

DEPARTEMENT DE SAONE ET LOIRE

Commune de **CHAINTRÉ**

PLAN LOCAL D'URBANISME MODIFICATION

Conformément à l'article 23 de la loi n°2003-590 du 2 juillet 2003

APPROBATION

1 - ANNEXE AU RAPPORT DE PRÉSENTATION

Document en date de mai 2010

Vu pour rester annexé à notre délibération en date du Le Maire, LE MAIRE : (Nom, prénom, Qualité) Pour copie conforme, Le Maire,  	PLU révisé le :	28 avril 2005
	PLU modifié le :	28 février 2008
	Modification prescrite le :	27 NOV. 2009
	Modification approuvée le :	16 JUIL. 2010
 Richard BENOIT – Architecte-Urbaniste - Philippe GAUDIN – Paysagiste – Danièle GOUIN – Architecte d'Intérieur – SCM Atelier du Triangle Espace Entreprises Mâcon Loché - 128, rue Pouilly-Vinzelles – 71000 –MACON Tel : 03 85 38 46 46 – Fax : 03 85 38 78 20 – Email : atelier.triangle@wanadoo.fr		

SOMMAIRE

PARTIE 1 – PRESENTATION GENERALE 3

I.A. HISTORIQUE DU PLAN LOCAL D'URBANISME 3

I.B. LES RAISONS DE LA MODIFICATION DU FAIT DU L111.1.4 3

LES MODIFICATIONS POUR LE PLU 7

PARTIE 1 – ETAT INITIAL 8

I.A. L'ENVIRONNEMENT 8

I.B. LE PAYSAGE ET ARCHITECTURE 11

I.C. URBANISME ET ACTIVITES HUMAINES 11

I.D. SECURITE 12

I.E. NUISANCE 17

I.F. CONCLUSION 18

PARTIE 2 - LA VOCATION DE LA ZONE 19

I. LE PROJET A COURT TERME – MISE EN PLACE D'UN GIRATOIRE 19

II. LE PROJET A MOYEN TERME SUR L'ENSEMBLE DE LA ZONE DES BOUCHARDES 20

PARTIE 3 – IMPACT DU PROJET 21

I.A. SECURITE 21

I.B. NUISANCES 21

I.C. URBANISME ET ACTIVITE HUMAINE : 22

I.D. PAYSAGE ET ARCHITECTURE 22

I.E. ENVIRONNEMENT 22

I.F. PRESCRIPTIONS A RESPECTER POUR LA PRISE EN COMPTE DE L'ARTICLE L111-1-4 23

PARTIE 4 - REGLES A INTEGRER AU DOCUMENT D'URBANISME 24

- ÉVOLUTION DU ZONAGE 24

- PRISE EN COMPTE DU CRITERE DE SECURITE 25

- PRISE EN COMPTE DU CRITERE DE NUISANCE 25

-	PRISE EN COMPTE DU CRITERE D'URBANISME	26
-	PRISE EN COMPTE DES CRITERES DE PAYSAGE ET D'ARCHITECTURE	27
-	<u>CONCLUSION.....</u>	<u>29</u>

PARTIE 1 – PRESENTATION GENERALE

I.A. Historique du Plan Local d'Urbanisme

Le document d'urbanisme (Plan Local d'Urbanisme) de la commune de Chaintré a été approuvé le 28 Avril 2005, puis modifié le 28 février 2008.

I.B. Les raisons de la modification du fait du L111.1.4

La commune de Chaintré dispose dans son PLU d'une zone UX qui, selon la définition donnée au règlement est *« destinée à accueillir principalement des activités artisanales, industrielles, commerciales ou de service »*.

Cette zone UX se trouve dans la continuité de l'Espace d'Activité des Bouchardes, implanté à cheval sur les communes de Crêches-sur-Saône et Chaintré. Elle se situe au Nord de la ZAC des Bouchardes, dans un espace situé entre la RN6 et la voie ferrée PLM.

Ces terrains sont situés le long de la RN6, voie classée route à grande circulation. Ils sont donc soumis aux dispositions de l'article L111.1.4 du Code de l'Urbanisme. Pour qu'ils soient entièrement constructibles, il faut donc lever les prescriptions de l'article L111.1.4. C'est l'objet de cette présente modification.

La prise en compte de l'article L111.1.4

Suite à l'étude préalable menée durant l'année 2007, qui apportait une réflexion sur les possibilités d'urbanisation de l'entrée Nord de la zone des Bouchardes, la commune a décidé d'engager une modification du PLU afin de lever les contraintes liées à l'application de l'amendement Dupont (art.L.111-1-4 du code de l'urbanisme) le long de la RN6, classée voie à grande circulation.

L'article L111.1.4 indique :

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de (...) soixante quinze mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation.

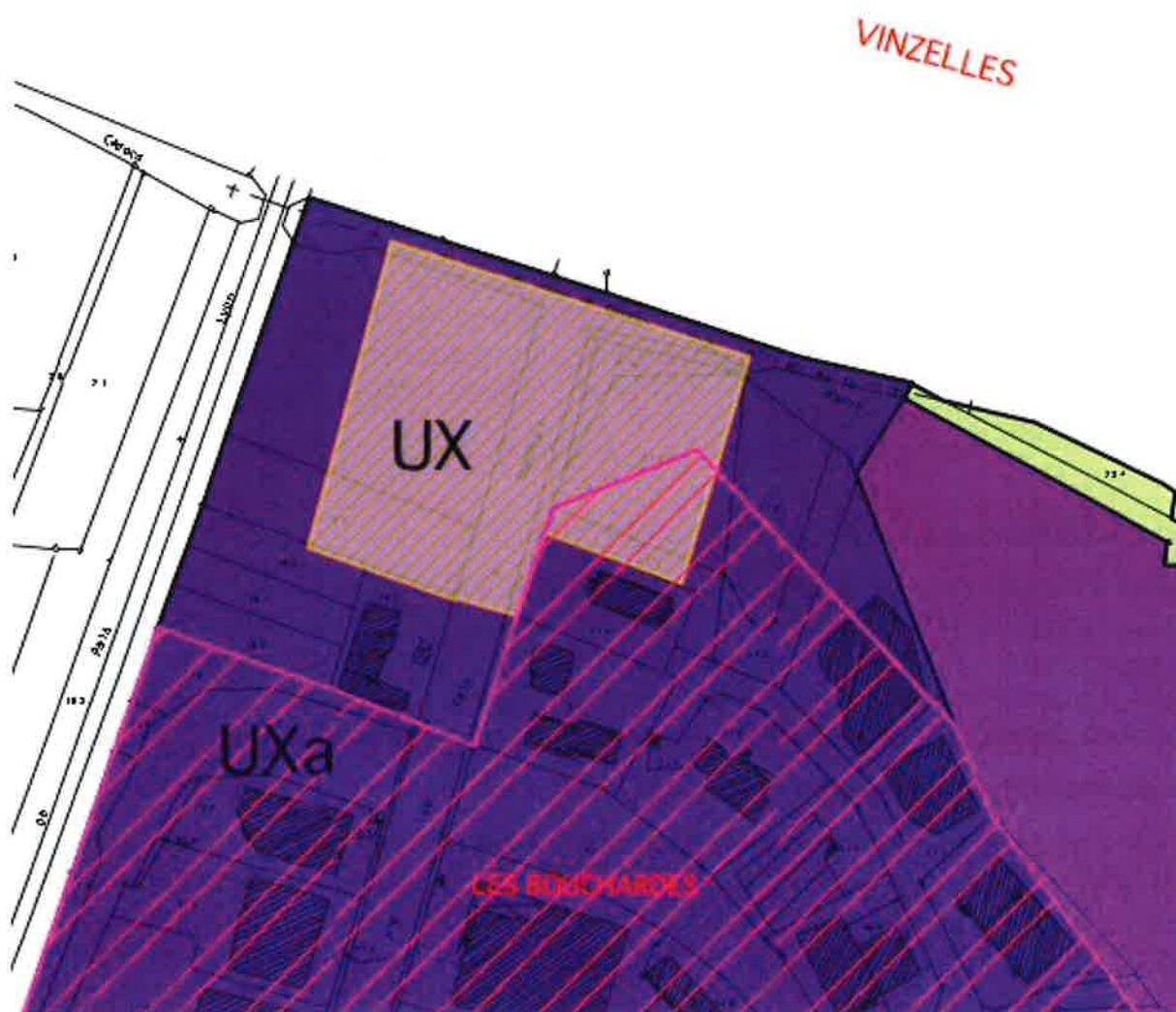
Cette interdiction ne s'applique pas :

