

1.E Rapport de présentation Cahier E / ANNEXE – Etude d'entrée de ville Ria-Sirach

RIA-SIRACH

ETUDE D'ENTREE DE VILLE au titre de l'article L111-6 du Code de l'urbanisme

PREAMBULE /

Cette étude est réalisée dans le cadre de l'élaboration du PLUi valant SCoT Conflent Canigó. Elle concerne l'aménagement d'un secteur non intégré aux espaces urbanisés de la commune de Ria-Sirach, en entrée de ville Ouest à proximité immédiate de la RN116.

Les conclusions de l'étude guident la traduction réglementaire du PLUi sur la zone concernée. Ces éléments sont intégrés au rapport de présentation du document d'urbanisme.

I. CADRE LEGISLATIF /

- A. PRINCIPE : Constructibilité interdite le long des grands axes routiers en dehors des espaces urbanisés
- B. CADRE DES EXCEPTIONS : Lien avec la destination des aménagements et l'existant ou étude spécifique

II. ETUDE SPECIFIQUE /

- A. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DE LA DEMARCHE
- B. APPREHENSION DU PROJET
 - 1. Présentation du projet
 - 2. Objectifs du projet
 - 3. Caractéristiques du projet
 - 4. Analyse/Justification du projet
- C. CONCLUSIONS DE L'ETUDE / SYNTHESE DU DOCUMENT



I. CADRE LEGISLATIF /

A. PRINCIPE : Constructibilité interdite le long des grands axes routiers en dehors des espaces urbanisés

L'article L111-6 du Code de l'urbanisme, prévoit **qu'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 ;
- de **soixante-quinze mètres** de part et d'autre de l'axe des **autres routes classées à grande circulation et des routes visées à l'article L141-19.**

B. CADRE DES EXCEPTIONS : Lien avec la destination des aménagements, l'existant, les contraintes géographiques ou étude spécifique

Selon l'article L111-7 du Code de l'urbanisme, l'interdiction mentionnée à l'article L111-6 ne s'applique pas :

- Aux constructions et 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, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Outre ces exceptions liées soit à la destination des constructions, soit à l'existant, le document d'urbanisme peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-6 lorsqu'il comporte une **étude justifiant** (L111-8 Code de l'urbanisme) en fonction des **spécificités locales**, que ces **règles sont compatibles** avec la **prise en compte** :

- ➔ des **nuisances**,
- ➔ de la **sécurité**,
- ➔ de la **qualité architecturale**,
- ➔ de la **qualité de l'urbanisme et des paysages**.

Pour finir, il peut être dérogé aux dispositions de l'article L111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat, lorsque les **contraintes géographiques** ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée.

II. ETUDE SPECIFIQUE /

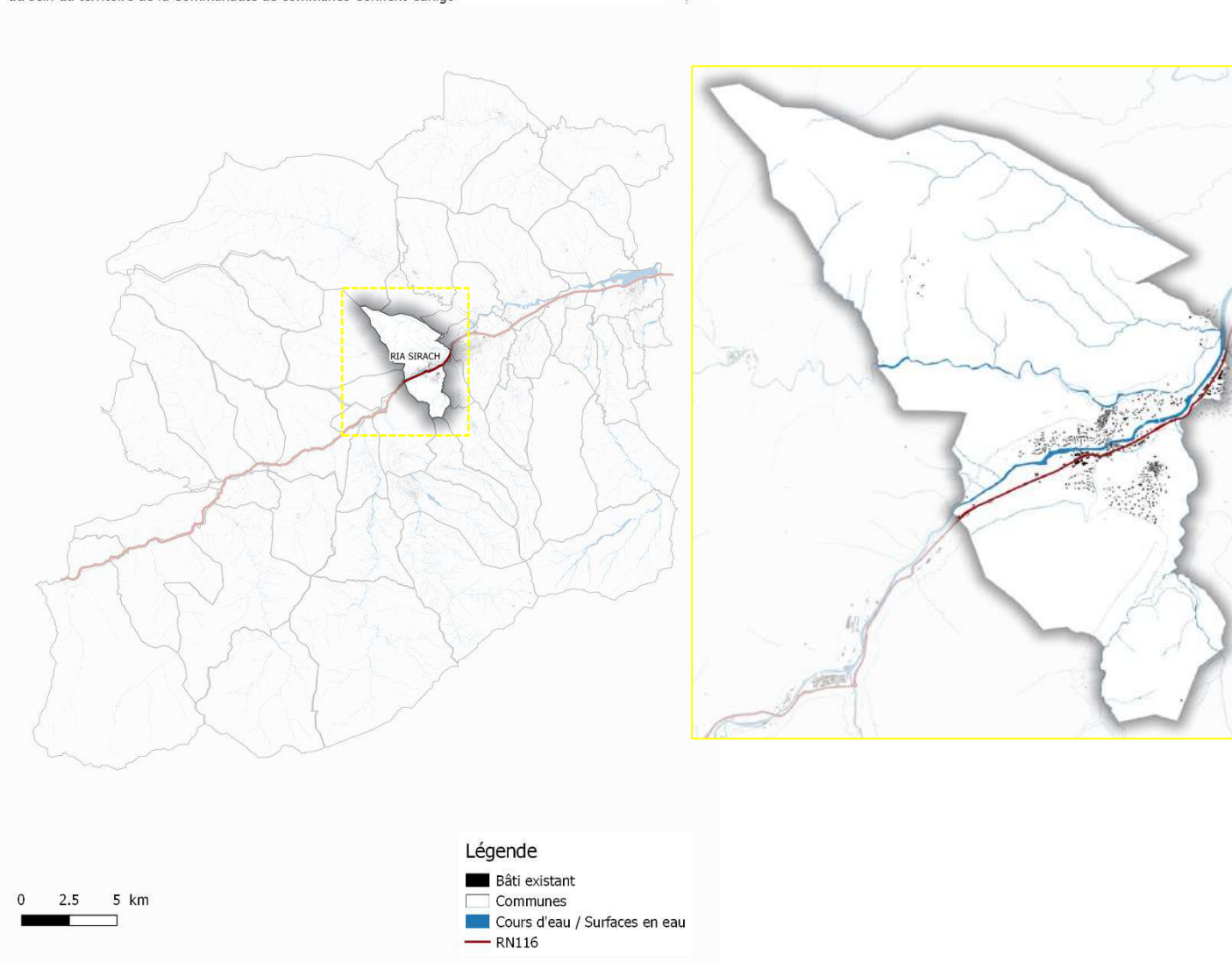
La présentation tant de la commune de Ria-Sirach que du contexte (A.) permet d'appréhender le projet et la démarche (B.), afin de poser des règles d'aménagement s'inscrivant dans le cadre légal (C.).

A. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DE LA DEMARCHE

La **route nationale 116 (RN116)** constitue le principal axe routier de la Communauté de communes Conflent Canigó, reliant Perpignan à Bourg-Madame. Il s'agit de la colonne vertébrale du territoire.

