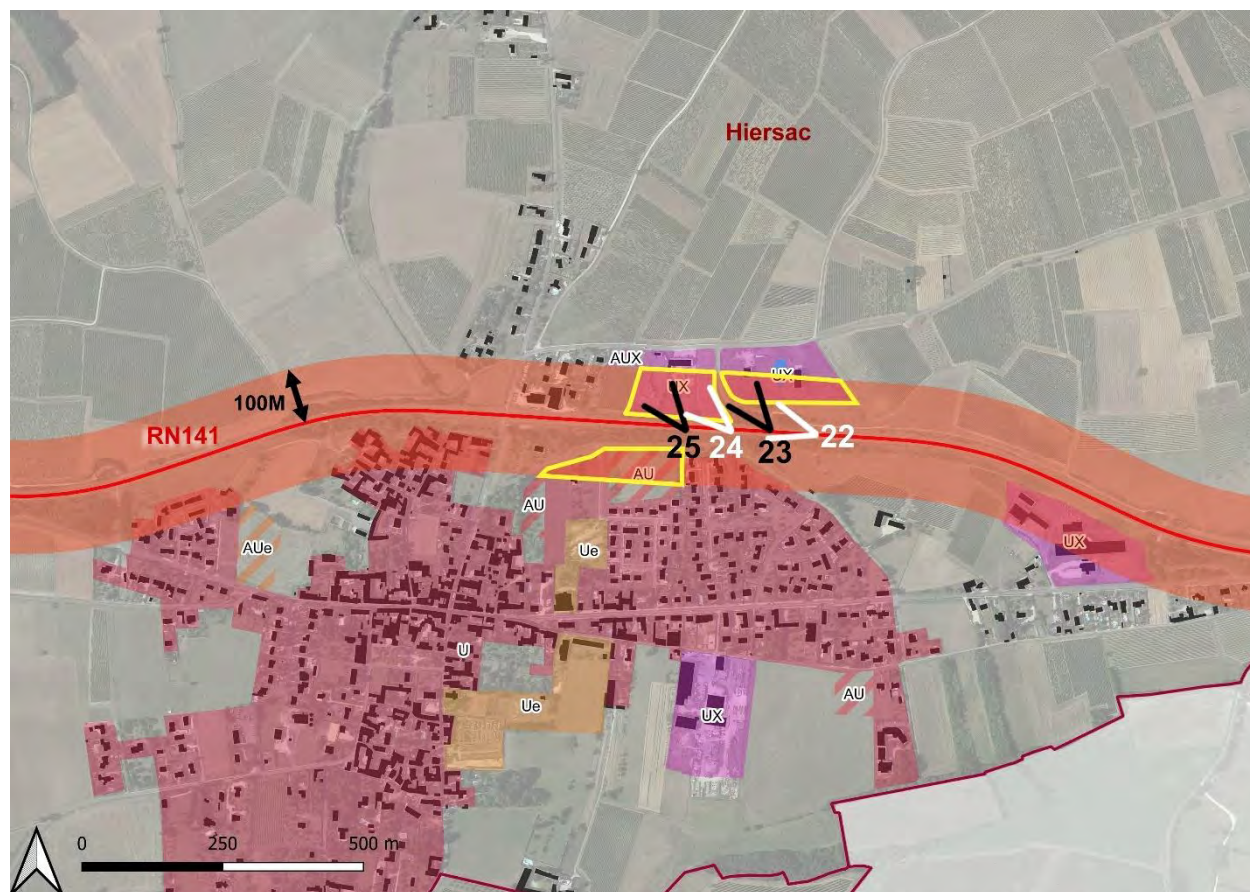
Site Nord intégré grâce à une épaisseur arborée - GSV



Vue ponctuelle sur le site et un bâtiment existant à cause de l'absence localisée de lisière arborée - GSV



Vue ouverte sur la parcelle encore non bâtie du site Nord, à cause de l'absence de lisière arborée le long de la RN141 - GSV



Les vues sur le site nord depuis la RN141 dans le sens Est-Ouest (sources : BDTPO)

Activité largement visible depuis la RN141 à cause de l'absence de lisière arborée le long de la voie - GSV

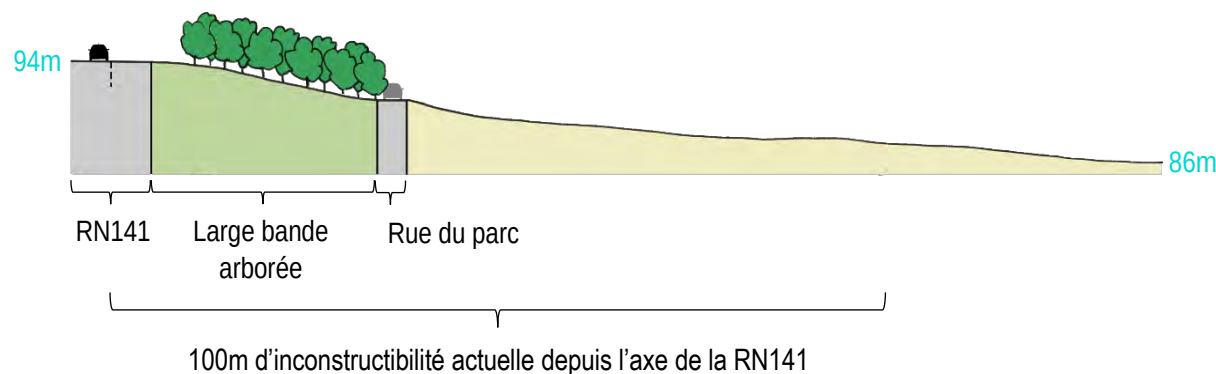


5. Coupes de l'existant

N.b. : Toutes les coupes à suivre sont représentées avec le côté Nord à gauche, et le côté Sud à droite.

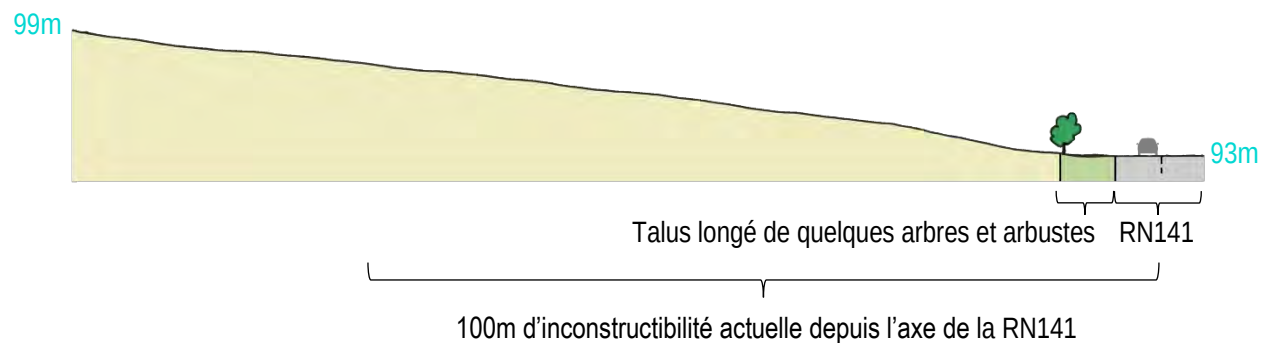
A : Le secteur Sud se situe en contre-bas de la RN141. Il est séparé de cette voie par une large bande arborée en pente, et par la rue du parc qui ceinture le Nord de l'enveloppe urbaine du bourg de Hiersac.

La zone AU en elle-même est en pente douce descendante vers le Sud, et est dépourvue de végétation arbustive ou arborée.



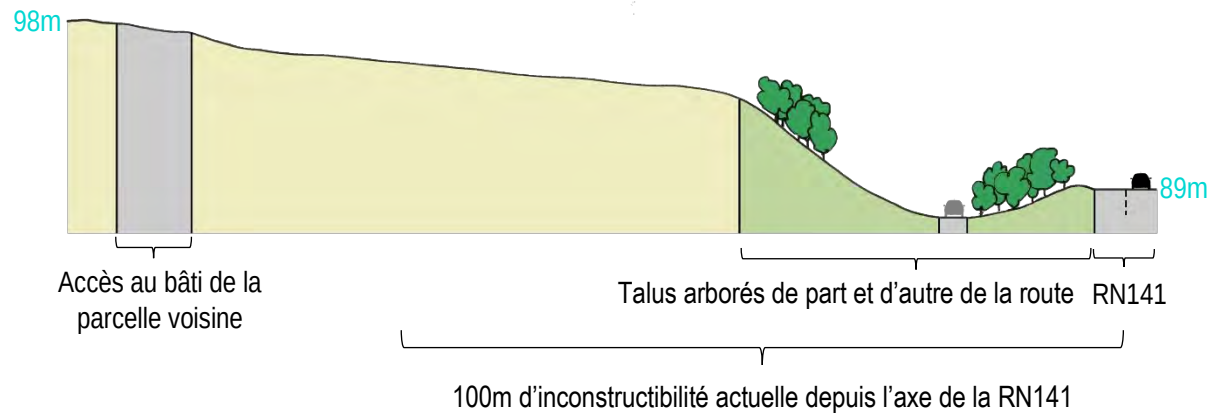
Localisation des coupes (sources : BDTOPO)

B : Dans le secteur Nord-Ouest, la parcelle encore non bâtie est en pente descendante vers le Sud, et donc vers la RN141. Dépourvue de végétation arbustive et arborée, elle est uniquement bordée de quelques arbres et arbustes côté RN141.



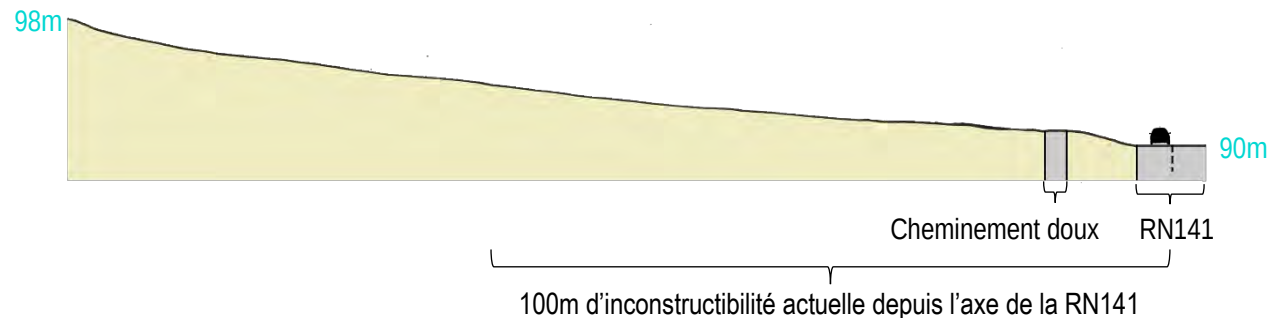
C : Dans le secteur Nord-Est, la pente est toujours globalement en pente descendante vers le Sud. Une petite dépression existe autour d'une route passant ensuite sous la RN141. Des talus arborés entourent cette voie, permettant également d'apporter une certaine lisière arborée le long de la RN.

En revanche, au-delà du talus, la parcelle est vide de végétation arbustive et arborée.



Localisation des coupes (sources : BDTOPO)

D : Tout à l'Est, le site est toujours en pente descendante vers le Sud et la RN141. Sur ce tronçon, il n'y a aucune lisière arborée ou arbustive entre la parcelle en UX et la RN141.



C. Prescriptions des secteurs UX côté Nord de la RN141

En préambule, il est rappelé que les aménagements des secteurs UX devront respecter le règlement écrit du PLUi et les OAP thématiques.

1. Proposition de réduction de la bande d'inconstructibilité (dérogation Loi Barnier)

Sur les deux secteurs concernés, la bande d'inconstructibilité, liée au recul imposé par la Loi Barnier, est réduite de 100m à 50m (comme indiqué sur le plan ci-contre) depuis l'axe de la RN141.

Sur les sites concernés (zone UX du PLUi) le secteur compris dans la bande d'inconstructibilité (50m par rapport à l'axe de la RN141) pourra néanmoins accueillir aménagements ou installations à dominante paysagère et perméable (aires de stationnements arborées, bassin de gestion des eaux pluviales ...), dans le respect des prescriptions paysagères décrites en suivant.

Les bâtiments pourront s'implanter à partir de 50m, mesurés à l'axe de la RN141, en cohérence avec les autres bâtiments situées plus à l'Ouest de la zone et dans respect des prescriptions architecturales, urbaines et paysagères décrites en suivant.



2. Prescriptions paysagères

Afin de garantir l'intégration des futures constructions des secteurs, des haies multistrates ou des haies arbustives basses avec arbres devront être plantées le long des limites Sud et Est.

Les essences végétales à planter devront respecter les palettes végétales présentes dans l'OAP thématique Trame verte et bleue, franges urbaines et nature en ville.

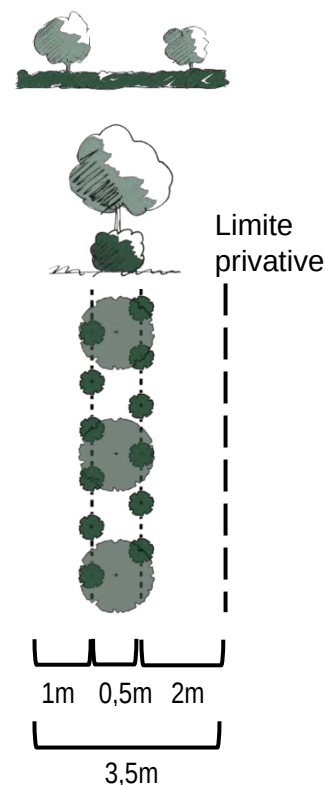
Il est demandé de mélanger de façon aléatoire ces essences pour maximiser l'intérêt paysager et environnemental des nouvelles haies.

Les plantations de ces haies devront respecter les largeurs représentées ci-contre :

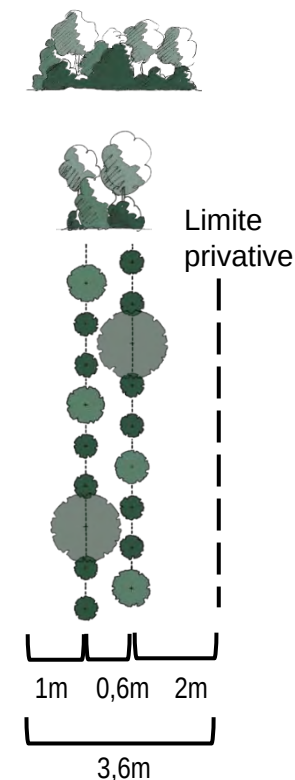
- largeur entre deux lignes de plantation permettant ainsi une bonne épaisseur végétale,
- largeur entre la plantation des arbres et la limite privative (2m, respect du code civil),
- largeur d'entretien de chaque côté des lignes de plantation.

Le cas échéant, la clôture à installer autour de la parcelle à bâtir ne devra pas bloquer **l'écoulement des eaux**. Un grillage fin et discret pourra ainsi être installé, accompagné obligatoirement d'une haie d'essences locales variées.

Haie arbustive basse avec arbres



Haie multistrate

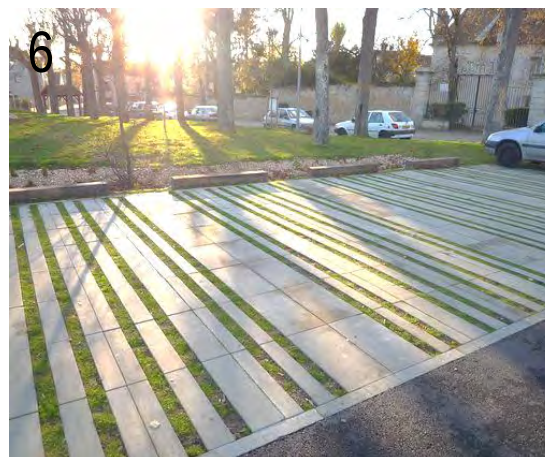
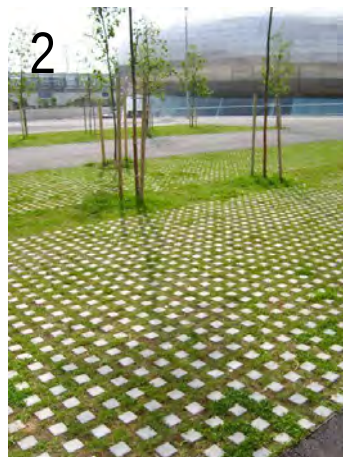


Sur le secteur Ouest dans la largeur d'inconstructibilité réduite à 50m, les aménagements autres que les voiries tels que des dispositifs de gestion des eaux devront être perméables et paysagés.

Les essences végétales à planter devront respecter les palettes végétales présentes dans l'OAP thématique Trame verte et bleue, franges urbaines et nature en ville.

Les nouvelles aires de stationnement pourront être installées entre la haie multistrata ou arbustive basse avec arbres, et les futures constructions. Ces parkings devront au maximum être perméables pour faciliter l'infiltration des eaux pluviales. Plusieurs solutions existent : les pavés aux joints plus ou moins larges mais toujours enherbés (1,2), des bandes enherbées entre bandes de roulement de différents matériaux possible (enrobé, pavés ; 5,7...), des copeaux bois (3), des dalles mêlant béton et enherbements (4, 6, 8)...

Afin d'éviter l'installation d'ombrières dans ces espaces potentiellement exposés d'un point de vue paysager, ces parkings devront être plantés d'arbres d'essences locales dont les ombrages devront atteindre la moitié de la surface des dits parkings.



3. Prescriptions urbaines et architecturales

Les implantations du bâti ainsi que leur volumétrie seront travaillées afin **d'atténuer l'effet de masse** potentiel des constructions.

Sur la partie la plus à l'Est de la zone, les volumétries des bâtiments les plus proches proposeront une hauteur maximale de 10m, pour limiter l'impact visuel depuis la RN141 (car absence de talus sur cette portion-là), dans un souci de qualité de perception depuis la route nationale.

Les matériaux naturels et durables seront privilégiés.

Les éléments techniques (ventilation, climatisation, cheminées diverses...) seront composés avec l'architecture du bâtiment dès sa conception et seront intégrés autant que possible dans le volume du bâtiment.

Au sein de son unité foncière, le bâtiment s'implantera afin d'optimiser au mieux l'espace libre.

Afin de ne pas dénaturer le paysage de la route et en cohérence avec les activités déjà en place, les aires de stockage seront situées sur l'arrière des bâtiments (côté opposé à la RN141 – côté route de Tarsac), sauf impossibilité technique due aux exigences de l'activité en place.

Dans cette hypothèse, les aires de stockage seront accompagnées d'un dispositif d'intégration paysagère qualitatif.

Un règlement de lotissement (ou cahier des charges de prescriptions architecturales, urbaines et paysagères) à **l'échelle de l'opération globale sur la future zone UX** pourra assurer la mise en œuvre de ces différentes exigences.

Trame viaire, stationnement et espaces publics

Les accès au site devront être aménagés afin de pouvoir répondre aux exigences des flux et gabarits des véhicules lourds liés aux futures activités.

Le traitement des voies respectera les dispositions générales des OAP sectorielles des zones à vocation économique.

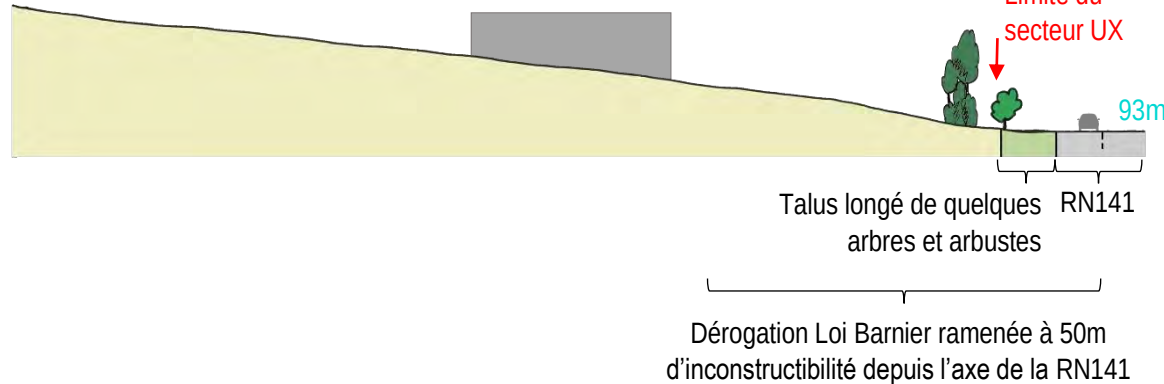


4. Coupes des principes d'aménagement prescrits

B

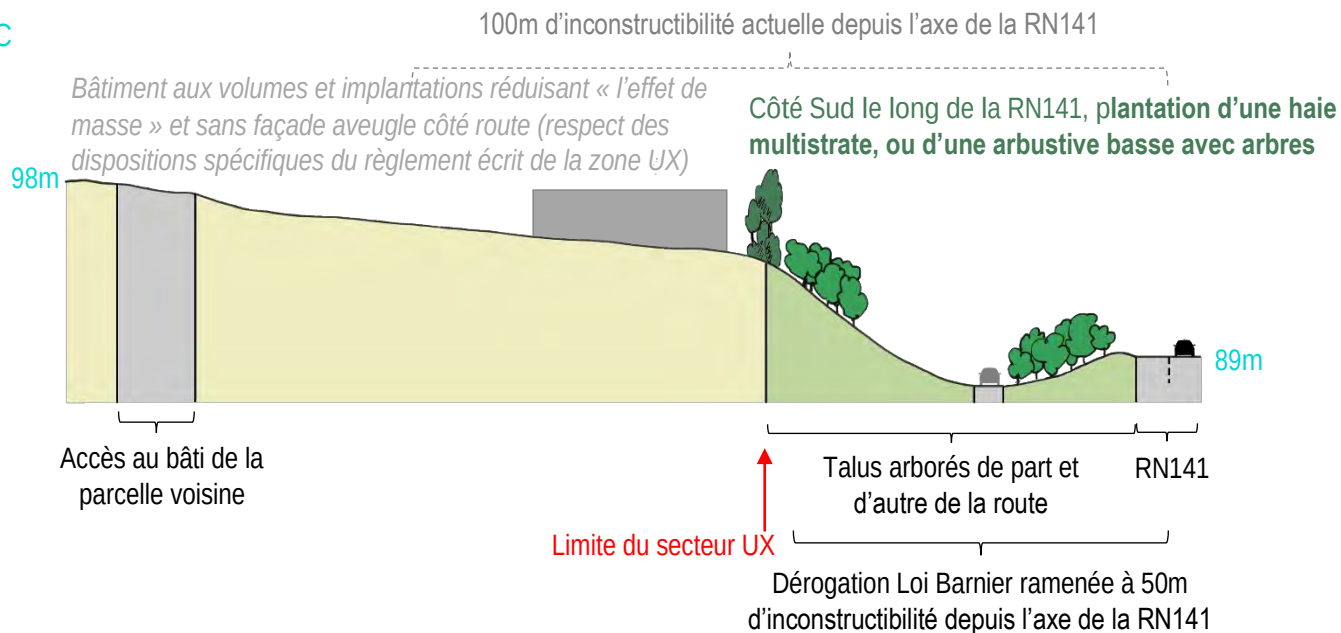
Bâtiment aux volumes et implantations réduisant « l'effet de masse » et sans façade aveugle côté route (respect des dispositions spécifiques du règlement écrit de la zone UX)

99m



Localisation des coupes (sources : BDTOP0)

C

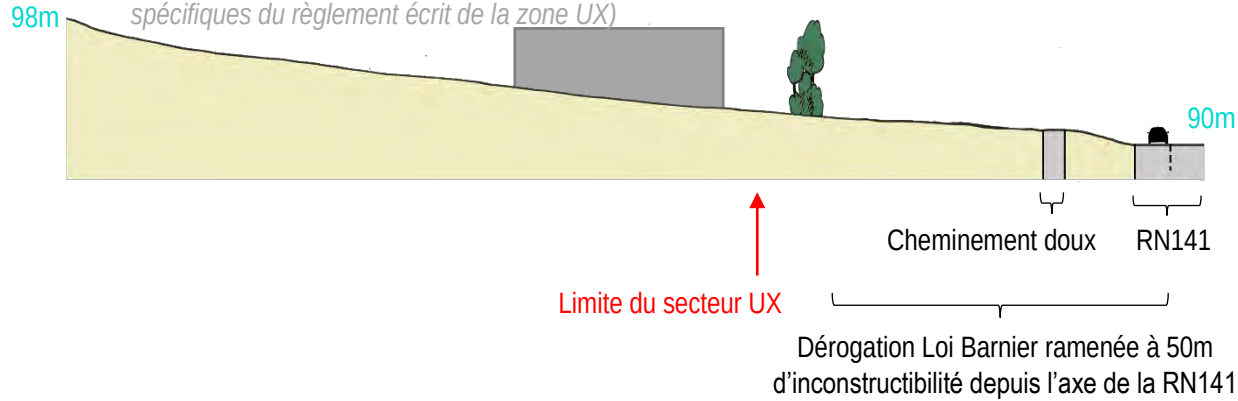


D

100m d'inconstructibilité actuelle depuis l'axe de la RN141

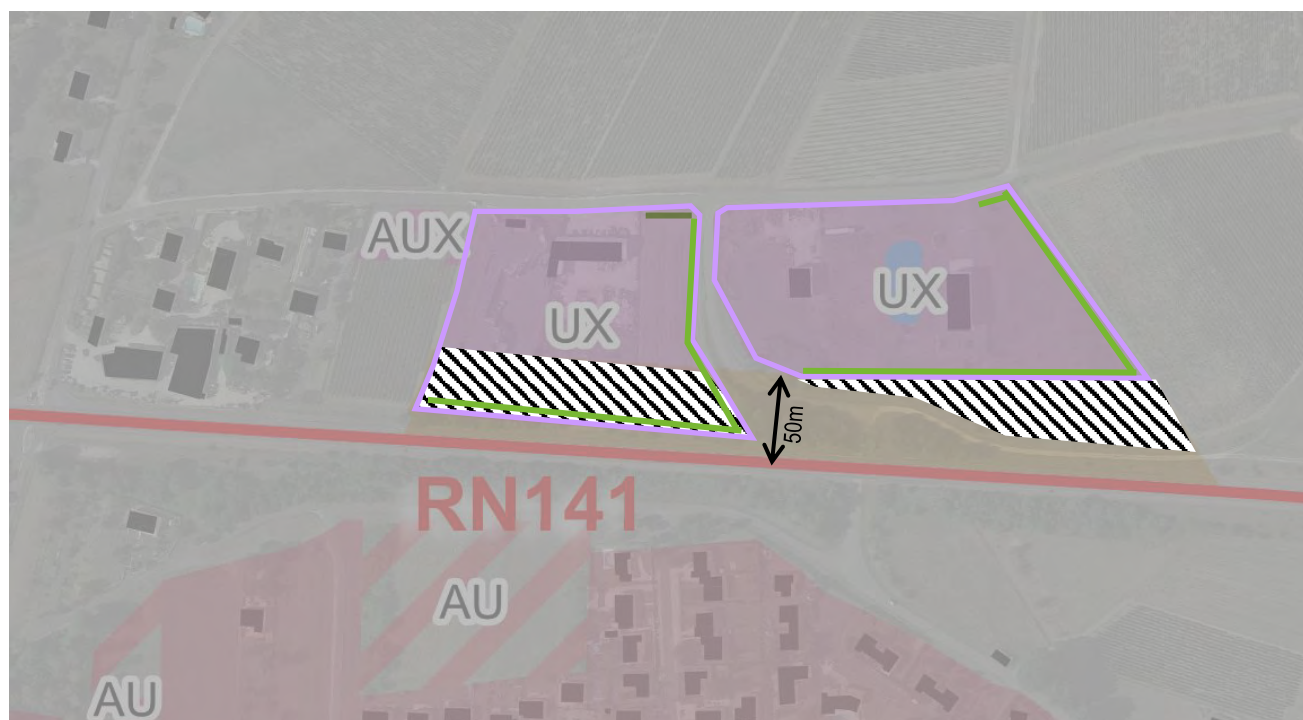
Bâtiment aux volumes (hauteur maximale de 10m) et implantations réduisant « l'effet de masse » et sans façade aveugle côté route (respect des dispositions spécifiques du règlement écrit de la zone UX)

Côté Sud le long de la RN141, plantation d'une haie multistrata, ou d'une arbustive basse avec arbres



Localisation des coupes (sources : BDTOPO)

5. Plans des principes d'aménagement prescrits



Légende

-  Périmètre de prescription OAP
-  Bande d'inconstructibilité (réduite à 50m par rapport à l'axe de la RN141) et à l'intérieur de laquelle seuls des aménagements ou installations à dominante paysagère et perméable sont autorisés (aires de stationnements arborées, fossés, noues, bassin de gestion des EP ...)
-  Principe de haie à planter (suivant les prescriptions paysagères écrites et coupes des principes d'aménagements)

Le respect des prescriptions schématiques (légende ci-contre) et écrites est attendu dans un rapport de compatibilité. Il s'agit d'un minimum à réaliser.

La localisation des éléments légendés est donc indicative dans la mesure où, si la prise en compte de la prescription est bien attendue, sa localisation pourra être revue à la marge en fonction des contraintes spécifiques du site et de l'aménagement global souhaité.

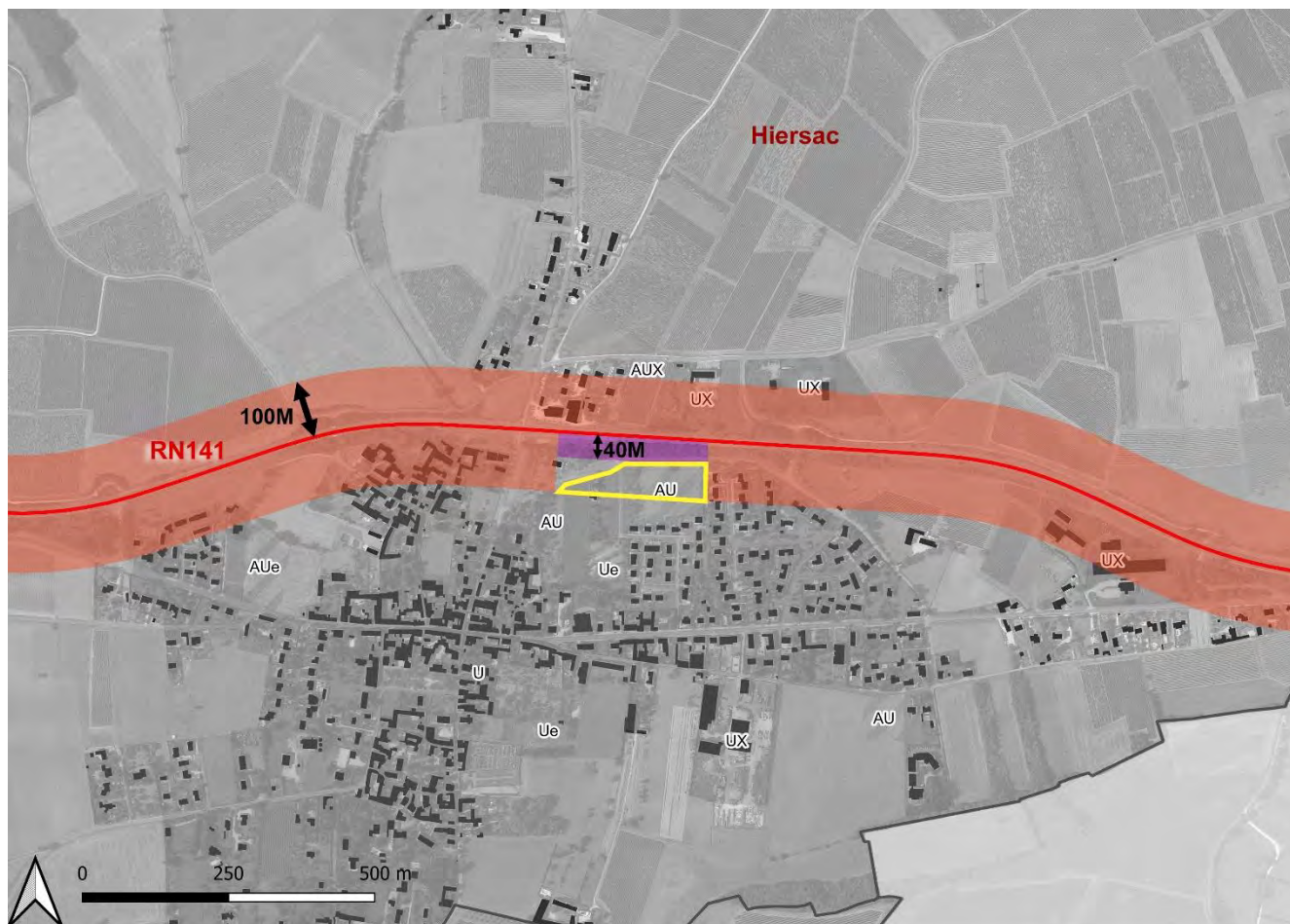
D. Prescriptions des secteurs AU et U au Sud de la RN141

En préambule, il est rappelé que les aménagements des secteurs AU et U devront respecter le règlement écrit du PLUi, les OAP thématiques et l'OAP sectorielle de la zone AU côté Est.

1. Proposition de réduction de la bande d'inconstructibilité (dérogation Loi Barnier)

Sur le secteur concerné, la bande d'inconstructibilité, liée au recul imposé par la Loi Barnier, est réduite de 100m à 40m (comme indiqué sur le plan ci-contre) depuis l'axe de la RN141.

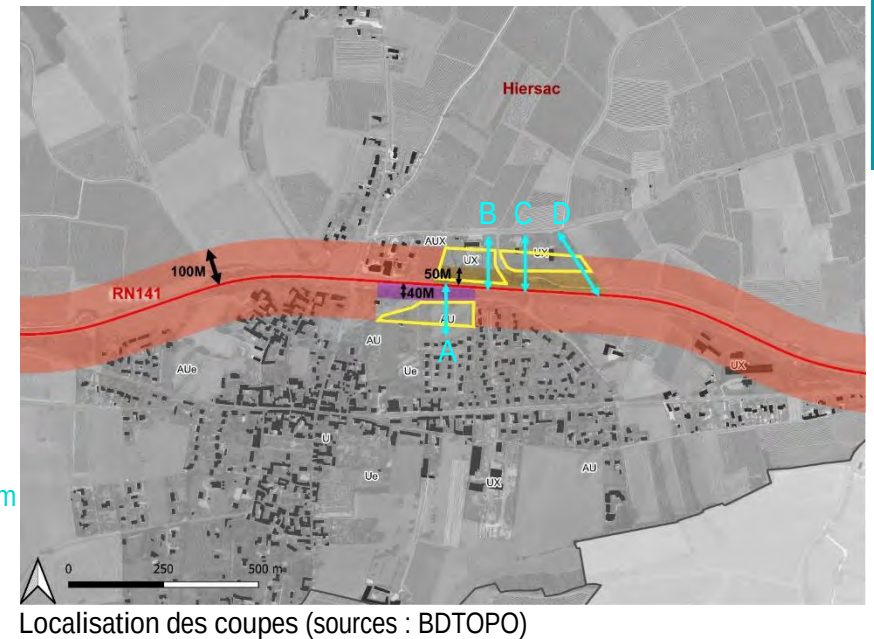
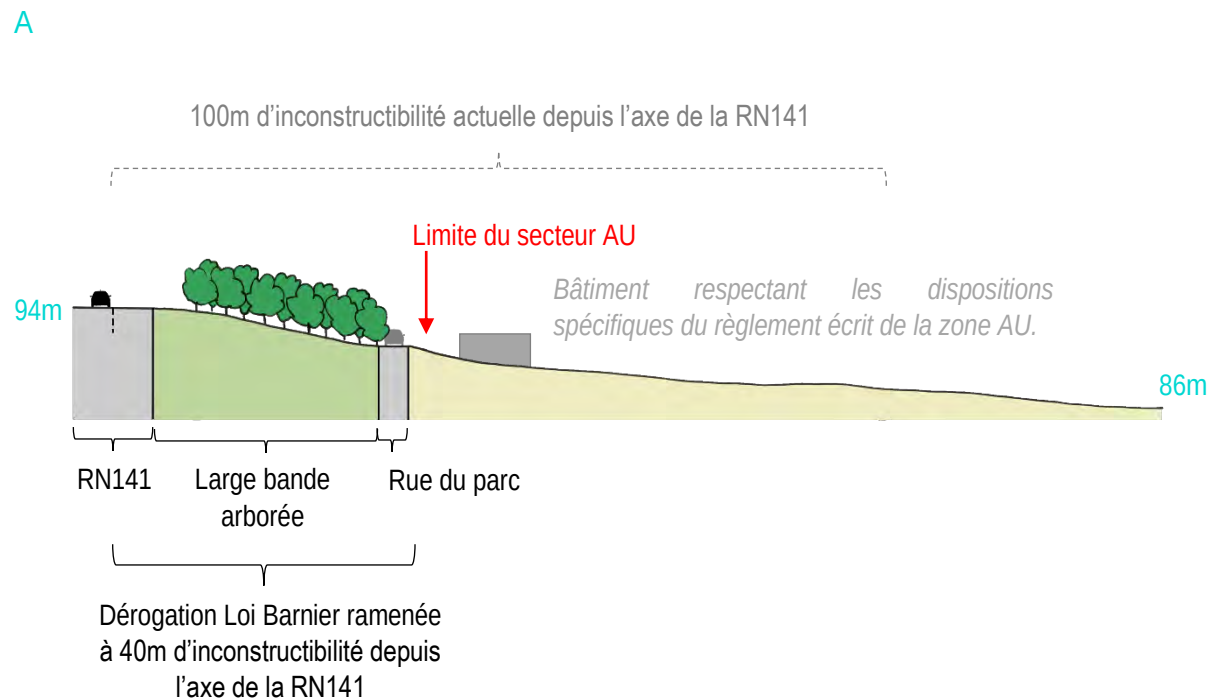
Sur les sites concernés (zones AU et U du PLUi) le secteur compris dans la bande d'inconstructibilité (40m par rapport à l'axe de la RN141) correspond aux limites parcellaires des zones constructibles côté Est, et en amont côté Ouest. Ainsi, les bâtiments pourront s'implanter à partir de 40m, mesurés à l'axe de la RN141, sachant que la rue du Parc est particulièrement bien arborée et végétalisée et dans le respect des prescriptions architecturales, urbaines et paysagères décrites en suivant.



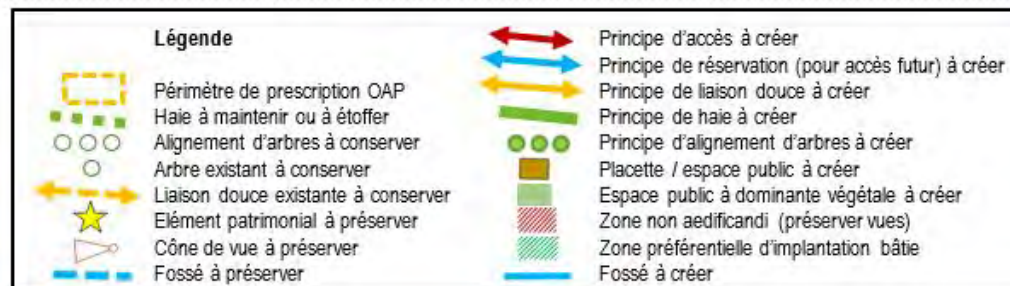
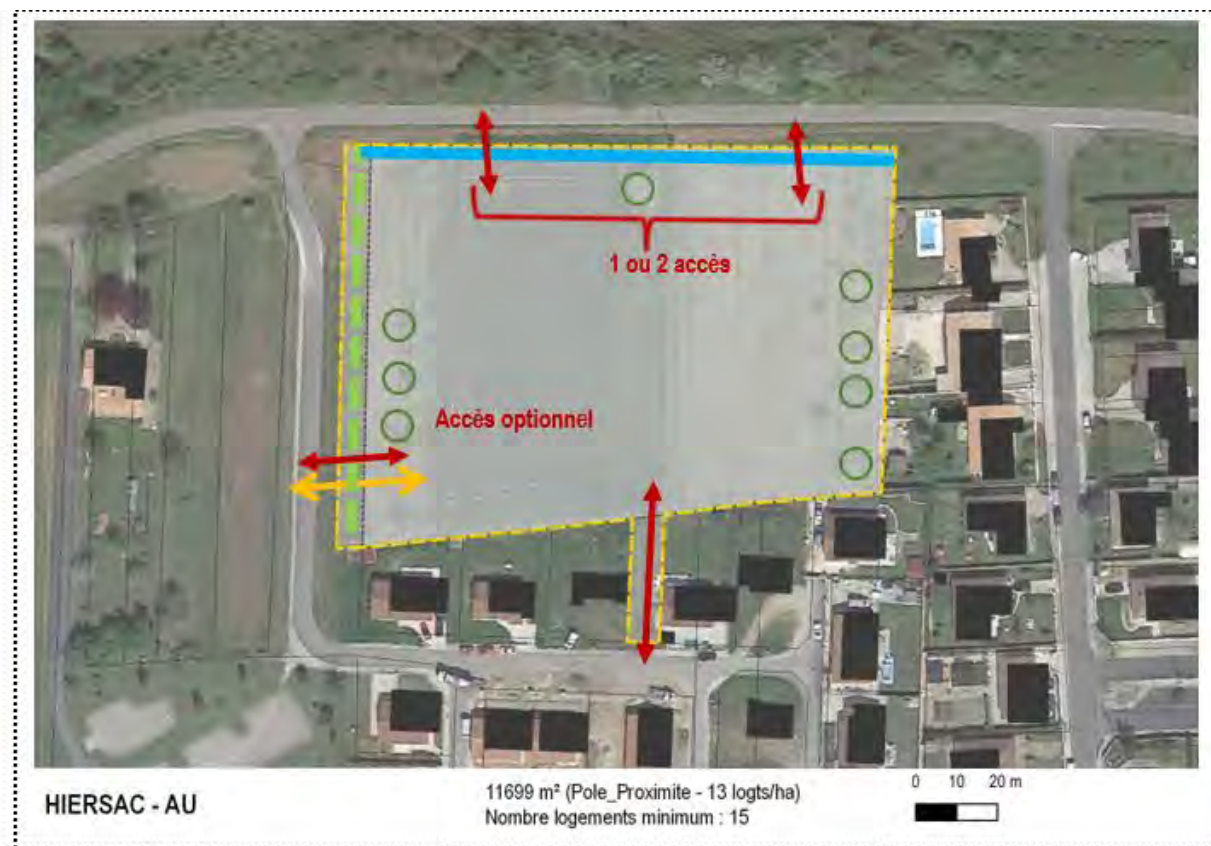
2. Prescriptions paysagères

Il est recommandé de planter des haies multistrates ou des haies arbustives basses avec arbres le long des limites Nord des zones U et AU du secteur Sud.
Les essences végétales à planter devront respecter les palettes végétales présentes dans l'OAP thématique Trame verte et bleue, franges urbaines et nature en ville.
Il est demandé de mélanger de façon aléatoire ces essences pour maximiser l'intérêt paysager et environnemental des nouvelles haies.

3. Coupe des principes d'aménagement prescrits



4. Plan des principes d'aménagement prescrits

**Objectifs minimaux :**

Densité brute en logt/ha :

13

Nombre de logements minimum à créer

15**OAP n°1****Prescriptions**

Accès et desserte : Créer une liaison douce (piéton/vélo) sur le côté Ouest. Implanter 1 ou 2 accès par le côté Nord. Implanter un autre accès par le côté Sud. Enfin, il est possible d'implanter un accès optionnel par le côté Ouest.

Végétation et lien avec la trame verte et bleue : Préserver les arbres situés le long du bord Ouest (3 arbres), du bord Est (4 arbres intéressants) et du bord Nord (1 arbre) ; maintenir la haie existante sur le bord Ouest.

Patrimoine à valoriser : Néant

Points de vue et perspectives à valoriser : Néant

Espaces publics et convivialité : Favoriser l'implantation d'un ou plusieurs espaces publics de qualité, paysagers et végétalisés, sur le terrain.

