PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DURABLE

REVISION GENERALE

DOSSIER APPROUVÉ

PIÈCE N°7.4 :

ZONES D'AMENAGEMENT CONCERTE

(ZAC)

Procédure	Prescription	Arrêt	Approbation	Contrôle de légalité
Élaboration du PLUi	27 mai 2010	6 décembre 2012	11 juillet 2013	
Modification simplifiée n°1 du PLUi (MS2)		/	13 novembre 2014	
Modification simplifiée n°2 du PLUi (MS2)	13 juin 2014	/	18 décembre 2014	
Modification simplifiée n°3 du PLUi (MS3)	11 septembre 2014	/	18 décembre 2014	
Modification simplifiée n°4 du PLUi (MS4)	24 septembre 2015	/	17 décembre 2015	
Modification simplifiée n°6 du PLUi (MS6)	14 octobre 2015	/	17 décembre 2015	
Mise en compatibilité du PLUi (MEC1)			17 décembre 2015	
Modification simplifiée n°7 du PLUi (MS7)	9 février 2016	/	7 juillet 2016	
Modification n°1 du PLUi (M1)		/	7 juillet 2016	
Modification n°2 du PLUi (M2)		/	7 juillet 2016	
Révision générale du PLUi	26 septembre 2013	6 octobre 2016	22 juin 2017	

Pour le Président et par délégation,
Le Vice-président en charge de l'urbanisme, de l'Aménagement de l'espace et de l'Administration du droit des sols

Christian DEZALOS

AGGLOMÉRATION AGEN
agglo-agen.fr

créham

Liste des Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) :

AGEN : ZAC de Donnefort, créée le 26 juillet 2012
ZAC Agen Sud, PAZ approuvé le 15 Décembre 1997
ZAC Campus Agen-Boé, PAZ approuvé le 5 Août 2008
ZAC de la Goulfie, créée le 30 Décembre 1985
ZAC de Gramont, créée le 5 Mai 1986
ZAC des Tanneries

BOE : ZAC Campus Agen-Boé, PAZ approuvé le 5 Août 2008
ZAC Marot, créée le 28 Juin 2010
ZAC Lamothe-Magnac, créée le 27 Août 1991
ZAC Rigoulet, créée le 7 Juin 1985
ZAC Gardès Artigueloube, créée le 28 Août 1991
ZAC Trenque, créée le 10 Octobre 2000
ZAC Lacassagne, créée le 21 Août 1984
ZAC Champs Léger, créée le 27 Août 1991
ZAC Brimont, créée le 25 Mars 1993

BON-ENCONTRE : ZAC Sendague, créée le

CASTELCULIER : ZAC Horizon 2020, créée le 7 Septembre 2011
ZAC Carbounères créée le 13 Décembre 2013

COLAYRAC : ZAC Champs de Labarthe, créée le 15 Décembre 1986

FOULAYRONNES : ZAC Village d'entreprises, créée le 6 Juin 1987
ZAC Le Rouge, créée le 26 juin 2003

LAYRAC : ZAC Roubiagues, créée le 21 Mars 1991

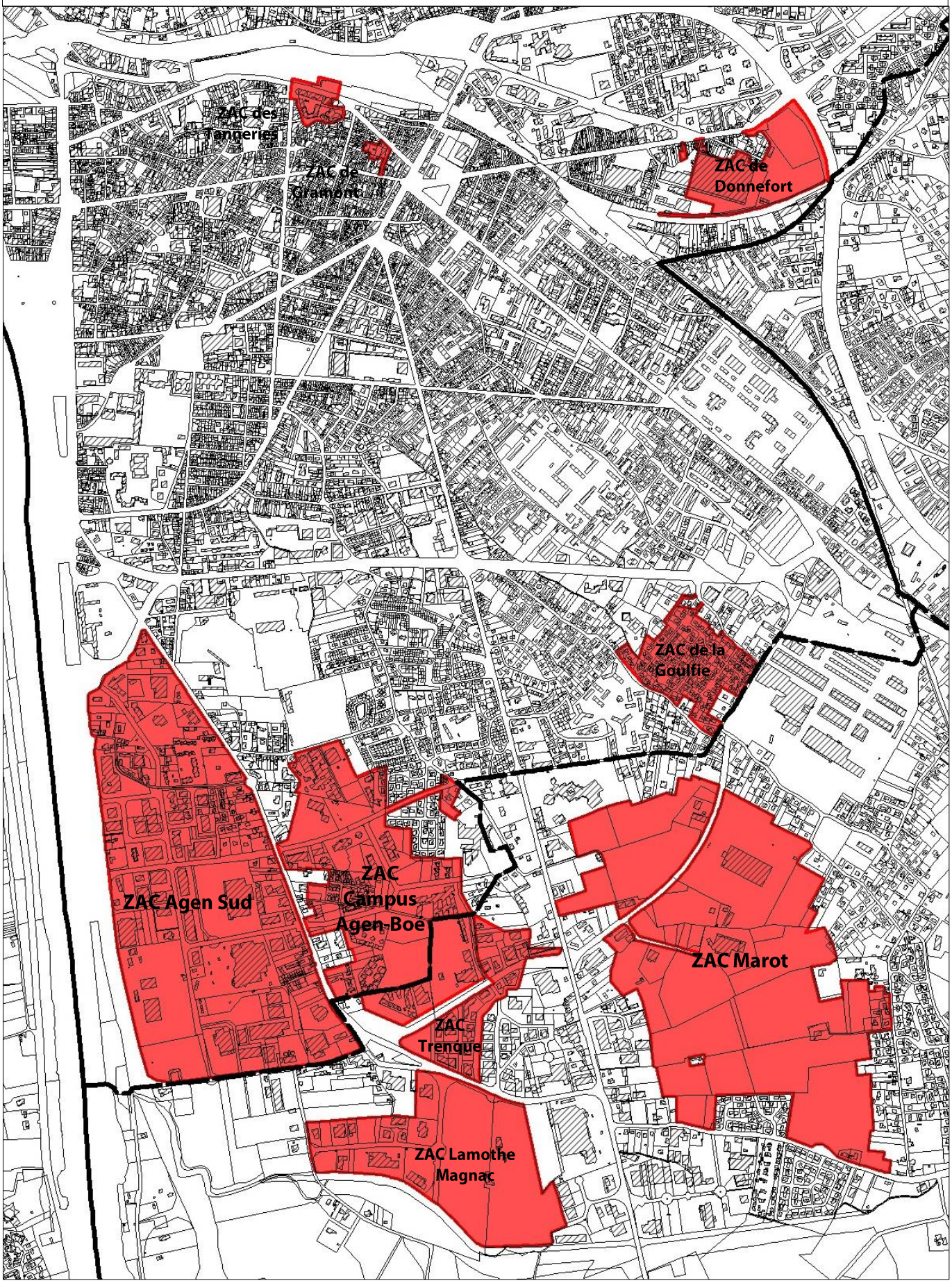
SAINTE-COLOMBE-EN-BRUILHOIS : ZAC Technopole Agen Garonne, approuvée le 30 Janvier 2014

ESTILLAC : ZAC Agropole II, créée le 14 Janvier 2004

Périmètres des Zones d'Aménagement Concerté

communes d'Agen et de Boé

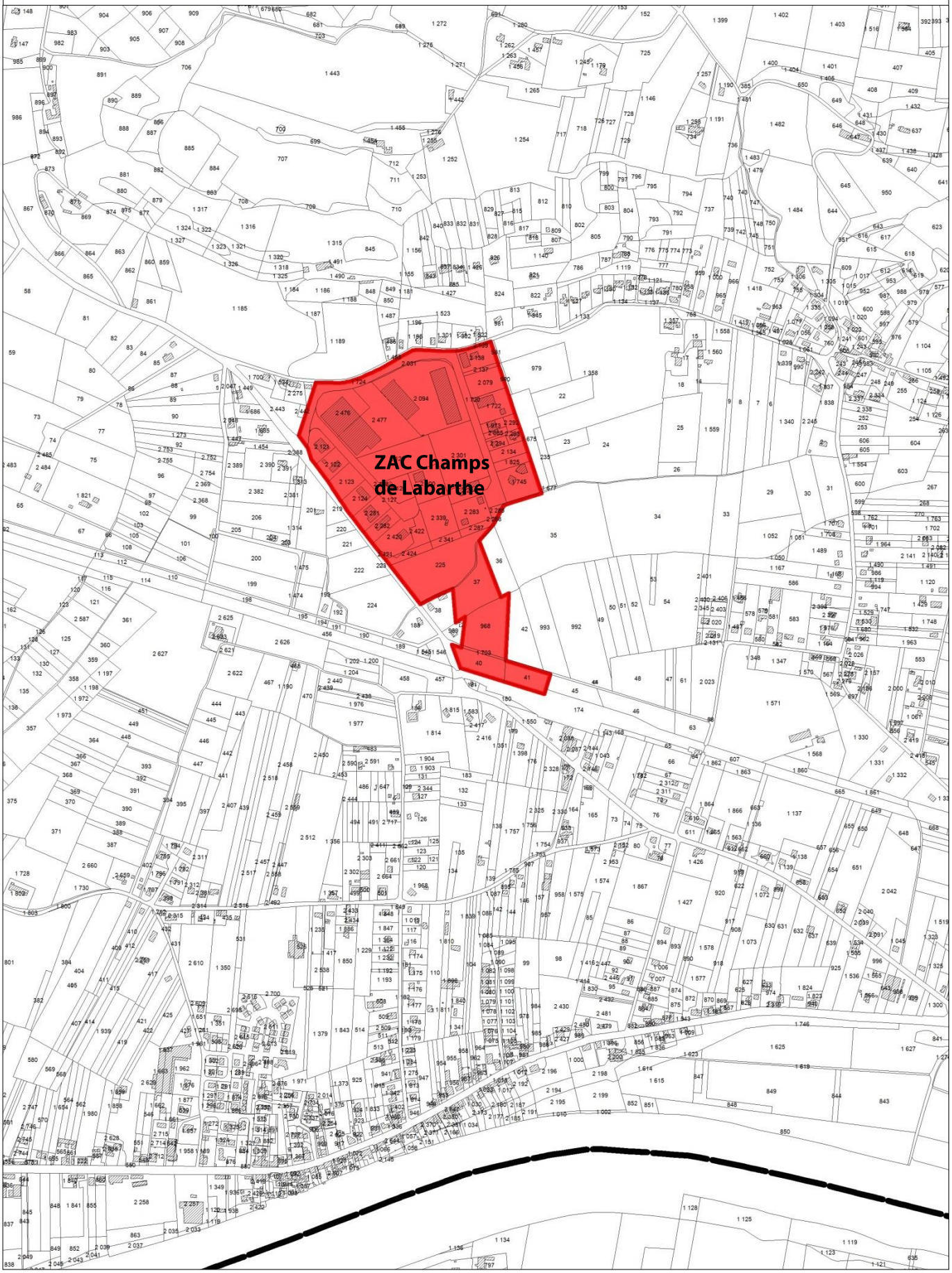
Echelle : 1/17.500ème



Périmètres des Zones d'Aménagement Concerté

commune de Colayrac-St-Cirq

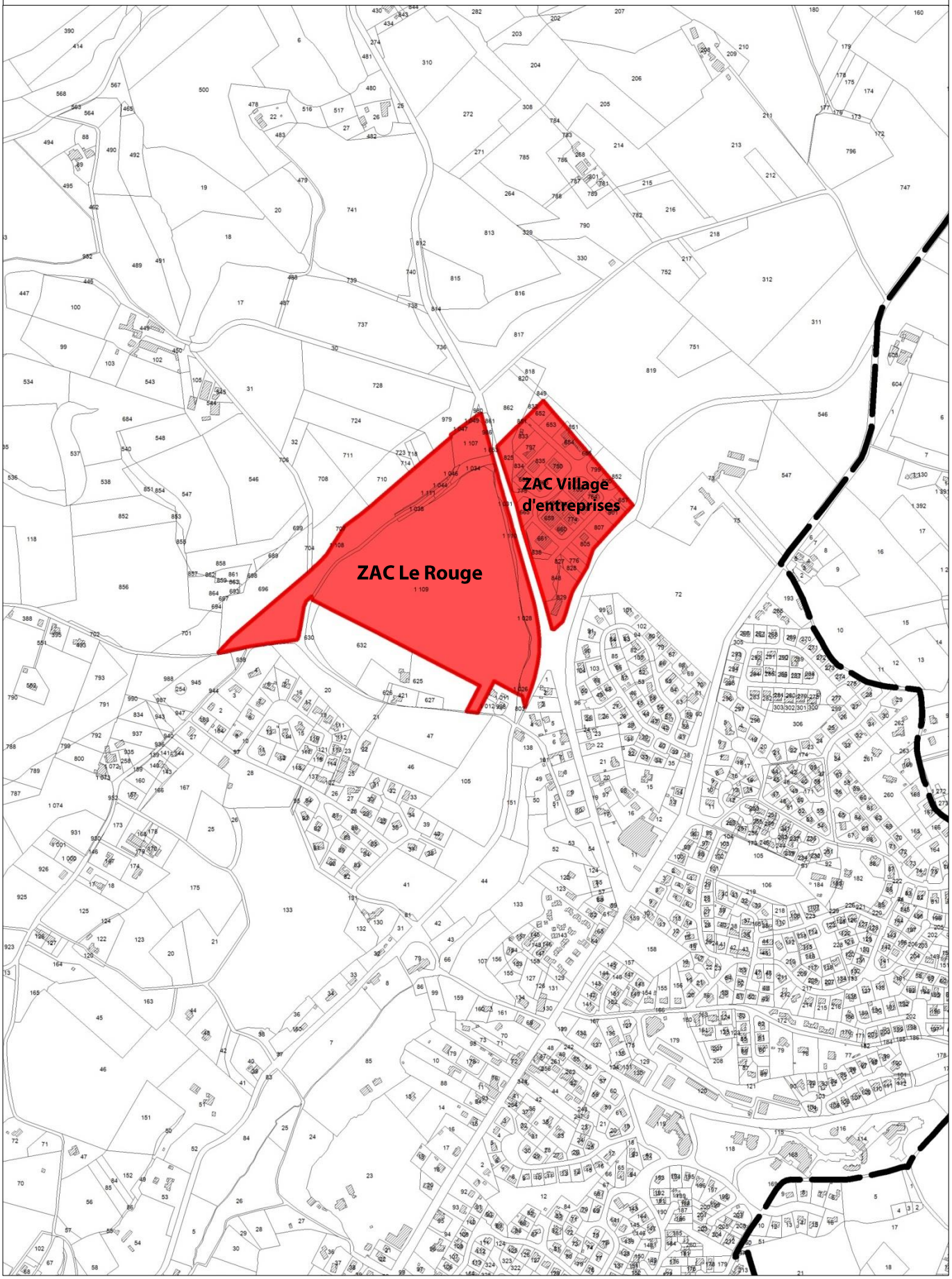
Echelle : 1/10.000ème



Périmètres des Zones d'Aménagement Concerté

commune de Foulayronnes

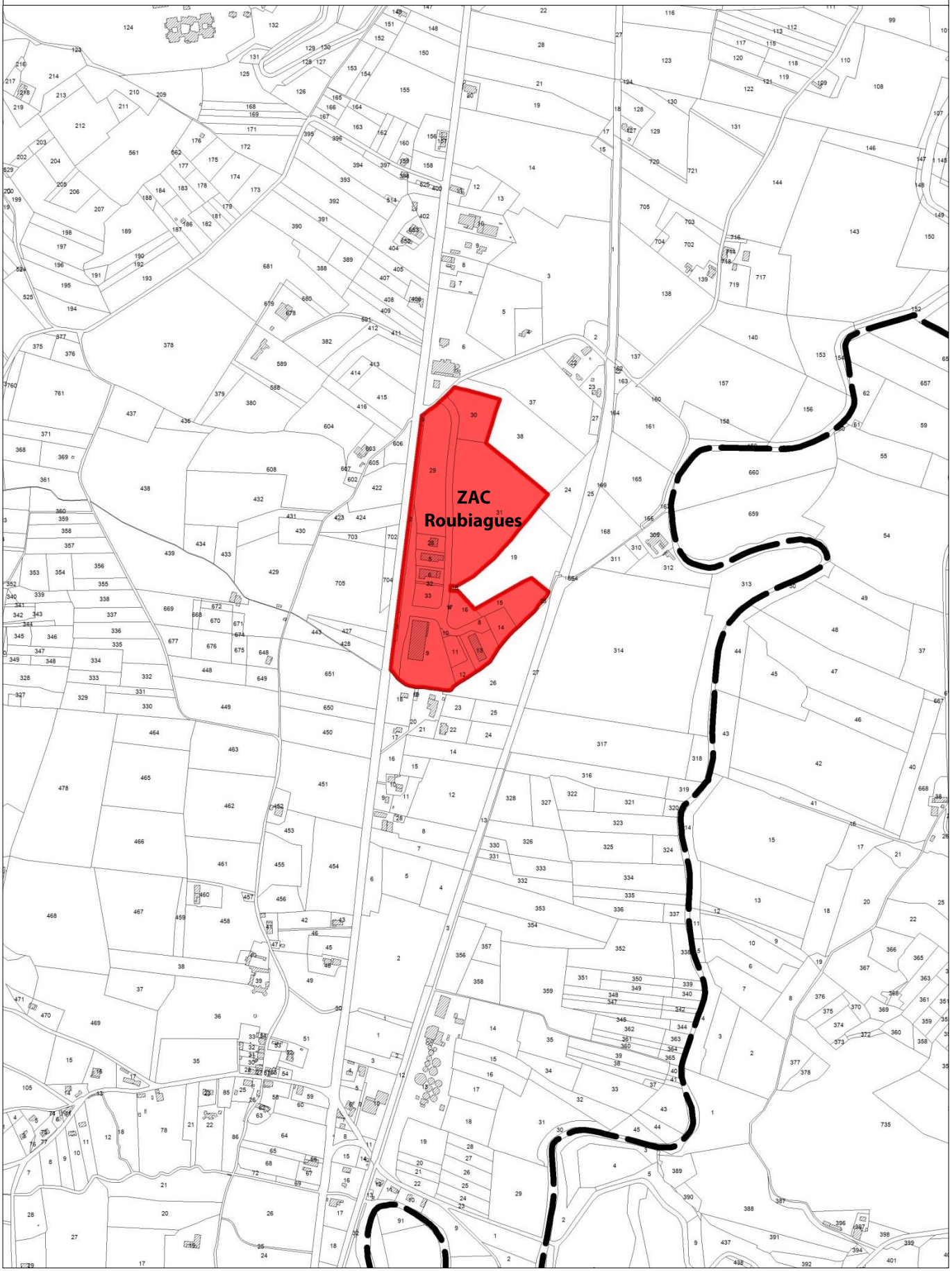
Echelle : 1/10.000ème



Périmètres des Zones d'Aménagement Concerté

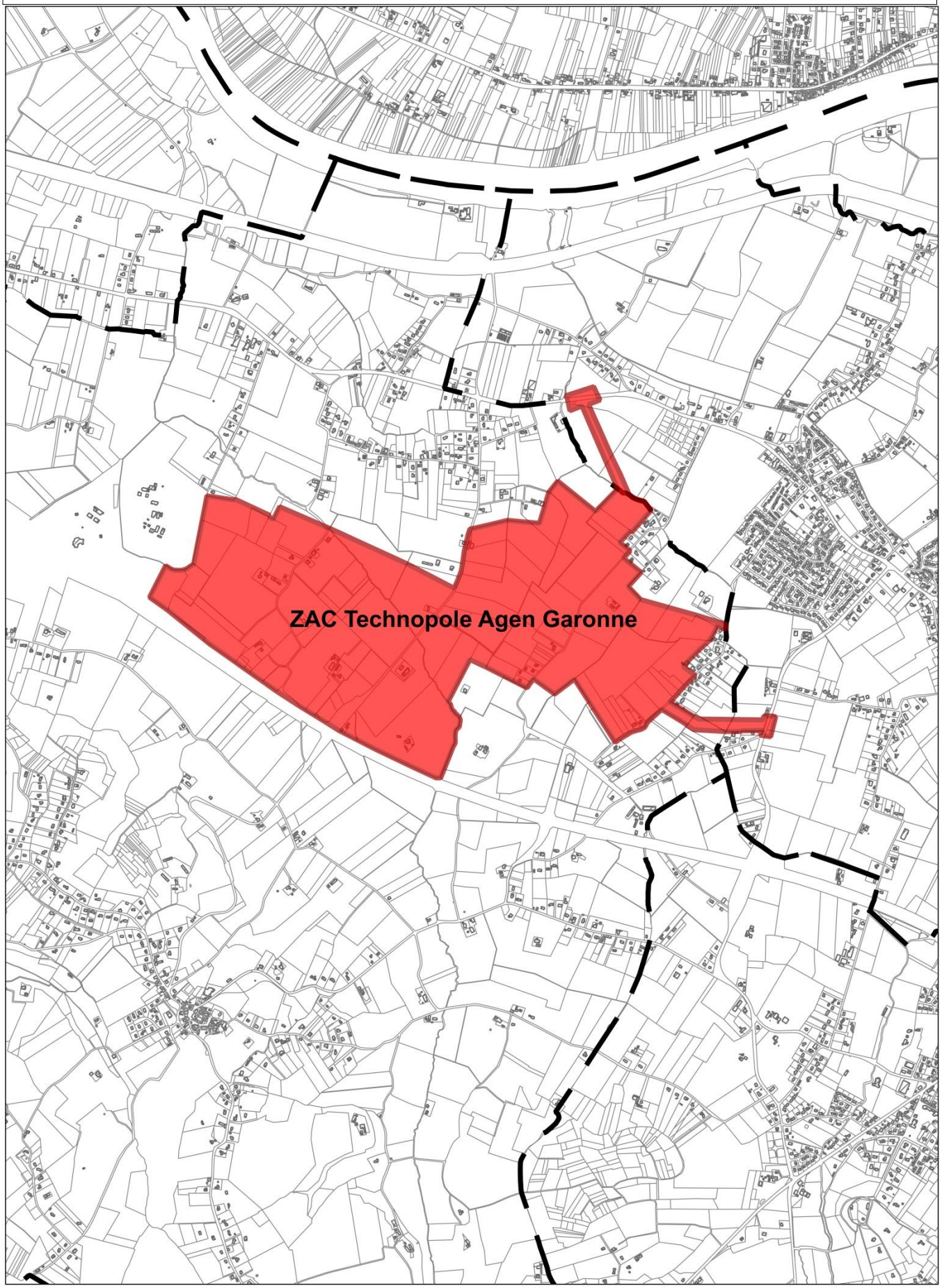
commune de Layrac

Echelle : 1/10.000ème



Périmètres des Zones d'Aménagement Concerté

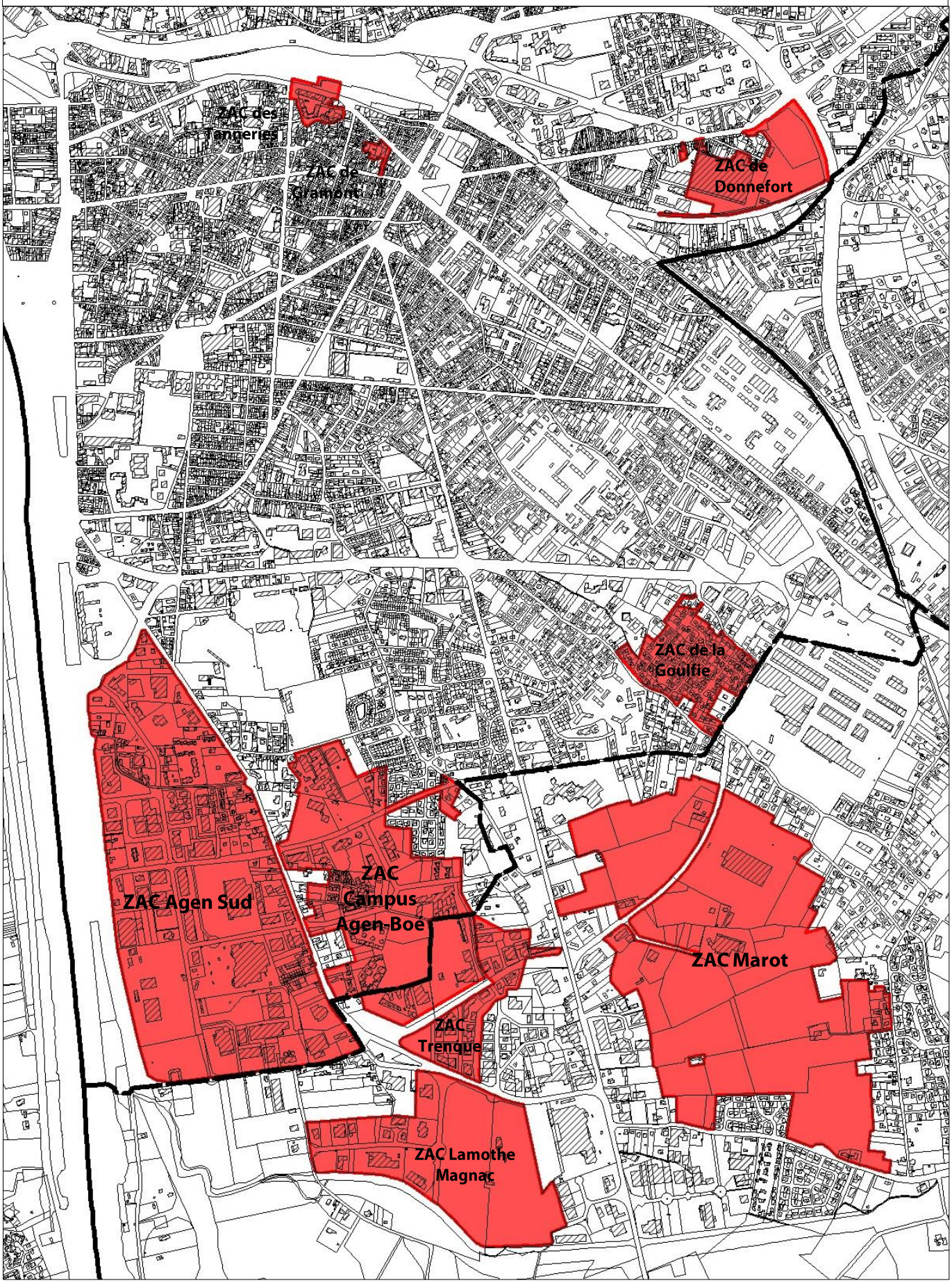
commune de Saint-Colombe-en-Bruilhois Echelle : 1/23.000ème