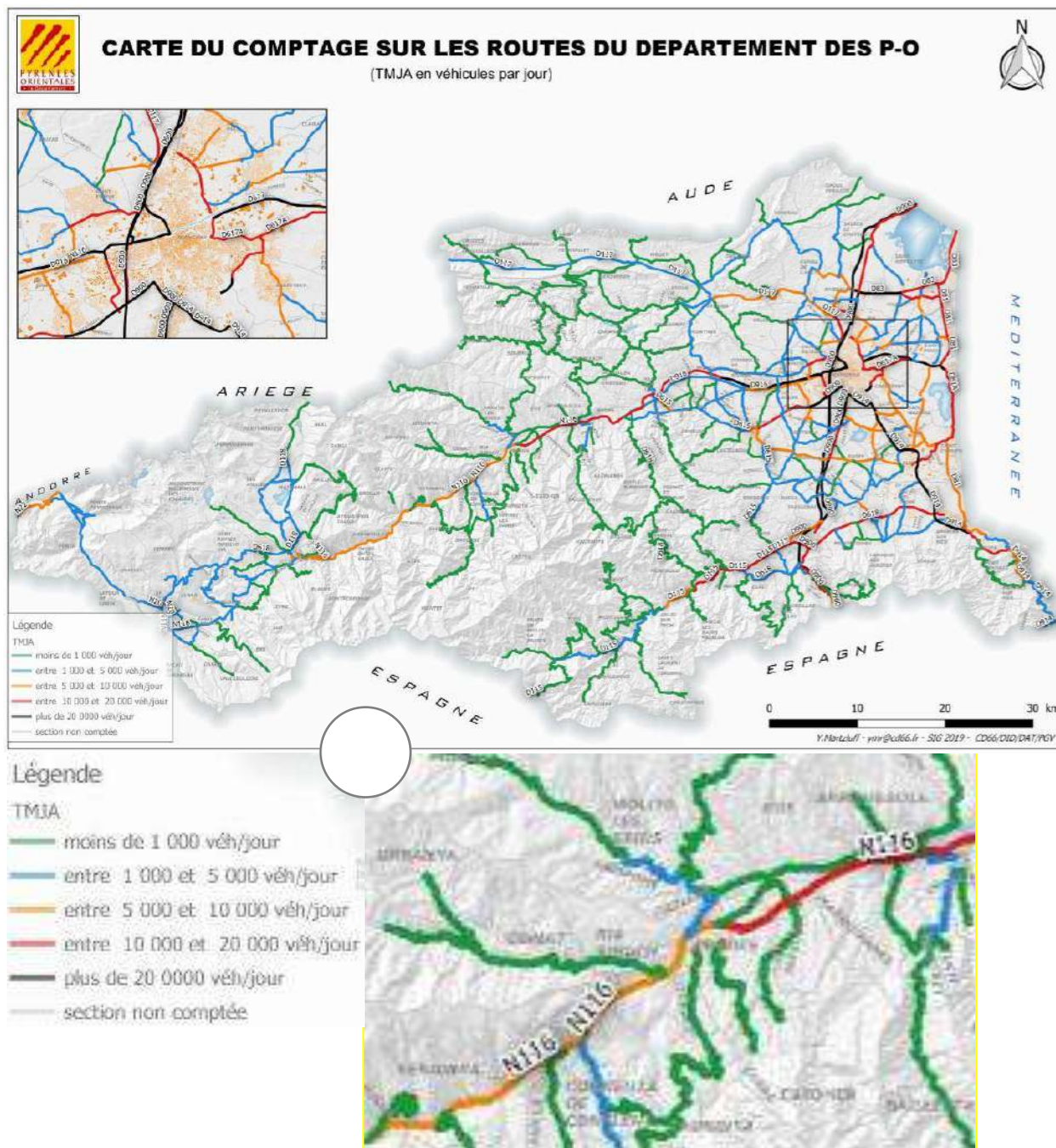
Elle traverse la commune de Ria-Sirach, dont l'urbanisation s'est développée de part et d'autre de la voie.

Localisation de la commune de Ria-Sirach
au sein du territoire de la Communauté de communes Conflent Canigó



La RN116 est **très fréquentée** avec entre 5 000 et 10 000 véhicules par jour sur la portion Prades / Mont-Louis (où se situe la commune de Ria-Sirach). Elle joue un rôle essentiel dans l'économie du territoire.

Par décret du 05 décembre 2005, la RN116 s'est vu conférer le **statut de voie à grande circulation**.



Le fonctionnement villageois de Ria-Sirach est marqué par la **présence de la RN116 qui sépare le territoire communal en deux.**

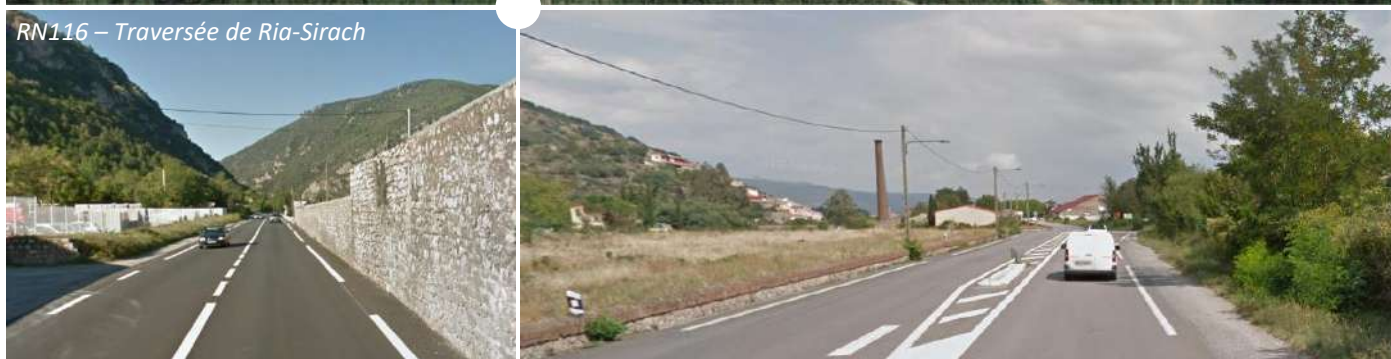
Eu égard à la géographie des lieux et au contexte hydrographique, l'urbanisation s'est développée en fond de vallée. Elle s'est progressivement étalée à partir des noyaux historiques, le bourg de Ria au Nord et le village de Sirach au Sud, et s'est structurée de part et d'autre de la RN116.

Entre les deux entités principales (Ria et Sirach), se concentrent la Têt, des bâtis (à dominante économique sur le tronçon Sud-Ouest et à dominante résidentielle/commerciale sur le tronçon Nord-Est), la RN116, ainsi que la voie ferrée.

Les infrastructures, routière et ferrée, se sont implantées parallèlement à la Têt, là où le relief le permet.