Autres prescriptions : Envisager la création d'un fossé le long de la voirie située au Nord

E. BILAN des dispositions à envisager

Analyse par thème au titre de l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme	Points favorables	Points de vigilance	Dispositions à envisager
Nuisances (sonores, olfactives, pollution atmosphérique, poussières)	ZAE au Nord : Éloignement des principales zones bâties résidentielles Zone résidentielle au Sud : zone située au cœur d'un quartier résidentiel déjà constitué.	RAS	Poursuite des urbanisations existantes.
Sécurité (routière, risques)	Pas de risques avérés sur le secteur	Gabarit et traitement des voies pas forcément adaptés pour les mobilités actives.	Analyse à réaliser lors de l'étude d'aménagement des sites : continuités douces, effort de densification.
Urbanisme (déplacements, forme urbaine)	ZAE au Nord : RAS Zone résidentielle au Sud : Quartiers résidentiels avec un souci de connexion les uns avec les autres, malgré quelques voies en impasse.	ZAE au Nord : peu d'optimisation foncière sur les parcelles déjà urbanisées. Zone résidentielle au Sud : Quartiers résidentiels peu dense et ne proposant pas de mixité et de diversité de formes urbaines.	
Architecture (aspect, matériaux, volumes)	ZAE au Nord : Bâtiments existants en recul et relativement peu perceptibles depuis la RN141. Zone résidentielle au Sud : Certainne cohérence dans l'architecture des bâtiments.	ZAE au Nord : Qualité disparate des bâtiments (parpaings non enduits par exemple). Zone résidentielle au Sud : Typologie architecturale standardisée et monotype : maison individuelle, peu (voire pas) de mitoyenneté ou de maisons à étage ...).	ZAE au Nord : Les bâtiments ne pourront s'implanter qu'en respectant un recul de 50m par rapport à l'axe de la RN141 (100m initialement). Utiliser la végétation pour intégrer le bâti, créer une silhouette variable en hauteur et atténuer l'effet de masse à proximité des voies de circulation. Encadrer l'aspect des bâtiments. Eviter les façades aveugles. Soigner la qualité des matériaux utilisés. Zone résidentielle au Sud : Les bâtiments pourront s'implanter avec un recul de 40m par rapport à l'axe de la RN141, ce qui revient à une possibilité de construire sur l'ensemble des parcelles constructibles (la végétation en place rue du Parc étant suffisamment dense et protectrice vis-à-vis de la RN141).
Paysage et environnement (richesses en place ...)	ZAE au Nord : Présence d'un grand talus végétalisé entre la RN141 et les zones UX au Nord. Zone résidentielle au Sud : Présence d'une large bande arborée le long de la rue du Parc faisant « écran végétal » vis-à-vis de la RN141.	ZAE au Nord : frange urbaine peu valorisante depuis la route de Tarsac, par manque de végétation. Zone résidentielle au Sud : Soigner la rue du Parc pour maintenir son ambiance végétale et arborée.	ZAE au Nord : Ne pas uniquement planter la frange en contact avec la RN141, mais aussi celles en contact avec l'espace agro-naturel. Insertion paysagère à prévoir sans toutefois créer de masque sur les activités économiques. Dans la bande d'inconstructibilité de 50m, possibilité de mettre en œuvre des aménagements ou installations à dominante paysagère et perméable (aires de stationnements arborées, bassin de gestion des eaux pluviales ...) Zone résidentielle au Sud : RAS

ETUDE SPECIFIQUE SUR LA COMMUNE DE MERIGNAC

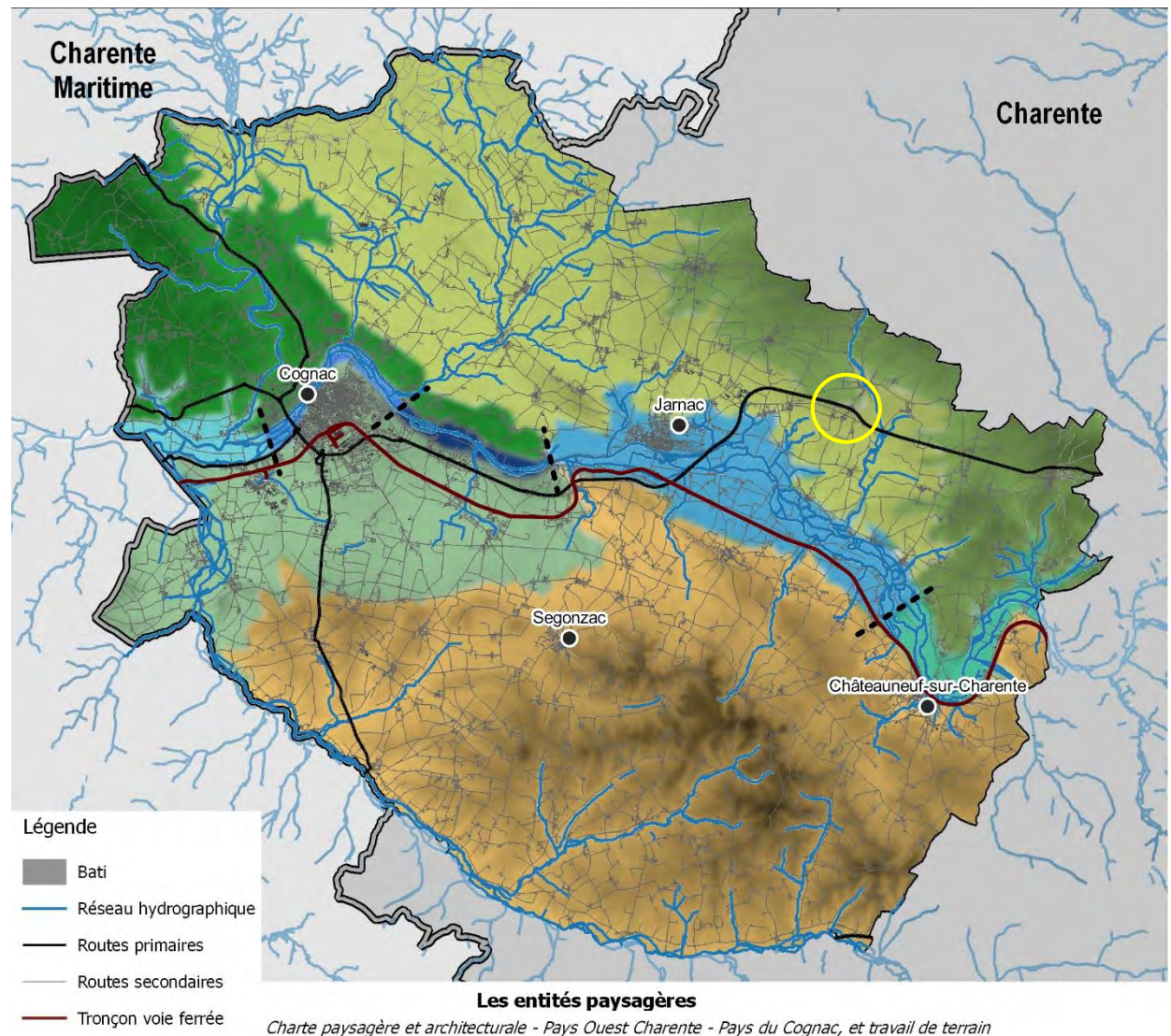
A. Contexte général

1. Contexte paysager intercommunal

A l'échelle de Grand Cognac, le secteur se trouve à l'interface des unités paysagères du **Pays Bas** et du **Plateau d'Angoumois**.

Comme son nom l'indique, le **Pays Bas** est caractérisé par un relief assez doux aux altitudes peu élevées. Ici, les sols sont principalement occupés par de la vigne, des céréales et des cultures fourragères. Quelques grands massifs boisés apportent une diversité et des ambiances plus intimes. En effet, au sein des larges espaces cultivés, les vues sont souvent ouvertes et lointaines, malgré un certain « écrasement » lié à la douceur du relief.

Dans le **Plateau d'Angoumois**, le relief est orienté Nord-Ouest Sud-Est. D'altitude plus élevée que le Pays Bas, il constitue un promontoire en offrant couramment des vues lointaines sur les alentours. Ici aussi, les sols alternent entre des vignes, d'autres cultures et des boisements, proposant ainsi des ambiances variées.



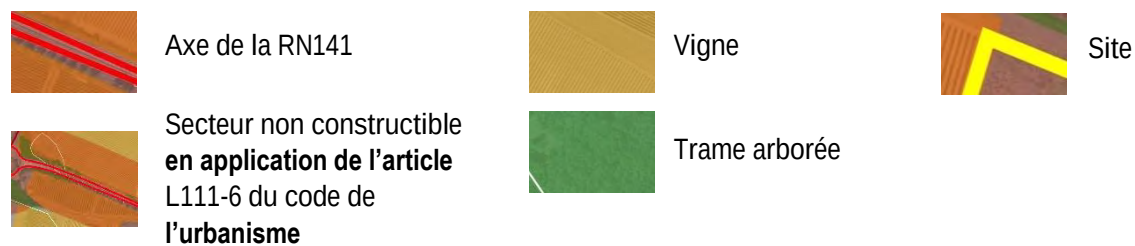
B. État des lieux1. Situation du site

Au nord de la RN141, le site se trouve sur la commune de Mérignac, et s'inscrit dans un paysage au relief relativement doux à une altitude autour de 50m dans une pente orientée Nord-Sud descendante.

Le site est déconnecté du bourg de Mérignac situé plus au Nord, et est bordé au Nord et sur les côtés de parcelles cultivées, y compris de vigne. Ces parcelles ne comportent pas d'éléments arborés, entraînant des vues très ouvertes.



Situation du site de Mérignac (sources : BDTOPO, SIGMA)



2. Urbanisme et architecture

L'environnement urbain et architectural proche se présente comme suit :

Village de Bourras

Zone d'équipements sportifs



Situation du site de Mérignac (source : règlement graphique du PLUi de Grand Cognac, 2024)

La zone AUX présente au Nord de la RN141 a déjà fait l'objet d'études pré-opérationnelles pour permettre son aménagement.

La dérogation demandée concerne la zone AUX repérée par un contour jaune, située le long de la RN141. **Il s'agit de diminuer le recul de 100m à 50m de l'axe de la voie pour l'implantation de nouveaux bâtiments.**

Autres prescriptions

Emplacement réservé au titre de l'art. L 151-41 du Code de l'urbanisme

Sud du bourg de Mérignac et futur quartier d'habitat

Emplacements réservés pour création d'une liaison douce

Emplacements réservés pour création d'un accès à la future zone économique

Aire de covoiturage



3. Déplacements et mobilités

Le site est desservi par la bretelle de sortie de la RN141, rejoignant le giratoire entre la RD55 et la RD18 et desservant également l'aire de covoiturage de Mérignac. A partir du giratoire, une route (RD55) longe, derrière un talus, la RN141. Puis, un chemin agricole permet de longer la partie Ouest du site d'étude. La RD55 demeure tout à fait dimensionnée pour permettre la desserte de la future ZAE, tant du point de vue de son gabarit que de son état général. L'accessibilité douce depuis l'aire de covoiturage jusqu'au site étudié reste une piste à explorer.



Giratoire de sortie de R N141



Aire de covoiturage de Mérignac



RD55 longeant la RN141



Chemin agricole longeant le site



La desserte du site d'étude (sources : Géoportail @IGN)

4. Les vues sur le site depuis la RN141

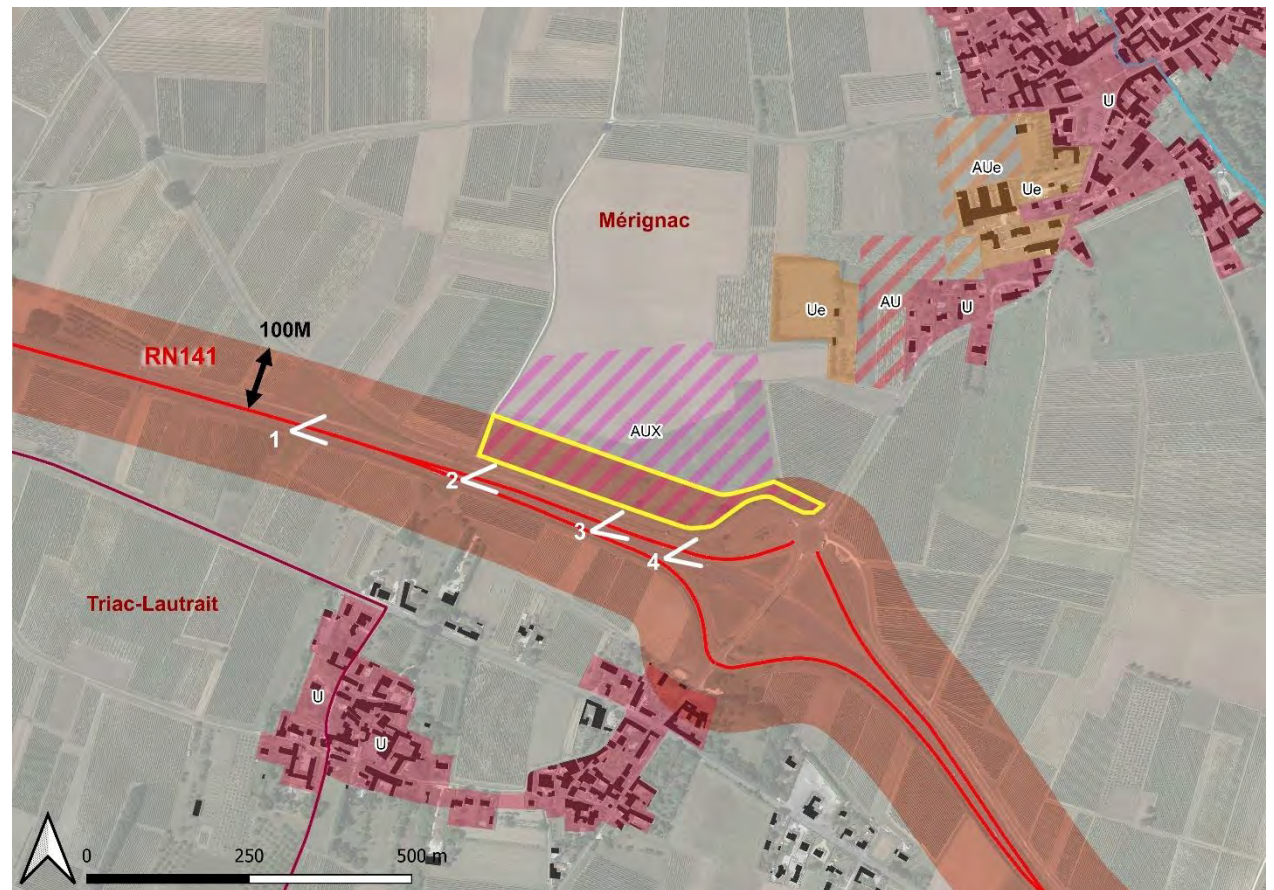
RN141 alors encaissée et bordée de talus, limitant les vues sur la zone AUX - GSV



RN141 alors encaissée et bordée de talus, limitant les vues sur la zone AUX - GSV



A l'approche du pont de la RD18, l'encaissement de la RN141 se réduit et la zone AUX devient plus perceptible, rare végétation arborée qui y est présente, avec notamment le noyer ici visible - GSV



Les vues sur le site depuis la RN141 dans le sens Ouest-Est (sources : BDTOPO)

A l'approche du pont de la RD18, l'encaissement de la RN141 se réduit et la zone AUX devient toujours plus perceptible - GSV



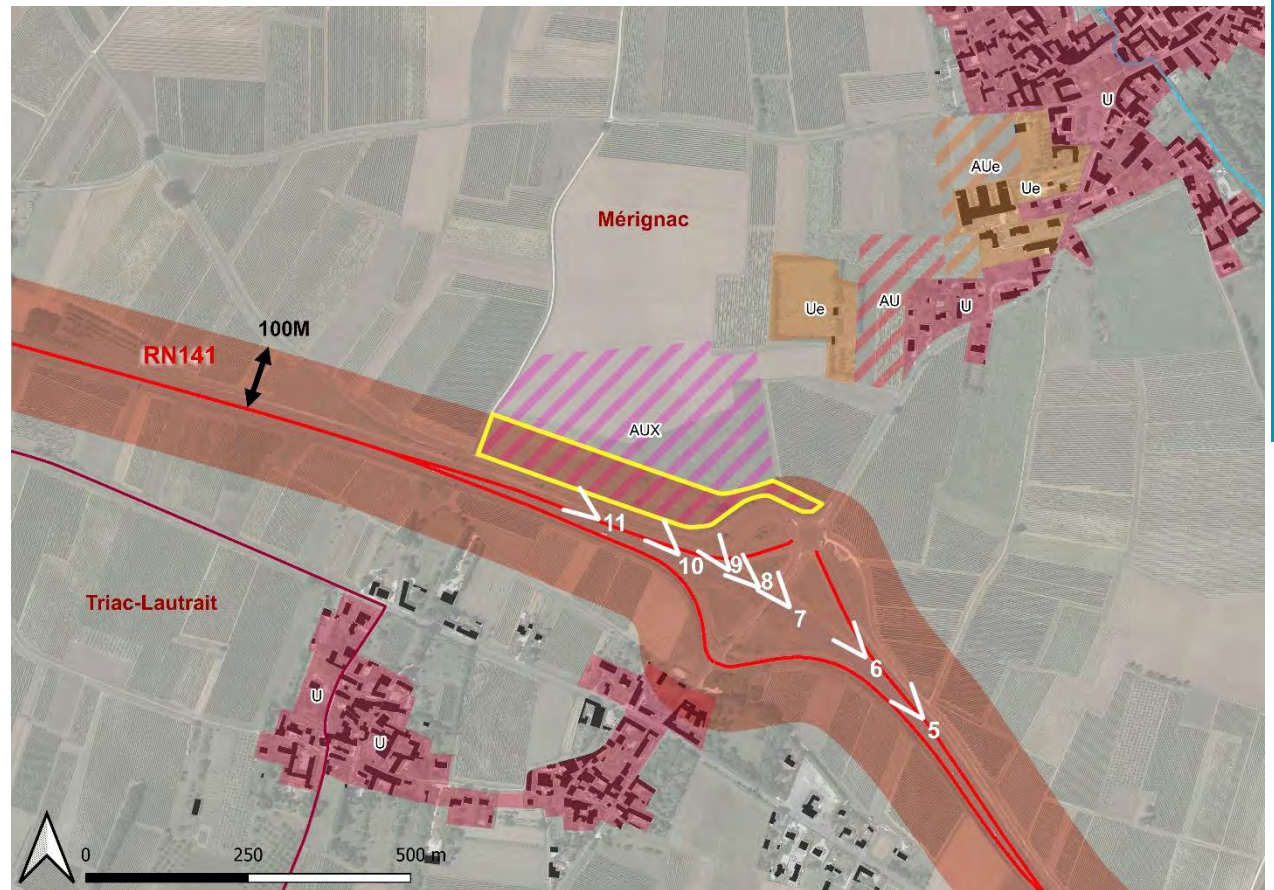
A quelques centaines de mètres, site caché par le pont de la RD18 et par les remblais associés - GSV



En se rapprochant, site toujours caché par le pont et les remblais - GSV



En arrivant au niveau du pont de la RD18, site visible et repérable par la rare végétation arborée qui y est présente avec notamment le noyer isolé - GSV

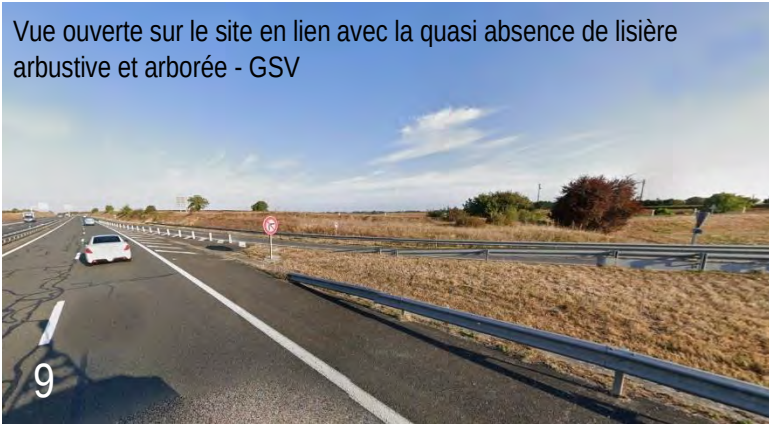


Les vues sur le site depuis la RN141 dans le sens Est-Ouest (sources : BDTOPO)

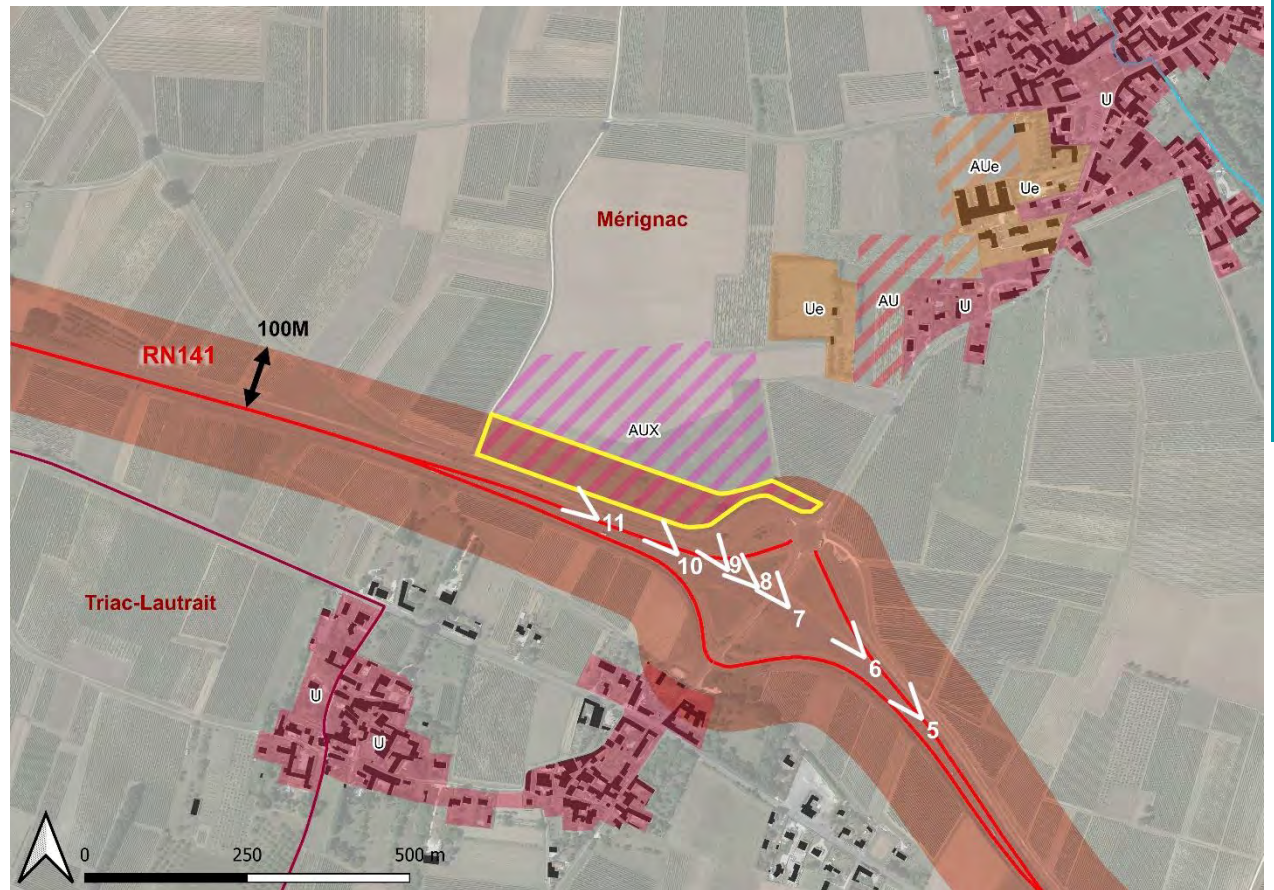
Une fois le pont passé, vue plus ouverte sur le site - GSV



Vue ouverte sur le site en lien avec la quasi absence de lisière arbustive et arborée - GSV



En s'éloignant du pont de la RD18, site de moins en moins visible à cause des hauts talus entourant la RN141 - GSV



Les vues sur le site depuis la RN141 dans le sens Est-Ouest (sources : BDTOPPO)

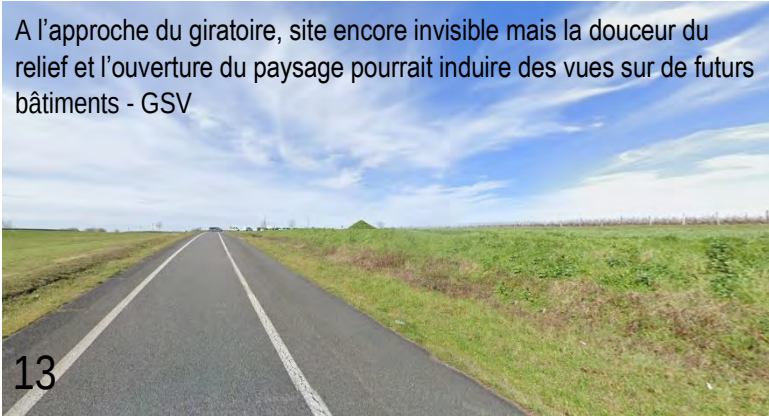
Site très peu visible au-delà du talus - GSV



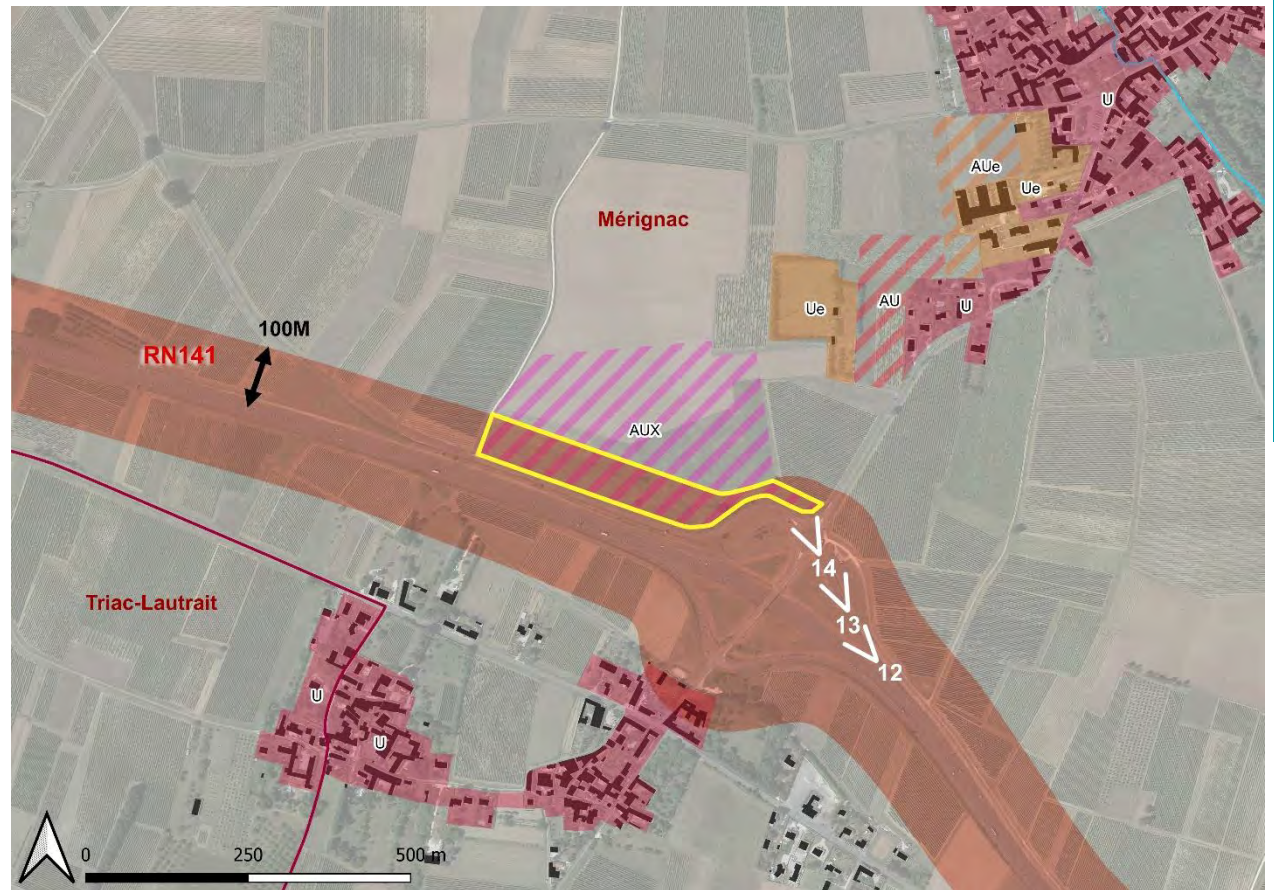
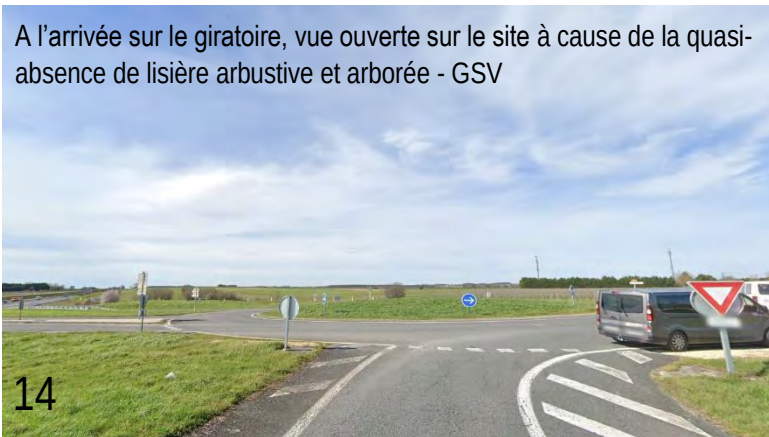
Au début de la sortie de la RN141, site invisible - GSV



A l'approche du giratoire, site encore invisible mais la douceur du relief et l'ouverture du paysage pourrait induire des vues sur de futurs bâtiments - GSV



A l'arrivée sur le giratoire, vue ouverte sur le site à cause de la quasi-absence de lisière arbustive et arborée - GSV



Les vues sur le site depuis la voie de sortie de la RN141 (sources : BDTOPO)

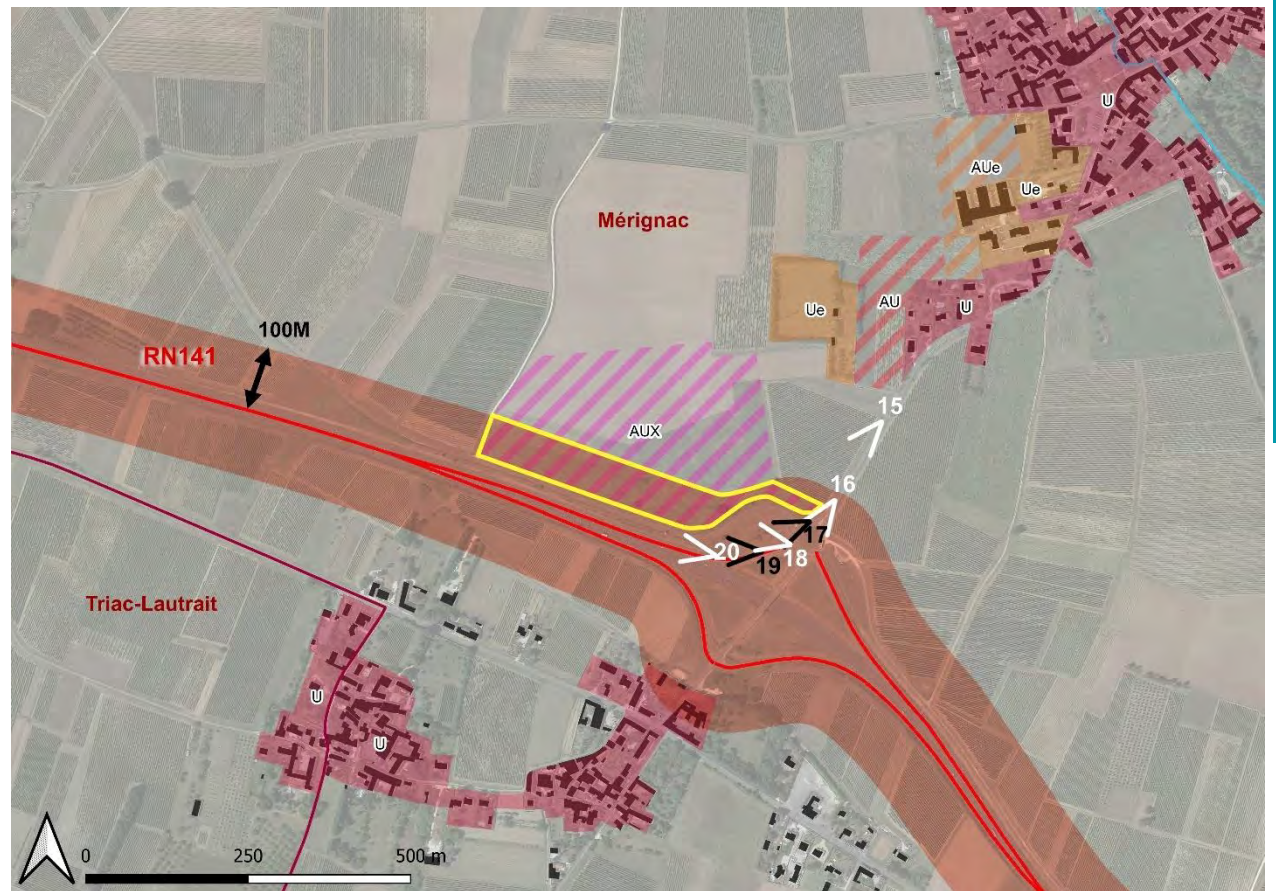
A la sortie du bourg de Mérignac, vue très ouverte et lointaine sur les paysages, y compris sur le site à cause de l'absence de lisière arborée - GSV



Peu avant le giratoire, vue ouverte sur le site et ses abords, en lien avec la quasi-absence de lisière arbustive et arborée - GSV



Sur le giratoire, vue ouverte sur le site et ses abords, toujours en lien avec la quasi-absence de lisière arbustive et arborée - GSV



Les vues sur le site depuis la voie d'insertion de la RN141 (sources : BDTOPO)

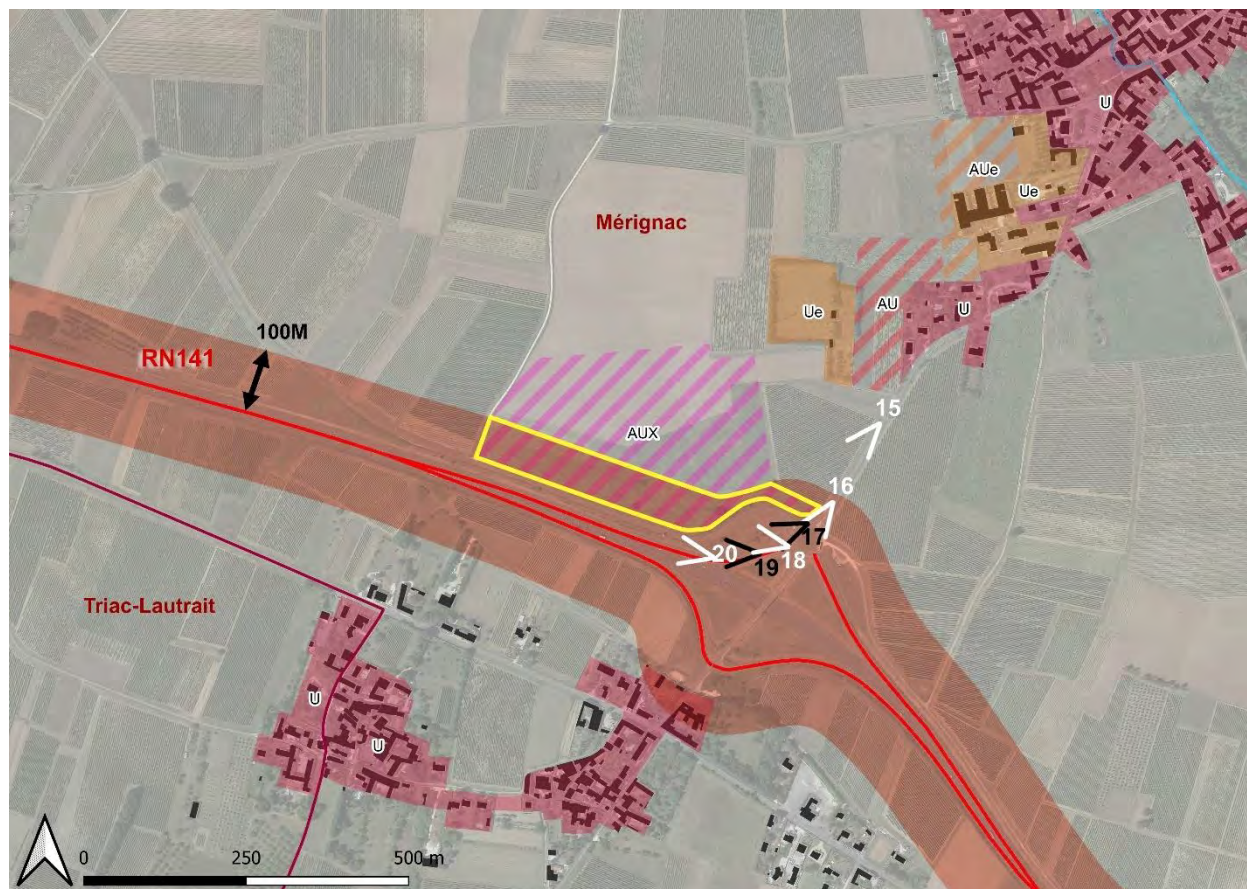
Au début de la voie d'insertion sur la RN141, vue très dégagée sur le site - GSV



Depuis la voie d'insertion de la RN141, très léger filtre végétal arbustif le long du site - GSV



A la fin de la voie d'insertion, site moins visible grâce aux talus le long de la RN141 - GSV

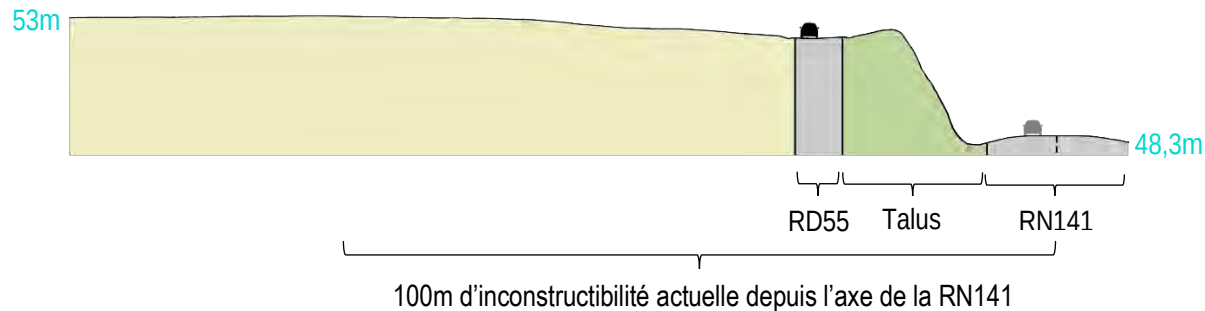


Les vues sur le site depuis la voie d'insertion de la RN141 (sources : BDTOPO)

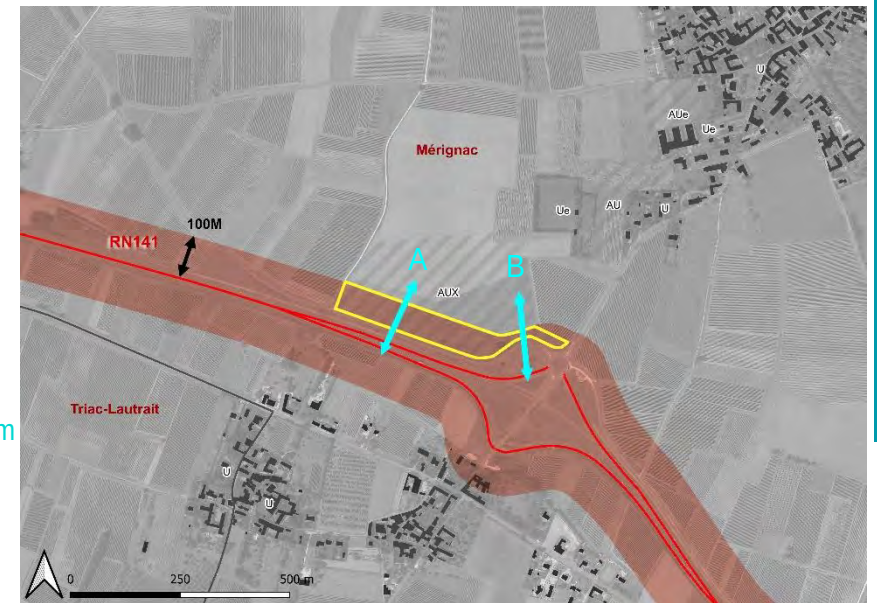
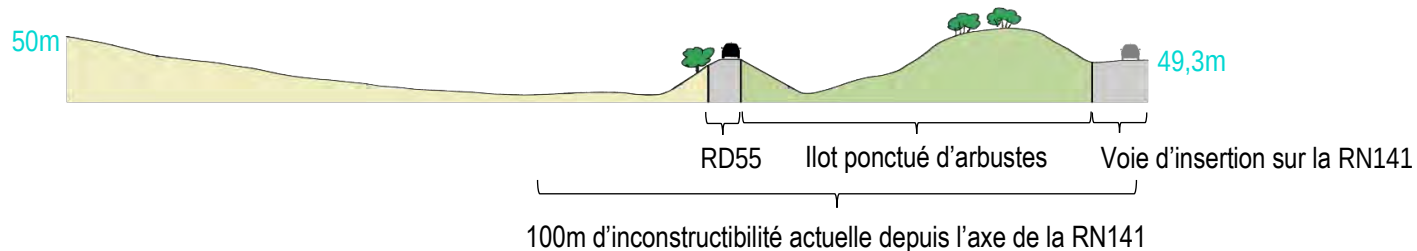
5. Coupes de l'existant

N.b. : Toutes les coupes à suivre sont représentées avec le côté Nord à gauche, et le côté Sud à droite.

A : A l'Ouest, la RN141 est bordée d'un talus marqué, lui-même longé de la RD55 qui rejoint le bourg de Foussignac au Nord-Ouest. Ensuite, les parcelles en AUX sont très ouvertes, et quasiment vides de végétation arborée.



B : La voie d'insertion de la RN141 est séparée de la RD55 par un îlot au relief ondulé ponctué de quelques arbustes. Ensuite, la RD55 est en léger surplomb des parcelles en AUX, et une courte lisière arbustive longe la route.



Localisation des coupes (sources : BDTOPO)

C. Prescriptions

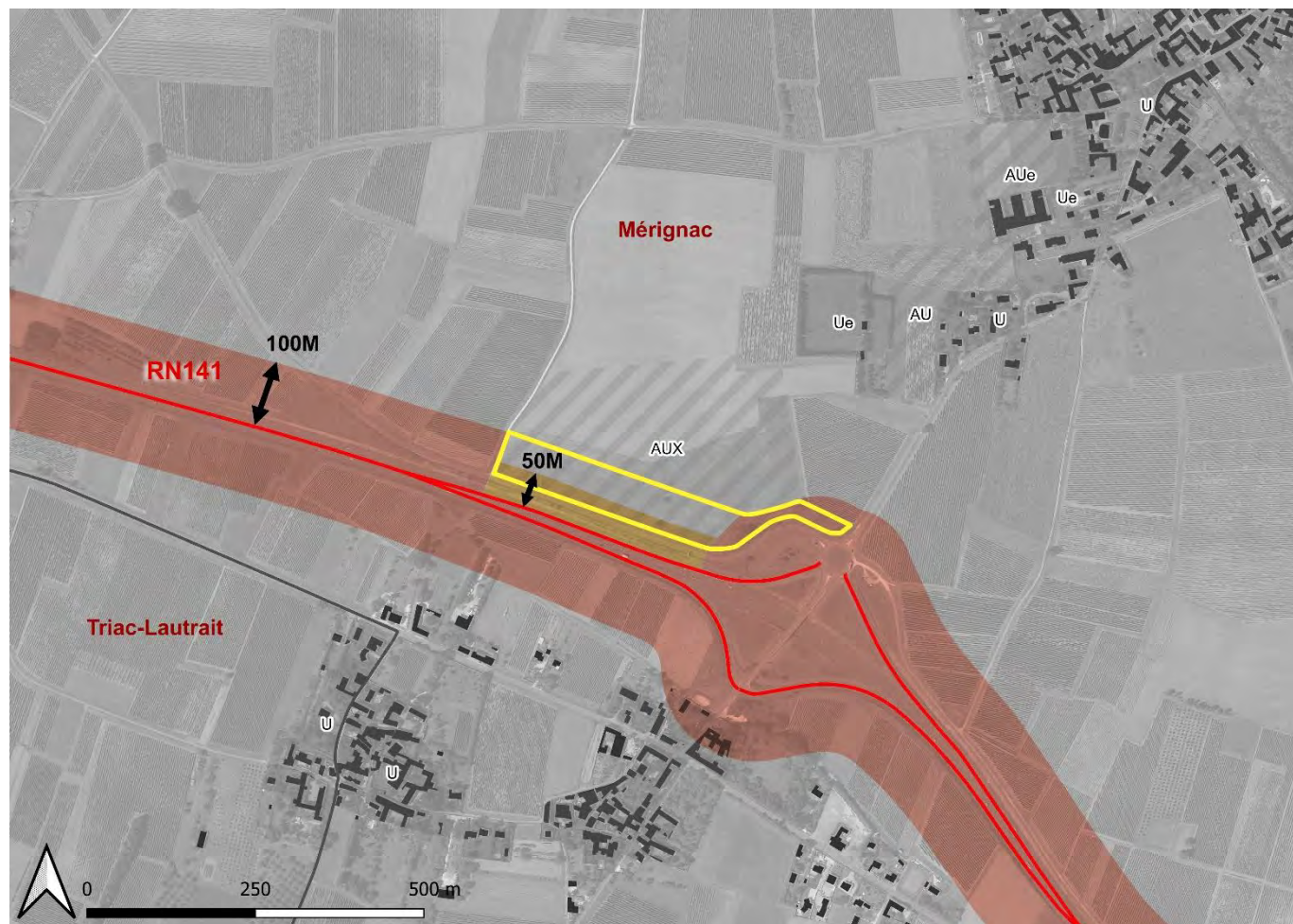
En préambule, il est rappelé que les aménagements du secteur AUX devront respecter le règlement écrit du PLUi, les OAP thématiques et l'OAP sectorielle multisite à vocation économique.