Périmètres des Zones d'Aménagement Concerté

communes d'Agen et de Boé

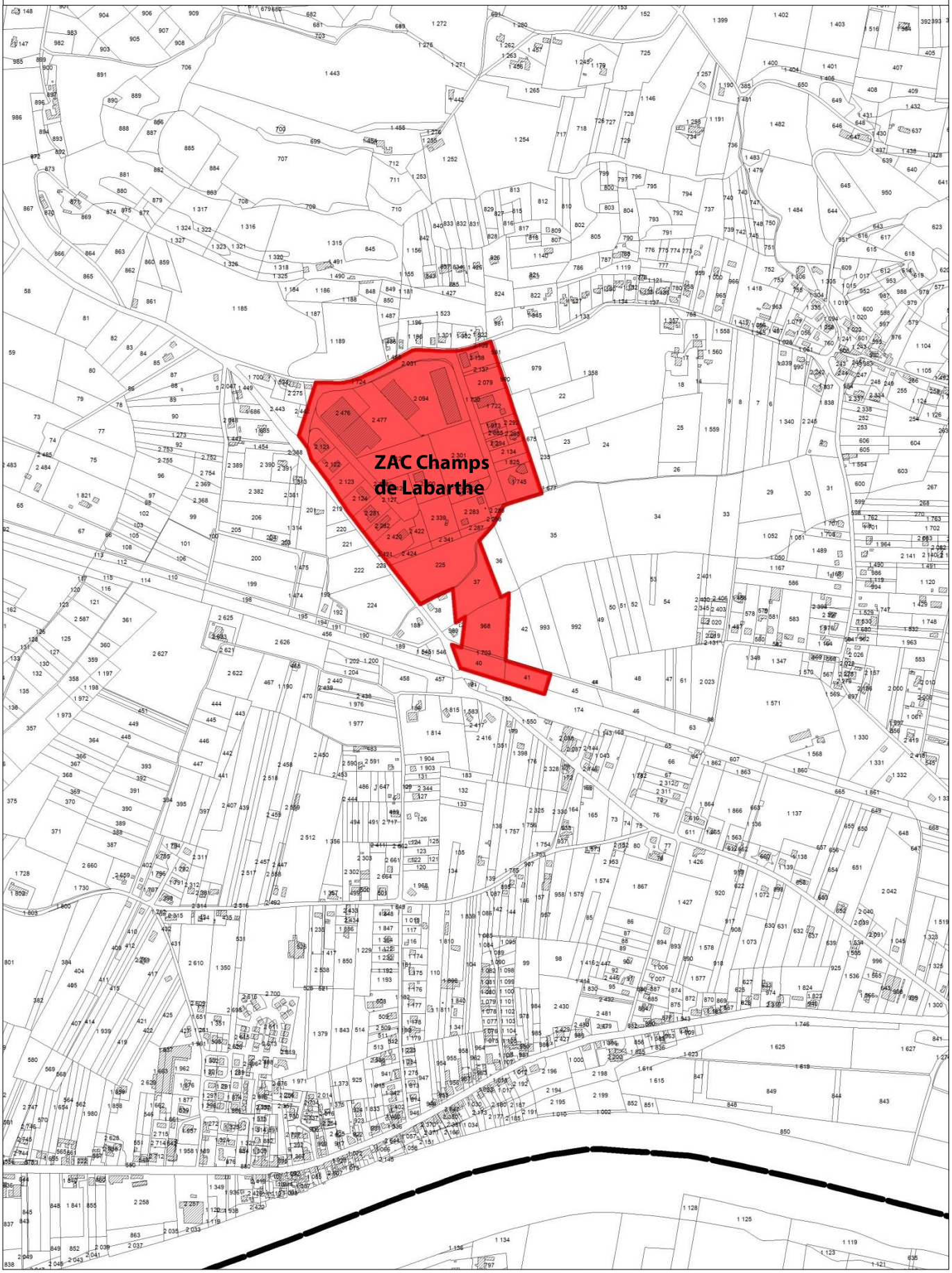
Echelle : 1/17.500ème



Périmètres des Zones d'Aménagement Concerté

commune de Colayrac-St-Cirq

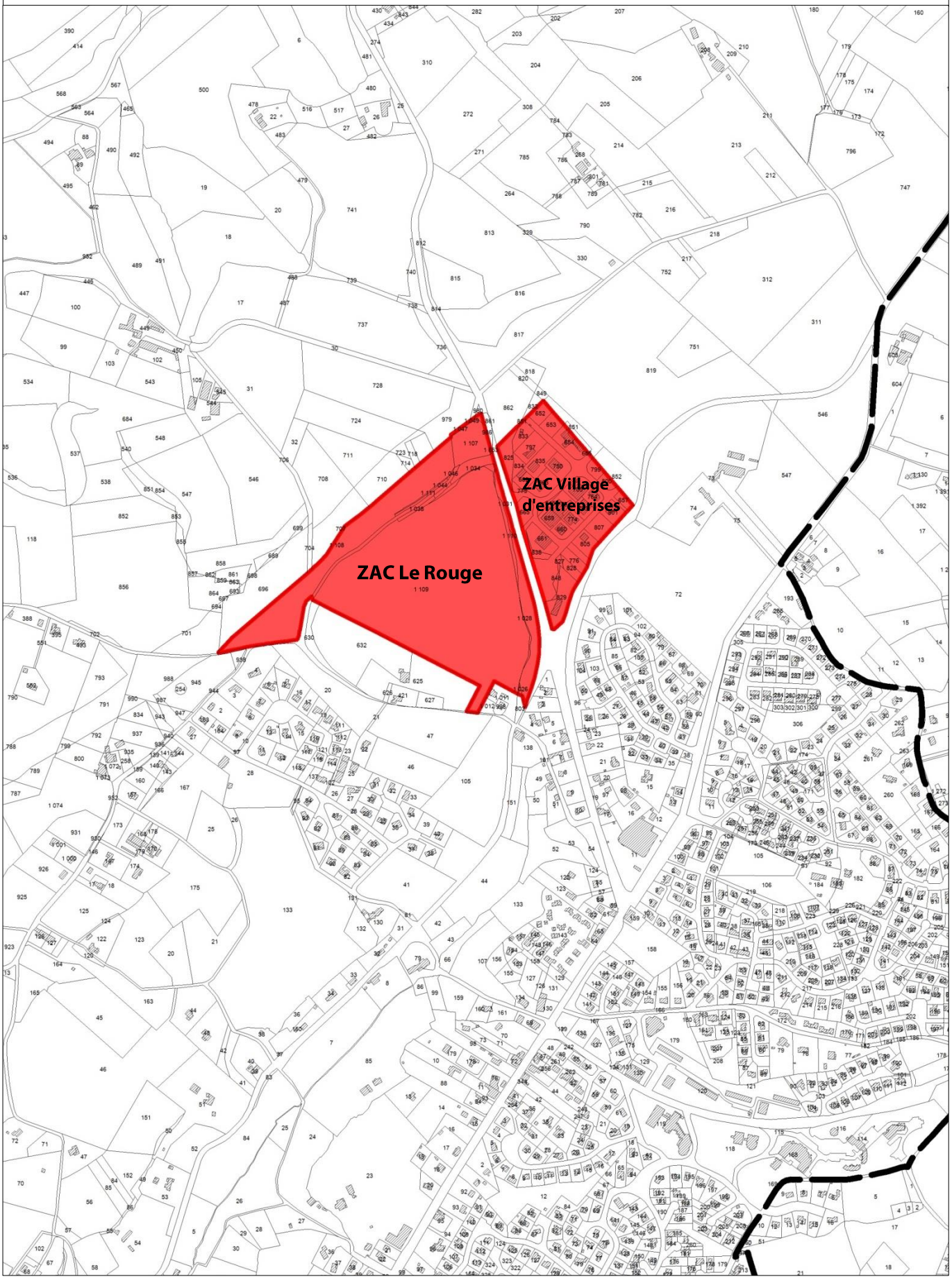
Echelle : 1/10.000ème



Périmètres des Zones d'Aménagement Concerté

commune de Foulayronnes

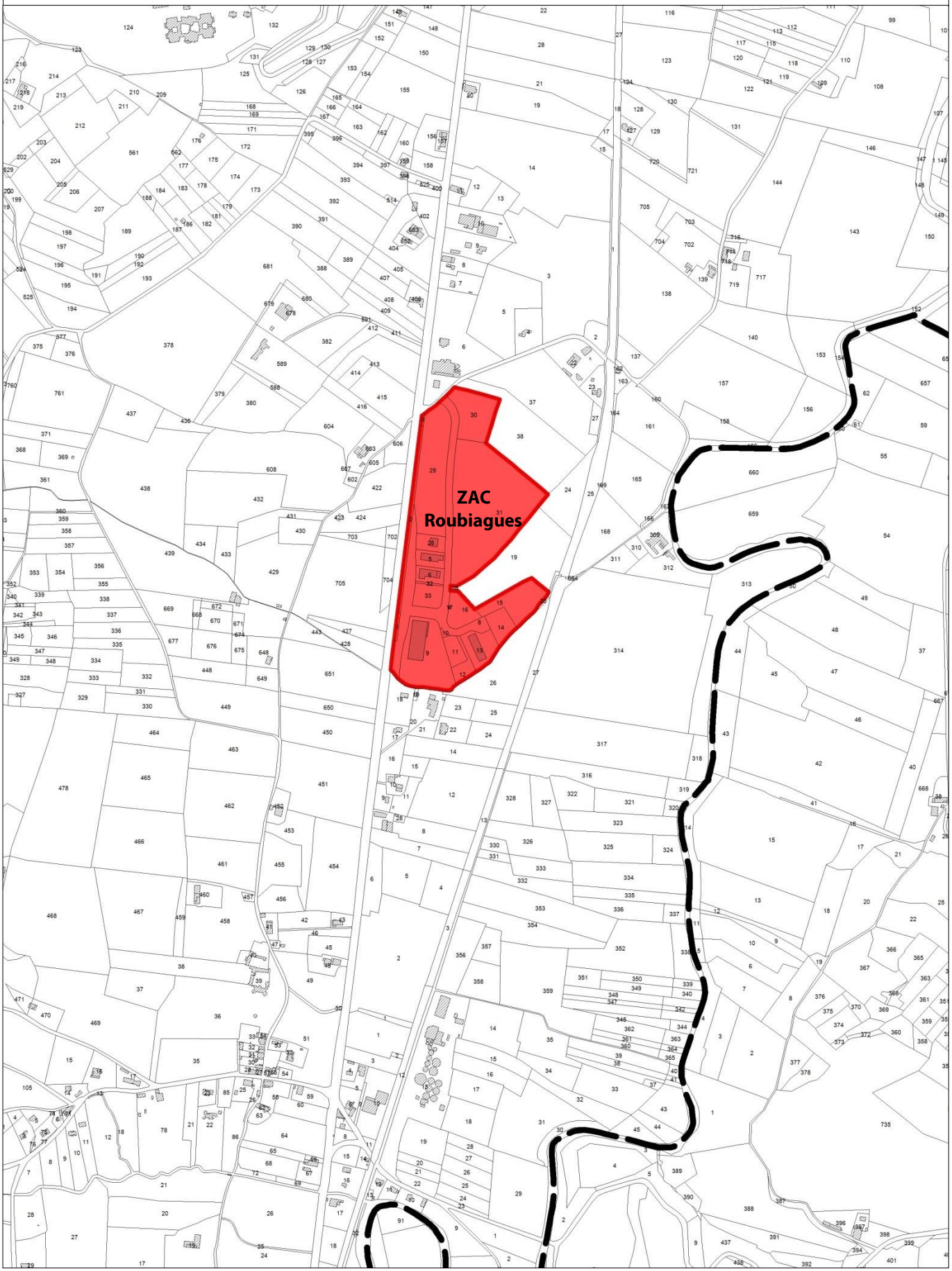
Echelle : 1/10.000ème



Périmètres des Zones d'Aménagement Concerté

commune de Layrac

Echelle : 1/10.000ème



AGGLOMERATION AGEN

TECHNOPOLE AGEN GARONNE

Zone à usage principal d'activités économiques et d'équipements publics

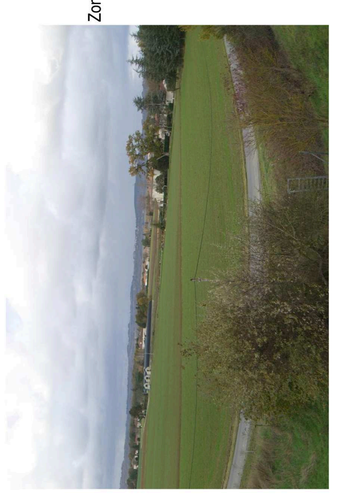
DOSSIER DE CREATION

3/ PLAN DU PERIMETRE

Echelle 1 / 2 500ème

Version 5

19 septembre 2013



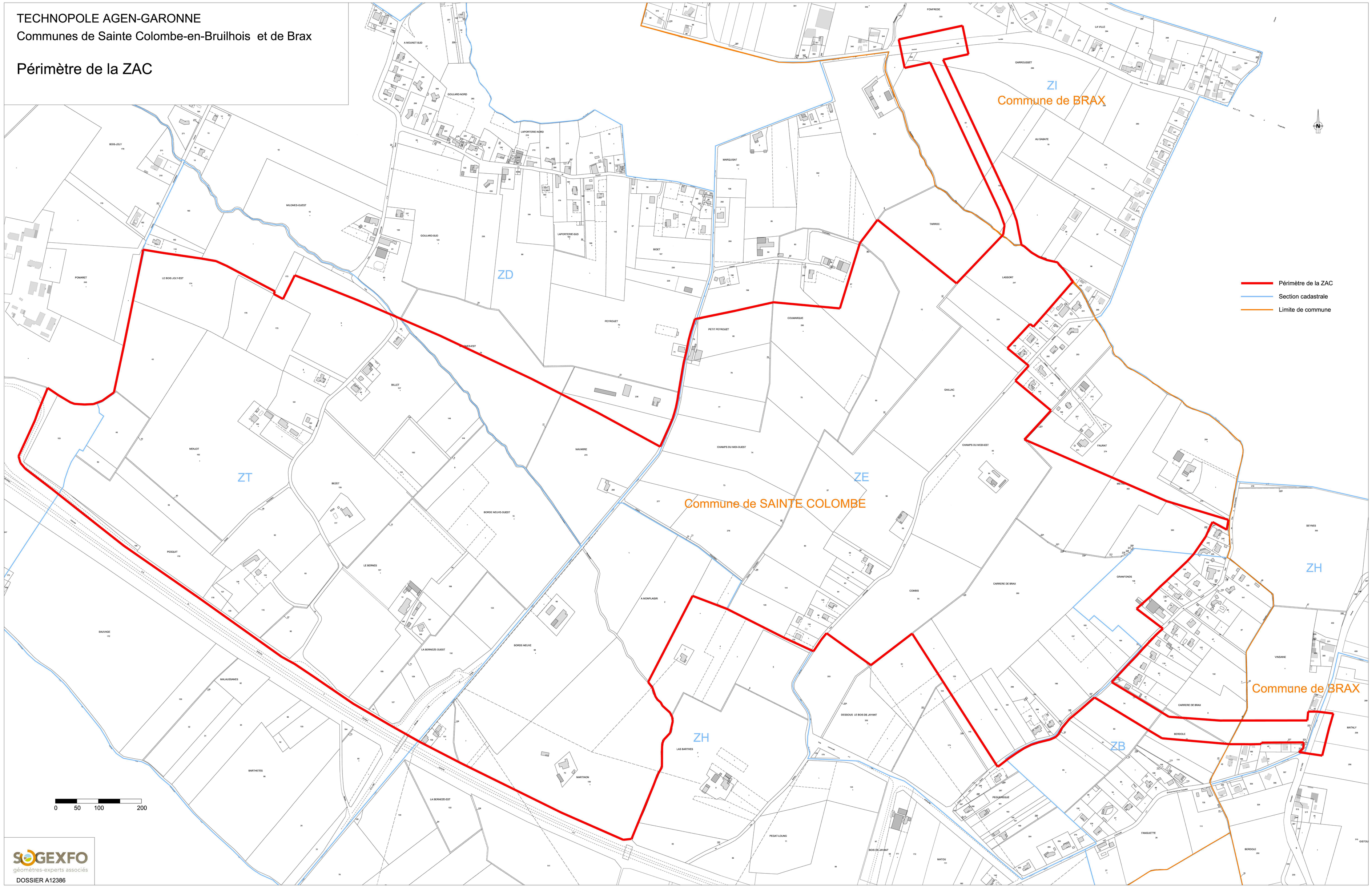
Fichier : 3Bilancon 21 Sud Canaux Gauche Fichier 21 Sud.dwg

FILLES : PAYSAGES

TECHNOPOLE AGEN-GARONNE

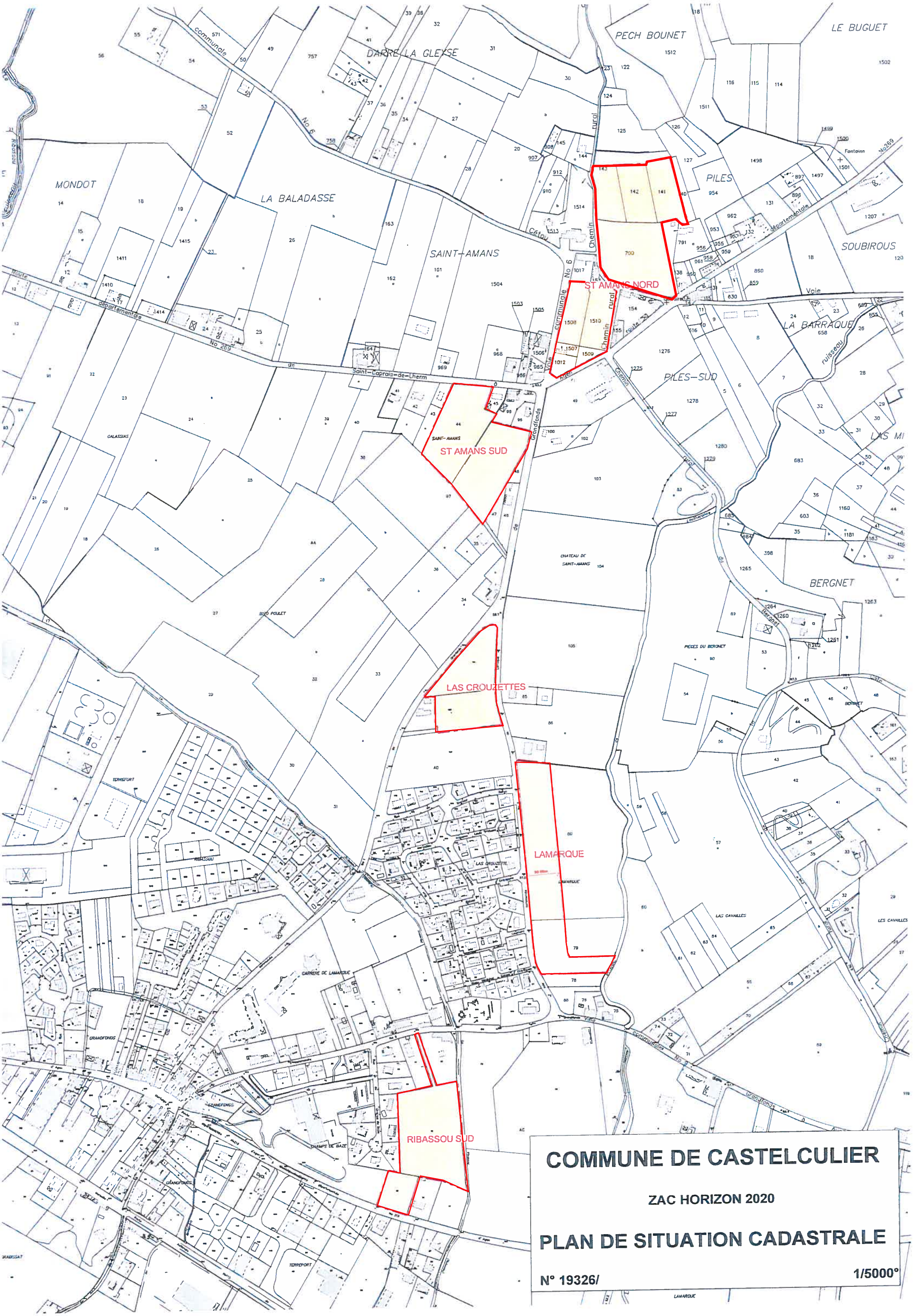
Communes de Sainte Colombe-en-Bruilhois et de Brax