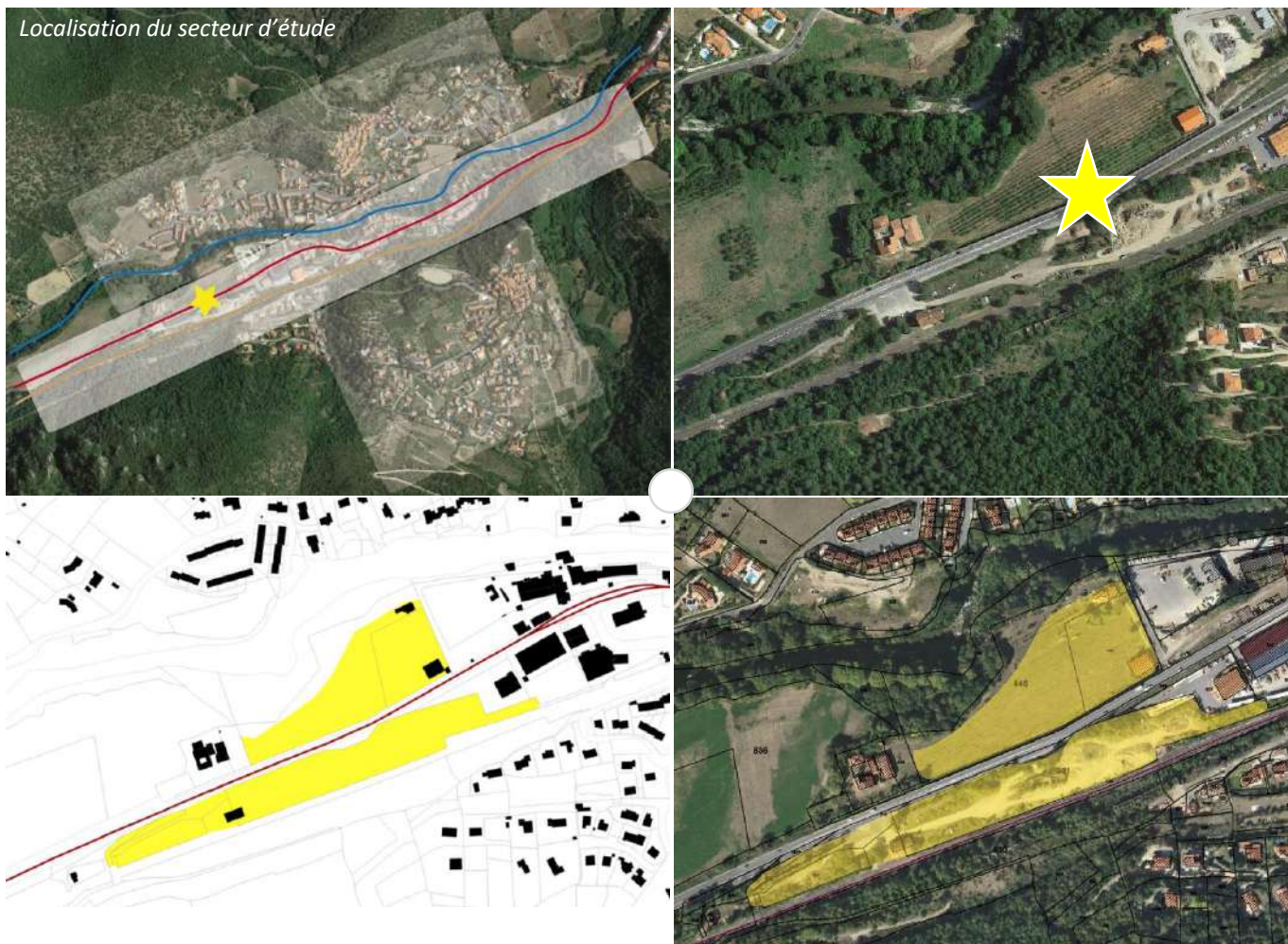


RN116 – Traversée de Ria-Sirach

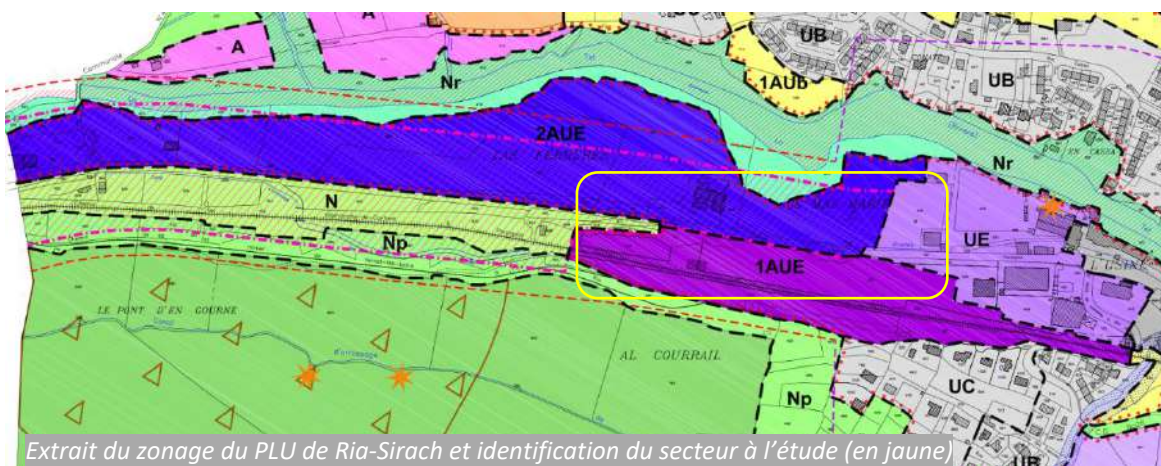


La présente étude concerne un **secteur lui-même traversé par la RN116**. Il s'agit de la **zone du Mas Marie (3.52ha)**, située en continuité de l'enveloppe bâtie existante, au niveau de l'entrée Ouest de Ria-Sirach. Elle est composée de deux espaces : le premier au Nord de la RN 116 ($15\,605\text{m}^2$ / 1.56ha) et le second au Sud de la RN116 ($19\,666\text{m}^2$ / 1.96ha).

Localisation du secteur d'étude



Ce secteur était déjà identifié dans le PLU de la commune de Ria-Sirach comme zone à urbaniser à vocation économique. Pour autant, dans le cadre du PLUi valant SCoT Conflent Canigó la superficie de la zone à projet a été très réduite, comme en témoigne l'extrait de zonage ci-dessous.



Cette évolution tend à **rationnaliser l'espace** tout en affirmant la vocation économique et industrielle de la zone.

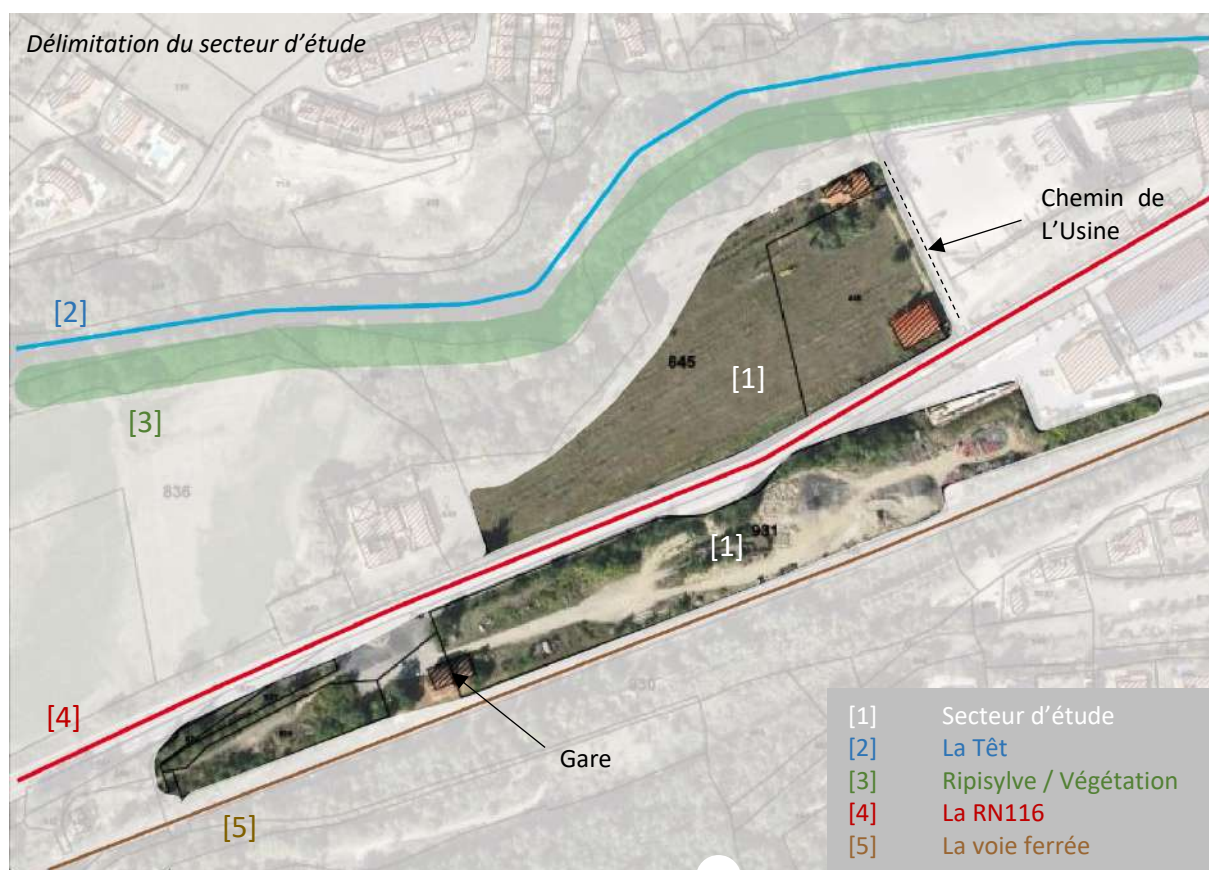
Ce secteur, historiquement dédié à l'économie/l'industrie, a une situation stratégique : continuité de la zone économique existante, relations avec l'extérieur (route, voie ferrée),...