1. Proposition de réduction de la bande d'inconstructibilité (dérogation Loi Barnier)

Sur le secteur concerné, la bande d'inconstructibilité, liée au recul imposé par la Loi Barnier, est réduite de 100m à 50m (comme indiqué sur le plan ci-contre) depuis l'axe de la RN141 côté Ouest, puis est maintenue à 100m le long de la voie d'insertion de la RN141.

Sur le site concerné (zone AUX du PLUi) le secteur compris dans la bande d'inconstructibilité (50m par rapport à l'axe de la RN141) pourra néanmoins accueillir des aménagements ou installations à dominante paysagère et perméable (aires de stationnements arborées, bassin de gestion des eaux pluviales ...), dans le respect des prescriptions paysagères décrites en suivant.

Les bâtiments pourront s'implanter à partir de 50m, mesurés à l'axe de la RN141, dans le respect des prescriptions architecturales, urbaines et paysagères décrites en suivant.



2. Prescriptions paysagères

Afin de garantir l'intégration des futures constructions du secteur AUX, des haies multistrates ou des haies arbustives basses avec arbres devront être plantées le long de ses limites Ouest, Sud, et Est.

Les essences végétales à planter devront respecter les palettes végétales présentes dans l'OAP thématique Trame verte et bleue, franges urbaines et nature en ville.

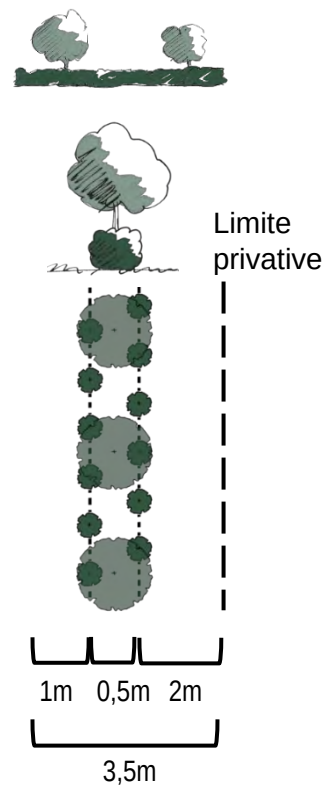
Il est demandé de mélanger de façon aléatoire ces essences pour maximiser l'intérêt paysager et environnemental des nouvelles haies.

Les plantations de ces haies devront respecter les largeurs représentées ci-contre :

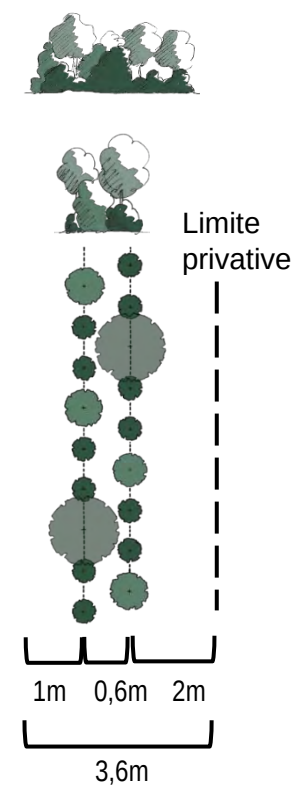
- largeur entre deux lignes de plantation permettant ainsi une bonne épaisseur végétale,
- largeur entre la plantation des arbres et la limite privative (2m, respect du code civil),
- largeur d'entretien de chaque côté des lignes de plantation.

Le cas échéant, la clôture à installer autour de la parcelle à bâtir ne devra pas bloquer **l'écoulement des eaux**. Un grillage fin et discret pourra ainsi être installé, accompagné obligatoirement d'une haie d'essences locales variées.

Haie arbustive basse avec arbres



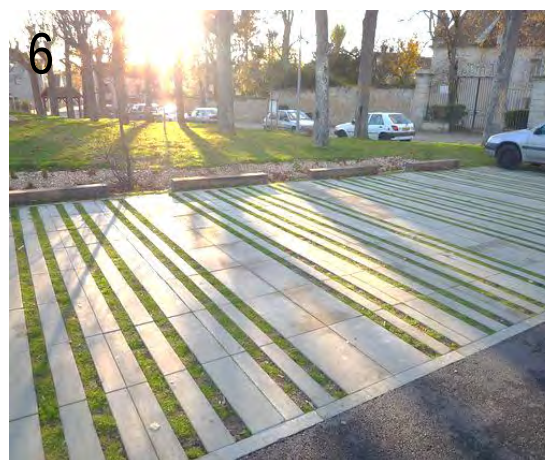
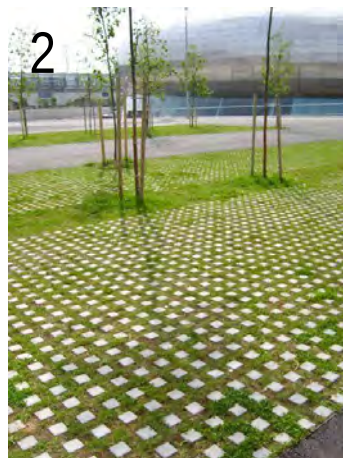
Haie multistrate



Dans la largeur d'inconstructibilité réduite à 50m côté Ouest, les aménagements autres que les voiries tels que des dispositifs de gestion des eaux devront être perméables et paysagés. Les essences végétales à planter devront respecter les palettes végétales présentes dans l'OAP thématique Trame verte et bleue, franges urbaines et nature en ville.

Les nouvelles aires de stationnement pourront être installées entre la haie multistrata ou arbustive basse avec arbres, et les futures constructions. Ces parkings devront au maximum être perméables pour faciliter l'infiltration des eaux pluviales. Plusieurs solutions existent : les pavés aux joints plus ou moins larges mais toujours enherbés (1,2), des bandes enherbées entre bandes de roulement de différents matériaux possible (enrobé, pavés ; 5,7...), des copeaux bois (3), des dalles mêlant béton et enherbements (4, 6, 8)...

Afin d'éviter l'installation d'ombrières dans ces espaces potentiellement exposés d'un point de vue paysager, ces parkings devront être plantés d'arbres d'essences locales dont les ombrages devront atteindre la moitié de la surface des dits parkings.



3. Prescriptions urbaines et architecturales

Les implantations du bâti ainsi que leur volumétrie seront travaillées afin **d'atténuer l'effet de masse** potentiel des constructions et de donner une visibilité à un maximum d'entreprises.

Les pignons des bâtiments qui se donneront à voir depuis la route départementale 55 seront tout particulièrement travaillés architecturalement, en évitant les façades aveugles (= façade sans aucune ouverture ou aucun percement).

Sur la portion côté giratoire, les volumétries des bâtiments les plus proches seront façonnées en « escalier » de manière à ce que la partie la plus proche soit la plus basse et impacte visuellement le moins possible le long de la voie, dans un souci de qualité de perception depuis le giratoire d'entrée sud du bourg.

Les matériaux naturels et durables seront privilégiés.

Les éléments techniques (ventilation, climatisation, cheminées diverses...) seront composés avec l'architecture du bâtiment dès sa conception et seront intégrés autant que possible dans le volume du bâtiment.

Au sein de son unité foncière, le bâtiment s'implantera afin d'optimiser au mieux l'espace libre.

Afin de ne pas dénaturer le paysage de la route, les aires de stockage seront situées sur l'arrière des bâtiments (côté opposé à la RD55), sauf impossibilité technique due aux exigences de l'activité en place.

Dans cette hypothèse, les aires de stockage seront accompagnées d'un dispositif d'intégration paysagère qualitatif.

Un règlement de lotissement (ou cahier des charges de prescriptions architecturales, urbaines et paysagères) à **l'échelle de l'opération globale sur la future zone AUX pourra assurer la mise en œuvre de ces différentes exigences.**

Trame viaire, stationnement et espaces publics

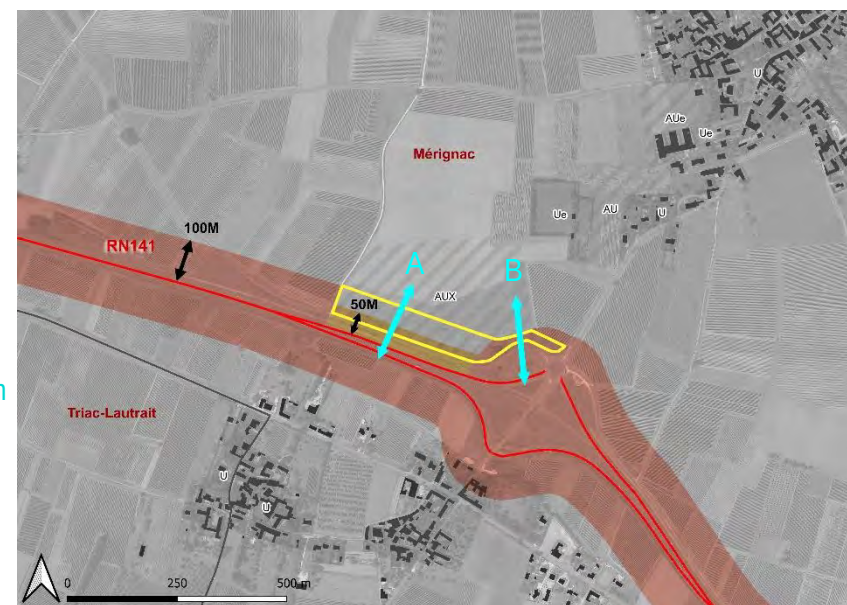
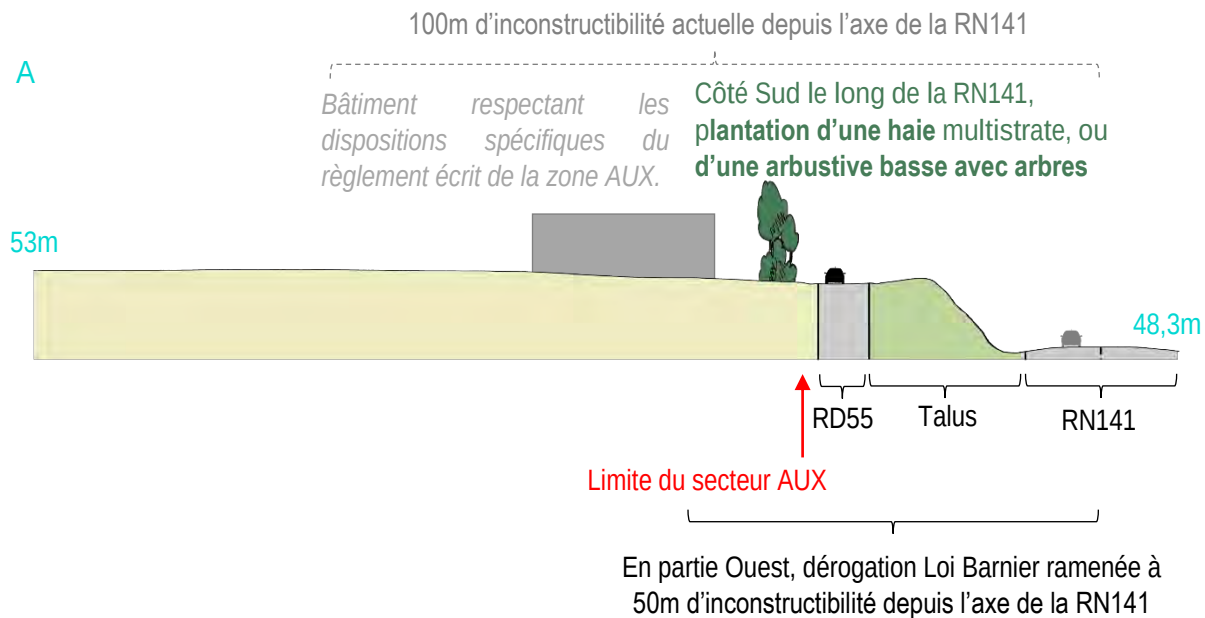
Les accès au site devront être aménagés afin de pouvoir répondre aux exigences des flux et gabarits des véhicules lourds liés aux futures activités.

La trame viaire interne à la zone d'aménagement future fera l'objet d'un traitement paysager végétalisé pour assurer une ambiance paysagère agréable aux circulations automobiles et circulations douces. Les voies à créer seront doublées de trames végétales avec haies et si besoin et si possible fossés enherbés. Ces éléments paysagers constitueront de vrais éléments de morphologie urbaine et d'accompagnement des circulations. Par ailleurs, afin de favoriser le déplacement des espèces, les continuités écologiques seront à rechercher.

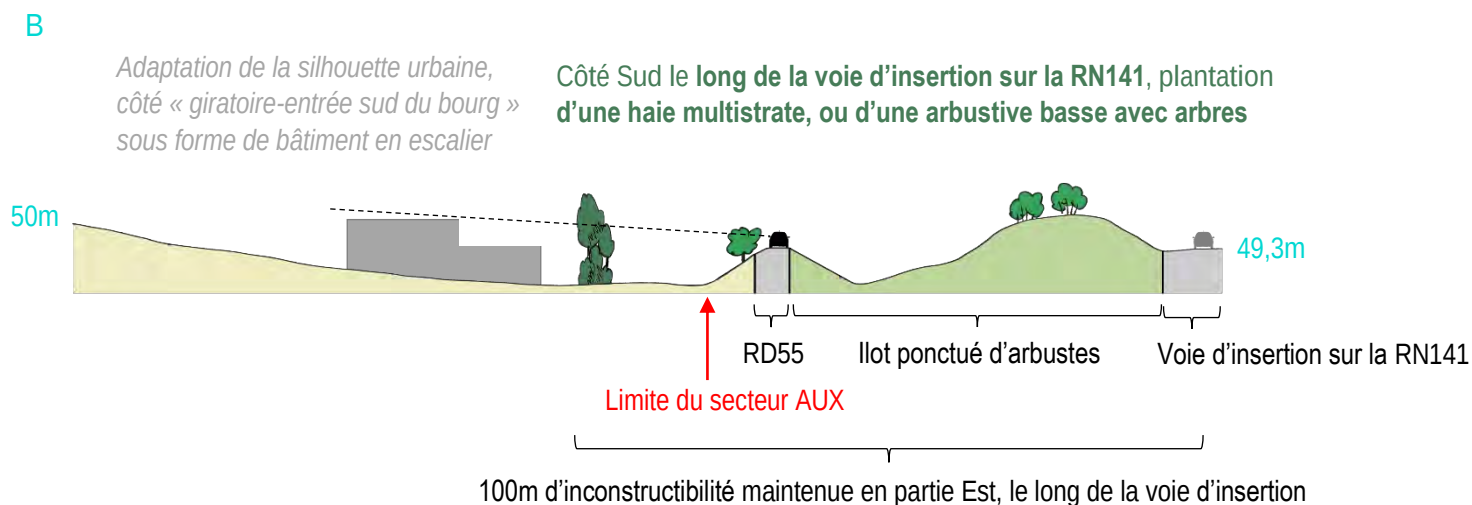
Le traitement des voies respectera les dispositions générales des OAP sectorielles des zones à vocation économique.



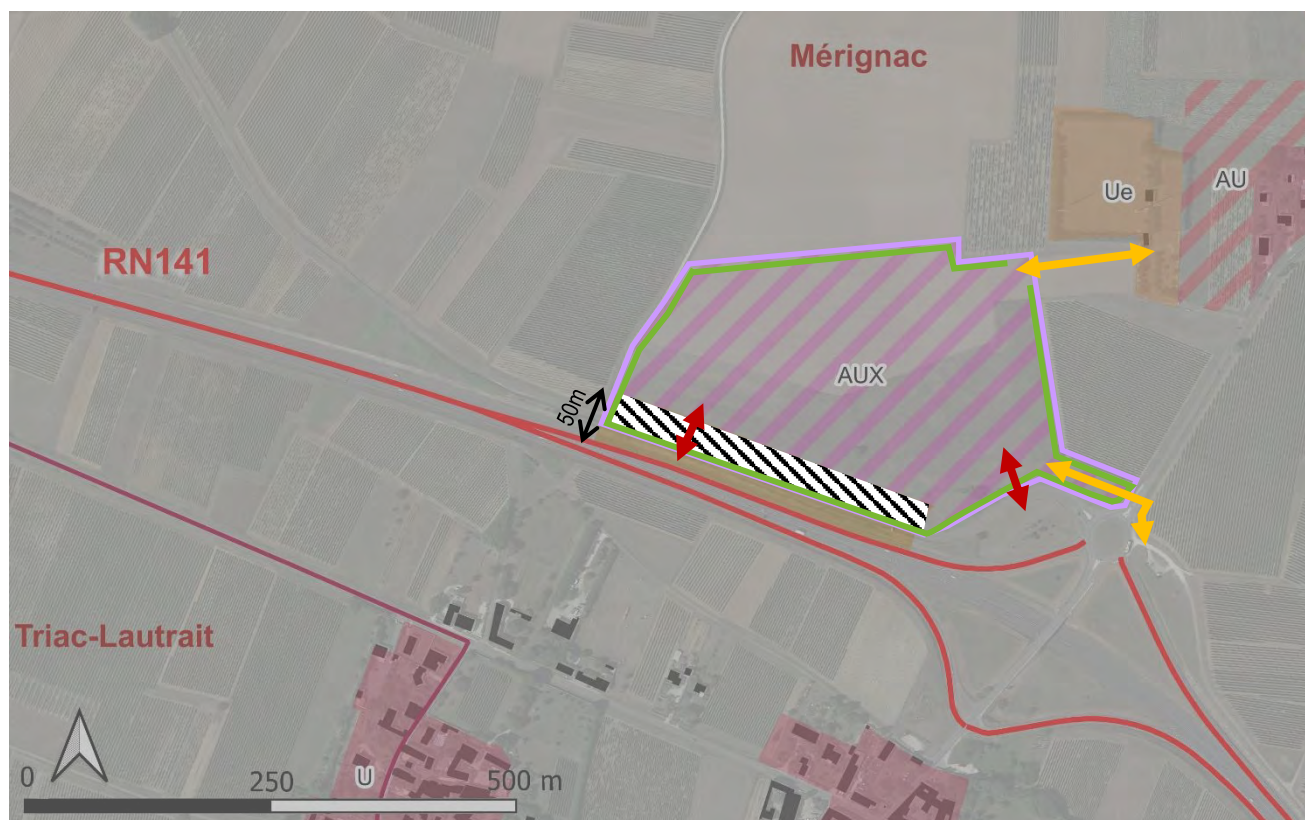
4. Coupes des principes d'aménagements prescrits



Localisation des coupes (sources : BDTOPO)



5. Plan des principes d'aménagements prescrits



Légende

-  Périmètre de prescription OAP
-  Bande d'inconstructibilité (réduite à 50m par rapport à l'axe de la RN141) et à l'intérieur de laquelle seuls des aménagements ou installations à dominante paysagère et perméable sont autorisés (aires de stationnements arborées, fossés, noues, bassin de gestion des EP ...)
-  Principe d'accès à privilégier
-  Principe de liaisons douces à prévoir (vers le bourg de Mérignac au Nord et entre le parking relais et la ZAE)
-  Principe de haie à planter (suivant les prescriptions paysagères écrites et coupes des principes d'aménagements)

Le respect des prescriptions schématiques (légende ci-contre) et écrites est attendu dans un rapport de compatibilité. Il s'agit d'un minimum à réaliser.

La localisation des éléments légendés est donc indicative dans la mesure où, si la prise en compte de la prescription est bien attendue, sa localisation pourra être revue à la marge en fonction des contraintes spécifiques du site et de l'aménagement global souhaité.

D. BILAN des dispositions à envisager

Analyse par thème au titre de l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme	Points favorables	Points de vigilance	Dispositions à envisager
Nuisances (sonores, olfactives, pollution atmosphérique, poussières)	Site un peu à l'écart du bourg.	RAS	RAS
Sécurité (routière, risques)	Pas de risques avérés sur le secteur	Gabarit et traitement des voies pas forcément adaptés, notamment pour les mobilités actives.	Analyse à réaliser lors de l'étude d'aménagement, des impacts potentiels : engager une étude de circulation et de gestion des flux sur l'ensemble du site économique, notamment pour les mobilités douces, le lien avec l'aire de covoiturage ...
Urbanisme (déplacements, forme urbaine)	Proximité du giratoire de sortie de la RN141. Proximité de l'aire de covoiturage. Proximité du bourg de Mérignac (notamment de la zone d'équipements sportifs + futur quartier habitat : zone AU)	Ne pas considérer ce site uniquement comme accessible aux véhicules motorisés. Penser son accessibilité par les modes doux. Penser ce site comme une « rotule » entre la RN141 et le bourg de Mérignac. Ce site représente en quelque sorte la « porte d'entrée sud » du bourg de Mérignac, donc doit proposer une image qualitative et valorisante pour ce bourg.	
Architecture (aspect, matériaux, volumes)	RAS	Terrain agricole ne présentant pas de qualité paysagère particulière.	Les bâtiments ne pourront s'implanter qu'en respectant un recul de 50m par rapport à l'axe de la RN141 (100m initialement) côté Ouest et 100m le long de la voie d'insertion. Utiliser la végétation pour intégrer le bâti, créer une silhouette variable en hauteur et atténuer l'effet de masse à proximité des voies de circulation et plus particulièrement à proximité du giratoire. Encadrer l'aspect des bâtiments. Soigner la qualité des matériaux utilisés.
Paysage et environnement (richesses en place ...)	Pas ou peu de végétation en place. Site à dominante agricole, très dégagé. Présence d'un chemin rural à l'Ouest de la zone.	Terrain agricole ne présentant pas de qualité paysagère particulière et rendant potentiellement difficile l'intégration des futurs bâtiments et installations.	Utiliser la végétation sur les franges de la zone pour intégrer le bâti, créer une silhouette bâtie permettant d'atténuer l'effet de masse à proximité des voies de circulation. Encadrer l'aspect des bâtiments.

ETUDE SPECIFIQUE SUR LA COMMUNE DE BOURG-CHARENTE

A. Contexte général

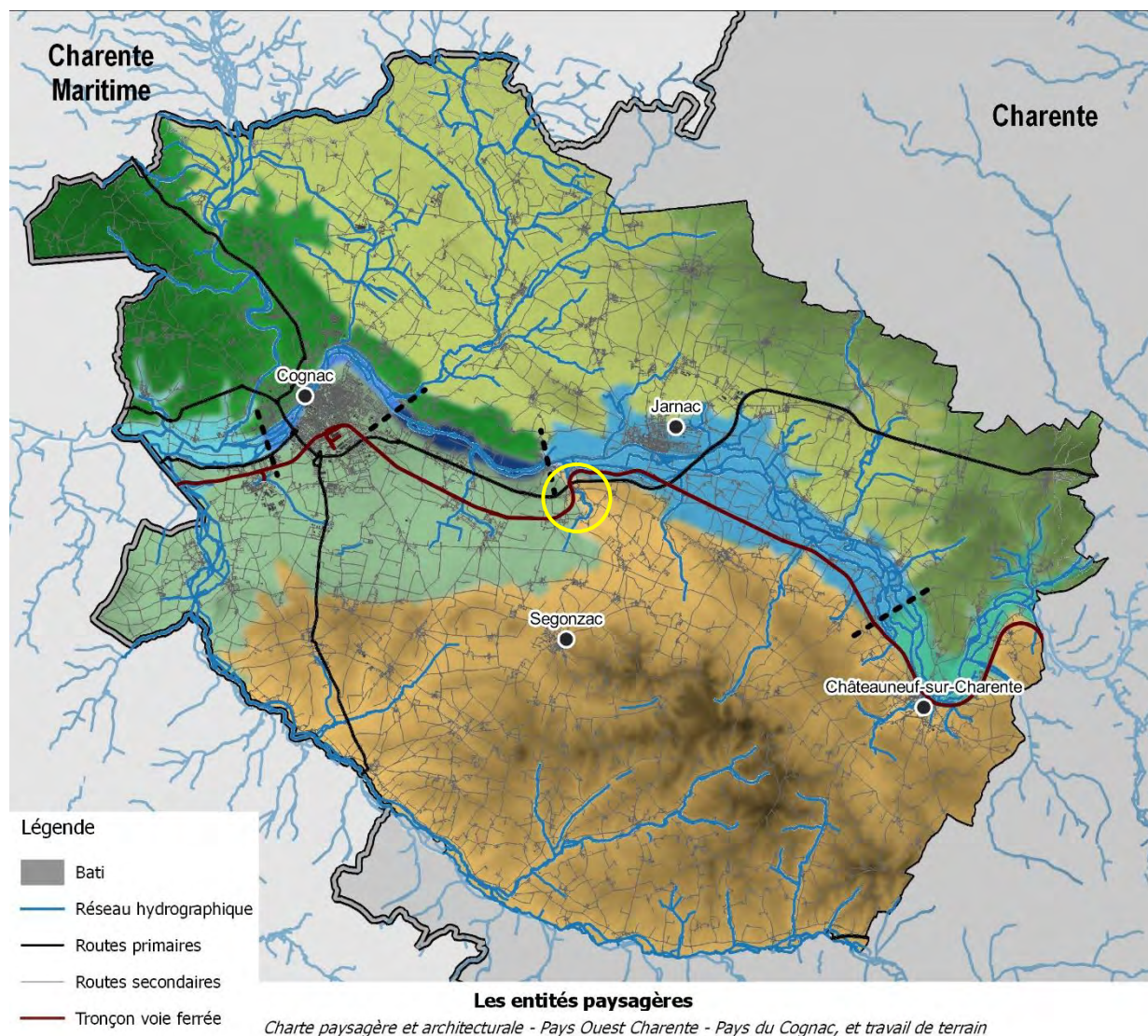
1. Contexte paysager intercommunal

A l'échelle de Grand Cognac, le secteur se trouve dans l'unité paysagère de la **Champagne Charentaise** et à proximité immédiate de la **Dépression de la rive gauche**, et de la **Vallée de la Charente** et sa séquence du **Val de Jarnac**.

Dans la **Champagne Charentaise**, on retrouve une quasi-omniprésence de la culture de la vigne, complétée par des boisements sur les crêtes. A l'extérieur de ces boisements, les vues sont très ouvertes, lointaines, et orientées vers les vallées du Né ou de la Charente selon que l'on soit côté Nord ou Sud de la ligne de crête séparant les deux vallées. Par sa forte présence, la vigne structure largement le paysage et apporte une certaine géométrie. Dans la Champagne Charentaise, les hameaux viticoles sont nombreux et offrent un patrimoine très riche.

Dans la **Dépression de la rive gauche**, le relief est doux et les altitudes plutôt basses, entraînant la présence de vues ouvertes et lointaines. Les collines de la Champagne Charentaise au Sud et les coteaux de la Charente au Nord offrent des arrière-plans à ces vues. En lien avec la ville de Cognac qui y est présente et la douceur du relief, un important développement de l'urbanisation a eu lieu, qu'il s'agisse de zones d'habitats, de zones économiques, de zones viticoles ou de la base aérienne. Les surfaces non bâties sont occupées par des cultures souvent céréalières mais aussi viticoles.

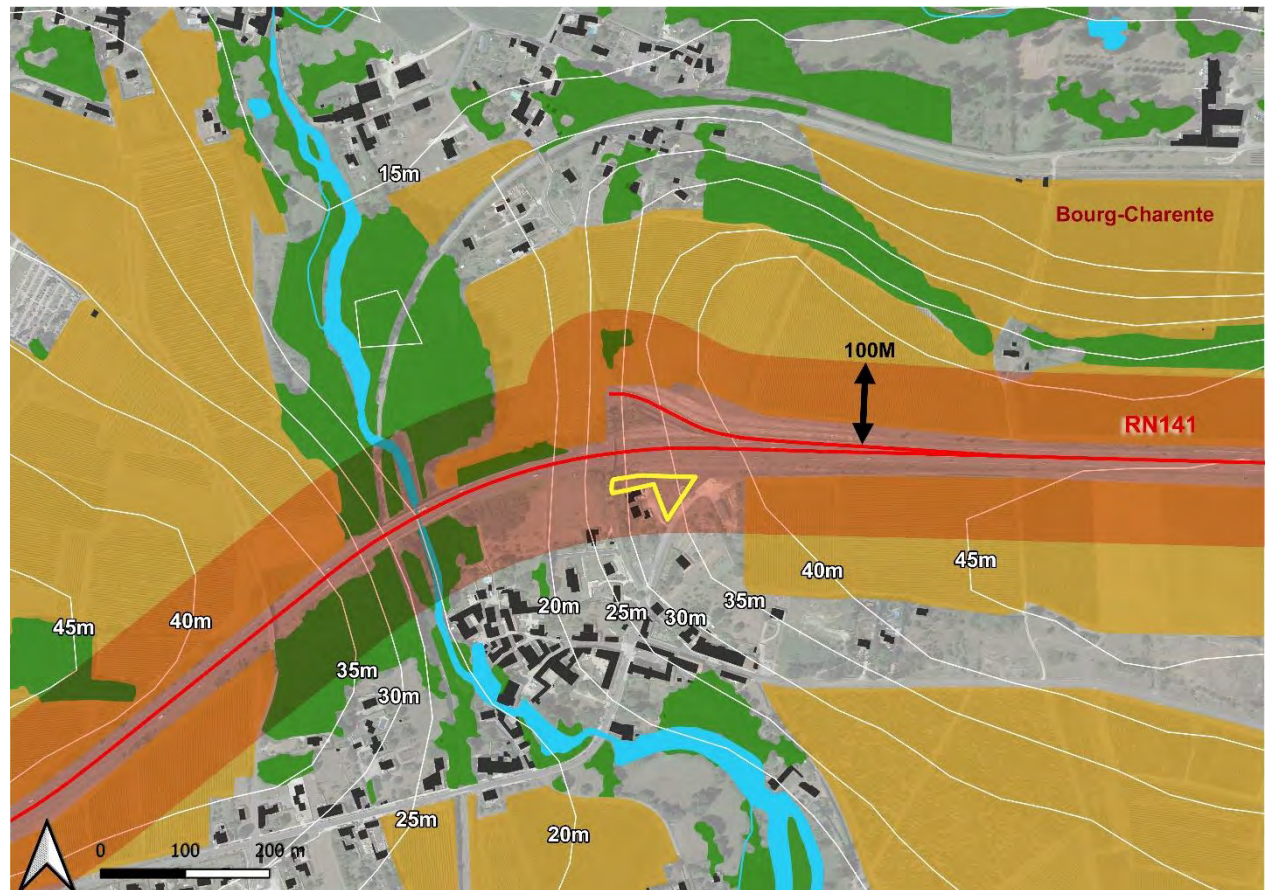
La séquence du **Val de Jarnac** est caractérisée par la présence de nombreux bras de la Charente dans le fond de vallée, lui-même largement occupé par des peupleraies et grandes cultures.



B. État des lieux1. Situation du site

Au Sud de la RN141, le site se trouve sur la commune de Bourg-Charente, et s'inscrit dans un paysage au relief assez marqué à une altitude autour de 30-35m dans une pente orientée Est-Ouest en direction du vallon du Romède.

Le site est en limite Nord du village du Veillard, ayant lui-même le Romède comme limite Sud. Des parcelles viticoles sont présentes un peu plus à l'Est du site.



Situation du site de Bourg-Charente (sources : BDTOP0, SIGMA)



Axe de la RN141



Secteur non constructible
en application de l'article
L111-6 du code de
l'urbanisme



Vigne



Trame arborée



Le Romède



Site

2. Urbanisme et architecture

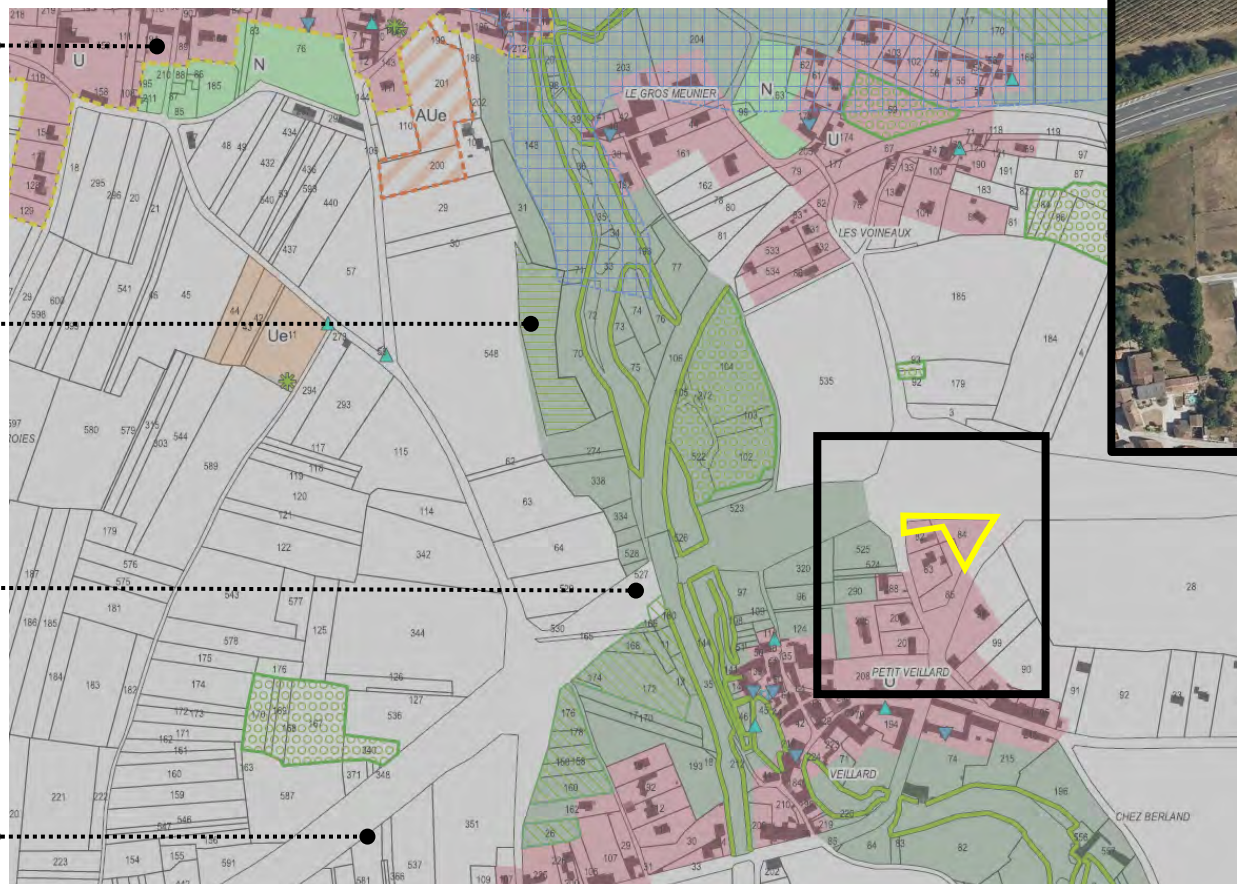
L'environnement urbain et architectural proche se présente comme suit :

Bourg de Bourg-Charente

Zone naturelle protégée descendant vers le sud depuis la vallée de la Charente située plus au Nord. Zone support de richesses paysagères et environnementales (pelouses relictuelles, haies, boisements...)

Village du Veillard comprenant un certain nombre d'éléments bâtis patrimoniaux remarquables ou petit patrimoine

Village du Plantier



Situation du site de Bourg-Charente (source : règlement graphique du PLUi de Grand Cognac, 2024)



Eléments de patrimoine (Art. L151-19 Code Urbanisme)

- ▼ Immeuble remarquable protégé
- ▲ Élément de petit patrimoine bâti protégé

Eléments de paysage et de continuité écologique (Art. L151-23 Code Urbanisme)

- ✱ Arbre remarquable protégé
- Alignement d'arbres protégé
- Haie protégée
- ▨ Boisement remarquable protégé
- Espace boisé classé protégé
- ▨ Pelouse relictuelle protégée

La zone U existante au sud de la RN141 a déjà fait l'objet d'implantations bâties au sein de la bande d'inconstructibilité des 100m.

La dérogation demandée concerne la zone U repérée par un contour jaune, située en surplomb de la RN141 (mais imperceptible), **en prolongement de la zone U existante. Il s'agit de diminuer le recul de 100m à 45m de l'axe de la voie pour l'implantation de nouveaux bâtiments.**

3. Déplacements et mobilités

Le site est desservi par la bretelle de sortie de la RN141, passant sur le pont dominant ladite route nationale et menant à la RD10 nommée « Route de la Grande Champagne », qui rejoint, au sud Châteauneuf-sur-Charente. Avant d'aboutir sur la RD10, un petit chemin en impasse mène au site d'étude. Ce chemin dessert d'ores et déjà une habitation et est en mesure de répondre aux besoins d'accès et de desserte du site étudié (en raison de sa faible capacité d'accueil) et présente un revêtement en bon état et tout à fait carrossable. Par ailleurs, aucune piste cyclable ni ligne de transport en commun n'est disponible à proximité.