Périmètre de la ZAC



SOGEXFO géomètres-experts associés

DOSSIER A12386



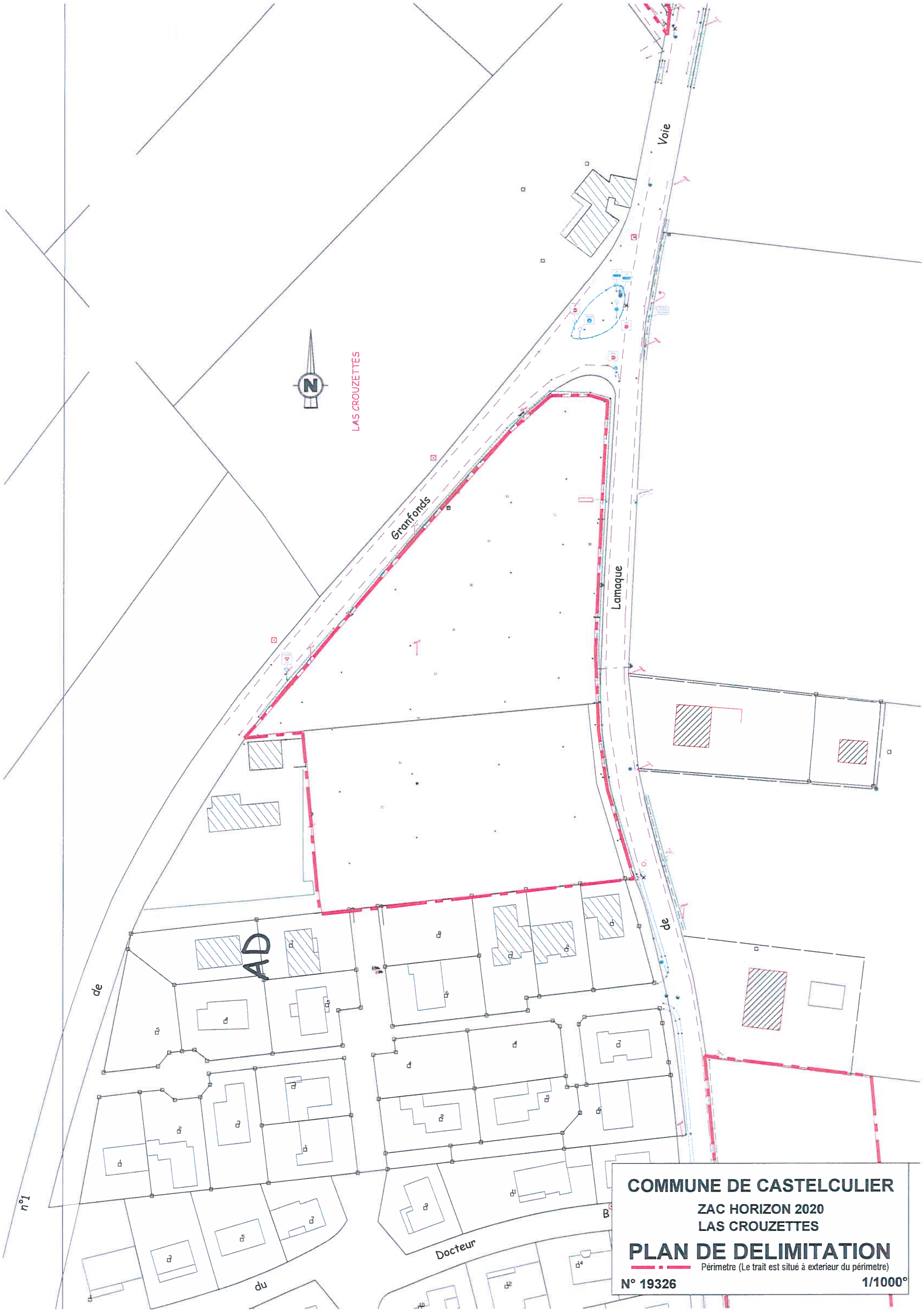
COMMUNE DE CASTELCULIER

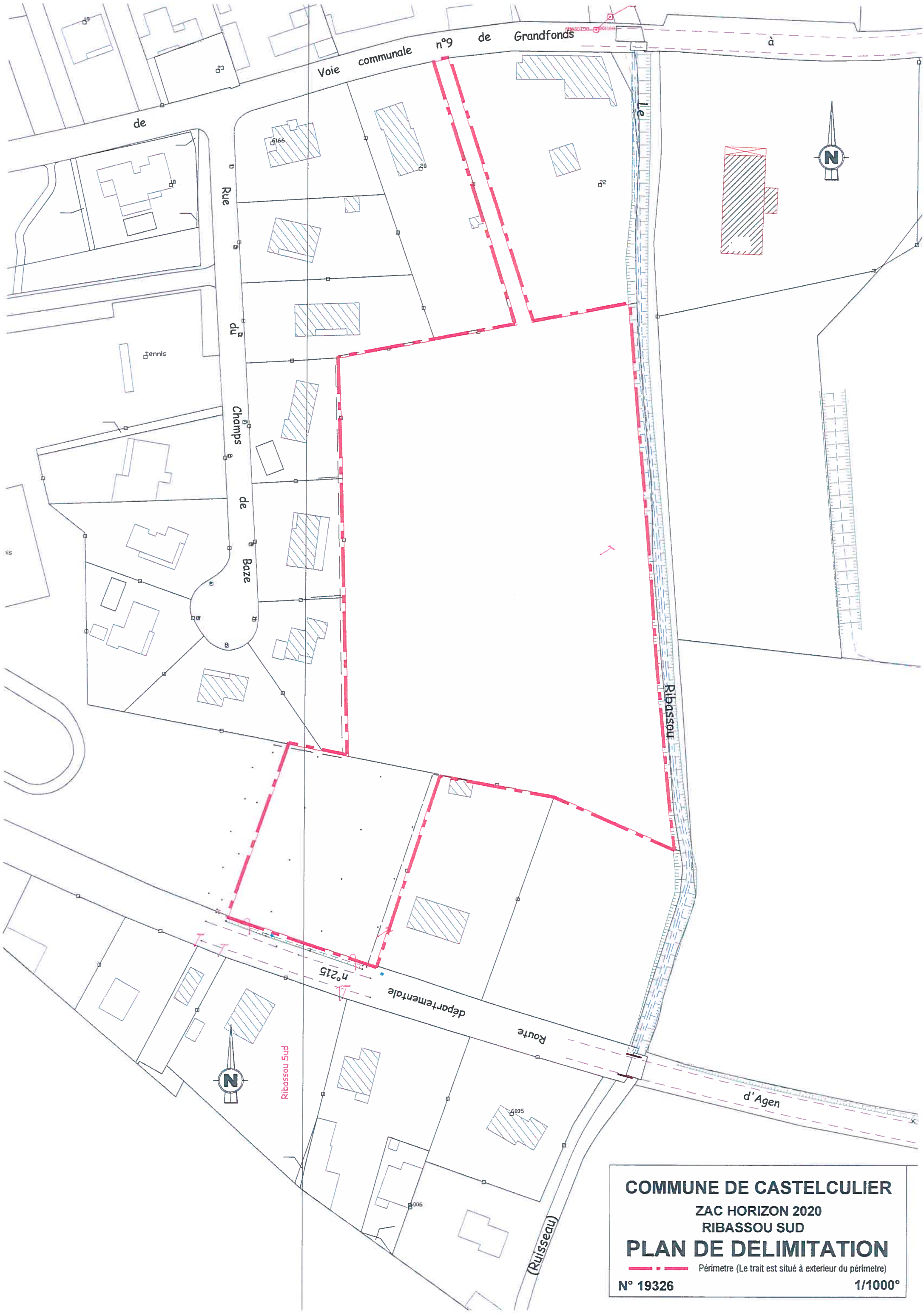
ZAC HORIZON 2020

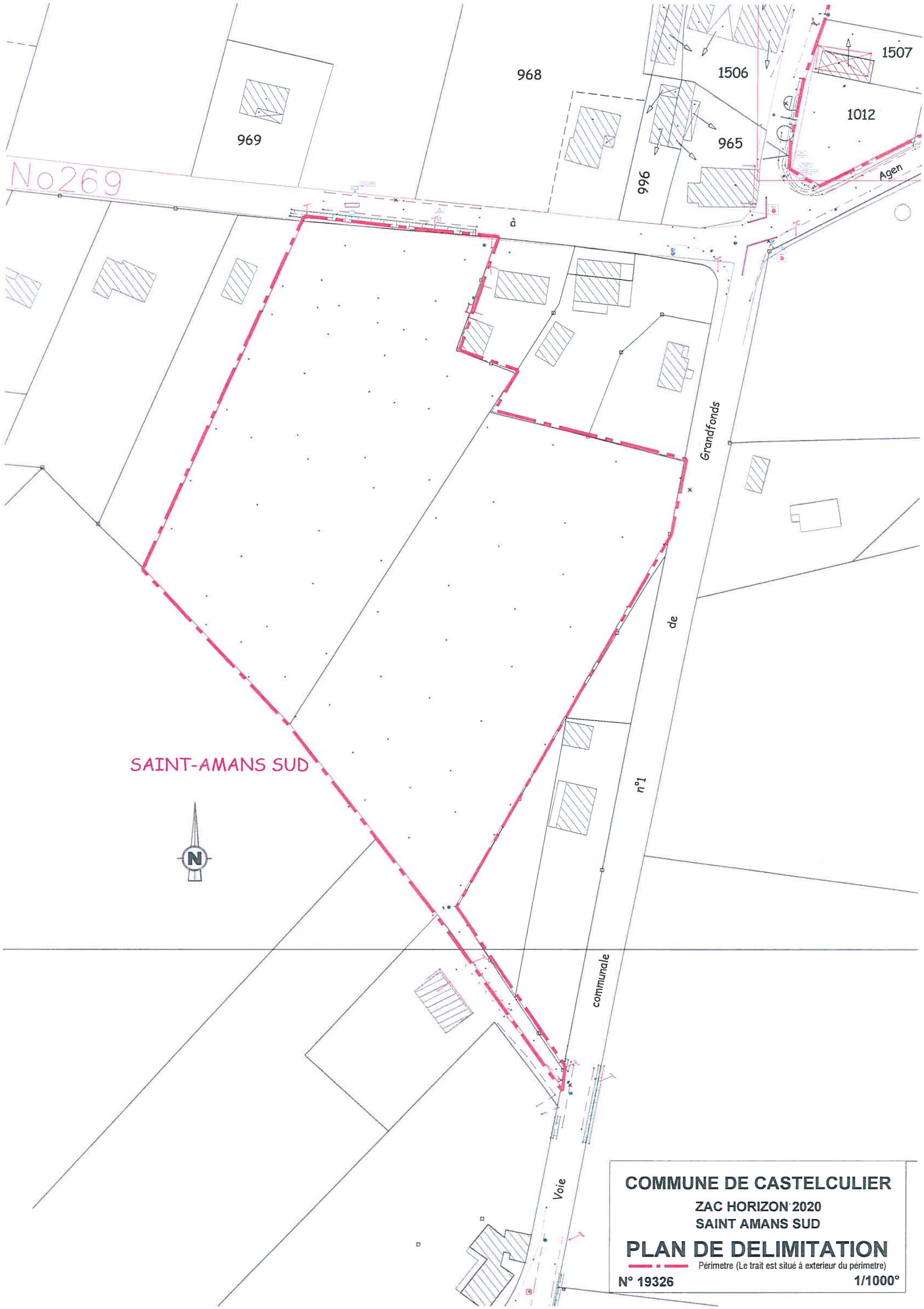
PLAN DE SITUATION CADASTRALE

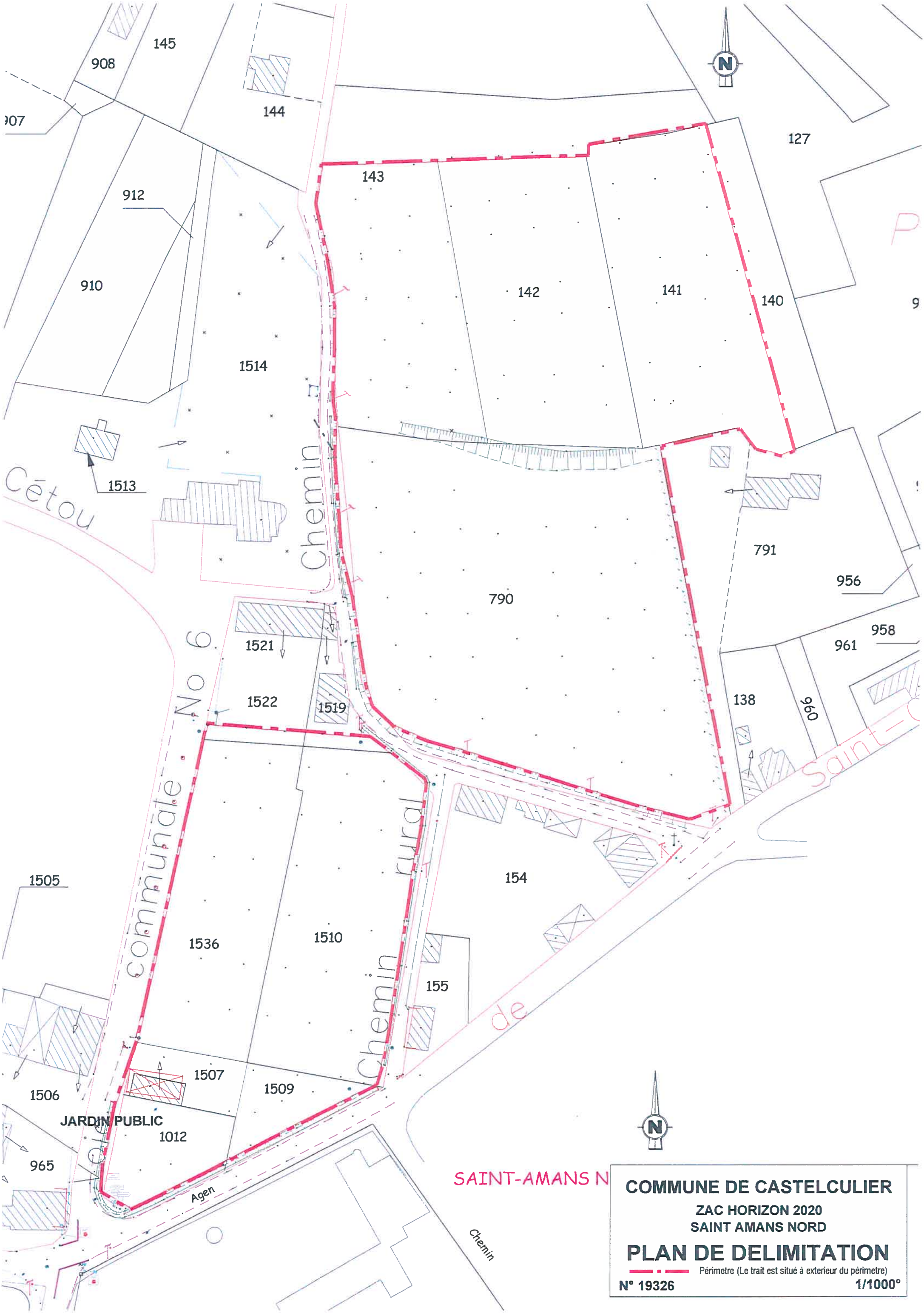
N° 19326/

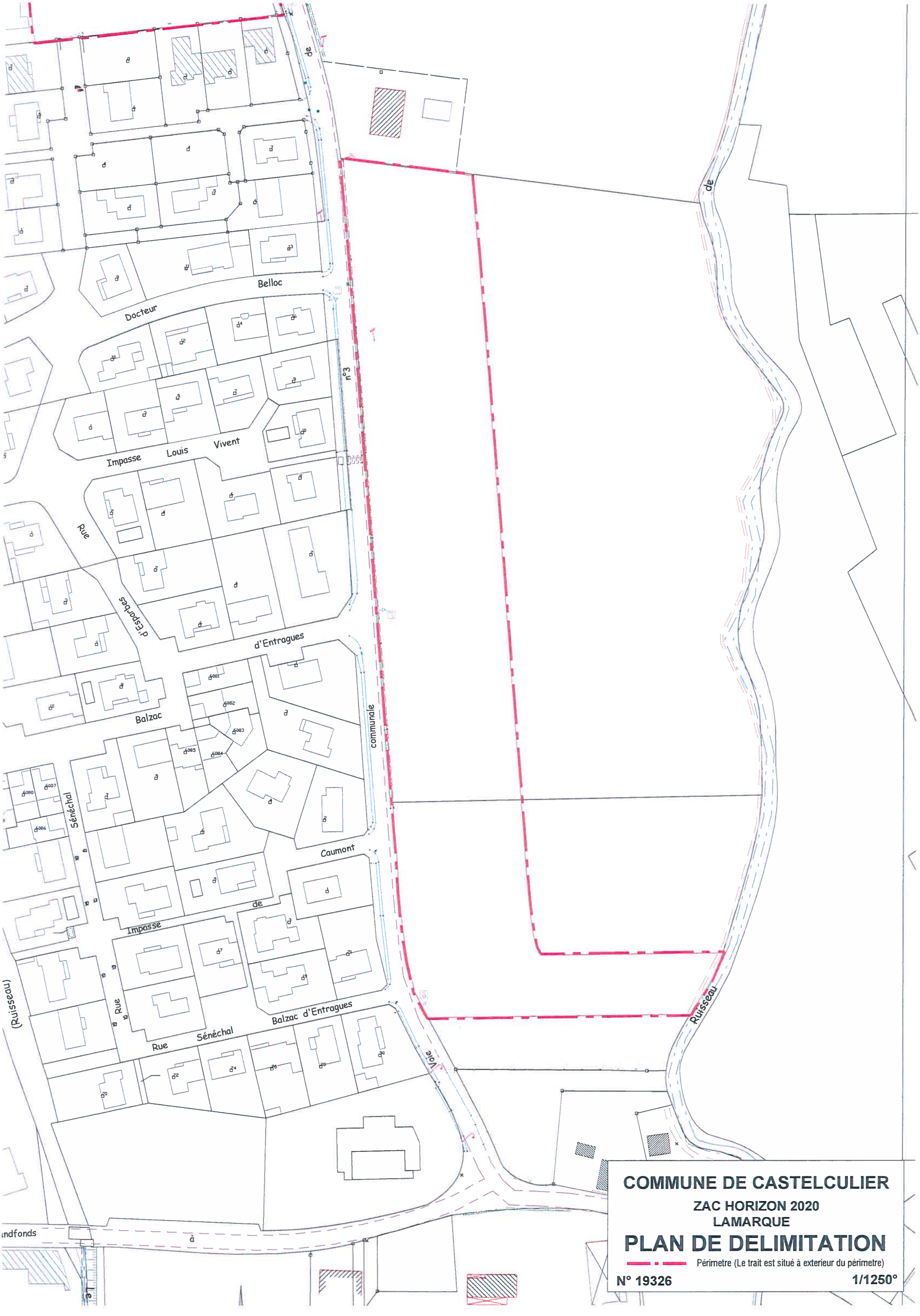
1/5000°


LAS CROUZETTES
Granfonds
Voie
Lamaque
de
AD
de
n°1
Docteur
du
B
COMMUNE DE CASTELCULIER
ZAC HORIZON 2020
LAS CROUZETTES
PLAN DE DELIMITATION
Périmetre (Le trait est situé à exterieur du périmetre)
N° 19326
1/1000°


Voie communale n°9 de Grandfonds à
de
Rue du Champs de Baze
tennis
Ribassou
Route départementale n°215
Ribassou Sud
(Ruisseau)
d'Agen
N
COMMUNE DE CASTELCULIER
ZAC HORIZON 2020
RIBASSOU SUD
PLAN DE DELIMITATION
Périmetre (Le trait est situé à exterieur du périmetre)
N° 19326
1/1000°


968
969
1506
1507
1012
965
996
No269
Agen
à
Grandfonds
de
n°1
communale
Voie
SAINT-AMANS SUD
N
COMMUNE DE CASTELCULIER
ZAC HORIZON 2020
SAINT AMANS SUD
PLAN DE DELIMITATION
Périmetre (Le trait est situé à exterieur du périmetre)
N° 19326
1/1000°


145
908
907
144
912
910
1514
1513
Cétou
Chemin
143
142
141
140
127
9
790
791
956
958
961
960
138
1521
1522
1519
Chemin rural
154
155
1505
1536
1510
1507
1509
1506
JARDIN PUBLIC
1012
965
Agen
Chemin
SAINT-AMANS N
N
COMMUNE DE CASTELCULIER
ZAC HORIZON 2020
SAINT AMANS NORD
PLAN DE DELIMITATION
Périmetre (Le trait est situé à exterieur du périmetre)
N° 19326
1/1000°


Docteur Belloc
Impasse Louis Vivent
Rue d'Espartbes
d'Entragues
Balzac
Sénéchal
Caumont
Impasse de
Rue Sénéchal
Balzac d'Entragues
(Ruisseau)
Voie communale n°3
Ruisseau
COMMUNE DE CASTELCULIER
ZAC HORIZON 2020
LAMARQUE
PLAN DE DELIMITATION
Périmetre (Le trait est situé à exterieur du périmetre)
N° 19326
1/1250°

47 - CASTELCULIER - " Carbounères "

Réf.: C50406

Propriété de la S.E.M. 47

cadastrée section AH n° 52 et 53 pour une contenance totale de 2ha 56a 25ca

REQUISITION DE DIVISION

PIÈCE

PLAN DE DIVISION AU 1/1000

3

établi d'après un levé régulier et une application du plan cadastral

Géoréférencement classe 1 - Coordonnées RGF 93-CC44 - Précision locale centimétrique