A noter à ce titre que certains éléments témoignent de ce passé (trémies liées aux activités minières à proximité,...).

Le **secteur du Mas Marie, objet de la présente étude**, est délimité par :

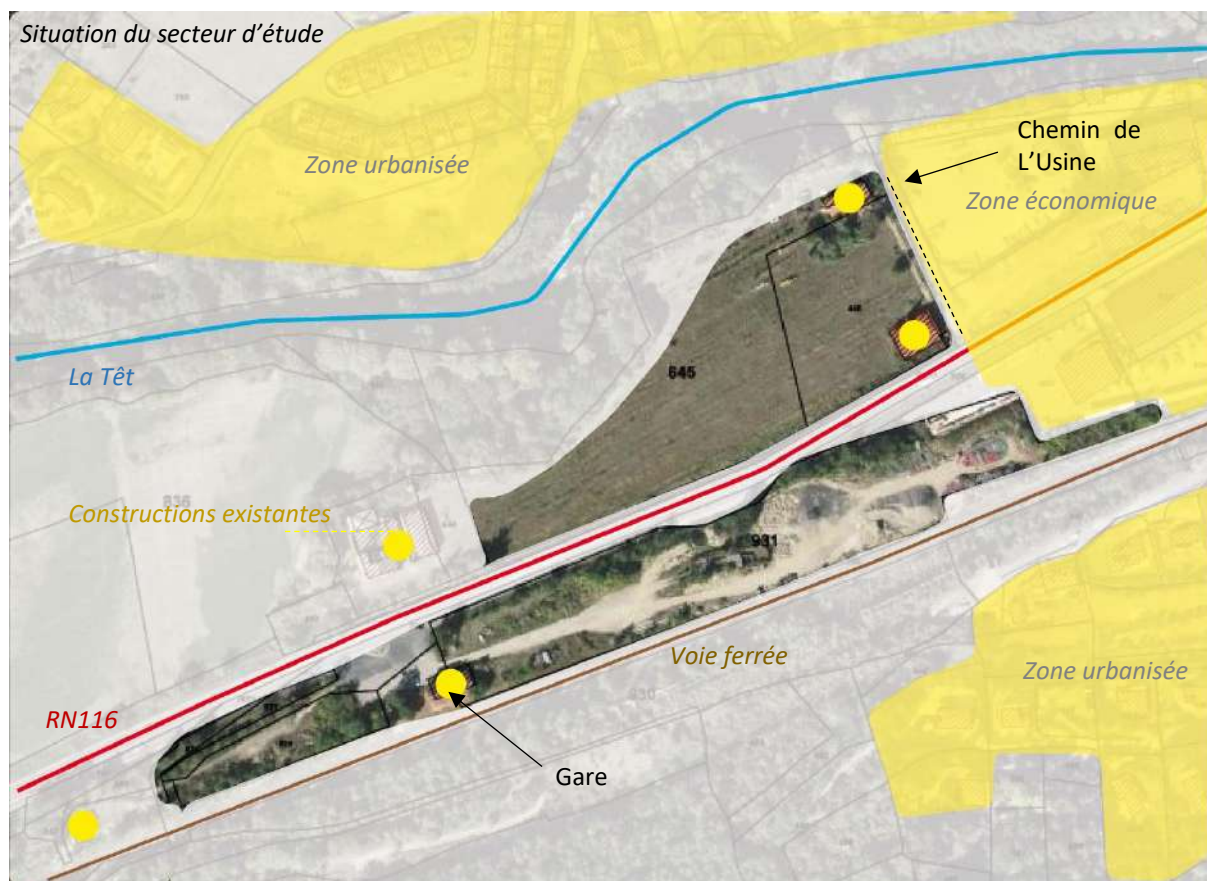
- La **Têt** et sa **ripisylve** au Nord ;
- La **voie ferrée** au Sud ;
- La **RN116** en son sein.

Autant d'éléments cadres avec lesquels il faut composer afin de valoriser la zone, et la commune dans son ensemble.



Le périmètre d'étude s'inscrit en **continuité d'une zone économique**.

Il intègre **quelques bâtiments**, dont celui de la gare au niveau duquel existe un accès direct à la partie Sud de la zone depuis la RN116. La partie Nord est accessible quand à elle depuis le chemin de « L'Usine » qui borde le secteur à l'Est et qui est perpendiculaire à la RN116.



Le secteur du Mas Marie est déjà **en partie artificialisé**, notamment sur sa partie Sud avec une fréquentation liée notamment aux bureaux dans le bâtiment de la gare, aux usagers du train, ainsi qu'aux activités qui s'y déroulent (dépôt, stockage,...).

A noter également l'utilisation encore récente de structures dédiées à l'élevage.

La partie Nord quant à elle était initialement plantée d'arbres fruitiers mais le terrain est aujourd'hui vide.



Bien qu'étant à proximité immédiate du village, **ce secteur majoritairement non bâti et aplani n'est pas intégré à la zone urbanisée** de la commune de Ria-Sirach. Il se situe en **bordure de la RN 116**.

