

1.E Rapport de présentation Cahier E / ANNEXE – Etude d’entrée de ville Marquixanes

MARQUIXANES

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’installation d’une activité (scierie) sur un secteur non intégré aux espaces urbanisés de la commune de Marquixanes, à proximité immédiate du village et en bordure de la RN116.

Les conclusions de l’étude guideront 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 /

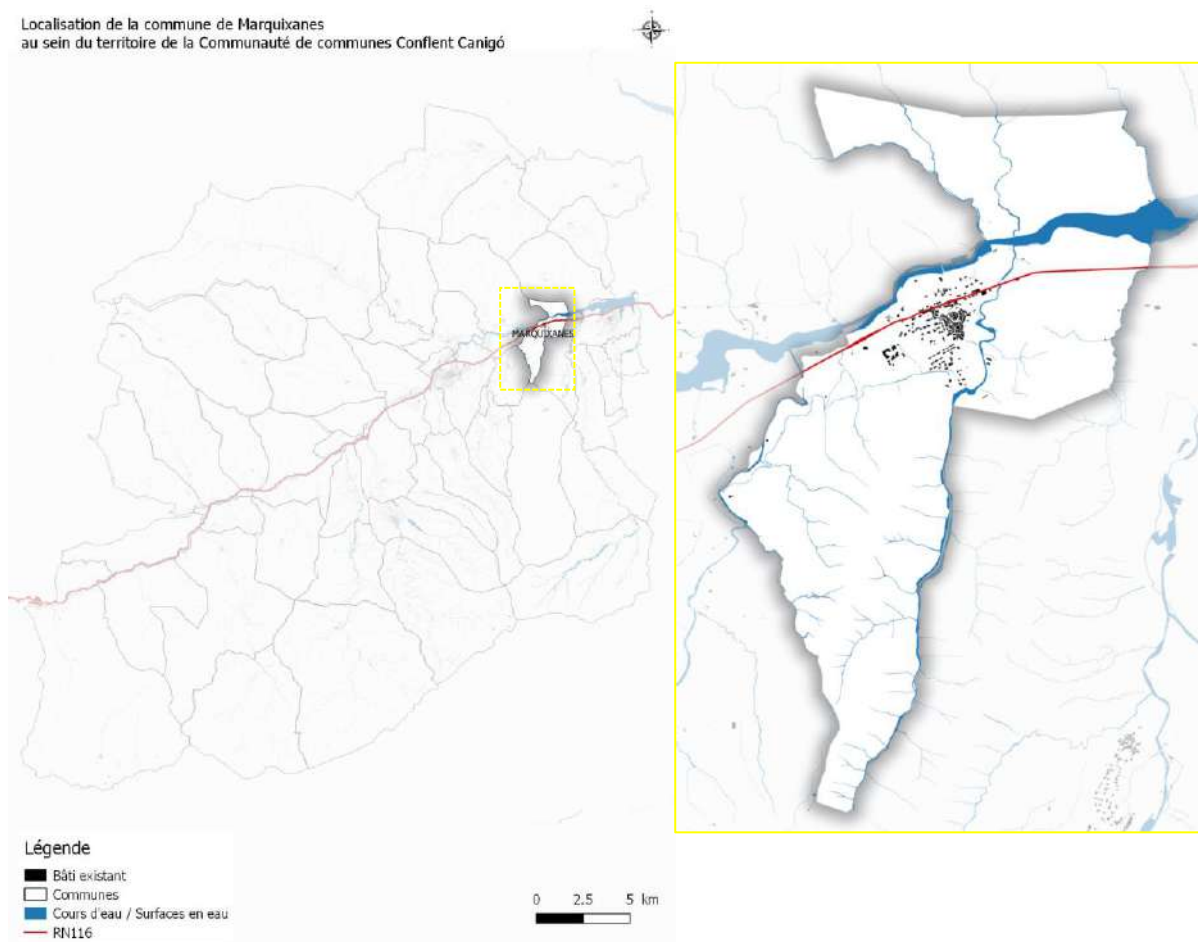
La présentation tant de la commune de Marquixanes que du contexte (A.) permet d'appréhender le projet et la démarche (B.), afin de poser des règles d'aménagement s'inscrivant dans le cadre légal (C.).

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.