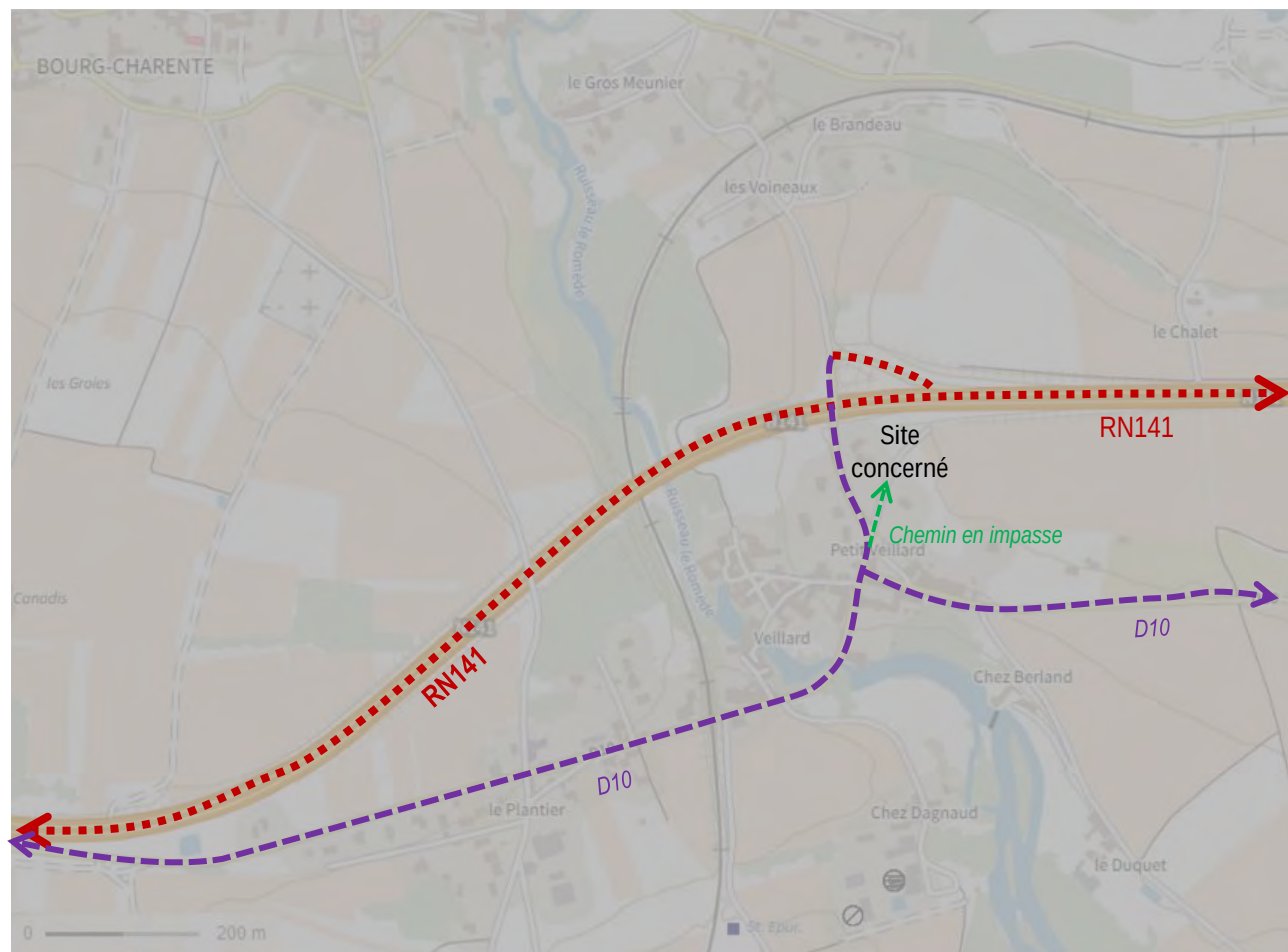
A la sortie de la bretelle de la RN141



Zone de dégagement/ stationnement en contrebas du site



Chemin en impasse menant au site



La desserte du site d'étude (sources : Géoportail @IGN)

4. Les vues sur le site depuis la RN141

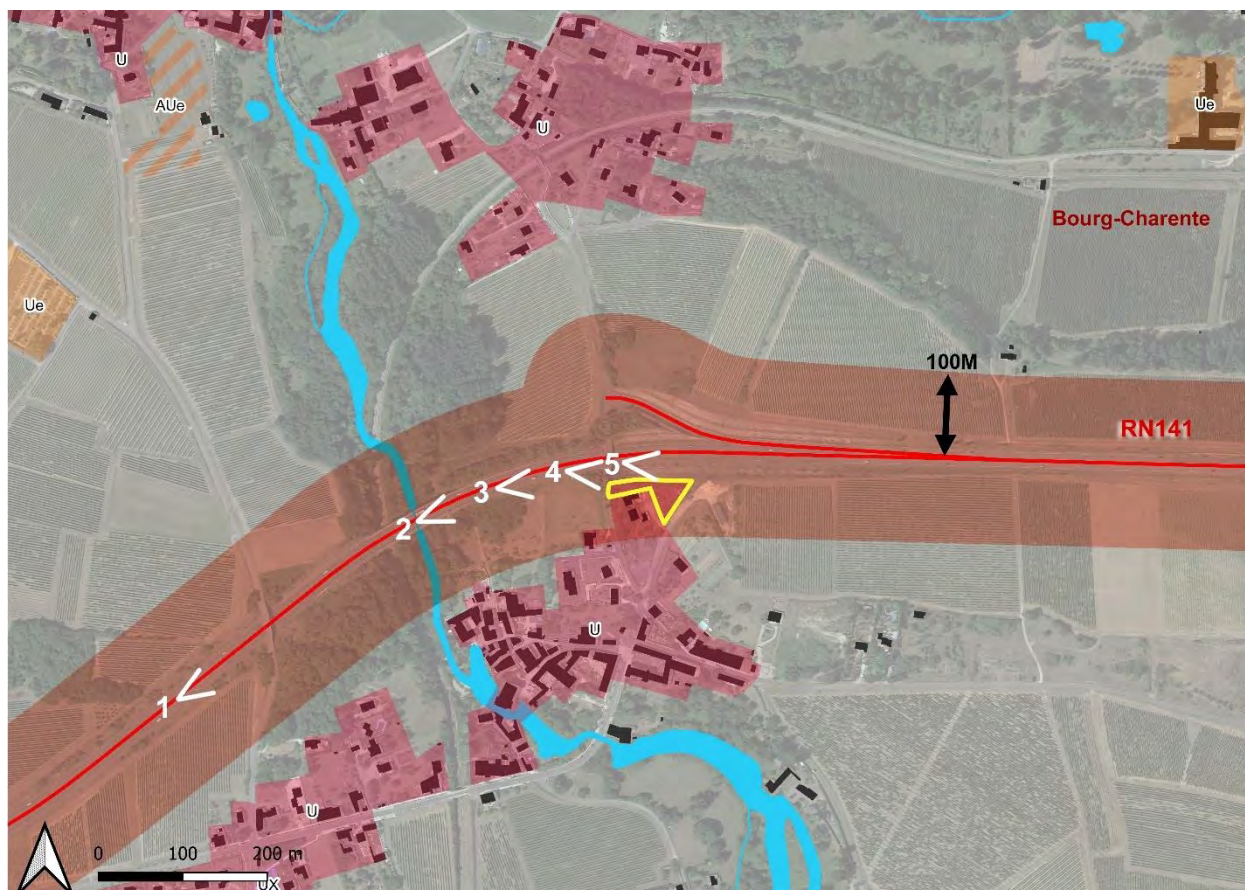
A quelques centaines de mètres, site caché par la hauteur des talus ainsi que la végétation située au-dessus - GSV



A l'approche, site toujours caché par la végétation arborée du vallon du Romède et ses coteaux - GSV



A l'arrière-plan, vue sur le site à travers un alignement de peupliers grâce au dégagement visuel créé par l'absence de lisière arborée le long de la RN141 - GSV



Les vues sur le site depuis la RN141 dans le sens Ouest-Est (sources : BDTOPO)



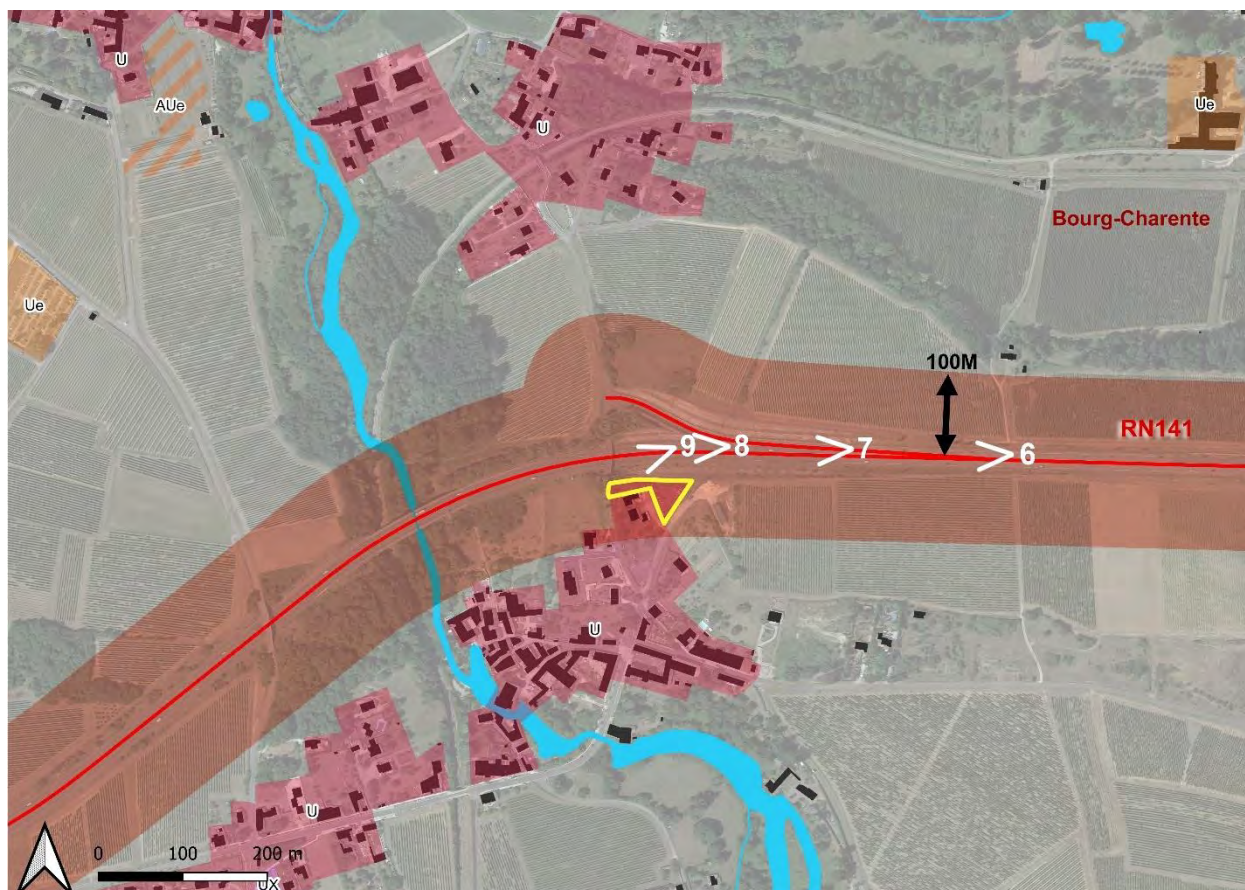
A quelques centaines de mètres, site invisible grâce à la hauteur des talus - GSV



A l'approche, site toujours invisible grâce à la hauteur des talus - GSV



A l'approche, site seulement perceptible par la végétation arbustive présente sur le haut des talus - GSV



Les vues sur le site depuis la RN141 dans le sens Ouest-Est (sources : BDTOPO)

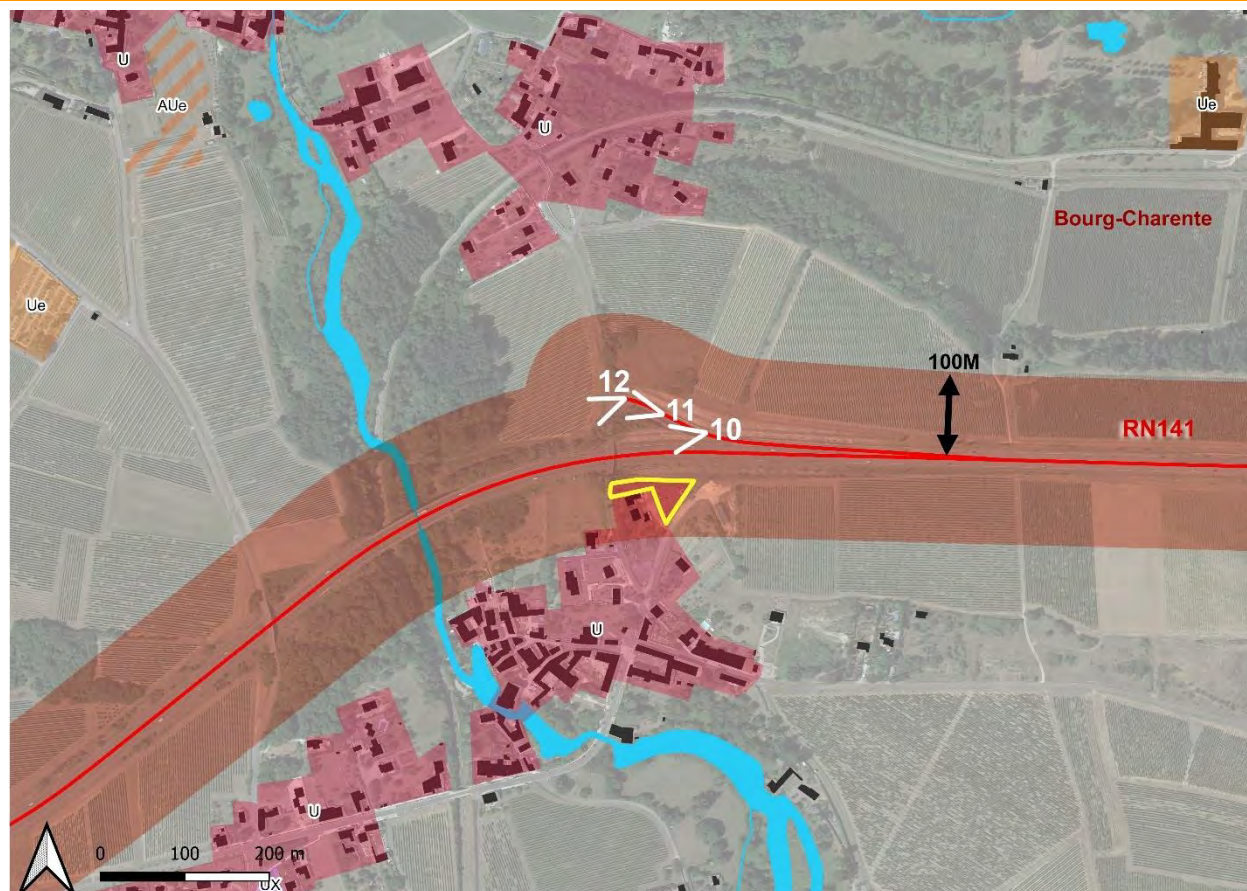
Site invisible au-delà des hauts talus - GSV



Au début de la voie de sortie, site seulement perceptible par la végétation arbustive présente sur le haut des talus - GSV



Au milieu de la voie de sortie, site invisible et notamment à cause de la hauteur des talus - GSV

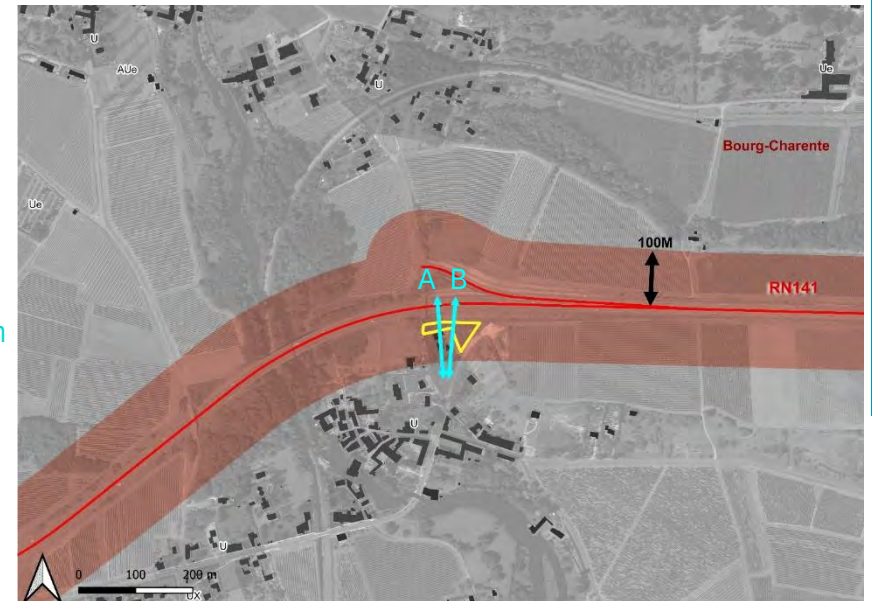
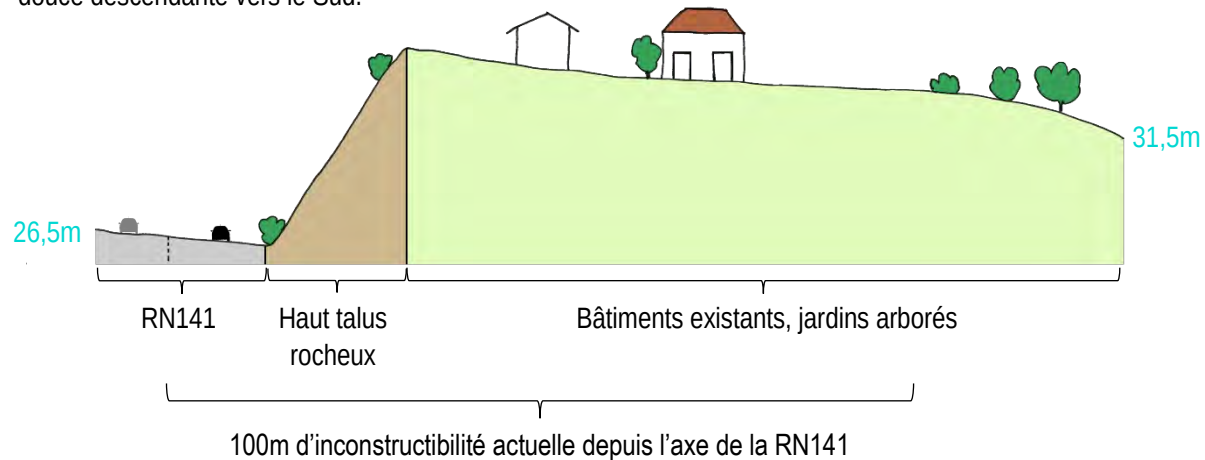


Les vues sur le site depuis la voie de sortie de la RN141 dans le sens Ouest-Est (sources : BDTOP0)

5. Coupes de l'existant

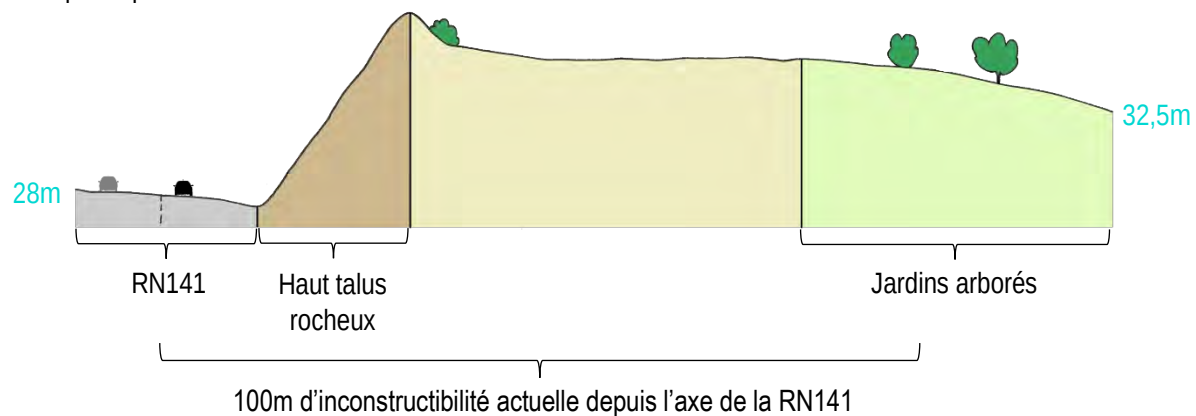
N.b. : Toutes les coupes à suivre sont représentées avec le côté Nord à gauche, et le côté Sud à droite.

A : Le site est séparé de la RN141 par un talus rocheux de près de 10 mètres de haut. Quelques bâtiments sont déjà implantés dans la bande d'inconstructibilité des 100m, et situés dans des jardins arborés à pente douce descendante vers le Sud.



Localisation des coupes (sources : BDTPO)

B : Un peu plus à l'Est, le site est toujours séparé de la RN141 par un talus rocheux de près de 10 mètres de haut. Les terrains les plus à l'Est sont vides de bâtiment et de végétation arborée significative, et supportent une pente plutôt douce.



C. Prescriptions

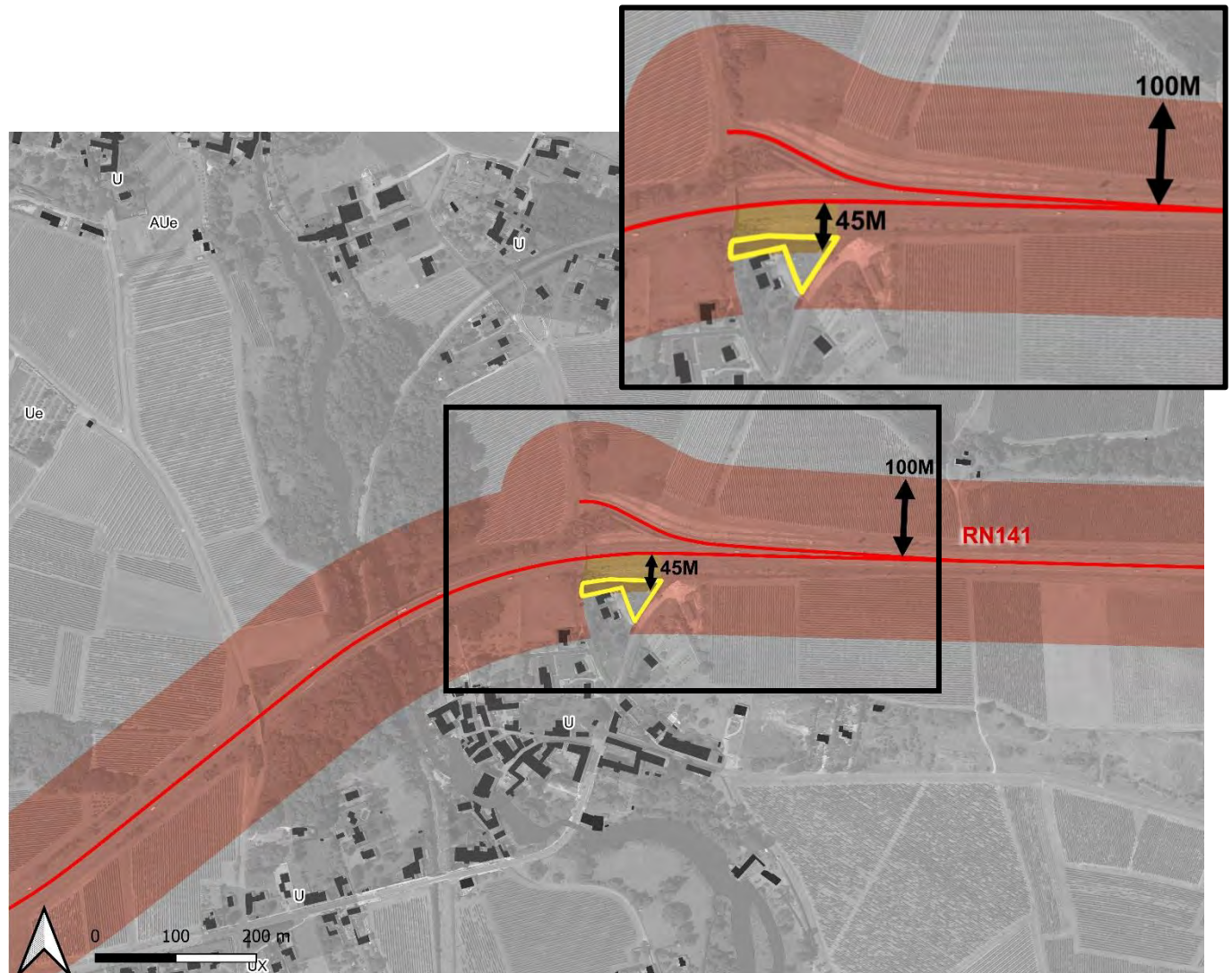
En préambule, il est rappelé que les aménagements du secteur U devront respecter le règlement écrit du PLUi ainsi que les OAP thématiques.

1. Proposition de réduction de la bande d'inconstructibilité (dérogation Loi Barnier)

Sur le secteur concerné, la bande d'inconstructibilité, liée au recul imposé par la Loi Barnier, est réduite de 100m à 45m (comme indiqué sur le plan ci-contre) depuis l'axe de la RN141.

Sur le site concerné (zone U du PLUi) le secteur compris de la bande d'inconstructibilité (45m par rapport à l'axe de la RN141) pourra néanmoins accueillir des plantations dans le respect des prescriptions paysagères décrites en suivant.

Les bâtiments pourront s'implanter à partir de 45m, mesurés à l'axe de la RN141, en cohérence avec le bâtiment voisin situé à l'Ouest de la zone et dans le respect des prescriptions architecturales, urbaines et paysagères décrites en suivant.



2. Prescriptions paysagères

Afin de garantir l'intégration des futures constructions du secteur, des haies multistrates ou des haies arbustives basses avec arbres devront être plantées le long des limites Nord et Est.

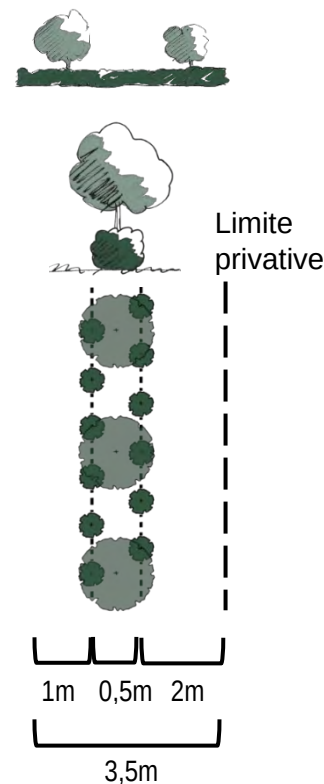
Les essences végétales à planter devront respecter les palettes végétales présentes dans l'OAP thématique Trame verte et bleue, franges urbaines et nature en ville.

Il est demandé de mélanger de façon aléatoire ces essences pour maximiser l'intérêt paysager et environnemental des nouvelles haies.

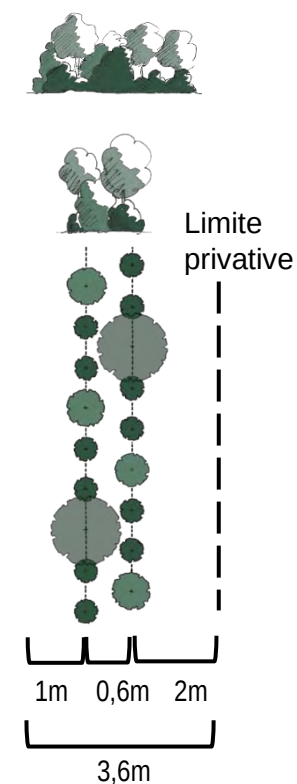
Les plantations de ces haies devront respecter les largeurs représentées ci-contre :

- largeur entre deux lignes de plantation permettant ainsi une bonne épaisseur végétale,
- largeur entre la plantation des arbres et la limite privative (2m, respect du code civil),
- largeur d'entretien de chaque côté des lignes de plantation.

Haie arbustive basse avec arbres



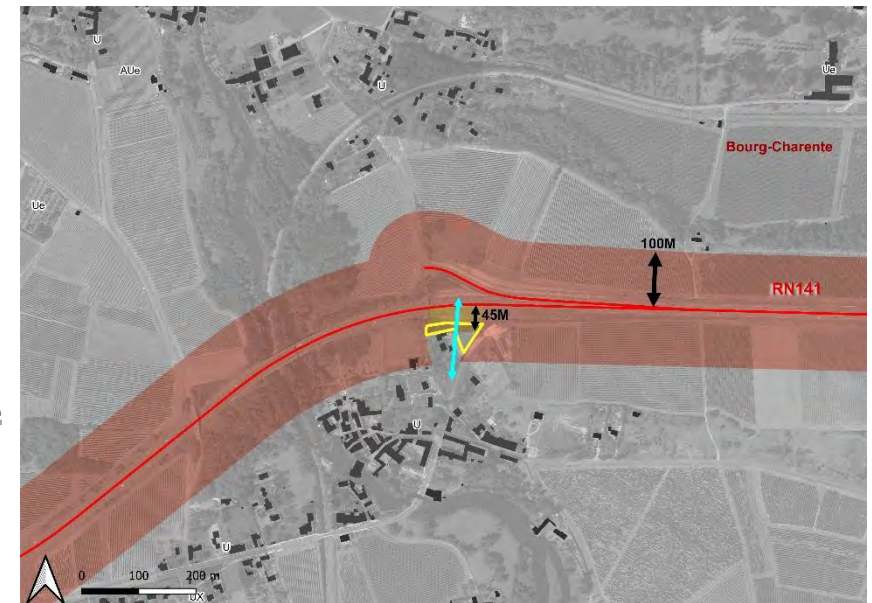
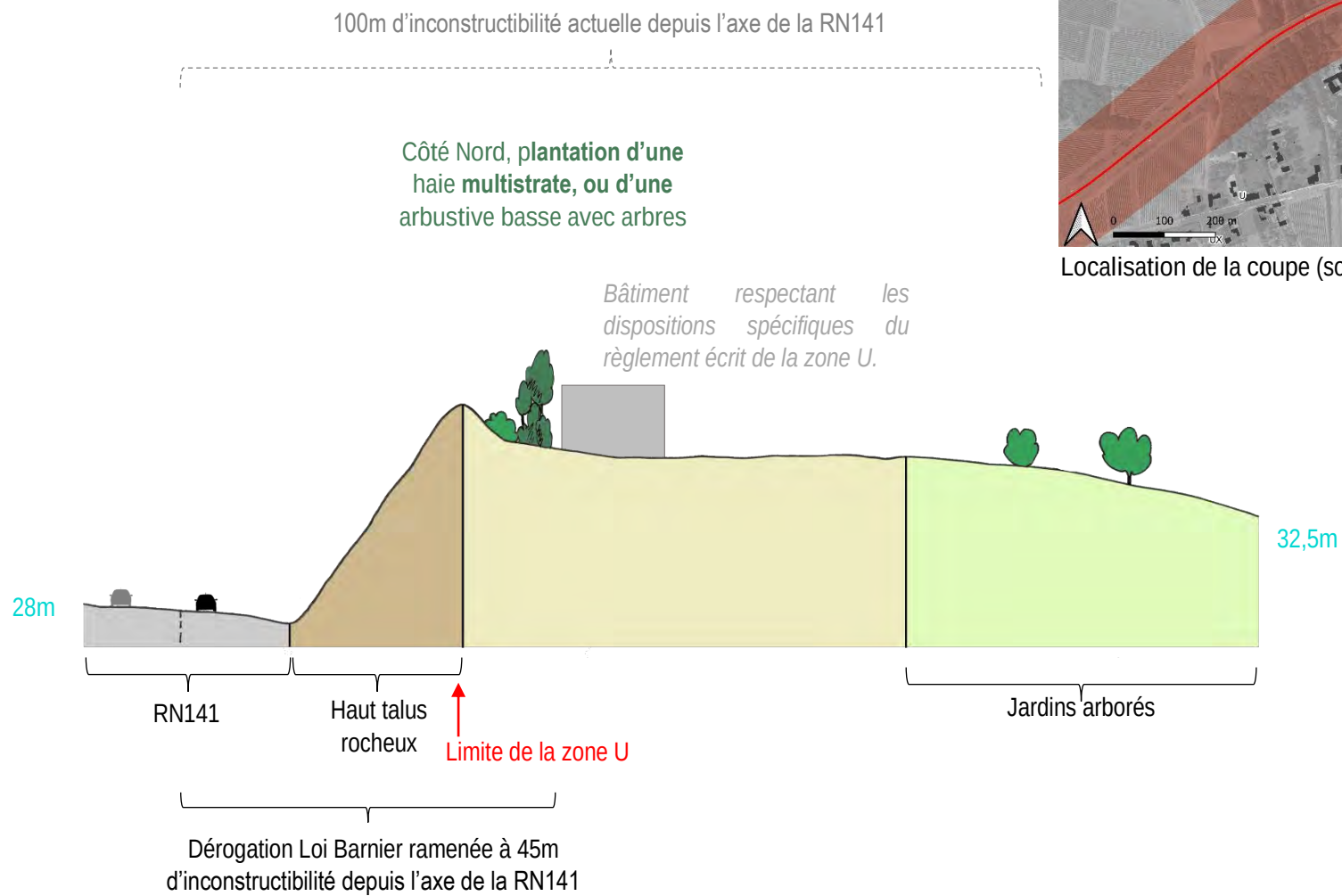
Haie multistrate



3. Prescriptions urbaines et architecturales

Les implantations du bâti ainsi que leur volumétrie seront travaillées dans le respect des dispositions spécifiques à la zone U et des OAP sectorielles ou thématiques.

4. Coupe des principes d'aménagement prescrits



Localisation de la coupe (sources : BDTOPO)

D. BILAN des dispositions à envisager

Analyse par thème au titre de l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme	Points favorables	Points de vigilance	Dispositions à envisager
Nuisances (sonores, olfactives, pollution atmosphérique, poussières)	La position du site en hauteur et en retrait de la RN141 n'entraîne aucune visibilité sur la RN141 (aucune nuisance visuelle).	Nuisances sonores, avec la présence de la RN141, en contrebas, qui induit un « bruit de fond » quasi-perpétuel.	L'obligation de respecter un retrait de 45m par rapport à l'axe de la RN141 permet de mettre un peu à l'écart les éventuels futurs bâtiments. Les plantations de haies en frange Nord permettront d'atténuer les nuisances sonores, pollutions, et autres désagréments éventuels.
Sécurité (routière, risques)	Pas de risques avérés sur le secteur	Gabarit et traitement des voies pas forcément adaptés, notamment pour les mobilités actives et accès à la zone sous forme d'impasse (vérifier les conditions de défense incendie, gestion des déchets, ...).	Analyse à réaliser lors de l'étude d'aménagement : s'assurer de la défense incendie et de la bonne accessibilité du site.
Urbanisme (déplacements, forme urbaine)	Proximité de la bretelle de sortie de la RN141 et de la RD10 (axe structurant localement). Intégration de la zone dans un village constitué et mêlant habitat ancien et récent.	Terrain « à l'écart » du reste du village à dominante d'habitat. Le terrain reste exposé aux nuisances de la RN141, mais sans lien visuel avec elle (nuisances sonores). Cette zone peut être considérée comme déjà artificialisée et peut être considérée comme un potentiel à urbaniser, pour étoffer l'urbanisation de ce village, sans consommer de terres naturelles, agricoles ou forestières.	
Architecture (aspect, matériaux, volumes)	Bâtiment voisin existant (à l'ouest du site) en recul d'environ 45m de la RN141. Bâtiments existants imperceptibles depuis la RN141.	Proximité d'un bâtiment « tunnel » à l'Est du site : vigilance quant aux potentiels conflits d'usage suivant les activités qui s'y développeront et suivant le type de bâtiment qui pourrait venir prendre place sur le site (habitat ?).	Les bâtiments ne pourront s'implanter qu'en respectant un recul de 45m par rapport à l'axe de la RN141 (100m initialement). Utiliser la végétation pour intégrer le bâti, créer une silhouette végétale en hauteur pour un bâti imperceptible depuis la RN141. Respecter les destinations et sous-destinations autorisées en zone U. Porter une attention particulière à la non-créeation de conflit d'usage suivant les usages des bâtiments existants (tunnel) et des éventuels nouveaux bâtiments (habitat ?).
Paysage et environnement (richesses en place ...)	Présence de quelques arbres et de végétation le long du talus rocheux qui borde la RN141 (marque le fond de scène de la parcelle).	RAS	Même si la RN141 n'est pas perceptible visuellement (et réciproquement), il est important de planter à minima les franges Nord et Est du site.

ETUDE SPECIFIQUE SUR LA COMMUNE DE GENSAC-LA-PALLUE

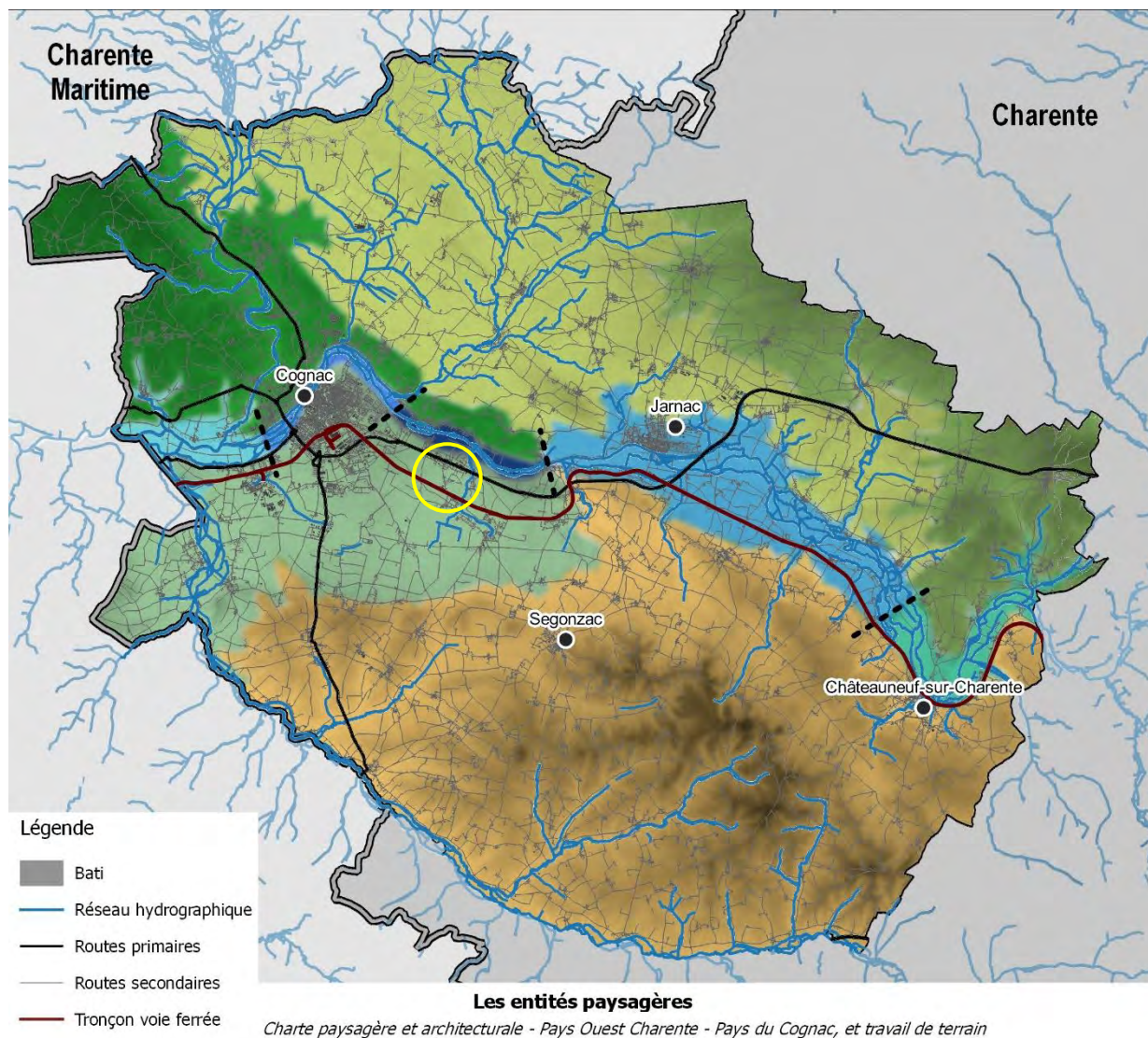
A. Contexte général

1. Contexte paysager intercommunal

A l'échelle de Grand Cognac, le secteur se trouve dans l'unité paysagère de la **Dépression de la rive gauche**, et à proximité de la Vallée de la Charente et sa séquence de la Vallée resserrée.

Dans la **Dépression de la rive gauche**, le relief est doux et les altitudes plutôt basses, entraînant la présence de vues ouvertes et lointaines. Les collines de la Champagne Charentaise au Sud et les coteaux de la Charente au Nord offrent des arrière-plans à ces vues. En lien avec la ville de Cognac qui y est présente et la douceur du relief, un important développement de l'urbanisation a eu lieu, qu'il s'agisse de zones d'habitats, de zones économiques, de zones viticoles ou de la base aérienne. Les surfaces non bâties sont occupées par des cultures souvent céréalières mais aussi viticoles.

Dans la **Vallée resserrée**, les coteaux de part et d'autre de la Charente sont pentus et largement boisés.

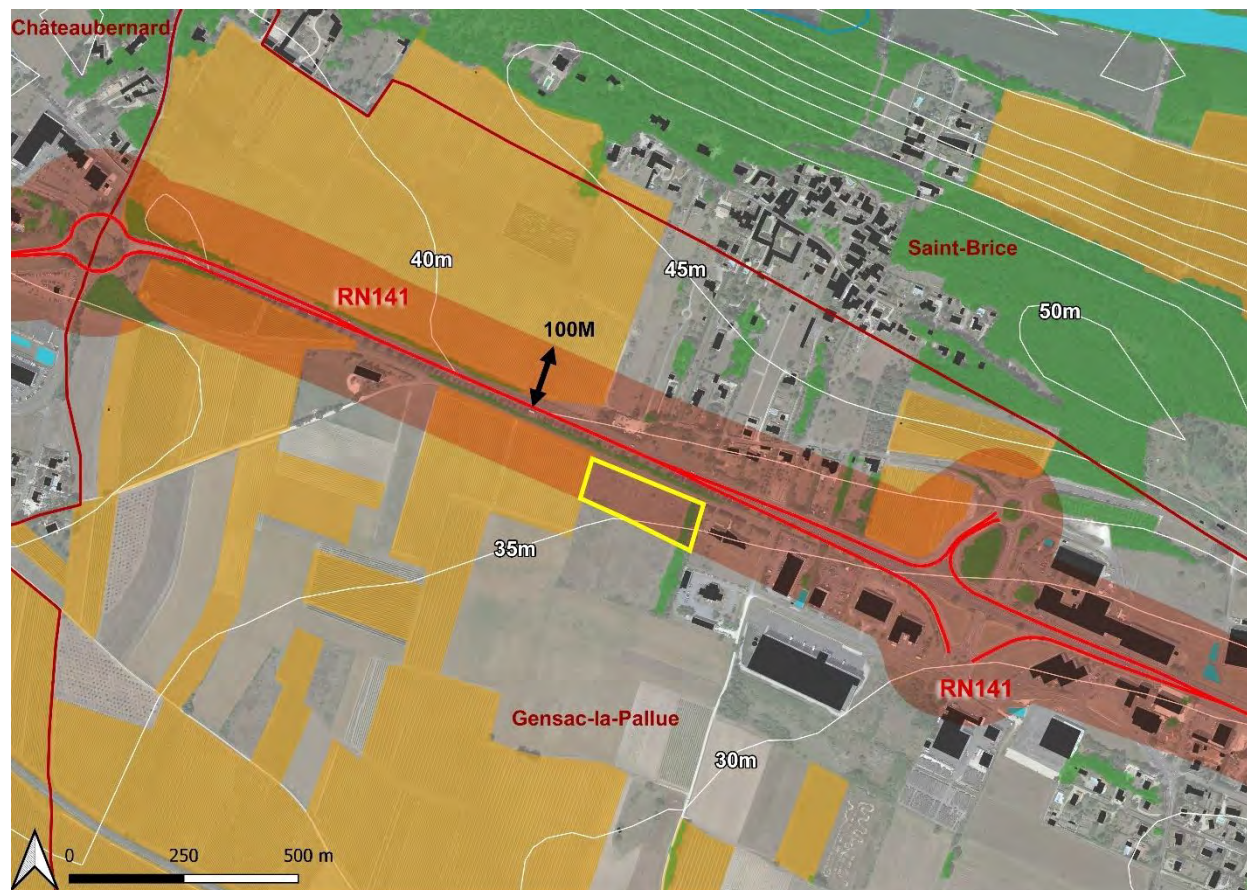


B. État des lieux2. Situation du site

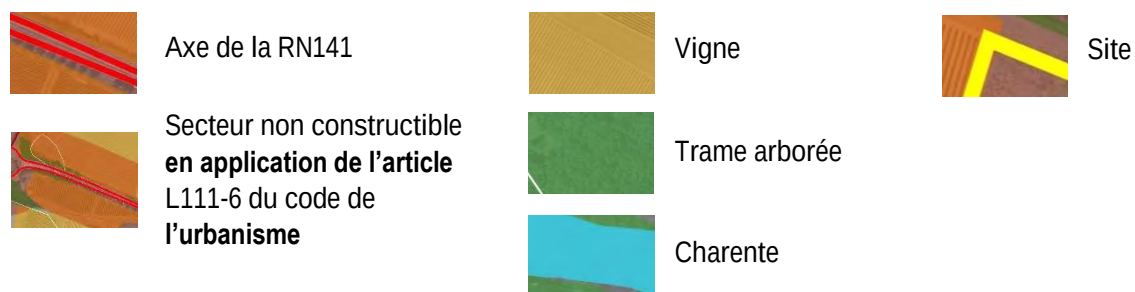
Au sud de la RN141, le site se trouve sur la commune de Gensac-la-Pallue, et s'inscrit dans un paysage au relief relativement doux à une altitude autour de 35m dans une pente orientée nord-sud descendante.

A l'ouest et au sud du site, on trouve des parcelles viticoles et agricoles très ouvertes, sans éléments arborés, offrant des vues très lointaines.

Séparé du site par une épaisse haie, des bâtiments à usages commerciaux, de services ou industriels sont implantés côté est, toujours le long de la RN141.



Situation du site de Gensac-la-Pallue (sources : BDTOPO, SIGMA)



3. Urbanisme et architecture

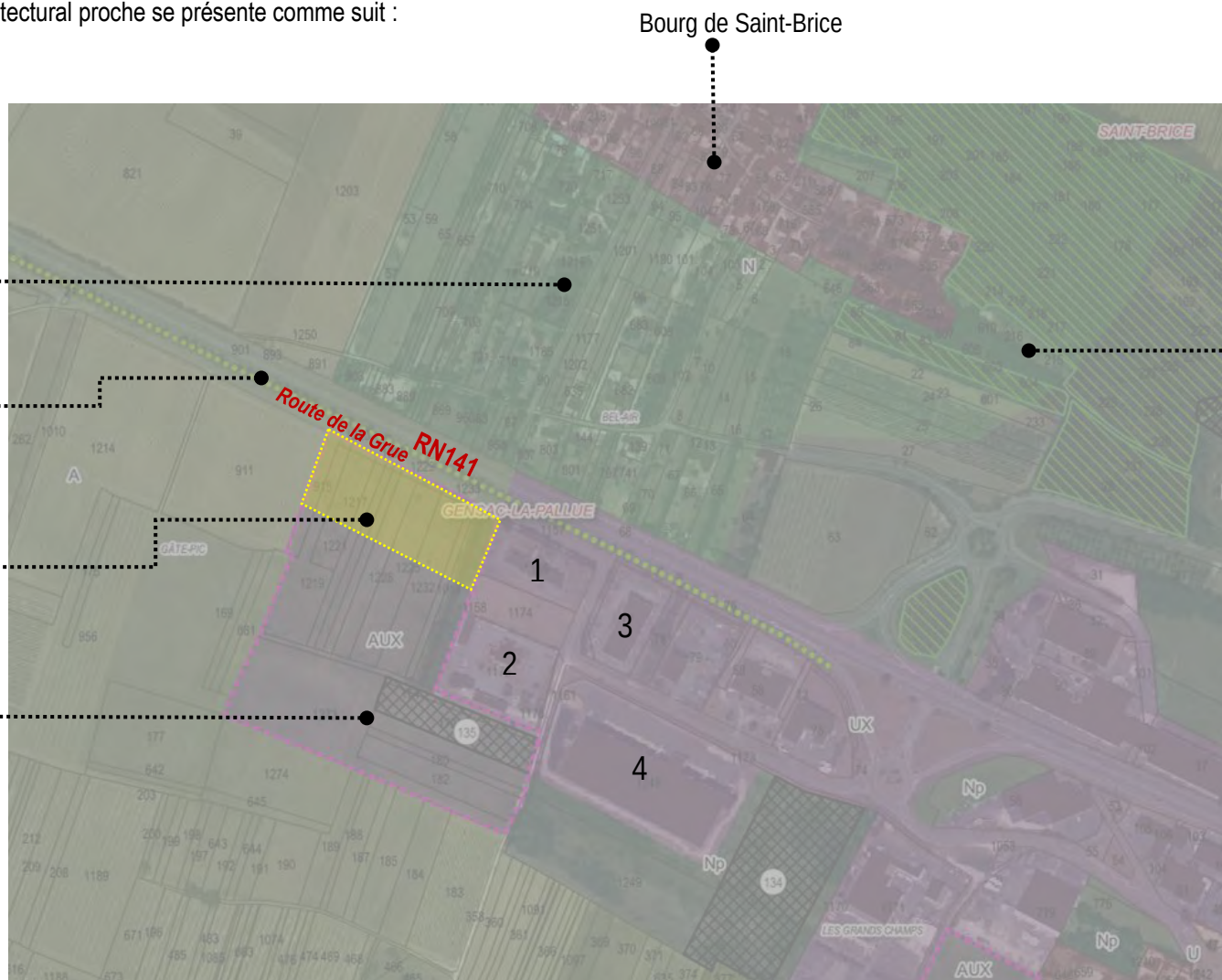
L'environnement urbain et architectural proche se présente comme suit :

Zone résidentielle peu dense à dominante paysagère

Alignement d'arbres protégé (platanes)

Zone concernée par la bande de recul de 100m par rapport à l'axe de la RN141

Zone d'extension de la zone économique existante



Boisements remarquables protégés

- 1- UGVC / KPMG
- 2- Maison des Obsèques
- 3- Ouvrard matériel agricole
- 4- Géodis

Situation du site de Gensac-la-Pallue (source : règlement graphique du PLUi de Grand Cognac, 2024)

La zone UX existante au sud de la RN141 a déjà fait l'objet d'une réduction du recul d'inconstructibilité de 100m à 50m.