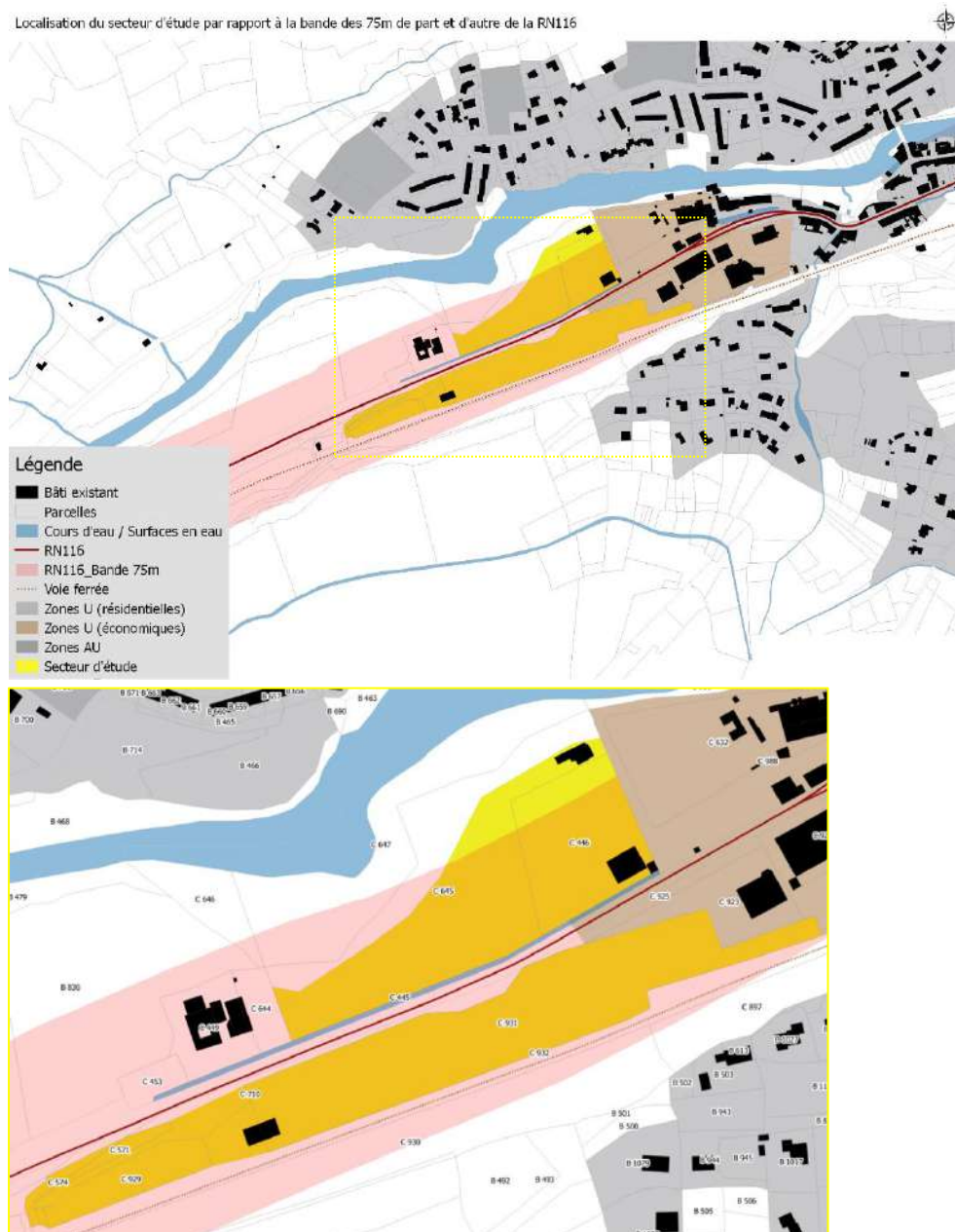
Conformément à l'article L111-6 du Code de l'urbanisme cité précédemment, **les constructions ou installations sont interdites en dehors des espaces urbanisés dans une bande de 75m de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation.**

Le secteur d'étude se situe en grande partie dans l'emprise de cette bande de 75m par rapport à la RN116, comme l'illustre la carte à la page suivante.

Afin que le site puisse être aménagé, le projet doit s'inscrire dans l'une des exceptions prévues aux articles L111-7 et suivants du Code de l'urbanisme.

Aussi, la présente étude tend à justifier que les **règles d'implantation dérogatoires prévues dans le cadre du PLUi valant SCot Conflent Canigó sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme et des paysages.**

Localisation du secteur d'étude par rapport à la bande des 75m de part et d'autre de la RN116



B. APPREHENSION DU PROJET

Afin de fixer des règles d'implantation adaptées, il convient d'analyser le projet, en fonction des spécificités locales, au regard de sa compatibilité avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

a. SPECIFICITES LOCALES

Le secteur d'étude joue un rôle stratégique pour la commune de Ria-Sirach dans la mesure où il constitue **l'entrée du village à l'Ouest**. Il est la porte d'entrée du territoire, la première image que les usagers de la RN116 ont en arrivant de Villefranche-de-Conflent.

A ce titre, un **traitement qualitatif, paysager, mais aussi fonctionnel** de la zone est essentiel. Il permet de rendre la commune accueillante, tout en offrant de la lisibilité contribuant à la sécurité de tous (les utilisateurs comprennent qu'ils doivent adapter leur vitesse au contexte par exemple).

Cette entrée de ville est marquée par une **vue sur le village étagé de Ria**.

Afin de **préserver cette perspective qualitative**, tant d'un point de vue patrimonial que paysager, il convient de **limiter la hauteur du bâti** sur le Mas Marie (notamment concernant la partie située au Nord de la RN116), tout en **atténuant ses effets via une végétalisation adaptée**.

Il s'agit ainsi de réduire l'impact des constructions/aménagements sur le secteur à projet, au premier plan pour les usagers de la RN116, et d'attirer les regards de ces derniers vers les hauteurs du village perché de Ria, mises par conséquent en valeur.

La zone du Mas Marie constitue l'entrée de la commune de Ria-Sirach, mais également sa sortie. A ce titre, les usagers de la RN116 venant de Prades peuvent commencer à percevoir le **Fort Libéria** (Villefranche-de-Conflent). Une attention particulière doit être portée à la **covisibilité** existante entre le Mas Marie et ce site :

- **La perspective visuelle depuis le secteur à projet vers Fort Libéria doit être préservée et/ou valorisée ;**
- Afin de ne pas impacter la vue sur le secteur depuis Fort Libéria, les **constructions/aménagements à venir doivent s'inscrire en continuité de l'existant et s'intégrer dans l'environnement (toitures présentant une couleur dominante rouge et des façades aux tonalités minérales).**



Vue sur Ria (en entrant dans Ria-Sirach depuis Villefranche-de-Conflent)



Vue sur Fort Libéria (en sortant de Ria-Sirach depuis Prades)

Complémentairement aux vues plus ou moins lointaines, un **accompagnement végétalisé** du projet est important eu égard à la forte fréquentation de la RN116. Il s'agit de garantir une **bonne intégration paysagère tout en valorisant l'existant**, notamment la ripisylve de la Têt au Nord et les arbres présents entre la RN116 et la partie Sud de la zone du Mas Marie.



D'un point de vue fonctionnel pour finir, la localisation de la zone du Mas Marie en continuité de la zone économique existante, sa structuration ainsi que les usages déjà en place (Cf. parties suivantes), guident sa **destination économique**.

Cela s'inscrit pleinement dans la logique de développement économique affirmée dans le cadre du PLUi valant SCoT Conflent Canigó. Il s'agit pour rappel de promouvoir le développement d'une économie productive via la concentration des capacités d'accueil économiques nouvelles autour de l'axe de la RN116 entre Ria-Sirach et Vinça.