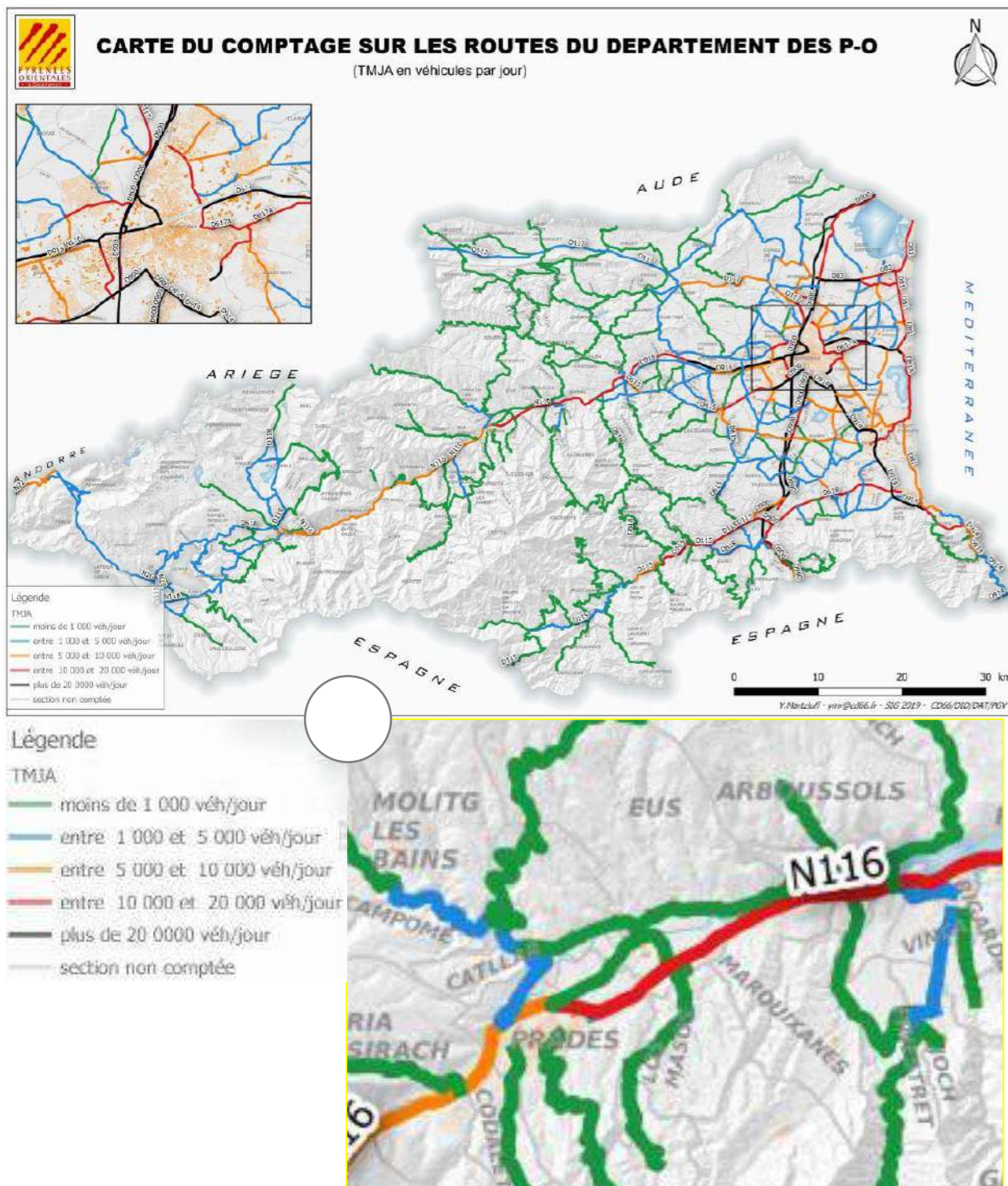
Elle traverse la commune de Marquixanes, dont l'urbanisation s'est progressivement développée de part et d'autre de la voie.

Localisation de la commune de Marquixanes
au sein du territoire de la Communauté de communes Conflent Canigó



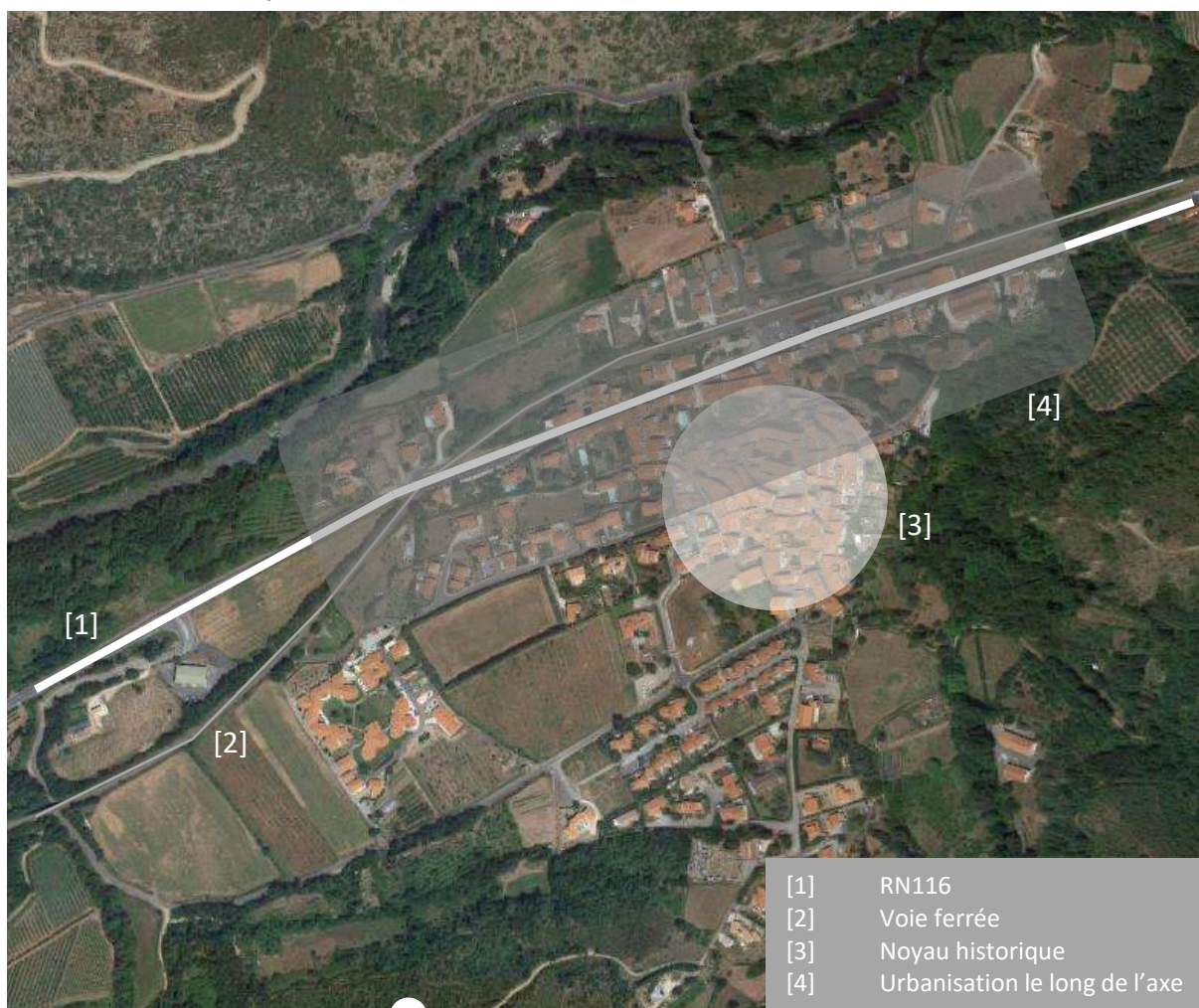
La RN116 est **très fréquentée** avec entre 10 000 et 20 000 véhicules par jour sur la portion Vinça / Prades. Elle joue un rôle essentiel dans l'économie du territoire.