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

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

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

Cela induit donc une bande inconstructible de 75 m de part et d'autre de l'axe de la voie dans les parties non actuellement urbanisées de la commune (tel que dessiné en hachures jaunes ci-dessous)



L'inconstructibilité dans la bande des 75 mètres peut être levée lorsque la commune met en place une étude permettant la prise en compte des critères de sécurité, de nuisances, d'urbanisme, d'architecture et de paysage.

Les terrains concernés sont situés à l'Est de la commune. Ils sont délimités par :

- au Nord, la limite de la commune
- à l'Est, l'ancienne RN6
- au Sud, la zone d'activités de la Bouchardes
- à l'Ouest la voie ferrée.



↳ Situation de la zone d'étude



Les secteurs soumis au L111-1-4

Ces terrains représentent une superficie utilisable d'environ 1,8 hectares dont un peu de la moitié est touchée par l'application de l'article L111.1.4. Etant donné, l'application des contraintes de cet article sur ces terrains, il est apparu qu'il était nécessaire de faire une étude au titre du L111.1.4 pour déterminer les prescriptions à appliquer afin de lever les contraintes de recul de 75 mètres par rapport à l'ancienne RN6.

Le présent dossier de modification du PLU de Chaintré a donc pour objet :

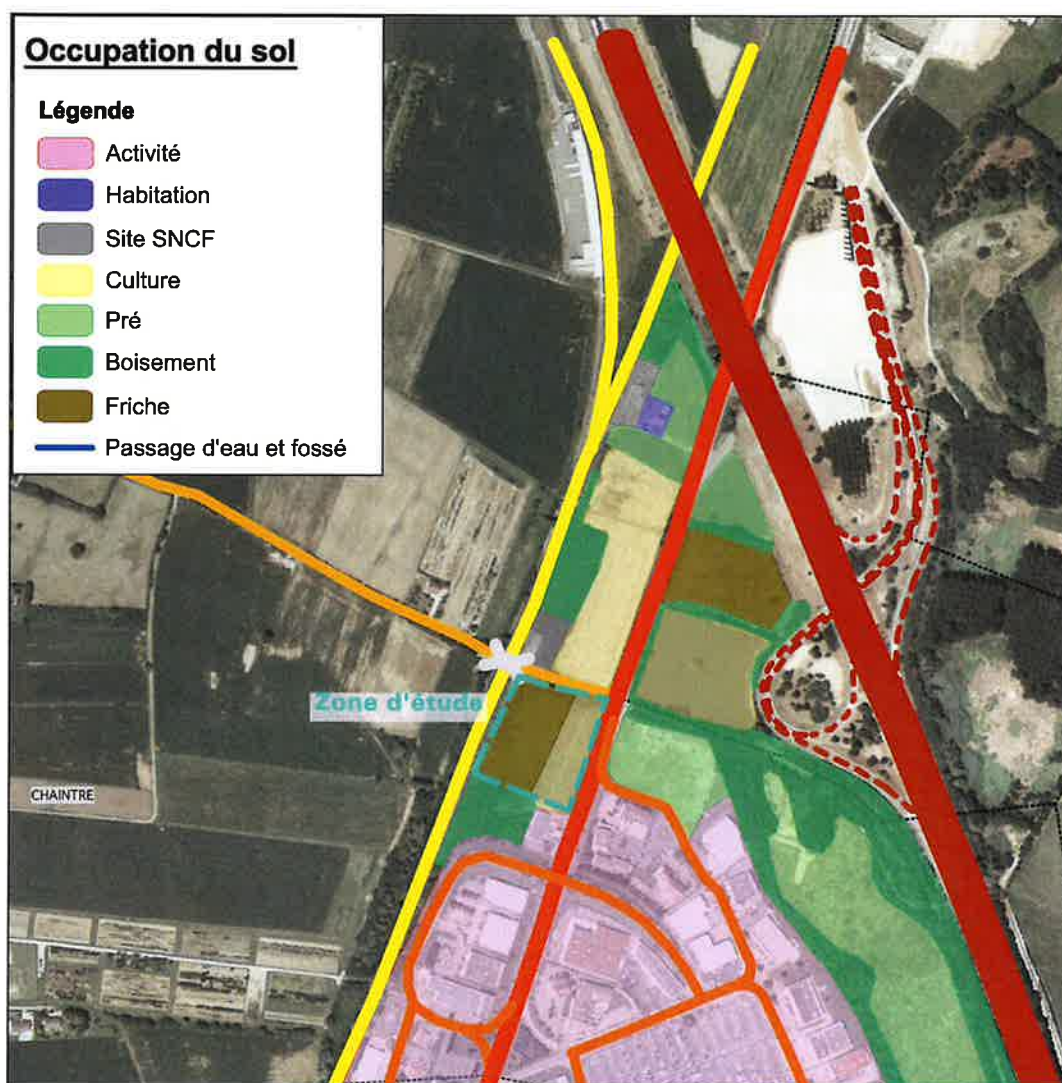
- D'intégrer au document d'urbanisme l'étude L111.1.4 sur les terrains en UX afin d'inclure les prescriptions spécifiques permettant l'urbanisation effective de cette zone.

LES MODIFICATIONS POUR LE PLU

PARTIE 1 – ETAT INITIAL

I.A. L'environnement

De manière générale, la zone présente peu d'intérêt environnemental. Elle est principalement occupée par des utilisations agricoles du sol et plus particulièrement des cultures de maïs, mais également des terres en friches.



Il faut toutefois noter quelques éléments qui doivent être pris en compte. Le cordon boisé, le long de la RN6 renferme des espèces communes, mais fonctionne également comme un écran de verdure.

Sur ce côté Est de la RN6, une parcelle en friche a évolué vers un boisement.

Au Nord coule un fossé qui n'assure plus que des fonctions hydrauliques. Il se prolonge de l'autre côté de la RN 6 et est bordé d'arbres. Ce boisement se

prolonge sur une grande distance en arrière des bâtiments de la zone des Bouchardes.