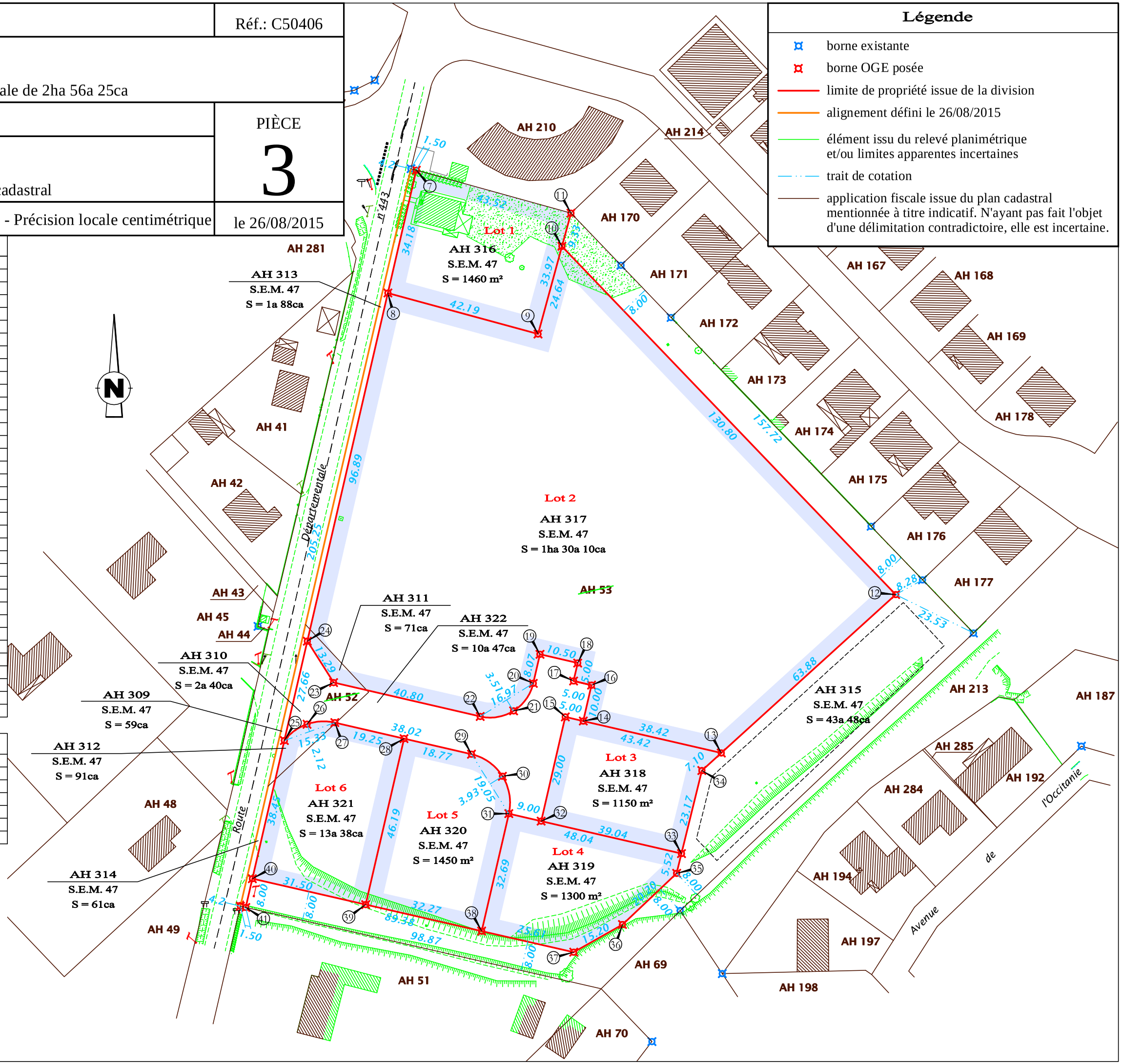
le 26/08/2015

SYSTEME DE COORDONNEES LOCALES

SOMMET	X	Y	NATURE
7	1515001.83	3221900.77	Borne O.G.E.
8	1514994.12	3221867.46	Borne O.G.E.
9	1515034.82	3221856.36	Borne O.G.E.
10	1515041.31	3221880.13	Borne O.G.E.
11	1515043.76	3221889.13	Borne O.G.E.
12	1515131.81	3221785.70	Borne O.G.E.
13	1515084.51	3221742.75	Borne O.G.E.
14	1515047.08	3221751.40	Borne O.G.E.
15	1515042.21	3221752.52	Borne O.G.E.
16	1515049.34	3221761.14	Borne O.G.E.
17	1515044.46	3221762.26	Borne O.G.E.
18	1515045.59	3221767.14	Borne O.G.E.
19	1515035.36	3221769.50	Borne O.G.E.
20	1515033.54	3221761.63	Borne O.G.E.
21	1515028.21	3221754.16	Borne O.G.E.
22	1515019.15	3221752.64	Borne O.G.E.
23	1514979.39	3221761.83	Borne O.G.E.
24	1514972.29	3221773.07	Borne O.G.E.
25	1514966.05	3221746.12	Borne O.G.E.
26	1514972.19	3221750.54	Borne O.G.E.
27	1514979.74	3221750.97	Borne O.G.E.
28	1514998.50	3221746.64	Borne O.G.E.
29	1515016.78	3221742.41	Borne O.G.E.
30	1515025.18	3221736.44	Borne O.G.E.
31	1515026.91	3221726.28	Borne O.G.E.
32	1515035.68	3221724.27	Borne O.G.E.
33	1515073.72	3221715.47	Borne O.G.E.
34	1515079.26	3221737.97	Borne O.G.E.
35	1515072.40	3221710.11	Borne O.G.E.
36	1515057.73	3221696.23	Borne O.G.E.
37	1515044.51	3221688.72	Borne O.G.E.
38	1515019.55	3221694.43	Borne O.G.E.
39	1514988.09	3221701.63	Borne O.G.E.
40	1514957.38	3221708.65	Borne O.G.E.
41	1514955.58	3221700.86	Borne O.G.E.

TABLEAU DES SURFACES DES LOTS

LOT	SURFACE
1	1460 m²
2	13081 m²
3	1150 m²
4	1300 m²
5	1450 m²
6	1429 m²



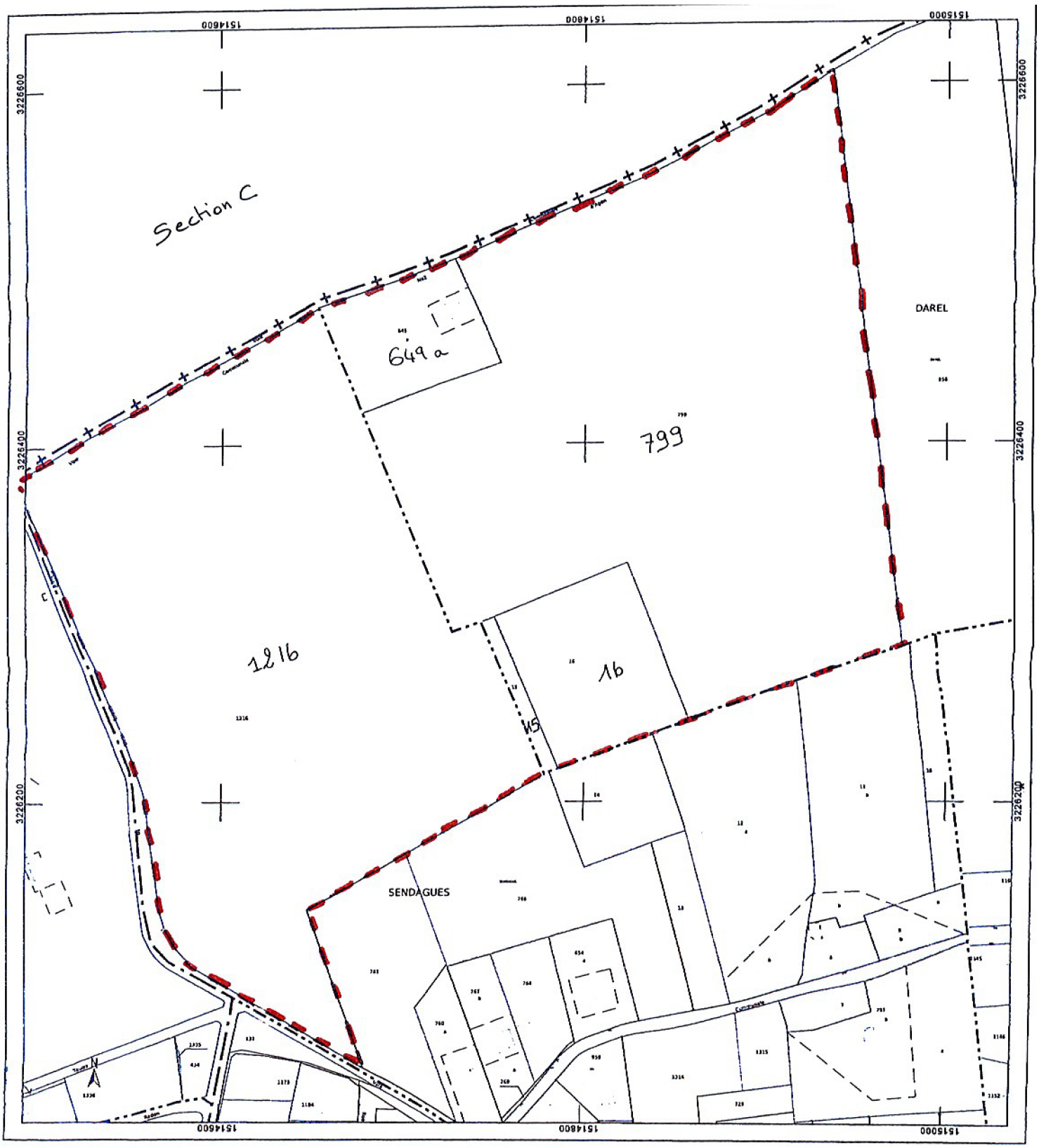
GÉOMÈTRE-EXPERT
CONSEILLER VALORISER GARANTIR

ALIENOR GEOMETRES-EXPERTS
S.A.R.L. de Géomètres-Experts
Anne BRIANT - François CAMIADE
10 rue Palissy - 47000 AGEN
Tél: 05 53 47 07 96
Courriel : francois.camiade@geometre-expert.fr

Périmètres des Zones d'Aménagement Concerté

Commune de Bon-Encontre **Echelle : 1/2.000ème**

ZAC Ecoquartier de Saint-Ferréol



DEPARTEMENT DU LOT ET GARONNE

COMMUNE D'ESTILLAC

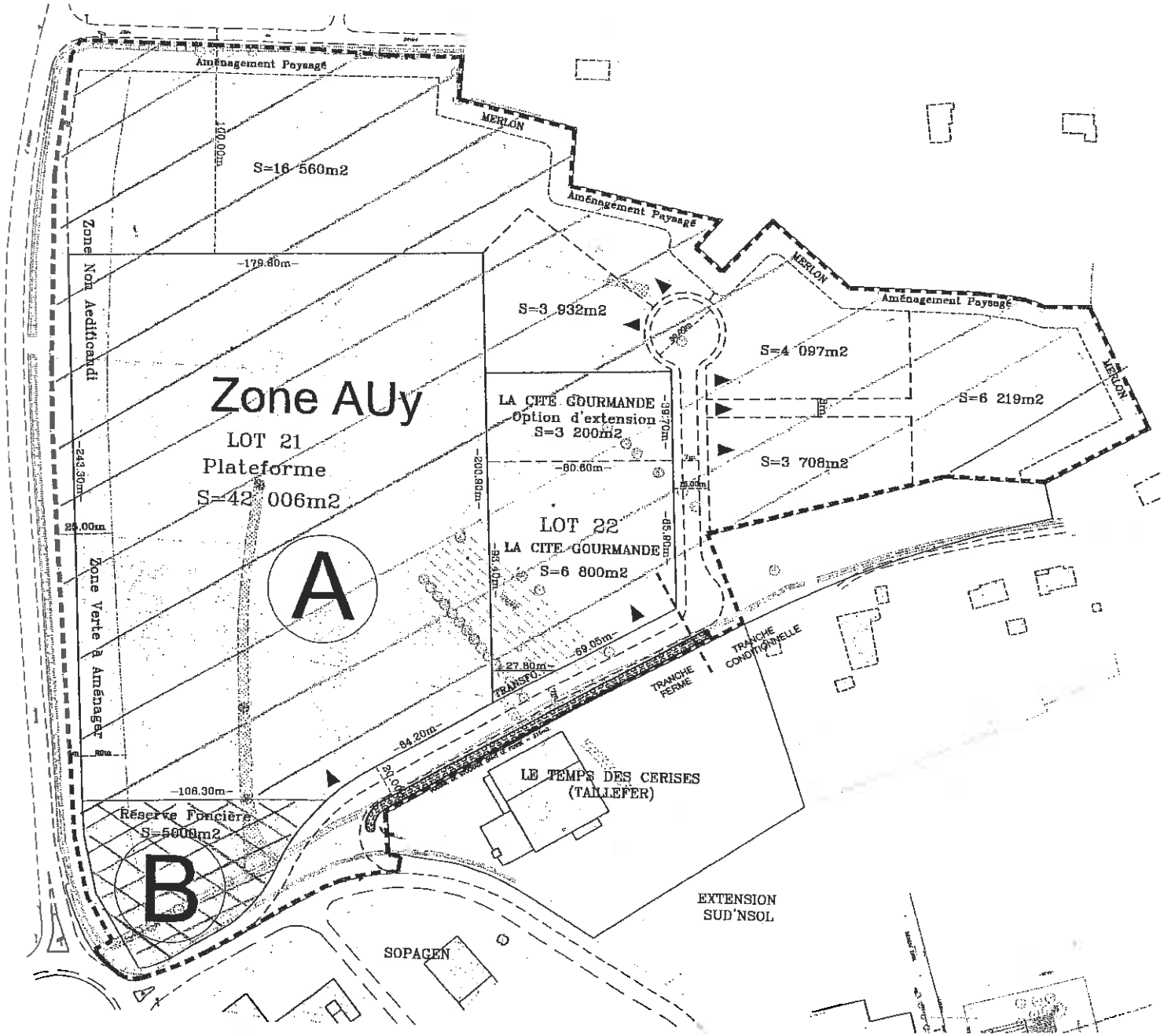
AGROPOLE II

PROJET DE CREATION

PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE

LEGENDE:

- Périmètre de la ZAC Zone AUy du POS
- Cahier des charges ZONE A
- Cahier des charges ZONE B



Joseph PASCUAL
Géomètre-Expert D.P.L.G.
47000 AGEN
Tél: 05 53 68 31 69 – Fax: 05 53 68 30 30

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DURABLE

REVISION GENERALE

DOSSIER APPROUVÉ

PIÈCE N°7.14 :

TECHNOPOLE AGEN GARONNE

DOSSIER AU TITRE DE L'ARTICLE L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME

Procédure	Prescription	Arrêt	Approbation	Contrôle de légalité
Élaboration du PLUi	27 mai 2010	6 décembre 2012	11 juillet 2013	
Modification simplifiée n°1 du PLUi (MS2)		/	13 novembre 2014	
Modification simplifiée n°2 du PLUi (MS2)	13 juin 2014	/	18 décembre 2014	
Modification simplifiée n°3 du PLUi (MS3)	11 septembre 2014	/	18 décembre 2014	
Modification simplifiée n°4 du PLUi (MS4)	24 septembre 2015	/	17 décembre 2015	
Modification simplifiée n°6 du PLUi (MS6)	14 octobre 2015	/	17 décembre 2015	
Mise en compatibilité du PLUi (MEC1)			17 décembre 2015	
Modification simplifiée n°7 du PLUi (MS7)	9 février 2016	/	7 juillet 2016	
Modification n°1 du PLUi (M1)		/	7 juillet 2016	
Modification n°2 du PLUi (M2)		/	7 juillet 2016	
Révision générale du PLUi	26 septembre 2013	6 octobre 2016	22 juin 2017	

Pour le Président et par délégation,
Le Vice-président en charge de l'urbanisme, de l'Aménagement de l'espace et de l'Administration du droit des sols

Christian DEZALOS

AGGLOMÉRATION AGEN
agglo-agen.fr

créham

Commune de Sainte Colombe-en-Bruilhois

TECHNOPOLE AGEN GARONNE

Zone d'Aménagement Concerté

Zone à usage principal d'activités économiques et d'équipements publics

Dossier au titre de l'article L111-8 du code de l'urbanisme

Version définitive

21 septembre 2016

PREAMBULE

Les dispositions des articles L.111-6, L.111-7, L.111-8, du code de l'urbanisme conditionnent les possibilités d'urbanisation le long des grands axes routiers à l'existence d'un projet urbain intégré au document d'urbanisme. Cet article vise à promouvoir une urbanisation de qualité sur ces sites, généralement en entrée de ville. Il définit une bande inconstructible, de part et d'autre de l'axe de ces voies en dehors des secteurs déjà urbanisés, de :

- ⇨ 100 mètres pour les autoroutes et routes express,
- ⇨ 75 mètres pour les autres voies classées à grande circulation.

Toutefois, les communes disposant d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) peuvent, sous réserve d'avoir édicté dans ces documents, pour les secteurs concernés, des règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère, adapter ces dispositions à un degré plus ou moins important.

Le projet TECHNOPOLE AGEN GARONNE est bordé en partie Sud par l'autoroute A62. Il en résulte une bande inconstructible de 100 m à partir de l'axe de la voie au droit de la zone d'activités.

La présente étude a pour objet de prendre en compte les dispositions des articles L.111-6, L.111-7, L.111-8, afin de permettre la réalisation du projet TECHNOPOLE AGEN GARONNE le long de l'A62, sur la section aujourd'hui ouverte à l'urbanisation, tout en ayant une utilisation rationnelle et qualitative du site.

La 1ère partie de ce dossier présente l'état des lieux du site retenu en bordure de voie (caractéristiques routières, urbanistiques, paysagères) et établit la synthèse des contraintes.

La 2ème partie décrit les principes d'aménagement du projet et les justifications au regard des critères fixés par la loi.

La 3ème partie présente les éléments à intégrer dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal

La notion d'aire d'étude / périmètre d'étude / périmètre juridique

Selon les chapitres, il pourra être fait référence à la notion d' « aire d'étude », de « périmètre d'étude » et de « périmètre juridique ». Nous allons ci-après en préciser les termes :

L'aire d'étude :

Dans le cadre de l'analyse de l'état initial, une aire d'étude de 240 ha a été définie. Celle-ci correspond au périmètre élargi de l'ensemble des terrains qui étaient susceptibles d'être concernés par le projet avant la création de la ZAC TECHNOPOLE AGEN GARONNE.

Le périmètre d'étude :

Au stade des études préalable à la création de la ZAC, dans le cadre de l'analyse des effets du projet sur l'environnement, il a été défini un périmètre d'étude d'environ 220 ha.

Ce périmètre s'inscrit bien évidemment au sein de l'aire d'étude de 240 ha ayant servie à l'analyse des sensibilités initiales de l'environnement. Il englobe les accès au site par le nord et l'est, ainsi que les aménagements prévus par le projet du TECHNOPOLE AGEN GARONNE.

Le périmètre juridique

Les études pré-opérationnelles conduites dans le cadre de l'élaboration du dossier de création de la ZAC, la prise en considération des données transmises par SNCF Réseau sur l'emprise nécessaire aux ouvrages de ligne LGV et ses ouvrages annexes ont permis de délimiter précisément le périmètre de la ZAC, dont la superficie définitive est de 214,8 hectares environ. Ce périmètre correspond au périmètre juridique délimitant la ZAC sur laquelle porte l'opération et le dossier de création.

SOMMAIRE

1. PRESENTATION DU TECHNOPOLE AGEN GARONNE 4

1.1 Situation générale 4

1.2 Le projet du TECHNOPOLE AGEN GARONNE 6

1.2.1 Les principes d'aménagement 6

1.2.2 Le programme envisagé 8

1.2.3 L'aménagement de l'espace public 10

1.2.4 Un projet réalisable progressivement 11

1.2.5 La qualité environnementale 11

2. ANALYSE DU SITE **12**

2.1 Sécurité 12

2.2 Nuisances et risques 13

2.3 Urbanisme et architecture 15

2.4 Paysage 15

2.4.1 Unités paysagères du site 15

2.4.2 La végétation dans la zone d'étude 15

2.4.3 Les masses boisées limitrophes 15

2.4.4 Perceptions et points de vue 17

3. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS POUR LE SECTEUR SUD EST **22**

22

3.1 Orientations générales 23

3.2 Au regard des nuisances 23

3.3 Au regard de la sécurité 23

3.4 Au regard de la qualité urbaine et architecturale 25

3.2. Au regard du paysage 32

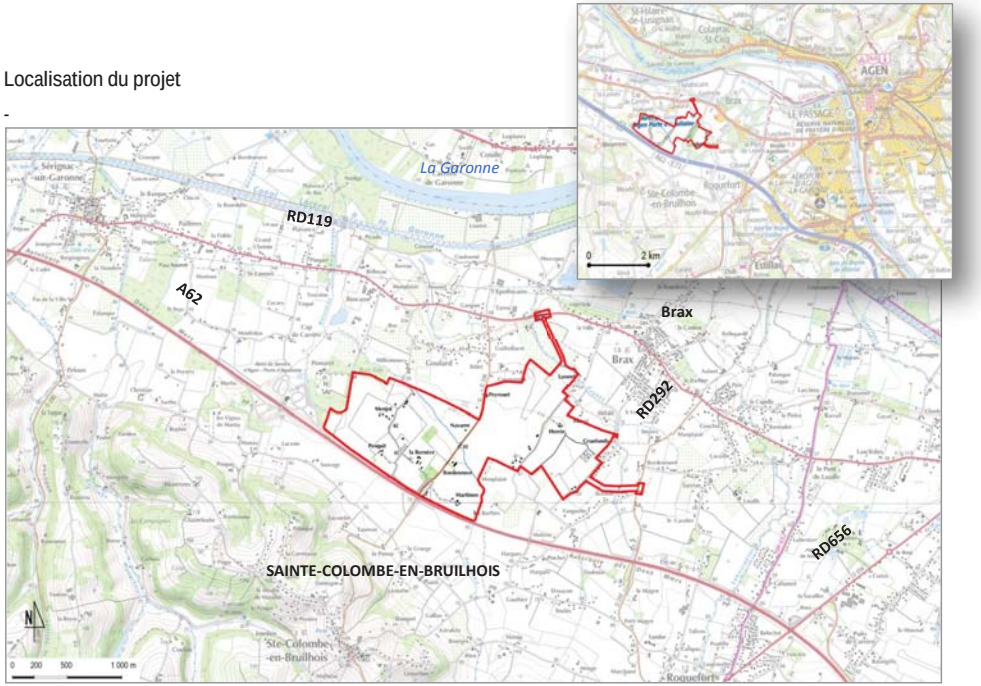
4. ELEMENTS A INTEGRER DANS LE PLUI **37**

1. PRESENTATION DU TECHNOPOLE AGEN GARONNE

1.1 Situation générale

Localisation du projet

-

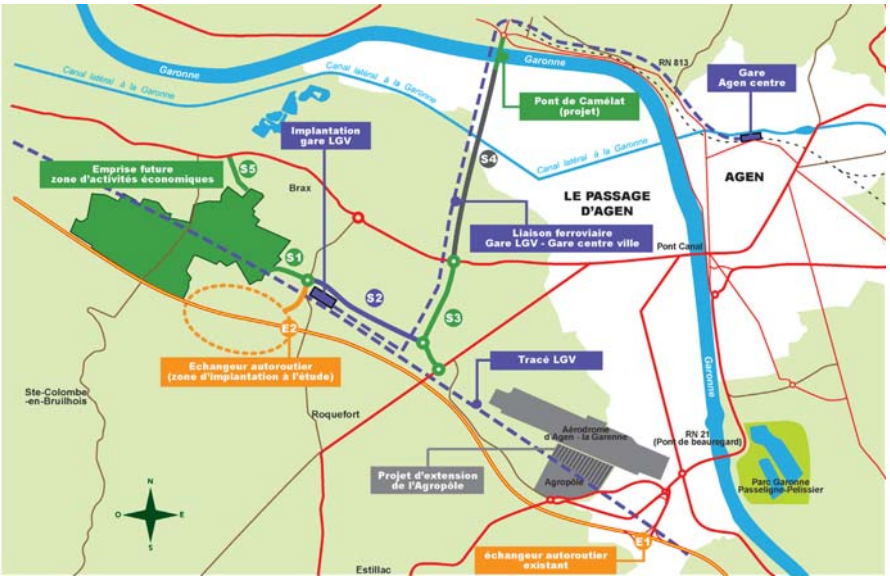


Le projet, dénommé TECHNOPOLE AGEN GARONNE (délibération du Conseil Communautaire du 26 septembre 2013 portant approbation du dossier de Création et création de la ZAC) , se développe sur une surface d'environ 214.8 ha, majoritairement sur la commune de SAINTE-COLOMBE-EN-BRUILHOIS. Les voies d'accès Nord et Est sont localisées sur la commune de Brax.