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



Le fonctionnement villageois de Marquixanes est marqué par la présence de la RN116 qui structure son territoire. L'enveloppe urbaine est divisée avec le village historique au Sud de la voie et le développement le long de l'axe.

Le trafic est source de nuisances et d'insécurité pour les habitants et les usagers (étroitesse de la voie à certains endroits, ruptures avec la desserte locale,...).

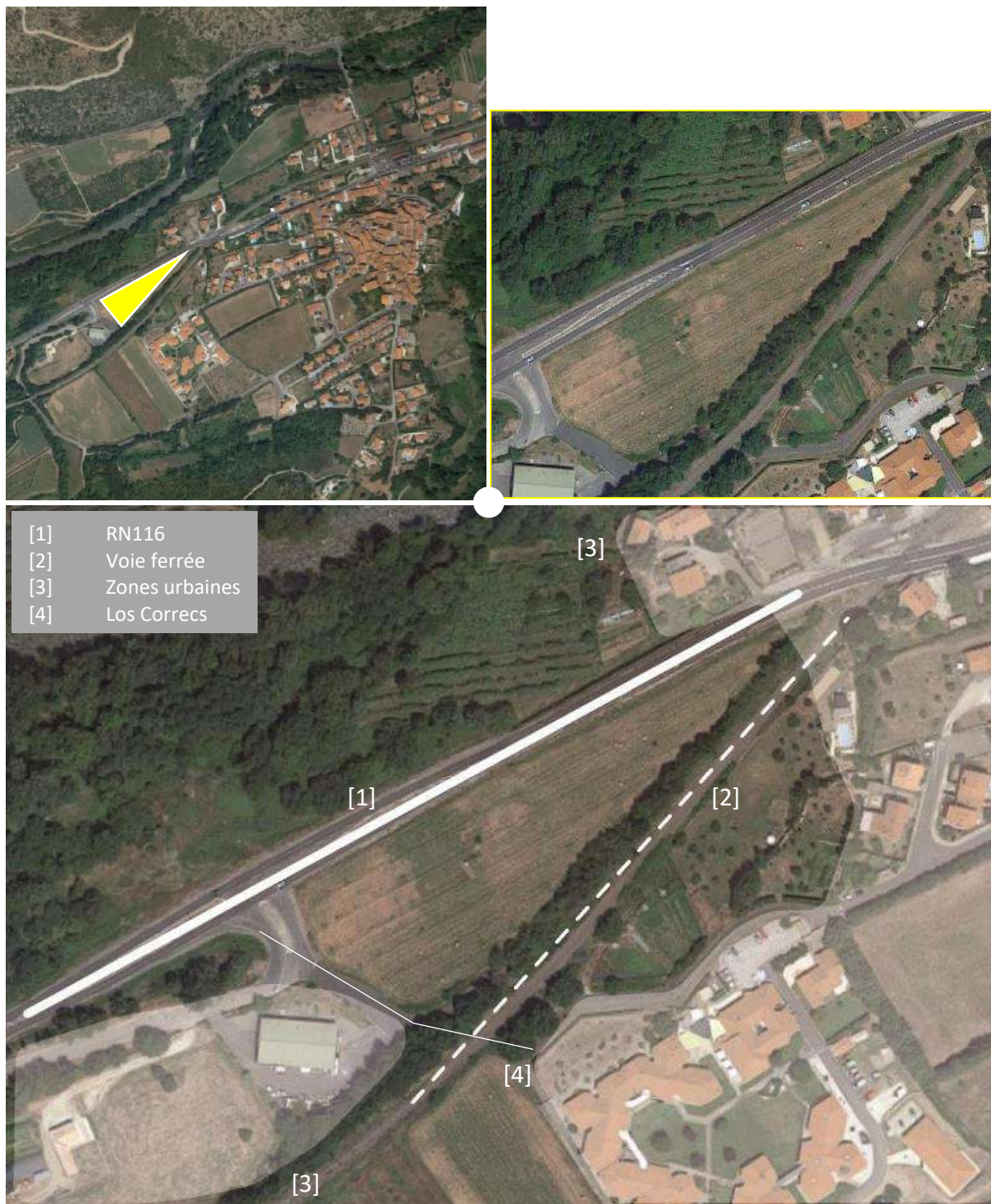


RN116 – Traversée de Marquixanes

Le projet de déviation Nord tend à améliorer la fluidité, le confort et la sécurité des usagers de la RN116, tout en réduisant les gênes pour les riverains. Il s'agit de permettre un cadre de vie plus apaisé avec un développement urbain qualitatif et homogène.