Ainsi, conformément aux spécificités locales, le projet devra assurer :

- **La préservation de la vue sur le village étagé de Ria depuis la RN116 avec une limitation de la hauteur du bâti ;**
- **L'atténuation de l'impact des constructions/aménagements via une végétalisation adaptée ;**
- **La prise en compte de la vue vers Fort Libéria dans la définition du parti d'aménagement ;**
- **L'encadrement de l'aspect des constructions/aménagements en lien avec l'existant (toitures présentant une couleur dominante rouge et des façades aux tonalités minérales) ;**
- **La préservation et/ou création du rythme de lisières végétales ;**
- **La destination économique de la zone.**

b. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

La localisation de la zone du Mas Marie en bordure de la RN116 et les aménagements envisagés sont susceptibles d'entraîner différentes nuisances dont les conséquences sont à anticiper.

- Nuisances sonores

Les nuisances sonores¹ peuvent prendre plusieurs formes :

▪ Le bruit lié à l'aménagement du secteur

Le secteur d'étude est intégré à la zone 1AU1E du PLUi valant SCoT Conflent Canigó qui a vocation à accueillir des **activités économiques**. Ces dernières sont susceptibles de générer du bruit.

Pour autant, comme cela a été rappelé précédemment, la zone du Mas Marie se situe en continuité d'un secteur économique où des entreprises sont d'ores et déjà installées.

Par ailleurs, le secteur d'étude est séparé des zones d'habitat au Nord par la Têt, à l'Est par la zone économique existante, et au Sud par la voie ferrée. Cette **configuration préserve la population** des éventuelles nuisances pouvant être générées.

▪ Le bruit lié à la RN116

L'important trafic sur la RN116 est une source de bruit dont l'impact n'est pas négligeable. La vitesse est limitée à 80km/h sur ce tronçon. Les activités présentes à proximité immédiate du secteur d'étude témoignent de la **compatibilité de la proximité entre les entreprises et le bruit généré par la RN116**. Par ailleurs, dans la mesure où les **constructions à usage d'habitation ne sont pas autorisées sur le site**, il n'y aura pas de présence permanente de personnes.

- Nuisances lumineuses

L'aménagement du secteur d'étude s'inscrit en continuité de la zone économique existante, il s'intégrera dans une zone déjà partiellement illuminée. **Seuls les dispositifs lumineux liés aux activités sont envisagés.**

¹ A noter que depuis la loi « Bruit » du 31 décembre 1992, l'État met en place une politique à la fois préventive et curative dans le domaine des transports terrestres et aériens. Celle-ci a été renforcée depuis 2002 par l'application de la directive 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, qui a pour vocation de définir une approche commune afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant dû aux transports terrestres, et aériens.

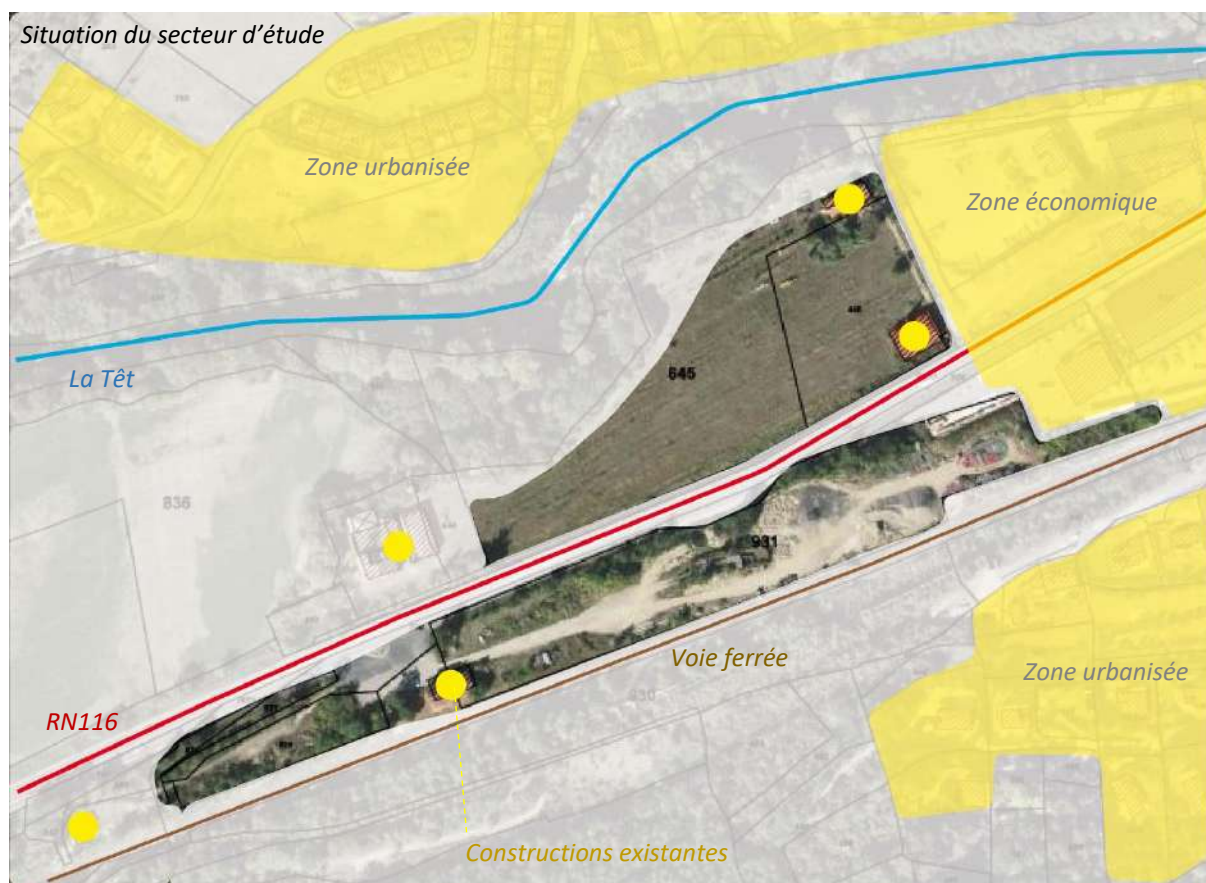
- Nuisances visuelles

La limite de la zone urbanisée à la sortie Ouest de Ria-Sirach est peu lisible eu égard aux **éléments existants**.

En effet, le secteur d'études du Mas Marie :

- S'inscrit en **continuité de la zone économique existante** ;
- Comporte des **éléments bâtis** (en son sein et à proximité immédiate) ;
- Est **déjà pour partie (au Sud) artificialisé et pratiqué** (secteur « gare », dépôt/stockage, voirie interne,...).

Pour finir, la **végétation** (existante ou non) est essentielle dans la gestion de l'impact visuel du projet, qui ambitionne de créer une transition engagée d'entrée de ville.



Ainsi, les nuisances associées tant au projet qu'à la RN116 sont limitées. Il convient néanmoins d'assurer :

- **Un encadrement de la destination des constructions autorisées (interdiction des constructions à usage d'habitation) ;**
- **Une limitation des dispositifs lumineux aux besoins des activités ;**
- **Un accompagnement qualitatif des aménagements existants et à venir (aspect, volume,...) ;**
- **Une gestion des franges végétalisées aux abords de la RN116.**

c. PRISE EN COMPTE DE LA SECURITE

Un **accès direct** existe entre la RN116 et la partie Sud du secteur d'étude au niveau de la gare. Il s'agit d'un tourne à gauche en venant de Prades et d'une possibilité de tourner à droite en venant de Villefranche-de-Conflent via une voie de décélération.

Cet accès, doté d'un espace de stationnement compris dans le périmètre du secteur d'étude, est utilisé principalement par les usagers du train, et traversé par les véhicules allant vers le fond de la zone.