Le TECHNOPOLE AGEN GARONNE est situé à l'entrée ouest de l'agglomération d'Agen, dans un territoire aujourd'hui en pleine mutation avec l'arrivée de projets d'infrastructures majeures : nouvel échangeur sur l'A62, Ligne LGV-GPSO, future gare LGV, Programmation des infrastructures et de desserte nécessaire aux deux rives de l'Agglomération d'Agen.

Schéma des projets d'infrastructures en rive gauche

Validé par délibération de l'Agglomération d'Agen le 21 février 2013



Source : Agglomération d'Agen - 2013

Le TECHNOPOLE AGEN GARONNE, contribue au développement de ce nouvel essor de la rive gauche de la Garonne par la création d'activité économique sur un site d'envergure régionale ou nationale

Il est bordé sur sa partie Sud- Ouest par l'autoroute A62.

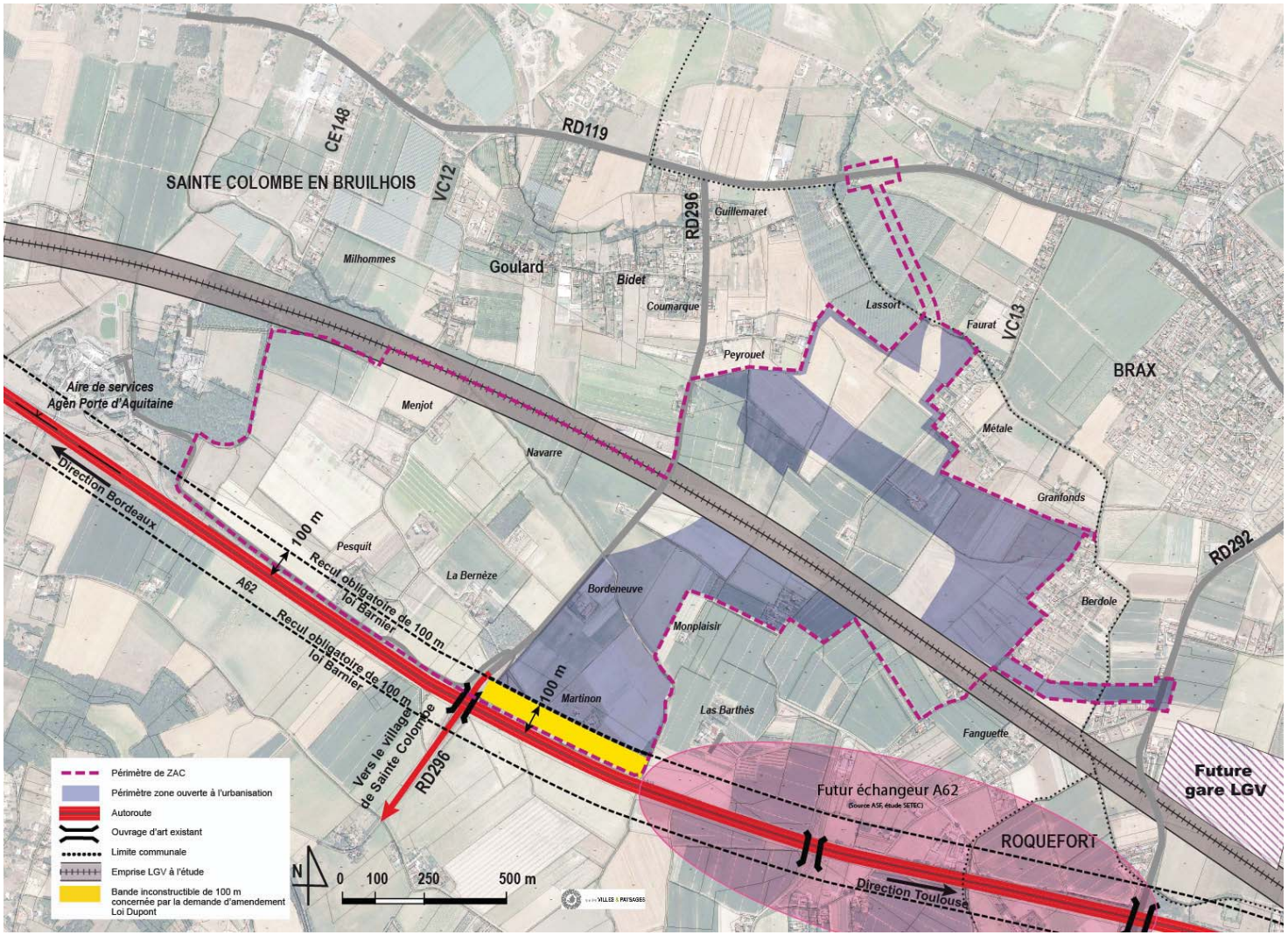
L'accès principal de la ZAC se fera par la RD292 à l'entrée Est de la ZAC sur la commune de Brax (S1 programmé en 2016/2017).

Le site d'étude sera traversé d'est en ouest par le projet de ligne LGV-GPSO en cours d'étude (mise en service prévue pour 2024) et se situera à proximité de la future gare LGV. Un échangeur sur A62 est à l'étude et permettra de faciliter l'accès à la zone d'activités depuis l'autoroute.

Le Schéma de Cohérence territoriale (SCOT) du pays de l'agenais a été approuvé le 28 février 2014. Afin de garantir la maitrise du développement du territoire, le document d'orientation et d'objectifs prévoit d'ouvrir à l'urbanisation 50 à 60 hectares d'espaces consommés pour la période 2013-2018, ce dans quoi s'inscrit le projet de TECHNOPOLE AGEN GARONNE.

Une bande inconstructible de 100 mètres de type loi Barnier s'applique actuellement de part et d'autre de l'axe de l'autoroute elle impacte le Sud de l'opération TECHNOPOLE AGEN GARONNE.

L'opération faisant l'objet d'un phasage dans le temps, le présent dossier d'amendement DUPONT porte uniquement sur la partie ouverte à l'urbanisation en première phase, située à l'est de la RD296. (zone 1AUx1 du PLUi sur la commune de Sainte Colombe-en-Bruilhois)



1.2 Le projet du TECHNOPOLE AGEN GARONNE

1.2.1 Les principes d'aménagement

Le TECHNOPOLE AGEN GARONNE s'appuie sur les principes fédérateurs suivant définis dans le dossier de Création de ZAC et qui sont respectés :

FONCTIONNALITE / ECONOMIE

- Concevoir une zone d'activités aménageable dans le temps, pouvant s'adapter au projet LGV et à l'évolution de la commercialisation
- Proposer une diversité de tailles de parcelles adaptées aux besoins des entreprises
- Offrir un pôle de services performant en lien direct avec l'offre de formation sur l'agglomération
- Organiser les plus grandes parcelles entre la LGV et l'autoroute
- Favoriser les petites tailles de parcelles sur la frange nord, en relation avec l'habitat existant
- Valoriser la vitrine sur l'autoroute A62
- Permettre la création ultérieure (après réalisation de la LGV) d'une plate-forme multimodale embranchée au réseau ferré

DEPLACEMENTS ET MOBILITE

- Assurer les liaisons du projet avec des voies à capacité suffisante (RD292, RD119) et le futur échangeur d'A62
- Maintenir les accès sur la RD296 et en direction du centre bourg de SAINTE-COLOMBE-EN-BRUILHOIS et de Brax
- Permettre la desserte du TECHNOPOLE AGEN GARONNE par les transports en commun et intégrer la multimodalité
- Assurer un maillage de liaisons douces internes, en connexion avec les secteurs urbains périphériques
- Organiser un maillage interne de voiries et de modes de déplacement alternatifs à la voiture

COHERENCE AVEC LA LGV

- Prendre en compte le tracé et les équipements de la LGV pour concevoir un projet cohérent, aménageable dans le temps
- Coordonner la réalisation du franchissement de la LGV avec le projet GPSO et les voies de désenclavement dues par SNCF Réseau avec les voies du TECHNOPOLE AGEN GARONNE
- Implanter les projets SNCF Réseau de base travaux et de maintenance sur les terrains à devenir d'activités pour limiter l'impact agricole afin d'éviter que ces projets consomment du foncier agricole supplémentaire en dehors du périmètre de la ZAC
- Organiser une synergie entre la future gare LGV et la future zone d'activités (proximité, accès tous modes de déplacements) et favoriser les liaisons douces

URBANISME ET PAYSAGE

- Créer un cœur de zone (accompagné de pôles secondaires) accueillant administration, services composant une centralité intéressant aussi bien les usagers et employés que le public extérieur
- Matérialiser les entrées du TECHNOPOLE AGEN GARONNE sur les 2 axes majeurs d'accès depuis la RD292 et la RD119
- Prendre en compte le tissu urbain actuel et son développement prévisible
- Constituer une zone tampon verte avec les riverains périphériques, en particulier sur la frange nord où la coulée verte intégrera une liaison douce et des aménagements paysagers qualitatifs, hauteur des bâtiments limitée
- Créer une nouvelle trame verte interne, assurant une qualité paysagère pour les employés du site et les entreprises, contribuant ainsi à leur image, agrémentant les déplacements lents
- Préserver et reconstituer une trame verte sur les abords des ruisseaux

ENVIRONNEMENT / BIODIVERSITE

- Créer un parc d'activités intégré dans son environnement
- Conserver le ruisseau de la Bagnauque, aménager ses abords et prendre en compte les contraintes inhérentes
- Créer des dispositifs de recueil des eaux pluviales intégrés dans l'environnement (noues, bassins) permettant le développement d'une biodiversité associée aux nouveaux milieux

Appréhender les nuisances bruit émanant de l'autoroute en éloignant les secteurs tertiaires et et services de la bande de bruit.

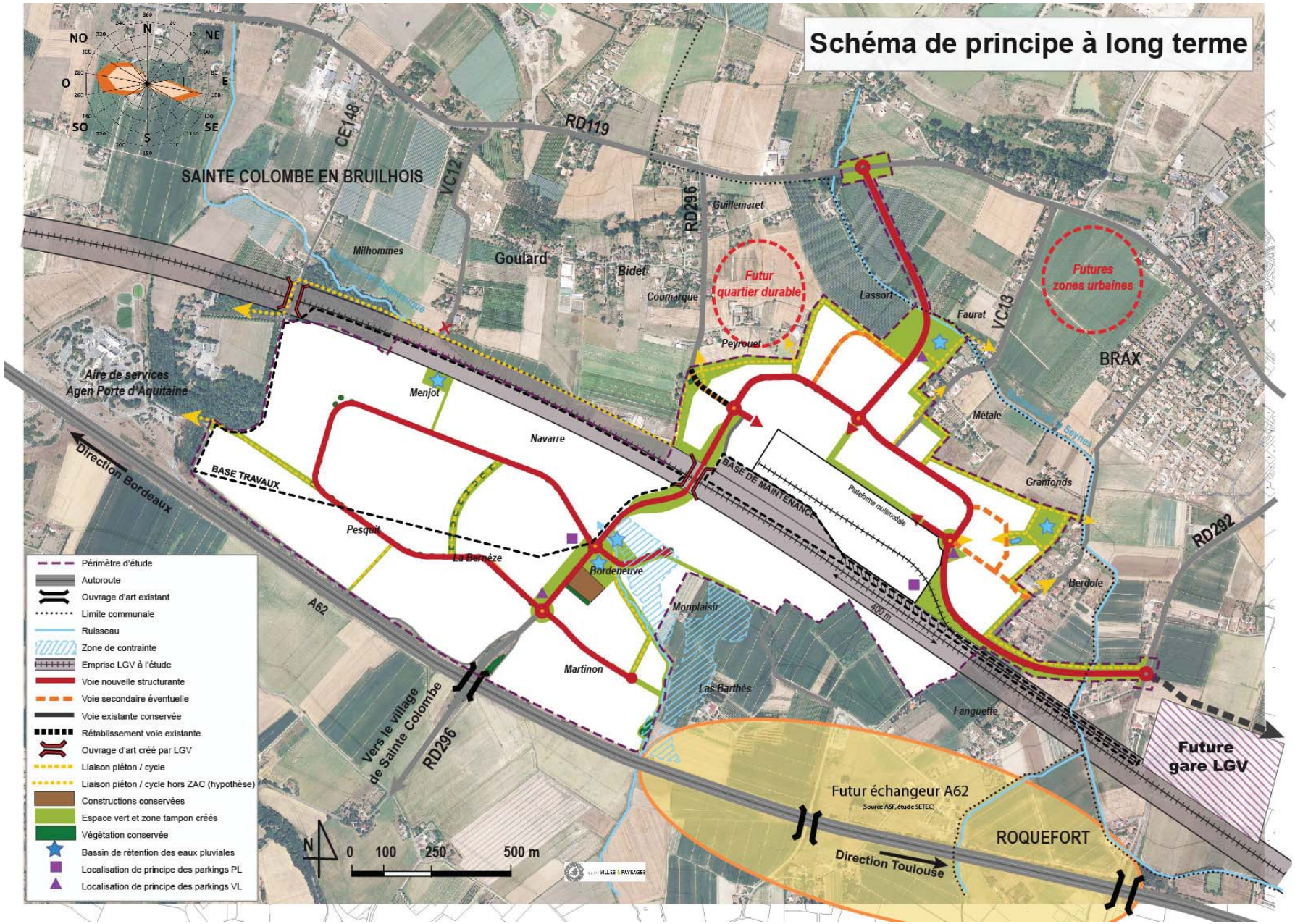


Schéma de principe à long terme
NO
N
NE
O
E
SO
S
SE
SAINTE COLOMBE EN BRUILHOIS
CE148
VC12
RD119
RD296
Guillemaret
Milhommes
Goulard
Bidet
Coumarque
Futur quartier durable
Peyrouet
Lassort
Faurat
VC13
Futures zones urbaines
BRAX
Aire de services Agen Porte d'Aquitaine
Menjot
Navarre
Métale
Seynes
Granfonds
BASE TRAVAUX
BASE DE MAINTENANCE
Plateforme multimodale
Direction Bordeaux
Pesquit
La Bernèze
Bordeneuve
Monplaisir
400 m
RD292
Berdole
A62
Martinon
Las Barthès
Fanguette
Vers le village de Sainte Colombe
RD296
Future gare LGV
Futur échangeur A62
(Source ASF, étude SETEC)
ROQUEFORT
Direction Toulouse
Périmètre d'étude
Autoroute
Ouvrage d'art existant
Limite communale
Ruisseau
Zone de contrainte
Emprise LGV à l'étude
Voie nouvelle structurante
Voie secondaire éventuelle
Voie existante conservée
Rétablissement voie existante
Ouvrage d'art créé par LGV
Liaison piéton / cycle
Liaison piéton / cycle hors ZAC (hypothèse)
Constructions conservées
Espace vert et zone tampon créés
Végétation conservée
Bassin de rétention des eaux pluviales
Localisation de principe des parkings PL
Localisation de principe des parkings VL
N
0 100 250 500 m

1.2.2 Le programme envisagé

➔Typologies d'activités attendues

Le projet ne comprend pas de sectorisation des filières d'activités.

Il est souhaitable de pouvoir accueillir dans chaque phase les entreprises demandeuses de lots (dans les critères définis dans le volet économique).

Toutefois, le secteur compris entre la LGV et l'A62 est destiné à l'accueil d'entreprises de grande superficie, à destination de lots industriels ou logistique en lien avec les filières retenues.

Une typologie de tailles de parcelle a été dressée en corrélation avec le programme économique et les activités ciblées ; cette typologie se décline de la manière suivante :

	Fourchette de taille de parcelle envisagée
- des entreprises de production ou de logistique nécessitant une surface de lot importante et pour lesquels la proximité de l'échangeur peut être un atout	Plus de 4 ha
- des PMI industrielles - des PMI et PME (industriel et tertiaire) : dans des villages d'entreprises	Lots de 1 à 4 ha Macro-lot d'environ 1 à 1.5 ha avec bâtiments flexibles (production, bureaux, stockage…) construits par un promoteur ou la maîtrise d'ouvrage publique en accession ou location Organisation du lot maîtrisée et donc pouvant être positionné en vitrine *Pôle développement économique de Dreux Agglomération*
dans des lots individuels	Lots inférieurs à 1 ha

L'organisation de cette typologie s'est appuyée sur la taille des lots souhaitables suivant les secteurs de la zone :

- Portes d'entrée Est et Nord: services, tertiaires et village entreprises : catégories d'activités impliquant une architecture maîtrisable ; un 1er pôle serait implanté à proximité de l'entrée Est, la plus proche de la gare LGV, avec un secteur secondaire vers l'entrée nord.

- frange nord en contact avec les riverains périphériques : lots de taille réduite donc volumes de taille réduite et plus facilement masqués par une trame végétale, limitant ainsi les impacts visuels

- entre A62 et emprise LGV : moyens et très grands lots profitant de la vitrine sur A62 et pouvant accueillir des installations classées (avec toutes les dispositions de sécurité réglementaires). Etant donné la grande surface de la zone, un secteur de services pourra être aménagé en contact avec la RD296.

Ce découpage va de pair avec l'organisation urbaine et le phasage de réalisation des travaux afin de fournir à chaque phase un panel de lots répondant au mieux aux filières d'activités retenues. C'est pour répondre à cette souplesse que les secteurs géographiques n'ont pas été attribués à une filière d'activités.

Hypothèse de répartition des typologies de lots à long terme après suppression de la base travaux par SNCF Réseau

➔Un pôle de services performants

Le pôle principal de services pourra comprendre :

- un pôle accueil / promotion / information des entreprises, siège du gestionnaire de la zone, comprenant une équipe d'accompagnement des entreprises, au service de la démarche environnementale (informations, documentations, suivi des projets, exposition, … en lien avec le Technopôle de Donnefort),
- des salles de réunion,
- des commerces liés à la restauration (traditionnelle, interentreprises),
- de l'hôtellerie,
- une crèche ou halte-garderie destinée aux employés des entreprises,
- des services aux entreprises : reprographie, nettoyage…,
- des services publics : antenne Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale du Lot et Garonne (CCIT 47), antenne Pôle emploi…,
- de la conciergerie d'entreprises : services de proximité (organisation du covoiturage, courses, pressing, lavage voiture, locations, traiteur…), services à domicile, (garde enfants, ménage, jardinage, bricolage…), démarches administratives, beauté, forme, banque…,
- une pépinière d'entreprises en lien avec les secteurs-clés, en fonction du remplissage de celles existantes,
- un secteur de stationnement spécifique pour les poids lourds avec services de proximité (restauration, douches…) voire une station-service.

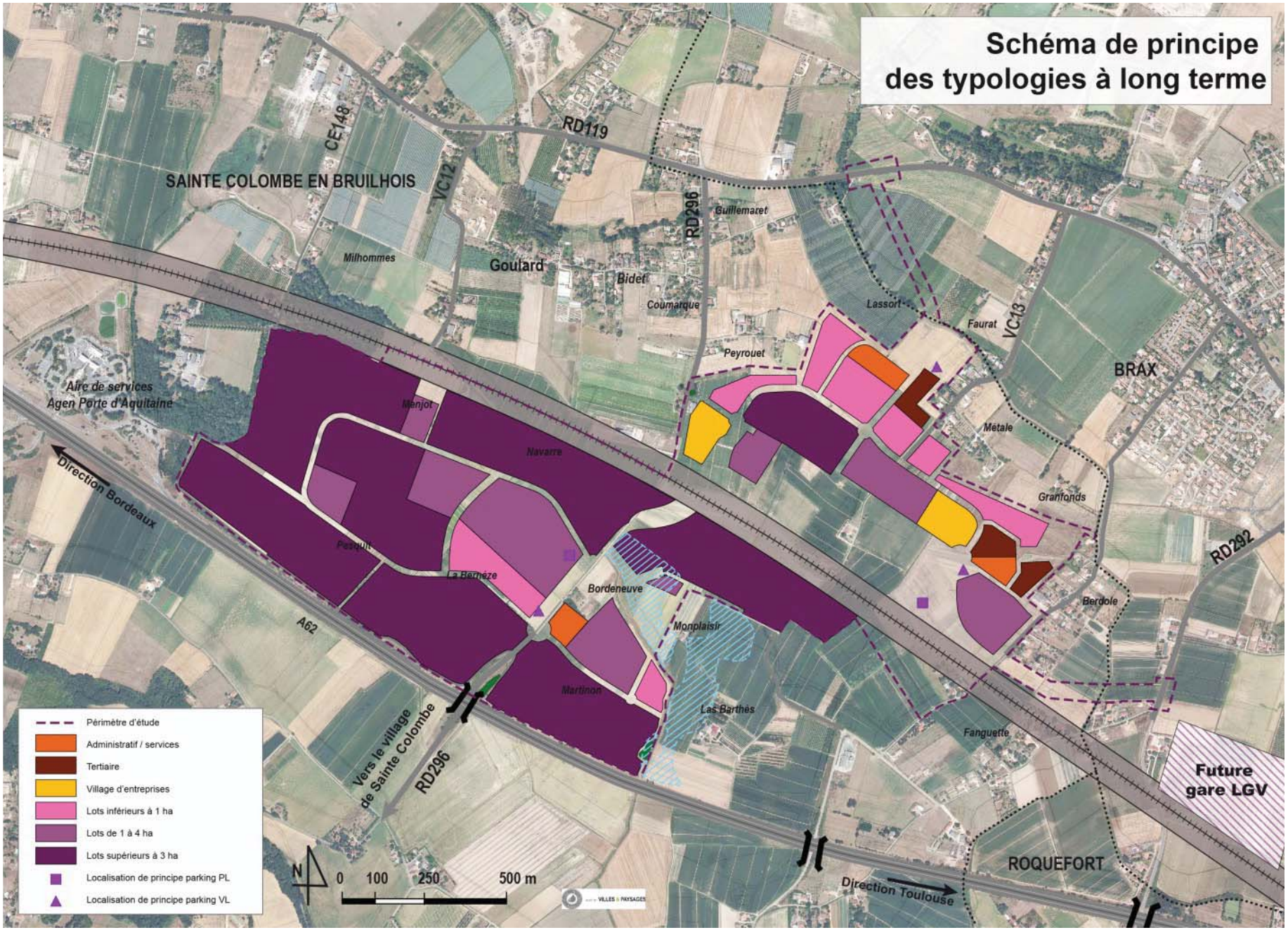
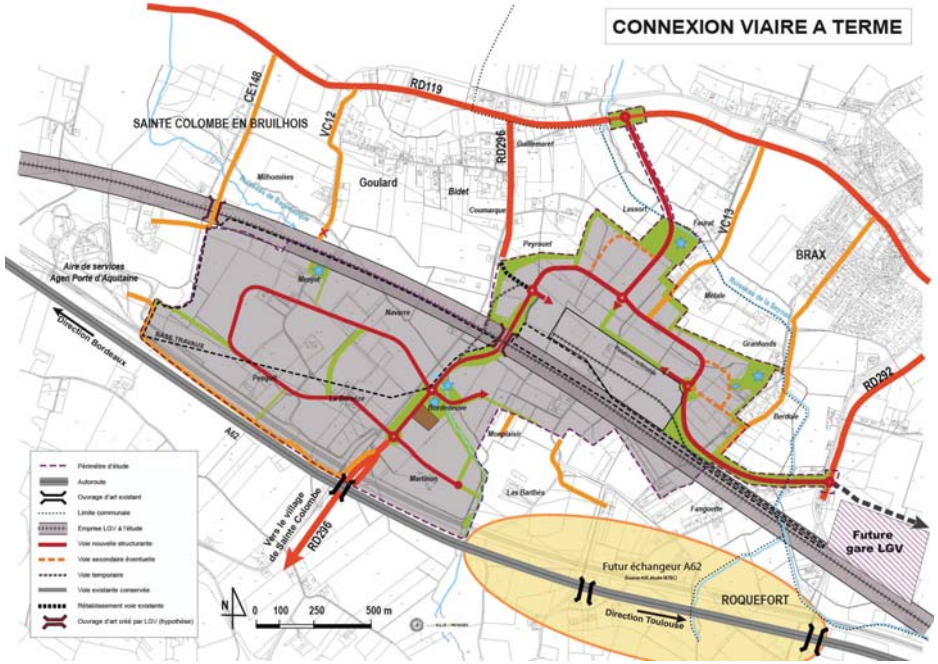