La présente étude concerne un secteur triangulaire situé en continuité de l'enveloppe bâtie existante à l'Ouest, au Sud de la RN116.

Il est bordé par les réseaux routier/ferré, ainsi que par les zones urbaines (résidentielle ou économique).



Le secteur constitue ainsi une enclave connectée directement à la RN116 et au village :

- Un accès sécurisé existe depuis la RN116 (tourne à gauche en venant de Vinça et possibilité de tourner à droite en venant de Prades), il dessert la zone artisanale avec les Salaisons du Canigou ;
- Un chemin, passant sous la voie ferrée, permet de relier le secteur directement au centre du village via le Foyer de vie du Pla des Oliviers.



Tourne à gauche en venant de Vinça



Passage sous la voie ferrée



Tourne à droite en venant de Prades

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

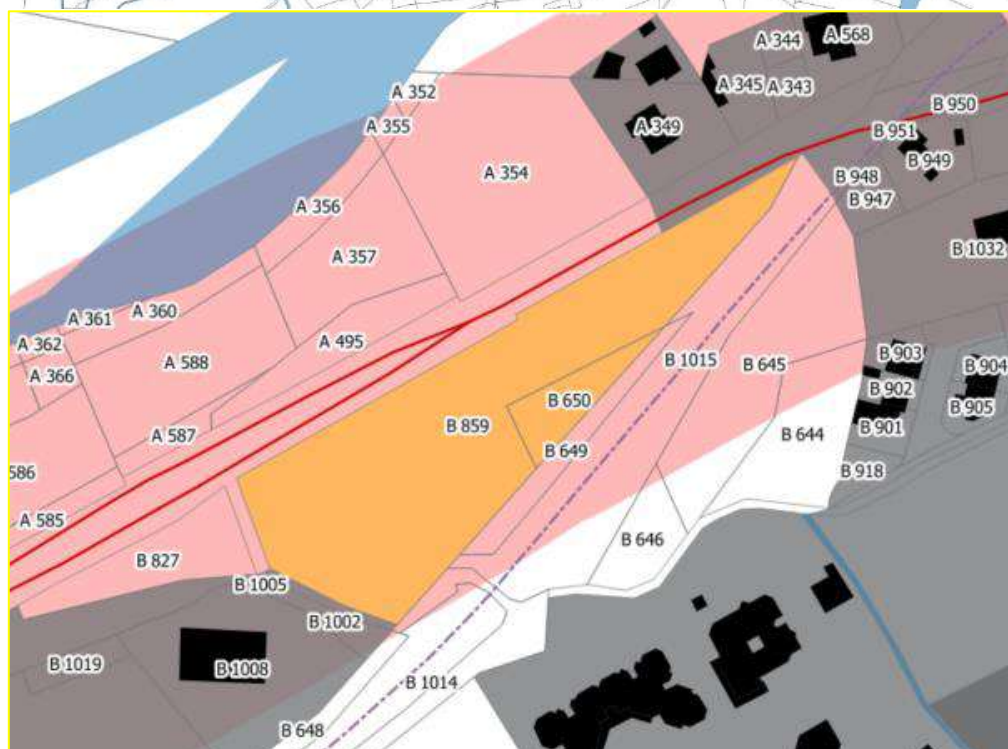
Conformément à l'article L111-6 du Code de l'urbanisme cité précédemment, **les constructions ou installations sont interdites en dehors des espaces urbanisés dans une bande de 75m de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation.**

Le secteur à projet (parcelles B859 et B650) se situe entièrement dans l'emprise de cette bande de 75m, 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 à projet par rapport à la bande des 75m de part et d'autre de la RN116



B. APPREHENSION DU PROJET

1. Présentation du projet

Le triangle à l'entrée Ouest de Marquixanes fait l'objet d'un projet de « pôle bois » avec notamment une scierie, des ateliers charpente/menuiserie et du stockage de bois.

Il s'agit de pérenniser une activité d'ores et déjà existante. Son développement sur le site d'étude nécessite des aménagements et constructions spécifiques.

En termes de flux générés et de rapport à la RN116, il peut être anticipé une fréquentation d'environ :

- 3 à 4 véhicules légers par jour ;
- 5 grumiers par an (camions transportant des arbres de 18m) ;
- 4 à 5 poids lourds par an.

Ces estimations sont susceptibles d'évoluer dans les années à venir, en relation avec le développement de l'activité.