Notons que le Nord-Est de cette zone est concerné par les risques d'inondation de la Saône. Ces terrains se trouvent dans la zone B, dite complémentaire du Plan des Surfaces Submersibles (PSS), approuvé le 16 Août 1972, et valant Plan de Prévention des Risques.

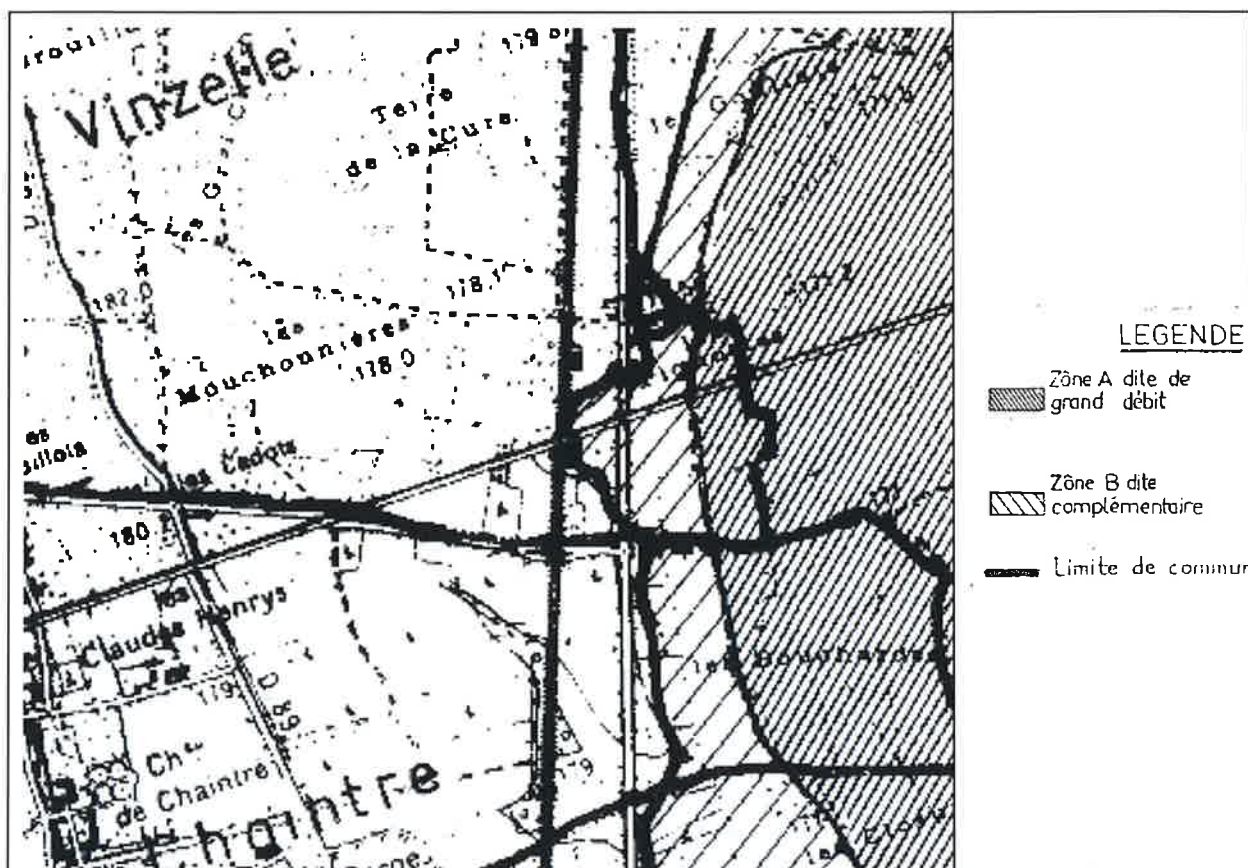
Le PSS dit :

« L'établissement, dans les zones B, de digues, remblais, dépôts de matières encombrantes, excavations effectuées pour l'extraction de matériaux, cultures, plantations, constructions, murs, haies ou de tous autres ouvrages susceptibles de faire obstacle à l'écoulement des eaux ou de restreindre d'une manière sensible le champ des inondations, doit faire l'objet de la déclaration préalable (...).

Seront en principe autorisées, après déclaration préalable :

- *les plantations d'arbres espacés d'au moins 6 mètres, à la condition expresse que les arbres soient régulièrement élagués jusqu'à 1 mètre au moins au-dessus des plus hautes eaux et que le sol entre les arbres reste bien dégagé.*

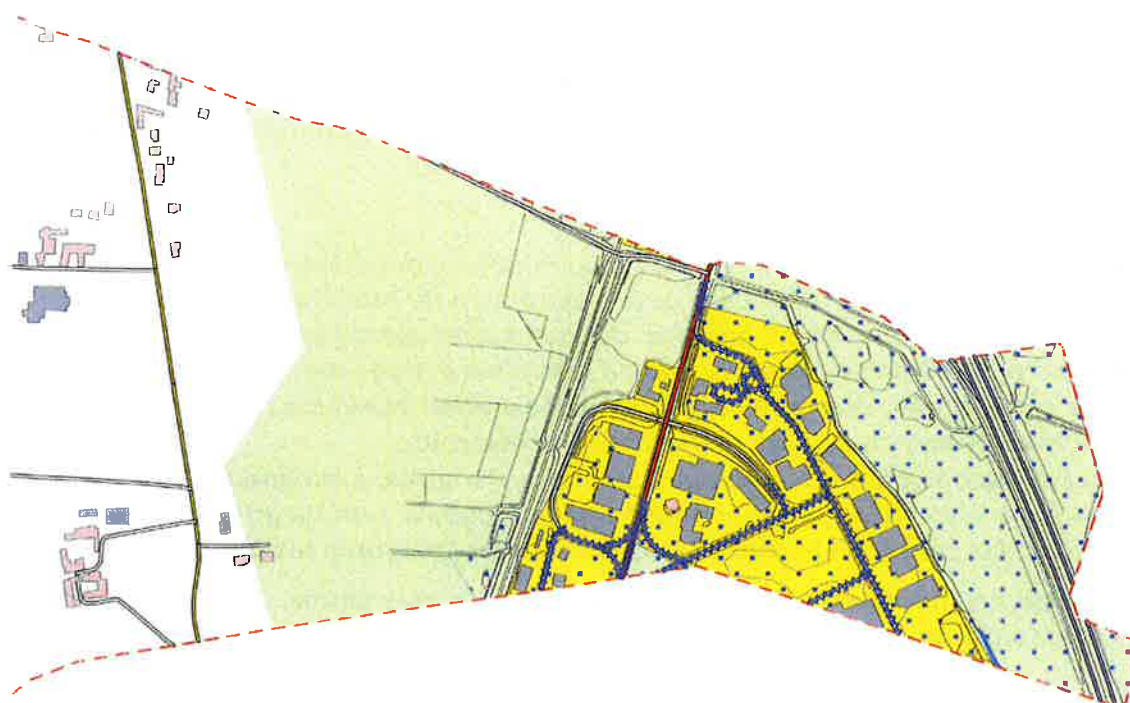
Les constructions, même si leur superficie excède 10 mètres carrés, qui ne comportent, entre le niveau du sol et le niveau des plus hautes eaux que des piliers isolés. »



↳ Extrait du plan des surfaces submersibles de Vinzelles

Ce PSS étant très ancien, il ne prend pas en compte la zone des Bouchardes. Ce plan devrait être remplacé par le PPRI. Celui-ci est en cours de révision. Il s'appuie sur la modélisation de la crue de 1840.