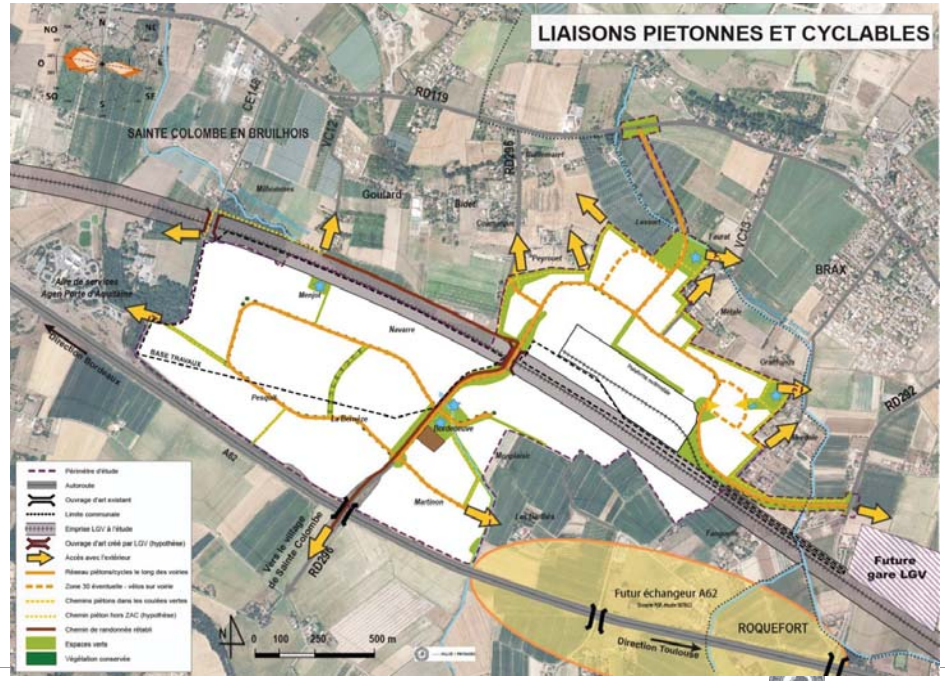
Schéma de principe
des typologies à long terme
RD119
CE148
VC12
SAINTE COLOMBE EN BRUILHOIS
RD296
Guillemaret
Milhommes
Goulard
Bidet
Coumarque
Lassort
Faurat
VC13
Peyrouet
BRAX
Aire de services
Agen Porte d'Aquitaine
Menjot
Métale
Navarre
Granfonds
Direction Bordeaux
Pesquit
RD292
La Berneze
Bordeneuve
Berdole
Monplaisir
A62
Martinon
Las Barthes
Fanguette
Vers le village
de Sainte Colombe
RD296
Future
gare LGV
ROQUEFORT
Direction Toulouse
Périmètre d'étude
Administratif / services
Tertiaire
Village d'entreprises
Lots inférieurs à 1 ha
Lots de 1 à 4 ha
Lots supérieurs à 3 ha
Localisation de principe parking PL
Localisation de principe parking VL
N
0
100
250
500 m

1.2.3 L'aménagement de l'espace public

La recomposition du site pour assurer sa vocation d'accueil d'activités à dominante économique s'appuie sur la trame des espaces publics. Elle est représentée par :

- le maillage des voiries, avec connexion sur la RD292 (accès principal donnant également accès à la gare LGV et au futur échangeur sur A62), la RD119 (accès secondaire) et à la RD296.
- le rétablissement des voies communales (VC13 / chemin Garousset, VC5 / rue de la Rose) sur les rues de l'opération.
- des poches de stationnement public pour voitures et vélos (avec possibilités de recharge de véhicules électriques), intégré dans un espace vert ; le stationnement des poids lourds sera aménagé dans les lots cessibles et sera réalisé par un opérateur privé.
- le maillage des liaisons piétons / cycles, accompagnant toutes les voiries ; le long de la voie structurante assurant la relation avec la gare LGV, l'allée mixte est intégrée dans un espace vert qualitatif. Tous les quartiers périphériques, y compris le secteur du futur « quartier durable » de Goulard, seront reliés aux liaisons douces du projet.
- des aménagements paysagers qualitatifs ; la coulée verte Nord jouera à la fois le rôle de zone tampon et de masque des bâtiments pour les riverains ; organisée en séquences, elle offrira une véritable promenade ; les bassins de recueil des eaux pluviales (bassins secs) seront paysagés et constitueront des ilots verts importants.
- la valorisation des abords des ruisseaux par la reconstitution d'une ripisylve et de bandes végétales séparant les ilots construits de la berge.
- la porte d'entrée Est du TECHNOPOLE AGEN GARONNE sera mise en valeur autour du 1er giratoire sur la voie structurante à travers des aménagements minéraux et végétaux identifiant une placette publique, accès aux secteurs à vocation tertiaire, administratif, services, traversés par une allée piétonne confortable reliant la coulée verte.





Un projet réalisable progressivement

Le TECHNOPOLE AGEN GARONNE est un projet de territoire qui s'inscrit dans le temps en adéquation avec la disponibilité du foncier, la réalisation des travaux d'infrastructures et les besoins économiques. Il sera réalisé en plusieurs phases, qui ont été différenciées entre le secteur au nord de la LGV et le secteur au sud de la LGV.

La 1ère phase de travaux concernera la réalisation des infrastructures, avec dans un 1er temps l'adaptation de la RD296, puis hypothèse de réalisation de la voie structurante côté Ouest en connexion avec la RD296 et côté Est avec la RD292 La 1ère phase comprend également la réalisation de la voie structurante au sud de la future LGV. Le secteur sud-est et le secteur nord pourront être rapidement commercialisés, une partie de ces terrains étant déjà acquis.

La libération des terrains au sud-ouest de la ligne LGV sera dépendante de la base travaux du GPSO Bordeaux - Toulouse.

Le projet est réalisé sous maîtrise d'ouvrage publique ; il sera échelonné dans le temps : de 2015 à 2029 et au-delà. Le scénario prévisionnel prévoit plusieurs phases d'aménagement avec deux périodes majeures :

- à court et moyen termes, sur les parcelles non occupées par la base travaux donc de 2015 à 2024 et selon le rythme de commercialisation,
- à long terme, après le départ de la base travaux, de 2024 à 2029 et au-delà pour l'aménagement du site.

L'aménagement du TECHNOPOLE AGEN GARONNE sera donc décomposé en plusieurs phases distinctes suivant l'avancement de la commercialisation des lots et l'avancement des projets connexes.

Les premiers travaux concerneront la réalisation des infrastructures :

- Reprise de la RD296 et amenée des réseaux
- puis création de la voie structurante connectée sur la RD292 afin d'être ouverte à la circulation dès la mise en service du futur échangeur sur l'A62.

La libération des terrains au Sud-Ouest de la ligne LGV sera dépendante des travaux SNCF Réseau.

La réalisation du TECHNOPOLE AGEN GARONNE devrait s'effectuer sur 15 à 20 ans.

Les phases d'avancement pourraient se dérouler suivant le schéma prévisionnel ci-dessous.

1.2.4 La qualité environnementale

Un projet certifié HQE aménagement - Haute Qualité Environnementale :

Par délibération du 25 septembre 2014, l'Agglomération d'Agen a engagé une démarche de certification HQE Aménagement auprès de CERTIVEA afin d'accompagner la mise en œuvre du projet et de mettre en valeur la qualité de cette future zone d'activités. La certification concerne la réalisation des tranches 1 et 2 de l'opération prévue entre 2014 et 2018 pour une surface totale de 62,5 ha environ.

Cette certification :

- vise les opérations d'aménagement qui répondent aux finalités de développement durable

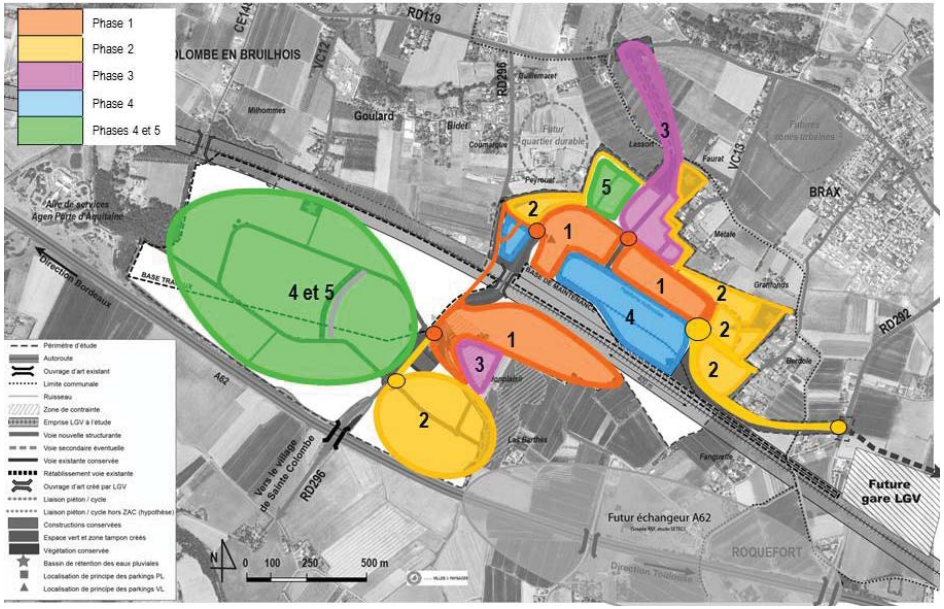
- atteste de la mise en œuvre d'un Système de Management de l'Opération à l'échelle du territoire (processus de pilotage, de participation, d'évaluation)

- atteste les processus opérationnels d'analyse, de programmation, conception, réalisation et rétrocession

La certification a été renouvelée en 2015 avec l'ensemble des indicateurs confortés

La démarche d'aménagement de l'Agglomération d'Agen, maitre d'ouvrage pour la réalisation de l'opération TECHNOPOLE AGEN GARONNE – Tranches 1 et 2, est certifié « HQE aménagement™ Démarche certifiée par Certivéa pour les phases de lancement, d'analyse initiale, des choix des objectifs, de la conception du projet

Hypothèses de phasage



Conformément aux obligations du SCOT, les phases 1 et 2 au Nord et au sud de la ligne LGV seront ouvertes à l'urbanisation conformément au document d'urbanisme en vigueur.

La mise en œuvre des phases ultérieures seront réalisées après mise en conformité des documents d'urbanisme.

2. ANALYSE DU SITE

2.1 Sécurité

Situation actuelle :

Le site est irrigué par plusieurs voies qui permettent de traverser le territoire du nord au sud :

- La route départementale RD292, raccordée au nord par la RD119, elle constituera à court terme l'entrée majeure du TECHNOPOLE AGEN GARONNE,

- La route départementale RD296, raccordée au nord à la RD119, elle permet d'accéder au centre de Sainte Colombe-en-Bruilhois par un passage supérieur franchissant l'A62.

- La VC12 relie la RD119 et la RD926 sur la partie Ouest ;
  elle dessert les lieux dits tels que « Milhommes » ou « Menjot »; à partir de la VC12, une voie communale longeant A62 dessert l'arrière de la zone de service Porte d'Aquitaine (zone réservée au stationnement du personnel et accès piétons à la zone de services).

- La VC13, chemin du Garousset et la VC5 rue de la Rose sur la partie Est se rejoignent pour franchir l'A62 et rejoindre le bourg de Sainte Colombe-en-Bruilhois.
  La VC13 se raccorde à la RD292 à l'est.

Actuellement, l'autoroute n'a pas d'accès direct au site du projet : l'échangeur d'Agen est implanté à environ 10 km à l'est sur la commune du Passage.

Situation projetée :

Le TECHNOPOLE AGEN GARONNE prévoit l'aménagement d'une voie structurante est-ouest connectée aux voies existantes de capacité suffisante (RD 292 et RD 119) par la création de carrefours dimensionnés en fonction du trafic projeté.

Dans le cadre de l'opération, il n'est pas prévu la création d'accès direct sur l'infrastructure dans le périmètre de la ZAC, toutefois ceux-ci pourront se faire à l'Est par l'intermédiaire du futur échangeur autoroutier d'Agen-Ouest aux limites des communes de Roquefort, Brax et Sainte Colombe-en-Brulhois.

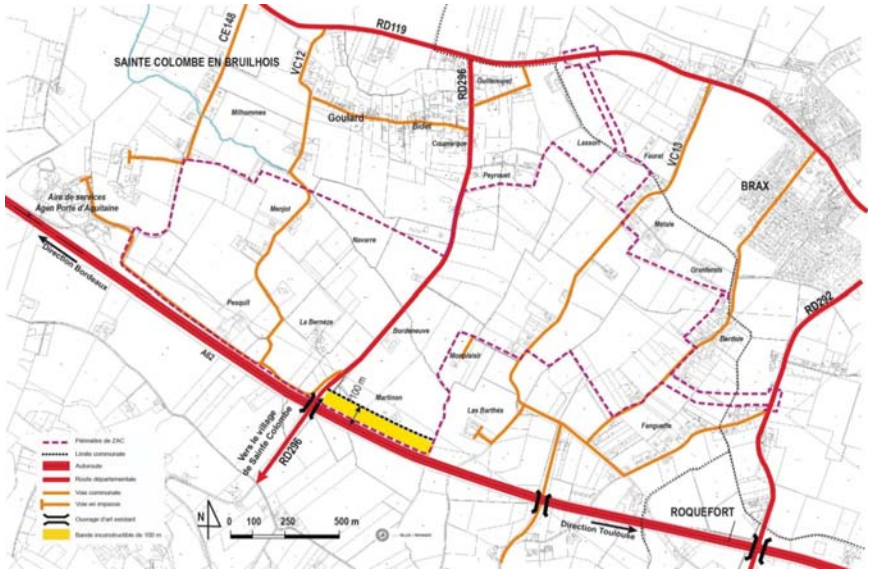
Rappel sur l'échangeur de Brax :

L'échangeur situé à l'Est de la ZAC a pour ambition de répondre à quatre objectifs principaux pour l'agglomération :

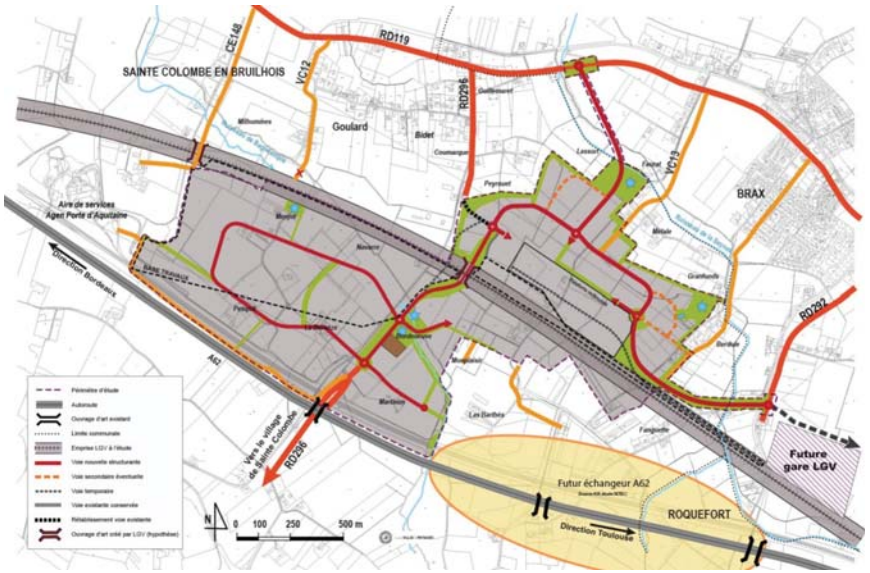
- Désenclaver le Nord du département et récupérer les véhicules venant de Fumel et Villeneuve via la nationale 21,
- Décongestionner la circulation dans l'agenois en créant un second péage et un nouveau point de diffusion à l'Ouest de l'agglomération permettant d'améliorer la situation de saturation observable notamment sur les point de franchissement de la Garonne (ponts de pierre et Beauregard)
- Ouvrir l'accès vers le Néracais et le Villeneuvois,
- Permettre une desserte optimale de la future gare LGV d'Agen Rive Gauche et du futur TECHNOPOLE AGEN GARONNE depuis l'A 62..

Notons que du point de vue de la sécurité routière sur l'A62, le risque majeur à prendre en compte dans l'étude est la pollution lumineuse pouvant être induite par les enseignes des entreprises et tout dispositif d'éclairage direct pouvant éblouir les conducteurs de véhicules circulant sur l'A62 mais également par le déplacement de véhicules sur la parcelle coté A 62.

LOCALISATION DES VOIES EXISTANTES



AMENAGEMENTS PROJETES



2.2 Nuisances et risques

➔ Le bruit

La loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit prévoit aux articles 13 et 14, le classement des infrastructures de transports terrestres (routières et ferroviaires) en fonction de leur niveau sonore. Celui-ci est déterminé selon les critères suivants :

- la charge de trafic (jour/nuit) en différenciant le nombre de véhicules légers et le pourcentage de poids lourds, le nombre et le type de trains, … ;
- la configuration et la nature des voies.

Aux abords immédiats du projet, les voies classées sont les suivantes :

- la RD119 et la RD292 classée en catégorie 3 : la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche est de 100 m ;
- l'A62 est en catégorie 1 : la largeur affectée par le bruit est de 300 mètres de part et d'autre de l'infrastructure.

Au vu de ces indices de classement, les bâtiments d'habitation, les bâtiments d'enseignement à construire dans les secteurs affectés par le bruit doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs.

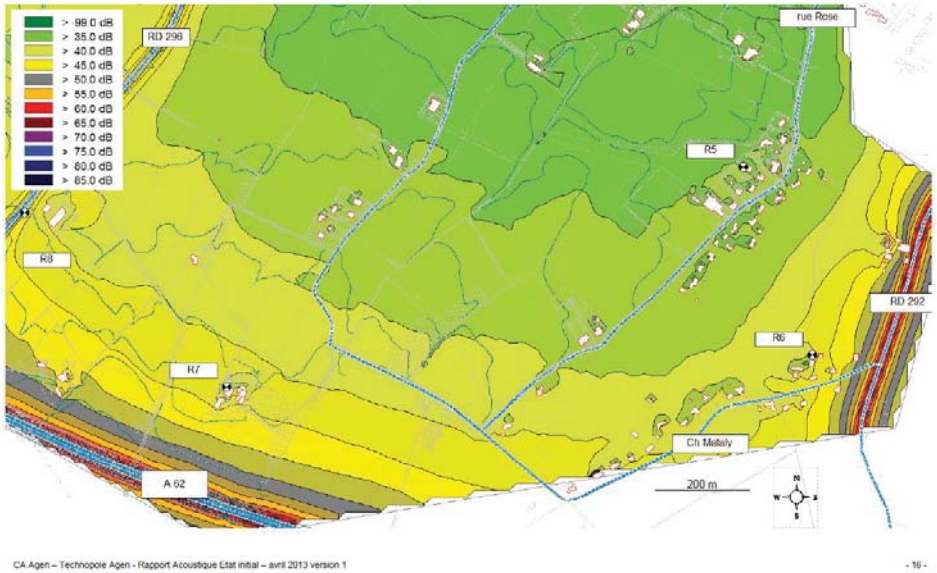
Le site est également concerné par le Plan d'Exposition au Bruit approuvé le 9 novembre 2001 concernant l'aérodrome d'Agen-la-Garenne. La pointe sud-est de l'aire d'étude est directement concernée. Dans cette zone, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit

Dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact relative à la ZAC TECHONOPOLE AGEN GARONNE ; une campagne de mesures réalisée en mars 2013 *par le BE Costedoat*. Elle a permis de définir, par des mesures sur site, les différents niveaux sonores caractérisant le bruit ambiant actuel aux abords de la future zone d'activités.

Source : Rapport acoustique, Etat initial – avril 2013 – B. Costedoat

Cette campagne permet de situer les bâtiments en fonction de leur usage dans un milieu d'ambiance sonore préexistant bruyant ou modéré, qui orientera le niveau de protection minimal à obtenir conformément à l'arrêté du 5 mai 1995. En effet, le niveau de protection d'une infrastructure routière future (nouvelle ou transformée) est directement lié au niveau sonore préexistant avant travaux (niveau actuel)

Les mesures vis-à-vis des bruits routiers relevés sur le site varient entre 45,2 et 54,2 dB(A) pour les périodes diurnes et entre 34,9 et 39,9 dB(A) pour les périodes nocturnes. Ces valeurs diminuent au fur et à mesure de l'éloignement des voies de circulation principales et en particulier de l'A62. La carte des isophones montre que le niveau sonore peut monter jusqu'à environ 65dB(A) aux abords de l'A62 en limite du lot.



Source : Rapport acoustique, Etat initial – avril 2013 – B. Costedoat

Etant donné la vocation d'activités économiques du projet, la contrainte liée aux nuisances sonores est considérée comme faible.

➔ Les risques de remontée de nappes

La cartographie des remontées de nappe réalisée par le BRGM met en évidence que **le site d'étude ne présente pas de sensibilité** importante vis-à-vis du risque de remontées de nappe dans les sédiments.