2. Objectifs du projet

La création du « pôle bois » sur le secteur d'étude est soutenue par la Communauté de communes Conflent Canigó, en partenariat avec la commune de Marquixanes et le porteur de projet, eu égard aux différents objectifs poursuivis :

- **Contribuer à la dynamique économique du territoire**
Situé sur l'axe de la RN116 reliant Perpignan à Prades, l'implantation du projet est stratégique. Il répond pleinement aux dispositions du PADD tendant à promouvoir le développement d'une économie productive entre Ria-Sirach et Vinça.
Ce projet est source d'embauches et/ou de pérennisation d'emplois existants.
- **S'inscrire dans une démarche responsable**
Le projet permet la poursuite du développement local de la filière bois, tout en intégrant une approche durable avec notamment l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture, l'usage de matériaux naturels pour les constructions, et l'aménagement de revêtements perméables.
- **Accompagner un développement économe en foncier**
La localisation du projet est motivée par le souci de rationalisation de l'utilisation du foncier disponible. Le secteur est en effet entouré par des infrastructures (RN116 et voie ferrée) et/ou zones urbanisées. Il constitue à ce titre une sorte de « dent creuse » difficilement exploitable. Sa forme triangulaire augmente la complexité.
Ainsi, le projet s'approprie un site enclavé qui est greffé aux entités déjà urbanisées sans impacter de terres préservées.
- **Donner de la lisibilité et du sens aux espaces**
Le secteur à projet constitue un entre-deux non valorisé dont la fonction est peu lisible. Cette bande d'environ 200m de long, qui relie le village de Marquixanes à la zone artisanale, est assez floue avec tantôt des espaces vides, tantôt du bois stocké. Cet emplacement est pourtant stratégique : entrée/sortie de ville, accessibilité/lien RN116, proximité avec le centre villageois,...).

Le projet tend à donner une véritable identité au secteur, marquant ainsi la limite de l'urbanisation résidentielle et permettant une entrée de ville qualitative avec l'affirmation d'un petit pôle éco-commercial/artisanal en lien notamment avec les Salaisons.

- **Traiter qualitativement les aménagements dans le respect du socle paysager**

Comme cela sera évoqué par la suite, le projet prend en compte l'environnement dans lequel il s'insère afin de s'intégrer au mieux et que son impact soit réduit. La notion d'intégration paysagère est d'autant plus importante dans un contexte d'entrée de ville, où le projet contribue à l'image de la commune et à sa valorisation. A ce titre, le rapport au patrimoine (Eglise notamment) et à la végétation est essentiel.

3. Caractéristiques du projet

a. Le site et ses éléments constitutifs

L'emprise du projet s'étend sur 8 180m² ou 0.82ha répartis sur deux parcelles (B650 et B859) formant un triangle entre la RN116, la voie ferrée et la zone artisanale.



Ancien verger, cet espace n'est plus planté. Une frange végétale a été maintenue entre le secteur d'étude et la voie ferrée.

Le site est délimité par une simple clôture en bois inachevée. Sa moitié Est sert aujourd'hui à stocker du bois (trunks posés au sol). Elle est accessible depuis la voie « Los Correcs » par un cheminement spontané scindant le secteur d'Ouest en Est.

La végétalisation et le type de matériaux entreposés n'entravent pas la dominante naturelle du secteur. Pour autant, le contexte environnant immédiat (RN116, voie ferrée, bâti,...) et les véhicules sur le site, imposent une situation intermédiaire, entre espace naturel et zone artificialisée.

b. Les aménagements/constructions nécessaires aux activités envisagées

Comme indiqué précédemment, il s'agit de donner corps à un « pôle bois ». Pour cela, le projet se structure autour des éléments suivants :

- Un bâtiment principal [1]

Le bâtiment principal, d'environ 320m², vise à accueillir un atelier charpente/menuiserie dans lequel sera travaillé le bois issu de la scierie (bâtiment secondaire). Il comportera également des bureaux, ainsi qu'un espace de stockage pour les produits devant être protégés (parquet,...).

Il se situe à l'entrée du secteur, facilitant ainsi l'accès au public, entre le cheminement interne et la voie ferrée.

Son orientation plein Sud, similaire à celle du bâti des Salaisons, a été étudiée afin d'installer des panneaux photovoltaïques en toiture.

Concernant son aspect, le bâtiment aura un bardage en bois.

- Un bâtiment secondaire [2]

Le bâtiment secondaire, de moins de 150m², est un abris (construction avec un toit mais dont les quatre côtés ne sont pas nécessairement fermés) pour la scierie, le matériel et éventuellement un stockage de bois.

Son implantation est proche de la zone de stockage située à l'Est du secteur et respecte un recul d'au moins 20m par rapport à la RN116. Son volume est moindre que celui du bâtiment principal, mais il respecte la même orientation permettant l'installation de panneaux photovoltaïques. Son aspect est également en bois.

- Des racks de rangement pour bois [3]

Le projet intègre des modules permettant le stockage du bois. Leur hauteur doit être suffisante pour répondre aux besoins de l'activité, mais sans dépasser les constructions. Ils sont en bois.

- Des places de stationnement [4]

Recevant du public, le projet anticipe la création de places de stationnement à proximité de l'entrée du secteur à côté de la RN116 et/ou du bâti principal.

Les places seront matérialisées par un revêtement perméable (graviers ou sol naturel).

- Un système de cheminements [5]

Suivant la configuration actuelle des lieux, l'accès se fera à l'Ouest par la voie « Los Correcs » et le secteur sera desservi par un cheminement principal Sud-Ouest / Nord-Est scindant l'espace dans sa longueur.

A l'instar des places de stationnement, un revêtement perméable (graviers ou sol naturel) sera utilisé.