Ces aménagements permettent une **sécurisation perfectible** de la zone au niveau de laquelle la circulation sur la RN116 est parfois importante en termes de flux et de vitesse. Ils répondent aux besoins actuels : situation tolérable dans la mesure où les intersections depuis/sur la RN116 sont peu nombreuses mais les insertions restent difficiles. Le contexte transitoire entre village et espace non urbanisé, ainsi que la linéarité de l'axe, n'incitent pas à une modération de la vitesse et rendent dangereuses les entrées/sorties sur la RN116.

Aussi, une **évolution parallèle des aménagements et du développement/structuration de la zone du Mas Marie est essentielle**. La largeur de la voie et l'espace au niveau de la gare permettent une desserte suffisamment calibrée et satisfaisante en terme qualitatif.

Complémentairement, sur la portion de la RN116 traversant le Mas Marie, un créneau d'arrêt / de repos est matérialisé dans le sens Villefranche-de-Conflent / Ria. Au-delà de l'aspect sécuritaire, il permet d'appréhender la silhouette villageoise de Ria.



Tourne à gauche au niveau de la gare



Voie de décélération et tourne à droite au niveau de la gare



Tourne à gauche au niveau de la gare



Créneau d'arrêt/de repos

Outre le « pôle gare », deux dispositifs depuis la RN116 pourraient permettre d'accéder à la partie Nord de la zone du Mas Marie :

- Le premier [1] se situe en face de l'accès à la gare, devant les bâtiments existants. Cet accès n'est ni aménagé, ni sécurisé. Il constituait l'ancienne entrée du Mas mais n'est plus utilisable en l'état ;
- Le second [2] correspond au Chemin de « L'Usine » en limite Nord-Est du secteur d'étude. Le passage entre la RN116 et le Chemin de L'Usine dispose d'une visibilité très réduite malgré son importante fréquentation due aux activités économiques.



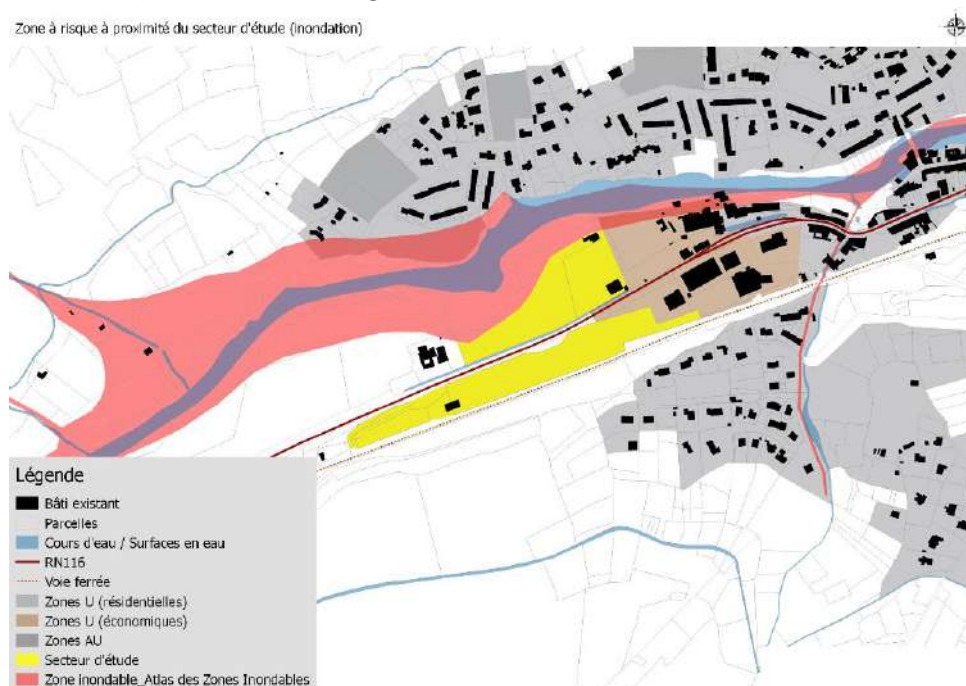
La **complexité liée à une utilisation sécurisée des accès existants** couplée au **potentiel identifié au niveau de la gare** (espace, stationnement, fonctionnement), invite à **privilégier l'aménagement qualitatif du secteur gare élargi afin de desservir l'ensemble de la zone du Mas Marie** (parties Nord et Sud), en lien avec les services compétents (solutions techniques adaptées, calibrage des voies,...).



Localisation du secteur gare élargi permettant de desservir les parties Nord et Sud de la zone du Mas Marie

Au-delà de l'aspect routier, la commune de Ria-Sirach est concernée par plusieurs **risques** dont certains touchent l'intégralité du territoire : inondation, mouvements de terrain, retrait-gonflement des argiles, risque sismique, risque minier,...

Le secteur d'étude est en dehors du périmètre du risque inondation identifié par l'AZI (Atlas des Zones Inondables), comme en témoigne la carte ci-dessous.



Ainsi, afin de prendre en compte la sécurité, il convient de :

- **Prévoir un aménagement sécurisé et adapté notamment aux différents gabarits de flux au niveau du pôle gare permettant la desserte Nord et Sud de la zone.**
- **Limitation stricte du nombre d'accès sur la RN116**

d. PRISE EN COMPTE DE LA QUALITE ARCHITECTURALE

Une attention particulière doit être portée à la qualité architecturale de la zone du Mas Marie en raison de sa situation et de ses fonctions : entrée/sortie de ville, limite d'urbanisation, structuration liée à la RN116, perspectives visuelles, activités économiques,...

Il s'agit d'apporter un traitement qualitatif aux constructions afin qu'elles s'intègrent dans l'environnement et que leur impact soit limité, tout en donnant de la lisibilité au secteur. Une prise en compte de l'existant (bâtiments) est essentielle.

Ainsi, de manière complémentaire aux points précédents, une harmonie doit être recherchée. Cette dernière passe notamment par une limitation de la hauteur du bâti et un encadrement de l'aspect des constructions/aménagements en lien avec l'existant (toitures présentant une couleur dominante rouge et des façades aux tonalités minérales).

Ainsi, la qualité architecturale du projet est assurée par :

- **Une cohérence d'ensemble du secteur ;**
- **Une limitation de la hauteur du bâti ;**
- **Un encadrement de l'aspect des constructions/aménagements en lien avec l'existant (toitures présentant une couleur dominante rouge et des façades aux tonalités minérales).**

e. PRISE EN COMPTE DE LA QUALITE DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES

Au-delà de la qualité architecturale, le secteur d'étude s'inscrit dans une **logique d'ensemble durable alliant aménagement fonctionnel, préservation de l'environnement et intégration paysagère**.

Il vient **compléter l'offre économique existante** tout en **participant à la structuration de l'entrée de ville** Ouest de Ria-Sirach avec notamment **la préservation et/ou le renforcement de la place et du rôle des éléments existants** : la végétation, le « pôle gare » (gare, accès RN116, stationnement,...), le bâti existant, les perspectives visuelles,...

Ainsi, le secteur est susceptible de contribuer à l'harmonie et au fonctionnement du site, et plus globalement à la qualité de l'urbanisme et des paysages, en ce qu'il permet notamment :

- Un renforcement de la dynamique économique ;
- Une gestion adaptée de la relation de la zone à la RN116 ;
- Une valorisation de l'entrée/la sortie du village ;
- Une préservation / un renforcement de la végétation ;
- Une valorisation des cônes de vues ;
- Une atténuation de l'impact des constructions/aménagements (végétation, limitation de la hauteur, encadrement de l'aspect des constructions).