En ce qui concerne la commune de Chaintré, la modification doit prendre en compte la carte des enjeux, en date de janvier 2010.



LEGENDE DES ENJEUX

- ZONE PEU OU PAS URBANISÉE
- ZONE URBANISÉE
- CENTRE URBAIN
- AUTRE ZONE URBANISÉE
- ZONE D'ACTIVITÉS INDUSTRIELLE, COMMERCIALE, ARTISANALE, TERTIAIRE
- ZONE RÉSIDENTIELLE OU MIXTE
- EMPRISE DE LA ZONE INONDABLE PAR LA CRUE DE RÉFÉRENCE DU PPRI (CRUE DE 1949 MODÉLISÉE)
- RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE ET SURFACE EN EAU
- RÉSEAU ROUTIER
- VOIRIE INONDABLE
- LIMITES DE COMMUNE

Cette carte met en évidence que la partie Nord de la zone des Bouchardes, à l'Est de l'ancienne RN6, est partagée pour sa partie inondable (point bleu) entre :

- un secteur peu ou pas urbanisé (en vert),
- un secteur urbanisé occupé par la zone d'activité industrielle, commerciale, artisanale, tertiaire (en jaune).

Ce dernier secteur est touché par une hauteur d'eau moindre. Dans le cadre de la gestion transitoire de cette question du PPRI, en attendant le projet de zonage et de règlement prévus pour le premier semestre 2010, on peut envisager la constructibilité de ces terrains sous réserve d'un premier plancher situé au-dessus de la cote de référence.

I.B. Le paysage et architecture

I.B.1. Le paysage

Le terrain s'inscrit dans le relief plat du val de Saône. Il correspond à une coupure entre les paysages urbanisés de la zone des Bouchardes et de la zone d'activités de Varennes les Macon.

Toutefois, on ne peut parler d'un paysage « naturel » ou « rural », tant les signes d'urbanité y sont présents, comme la voie ferrée à l'Est qui ferme les vues sur les monts du mâconnais ou les luminaires qui accompagnent la RN6. Il faut encore parler du pont de l'autoroute qui ferme l'horizon vers le Nord et celui de la ZAC des Bouchardes qui le ferme au Sud...

Le contexte est donc fortement marqué par les images urbaines et très fermé sur lui-même.



↳ Les éléments du paysage : Vue depuis le pont d'accès à la zone des Bouchardes

I.B.2. Éléments architecturaux et patrimoniaux

Les éléments architecturaux les plus proches sont les bâtiments de la zone d'activités des Bouchardes avec leurs enseignes. Les terrains accueillent eux-mêmes déjà un bâtiment d'activité de garage de facture classique, simple parallélépipède blanc... .

Aucun de ces éléments bâtis ne présente d'intérêt architectural ou patrimonial particulier.

I.C. Urbanisme et activités humaines

Le terrain se trouve en limite Est du territoire communal de Chaintré. Il est complètement détaché du centre bourg situé de manière opposée à l'Ouest et de la tache urbaine pour l'habitat. Il se trouve en limite de la zone d'activité des Bouchardes, vaste zone commerciale, artisanale, et de service.

La zone d'étude présente une occupation du sol tournée sur la plus grande partie vers l'activité agricole. Les terrains sont actuellement plantés en maïs et en friches.

Au sud de la voie communale, il existe des terrains SNCF liés à l'exploitation de la voie. Le long de la route, ce sont des cultures, puis le garage automobile LADA. L'autre côté de la RN6 est occupé par des cultures, prés et friches.

Le milieu agricole

Les parcelles étudiées, en zone UX couvre une superficie d'environ 2 ha occupée par de la culture et des friches.

I.D. Sécurité

I.D.1. Voirie

⇒ Données générales sur les voiries

Les terrains accueillent aujourd'hui le garage Lada qui se dessert directement sur l'ancienne RN6.

Les terrains sont desservis en bordure Est par la route nationale RN6.



Les comptages routiers effectués donnent les moyennes journalières annuelles (MJA) suivantes sur le tronçon Mâcon Sud – Crêches sur Saône :

Année	Nb de véhicules/jour	% Poids lourds
2005	21757 véh/j	6,7 % PL
2006	21591 véh/j	6,7 % PL

Source : www.saone-et-loire.equipement.gouv.fr

On note, par ailleurs, des pointes de trafic à 25 000 véhicules/jour. Les samedis, grand jour de fréquentation de la zone commerciale des Bouchardes, la moyenne peut s'élever à 26 400.

Au Nord du secteur étudié, l'autoroute A6, reliant Lyon à Paris, traverse la commune de Vinzelles. Cette infrastructure supporte également un trafic très intense. Ils sont situés à proximité de l'ancienne sortie d'autoroute de Mâcon-Sud.

Enfin, la frontière Ouest du secteur est longée par la voie ferrée (ligne Paris Lyon Marseille_PLM et ligne TGV).

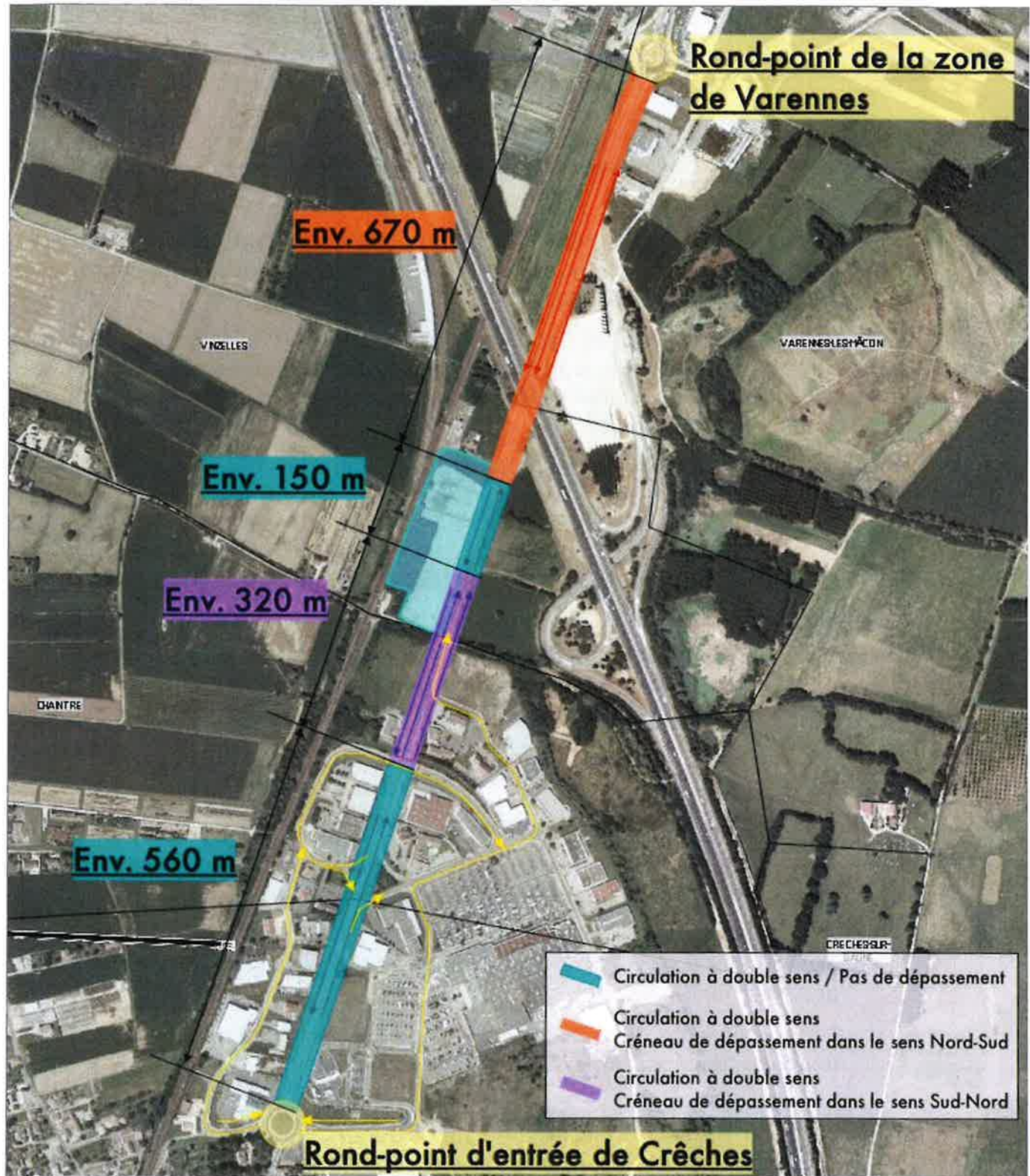
⇒ Fonctionnement de la RN6 et desserte de la zone des Bouchardes