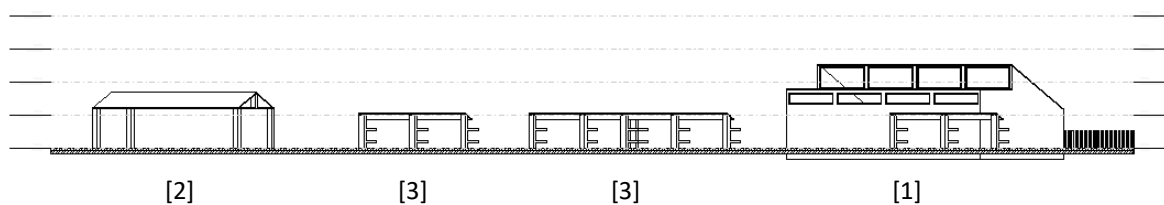
- Une clôture [6]

L'ensemble du secteur sera délimité par une clôture en bois de type palissade, accompagnée de haies, diminuant l'impact des infrastructures et du stockage.

- Un espace de stockage du bois [7]

Le bois brut sera principalement stocké dehors, dans la partie Est du secteur (pointe du triangle). Les éléments stockés ne devront pas dépasser la hauteur de la clôture.

A titre indicatif, et en considérant l'ensemble de ces éléments, l'aperçu général du projet pourrait être le suivant :



4. Analyse/Justification 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'études joue un rôle stratégique pour la commune de Marquixanes dans la mesure où il fait partie de **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 Prades. A ce titre, un **traitement qualitatif** du secteur à projet est essentiel. Il rend accueillante la commune et offre une 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 l'Eglise de Marquixanes**. Bâties sur un promontoire, l'Eglise et le noyau villageois historiques sont visibles depuis la RN116 en contre-bas en venant de Prades au niveau du secteur à projet.

Afin de **préserver cette perspective qualitative**, tant d'un point de vue patrimonial que paysager, la **pointe Nord-Est du secteur doit rester épurée**. Il s'agit de ne pas obstruer la percée existante, mais de valoriser la covisibilité en place.

De manière complémentaire, bien que le secteur à projet ne fasse pas partie du périmètre du site inscrit attaché au centre ancien de Marquixanes, sa proximité exige une attention particulière au traitement des aménagements.

Vue sur l'Eglise de Marquixanes depuis la RN116 et le secteur à projet



Atlas des patrimoines

Site inscrit / Ensemble formé par le centre ancien Marquixanes

L'impact du projet en sortie de village est moins marquant dans la mesure où l'œil des usagers de la RN116 est attiré à droite vers l'ouverture sur le grand paysage et les montagnes.



Pour autant, l'axe routier étant très emprunté, un **accompagnement végétalisé de la clôture du projet** est important afin de garantir une **bonne intégration paysagère**. Cela s'inscrit également dans l'affirmation du caractère rural de la commune avec une atténuation des infrastructures par la végétation. A ce titre, la **frange végétalisée entre le secteur à projet et la voie ferrée doit être préservée**.



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

- **La préservation de la vue sur l'Eglise de Marquixanes depuis la RN116 avec une absence de construction sur la pointe Nord-Est du secteur et une possibilité de stockage réduite en hauteur ;**
- **L'accompagnement végétalisé de la clôture du projet ;**
- **La préservation de la frange végétalisée le long de la voie ferrée.**

b. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

La localisation du secteur à projet en bordure de la RN116 et le type d'activité envisagé (scierie/atelier) sont susceptibles d'entraîner différentes nuisances dont les conséquences sont à anticiper.

- Nuisances sonores

Les nuisances sonores¹ peuvent prendre plusieurs formes :

▪ Le bruit lié au travail du bois

Une scierie génère par nature du bruit et des vibrations pouvant déranger et créer des conflits d'usages.

Même si le secteur à projet se situe en continuité de l'urbanisation existante, les habitations en sont relativement préservées dans la mesure où la voie ferrée, bordée de végétation, crée une rupture et un éloignement. La **préservation de cette frange végétale est essentielle**.

Par ailleurs, le projet se situe entre la RN116 et la voie ferrée qui sont des infrastructures générant d'ores et déjà un niveau sonore important.

▪ Le bruit lié à la RN116

L'important trafic sur la route est une source de bruit dont l'impact n'est pas négligeable, d'autant plus que la vitesse est limitée à 80km/h sur ce tronçon.

Pour autant, cet impact sur le secteur à projet est relatif dans la mesure où le projet lui-même génère du bruit.

Par ailleurs, **les constructions à usage d'habitation, même liées à l'activité ne sont pas autorisées sur le site**. Aussi, il n'y aura pas de présence permanente de personnes.

- Nuisances lumineuses

Seuls les dispositifs lumineux liés à l'activité sont envisagés. Ils cessent en même temps que l'activité. Les **équipements de sécurité/d'alerte qui ne s'allumeraient qu'en cas d'intrusion humaine sur le site sont néanmoins possibles**.

Ce cadre tend à **ne pas augmenter les nuisances lumineuses existantes** et liées notamment à l'éclairage public existant en entrée de secteur (cheminement Los Correos) et aux phares des voitures sur la route.

Les panneaux photovoltaïques envisagés sur la construction principale ont une orientation dite « plein sud ». La RN116 étant située au Nord de la zone, **aucune réflexion lumineuse sur les panneaux ne peut provoquer une quelconque gêne aux usagers de cette voie**.

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.

Ainsi, les nuisances associées tant au projet qu'à la RN116 sont réelles, mais elles sont limitées notamment par :

- **La préservation de la frange végétalisée le long de la voie ferrée ;**
- **L'encadrement de la destination des constructions autorisées (interdiction des constructions à usage d'habitation) ;**
- **La limitation des dispositifs lumineux ;**
- **L'orientation plein Sud des panneaux photovoltaïques.**

c. PRISE EN COMPTE DE LA SECURITE

Comme indiqué précédemment, un accès sécurisé existe depuis la RN116. Il s'agit d'un tourne à gauche en venant de Vinça et d'une possibilité de tourner à droite en venant de Prades.