La dérogation demandée concerne la zone AUX, située le long de la route de la Grue, en prolongement de la zone UX existante. **Il s'agit de diminuer le recul de 100m à 50m de l'axe de la voie pour l'implantation de nouveaux bâtiments.**

Les entreprises déjà en place : une diversité de gabarits et de qualité architecturale, avec des bâtiments d'une hauteur globalement inférieure à 10m. Les bâtiments existants s'intègrent plutôt bien et sont peu perceptibles depuis la RN141 et la Route de la Grue en raison de la présence d'alignements végétaux.

Les façades sont principalement constituées de bardage métallique et de mur rideau en verre.

Les zones de stockage autour des bâtiments représentent malgré tout de grandes surfaces imperméabilisées.



4. Déplacements et mobilités

Le site est desservi par la route des Grues, depuis le giratoire de la Trâche, carrefour structurant sur la RN141. Cette voie (Route de la Grue) est en capacité de répondre aux besoins d'accès et de desserte de la future extension de la ZAE. Par ailleurs, aucune piste cyclable ni ligne de transport en commun n'est disponible à proximité.

Des aménagements internes à la ZAE seraient nécessaires pour assurer l'**accessibilité des mobilités actives** à cette zone depuis l'extérieur mais aussi en son sein.



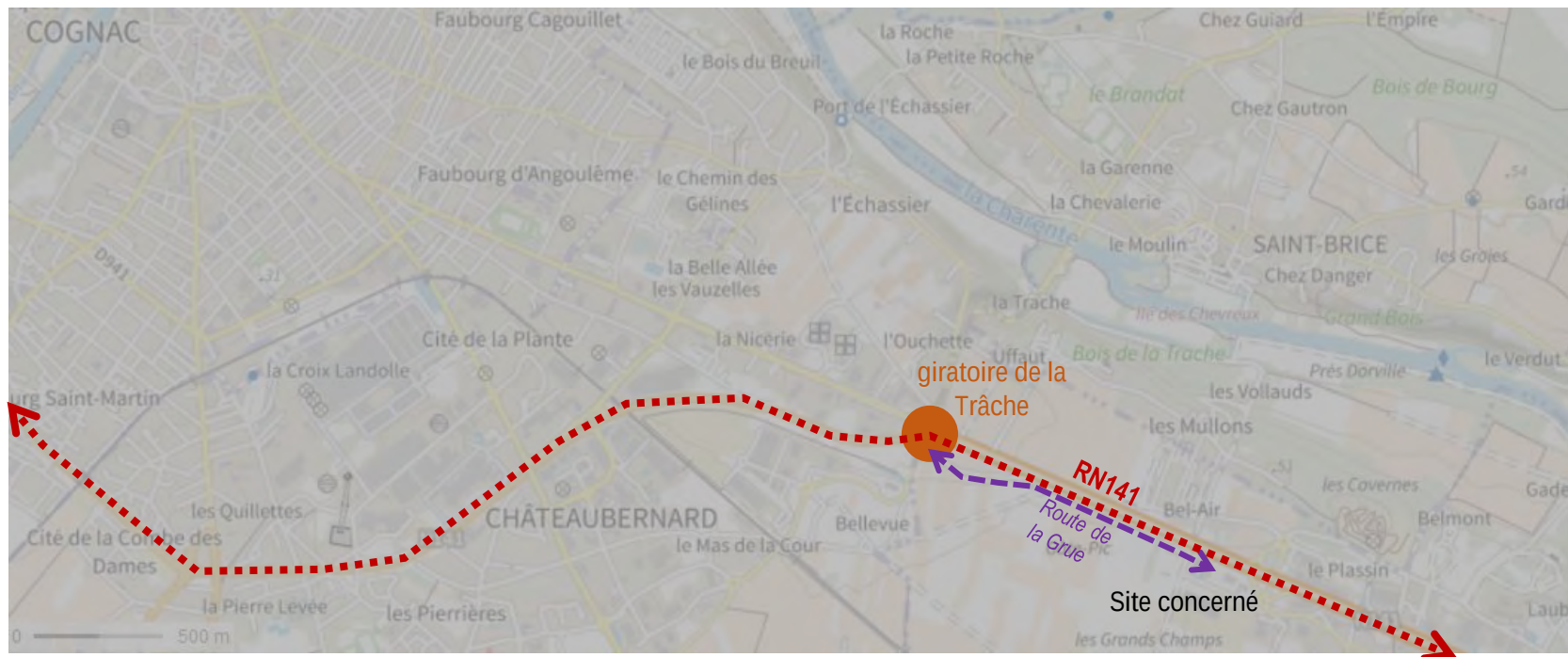
Giratoire de la Trâche



RN141, longée par la Route de la Grue



Route de la Grue



La desserte du site d'étude (sources : Géoportail @IGN)

5. Les vues sur le site depuis la RN141

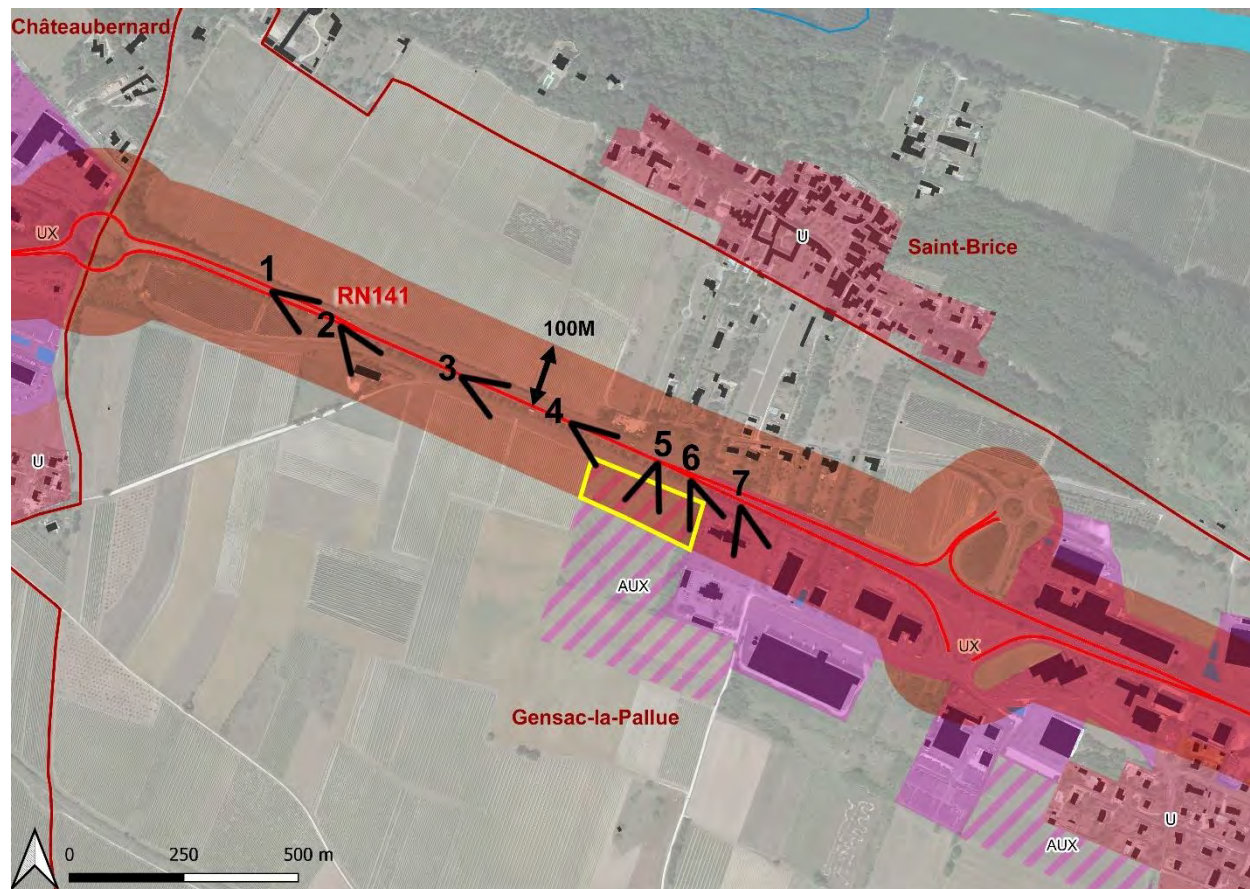
A quelques centaines de mètres du site, la RN141 est bordée d'un alignement de platanes créant un filtre visuel entre la route et les parcelles viticoles voisines - GoogleStreetView



2



Bâtiment commercial implanté dans la bande des 100m mais en partie camouflé par de la végétation arborée - GSV



Les vues sur le site depuis la RN141 dans le sens Ouest-Est (sources : BDTOPO)

3



4



A l'approche du site, l'alignement de platanes crée toujours un filtre visuel entre la RN141 et les parcelles cultivées. A travers les arbres, vue très ouverte et lointaine sur la Dépression de la rive gauche et les collines de la Champagne Charentaise à l'arrière-plan - GSV

5



Au niveau du site, vue très lointaine sur les paysages ouverts de Dépression de la rive gauche et les collines de la Champagne Charentaise à l'arrière-plan - GSV

6

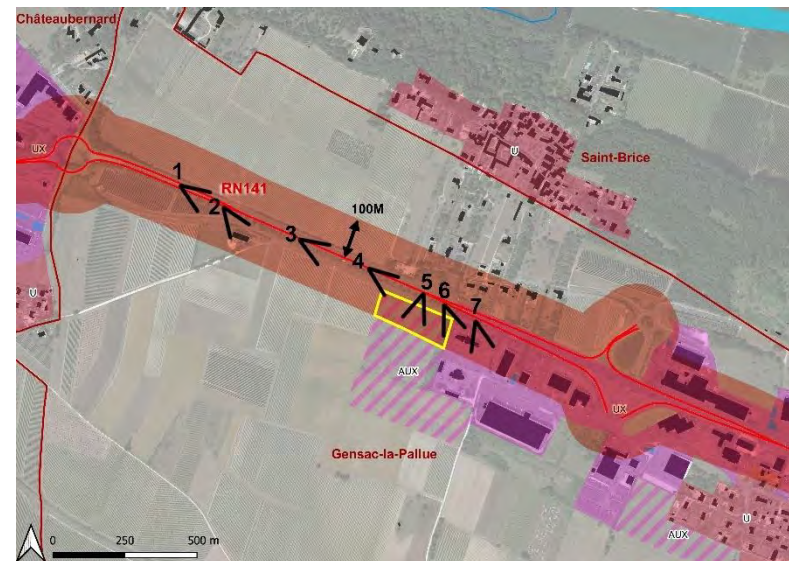


Epaisse haie en limite du site permettant une insertion paysagère de bâtis existants - GSV

7



A l'est du site, bâtis existants intégrés grâce à des plantations de chênes verts, essences adaptées au paysage local et au changement climatique - GSV



Les vues sur le site depuis la RN141 dans le sens Ouest-Est (sources : BDTOPPO)

Bâtiments existants intégrés grâce à l'alignement de platanes le long de la RN141 et aux plantations de chênes verts entre la route de la Grue et les bâtiments - GSV



8

A l'approche du site, l'alignement de platanes crée un filtre mais les vues demeurent très ouvertes sur les parcelles de la zone AUX - GSV

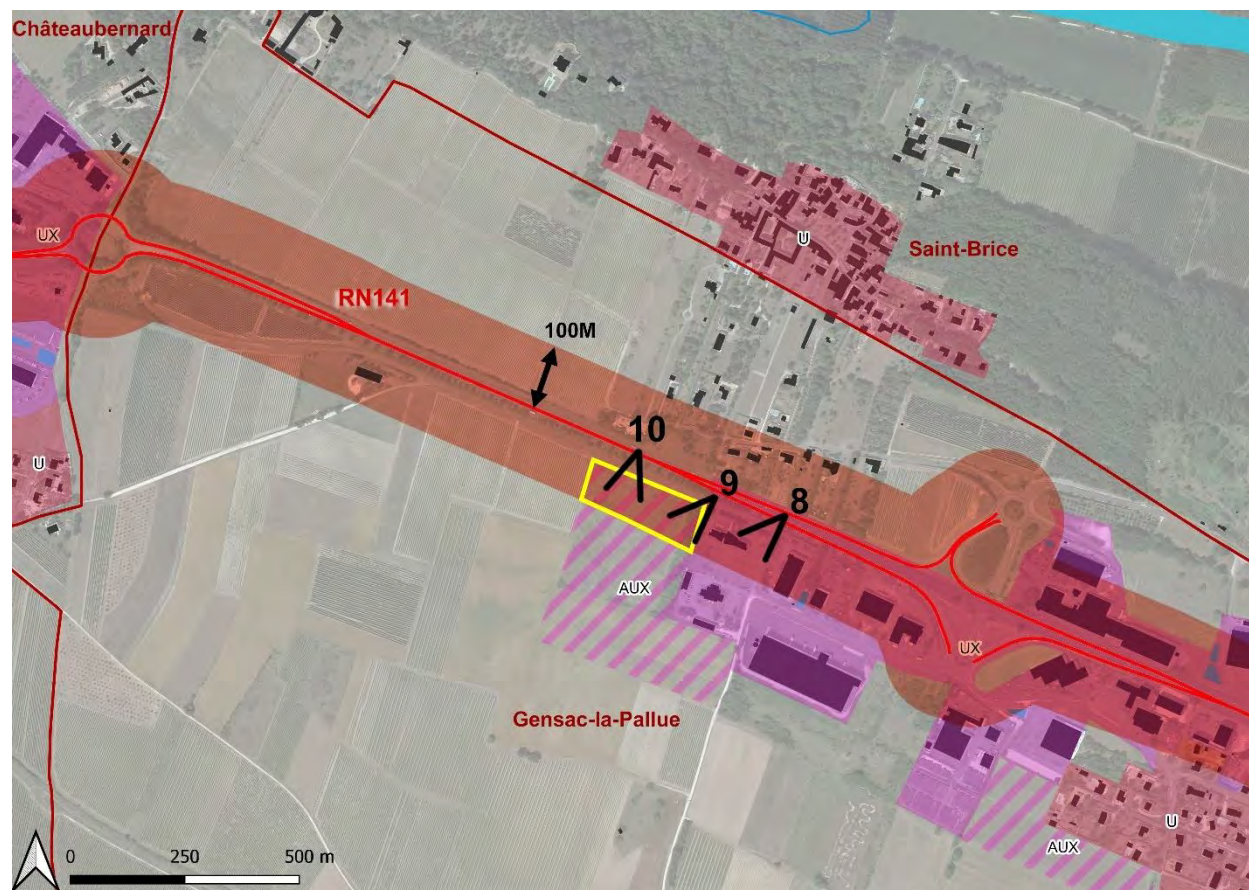


9

Au niveau du site à travers l'alignement d'arbres discontinu, vue très lointaine sur les paysages ouverts de Dépression de la rive gauche et les collines de la Champagne Charentaise à l'arrière-plan - GSV



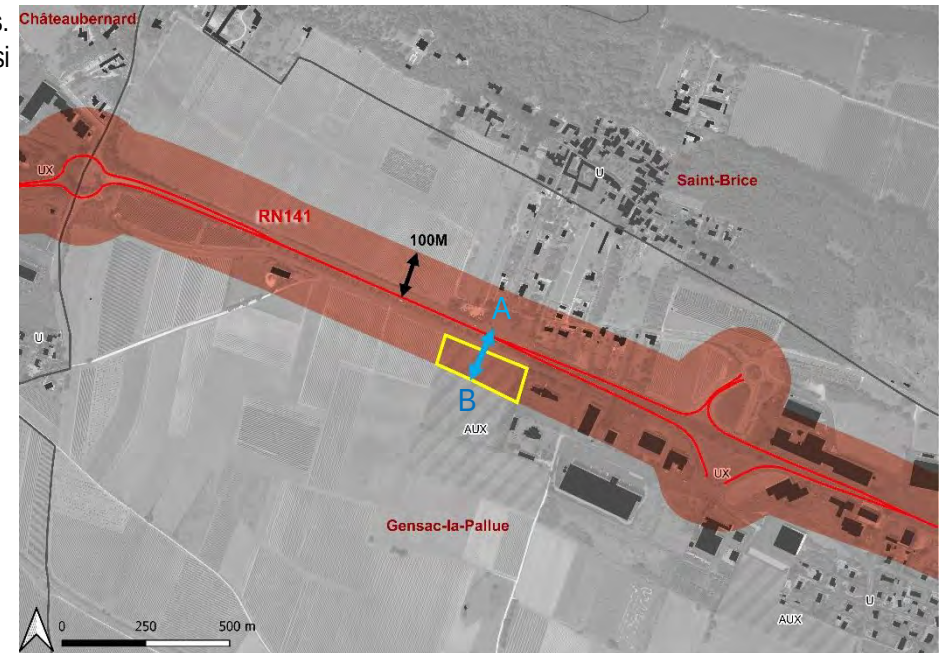
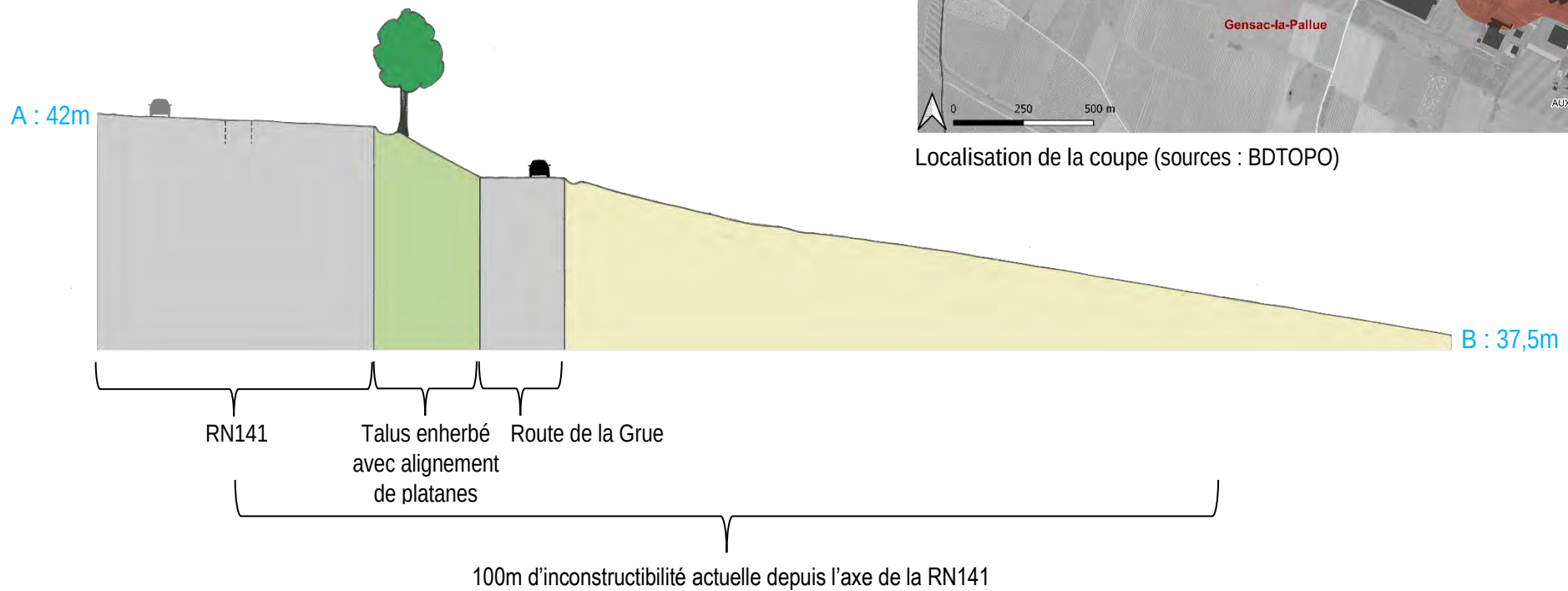
10



Les vues sur le site depuis la RN141 dans le sens Est -Ouest (sources : BDTOPPO)

6. Coupe de l'existant

Côté sud, la RN141 est bordée d'un talus en pente descendante plantée de l'alignement de platanes. Puis la route de la Grue longe le site, sans lisière arborée ou arbustive. La parcelle AUX est elle aussi dépourvue de végétation arborée ou arbustive notable, et est en pente descendante vers le sud.



Localisation de la coupe (sources : BDTOPO)

C. Prescriptions

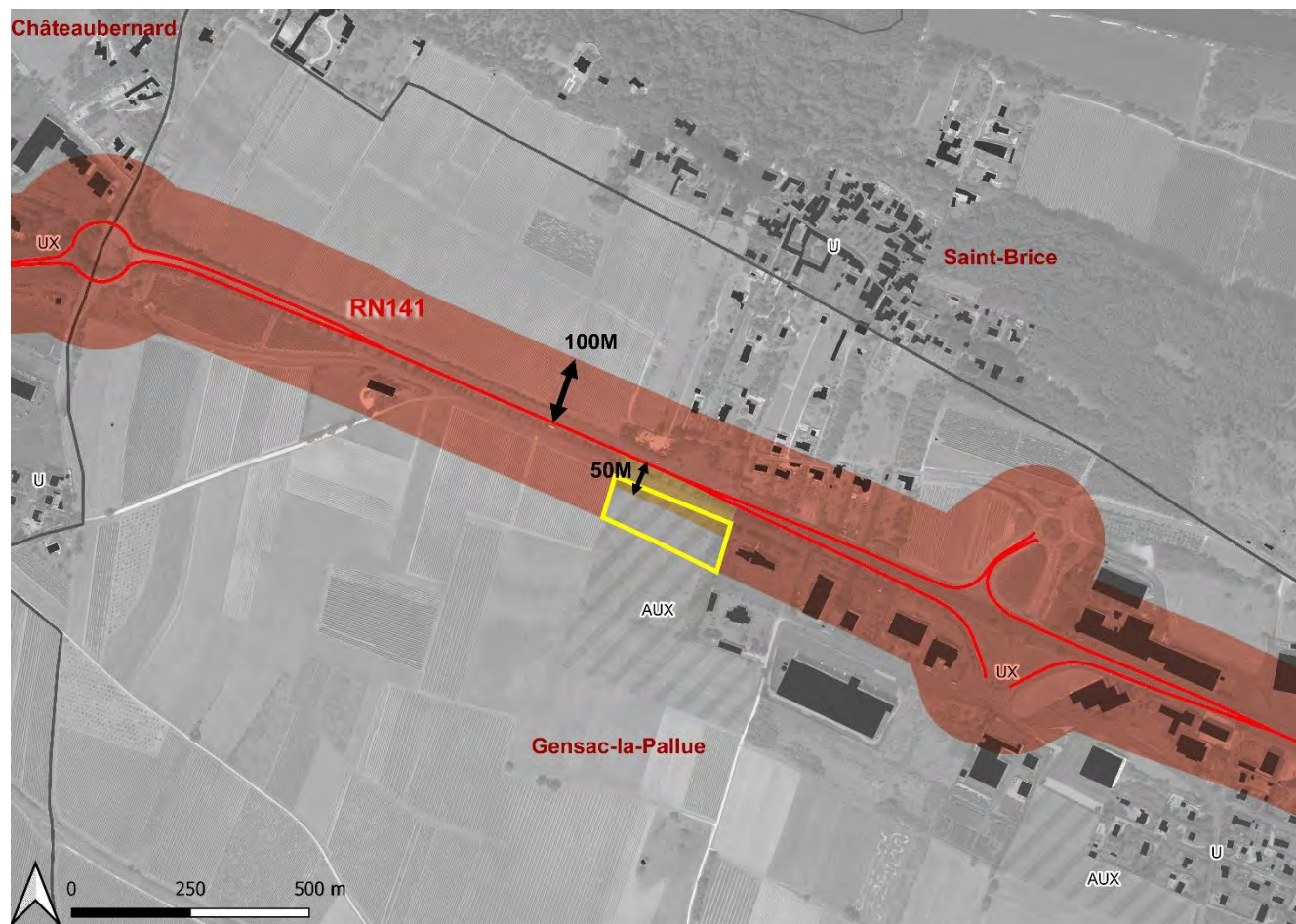
En préambule, il est rappelé que les aménagements du secteur AUX devront respecter le règlement écrit du PLUi, les OAP thématiques et l'OAP sectorielle multisite à vocation économique.

1. Proposition de réduction de la bande d'inconstructibilité (dérogation Loi Barnier)

Sur le secteur concerné, la bande d'inconstructibilité, liée au recul imposé par la Loi Barnier, est réduite de 100m à 50m (comme indiqué sur le plan ci-contre) depuis l'axe de la RN141.

Sur le site concerné (zone AUX du PLUi) le secteur compris dans la bande d'inconstructibilité (50m par rapport à l'axe de la RN141) pourra néanmoins accueillir des aménagements ou installations à dominante paysagère et perméable (aires de stationnements arborées, bassin de gestion des eaux pluviales ...), dans le respect des prescriptions paysagères décrites en suivant.

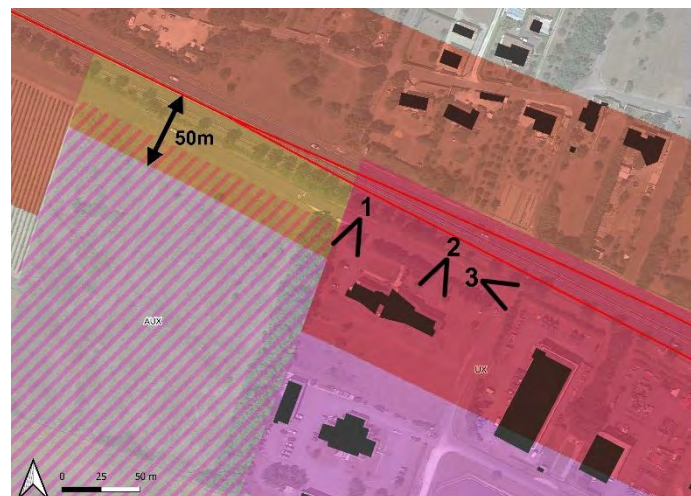
Les bâtiments pourront s'implanter à partir de 50m, mesurés à l'axe de la RN141, en cohérence avec les autres bâtiments voisins de la zone et dans le respect des prescriptions architecturales, urbaines et paysagères décrites en suivant.



2. Prescriptions paysagères

Afin d'intégrer les futures constructions du secteur AUX, une haie devra être plantée le long de la route de la Grue. Il pourra s'agir d'une **haie multistratée composée d'essences locales**, ou d'une haie de cépées de chênes verts (*Quercus ilex*) plantée sur une surface engazonnée ou plantée de couvre-sols, tel qu'il en existe déjà le long des constructions de la zone UX adjacente. Dans cette deuxième solution en cohérence avec la zone voisine, les arbres devront être plantés à moins de 3m les uns des autres, afin de créer un vrai filtre visuel paysager. Dans les deux solutions, il est nécessaire de prévoir, de part et d'autre des lignes de plantations, une largeur minimale d'1m pour l'entretien, et de 2m si on se situe en limite privative (respect du code civil).

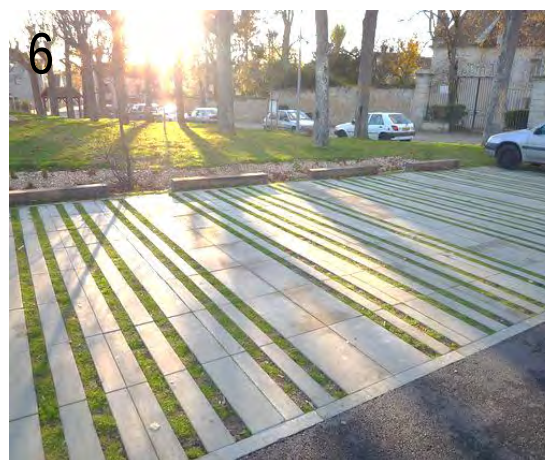
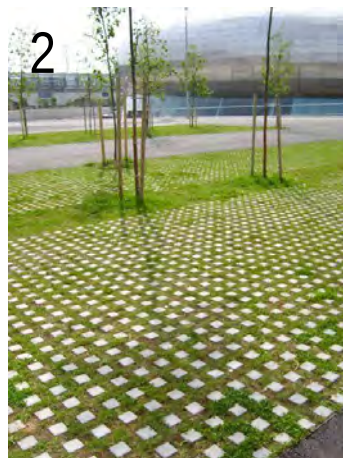
Le cas échéant, la clôture à installer autour de la parcelle à bâtir **ne devra pas bloquer** l'écoulement des eaux. Un grillage fin et discret pourra ainsi être installé, accompagné obligatoirement d'une haie d'essences locales variées accompagnant l'alignement de chênes verts.



Dans la largeur d'inconstructibilité réduite à 50m, les aménagements autres que les voiries tels que des dispositifs de gestion des eaux devront être perméables et paysagés. Les essences végétales à planter devront respecter les palettes végétales présentes dans l'OAP thématique Trame verte et bleue, franges urbaines et nature en ville.

Les nouvelles aires de stationnement pourront être installées entre les haies de chênes verts et les futures constructions. Ces parkings devront au maximum être perméables pour faciliter l'infiltration des eaux pluviales. Plusieurs solutions existent : les pavés aux joints plus ou moins larges mais toujours enherbés (1,2), des bandes enherbées entre bandes de roulement de différents matériaux possible (enrobé, pavés ; 5,7...), des copeaux bois (3), des dalles mêlant béton et enherbements (4, 6, 8)...

Afin d'éviter l'installation d'ombrières dans ces espaces potentiellement exposés d'un point de vue paysager, ces parkings devront être plantés d'arbres d'essences locales dont les ombrages devront atteindre la moitié de la surface des dits parkings.



3. Prescriptions urbaines et architecturales

Les implantations du bâti ainsi que leur volumétrie seront travaillées afin **d'atténuer l'effet de masse** potentiel des constructions et de donner une visibilité à un maximum d'entreprises.

Les pignons des bâtiments qui se donneront à voir depuis la route seront tout particulièrement travaillés architecturalement, en évitant les façades aveugles (= façade sans aucune ouverture ou aucun percement).

Les matériaux naturels et durables seront privilégiés, leur aspect sera harmonieux avec celui des immeubles adjacents.

Les éléments techniques (ventilation, climatisation, cheminées diverses...) seront composés avec l'architecture du bâtiment dès sa conception et seront intégrés autant que possible dans le volume du bâtiment.

Au sein de son unité foncière, le bâtiment s'implantera afin d'optimiser au mieux l'espace libre.

Afin de ne pas dénaturer le paysage de la route, les aires de stockage seront situées sur l'arrière des bâtiments, sauf impossibilité technique due aux exigences de l'activité en place.

Dans cette hypothèse, les aires de stockage seront accompagnées d'un dispositif d'intégration paysagère qualitatif.

Un règlement de lotissement (ou cahier des charges de prescriptions architecturales, urbaines et paysagères) à **l'échelle de l'opération globale sur la future zone AUX pourra assurer la mise en œuvre de ces différentes exigences.**

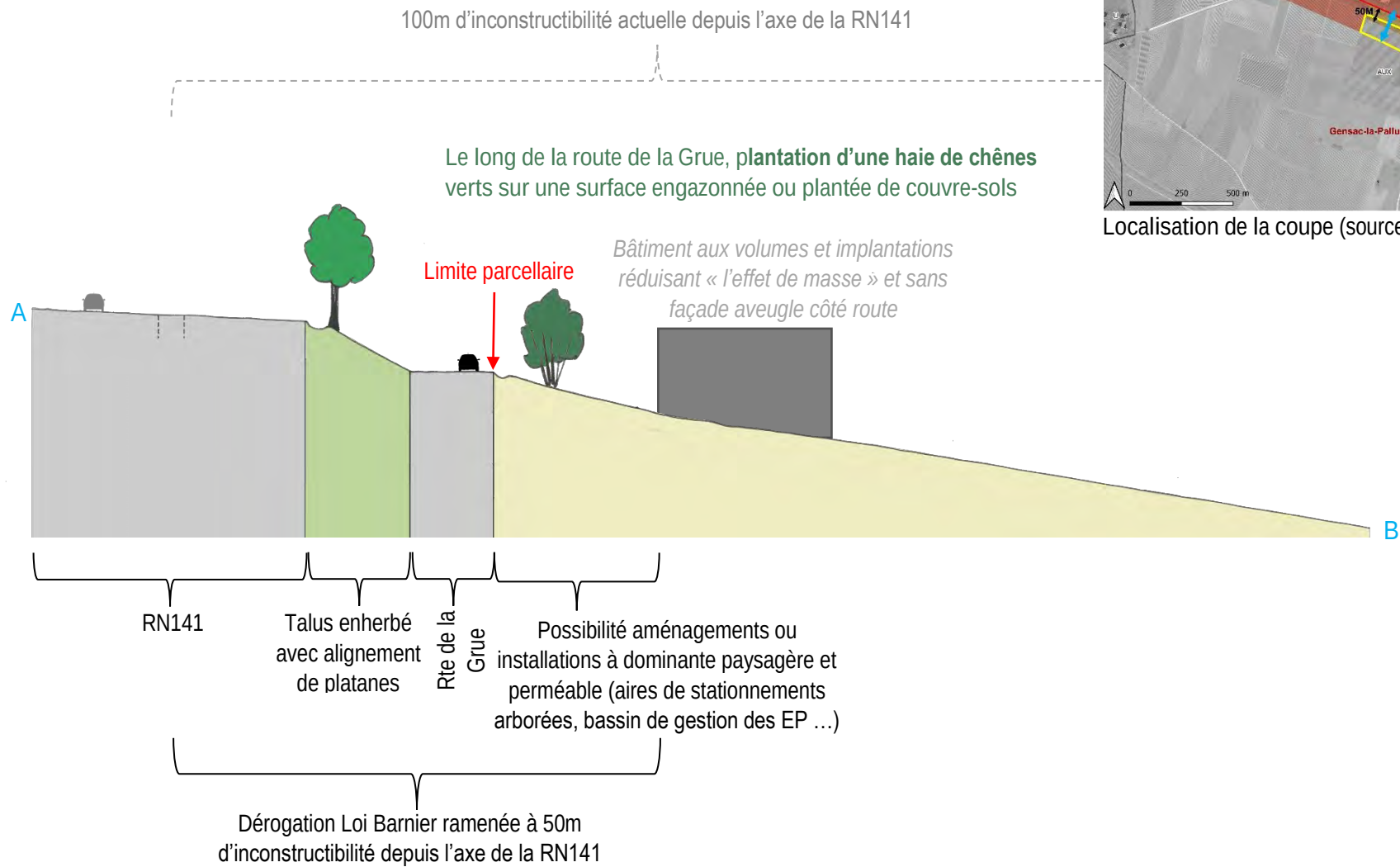
Trame viaire, stationnement et espaces publics

Les accès au site devront être aménagés afin de pouvoir répondre aux exigences des flux et gabarits des véhicules lourds liés aux futures activités. Ces aménagements, s'ils sont amenés à élargir les chemins ruraux existants, veilleront à ne pas dénaturer la trame bocagère existante, le cas échéant de nouvelles plantations seront réalisées pour conserver l'identité des lieux.

Le traitement des voies respectera les dispositions générales des OAP sectorielles des zones à vocation économique.

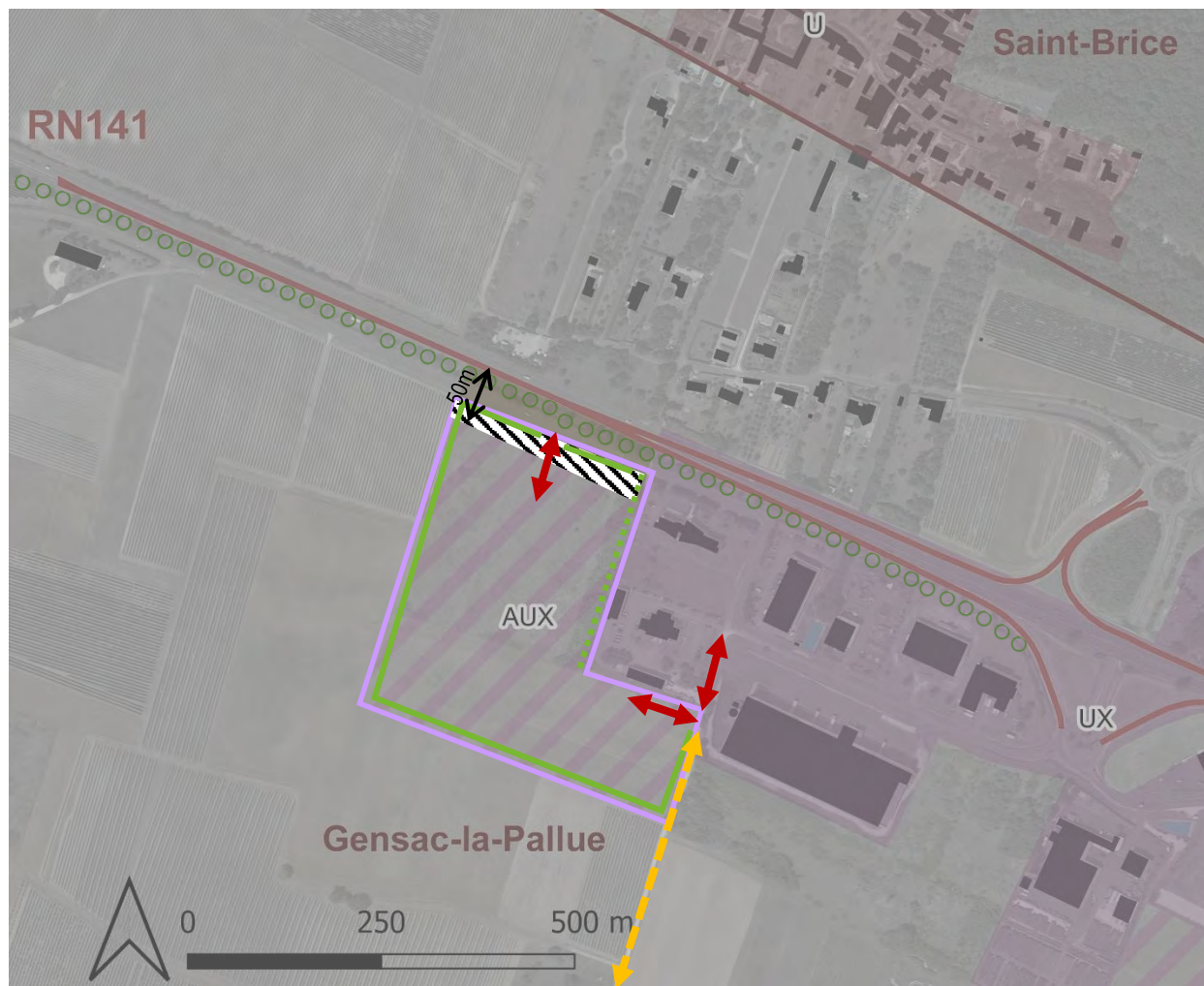


4. Coupe des principes d'aménagement prescrits



Localisation de la coupe (sources : BDTPOPO)

5. Plan des principes d'aménagements prescrits



Légende

-  Périmètre de prescription OAP
-  Bande d'inconstructibilité (réduite à 50m par rapport à l'axe de la RN141) et à l'intérieur de laquelle seuls des aménagements ou installations à dominante paysagère et perméable sont autorisés (aires de stationnements arborées, fossés, noues, bassin de gestion des EP ...)
-  Haie à maintenir ou à étoffer
-  Alignement d'arbres à conserver
-  Liaison douce existante à conserver
-  Principe d'accès à privilégier
-  Principe de haie à planter (suivant les prescriptions paysagères écrites et coupes des principes d'aménagements)

Le respect des prescriptions schématiques (légende ci-contre) et écrites est attendu dans un rapport de compatibilité. Il s'agit d'un minimum à réaliser.

La localisation des éléments légendés est donc indicative dans la mesure où, si la prise en compte de la prescription est bien attendue, sa localisation pourra être revue à la marge en fonction des contraintes spécifiques du site et de l'aménagement global souhaité.

D. BILAN des dispositions à envisager

Analyse par thème au titre de l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme	Points favorables	Points de vigilance	Dispositions à envisager
Nuisances (sonores, olfactives, pollution atmosphérique, poussières)	Éloignement des principales zones bâties résidentielles	RAS	RAS
Sécurité (routière, risques)	Pas de risques avérés sur le secteur	Gabarit et traitement des voies pas forcément adaptés, notamment pour les mobilités actives.	Analyse à réaliser lors de l'étude d'aménagement, des impacts potentiels : engager une étude de circulation et de gestion des flux sur l'ensemble du site économique
Urbanisme (déplacements, forme urbaine)	Proximité du giratoire de la Trâche (carrefour routier stratégique) Continuité avec une zone d'activité existante.	Secteur uniquement dédié à la voiture. Quelle place pour les mobilités actives ? Quel lien avec la ville de Cognac et notamment la gare de Cognac ?	
Architecture (aspect, matériaux, volumes)	Bâtiments voisins existants en recul d'environ 50m de la RN141. Diversité architecturale. Bâtiments existants peu perceptibles depuis la RN141	Bâtiments potentiellement hauts et gabarits massifs à façades aveugles.	Les bâtiments ne pourront s'implanter qu'en respectant un recul de 50m par rapport à l'axe de la RN141 (100m initialement). Utiliser la végétation pour intégrer le bâti, créer une silhouette variable en hauteur et atténuer l'effet de masse à proximité des voies de circulation. Encadrer l'aspect des bâtiments. Eviter les façades aveugles. Soigner la qualité des matériaux utilisés.
Paysage et environnement (richesses en place ...)	Présence d'un alignement de platanes le long de la RN141 qui représente un bel écran végétal. Site présentant des haies existantes importantes à conserver. Présence d'un chemin rural au sud de la zone.	Terrain agricole (vigne), et présentant une qualité paysagère particulière liée à la présence de quelques haies bocagères.	La zone AUX est vierge de plantations existantes sur 3 de ses franges. Ne pas uniquement planter la frange en contact avec la RN141, mais aussi celles en contact avec l'espace agro-naturel. Insertion paysagère à prévoir sans toutefois créer de masque sur les activités économiques. Dans la bande d'inconstructibilité de 50m, possibilité de mettre en œuvre des aménagements ou installations à dominante paysagère et perméable (aires de stationnements arborées, bassin de gestion des eaux pluviales ...)

ETUDE SPECIFIQUE SUR LA COMMUNE DE FOUSSIGNAC

Réalisée par

URBAN HYMNS
6, rue du Marché
17610 SAINT-SAUVANT



Dans le cadre de la révision de la carte communale (prescrite le 3/02/2021, approuvée par le conseil communautaire le 14/12/2022)



1 ÉLÉMENTS D'INTRODUCTION

1.1 Le contexte légal de l'étude

1.2 L'application initiale de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme sur Foussignac

1.3 Définition de l'objet de l'étude

2 ANALYSE DE LA QUALITÉ ARCHITECTURALE, **DE L'URBANISME** ET DES PAYSAGES

2.1 L'approche paysagère du site

2.2 L'approche urbaine et architecturale du site

2.3 Analyse des enjeux de sécurité et des nuisances

3 EXPOSÉ DES TERMES DE LA DÉROGATION ET SES INCIDENCES SUR **L'ENVIRONNEMENT**

3.1 Les objectifs du projet

3.2 Exposé de la dérogation à l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme

3.3 Mesures d'accompagnement du projet au regard de l'article L111-9 du Code de l'Urbanisme

1.1 Le contexte légal de l'étude

Principes du Code de l'Urbanisme

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme incitent les collectivités, à partir d'une réflexion sur les abords des grands axes routiers, à penser le développement urbain dans un souci de qualité paysagère des périphéries urbaines et des entrées de ville.

Ces dispositions légales sont issues de l'article 52 de la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement (« loi Barnier »), portant sur la protection des paysages aux abords des grandes infrastructures de transport desservant les territoires et les espaces d'agglomération.

L'application de cette législation constitue un moteur de requalification du territoire, permettant notamment de questionner et définir les conditions d'insertion paysagère et fonctionnelles des futurs sites d'extension des agglomérations aux abords de ces grandes infrastructures de transport, et leurs relations avec l'environnement.

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme s'appliquent plus spécifiquement aux abords des grands axes routiers classés dits à grande circulation. Selon l'article L110-3 du Code de la Route, il s'agit des routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire. Elles justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation.