La question de l'urbanisation de la zone de Chaintré suppose de prévoir une desserte. Pour cela, il est important de comprendre le fonctionnement actuel dans la voie entre le rond-point de la zone de Varennes-lès-Mâcon et celui de l'entrée Nord de Crêches-sur-Saône.

Ainsi, en venant du Nord, c'est-à-dire de Mâcon :

- Rond-point de la zone de Varennes-lès-Mâcon
- **1^{er} tronçon de 670 mètres environ**, avec une circulation à double sens et une voie de dépassement pour les véhicules venant du Nord
- **2^{ème} tronçon de 150 m**, à double sens de circulation, ce tronçon est occupé par les voies d'accélération et de décélération des voies de dépassement
- **3^{ème} tronçon de 320 mètres environ**, avec une circulation à double sens et une voie de dépassement pour les véhicules venant du Sud
- **4^{ème} tronçon de 560 m**, à double sens de circulation, ce tronçon traverse la partie urbanisée de la zone des Bouchardes. En venant du Nord, il existe une voie d'insertion pour entrer dans la zone des Bouchardes, et une sortie pour les véhicules se dirigeant vers le Sud. Depuis le Sud, il est possible d'accéder à la zone commerciale par une voie d'accès directe.
- Rond-point de Crêches, qui permet également d'accéder à l'intérieur de la zone des Bouchardes.

- Le fonctionnement de la RN6





↳ Le rond-point de Crêches, avec entrée dans la zone depuis le Sud, et sortie vers le Sud

⇒ La desserte locale des parcelles à l'Ouest de la RN6



↳ La desserte du secteur d'étude

Les parcelles à l'Ouest de l'ancienne RN6, prévues pour accueillir de l'activité industrielle, artisanale, commerciale ou de service, sont desservies par une voie communale qui borde sa limite Nord.



↪ Le pont de la voie ferrée

Cette voie communale ne présente pas un gabarit adapté au trafic de véhicule (en augmentation). En effet, le pont de la voie ferrée au-dessus de la voie communale est peu large et dispose d'un tirant d'air de 2,2 mètres.



↪ Depuis le pont d'accès à la zone des Bouchardes

Cette voie de faible gabarit se raccorde à la RN6. La sortie par un carrefour simple sur la RN6 est assez difficile. La difficulté est liée essentiellement au trafic de la RN6 et à l'absence de voie d'insertion. La sortie sur la RN6 n'est possible que vers le Sud, la présence d'un îlot central interdisant de tourner à gauche et donc de se diriger vers le Nord.

Les photos précédentes montrent que ce carrefour n'est pas adapté. L'urbanisation de la zone pour de l'activité industrielle et/ou artisanale nécessitera l'aménagement du carrefour.

La mise en place de fibre optique est d'ailleurs en cours.

On notera, de plus, que cette voie se trouve face à la voie d'insertion sur la RN6 de la sortie du secteur des Bouchardes.

I.D.2. Sécurité incendie

Les terrains ne sont pas immédiatement desservis par une canalisation d'eau potable.

Cependant une canalisation de diamètre 150 mm existe jusqu'au niveau du garage « LADA » au Sud du secteur d'étude.

Le prolongement du réseau et la mise en place des poteaux incendies nécessaires ne devraient pas poser de problème.

I.E. Nuisance

I.E.1. Le bruit

Le secteur étudié est donc compris entre la RN6, l'autoroute A6 et les voies ferrées (ligne Paris-Lyon-Marseille et ligne TGV).

Ces deux infrastructures de transport sont classées "voie bruyante" par arrêté préfectoral. Des prescriptions d'isolement acoustique des constructions seront donc à respecter.

Classement sonore des infrastructures de transport terrestre :

Infrastructure	Catégorie	Type de tissu	Largeur affectée par le bruit au sens des arrêtés préfectoraux
A6	1	Ouvert	300 m
Voie ferrée TGV	1	Ouvert	300 m
Voie ferrée PLM	1	Ouvert	300 m
RN6	3	Ouvert	100 m

I.E.2. Les eaux usées

Le réseau d'assainissement dessert la zone. Une canalisation $\varnothing 200$ mm longe la voie communale au Nord de la zone. Cette canalisation est reliée à un poste de refoulement. Depuis ce poste de refoulement, les eaux usées sont dirigées vers la station d'épuration de Crêches-sur-Saône.

La compétence « Assainissement » relève du SIVOM de Chaintré-Vinzelles et le réseau est exploité par la SDEI.



I.E.3. Les eaux pluviales

Notons que la voie communale au Nord est longée d'un fossé. Ce fossé se poursuit en un petit creux humide de l'autre côté de la RN6, le long du chemin rural.

Par ailleurs, la ZAC des Bouchardes a aménagé un bassin de rétention qui est largement dimensionné voire surdimensionné. Les eaux pluviales de ce petit secteur pourraient certainement être retenues au niveau de ce bassin.

I.E.4. Qualité de l'air

La circulation automobile (RN6 et A6) constitue la principale source de rejets atmosphériques. Le secteur se trouve au cœur de la zone commerciale, artisanale, industrielle et de service des Bouchardes qui accueille de nombreuses entreprises essentiellement à vocation commerciale et donc avec peu d'impact direct sur la qualité de l'air.

I.E.5. Risques technologiques

Aucun risque technologique majeur n'est identifié sur ce secteur.

I.F. Conclusion

Les terrains en question se situent dans la continuité de la zone d'activité des Bouchardes, il apparaît donc logique que ceux-ci aient une vocation d'activité.