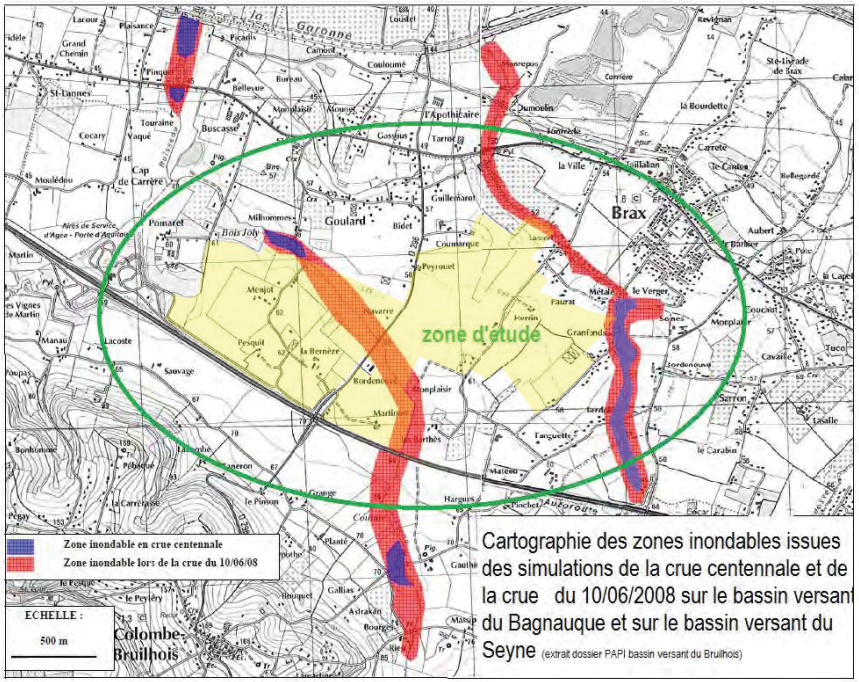
➔ Les risques d'inondation

Un Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) est approuvé par arrêté préfectoral en date du 7 septembre 2010, pour réglementer l'urbanisation aux abords des berges de la Garonne. Il ressort que le projet du TECHNOPOLE AGEN GARONNE se situe en dehors des zones inondables de la Garonne.

Néanmoins, le bassin versant du Bruilhois fait actuellement l'objet d'une réflexion globale pour la gestion des rivières, en vue de l'élaboration du PAPI (Programme d'Action et de Prévention contre les inondations).

Concernant l'aire d'étude, la cartographie des zones inondables de la Seynes et de la Bagnauque, issue des simulations réalisées dans le cadre de l'élaboration du PAPI, met en évidence les points suivants :

- des débordements en bordure de la Seynes, lors de la crue centennale, qui surviennent aux lieux-dits « Métalé », «le Verger », « Grandfonds » et « Berdole »,
- des débordements en bordure de la Bagnauque, lors de la crue centennale, qui surviennent aux lieux-dits «Touraine» et « Milhommes ».



Carte extraite de l'étude d'impact Technopole Agen-Garonne – Egis France - 2013

Sur la carte ci-dessus on peut identifier les deux ruisseaux qui présentent des risques identifiés :

- *Le ruisseau de la Bagnauque à l'ouest,*
- *Le ruisseau de la Seyne au nord et à l'est du périmètre de ZAC,*

Le ruisseau de la Bagnauque longe la limite sud-est du secteur d'étude.

Les contraintes hydrauliques liées aux crues du ruisseau ont conduit à imposer un recul minimal de 20 m ; depuis le haut de la berge, dont 10 mètres sont situés dans l'emprise privée. Cette disposition participe à un dégagement de l'espace sur le cours d'eau, confortant le corridor écologique.

Le règlement du PLUi sur la commune de Sainte Colombe-en-Bruilhois prend en compte ces éléments. Le risque inondation fait l'objet d'un zonage spécifique mettant en avant la contrainte hydraulique. Le règlement de ces secteurs autorise les constructions sous réserve d'un rehaussement de la cote plancher à 30 cm au-dessus du terrain naturel pour une mise hors d'eau en cas de crue de la Bagnauque et une transparence hydraulique des vides sanitaires.

➔ Les risques de remontée de nappe

Le site d'étude ne présente pas de sensibilité importante vis-à-vis du risque de remontées de nappes.

➔ Les risques de mouvement de terrain – retrait et gonflement des argiles

L'aléa mouvement de terrains lié au retrait - gonflement des argiles a été cartographié sur la commune de Sainte Colombe- en-Bruilhois. Au niveau de la zone d'étude, **l'aléa est évalué comme faible**. Aucun mouvement de terrain n'est recensé (site BRGM) sur les terrains du projet, ni aux abords immédiats.

➔ Les risques de destruction d'espèce

L'arrêté préfectoral n°51/2015 portant autorisation de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces animales protégées prescrit, en qualité de mesure de réduction, la création et/ou le maintien de 9 ha de prairies dans la bande de 100m prévue au titre de la loi Barnier.

Sur les 9 ha, 3,7ha sont situés sur le lot S7. La réduction à 40 mètres de la bande de 100 mètres sur ce lot a pour effet de de réduire la surface disponible pour la création de prairie de 20 400m².

Par courrier du 10 février 2016, l'agglomération d'Agen a demandé l'autorisation à la DREAL de pouvoir transférer ces 20 400 m² de prairie herbacée sur le lot S3 partiellement fermé à l'urbanisation.

Par courrier du 3 mars 2016, la DREAL accepte cette nouvelle disposition.

La partie de la parcelle S3 destinée à compenser les zones de prairies prévues initialement dans la bande de 100 m, est maintenue dans le PLUi dans une zone qui ne pourra être ouverte à l'urbanisation qu'après modification ou révision du Plan Local d'Urbanisme intercommunal, et sous réserve de la mise en œuvre du schéma d'organisation de la ZAC TECHNOPOLE AGEN GARONNE.

➔ Les risques d'incendie

La commune de Sainte Colombe-en-Bruilhois ne fait pas partie de la liste des communes du Lot et Garonne où se trouvent des bois inclus dans les massifs forestiers mentionnés à l'article L. 321.6 du code forestier et dans lesquelles s'applique l'article L. 322.3 du règlement interdépartemental de protection de la forêt contre les incendies approuvé par arrêté préfectoral du 20 avril 2016.
Par conséquent aucune mesure particulière ne s'applique aux terrains situés dans la ZAC.

➔ Les risques sismiques

Dans la nomenclature des zones de sismicité (décrets n°2010-1254 et 2010-1255 du 22 octobre 2010), tout le département du Lot-et-Garonne, et donc la commune de Sainte-Colombe-en-Bruihlois, se trouve **en zone 1** dans laquelle seuls des séismes d'intensité très faible peuvent se produire.

Il n'y a pas de règle de protection particulière à appliquer dans les constructions.

2.3 Urbanisme et architecture

➔ Des zones d'habitat structurées le long des voies

Plusieurs voies desservent le secteur.

- La RD296 qui franchit le site dans sa partie centrale suivant un axe Nord-Sud,
- Les deux voies communales (VC12 et VC13) qui viennent se greffer au réseau principal pour desservir les zones habitées.

Une urbanisation linéaire s'est développée le long de ces voies. Elle a tendance à se densifier à l'approche des noyaux urbains de la commune de Brax et du hameau de Goulard (commune de Sainte Colombe-en-Bruilhois), situés au nord du TECHNOPOLE AGEN GARONNE.

1/ Traversée du hameau de Goulard

2/ Zone d'habitat le long du chemin communal vers Brax

➔ Un bâti diffus

Le site du TECHNOPOLE AGEN GARONNE comprend des habitations et bâtiments d'exploitations agricoles dispersées sur le site. Ces propriétés n'ont pas vocation à être maintenues sur le site. La plupart des propriétés ont été acquises à l'amiable par l'Etablissement Public Foncier Local (EPFL Agen Garonne) pour le compte de l'Agglomération d'Agen et seront démolies pour permettre la réalisation du programme.

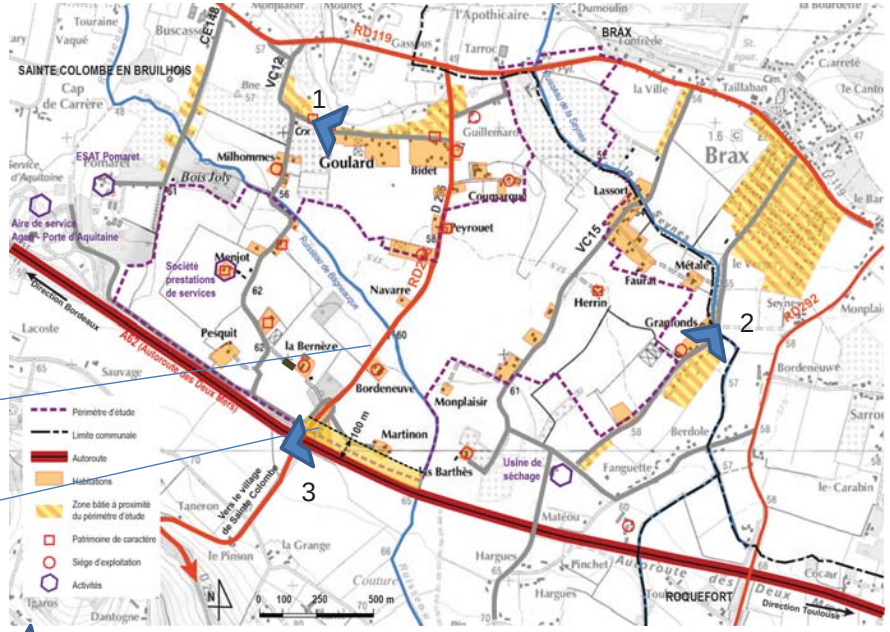
Une habitation sera préservée sur le site à la demande du propriétaire. Elle é été intégrée dans un secteur à vocation de service.

Dans la bande inconstructible des 100 m est implanté un groupe de constructions, comprenant une habitation et des bâtiments agricoles.

Cette propriété, très proche de l'autoroute, est démolie dans le cadre de l'opération, a été acquise à l'amiable par l'Etablissement Public Foncier Local (EPFL Agen Garonne)

3/ Propriété destinée à la démolition dans la bande des 100m.

Habitation la plus proche de l'autoroute (sud du pont de la RD 292)



➔ Une plaine agricole aux cultures variées

Le territoire du TECHNOPOLE AGEN GARONNE se compose d'une vaste plaine à dominante agricole avec des cultures diversifiées : vergers, maraîchage (tomates, maïs doux, haricots verts, oignons fraises, choux…), céréales et tabac.

Les boisements sont rares.

Parcelles agricoles le long de la RD296

Maraîchage au Sud Ouest de la ZAC à proximité de l'autoroute

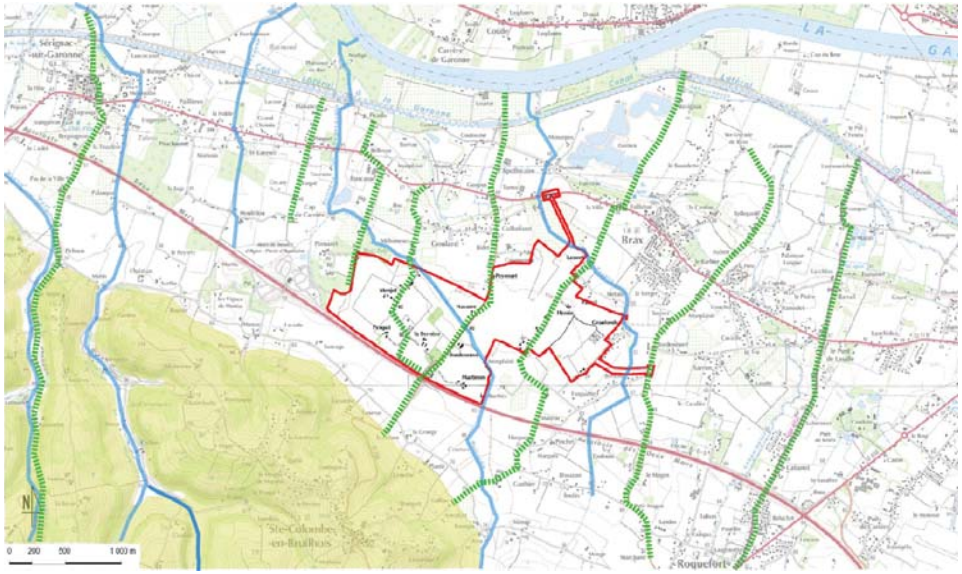
La dominante agricole du site caractérise également les espaces aux abords de l'A62. Les terrains de part et d'autre de l'autoroute sont en grande majorité cultivés.

Dans la ZAC, les terrains acquis à l'amiable par l'Etablissement Public Foncier Local (EPFL Agen Garonne) ont aujourd'hui une occupation agricole temporaire.

2.4 Paysage

2.4.1 Unités paysagères du **site**

Le TECHNOPOLE AGEN GARONNE s'étend dans la large plaine de la Garonne qui se caractérise par un paysage relativement homogène composé de terrains agricoles découverts ponctués d'un habitat diffus. La plaine est limitée au sud par les coteaux, culminant à une altitude d'environ 160 mètres. Entre Garonne et coteau, le territoire se structure par une trame transversale constituée par à la foi par les routes, les ruisseaux et leur ripisylve. Le TECHNOPOLE AGEN GARONNE est traversé par cette trame.



2.4.2 La végétation dans la zone d'étude

La zone d'étude comporte deux masses boisées hors de la bande des 100 mètres :

- un bois de feuillus (chênaie) d'une surface d'environ 1 ha : il est composé de strates arborescentes et arbustives notamment de chênes sessiles, de charmes et d'aubépines.
- un boisement de pins sylvestres d'une surface d'environ 1,8 ha le long de la RD296 et à proximité de l'A62

1/ Chênaie près du lieu-dit « la Bernèze »

2/ Plantation de Pins sylvestres près de l'autoroute

La végétation du site se caractérise aussi par quelques bosquets d'arbres situés aux abords d'anciennes habitations.

3/ Végétation autour d'une habitation à Pesquit en bordure de l'A62

4/ Végétation autour de la ferme de Bordeneuve

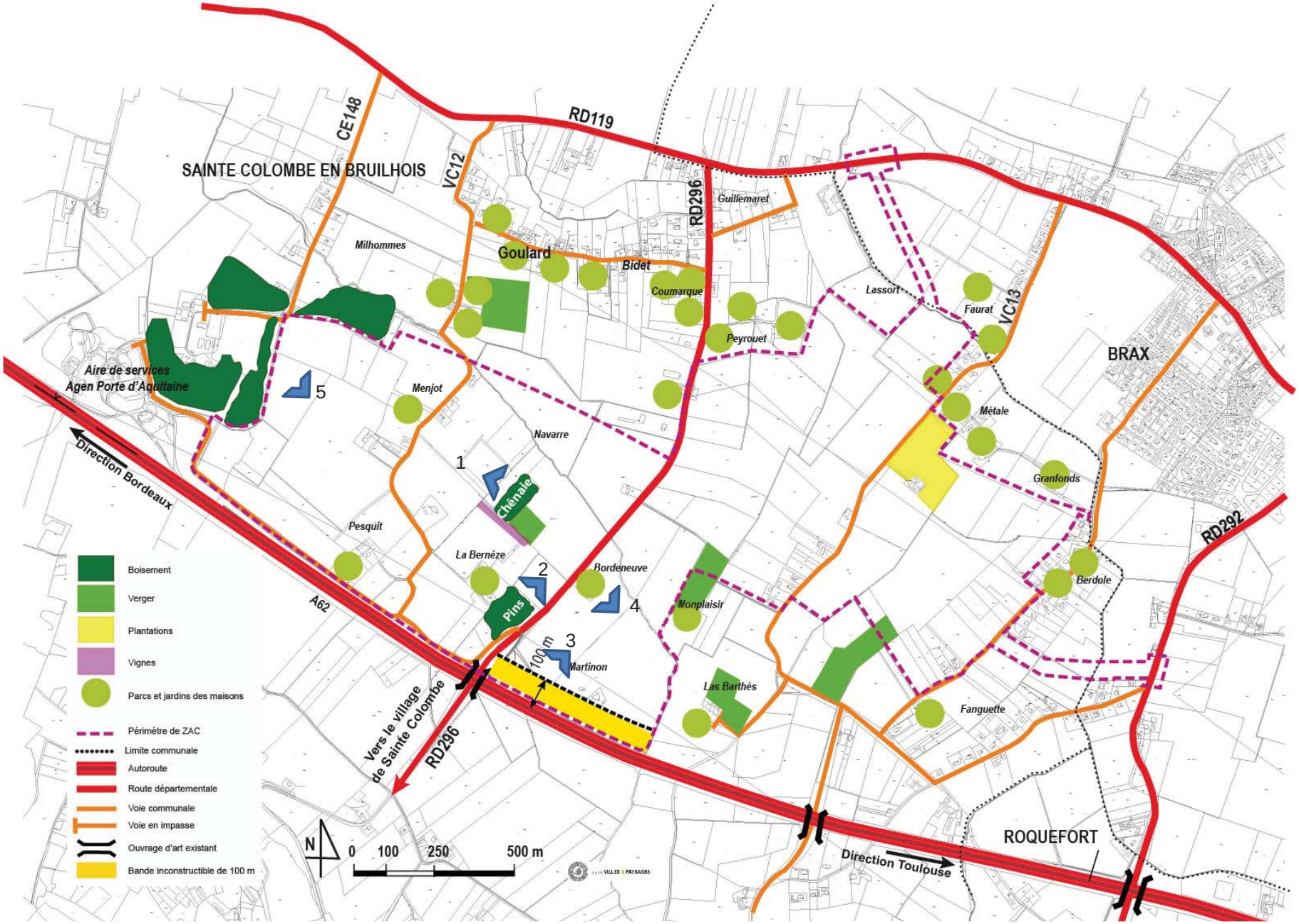
proximité de l'autoroute. La vigne la plus proche est située près de Bernèze à côté de la chênaie à l'ouest de la RD296.

2.4.3 Les masses boisées limitrophes

A l'extérieur de la ZAC, en limite ouest du TECHNOPOLE AGEN GARONNE, se trouve un massif forestier important inscrit en Espace Boisé Classé au POS actuel, il sera transformé en zone N dans le PLUi en cours.. Ce boisement constitue un fond de perspective végétal de qualité sur cette partie du secteur d'étude. Il entoure les constructions de l'ESAT de Pomaret.

5/ Espace Boisé Classé à l'Ouest du site d'étude

STRUCTURE VEGETALE



2.4.4 Perceptions et points de vue

➔ Les vues depuis l'A62

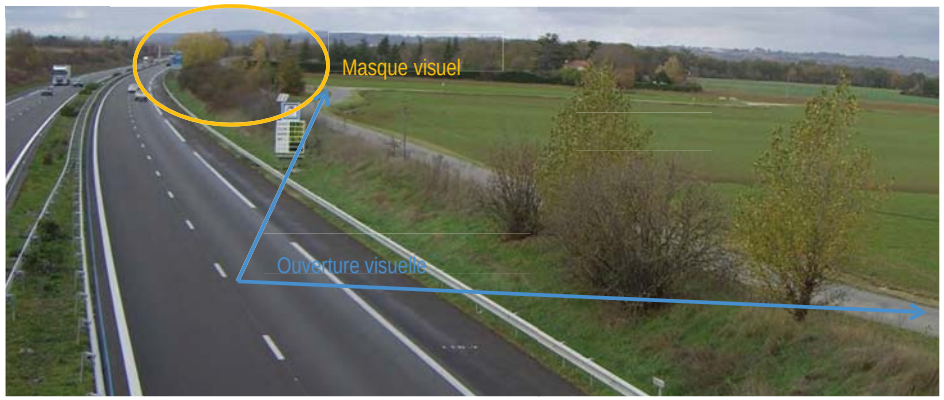
Plusieurs séquences paysagères peuvent être identifiées aux abords de l'autoroute :

- entre l'aire de service et le passage supérieur de la RD296, 2 sections paysagères sont identifiables :

- Partie ouest (environ 700 m): la vue sur le site d'étude depuis l'autoroute est masquée par un déblai de l'A62 d'environ 5 m de hauteur. La partie plate du terrain est occupé par une bande de chênes (plantation dense) d'environ 5 m de hauteur également.

Talus de déblai

Bande de chênes le long de la voie d'accès à l'aire de services



Traitement de l'emprise ASF entre l'aire de services et le pont de la RD296

- Partie est (environ 500 m) : le talus de déblai rejoint le terrain naturel. L'espace enherbé laisse voir les terrains agricoles. Le bois de pins en bordure de la RD296 (hors de la bande des 100 mètres) constitue une limite visuelle forte.

A62 et bois de pins en bordure de la RD296

- entre le pont de la RD296 et le ruisseau de Bagnauque (limite Est du TECHNOPOLE AGEN GARONNE), les vues depuis l'autoroute sont dégagées sur environ 550 m, voire au-delà jusqu'au pont au droit du lieu-dit Matéou. En effet, l'A62 est à niveau avec les terrains du site d'étude voire en léger remblai, ce qui favorise les perceptions sur le site. Seuls quelques éléments du paysage dans l'emprise autoroutière séquencent la vue sur les terrains agricoles au droit des constructions les plus proches de l'A62 : plantation de pins noirs, merlon anti-bruit enherbé. L'ensemble de ce linéaire laisse la plus grande ouverture visuelle sur le projet de zone d'activités.