La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies. Cette liste ainsi définie par le décret du 31 mai 2010 modifiant le décret du 3 juin 2009, s'appliquant à l'ensemble du territoire national.

Possibilités de construire aux abords des voies à grande circulation

En application des principes légaux précédemment exposés, l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme dispose que, en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 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 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

L'article L111-7 du Code de l'Urbanisme précise que l'interdiction mentionnée à l'article précédent ne s'applique pas aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux bâtiments d'exploitation agricole et aux réseaux d'intérêt public. Cette règle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Dérogation aux restrictions imposées par la loi

En vertu des principes légaux précédemment énoncés, l'objectif poursuivi par le législateur n'est pas de restreindre systématiquement les possibilités de construire aux abords des voies classées à grande circulation, mais d'inciter les collectivités à développer la qualité paysagère de ces espaces, souffrant bien souvent d'une dépréciation paysagère.

Ainsi, l'article L111-9 du Code de l'Urbanisme expose que 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 L111-6 du Code de l'Urbanisme.

Ces règles d'implantation à caractère dérogatoire doivent s'accompagner d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces dernières 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. Ces différents critères seront étudiés précisément dans le cadre du présent dossier.

1.2 L'application initiale de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme sur Foussignac

La commune de Foussignac est concernée par le décret du 31 mai 2010 modifiant le décret du 3 juin 2009, fixant la liste des routes à grande circulation. Ces routes sont définies à l'article L110-3 du Code de la Route et désignent les routes nationales ainsi que les routes dont la liste est annexée au décret du 31 mai 2010.

En vertu de ces textes, la commune est concernée par le classement de la RN 141, en tant que route à grande circulation, traversant la partie Sud du territoire.

En application de la loi du 21 février 1995 et selon l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de la RN 141 en dehors des espaces urbanisés.

A cet effet, les marges urbaines du site de la société COURVOISIER sont exclues du champ d'application de l'article L111-6. Néanmoins, la société se trouve contrainte dans son développement par l'application de l'article L11-6 du Code de l'Urbanisme sur une emprise privilégiée pour l'accueil de nouvelles constructions industrielles.

1.3 Définition de l'objet de l'étude

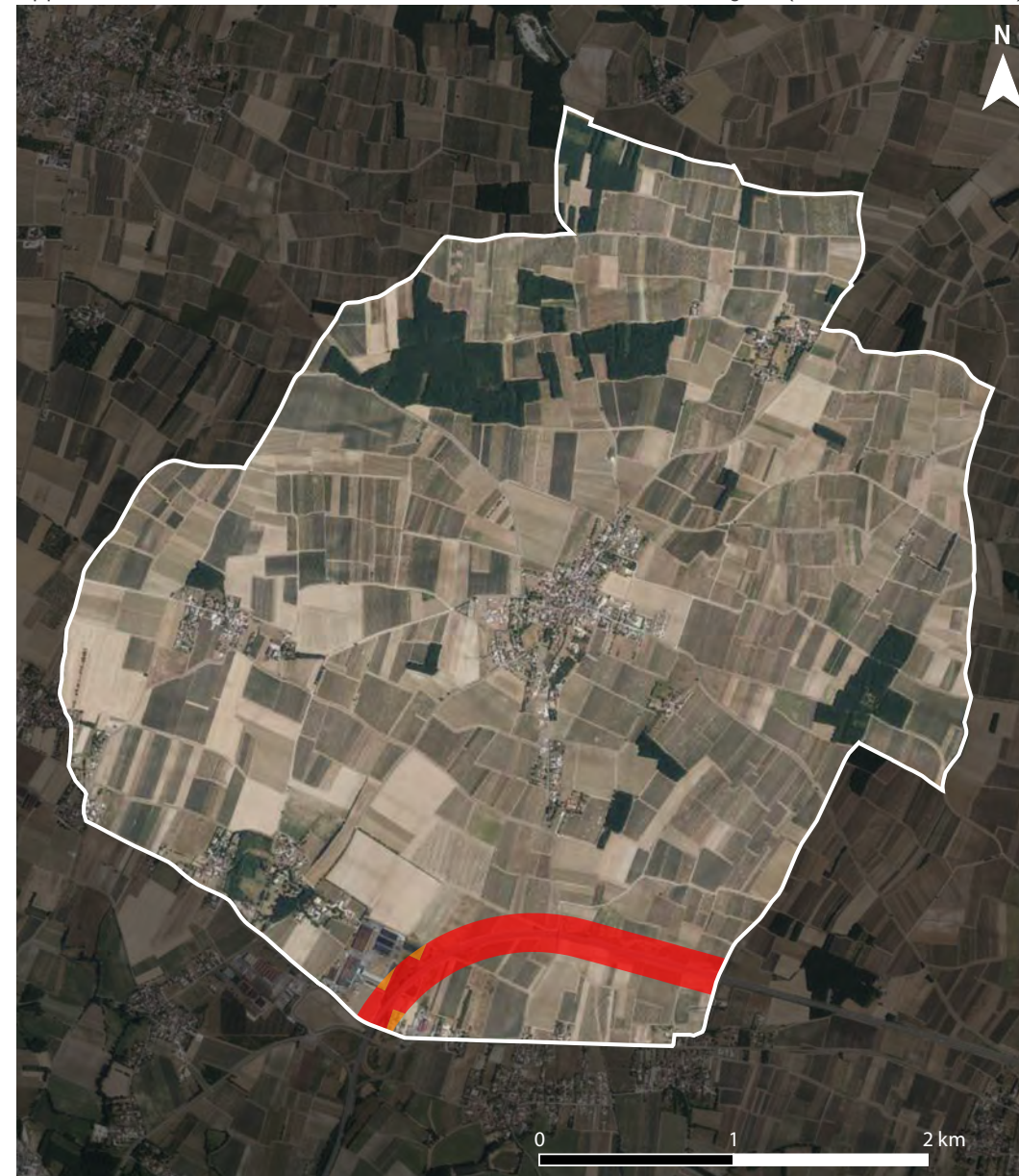
Contexte du document d'urbanisme

La Communauté d'Agglomération de Grand Cognac, sur demande de la commune de Foussignac, a prescrit la révision de la Carte Communale par délibération du 3 février 2021 afin de permettre la réalisation de plusieurs projets de développement économique.

Le présent dossier accompagne donc le dossier de révision de la Carte Communale, tel qu'il sera exposé aux services de l'État, à la Chambre d'Agriculture et au public, dans le cadre d'une procédure d'enquête publique.

-  Secteurs non-constructibles en application de l'article L111-6 du Code de l'Urbanismes
-  Parties actuellement urbanisées échappant à la règle d'inconstructibilité

Application initiale de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme sur Foussignac (source : IGN, cadastre)



Les routes classées à grande circulation sur Foussignac

La commune de Foussignac est traversée, dans sa partie Sud, par la Route Nationale RN 141. Il s'agit d'une voie express inter-agglomérations, s'inscrivant dans le réseau routier national de la Route-Centre-Europe-Atlantique (RCEA). Ce dernier a pour but de désenclaver le territoire national sur un axe Est - Ouest, de la région lyonnaise à la façade Atlantique.

La RN 141 est une voie classée à grande circulation au titre de l'article L110-3 du Code de la Route, en application du décret du 31 mai 2010. Cette infrastructure comptait 10 773 véhicules/jour, soit 12,5 % de poids-lourds en 2020. Les restrictions applicables en matière de possibilités de construire à ses abords prennent la forme d'une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe central de la voie, en application de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme.

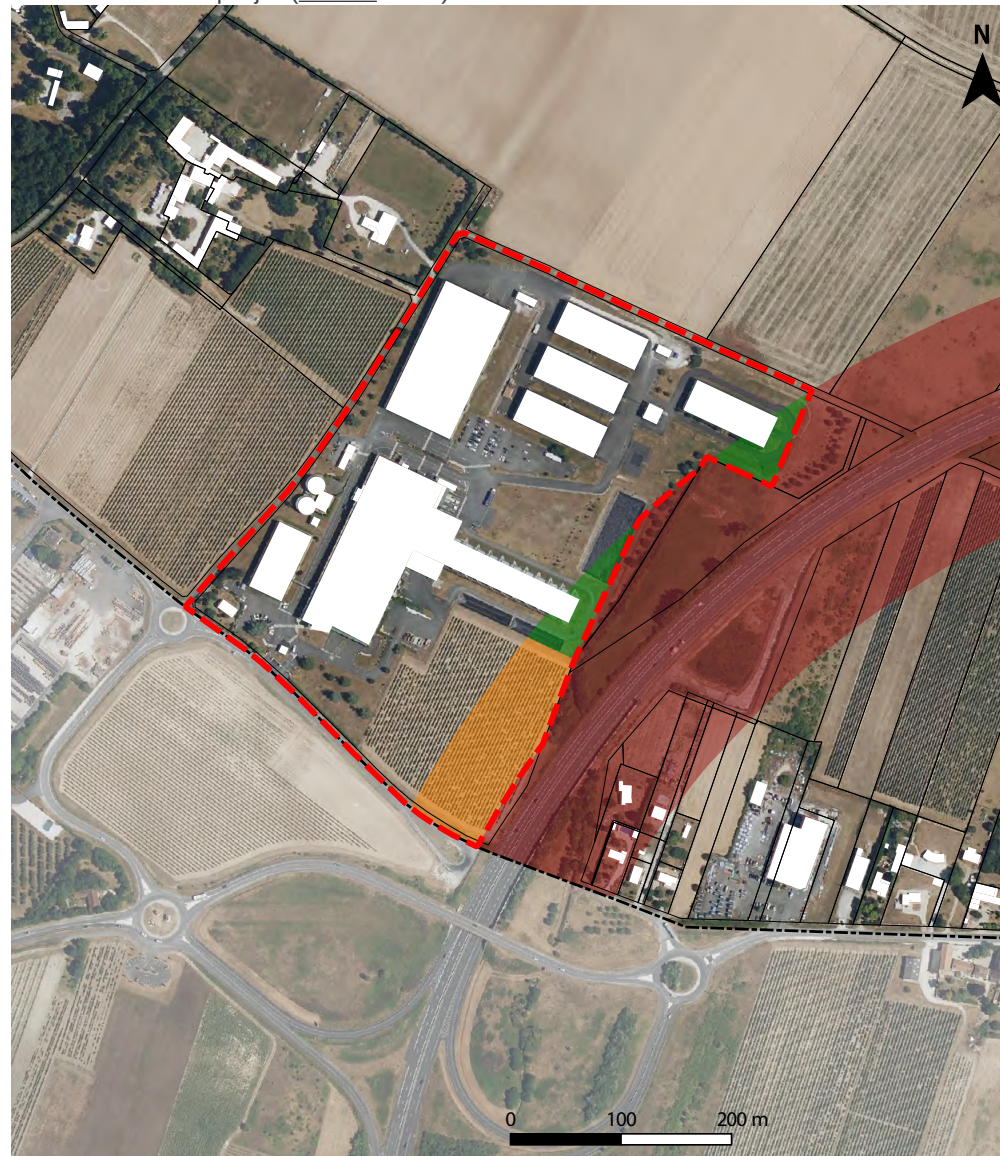
Le projet sollicitant la dérogation au titre de l'article L111-9

Les abords de la RN 141 accueillent un important site industriel, appartenant à la SAS COURVOISIER. Il s'agit de l'une des 4 principales maisons de négoce de Cognac et de spiritueux au sein de la filière Cognac. Le site est renommé de par son imposant magasin dominant les paysages aux abords de la RN 141, lequel figure dans l'inventaire général du patrimoine de Nouvelle Aquitaine.

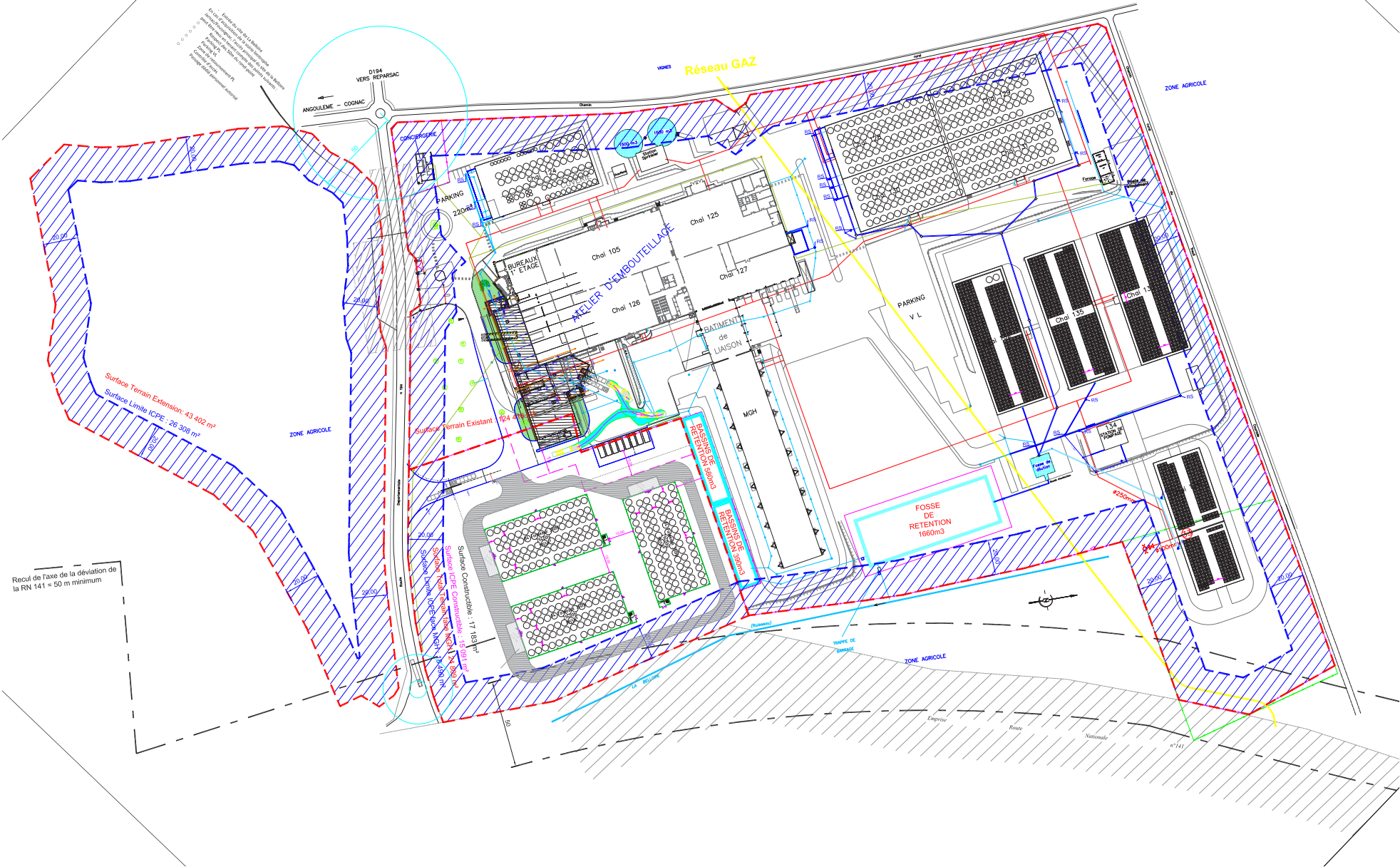
La SAS COURVOISIER souhaiterait développer de nouveaux chais de stockage d'eau-de-vie de Cognac et autres spiritueux dans le but de répondre aux perspectives de croissance du marché, telles qu'affichées dans le « Business Plan » du Bureau National Interprofessionnel du Cognac (BNIC). Ce projet nécessite de déroger à l'application de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme aux abords de la RN 141.

-  Secteurs non-constructibles en application de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme
-  Parties actuellement urbanisées échappant à la règle d'inconstructibilité
-  Emprises faisant l'objet de la dérogation justifiée par le présent dossier au titre de l'article L111-9 du Code de l'Urbanisme

Vue sur le site de projet (source : IGN)



Plan projeté du site « La Belloire » (source : SAS COURVOISIER)



2 ANALYSE DE LA QUALITÉ ARCHITECTURALE, DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES

2.1 L'approche paysagère du site

Analyse du contexte paysager de la commune

Le contexte paysager régional

Au niveau régional, le territoire de Foussignac s'inscrit dans l'entité paysagère « Les vignobles charentais » selon le portrait des paysages de la Nouvelle Aquitaine.

Les terres viticoles regroupent l'ensemble des secteurs où la culture de la vigne est dominante. S'inscrivent dans ces paysages, les territoires suffisamment conséquents en terme de superficie à l'échelle régionale pour offrir une succession et une multiplicité de points de vue qui renseignent ou évoquent une réalité viticole économique, historique ou culturelle évidente.

Cette entité paysagère offre de nombreux visages en fonction de la densité des vignes (dominante autour de Jonzac), du relief (des coteaux abrupts de la Charente près de Cognac aux faibles vallonements de la Champagne vers Barbezieux-Saint-Hilaire), des boisements (clairières viticoles des Borderies et des Fins Bois) et de l'eau (vallées de la Charente, du Né et de l'Antenne).

Le Cognac, le Pineau et les vins charentais bénéficient d'une reconnaissance forte, qui dépasse de très loin les frontières de cette entité. L'organisation des espaces agricoles et la qualité des paysages y participent grandement. Il est nécessaire de repérer, au long des itinéraires, les points particuliers de sensibilité paysagère afin d'éviter tout élément perturbateur. A ce titre, l'urbanisation y est à encadrer.



La charte paysagère du Pays Ouest-Charente

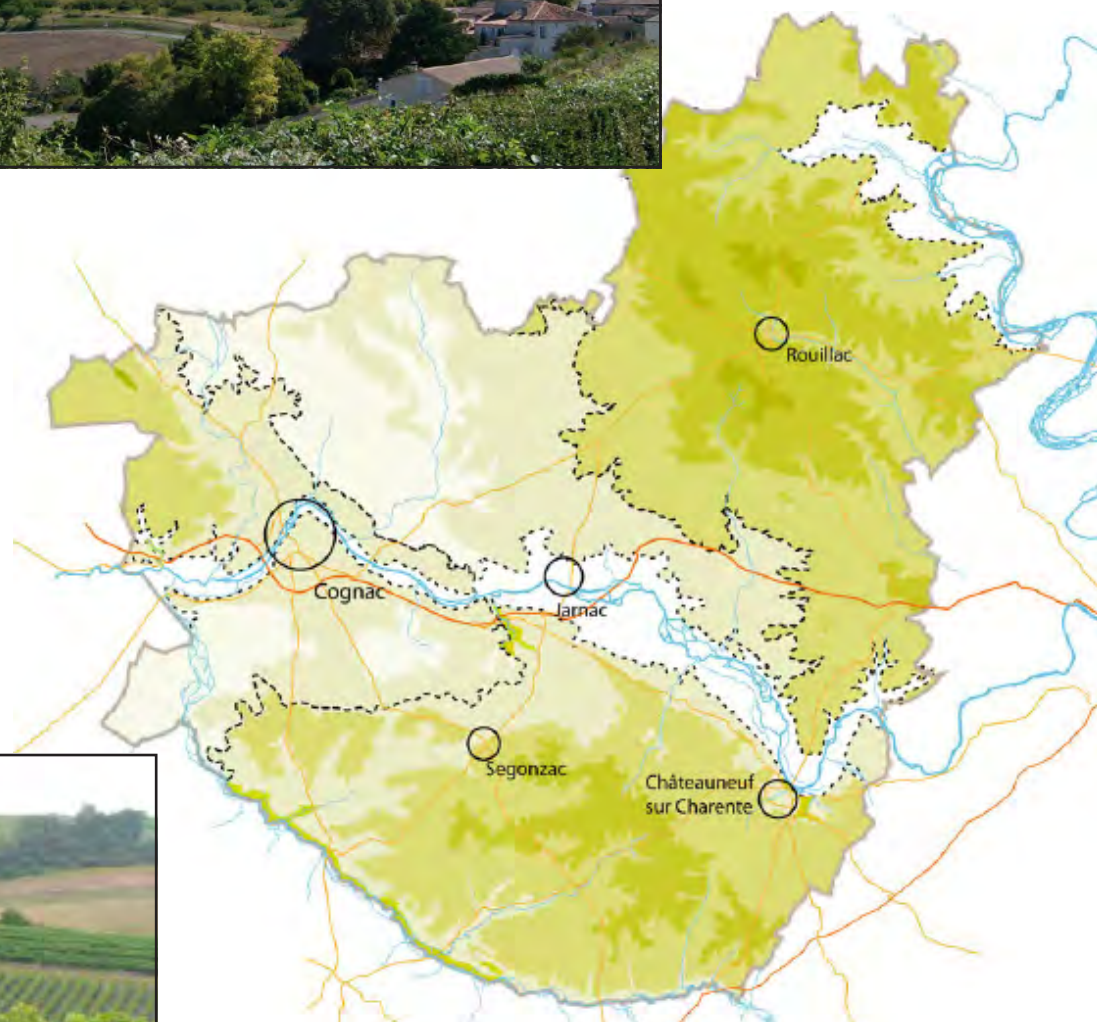
Au préalable de la réalisation de son Schéma de Cohérence Territoriale, le Pôle d'Équilibre Territorial et Rural du Pays Ouest-Charente s'est doté d'une charte paysagère diffusée en 2012, dans la logique de protéger et valoriser son patrimoine architectural et paysager.

Porteurs d'identité territoriale et de valeurs communes, les paysages du Pays Ouest Charente constituent à la fois un enjeu social (le cadre de vie des habitants), culturel (la mise en valeur du patrimoine architectural et naturel) et économique (contribution au développement touristique du territoire). La réalisation de cette charte s'inscrit dans une volonté politique de lutte contre l'uniformisation et la dégradation des paysages.

La charte répond objectivement à plusieurs engagements, à savoir protéger le patrimoine et les paysages viticoles, protéger le patrimoine architectural lié au terroir, préserver la lisibilité des bourgs, stopper l'urbanisation linéaire, intensifier les espaces urbains, valoriser le fleuve Charente, préserver la diversité biologique, préserver les entrées de villages...

La charte paysagère s'appuie sur un diagnostic déterminant l'existence de 4 grandes entités paysagères, dont l'entité de la « Champagne Charentaise » dans laquelle s'inscrit la commune.

Les entités paysagère du territoire Ouest-Charente
(Source : charte paysagère Pays Ouest-Charente)



L'importance du relief dans la compréhension des paysages de la commune

A l'échelle du territoire de l'agglomération de Grand Cognac, le fleuve Charente et sa vallée sont un véritable fil directeur des paysages.

Plus localement, à l'échelle de l'entité paysagère de la Grand Champagne, les paysages se trouvent structurés par les 2 dépressions du fleuve Charente et de la vallée du Né.

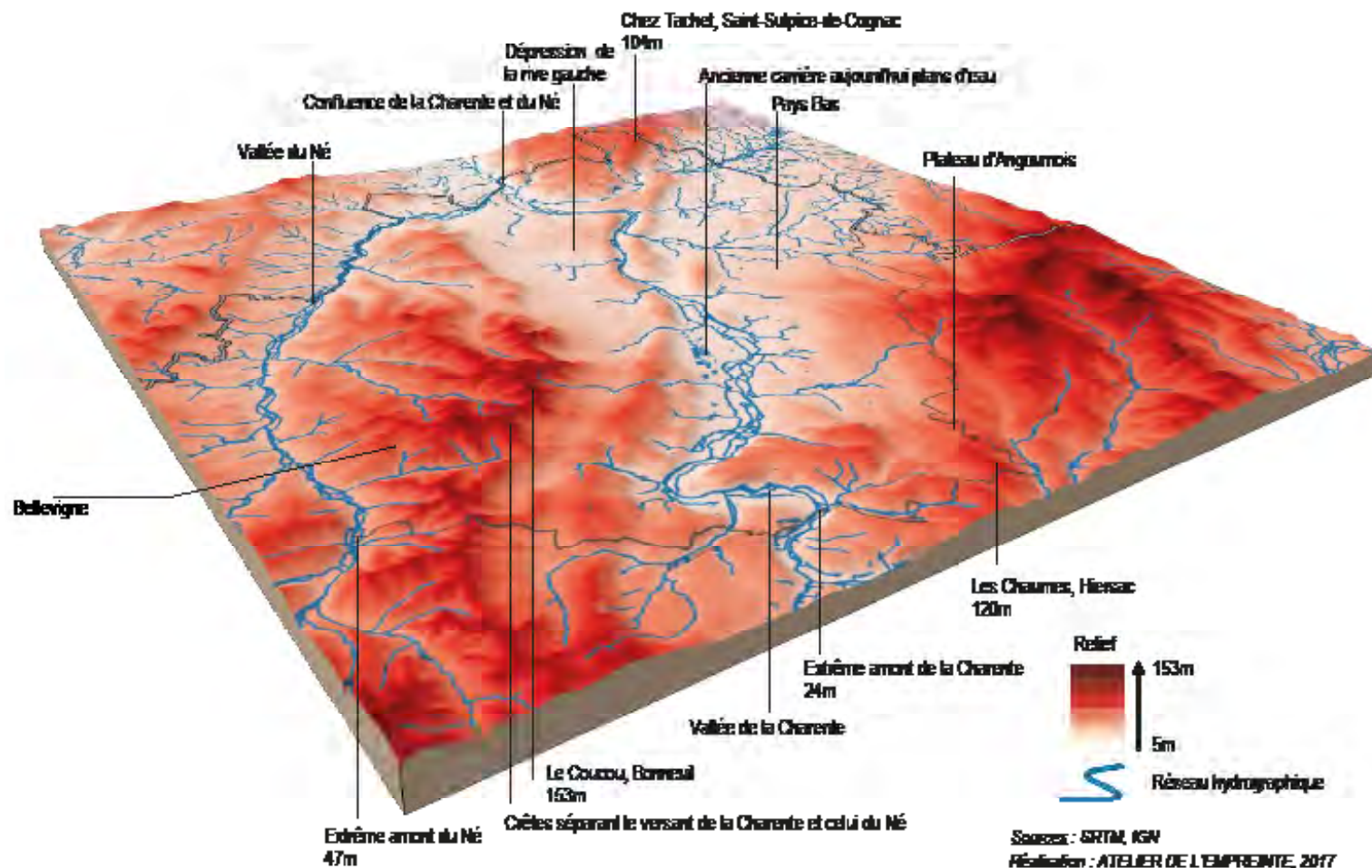
Ces vallées sont séparées par une ligne de crête formée par de nombreuses collines calcaires, dont la plus importante est située au lieu-dit « Le Coucou », à 153 mètres (commune de Bonneuil).

Cette ligne s'étire sur une partie de la rive gauche de la Charente entre Gimeux et Bouteville.

La commune de Foussignac se localise en rive droite de la Charente, se présentant sous la forme d'un coteau adouci d'axe Nord-Sud, plongeant vers la vallée qui occupe le cœur du territoire. Ce coteau annonce la transition entre la vallée et le plateau d'Angoumois, au Nord-Est du territoire cognaçais.

Depuis les hauteurs de la commune, de grands horizons lointains se dessinent en suivant cet axe, vers la vallée qui apparaît comme une lisière verdoyante discrète.

Des formes de relief diversifiées, socles des entités paysagères



Analyse des grands paysages contextualisant le site de projet

L'analyse paysagère du territoire sera abordée préalablement par la définition des unités paysagères, selon la cartographie ci-contre. Chacune de ces unités se verra associée à des caractéristiques et enjeux bien particuliers, définis dans les pages suivantes.

Au plan méthodologique, il a été recherché l'illustration la plus pertinente de ces unités paysagères à travers des angles de vue caractéristiques et représentatifs.



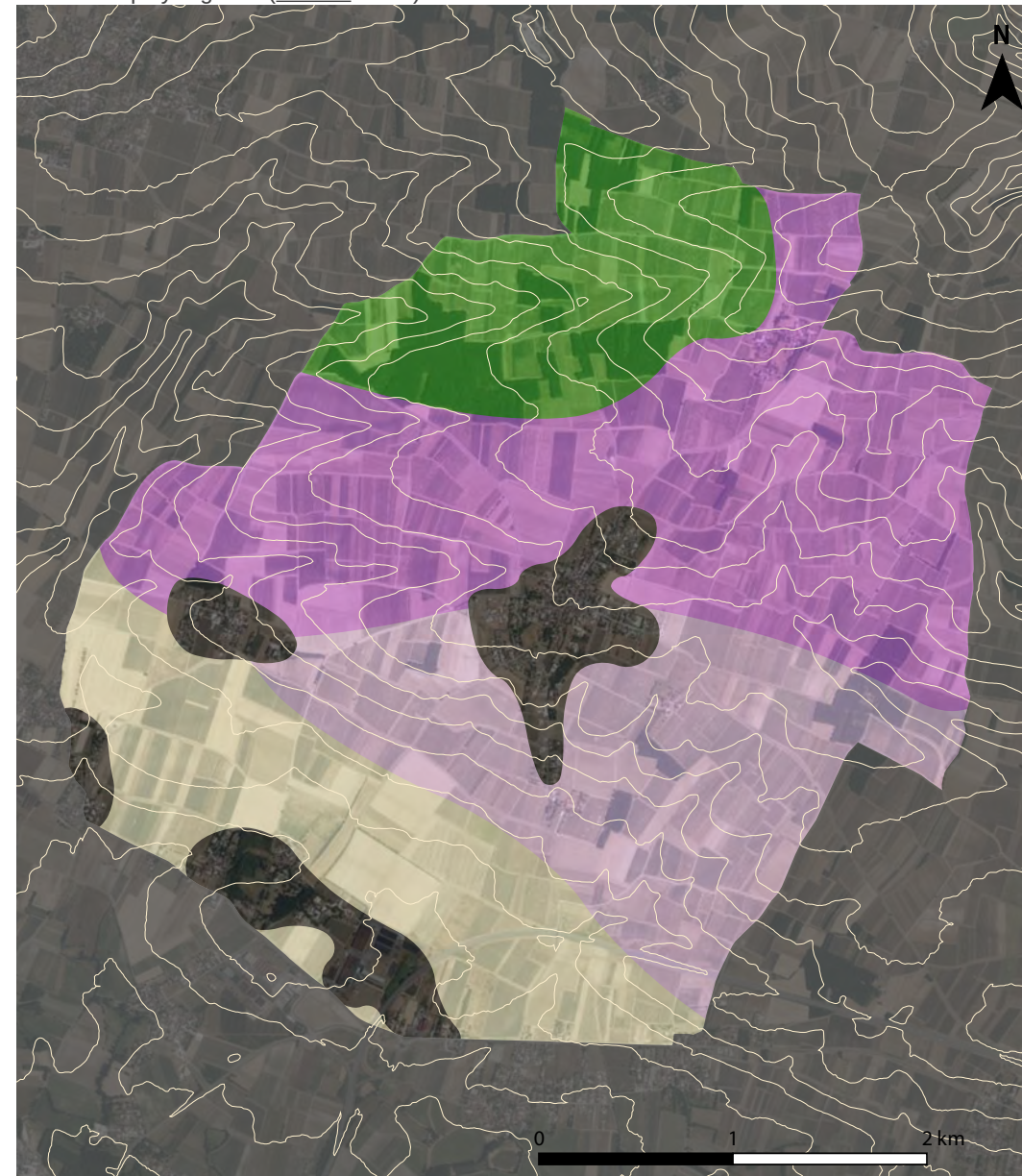
Le coteau de Foussignac



Le plateau viticole plissé par une combe

-  Les paysages viticoles des hauts de Foussignac, animés par des vallonements doux
-  Les paysages du coteau de Foussignac en surplomb de la vallée de la Charente, mettant en scène la partie Sud du bourg dans un espace viticole ouvert
-  Le replat du bas-plateau à l'approche de la vallée de la Charente, marqué par la présence de la RN 141
-  Les paysages forestiers refermés au Nord du territoire communal, plissés par la combe du Brillac des Rentes
-  Les paysages typiques des bourgs et villages charentais, entre bâti ancien de pierres sèches et jardins d'agrément

Les unités paysagères (source : IGN)

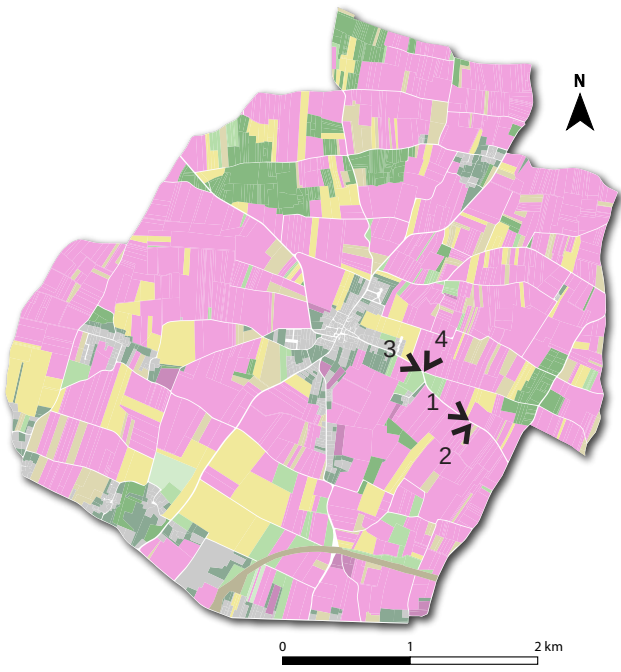


Le coteau de Foussignac, au Sud du bourg

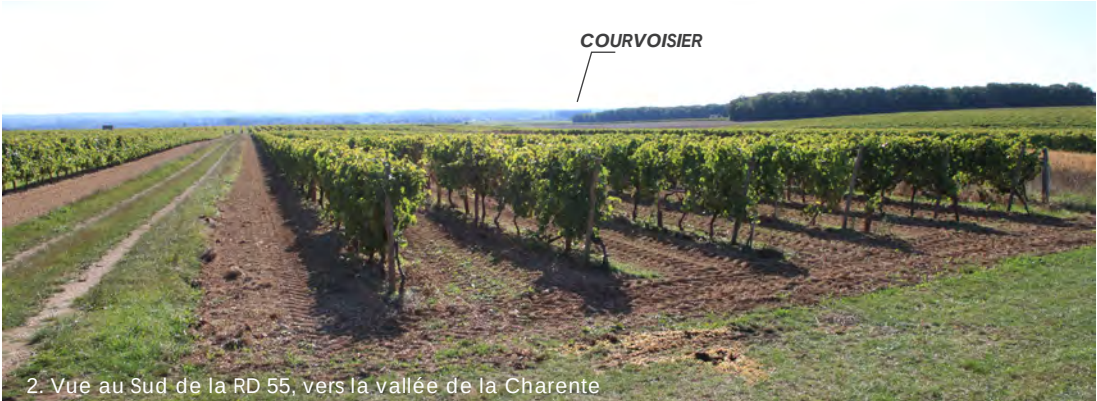
Les vues au Sud-Est du bourg sont particulièrement larges et profondes, de par le jeu du relief et de l'occupation viticole. Depuis la RD 55, le bourg apparaît discrètement dans l'horizon, annoncé par son église.

Côté Sud, on observe une vue plongeante en direction de la vallée de la Charente, marqué par un horizon éloigné et imprécis, occupé par une végétation dense. Le bâtiment principal de la société COURVOISIER, situé le long de la RN 141, se détache discrètement dans l'horizon.

Au Nord, le relèvement du coteau efface la profondeur de l'horizon, où seuls pointent quelques masses boisées ponctuant le vignoble.



1. Vue vers le bourg depuis la RD 55 - Un paysage légèrement plissé par le coteau



2. Vue au Sud de la RD 55, vers la vallée de la Charente



3. Vue sur l'entrée du bourg Est, depuis la RD 55



4. Vue vers le Nord, dans la pente du coteau

Au Sud du bourg, les paysages sont marqués par les 2 horizons contrastés entre d'une part, une grande ouverture paysagère vers la Charente au Sud, et d'autre part, un relèvement du coteau s'arrêtant sur les lisières bâties du bourg. Les rangs de vigne, inscrits dans la pente, ont pour effet de cadrer les vues vers le bourg. Le bâti, bien intégré, s'accompagne d'une végétation dense.

Au Sud, l'événement paysager majeur est le bâtiment principal de la société COURVOISIER, qui se détache dans un horizon lointain, particulièrement profond.

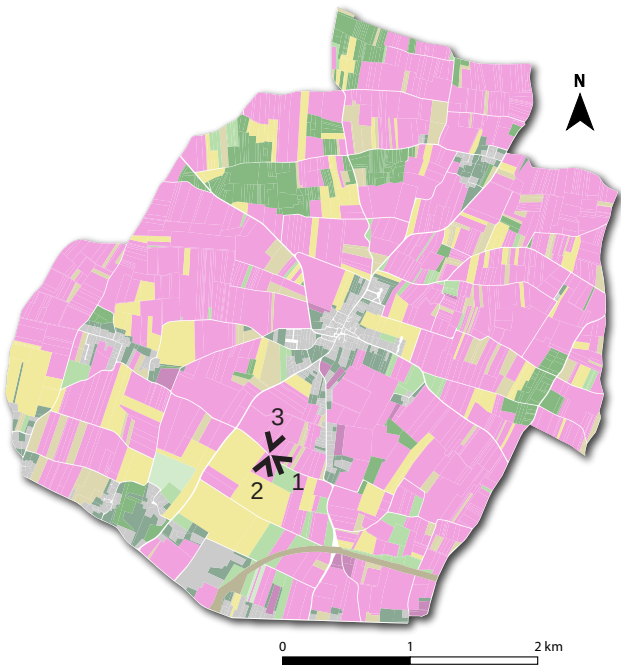
Le paysage est marqué par des rideaux de végétations participant à l'accompagnement de cet élément bâti, participant à atténuer son impact. Il s'agit en particulier de haies bordant des propriétés et des chemins agricoles. Leur protection est un impératif pour la préservation de ces paysages.



1. Vue sur l'espace agricole au Sud du bourg, entre vignes et cultures ondulées par le coteau



2. Vers la vallée de la Charente



3. Vers le bourg



3. Vue rapprochée sur le bourg

Les enjeux paysagers globaux de la commune

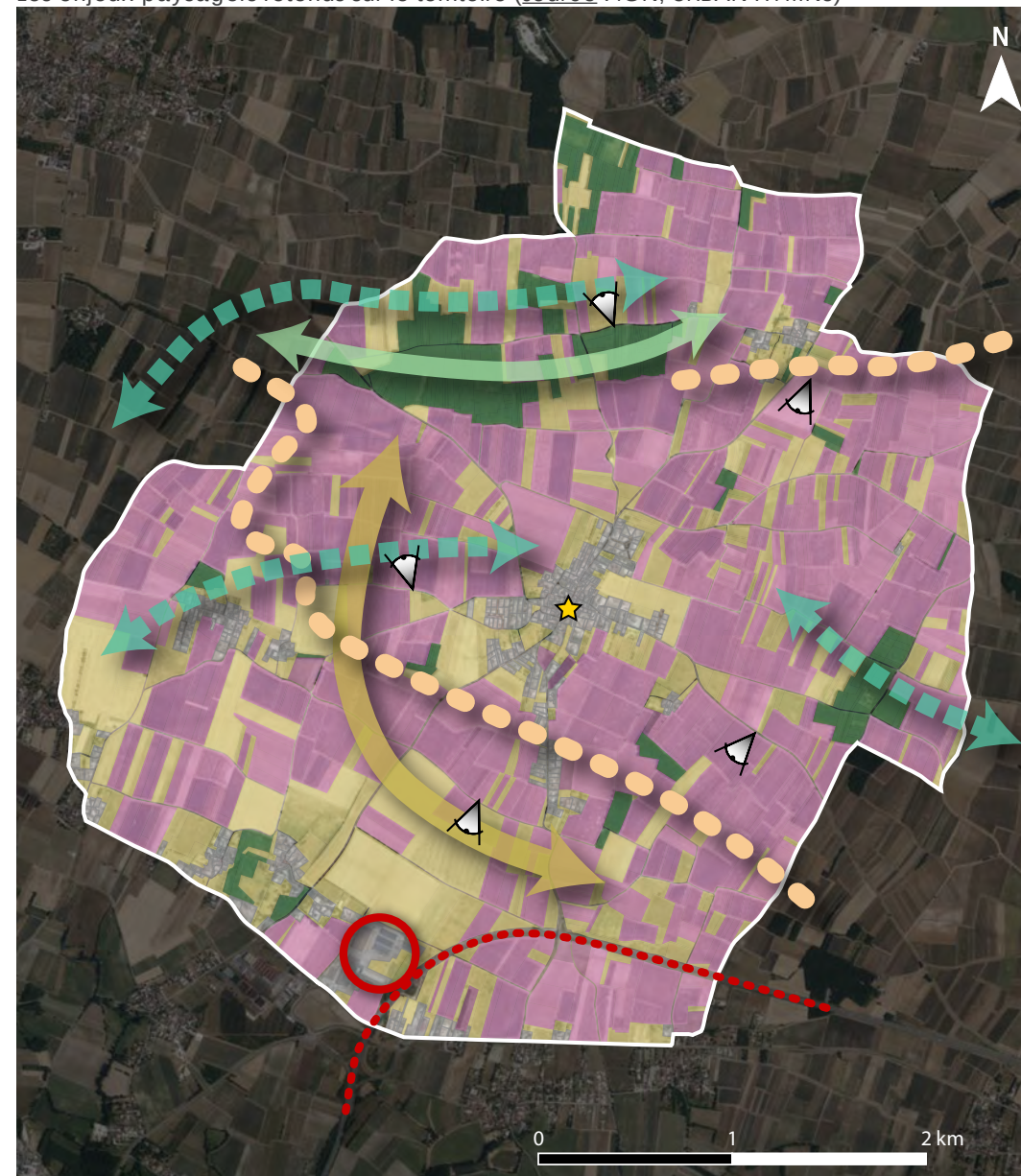
Éléments d'occupation des sols

-  Les surfaces en vigne
-  Les surfaces bâties
-  Les surfaces forestières et de landes
-  Les surfaces agricoles ou naturelles ouvertes

Éléments d'occupation des sols

-  Préserver une grande continuité paysagère agricole sur la frange Ouest et Sud du territoire
-  Préserver les paysages vallonnés des combes et garantir le maintien de leur fonction de passages d'eau naturels à l'échelle de la commune
-  Préserver les grandes continuités forestières
-  Préserver les points de vue majeurs de la commune et veiller à la qualité de l'urbanisation
-  Protéger et valoriser le clocher de l'église, élément patrimonial remarquable et identitaire de la commune
-  Préserver les lignes de coteaux participant à structurer les grands paysages de la commune
-  Prendre en compte les contraintes légales générées au plan paysager par la RN 141, en tant que route à grande circulation
-  Accompagner le développement d'un site industriel en tenant compte des contraintes de qualité paysagère aux abords de la RN 141

Les enjeux paysagers retenus sur le territoire (source : IGN, URBAN HYMNS)



Analyse des paysages sur le site de projet

Contexte général

La RN 141 prend place dans un paysage aplani et ouvert, correspondant au replat du plateau viticole à l'approche de la vallée de la Charente. Les paysages sont occupés par des champs et vignes ; il sont dominés par leur ouverture. Le bâtiment principal de la société COURVOISIER, s'agissant d'un magasin de stockage d'eaux-de-vie, est particulièrement marquant.

Depuis le coteau Nord

La RN 141 n'est pas réellement perceptible depuis les hauteurs du plateau au Nord. Le relief adopte un relèvement doux. Sur 1 kilomètre, le dénivelé est d'environ 25 mètres.

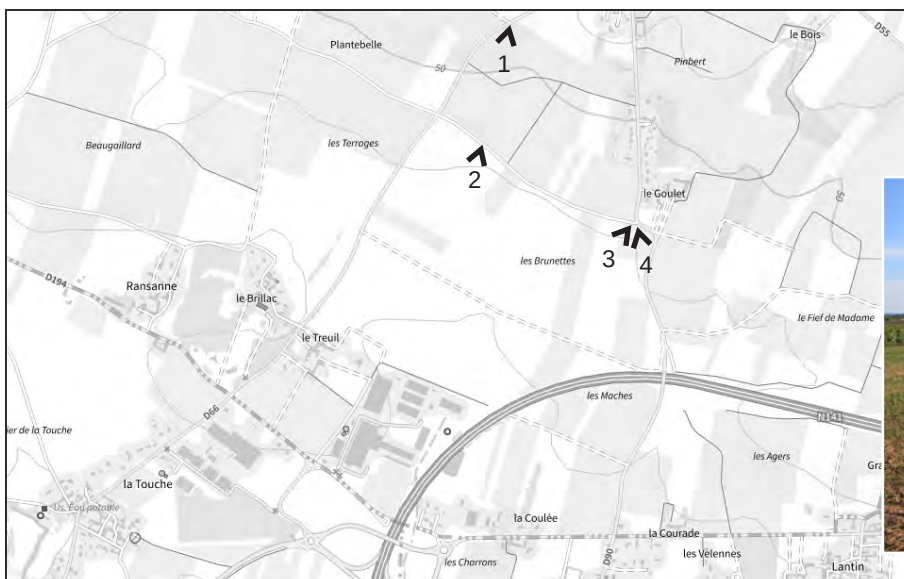
A hauteur du site de COURVOISIER, la route se situe au niveau du sol naturel. Ensuite, elle s'encaisse. De fait, sa présence n'est révélée dans le paysage que par les silhouettes des camions en transit. Le magasin du site COURVOISIER est également un indicateur de sa présence.