L'état initial fait toutefois apparaître une contrainte liée au trafic important de la RN6 qui rend problématique la desserte des terrains.

PARTIE 2 - LA VOCATION DE LA ZONE

Comme indiqué en introduction, la vocation de ces terrains est définie par le règlement du P.L.U. qui indique que le secteur UX est destiné principalement à des activités artisanales, commerciales, industrielles ou de services.

I. Le projet à court terme – mise en place d'un giratoire

Les terrains concernés par la présente étude sont ouverts à l'urbanisation pour des bâtiments à usage d'activités, mais ne peuvent être immédiatement construits du fait de l'application de l'article L111.1.4. Un enjeu premier est d'organiser l'accès à ces terrains depuis l'ancienne RN6.

Le scénario retenu envisage donc la création d'un giratoire prévu au croisement de la voie communale (route de Cadet) avec la RN6, en lieu et place de l'actuel carrefour dangereux.



II. Le projet à moyen terme sur l'ensemble de la zone des Bouchardes

Ce giratoire pourrait devenir la nouvelle entrée Nord de la zone des Bouchardes et il desservirait les deux côtés de la RN6.

Il est situé exactement entre les giratoires actuels (Varennnes et Crêches), et coupe le créneau de dépassement existant dans le sens Sud Nord. Le scénario envisage donc de déplacer ce créneau de dépassement plus au sud, entre le giratoire de Crêches et le giratoire à créer.

La mise en place d'un rond-point en entrée Nord implique la suppression de l'entrée/sortie centrale pour le sens Nord/Sud et la suppression de la sortie Nord (vers le Nord). C'est pourquoi il est prévu que la voirie à l'Ouest sur Chaintré puisse se boucler avec le pont actuel de la zone des Bouchardes.

Les surfaces potentiellement urbanisables sont desservies directement par le nouveau giratoire. La partie la plus au Nord sur Vinzelles est desservie en impasse (pas de sortie directe sur la RN6). Un maillage est prévu entre le nouveau giratoire et la voie de desserte existante (secteur Ouest de la zone des Bouchardes).

PARTIE 3 – IMPACT DU PROJET

I.A. Sécurité

I.A.1. Voirie

L'aménagement de la zone va induire des trafics qui dans le cas d'activités de type artisanales, commerciales, industrielles ou de services seront composés d'une part non négligeable de poids lourds (livraison, expédition...).

La zone est actuellement desservie par une voie communale qui borde sa limite sud, mais celle-ci n'est pas adaptée aux trafics de véhicule et la sortie de cette voie communale sur la RN6 est dangereuse.

Le projet conduira à créer un giratoire supplémentaire sur la RN6, celui-ci desservira le secteur d'étude et la zone des Bouchardes.

La création de ce giratoire devrait donc améliorer la sécurité du carrefour existant et ne pas modifier la fluidité de la circulation sur la RN6.

I.B. Nuisances

I.B.1. Le bruit

Etant donné le contexte général (voie ferrée, RN6, A6), le projet ne devrait pas avoir d'impact fort au niveau de l'ambiance sonore générale.

Toutefois, le projet devra tenir compte des nécessités d'isolation acoustique par rapport aux nuisances sonores pouvant exister pour tous les bâtiments qui pourraient relever de l'activité de bureaux.

I.B.2. Les eaux usées

Le réseau d'assainissement dessert la zone. Une canalisation $\varnothing$ 200 mm longe la voie communale au sud de la zone. Les terrains pourront donc être reliés à cette canalisation.

I.B.3. Les eaux pluviales

Une zone d'activité entraînera la création de surfaces imperméabilisées importantes (stationnements, espaces pour livraison, voirie de desserte...) et donc une augmentation des débits d'eaux pluviales.

Les exutoires (fossés, ruisseau) existent sur le terrain, mais il faudra tenir compte des risques de pollutions et des apports importants d'eaux pluviales.

En tout état de cause des systèmes de rétentions sont à prévoir. Du fait de la superficie générale de la zone, une déclaration au titre de la loi sur l'eau sera nécessaire.

I.B.4. Qualité de l'air

La circulation automobile (RN6, A6) constitue la principale source de rejets atmosphériques. L'augmentation du trafic qui pourra être liée à l'aménagement de la zone ne devrait entraîner qu'une faible augmentation des émissions de polluants due à la fréquentation de la zone.

I.C. Urbanisme et activité humaine :

I.C.1. Activités économiques

L'aménagement de la zone d'activités aura des répercussions positives vis-à-vis du tissu économique, d'abord pendant sa période d'aménagement et ensuite par les emplois que la zone est susceptible de générer.

I.C.2. Milieu agricole

Les terrains sont de peu de valeur agricole et de d'accès difficile.

I.D. Paysage et architecture

L'aménagement de la zone d'activité aura un impact sur le paysage depuis la RN6. Toutefois, les autres bâtiments d'activités se situant à proximité du secteur d'étude ne présente aucun traitement de façade particulier.

Il faudra donc travailler sur les couleurs des façades pour éviter un impact trop fort dans le paysage. Surtout on pourra mettre en place un « filtre végétal » sous la forme d'un alignement d'arbres...

On s'appuiera aussi sur l'alignement déjà existant au Sud du pont de la zone des Bouchardes.

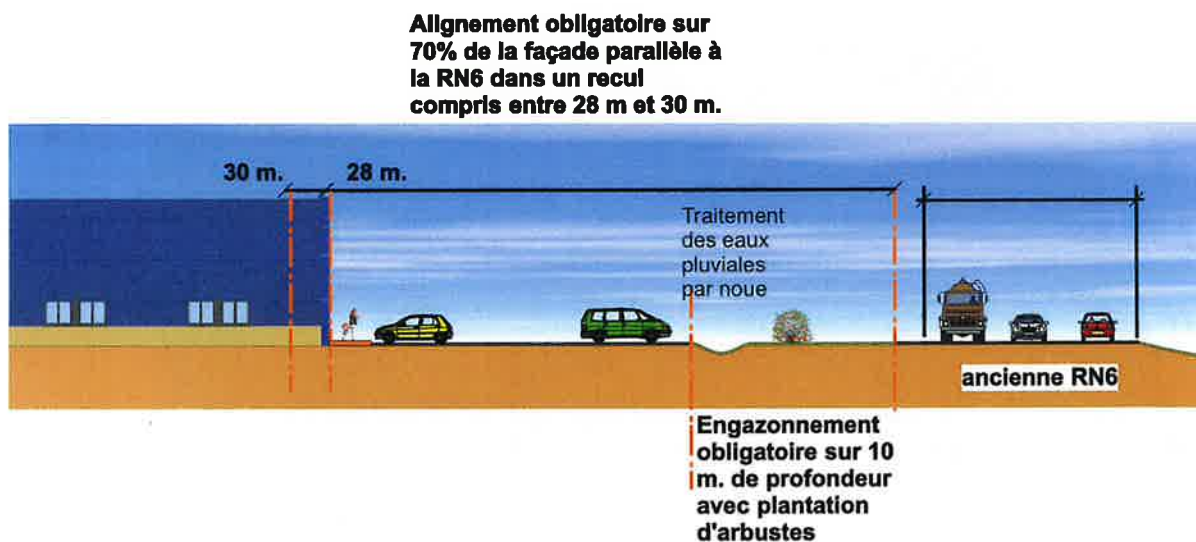
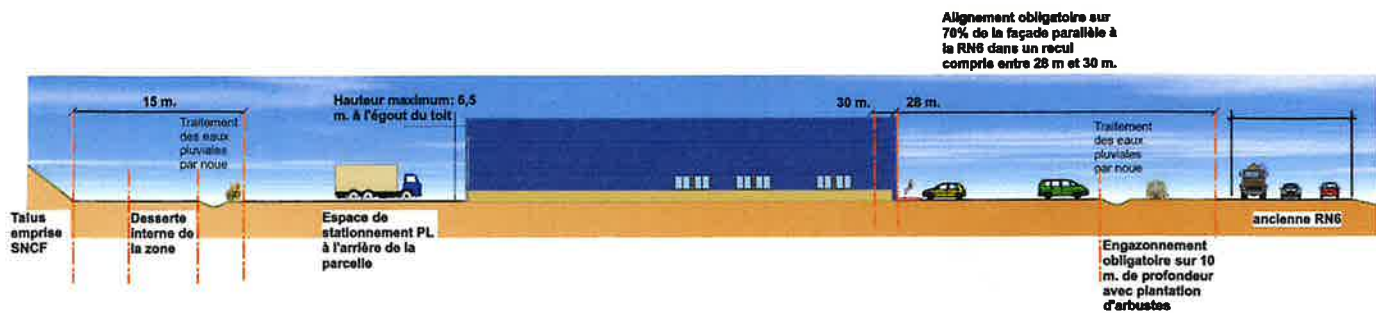
I.E. Environnement