Ainsi, afin de garantir la prise en compte de la qualité de l'urbanisme et des paysages, il est prévu (aménagement global cadré par une Orientation d'Aménagement et de Programmation spécifique) :

- **Un aménagement du site dans le respect du socle environnemental et paysager, avec notamment :**
 - **La préservation/le renforcement de la végétation existante (rythme des lisières végétales) ;**
 - **La valorisation des perspectives visuelles, notamment de la covisibilité avec les hauteurs du village perché de Ria ;**
 - **La limitation de la hauteur du bâti.**
- **Un traitement qualitatif et fonctionnel de l'espace, avec notamment :**
 - **La destination économique des constructions ;**
 - **La valorisation de l'entrée/la sortie du village ;**
 - **L'accompagnement végétalisé des aménagements et de la RN116 (rythme des lisières végétales) ;**
 - **L'encadrement de l'aspect des constructions (toitures présentant une couleur dominante rouge et des façades aux tonalités minérales) ;**
 - **La mise en place d'un accès sécurisé en lien avec le pôle gare et la destination de la zone notamment la limitation stricte du nombre d'accès sur la RN116 (définition technique en relation avec les services compétents).**

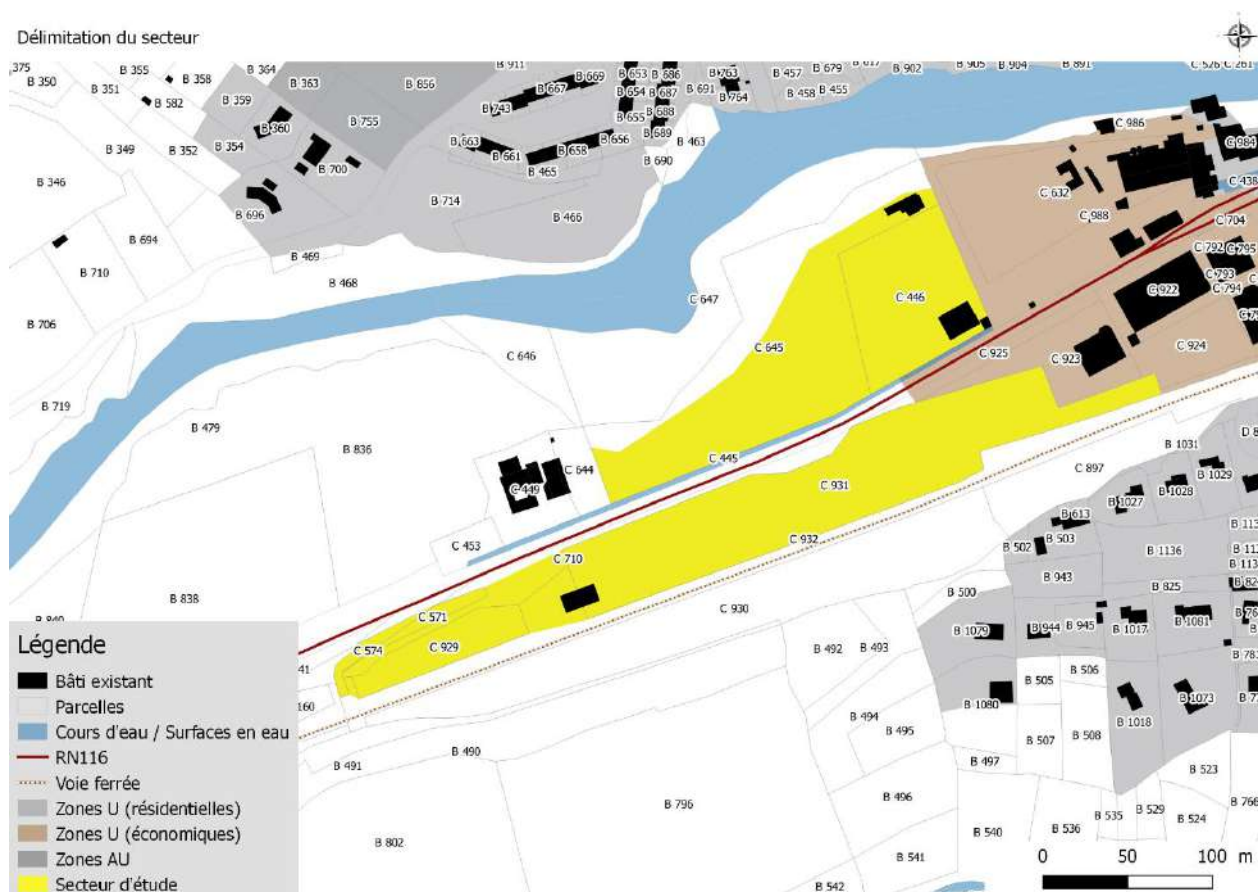
C. CONCLUSIONS DE L'ETUDE / SYNTHESE DU DOCUMENT

Eu égard aux particularités du site, **le secteur à projet est reconnu comme zone « à urbaniser » sur la commune de Ria-Sirach** dans le cadre du PLUi valant SCoT Conflent Canigó (1AU1E « Zone du Mas Marie » RIA-SIRACH).

A noter que ce secteur fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation intégrée dans le document d'urbanisme (pièce 3.2), qui traduit réglementairement la prise en compte des problématiques liées notamment à l'accessibilité et à la sécurité en relation avec la RN116 (en partenariat avec les services compétents).

La présente étude **fixe des règles**, différentes de celles prévues à l'article L111-6 du Code de l'urbanisme, **compatibles, conformément aux spécificités locales, avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages**, à savoir :

- **L'emprise du secteur est délimitée comme suit :**



- **Les aménagements/constructions ont vocation à :**
 - **Permettre un traitement qualitatif et fonctionnel de l'espace, en assurant :**
 - Une liaison/transition qualitative avec l'existant ;
 - Une cohérence d'ensemble du secteur ;
 - Un renforcement de la destination économique de l'entrée/la sortie Ouest de Ria-Sirach (ne pas accueillir de bâti à destination « habitation ») ;
 - Une limitation des dispositifs lumineux à ceux qui sont nécessaires aux activités ou liés à la sécurité ;
 - Une mise en place d'un accès sécurisé et adapté au niveau du pôle gare (différents types de flux au regard de la destination de la zone) permettant la desserte Nord et Sud du secteur ;
 - Limitation stricte du nombre d'accès sur la RN116 (en partenariat avec les services compétents).
 - **Respecter le socle environnemental et paysager, en assurant :**
 - Une préservation/valorisation des cônes de vues (village étagé de Ria et Fort Libéria) ;
 - Une limitation de la hauteur des constructions au R+1 ;
 - Un aspect en lien avec l'existant (toitures présentant une couleur dominante rouge et des façades aux tonalités minérales) dont l'impact est atténué par la végétation ;
 - Une préservation / un renforcement de la végétation existante, notamment par un accompagnement végétalisé des abords de la RN116.

Ce cadre, permettant de déroger au principe d'inconstructibilité le long de la RN116 en dehors des espaces urbanisés, garantit la compatibilité, en fonction des spécificités locales avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et des paysages.

Ces éléments sont traduits dans les orientations d'aménagement et de programmation, ainsi que dans le règlement.