1. Vue sur une grande combe, lieu-dit « Le Chapon » (RD 107)



2. Le coteau de « Puycaillon » et ses coteaux calcaires



Depuis le pont de la RD 90, à l'Est

Le pont de franchissement de la RN 141 par la RD 90, à l'Est de la commune, permet d'appréhender les paysages de l'infrastructure. Celle-ci se trouve encaissée environ 300 mètres après le site de la SAS COURVOISIER. Elle n'est alors plus visible dans les grands paysages, à l'exception de la position haute offerte par le pont de la RD 90. Dans ces paysages, le magasin COURVOISIER est imposant, mais logé dans un site accompagné par d'importantes ceintures végétales.

Bâtiments longeant la RD 944

Magasin de la SAS COURVOISIER

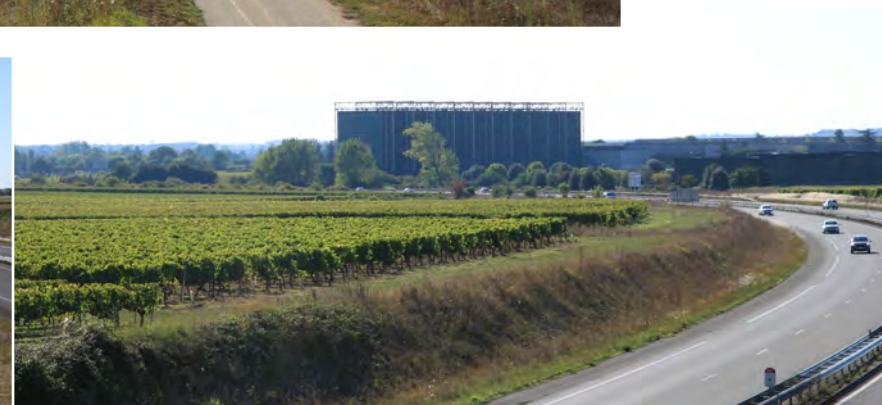
Lieux-dits « Le Treuil » et « Le Brillac »



1. Vue sur la RN 141 et le bâtiment principal de la SAS COURVOISIER



2. Vue sur la RN 141, plus au Sud

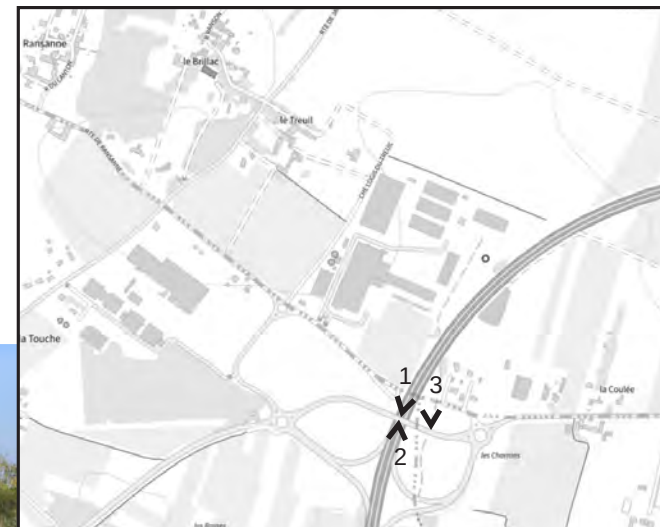


Depuis le pont de la RD 944, à l'Ouest

Le pont de la RD 944 permet d'appréhender directement la rencontre entre la RN 141 et les zones urbanisées voisines. A gauche, se situe le site de la SAS COURVOISIER et son magasin imposant. Le site est intégré dans les paysages de l'infrastructure par un rideau de végétation. Ce dernier joue un rôle majeur d'intégration paysagère compte-tenu de l'implantation de la voirie au niveau du terrain naturel. A droite, un mur anti-bruit cache la RN 141 vis-à-vis de la zone habitée voisine. Une végétation épaisse complète le dispositif paysager. Le cours de la Belloire traverse l'emprise des abords de la route nationale, accompagnée par des plantations.

Site COURVOISIER (magasin, chais, chaîne d'embouteillage...)

Mur anti-bruit protégeant les riverains de la rue de Cognac (RD 944)



La RN 141, vue en direction de Jarnac (Sud)



La RN 141, vue en direction de Jarnac (Sud)



Emprise appartenant au domaine routier national

Mur anti-bruit

Cours de la Belloire

Habitations riveraines

La RN 141, masquée par un écran végétal

Les abords du site de la société COURVOISIER SAS

L'analyse paysagère du site COURVOISIER est particulièrement nécessaire au regard de la dérogation qui accompagne le dossier de Carte Communale, telle que prévue à l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme.

Il ressort que le site s'appréhende progressivement à l'Ouest par la RD 194 venant du bourg voisin de Les Métairies. Le magasin constitue le repère paysager du site. Les abords de ce dernier sont marqués par une dialectique très industrielle (clôtures imposantes, local d'accueil, parkings...) contrastant avec une parcelle de vigne adjacente.

Une voirie en impasse permet aux poids-lourds de réaliser des manœuvres de retournement aux entrées et sorties du site. L'impasse fait face au tracé de la RN 141 et s'accompagne de délaissés visuellement peu attractifs. La RN 141 est située au niveau du sol naturel. Son appréhension franche est adoucie par la présence d'une parcelle de vigne, appelée à accueillir la future extension du site.

Cette extension s'appréhende très franchement depuis le pont de la RD 944. Il sera donc nécessaire d'accompagner le projet par de nouveaux rideaux de végétation afin d'atténuer l'incidence paysagère du projet.



Découverte du site depuis la RD 944



Entrée du site depuis sa voirie dédiée



Impasse terminant la voirie d'accès au site



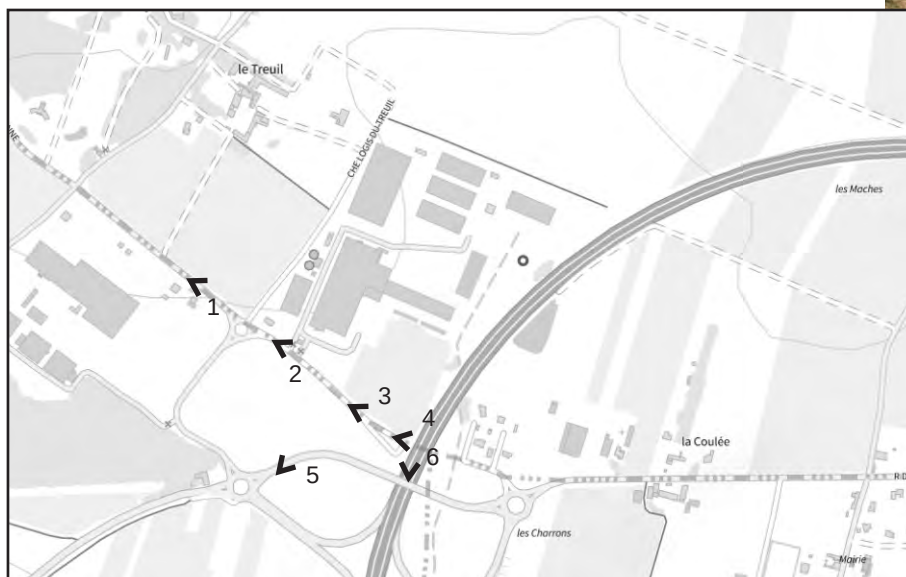
La RN 141, depuis l'impasse



Le site vu depuis la bretelle d'accès à la RN 141



Le site vu depuis le pont de la RD 944



Depuis l'espace viticole, au Sud

La RN 141 enferme un espace agricole au Sud du territoire communal, qui se retrouve compartimenté entre l'infrastructure et la RD 944. Depuis cet espace, la RN 141 est peu perceptible. Elle n'est présente dans les paysages qu'au niveau de ses abords directs.

Le site de la société COURVOISIER demeure quant à lui très présent dans les paysages tout en bénéficiant de ceintures végétales qui assurent son intégration paysagère.

Ces ceintures végétales sont très marquées aux abords de la voirie. Elles entourent d'une part le bandeau routier, et d'autre part le cours de la Belloire, intégré au site industriel et géré en prairie naturelle.

Ces éléments d'intégration paysagère doivent être développés dans le cadre de la future extension du site industriel, devant prendre place au Sud, le long de la RN 141.



1. Vue vers la RN 141 depuis l'espace agricole Sud



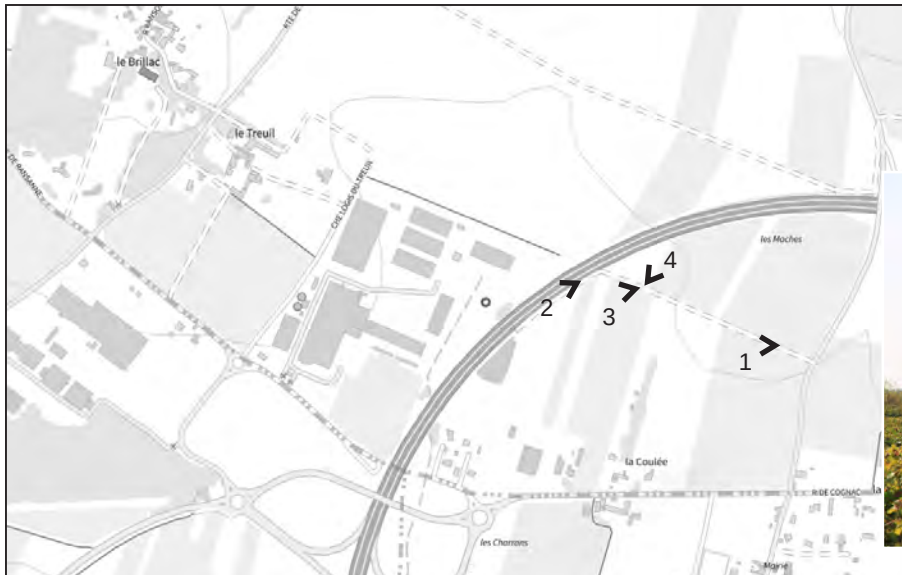
2. La RN 141 et le magasin COURVOISIER



3. Vue rapprochée sur le magasin COURVOISIER



4. Vue sur la RN 141, direction Angoulême



2.2 L'approche urbaine et architecturale du site

L'intégration du bâti dans le paysage à l'échelle de la commune

Le développement urbain s'est opéré historiquement de façon assez concentrée, autour d'un bourg situé au cœur de l'espace communal, adoptant un profil en étoile, et de quelques hameaux environnants. Au regard de sa composition et de son caractère central, le bourg est assez typique des villages charentais de la rive droite du fleuve Charente (Sigogne, Fleurac, Mérignac...).

Son intégration paysagère est aujourd'hui satisfaisante, compte-tenu de l'association du bâti ancien avec une trame végétale riche, et d'un relief doux correspondant au coteau de rive droite de la Charente remontant en direction des hauts de l'Angoumois.

Le développement urbain contemporain s'est révélé diffus et peu organisé. On relève des phénomènes d'extension linéaire autour du bourg, ou des lotissements venus se greffer de façon aléatoire par rapport à son enveloppe bâtie originelle.

la Carte Communale doit donc retenir l'enjeu de mieux appréhender le développement futur du bourg en envisageant des formes d'urbanisation en plus grande harmonie avec le bâti ancien. L'étalement urbain linéaire et les greffes aléatoires doivent être proscrits pour une urbanisation en épaisseur et en densification de l'enveloppe urbaine, particulièrement distendue.



Le clocher de l'église, annonçant le bourg



« Le Grand Brillouard »

Superposition de la trame bâtie, du relief et des forêts (source : IGN, cadastre)



Le patrimoine bâti local

Les enjeux patrimoniaux du territoire

De prime-abord, on précisera que la commune ne recèle aucun édifice protégé au titre des monuments historiques (article L630-1 du Code de l'Urbanisme). Néanmoins, le territoire n'est pas dénué de bâtiments patrimoniaux. Il s'inscrit dans la tradition des villages charentais marqués par leur bâti de pierre calcaire typique de la région du Cognac, et accompagné d'éléments très particuliers à celle-ci (porches, portails).

Il convient également de signaler la présence de l'église Saint-Cybard-et-Saint-Laurent qui, au sein du bourg, participe fortement à la qualité de l'espace urbain. Cet édifice originel du XII^{ème} siècle est typique de l'art roman. Il a été plusieurs fois remanié, notamment à la suite des Guerres de Religion du XVI^{ème} siècle. Son entrée porte la date de 1784. Le bâtiment a été restauré au XIX^{ème} siècle.

Le clocher rectangulaire, du XVI^{ème} siècle, contient une des cloches de l'abbaye de Bassac. Il dispose d'un premier étage nu entre 2 bandeaux et un second dont les faces sont ajourées de baies en plein cintre, aux arrêtes amorties. Un toit bas à 4 pans le surmonte, au dessus d'un entablement à modillons nus et mouluré.

La place de l'église est édifiée sur l'ancien cimetière. Elle comprend une croix hosannière, provenant de l'ancienne cure. La mairie, près de l'église, prend place dans l'ancien presbytère. Le bâtiment servit autrefois d'école jusqu'en 1852 et fut reconstruit en 1879, pour devenir l'actuelle mairie en 1969.

On remarquera également divers éléments bâtis patrimoniaux dans l'espace communal, tels que puits, maisons de maître, clôtures de pierre sèche, pigeonniers... Certains domaines viticoles abritent également de vieux alambics, témoins de l'essor du Cognac à partir de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle.

Le patrimoine bâti au niveau du site de projet

Au Sud de l'espace communal, l'emblématique magasin de la société COURVOISIER constitue un repère majeur dans les paysages et un facteur d'identification de la commune. Construit en 1986, le bâtiment, de 3 600 mètres², est couvert d'un bardage d'acier laqué avec terrasse.

Le bâtiment est aujourd'hui compris dans l'inventaire régional de Nouvelle Aquitaine sous le nom de « chai d'expédition Courvoisier ».



Caractéristiques générales de la trame urbaine

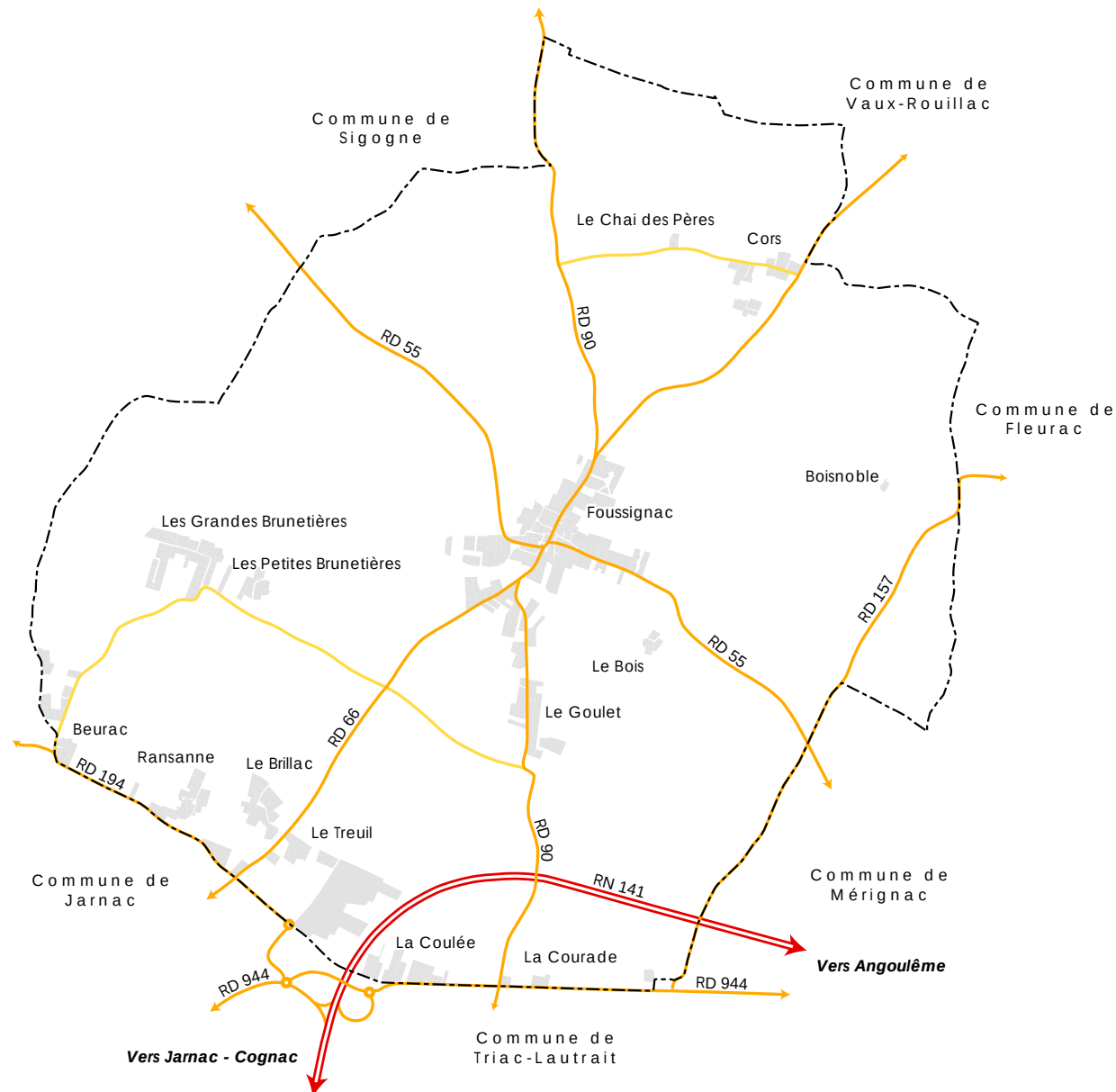
La commune est marquée par une organisation urbaine recentrée autour de son bourg, lequel est entouré de quelques lieux-dits. Ce bourg se situe à la croisée de plusieurs voiries de niveau départemental et communal. Ce schéma d'organisation d'ensemble est relativement commun à plusieurs villages anciens de la rive droite de la Charente, autour de Jarnac (tels que Sigogne, Mérignac, Fleurac...).

Le bourg ancien occupe le point central de la commune, en surplomb de la vallée de la Charente, plus au Sud. Il est organisé autour de l'église et sa place ; le clocher de l'église domine les paysages environnants du bourg, et permet de signaler ce dernier dans l'espace communal.

Au-delà du bourg, quelques villages importants sont à noter, tel que l'ensemble formé par « Les Grandes Brunetières » et « Les Petites Brunetières », un écart important du bourg autour du lieu-dit « Le Goulet », ainsi qu'un important pôle urbain au lieu-dit « Le Treuil ». Ce dernier est en particulier formé du site industriel de la SAS COURVOISIER, marque emblématique de la filière Cognac.

Quelques éléments bâtis sont aussi associés à des lieux-dits implantés sur des communes voisines, notamment au Sud, le long de la RD 944 (ancienne route nationale déviée par l'actuelle RN 141, commune de Triac-Lautrait), et aux Sud-Ouest (lieux-dits « Bois Faucon », « Beurac » et « Ransanne », communes de Sigogne, Les Métairies et Jarnac).

Cartographie générale de la commune (source : cadastre, IGN)



Analyse urbaine sur le site de Courvoisier

Le site de « Belloire » de la SAS COURVOISIER est implanté au Sud de l'espace communal et constitue un important facteur d'identité pour la commune.

COURVOISIER est l'une des 4 principales maisons de négoce du Cognac, contribuant au rayonnement de la filière à l'international. Ses origines remontent à 1843, année de l'implantation d'un premier site à Jarnac.

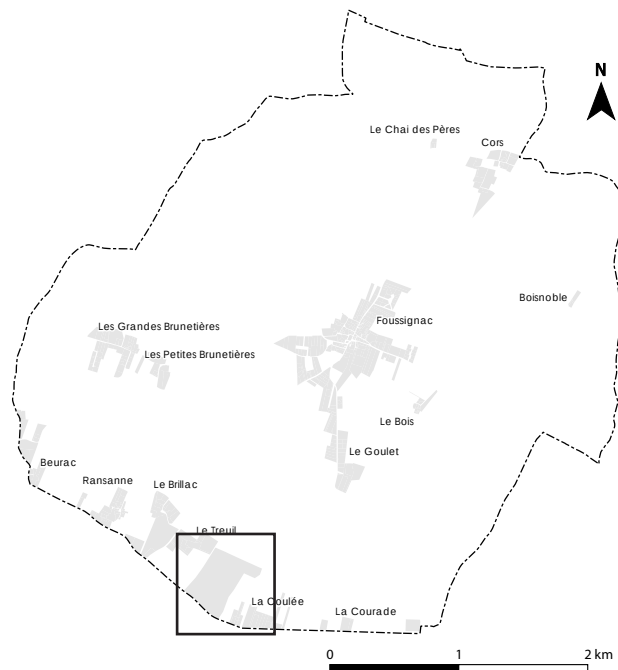
Le site est implanté en bordure de la RN 141 (Cognac - Angoulême), dont il est visible à travers son imposant magasin construit en 1987. Au plan de son organisation urbaine, le site est organisé par un tracé de voiries internes desservant des bureaux, des chais de vieillissement d'eaux-de-vie, un atelier d'embouteillage et un magasin automatisé dans lequel sont préparées les expéditions.

Divers équipements de sécurité complètent l'ensemble, tels que des bassins de rétention d'eau et de récupération d'éventuelles fuites d'eaux-de-vie, ainsi que plusieurs points d'eau de défense extérieure contre l'incendie.

Au plan des réseaux publics, il convient de rappeler que le site est traversé par une canalisation de gaz à haute-pressure.

Le site est desservi par une voirie en impasse, disposant d'une aire de retournement pour les poids-lourds, depuis le giratoire de la RD 194. Il est immédiatement situé à proximité d'un échangeur permettant de rejoindre la RN 141.

Dans le cadre de la nouvelle Carte Communale, il sera procédé à une extension du site sur une surface de 2,3 hectares, actuellement occupée par des vignes.





La sécurité du réseau routier à l'échelle du site de projet

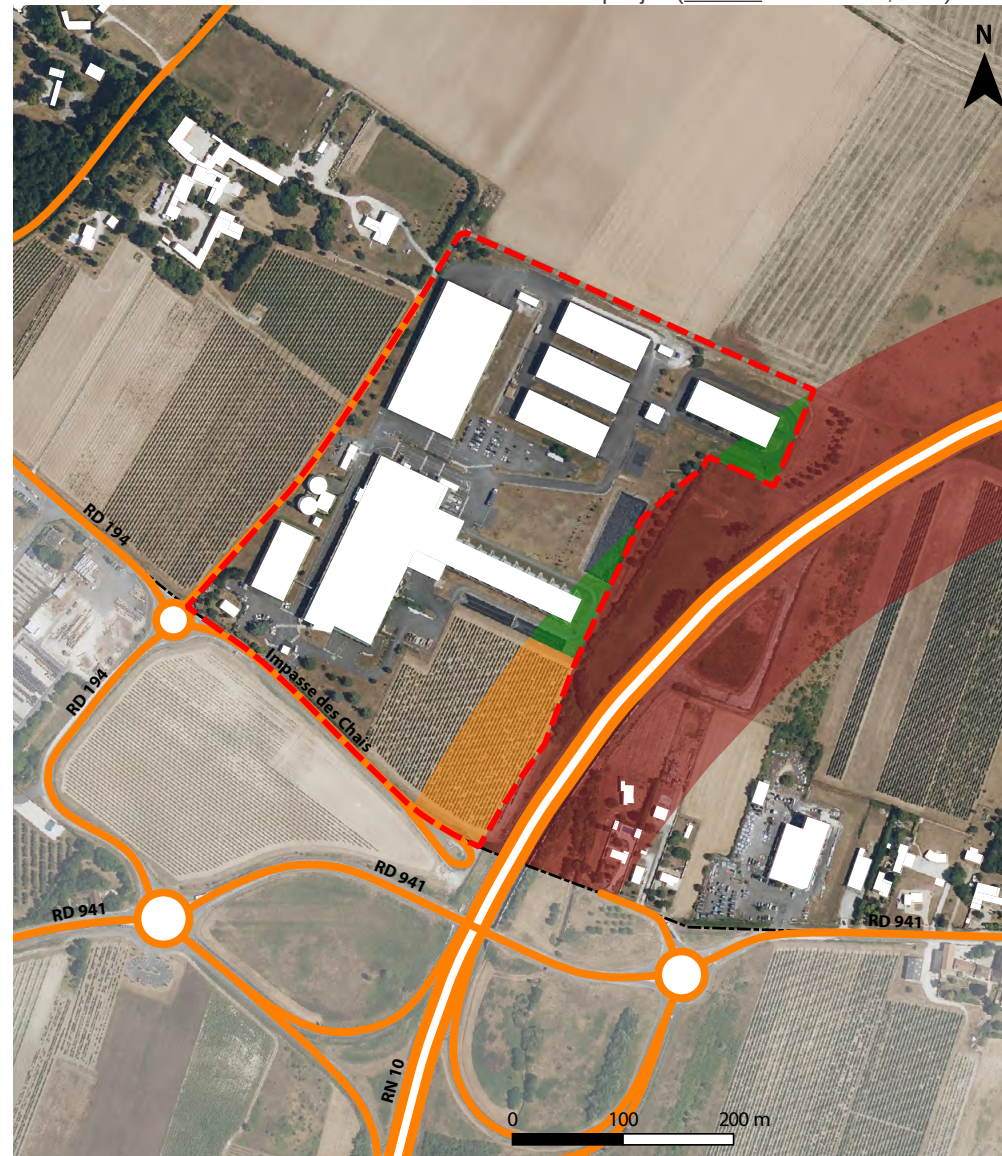
Le site de la SAS COURVOISIER est actuellement desservi par une voirie en impasse se terminant par une aire de retournement des poids-lourds. Cette voirie est desservie par un carrefour giratoire placé sur la RD 194, laquelle rejoint la RD 944 au Sud.

La RD 944 constitue l'ancien tracé de la RN 141, avant la création de l'actuelle voie expresse en vue de contourner l'agglomération de Jarnac par l'Est, ainsi que les communes de Foussignac et Triac-Lautrait. Il n'est relevé aucun enjeu majeur quant à la desserte du site par les infrastructures routières. Ces dernières sont en mesure de répondre au trafic routier actuel comme futur, dans le cadre du développement de l'activité de la SAS COURVOISIER.

Aucun accident majeur de la route n'a été relevé au cours de ces dernières décennies aux abords du site de la SAS COURVOISIER. Les conditions de circulation routière sont jugées bonnes au niveau du site. La circulation liée au site ne se confronte pas à des conflits d'usage particuliers. L'environnement du site est relativement peu urbanisé. Le voisinage résidentiel est éloigné et peu important.

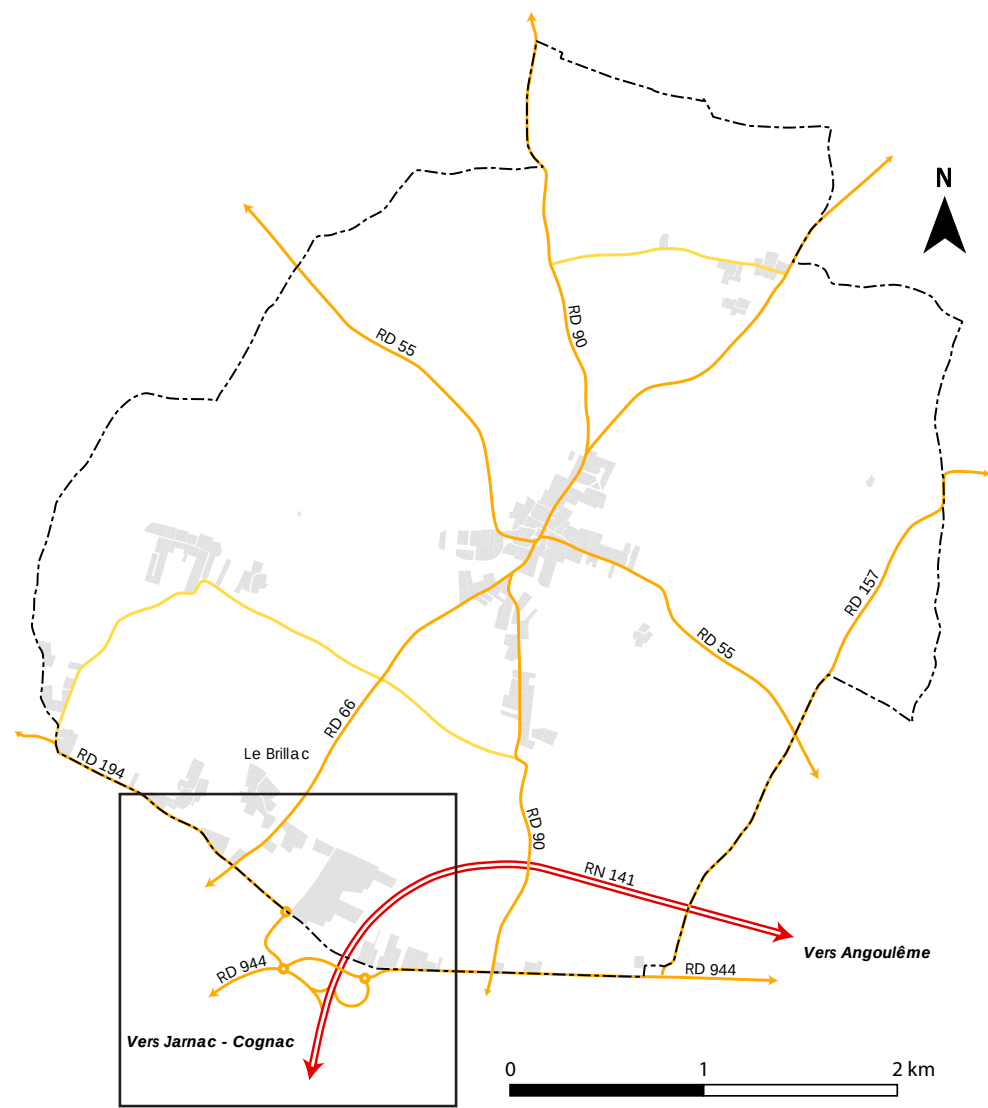
-  Secteurs non-constructibles en application de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme
-  Parties actuellement urbanisées échappant à la règle d'inconstructibilité
-  Emprises faisant l'objet de la dérogation justifiée par le présent dossier au titre de l'article L111-9 du Code de l'Urbanisme

Les voies de communication à l'échelle du site de projet (source : cadastre, IGN)

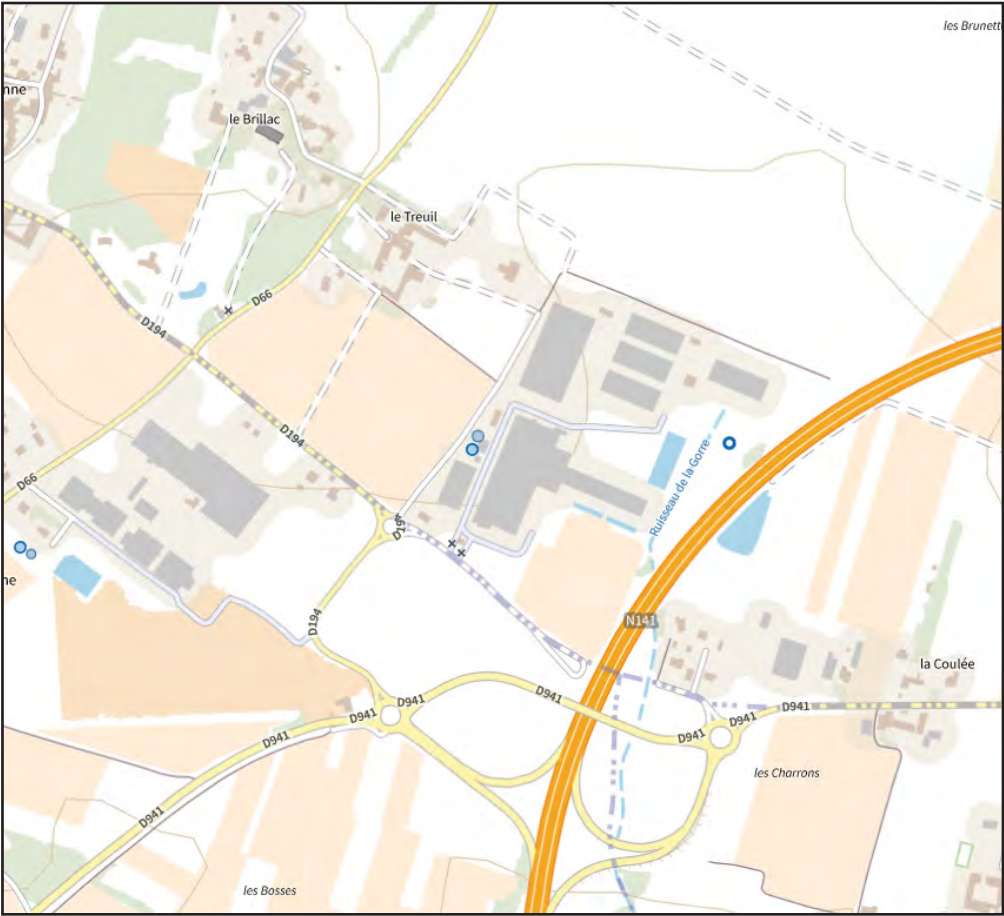




Les voies de communication à l'échelle communale (source : cadastre, IGN)



Les voies de communication à l'échelle du site de projet (source : IGN)



Les enjeux suscités par le transport de matières dangereuses

Manifestation du risque par rupture de canalisations de gaz haute-pression

Le risque de transport de matières dangereuses par rupture de canalisations de gaz à haute-pression est un risque majeur qui est particulièrement source d'enjeu. Davantage circonscrit que le risque de transport de matières dangereuses par la route, il n'en demeure pas moins important à intégrer à la Carte Communale, d'autant plus qu'il donne lieu à l'établissement de servitudes d'utilité publique.

Ainsi, 2 infrastructures de transport de gaz traversent le territoire dans sa partie Sud sur un axe Est - Ouest. Elles traversent des zones urbanisées, tel que le site de la SAS COURVOISIER, ainsi que la RN 141, voie expresse absorbant un trafic journalier moyen important. Une troisième infrastructure traverse la commune du Nord au Sud, sur sa limite Ouest.

Zones de dangers des canalisations de gaz (source : DDT 16, IGN, cadastre)



Les servitudes d'utilité publique limitant les possibilités de construire aux abords des infrastructures de transport de gaz haute-pressure sont de plusieurs types. Il s'agit tout d'abord des servitudes instituées au titre de l'article L555-16 du Code de l'Environnement, délimitant les zones de dangers aux abords des canalisations de gaz (I1). Dans ces zones, des restrictions s'appliquent en matière de construction.

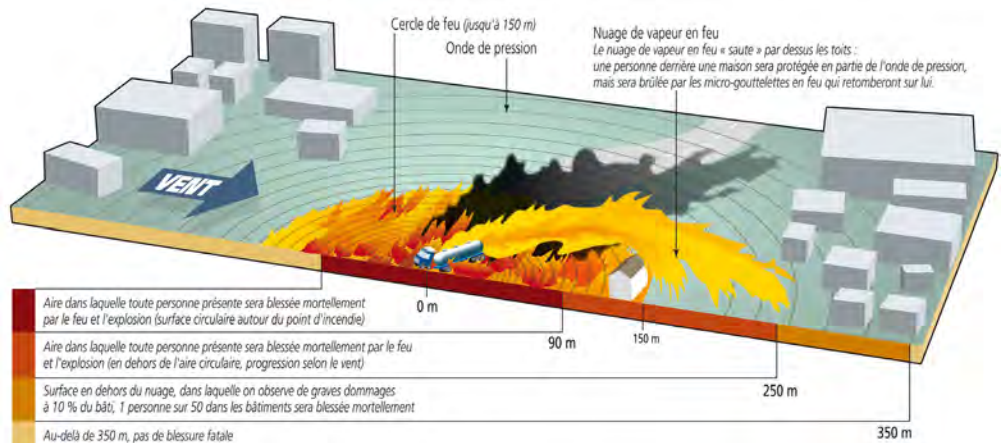
Par ailleurs, sont instituées des servitudes d'abattage d'arbres et de passage (I3), limitant le droit d'utilisation des terrains. Ces différentes servitudes doivent être annexées à la Carte Communale.

Manifestation du risque par transport routier

Le risque de transport de matières dangereuses par le transport routier est consécutif à un accident se produisant lors du transport, par voie routière, de matières réputées dangereuses. Ce type de transport de matières dangereuses est particulièrement itinérant et se confronte généralement à d'importants enjeux humains et matériels.

La commune de Foussignac est concernée par ce risque, qui affecte principalement la RN 141 (Cognac - Angoulême), localisée au Sud du territoire. Cette infrastructure compte 10 773 véhicules/jour, soit 12,5 % de poids-lourds en 2020.

Risque de transport de marchandises dangereuses (source : MEDD)



A l'échelle communale, la RN 141 fait l'objet de restrictions en matière de construire au niveau de ses abords, en application de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme. La Carte Communale doit reporter les distances en question (100 mètres de part et d'autre de l'axe de la voirie) sur son règlement graphique.

Les enjeux suscités par le risque industriel

Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

On considérera que la commune est très sensible à la question du risque industriel, de par la présence de nombreux établissements producteurs d'eau-de-vie de Cognac. La plupart de ces établissements sont concernés par la législation relative aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (article L511-1 et suivants du Code de l'Environnement).

Selon la base nationale des ICPE, 2 établissement sont officiellement concernés par la réglementation des ICPE sur la commune. Néanmoins, ce recensement n'est pas exhaustif. Il convient de noter que plusieurs autres entreprises de la commune, notamment agricoles, sont susceptibles de figurer parmi les ICPE.

Établissements et sites mentionnés parmi les ICPE (source : base nationale ICPE)

Dénomination	Statut ICPE	Statut SEVESO
SAS COURVOISIER	Autorisation (2253, 2564, 2920, 2921, 2925, 47xx)	Seuil bas
SA TIFFON	Autorisation (4755)	-

E : enregistrement | A : autorisation
*Données 2021, sous réserve de déclaration des exploitants, liste non-exhaustive

Parmi ces établissements, figure la SAS COURVOISIER, ICPE autorisée par l'arrêté préfectoral du 15 décembre 1997 et son arrêté complémentaire du 31 juillet 2003 qui a imposé la réalisation d'une étude de dangers par l'entreprise. Ces arrêtés ont été mis à jour par de nouveaux arrêtés pris le 6 août 2004 et le 13 avril 2014.

Selon le dernier arrêté préfectoral en vigueur, le site de « Belloire » est autorisé à stocker 33 312 mètres³ d'eaux-de-vie (rubrique ICPE 2255-2), via 11 chais, et à préparer et conditionner 135 000 litres de boissons alcoolisées par jour (rubrique ICPE 2253-1). Le site dispose de 10 groupes d'embouteillage. Le site est classé SEVESO « seuil bas » compte-tenu de ses capacités de stockage.



On précisera que sont applicables en Charente, des arrêtés préfectoraux fixant les conditions d'exercice des activités de distillation et stockage d'alcool. Il s'agit plus particulièrement de :

- L'arrêté préfectoral du 18 juin 2008 fixant les prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique 2250 (distilleries) ;
- L'arrêté préfectoral du 18 juin 2008 fixant les prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous la rubrique 2255 (chais de vieillissement).

Au regard de ces textes, on retiendra que des distances réglementaires de réciprocité peuvent s'imposer entre les installations viti-vinicoles classées ICPE et les bâtiments tiers. De manière générale, il apparaît souhaitable de ne pas accroître le risque industriel généré par ce type d'établissement en proscrivant le développement de l'habitat dans leur environnement proche. La Carte Communale veillera particulièrement à proscrire le développement résidentiel autour des producteurs industriels de la commune.

A cet effet, il est indispensable de maintenir un périmètre d'isolement du site de la SAS COURVOISIER en proscrivant toute possibilité d'extension des parties urbanisées résidentielles localisées dans le voisinage de ce dernier.

Par ailleurs, afin de prévenir l'apparition ou l'aggravation des conflits d'usages entre les sites industriels recensés sur le territoire et les zones habitées, la Carte Communale à vocation à classer toutes les installations industrielles dans un secteur constructible spécialisé, dans les termes de l'article R161-5 du Code de l'Urbanisme. En effet, celles-ci sont réputées incompatibles avec « le voisinage des zones habitées ».

Ce classement spécifique portera en particulier sur les sites industriels appartenant aux sociétés reconnues comme bouilleurs de profession (code APE 1101Z dit « Production de boissons alcooliques distillées »), ainsi que les sites de stockage et de conditionnement d'eaux-de-vies destinées à la commercialisation, tel que la SAS COURVOISIER.

Le caractère cumulatif de certains risques industriels et technologiques

On signalera que la partie Sud du territoire est marquée par un cumul de plusieurs risques industriels et technologiques. Il s'agit notamment des risques suivants :

- Le risque industriel généré par la présence d'un site de stockage d'eaux-de-vie, s'agissant de la SAS COURVOISIER, concernée par un classement SEVESO « seuil bas » ;
- Le risque de transport de matières dangereuses par la route, généré par la RN 141 et affectant ses abords immédiats à éloignés (jusqu'à 350 mètres), incluant la SAS COURVOISIER ;
- Le risque de transport de matières dangereuses par canalisations de gaz, généré par 2 canalisations traversant la zone Sud du territoire, et notamment le site de la SAS COURVOISIER ainsi que la RN 141, et dont les effets sont ressentis jusqu'à 100 mètres ;

Ce cumul des risques doit donc orienter la Carte Communale vers une absence totale d'urbanisation résidentielle dans ce secteur Sud de la commune au cours des années futures.

Les enjeux suscités par les pollutions et nuisances

Pollutions et nuisances d'origine atmosphérique

La commune de Foussignac s'inscrit dans un contexte à dominante rurale, peu affecté par les nuisances atmosphériques. Il convient toutefois de signaler les nuisances susceptibles d'être générées sur l'air par les activités de viticulture.

A cet égard, les viticulteurs sont tenus de respecter certaines règles en matière d'épandage d'intrants. On considérera que cet enjeu n'est pas significatif pour la Carte Communale.

Le territoire de Foussignac se trouve par ailleurs affecté par une infrastructure classée à grande circulation, s'agissant de la RN 141, traversant la partie Sud de la commune. LA RN 141 accueille un trafic routier de l'ordre de 10 773 véhicules/jour, soit 12,5 % de poids-lourds en 2020. Les abords immédiats de l'infrastructure sont donc potentiellement exposés à des nuisances atmosphériques significatives.

Cet état des lieux ne suscite pas d'enjeu majeur au regard de la présente dérogation à l'application de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme au droit de la RN 141.