Le projet doit tenir compte au maximum de la présence de terrains humides et inondables à l'Est de la RN6, le long de l'autoroute.

En effet, la zone d'étude est impactée dans sa partie à l'Est de la route départementale sur un terrain qui est dans la parfaite continuité de l'urbanisation de la zone des Bouchardes. Le projet prévoit la constructibilité de ce terrain ce qui permettra aussi un aménagement de l'accès au futur giratoire. En contrepartie de cette urbanisation, le secteur plus à l'Est et situé entre l'arrière des bâtiments de la zone des Bouchardes et l'autoroute sera retiré des zones constructibles. Ces terrains sont actuellement classés en zone 2AUX, zone destinée à recevoir un développement organisé de l'urbanisation, sous

forme d'activités industrielles, artisanales, commerciales ou de services, ils pourront être classés en zone N (Naturelle).

I.F. Prescriptions à respecter pour la prise en compte de l'article L111-1-4



PARTIE 4 - REGLES A INTEGRER AU DOCUMENT D'URBANISME

- Évolution du zonage

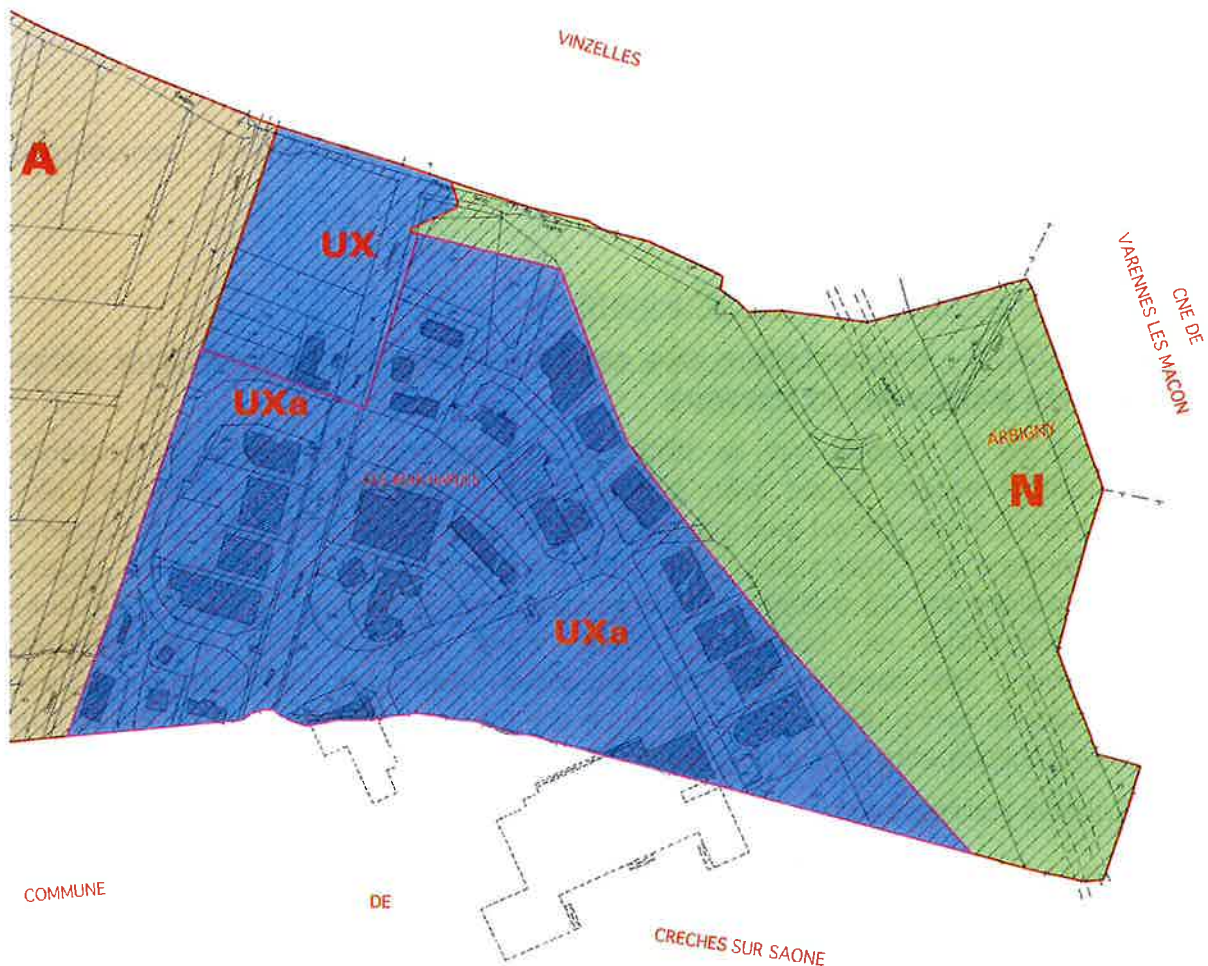


Le plan de zonage actuel

Le secteur d'étude est actuellement classé en zone UX. Ce classement est conforme à la vocation de zone d'accueil pour l'activité proposée par la présente étude. Il ne sera donc pas modifié.

Toutefois, l'étude d'aléa d'inondation actuellement en cours pour la mise en place d'un PPRI sur la vallée de la Saône montre clairement que des terrains à l'Est le long de l'autoroute sont dans des zones d'aléas forts alors que le PLU les classe en zone 2AUX (zone d'urbanisation future pour l'activité). Le remblaiement de ces terrains ne semble pas envisageable et donc leur utilisation pour l'implantation de bâtiments d'activités impossible. C'est pourquoi la modification du PLU prend en compte la sensibilité au niveau de

l'environnement et des risques de ce secteur et classe ces terrains en zone N (naturelle).