Cet aménagement perfectible permettra néanmoins de répondre aux besoins liés au projet dans la mesure où l'activité ne générera pas de flux très importants (quelques allers-retours). Le trafic supplémentaire généré étant relativement faible comparé au trafic antérieur, **la dangerosité n'est pas augmentée.**

Pour autant, le développement attendu de l'attractivité/la fréquentation de l'activité, ainsi que les spécificités des véhicules susceptibles de venir sur le site, pourront conduire à se rapprocher des services compétents afin de trouver le cas échéant des solutions techniques adaptées (calibrage des infrastructures routières,...).

Ainsi, pour la sécurité des usagers de la route, **aucun nouvel accès direct ne devra être créé sur la RN116.** Une évolution devra être envisagée si le trafic, notamment d'engins ou véhicules lourds, augmente significativement.

La préservation de la pointe Nord-Est du secteur évoquée dans la partie relative aux « spécificités locales » contribue à la sécurité du secteur élargi dans la mesure où elle garantit la **visibilité du passage à niveau** proche.

A noter par ailleurs qu'un **projet de déviation de Marquixanes** existe en 2019. Sa réalisation est susceptible de modifier fortement le contexte et d'apaiser notamment les flux et la traversée du village.

Au-delà de l'aspect routier, une **clôture de la zone sera mise en place.** Aujourd'hui elle n'est pas finie.

De manière complémentaire au point précédant relatif aux nuisances, **l'orientation plein Sud des panneaux photovoltaïques est une garantie sécuritaire réduisant la déstabilisation des usagers** (non visibles depuis la RN116 qui est au Nord). Ils ne seront pas indisposés par l'éventuel reflet des modules photovoltaïques.

Pour finir, la commune de Marquixanes est concernée par plusieurs risques : feu de forêt, inondation, mouvement de terrain, retrait-gonflement des argiles, séisme,... Au-delà des risques touchant l'ensemble du territoire communal, le secteur à projet n'est pas en zone risquée.

A noter que le stockage de bois envisagé est séparé de la voie ferrée par une végétation existante dense qui constitue un espace « tampon ». Le stockage de bois n'aggraverait donc pas les risques associés à la relation voie ferrée / bois.

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

- **Garantir un calibrage suffisant des infrastructures routières par rapport à l'évolution de l'activité ;**
- **Mettre en place une clôture ;**
- **Orienter plein Sud les panneaux photovoltaïques.**

d. PRISE EN COMPTE DE LA QUALITE ARCHITECTURALE

Le projet porte une attention particulière à la qualité architecturale de ses bâtiments, afin de limiter leur impact.

Aussi, **l'emprise et la hauteur des bâtis sont limitées. La morphologie et l'implantation/l'orientation des bâtiments devront se calquer sur celles du bâtiment existant des Salaisons.**

L'ensemble des constructions sera réalisé en **bois**. Ce matériau naturel, en lien direct avec l'activité, assure une cohérence qualitative du projet. L'aspect restera brut afin de conserver les teintes naturelles.

Ainsi, la qualité architecturale du projet est assurée par :

- **La limitation de l'emprise et de la hauteur des bâtis ;**
- **L'encadrement de l'implantation et de l'orientation des bâtis ;**
- **L'encadrement des matériaux à privilégier et de leur couleur (teintes naturelles).**

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

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

En prévoyant de laisser vide la pointe Nord-Est du secteur et d'organiser une zone de stockage sur la moitié Nord-Est dont la hauteur est modérée, le projet tend à **préserver le cône de vue en direction de l'Eglise de Marquixanes**. Ce dégagement permet de percevoir la silhouette villageoise.

Dans le même esprit de prise en compte du socle environnemental et paysager, les constructions devront s'implanter dans le **respect du terrain naturel, la hauteur des constructions et des éléments stockés devra être limitée, et la végétation existante devra être préservée.**

D'une manière générale, **l'organisation existante est à conforter**, avec l'entrée de la zone et l'axe interne de desserte. Les **revêtements au sol seront perméables** (graviers ou sol naturel). Cela vaut pour le cheminement et pour les places de stationnement. Ces dernières seront matérialisées en **entrée de zone** afin de rationaliser l'espace.

Complémentairement aux impératifs sécuritaires, la **clôture en bois** affirmera l'harmonie générale du site. Elle sera **agrémentée de végétation** dissimulant le stockage, les aménagements et les constructions. L'idée est de fondre cela dans l'environnement. Les matériaux utilisés et les teintes naturelles contribuent à cette intégration.

A noter néanmoins que la végétation ne devra pas perturber la visibilité du passage à niveau (en relation avec la SNCF le cas échéant).