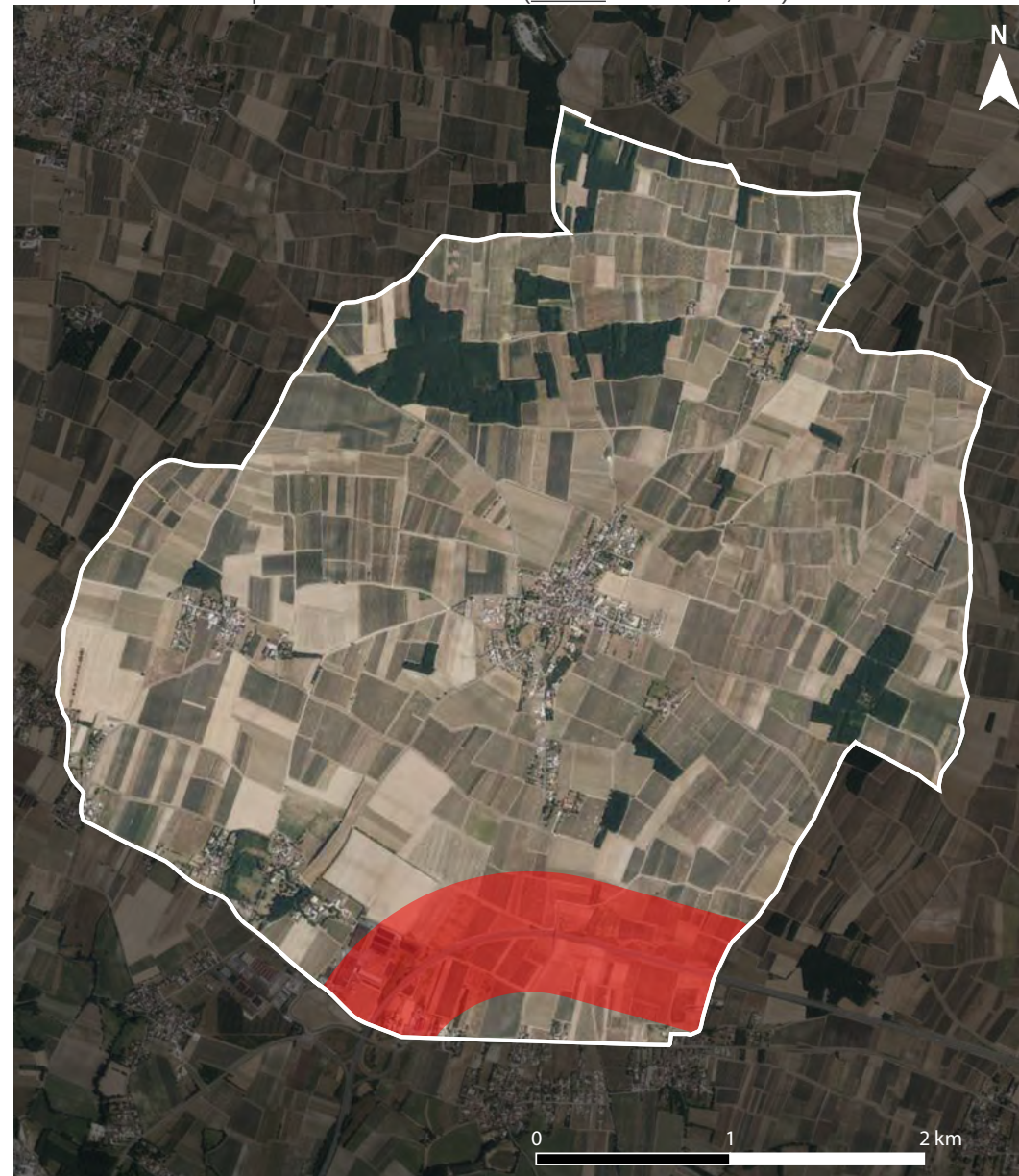
Le bruit généré par les infrastructures de transport

Le territoire de Foussignac s'inscrit dans un environnement rural réputé calme et peu affecté par les nuisances sonores. Néanmoins, une source de nuisances sonores est identifiée officiellement sur la commune. Il s'agit de la RN 141, route classée à grande circulation, traversant la partie Sud du territoire.

Cette infrastructure est concernée par les dispositions de l'article L571-10 du Code de l'Environnement, qui prévoit l'établissement de « secteurs affectés par le bruit » autour de certaines infrastructures de transport en raison de l'intensité de leur trafic routier. On rappellera que le trafic de la RN 10 dépasse les 10 000 véhicules/jour, pour plus de 10 % de poids-lourds.

En vertu de l'arrêté préfectoral du 9 mars 2015, la RN 141 est concernée par ces secteurs, dont la largeur est calculée à partir des limites extérieures de la voirie. Au droit de la commune, la RN 141 est classée en catégorie 1, générant des secteurs d'une largeur de 300 mètres autour de la voirie.

Les secteurs affectés par le bruit de la RN 141 (source : cadastre, IGN)



A titre de prévention au regard de cette source de nuisances sonores, on rappellera que la vocation de la Carte Communale sera de proscrire toute forme d'urbanisation résidentielle autour de la RN 141, notamment dans le cadre de l'application de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme.

Dans le cadre de la demande de dérogation portée par le présent dossier, il apparaît que l'exposition de nouvelles constructions industrielles au bruit généré par la RN 141 **n'est pas un facteur d'aggravation significatif des nuisances sonores associées**, compte-tenu de l'usage attendu de ces bâtiments.

Les cartes de bruit stratégiques en Charente

Les cartes de bruit sont prévues par la directive européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Conformément aux articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du Code de l'Environnement traduisant cette directive, des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement doivent être élaborés pour les grandes infrastructures de transports terrestres (dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules/an)

Ces cartes ont une valeur d'information sur le bruit des infrastructures de transports terrestre et ne sont pas créatrices de droit. Elles viennent compléter les secteurs affectés par le bruit prévus à l'article L571-10 du Code de l'Environnement.

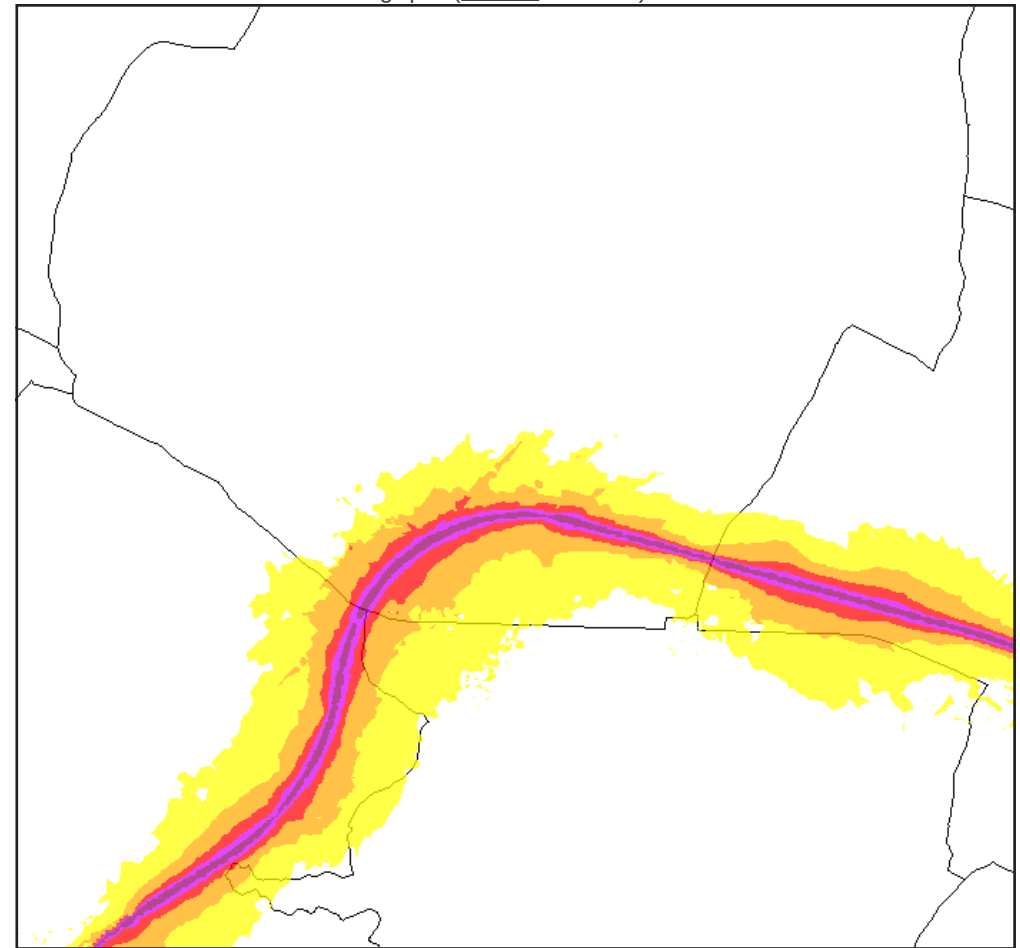
Plus en détail, ces cartes permettent de représenter des niveaux de bruit dans l'environnement, mais également de dénombrer les populations exposées et les établissements d'enseignement et de santé impactés. Elles permettent ainsi de quantifier les nuisances sonores afin d'établir, dans un deuxième temps, des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Elles sont réalisées en format numérique.

Pour le département de la Charente, sont concernés :

- Le réseau routier national non concédé (RN 10, RN 141) ;
- Certaines voies départementales, communales et communautaires (notamment dans l'agglomération d'Angoulême).

Les cartes de bruit des grandes infrastructures dans le département de la Charente, 3^{ème} échéance 2017-2022, ont été approuvées par 2 arrêtés préfectoraux du 28 juin 2018. Elles sont révisées tous les 5 ans et prennent en compte l'évolution du trafic.

Extrait des cartes de bruit stratégique (source : DDT 16)



3.1 Les objectifs du projet

Présentation de la SAS COURVOISIER

La société COURVOISIER est implantée à Jarnac depuis 1828 et comprend 3 sites. La SAS COURVOISIER est une filiale de BEAM SUNTORY depuis avril 2014, dédiée aux spiritueux du groupe SUNTORY (originaire du Japon).

Le site du centre-ville de Jarnac (0,7 hectare) emploie 60 personnes, abrite le siège administratif de l'entreprise ainsi que 2 chais de stockage d'eaux-de-vie.

Le site dit « Le Petit Moine » (9 hectares, dont 2,3 hectares de bâti), sur la commune de Les Métairies, a été créé en 1965. Il emploie 10 personnes environ, et comprend les activités de stockage et de vieillissement des eaux-de-vie.

Le site « La Belloire » est implanté sur Foussignac (15 hectares, dont 3,4 hectares de surfaces bâties). Créé en 1970, ce dernier emploie 100 personnes environ et regroupe les activités de stockage d'eaux-de-vie et de produits finis ainsi que le conditionnement final. La sous-unité du parc à bois, proche du site « La Belloire » (1,8 hectare) est établi sur la commune de Jarnac et regroupe les activités de réception des grumes, de tri et de séchage des merrains. L'activité de fente et de préparation du bois est sous-traitée.

Nature et volume des activités

Les activités de la société comprennent l'élaboration, le vieillissement, le conditionnement, le stockage et l'expédition d'eaux-de-vie de Cognac et autres boissons spiritueuses. Ces produits sont expédiés dans le monde entier (160 pays) et représentent un volume annuel de l'ordre de 1 600 000 caisses de 9 litres. La capacité maximum de production en pointe peut être évaluée à 15 000 caisses/jour compte tenu de l'organisation actuelle et des autorisations ICPE de la société.

La société obéit à la réglementation relative aux ICPE. Les sites de « La Belloire » et « Le Petit Moine » ont fait l'objet d'un arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter en date du 6 août 2004 et du 27 février 2006, auxquels s'ajoutent les arrêtés préfectoraux complémentaire du 13 juin et du 7 août 2014. Ces deux sites sont concernés par l'arrêté ministériel du 26 mai 2014 relatif à la prévention des accidents majeurs, et sont par conséquent classés SEVESO « Seuil bas » (stockage d'alcool de bouche compris entre 5 000 tonnes et 50 000 tonnes).

Conformément aux autorisations préfectorales associées à l'entreprise, le volume maximal de stockage est de 62 600 mètres³ d'alcool sur l'ensemble des 3 sites, les volumes étant volontairement répartis pour des questions de sécurité. L'effectif de la société est d'environ 170 personnes, hors main d'œuvre temporaire en quantité variable selon les périodes.

En détail, le site de « La Belloire », sur Foussignac, est scindé en une zone d'embouteillage du produit fini accompagnée de bureaux administratifs, et une zone dédiée au vieillissement des eaux-de-vie. Les capacités de stockage d'alcool sont réparties en 9 chais de vieillissement d'alcool, un magasin MGH et un chai de stockage de produits finis pour 33 312 mètres³. L'installation de mise en bouteille dispose d'une capacité autorisée de 135 000 litres/jour.

Par ailleurs, le site comprend 2 chaudières à gaz naturel (780 kW par chaudière), 1 unité de réfrigération des eaux-de-vie et liqueur, 1 unité de réfrigération du process liqueur, et 3 compresseurs pour la production d'air comprimé nécessaire au process.

Concernant la défense extérieure contre l'incendie, le site comprend 2 réservoirs sprinklers de 1500 mètres³ et 4 bassins chargés de collecter les eaux d'extinction en cas d'incendie ou d'épandage sur l'ensemble du site (étouffoir et rétention), de 390, 580 et 1 660 mètres³. Ces bassins collectent également la majorité des eaux pluviales. Une vanne de barrage placée en aval permet de retenir toute pollution accidentelle du réseau, notamment en cas d'incendie.

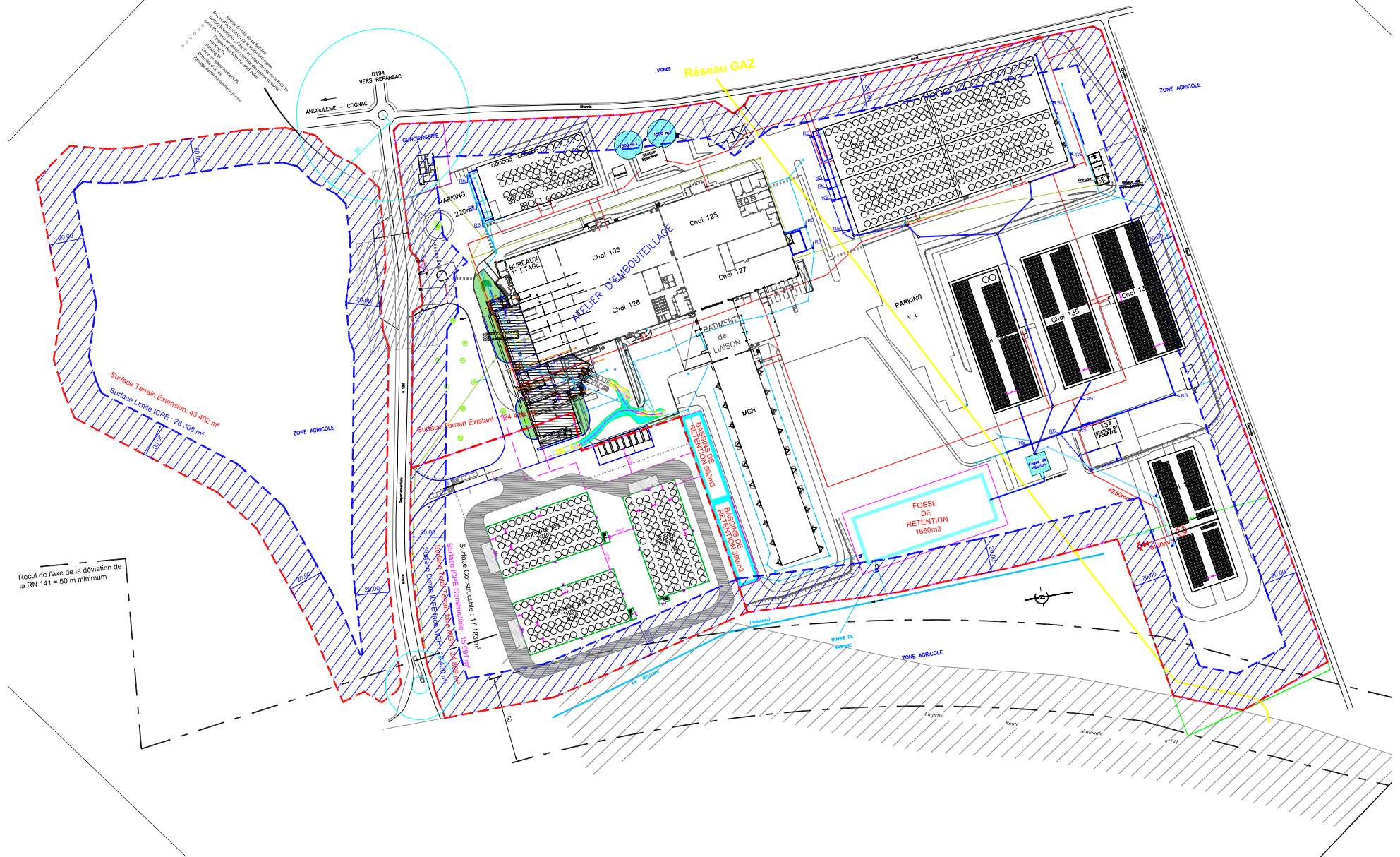
Le site possède également 1 forage d'eau potable, autorisé par arrêté préfectoral du 7 août 1997, permettant de réduire les eaux-de-vie. Son débit de production est de 3 mètres³/heure.

Les rejets d'eaux de régénération sont canalisés et utilisés pour réaliser des chasses d'eau dans le réseau d'eaux usées. Ces rejets (26 mètres³/jour au maximum) font l'objet d'une convention de déversement avec l'exploitant du réseau. Cette convention a fait l'objet d'une révision le 20 décembre 2016, notamment pour ce qui concerne les valeurs maximales autorisées.

Le projet de l'entreprise

L'entreprise souhaite investir un petit terrain situé sur sa partie Sud, au niveau de son entrée, afin de créer 3 nouveaux chais de vieillissement d'alcool de 1 955 mètres² chacun, pour une capacité unitaire de 29 400 hectolitres. L'extension et le ré-agencement de la zone d'embouteillage sont également prévus. Ce projet doit être réalisé rapidement, mais sera toutefois étalé durant plusieurs années. Le projet prend place sur un terrain de 2,38 hectare.





3.2 Exposé de la dérogation à l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme

Afin de permettre à la société SAS COURVOISIER de mener à bien son projet tel que précédemment exposé, le présent dossier aura pour conséquence de :

- Dans un premier temps, redéfinir la limite de constructibilité à 30 mètres depuis l'axe de la RN 141, à partir de la limite communale jusqu'à une distance de 110 mètres ;
- Dans un second temps, redéfinir progressivement la limite de constructibilité de 30 à 55 mètres sur une distance de 80 mètres jusqu'à la partie actuellement urbanisée du site industriel, suivant le tracé de la limite cadastrale de la parcelle ZR 3.

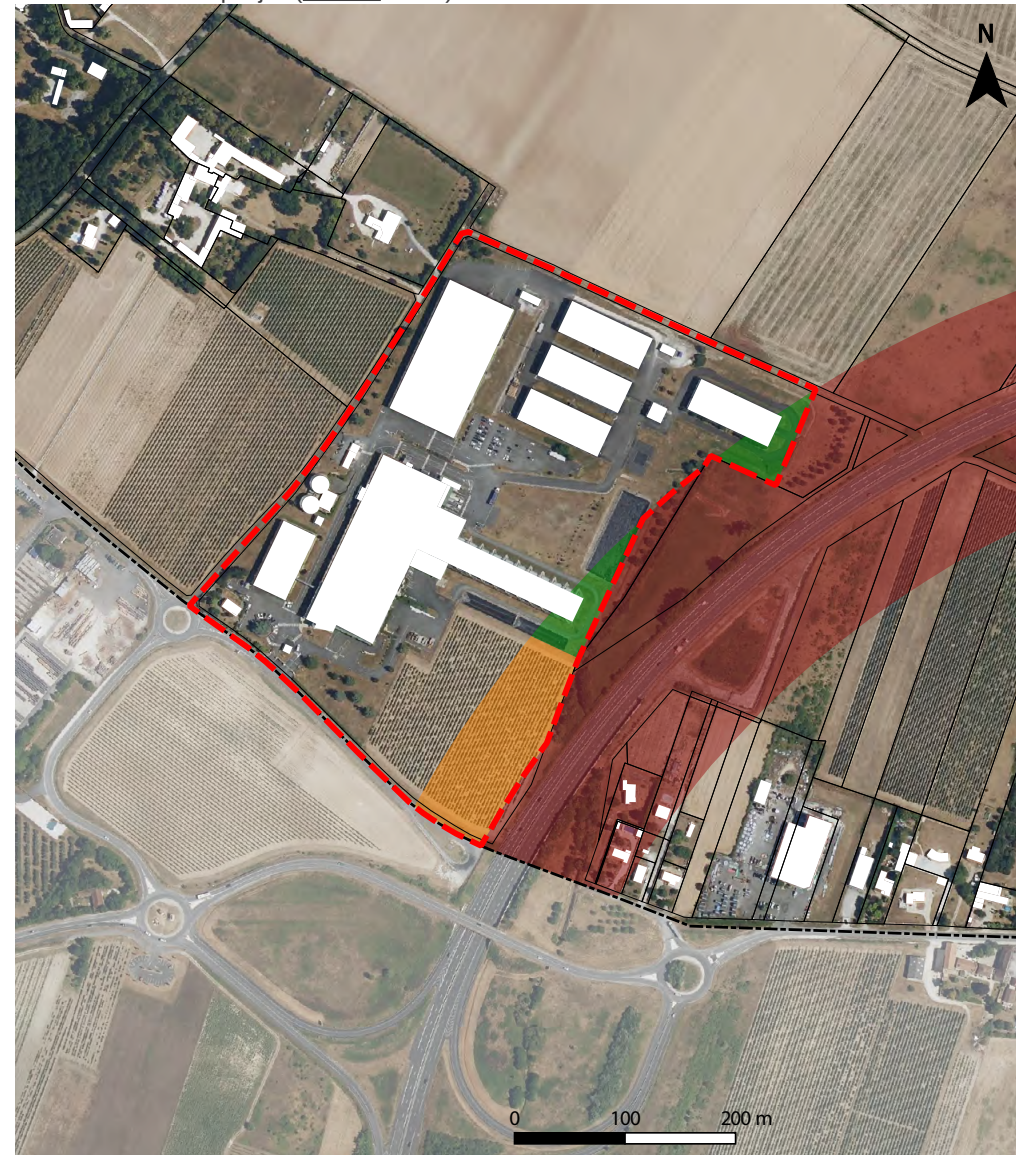
La modification du tracé de la bande inconstructible aura pour effet de lever les restrictions de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme sur 1,2 hectare d'emprise, que la Carte Communale classe en secteur Ua (se référant à l'article R161-5 du Code de l'Urbanisme).

La distance séparant l'emprise du projet au regard de la limite extérieure de la RN 141 (mesurée à partir du parapet de sécurité) sera ainsi de 18 mètres au minimum, et 42 mètres au maximum.

L'application de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme reste inchangée sur les emprises restantes de la parcelle ZR 3, ainsi que sur les parcelles ZR 4 et 37, correspondant aux abords du ruisseau de la Belloire.

-  Secteurs non-constructibles en application de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme
-  Parties actuellement urbanisées échappant à la règle d'inconstructibilité
-  Emprises faisant l'objet de la dérogation justifiée par le présent dossier au titre de l'article L111-9 du Code de l'Urbanisme

Vue sur le site de projet (source : IGN)





3.3 Mesures d'accompagnement du projet au regard de l'article L111-9 du Code de l'Urbanisme

Enjeux relatifs à la qualité architecturale, urbaine et paysagère

Implantation, volumétrie et hauteur

Le projet prendra la forme de 3 chais de 1 955 mètres² d'emprise, d'une contenance de 84 tonneaux totalisant 350 hectolitres, et entourés de surfaces de manœuvre de véhicules de transport de marchandises et autres véhicules d'exploitation du site. Les chais seront desservis par des aire de dépotage.

La disposition des chais sur l'emprise du projet est fonction de l'application des normes réglementaires en vigueur. Néanmoins, elle se veut logique et respectueuse de l'implantation des bâtiments existants, notamment du magasin central. Ainsi, une distance réglementaire de 15 mètres sera respectée entre chaque chai, ainsi et entre les chais et les bâtiments existants du site, conformément aux exigences incombant aux ICPE.

La hauteur des futurs chais sera de 10,5 mètres au faitage. Cette hauteur sera relativement modeste au regard de l'imposant magasin occupant le cœur du site industriel. Ainsi, l'implantation de ces chais, en continuité visuelle directe de ce bâtiment, ne viendra pas modifier la perception des paysages dans les environs du site.

Néanmoins, il demeure que les chais seront perçus fortement depuis la RN 141, en particulier dans le sens Jarnac - Angoulême. Ces chais dessineront 3 masses imposantes qui s'inscriront au premier plan du magasin, lequel est à ce jour occupé par des vignes.

Aspect extérieur du projet

Les chais seront réalisés dans l'esprit de l'architecture traditionnelle charentaise. Les façades seront recouvertes d'un enduit gris clair, spécialement choisi pour éviter tout aspect trop voyant dans les paysages proches comme éloignés. Il ne sera donc pas opté pour un ton pierre beige pour cette raison.

Il s'agit également d'anticiper l'effet visuel du noircissement progressif des façades sous l'effet de l'évaporation de l'alcool stocké à l'intérieur des chais (« part des anges »). A terme, l'aspect visuel des bâtiments sera donc sombre, en compatibilité avec le caractère des lieux et les tonalités rencontrés dans les paysages proches (chais existants, magasin...).

Les angles de murs de façades seront agrémentés d'un effet de pierres de taille afin de rappeler l'architecture traditionnelle des bâtiments charentais. Les toitures seront composées de tuiles, pour une pente autour de 30 %.

Traitement environnemental et paysager des espaces non-bâti

Le traitement des espaces non-bâti sera essentiellement minéral. Ces espaces seront revêtus pour permettre les manœuvres de véhicules de chargement et déchargement des fûts d'alcool. Ces aires accueilleront également les véhicules utilitaires de manipulation des fûts. Ils seront également adaptés à la circulation des véhicules de secours.

La frange Est du projet bordant l'emprise de la RN 141 sera agrémentée d'une haie bocagère composée d'essences champêtres et communément rencontrées dans la campagne locale. Cette haie formera un écran visuel qui contribuera à l'insertion paysagère du projet du point de vue de la RN 141.

L'utilisation d'une palette composée d'essences locales est recommandée. Il convient de favoriser l'apparition de différentes strates végétales (arborée et arbustive) et de privilégier un mélange d'essences persistantes (1 tiers) et caduques (2 tiers).

Listes non exhaustives des essences recommandées

Arbustes, essences persistantes

Troène commun, Genévrier commun, Nerprun alterne, Viorne tin

Arbustes, essences caduques

Érable champêtre, Cornouiller sanguin, Noisetier, Prunellier, Sureau noir, Viorne lantane, Viorne obier, Fusain d'Europe, Églantier, Sorbier des oiseaux

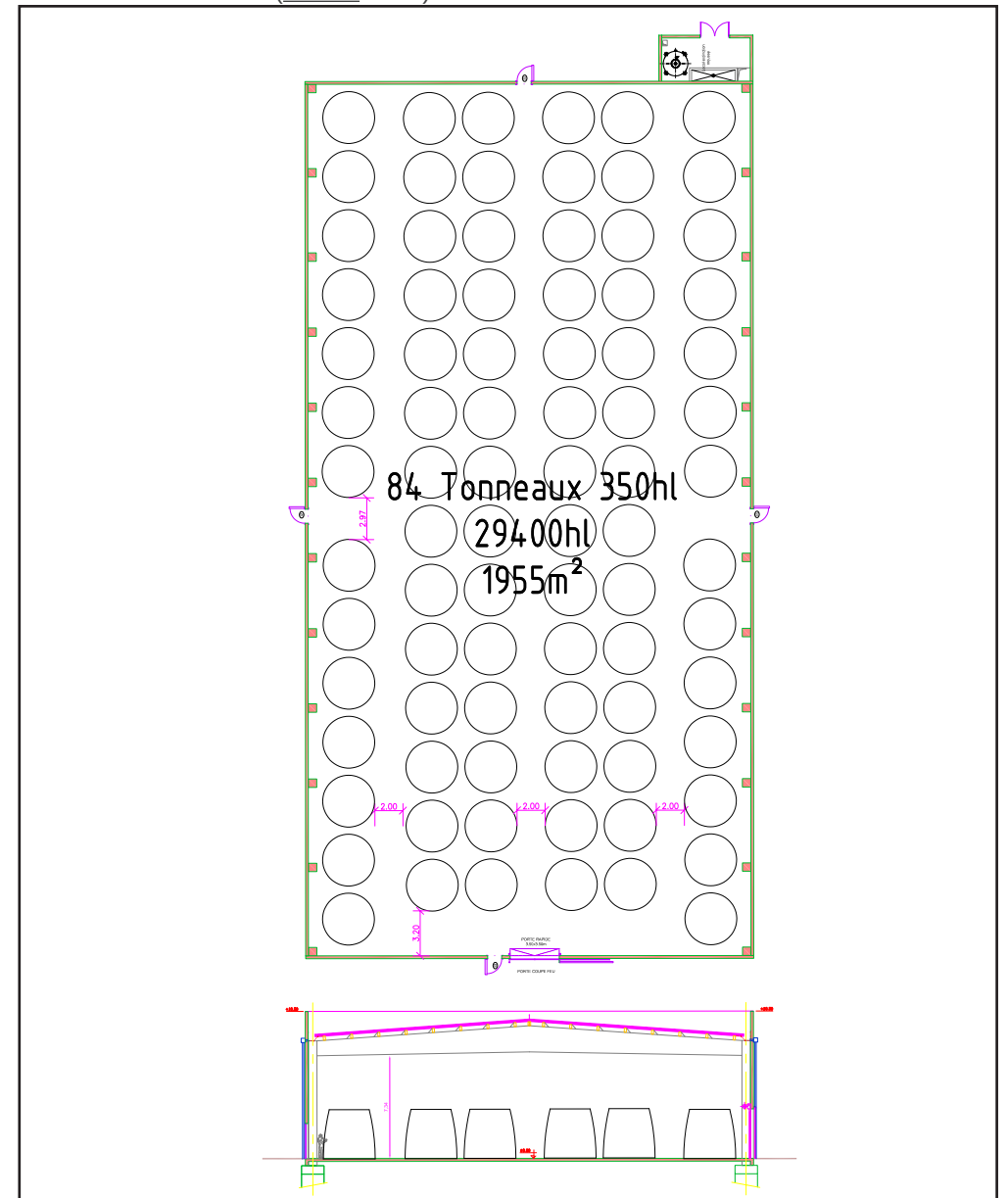
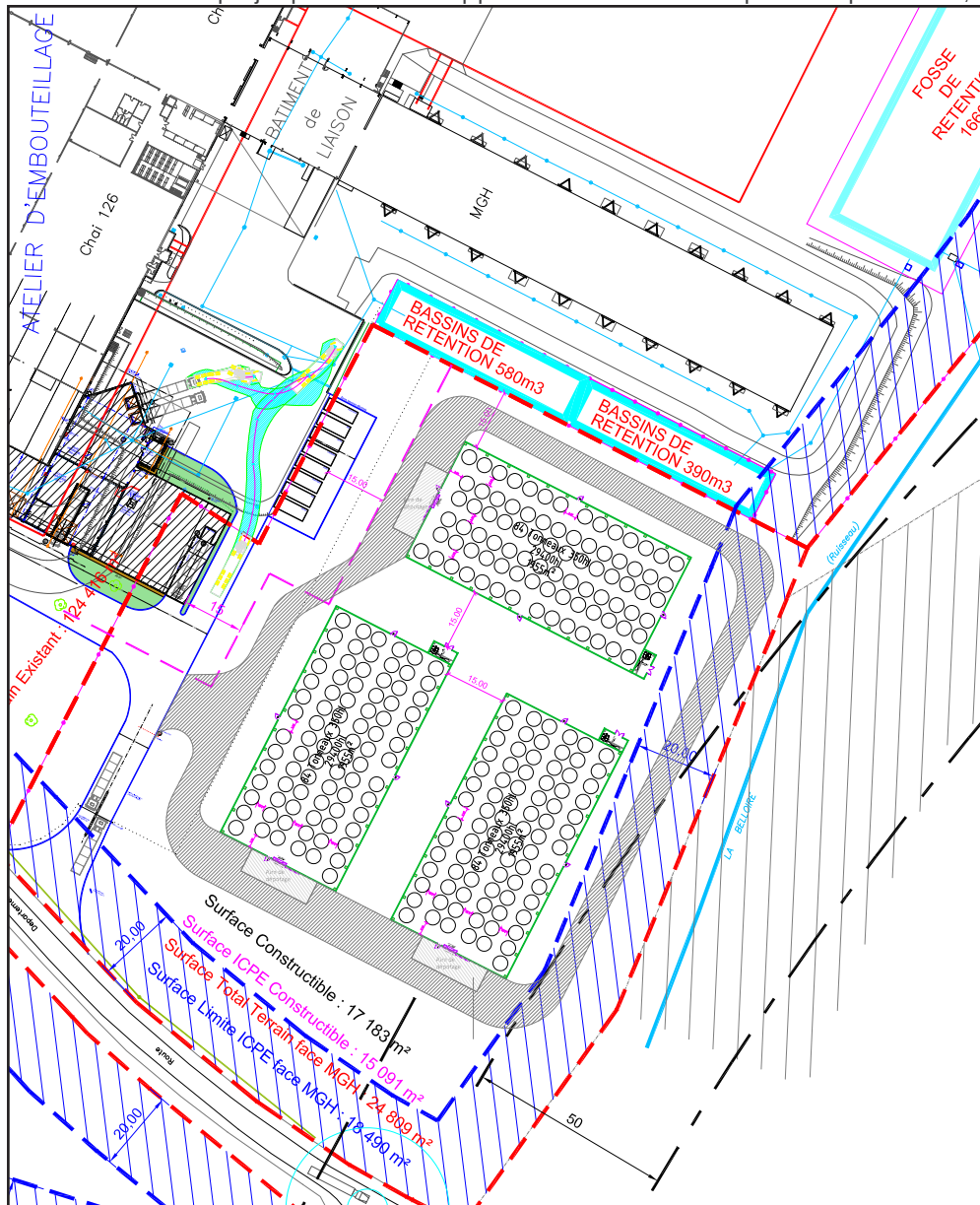
Arbres de haut-jet, essences persistantes

Chêne vert, If, Laurier sauce

Arbres de haut-jet, essences caduques

Chêne pédonculé, Chêne pubescent, Frêne commun, Érable sycomore, Merisier, Charme, Tilleul

Plan de masse du projet permettant d'apprécier ses caractéristiques d'implantation, de volumétrie et de hauteur (source : IGN)





Enfin, on précisera que les surfaces non-destinées à être construites ou revêtues pour la circulation des véhicules seront végétalisées. Elles participeront ainsi à l'insertion paysagère du site.

Enjeux relatifs à la sécurité et aux nuisances

Sécurité des biens et des personnes

Au regard de la relation entre le site et la RN 141, il convient de préciser que ce dernier se confronte à un risque de transport de matières dangereuses, à un risque de rupture de canalisation de transport de gaz haute-pression, et à un risque industriel lié au stockage de matières inflammables (alcool destiné au vieillissement).

Par ailleurs, le projet induira donc un surcroît de trafic routier par rapport à la situation actuelle, compte-tenu de l'apparition de nouveaux besoins (chargement progressif des chais jusqu'à leur capacité maximale, transit périodique d'alcool).

Sur les premiers aspects relatifs aux risques majeurs, il convient de préciser que le projet ne générera pas d'aggravation significative des risques relatifs au transport de matières dangereuses, qui pré-existe d'ores-et-déjà sur le site. En dépit de la gravité des effets liés à ces risques, leur occurrence est très réduite. Aucune atteinte aux biens et aux personnes liée à la manifestation de ces risques n'est à signaler au cours de ces dernières décennies.

Concernant l'aspect du risque industriel, il n'est à déplorer aucun accident lié au stockage d'alcool sur le site au cours de ces dernières décennies. Il convient de souligner la présence de nombreux dispositifs de lutte contre les feux d'alcool au sein du site. Les nouveaux chais s'accompagneront d'un renforcement de ces dispositifs :

- Présence d'un local d'extinction adossé à chaque chai ;
- Mesures coupe-feu (enterrement partiel des chais pour permettre une rétention interne d'alcool, portes coupe-feu, mise à distance des tonneaux les uns par rapport aux autres) ;
- Conception des bâtiments visant à limiter les effets d'un incendie.

Par ailleurs, il convient de rappeler que la mise à distance des chais par rapport à leurs bâtiments voisins vise à éviter toute propagation d'un sinistre, conformément aux exigences de la réglementation des ICPE.

En dépit d'une très faible occurrence de l'aléa, le risque industriel demeure important ne doit pas être négligé. Néanmoins, le projet porte de nombreuses mesures visant à prévenir ce risque industriel et ses conséquences. En définitive, ces mesures sont suffisantes et proportionnées à l'enjeu relatif à la sécurité des biens et des personnes. Elles ne nécessitent pas d'être complétées par des prescriptions particulières de la part de la présente étude.

Concernant les conditions de circulation suite à la mise en œuvre du projet, il convient de préciser que la voie d'accès au site industriel (impasse) seront inchangées, le projet ne nécessitant pas son redimensionnement.

En dépit d'un accroissement attendu du trafic de camions avec la mise en service des 3 nouveaux chais, ce trafic routier sera sans incidence sur la sécurité des biens et des personnes sur le site, et au niveau du réseau environnant de voiries. Aucune mesure spécifique n'est donc nécessaire au renforcement de la sécurité de l'accès au site du projet.

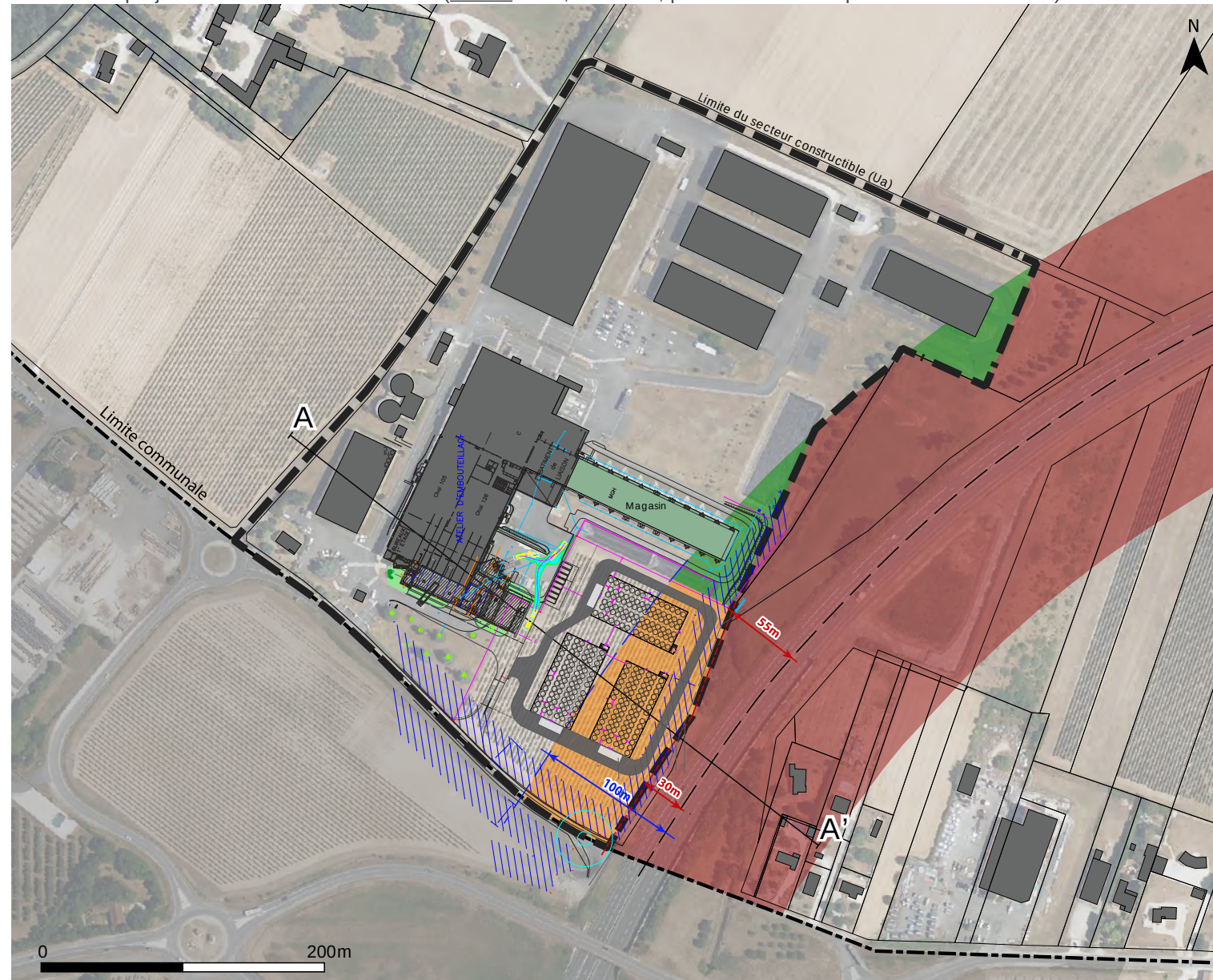
Gestion des nuisances

Le site du projet est directement soumis au bruit généré par le trafic routier de la RN 141. En effet, le site se confronte à la présence directe de l'infrastructure, sans dispositif d'atténuation du bruit (merlon, mur...). Un tel dispositif est installé sur la rive opposée de la voirie, en raison de la présence d'habitations.

Il convient de retenir que le projet, de par sa vocation industrielle, n'est pas source d'enjeu majeur de gestion des nuisances sonores. En effet, la création de 3 nouveaux chais n'aura pas pour conséquence d'exposer significativement des personnes au bruit généré par la RN 141. Les chais ont vocation à contenir des tonneaux d'alcool destiné au vieillissement, et ne conduiront donc pas à une fréquentation intensive par le personnel de la société. Cette fréquentation sera limitée.

Enfin, il convient de préciser que le projet n'aura pas vocation à exposer un nouveau voisinage résidentiel au bruit de la RN 141, ou à aggraver l'exposition du voisinage résidentiel existant à ce bruit.

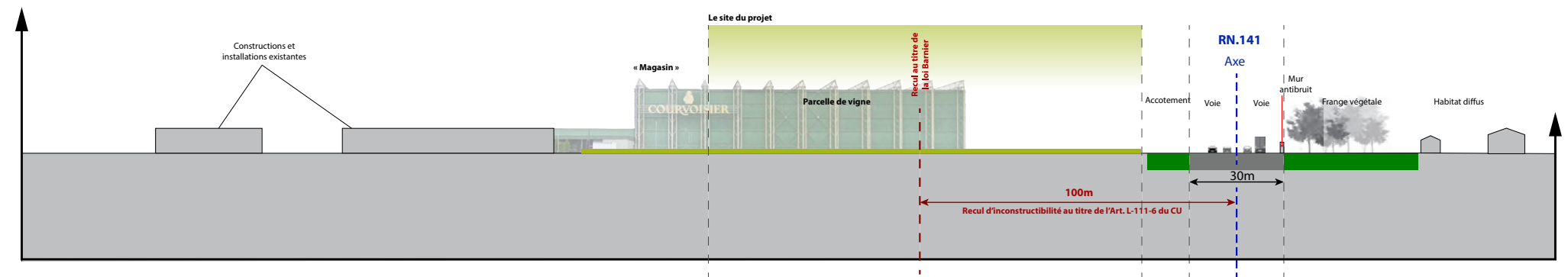
Aucune mesure spécifique n'est donc nécessaire à la gestion des nuisances sonores induites par la RN 141 en raison de la nature même du projet.



Insertion du projet au regard de la RN 141 (source : d'après plan de masse du projet, SAS COURVOISIER)

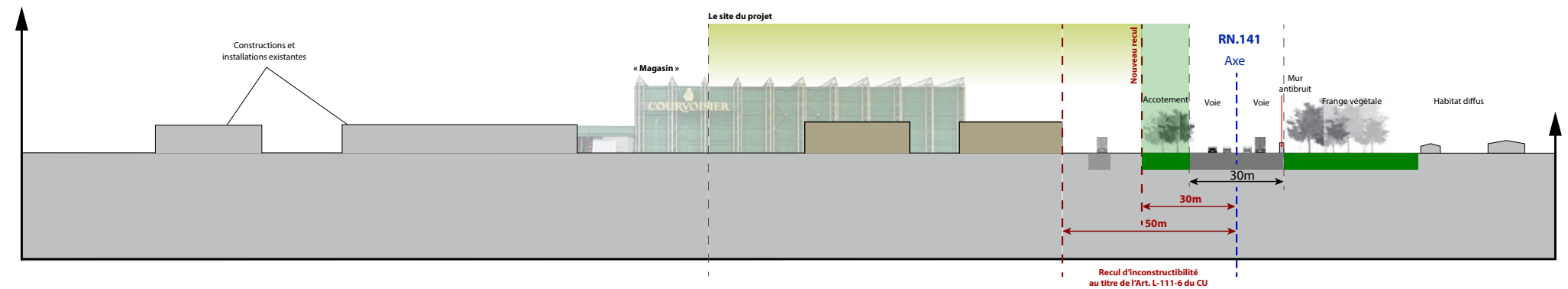
PROFIL AA'

Etat actuel



PROFIL AA'

Etat projeté : hypothèse





Insertion du projet au regard de la RN 141 (source : d'après plan de masse du projet, SAS COURVOISIER)