- Prise en compte du critère de sécurité

Voirie

Article UX 3 – Accès et voirie

Un seul accès sera possible sur la RN 6 et le carrefour sera obligatoirement aménagé pour mise en sécurité de l'entrée dans la zone.

Dans le paragraphe « Accès », on ajoutera donc,

« 1) Accès »

Tout accès direct est interdit sur la RN 6 et sur les portions indiquées sur le P.A.Z . **Toutefois, un seul accès à la zone pourra être autorisé sur la RN6. L'aménagement de cet accès se fera sous forme de giratoire.**

- Prise en compte du critère de nuisance

Article UX 4 – Desserte par les réseaux

Le raccordement obligatoire au réseau public d'assainissement ainsi que la mise en place d'aménagement pour la rétention des eaux pluviales est déjà prévu dans le PLU actuel.

C. Bruit

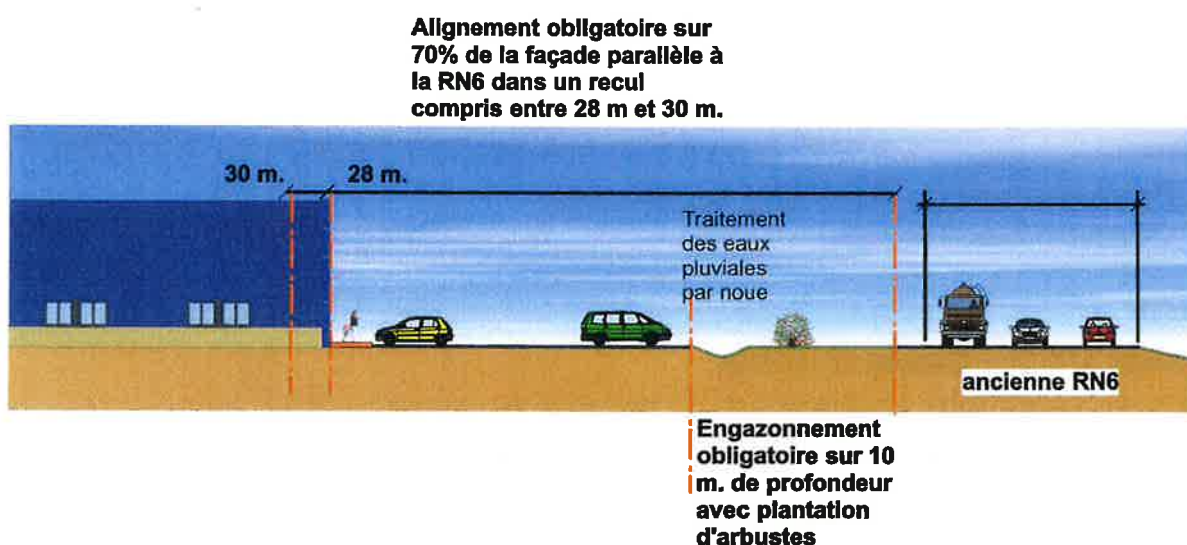
Les constructions respecteront les prescriptions d'isolement acoustique édictées dans les arrêtés préfectoraux.

- Prise en compte du critère d'urbanisme

« Article UX 6 – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques et réseaux »

Au niveau de la façade sur la RN6, la volonté est de créer un système d'implantation adapté aussi bien à une activité artisanale que commerciale. C'est pourquoi il est prévu que les aires pour les Poids Lourds seront situés à l'Ouest derrière les bâtiments, que des parkings pour les véhicules légers seront possibles sur 16 mètres (2 places perpendiculaires à une voie centrale) entre le bâtiment et l'ancienne RN6. Pour obtenir une homogénéité d'implantation, les constructions respecteront donc une implantation à une distance située entre 28 et 30 mètres de la limite d'emprise de la RN6). Un secteur végétalisé sera prévu le long de l'ancienne RN6.

Cette volonté correspond au schéma suivant :



Pour permettre des variations possibles dans l'implantation des bâtiments tout en conservant une homogénéité, on admettra que dans le cas de l'implantation de plusieurs bâtiments, sur 30% de la façade le long de l'ancienne RN6, la règle d'implantation sera de respecter un recul minimum de 28 mètres.

Au niveau de l'article 6, on ajoutera les éléments suivants :

Il est défini une zone de non aedificandi de 28m pour les bâtiments à compter de la limite d'emprise publique le long de la RN6.

La façade parallèle à la RN6 sera implantée par rapport à l'emprise publique de la RN6 avec un recul minimum de 28m et un recul maximum de 30m.

Toutefois, dans le cas de l'implantation de plusieurs bâtiments sur une même unité foncière :

- **70% de la longueur totale des façades principales parallèles à la RN6 et visibles depuis celle-ci seront implantées avec un recul minimum de 28m et un recul maximum de 30m par rapport à l'emprise publique de la RN6,**
- **les 30% restant seront implantés en respectant seulement un recul minimum de 28m par rapport à l'emprise publique de la RN6.**

Le long de la voie communale VC1, les constructions respecteront un recul minimum de 15m.

Le long des voies internes à la zone, il n'y pas de prescriptions.

Dans le restant de la zone UX, les constructions doivent s'implanter à une distance au moins égale à :

- **22m de l'axe de la RN6**
- **et 5m de la limite des autres voies »**

- Prise en compte des critères de paysage et d'architecture

« Article UX 10 – Hauteur des constructions

Le règlement actuel autorise jusqu'à 12 mètres à l'égout de toiture ou à l'acrotère. Cela semble être une hauteur importante par rapport à la vocation majoritairement commerciale de la zone des Bouchardes. Il est proposé de retenir la hauteur applicable sur la commune voisine de Vinzelles à savoir 9 mètres à l'égout ou à l'acrotère.

L'article 10 deviendra :

- **La hauteur des constructions ne doit pas excéder 9 mètres à l'égout des toitures ou à l'acrotère.**
- **Les ouvrages techniques, cheminées, autres superstructures sont exclus du calcul de la hauteur.**
- **Il n'est pas fixé de hauteur maximale pour les équipements d'infrastructure (réservoirs, tours hertziennes, pylônes, etc...). »**

Article UX 13

Pour respecter le schéma donné ci-dessus pour l'article 6 du règlement et la volonté de mettre en place un filtre végétal en bord de l'ancienne RN6, on ajoutera :

Le long de l'ancienne RN6, les terrains seront aménagés en espace vert sur une profondeur d'au moins 10 mètres. Cette bande

végétalisée sera plantée d'une haie en mélange constituée d'arbustes locaux.

Le long de la voie communale, les constructions respecteront un recul minimum de 15 mètres.

- CONCLUSION

La modification du PLU proposée, conformément aux articles L123-13 et L123-19 de la nouvelle loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003 :

- ne touche pas à l'économie générale du Plan Local d'Urbanisme, puisque la zone UX a déjà vocation à accueillir principalement des constructions à usage d'activités
- n'a pas pour effet de réduire un espace boisé classé ou une protection édictée en raison de la valeur agricole des terres, des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels
- ne comporte pas de graves risques de nuisances

La pièce du présent dossier de modification du P.L.U. de la commune de Chaintré est :

- le présent additif au rapport de présentation, valant étude L111.1.4
- Le plan de zonage, après modification
- Le règlement, après modification