Ainsi, afin de garantir la prise en compte de la qualité de l'urbanisme et des paysages, il est prévu :

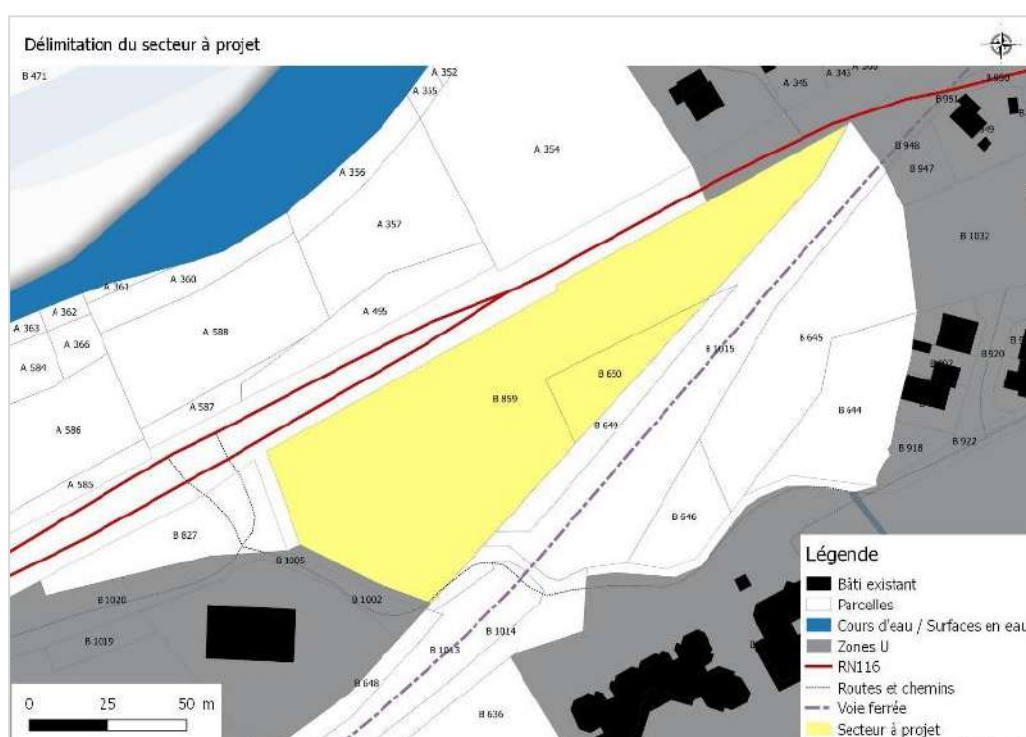
- **La préservation de la vue sur l'Eglise de Marquixanes depuis la RN116 avec une absence de construction sur la pointe Nord-Est du secteur et une possibilité de stockage réduite en hauteur ;**
- **L'implantation des constructions dans le respect du terrain naturel ;**
- **La limitation de la hauteur des constructions et du stockage ;**
- **La préservation de la frange végétalisée le long de la voie ferrée ;**
- **L'installation d'une clôture en bois accompagnée de végétation ;**
- **La consolidation de l'organisation existante avec l'entrée de zone et l'axe interne de desserte ;**
- **La mise en place de revêtements perméables pour les cheminements et les places de stationnement ;**
- **Le maintien de la visibilité du passage à niveau.**

C. CONCLUSIONS DE L'ETUDE / SYNTHÈSE DU DOCUMENT

Eu égard aux particularités du site et aux impératifs attachés au projet, **la présente étude reconnaît le secteur à projet comme zone « à urbaniser » sur la commune de Marquixanes** dans le cadre du PLUi valant SCoT Conflent Canigó.

Elle **fixe des règles**, différentes de celles prévues à l'article L11-6 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 à projet est délimitée comme suit :



- Les aménagements/constructions sont encadrés comme suit :

- **Aucune construction n'est autorisée au niveau de la pointe Nord-Est du secteur. Seul le stockage et la végétation de faible hauteur sont autorisés ;**
- **La destination « habitation » est interdite sur le secteur ;**
- **L'organisation générale du site est maintenue avec l'entrée à l'Ouest et l'axe interne de desserte. Les places de stationnement sont matérialisées en entrée de zone ;**
- **Les revêtements au sol (cheminements et places de stationnement) sont perméables ;**

- L'implantation des bâtis se fait dans le respect du terrain naturel, avec : le bâtiment principal situé en recul par rapport à la RN116 et en continuité du bâtiment existant des Salaisons dans l'angle formé par Los Correcs et la voie ferrée, les racks de rangement situées dans la partie Ouest du secteur, le bâtiment secondaire situé au centre du secteur à proximité de l'espace de stockage et à plus de 20m de la RN116 ;
- L'orientation des bâtis se fait plein Sud, comme celle du bâtiment existant des Salaisons ;
- La surface de plancher des bâtis est limitée : maximum 350m² pour le bâti principal et maximum 150m² pour le bâti secondaire
- La hauteur des bâtis est limitée : R+1 pour le bâti principal sans dépasser la hauteur du bâtiment existant des Salaisons, RDC pour le bâti secondaire, 3m pour les racks de rangement et 2m pour la clôture. La hauteur des éléments stockés ne peut dépasser la hauteur des constructions ;
- Les matériaux et les teintes naturels sont à privilégier : bardage bois des constructions, clôture en bois, teintes naturelles,... ;
- Les constructions peuvent accueillir des panneaux photovoltaïques en toiture dès lors qu'ils sont orientés plein Sud ;
- La clôture est accompagnée d'une bordure végétalisée le long de l'axe de la RN116 sans entacher la visibilité du passage à niveau ;
- La frange végétalisée existante le long de la voie ferrée est préservée ;
- Seuls les dispositifs lumineux nécessaires à l'activité ou liés à la sécurité sont autorisés ;
- Un calibrage suffisant des infrastructures routières par rapport à l'évolution de l'activité doit être garanti.

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

A noter que la présente étude est réalisée au regard de la situation actuelle. Le projet de déviation ne remet pas en cause cette demande de dérogation.