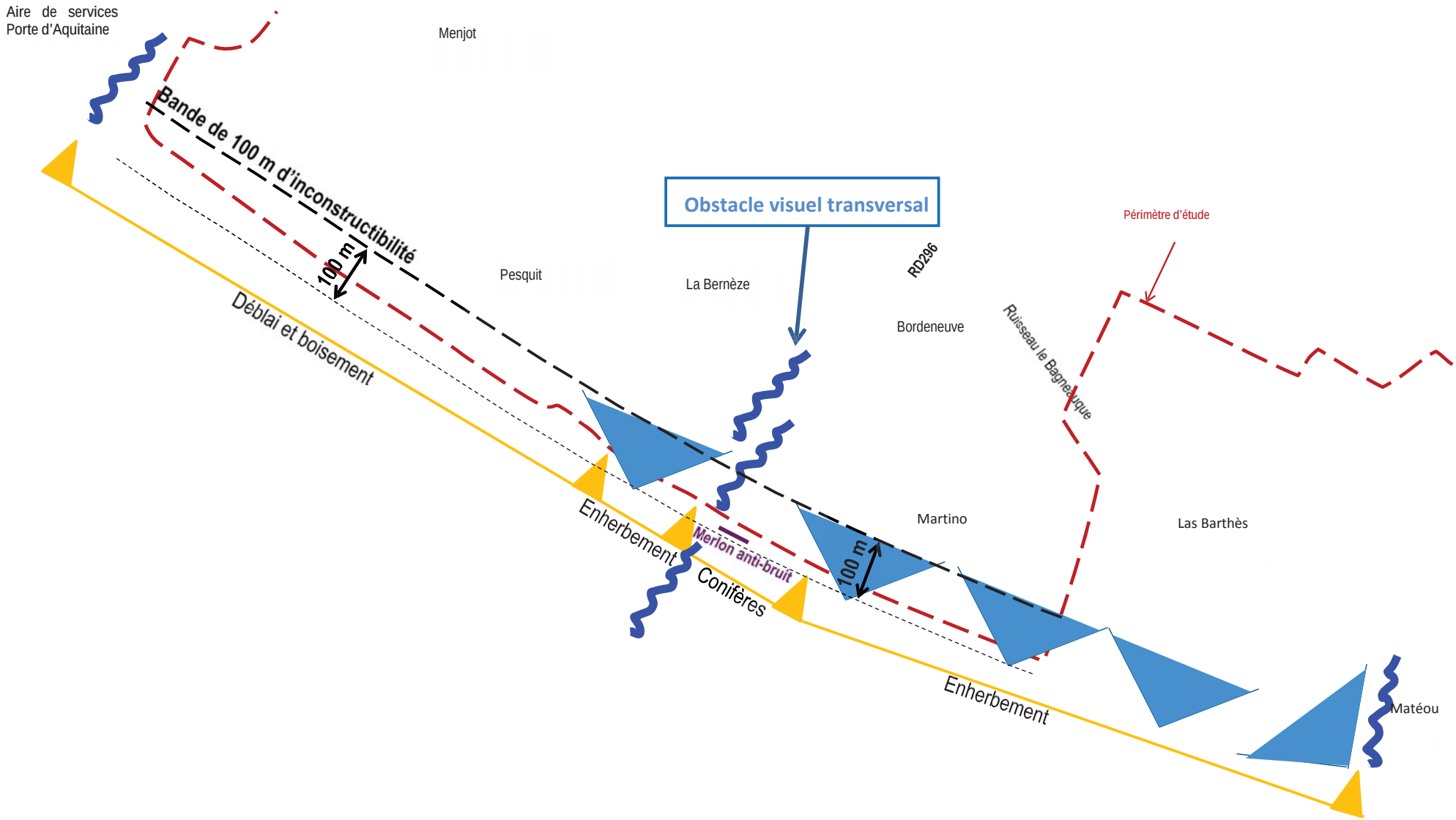
A62 en direction de Toulouse

A62 en direction de Bordeaux

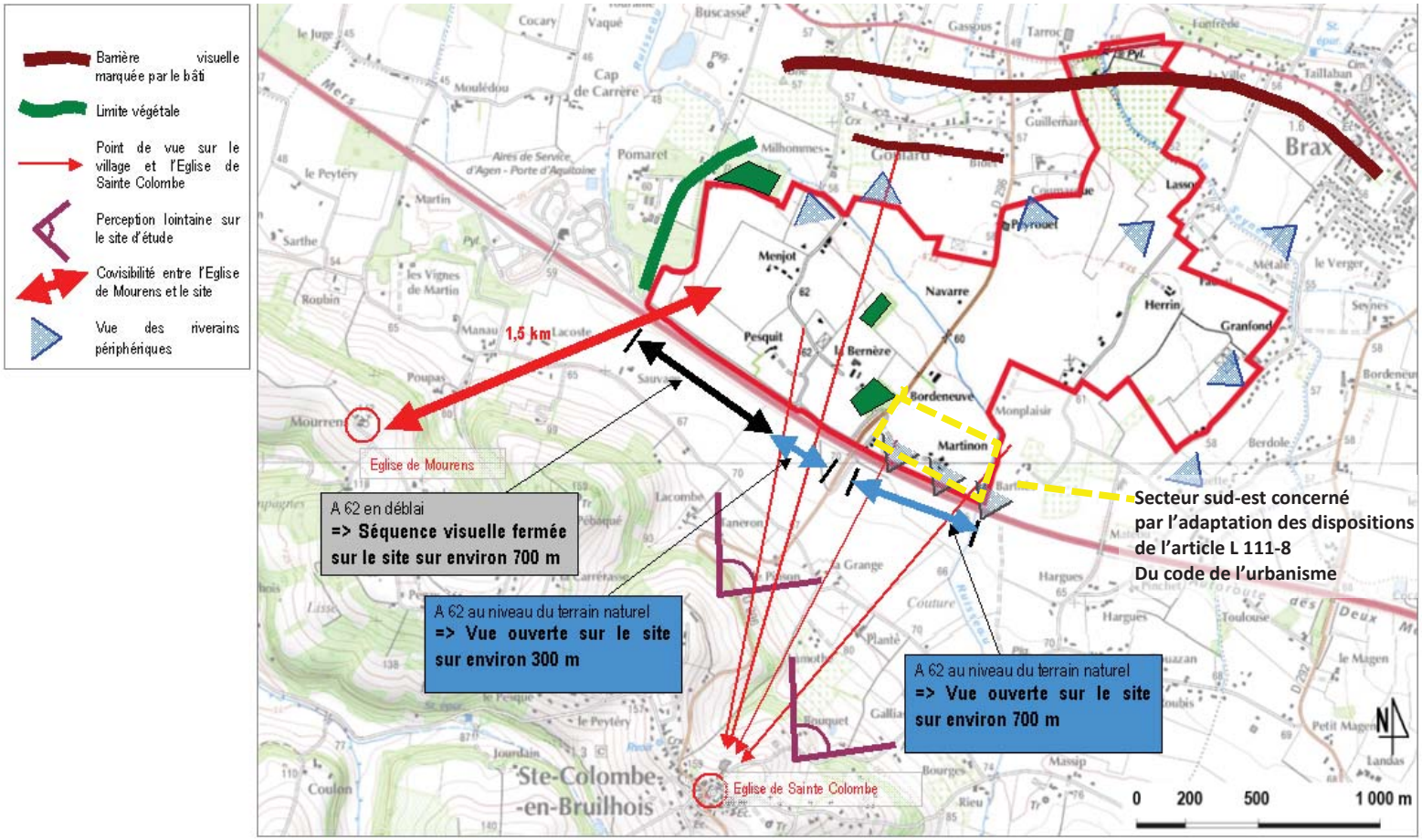
➔ L'aire de service Agen – Porte d'Aquitaine

L'aire de service d'Agen– Porte d'Aquitaine se situe à proximité de la limite nord-ouest de la zone d'étude.

Un espace boisé constitue une barrière végétale entre cette aire de service et le projet de zone d'activités et empêche les vues entre le deux sites. Sur l'aire de service, le bâtiment de la station-service offre une vue panoramique sur le paysage rural au nord. Les bâtiments de Pomaret apparaissent discrètement derrière quelques arbres.


Aire de services
Porte d'Aquitaine
Menjot
Bande de 100 m d'inconstructibilité
100 m
Pesquit
La Bernèze
Obstacle visuel transversal
RD296
Périmètre d'étude
Bordeneuve
Ruisseau le Bagnéquique
Déblai et boisement
Enherbement
Merlon anti-bruit
Conifères
100 m
Martino
Las Barthès
Enherbement
Matéou

LES PERCEPTIONS



➔ Les vues sur l'autoroute depuis le TECHNOPOLE AGEN GARONNE

En raison de la topographie, les vues sur l'infrastructure elle-même sont limitées. Le déblai au nord-ouest masque la chaussée et les véhicules. Les autres sections sont repérées grâce au trafic et en particulier aux poids lourds.
L'autoroute est surtout identifiée par les ouvrages d'art en passage supérieur et leurs remblais plantés.

Passage supérieur de la RD296 vu depuis le sud

En provenance du sud (Toulouse), l'usager de l'autoroute profitera d'une longue vue en direction du projet au-dessus des terrains agricoles découverts, dès qu'il aura franchi le pont vers Matéou, et bien avant d'être au point droit du projet.

Vue en amont du site d'étude depuis le pont vers Maléou

La topographie plane offre des vues remarquables, au-delà de l'autoroute, sur les collines au sud du site d'étude. Le village de Sainte Colombe-en-Bruilhois, en ligne de crête de la colline, se laisse apercevoir au-dessus de la cime des arbres. L'église de Sainte Colombe-en-Bruilhois constitue un point d'appel fort dans le paysage. Dans ces points de vue, l'autoroute n'est pas visible.

Vue de Sainte Colombe depuis le site de l'opération

Les habitants les plus nombreux sont concentrés sur le hameau de Goulard (commune de Sainte Colombe-en-Bruilhois) à environ 500 m. L'autoroute n'est pas perçue, construction et végétation constituant des masques ponctuels.

➔ Les vues depuis les coteaux sud

Le site d'étude est perceptible en prenant de la hauteur sur les coteaux situés au sud, dès lors que les vues sont dégagées de tout obstacle proche. Dans la descente de Sainte Colombe-en-Bruilhois via la RD296, le site d'étude est visible depuis la RD296 près du lieu-dit « Taneron ». Une vue dégagée sur le site est également possible à partir de la voie communale en direction de Brax à proximité du lieu-dit « le Bouquet » en contrebas du village de Sainte-Colombe-en-Bruilhois.

Vue sur le site d'étude depuis la RD 296 près du lieu-dit « Taneron »

Vue sur le site d'étude depuis la voie communale en direction de Brax à proximité du lieu-dit « le Bouquet »

➔ Les co-visibilités avec les monuments historiques protégés

Ces édifices sont éloignés de la bande d'étude le long de l'autoroute.

L'église de Sainte Colombe (inscrite MH) est vue depuis le périmètre d'étude, mais à plus de 1.5 km ; par contre, le site n'est pas visible depuis les espaces autour de l'église.

L'église de Saint Martin de Mourens (classée MH) est perceptible depuis la partie Sud-Ouest du site d'étude, près des lieux dit « Menjot » et « Pesquit », mais nécessite d'y prêter une attention particulière pour pouvoir la repérer du fait de la distance relativement importante (environ 1.3 km) et des feuillus.

Eglise de Mourens vue depuis le site

Vue rapprochée de l'église de Mourens

Inversement, le site d'étude est visible depuis l'église de Mourens, le regard passant au-dessus de la cime des masses boisées. Toutefois, cette perception du site d'étude reste modérée en raison de l'éloignement.

Vue sur le site d'étude depuis l'église de Saint Martin de Mourens

Le paysage du site offre des points de vue remarquables sur les collines boisées, sur le village de Sainte Colombe et plus particulièrement sur le clocher de son église. En revanche, les zones bâties au Nord et l'espace boisé classé en limite Ouest forment des barrières visuelles majeures. La limite végétale à l'Ouest empêche toute vue sur l'aire de services.

Les vues sur le TECHNOPOLE AGEN GARONNE depuis l'A62 sont relativement réduites à cause de la section en déblai au nord de la RD296. Cependant, le terrain au sud-est, ouvert à l'urbanisation offre des vues qui permettront de valoriser le projet.

Synthèse

Le secteur ouvert à l'urbanisation du TECHNOPOLE AGEN GARONNE intègre du foncier cessible en bordure de l'autoroute A62 sur une section d'environ 550 m au sud-est de la RD 296. A l'exception d'un merlon boisé existant au pied du pont de la RD 296 s'étirant sur une cinquantaine de mètres, ce secteur .bénéficie de vues largement dégagées depuis l'autoroute.

Les principaux enjeux vis-à-vis de l'aménagement sont :

Sur le plan de la sécurité :

Le projet aura un impact modéré en matière de sécurité : aucun accès direct n'est autorisé depuis l'A62. Cependant, l'urbanisation future participera à l'annonce de l'Agglomération d'Agen et éveillera l'attention des automobilistes. Une attention particulière doit être portée sur l'éclairage des lots.

- Limiter la pollution lumineuse
- Limiter la circulation des VL et PL dans les lots à proximité de l'autoroute

Sur le plan des nuisances :

La bande de bruit de l'A62 recouvre partiellement les terrains du projet. Les nuisances acoustiques sont une contrainte faible au vue de la destination future des terrains pour des activités économiques. En revanche, l'aménagement doit prendre en compte les risques d'inondation liés au ruisseau de la Bagnauque.

Sur le plan de l'Urbanisme et Architecture :

Dans le secteur ouvert à l'urbanisation, les nouvelles constructions seront visibles sur une courte distance depuis l'A62 (550m.) et seront largement perceptibles depuis les coteaux de Sainte Colombe-en-Bruilhois.

- Donner une cohérence aux espaces situés entre les bâtiments et l'autoroute
- Règlementer la publicité en lien avec le Règlement Local de Publicité
- Afficher des façades qualitatives du point de vue du paysage, de l'urbanisme et de l'architecture
- Homogénéiser le traitement des clôtures
- Porter une attention particulière aux toitures

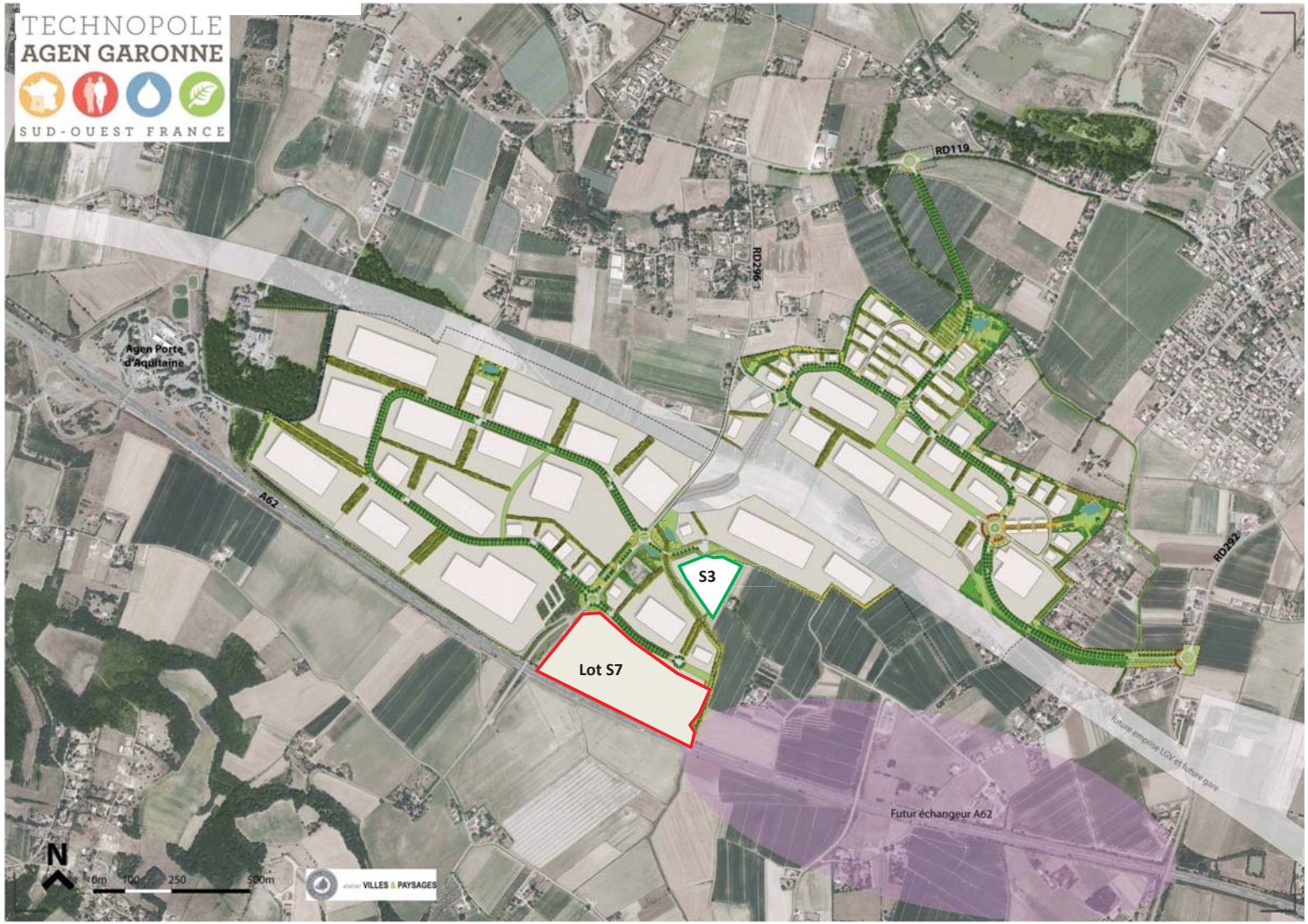
Sur le plan du paysage :

Le secteur ouvert à l'urbanisation, objet du présent dossier, offre une section ouverte avec une vue étendue sur l'espace agricole.

- Préserver des espaces naturels de qualité aux abords du ruisseau de la Bagnauque
- Soigner les vues depuis les hauteurs de Sainte Colombe-en-Bruilhois
- S'intégrer dans la trame paysagère de la vallée de la Garonne

3. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS POUR LE SECTEUR SUD EST

PLAN D'AMENAGEMENT d'ENSEMBLE



3.1 Orientations générales

L'objectif est de proposer un parti d'aménagement cohérent qui intègre les contraintes fonctionnelles d'une zone d'activité et répond aux objectifs de promouvoir un urbanisme de qualité le long de cet axe autoroutier.
Le lot S7 est situé en bordure de l'autoroute. Il a une superficie d'environ 10 hectares. La modification de recul des constructions sur ce lot répond à plusieurs objectifs :

- Economiser le foncier (60 ha ouverts à l'urbanisation conformément au Scot)
- Favoriser la constructibilité des surfaces viabilisées
- Permettre une certaine souplesse dans la commercialisation afin d'assurer la construction de la ZAC telle que prévu dans le dossier de réalisation, en permettant le redécoupage en plusieurs parcelles de 3 à 5 ha,
- Conforter l'équilibre financier de la ZAC
- S'appuyer sur la labellisation HQE aménagement et le cahier des prescriptions pour produire un parc d'activités qualitatif
- Maitriser l'aménagement des lots par le cahier des prescriptions architecturales, paysagères, environnementales et techniques annexé au CCCT

Aussi, nous proposons de ramener le recul à 40 mètres
.
Tout en s'appuyant sur l'organisation globale du TECHNOPOLE AGEN GARONNE, les principes d'aménagement retenus pour l'aménagement du secteur sud-est s'attache particulièrement à la prise en compte :

- des nuisances,
- de la sécurité
- de l'insertion paysagère
- de la qualité de l'urbanisme et de l'architecture
- du traitement (par des prescriptions imposées) et de l'entretien de la bande constructible

3.2 Au regard des nuisances

- **Le bruit**

  L'objectif de l'aménagement est de rechercher les meilleures dispositions en matière de confort acoustique au regard des hypothèses d'implantation du bâti et de circulation sur la zone et les alentours.
  Etant donné la vocation de zone d'activité économique du projet, la contrainte liée aux nuisances sonores est considérée comme faible. De plus, ce secteur est éloigné des zones d'habitations existante et en projet.
  Les habitations situées dans le périmètre du projet ont été acquises à l'amiable par l'EPFL du pays de l'agenais pour le compte de l'Agglomération d'Agen à l'exception d'un habitant qui a souhaité rester sur place. Les habitations acquises seront démolies : leur présence n'est pas compatible avec le devenir de la zone d'activité.
  Les nuisances sonores seront prises en compte à travers le respect de la règlementation relative à l'acoustique des constructions situées dans l'environnement des infrastructures bruyantes si des logements de type gardiennage étaient nécessaires.

- **L'air**

  Les dépôts de substances toxiques ou dangereuses à l'air libre sont interdits, afin d'éviter leur épanchement accidentel.

3.3 Au regard de la sécurité

L'aménagement doit répondre aux deux objectifs suivants :
- Limiter la pollution lumineuse
- Limiter la circulation des VL et PL dans les lots à proximité de l'autoroute

L'accès au (x) lot (s) S7 se fait par une voie en impasse adaptée au trafic et à la circulation de poids-lourds. Un large trottoir de 3 mètres permet aux piétons et aux cycles de se déplacer en toute sécurité. Une réserve est laissée à l'extrémité afin de pouvoir prolonger la voie et la mailler à terme.

ENSEIGNES
Le PLUi prévoit à l'article 1AUx1/11 l'interdiction des enseignes lumineuses visibles depuis l'autoroute.

Les pré-enseignes, enseignes et panneaux publicitaires sont réglementés par le Règlement Local de Publicité intercommunal du 11 juillet 2013. Le TECHNOPOLE AGEN GARONNE fait partie du titre 5 relatif aux zones d'activités hors agglomération.

Rappel des articles du RLPi :

Article 5.1 : Publicité
Toute forme de publicité ou pré enseigne est interdite

Article 5.2 : Enseignes murales
Une seule enseigne peut être autorisée par voie bordant l'établissement, de préférence composée de lettres et logos découpés. En outre, le long des allées piétonnes, une enseigne perpendiculaire peut être autorisée, de préférence représentant le logo de l'entreprise. Les enseignes lumineuses visibles de l'autoroute sont interdites

Article 5.3 ; Enseignes scellées au sol
Des mats supportant des drapeaux ou oriflammes peuvent être autorisés pour la réalisation d'enseignes permanentes. Leur surface unitaire est inférieur à 1 m², leur nombre est limité à un par tranche de 40 mètres de façade de l'unité foncière. Les mats autorisés sur chaque voie peuvent être regroupés. Leur hauteur est limitée à 8m. Les drapeaux et oriflammes doivent être changés dès qu'ils sont salis ou endommagés

Les enseignes de plus de 1m² se conforment à l'article A-10 du RLPi :.
Pour les enseignes de plus de 1m² : elles sont limitées à un dispositif placé le long de chacune des voies ouverte à la circulation publique bordant l''activité. De forme libre le dispositif s'inscrit obligatoirement dans une surface de 6m² maximum présentant les caractéristiques suivantes :
Hauteur maximum : 6m.
Largeur maximum : 1,2m
Epaisseur maximum : 0,60 m.

CONCERNANT LES RISQUES D'EBLOUISSEMENT

Les préconisations architecturales seront renforcées sur les points suivants dans le PLUi :

- La façade sur l'autoroute pourra comporter une enseigne sans débord, intégrée dans la composition générale.
- Les enseignes posées sur toiture sont interdites,
- Concernant les enseignes, l'éclairage des bâtiments, le cas échéant l'éclairage des voies et tous les dispositifs de vidéosurveillance couplés à un éclairage à déclenchement automatique : Pas d'éclairage direct pouvant créer des risques d'éblouissement pour les conducteurs circulant sur l'A62 au droit de l'opération et cela dans les deux sens.

CIRCULATION DES VEHICULES DANS LE OU LES LOT (S) 7

La circulation des poids lourds et véhicules légers ne devra pas gêner les automobilistes circulant sur l'autoroute particulièrement par la lumière des phares la nuit.

Pour répondre à cet objectif, plusieurs préconisations seront ajoutées au PLUi s'imposeront aux constructeurs du ou des lots :

- Pour les parcelles de 3 à 5 hectares :
    - la circulation pourra se faire en boucle autour du bâti à condition que les véhicules longent l'autoroute dans le même sens de circulation
    - Le cas échéant, des dispositifs anti-éblouissement de type haie basse (hauteur 1,50 m seront mis en place sur la parcelle en rideau du côté de l'autoroute,
- Dans tous les cas et de façon préférentielle :
    - Les circulations se feront côté ZAC entre le bâti et la voie de desserte, avec la possibilité d'avoir une voie de desserte pompier entre le bâtiment et l'autoroute.

3.4 Au regard de la qualité urbaine et architecturale

La bande inconstructible ramenée à 40 mètres induit un rapprochement du bâti et une visibilité de celui-ci depuis l'autoroute qui participe pleinement au paysage.

Cette séquence condensée sur une longueur de 550 mètres constituera un signal majeur, d'entrée dans l'Agglomération d'Agen qui mérite des prescriptions particulières afin d'en garantir la qualité architecturale et paysagère.
Concernant l'aménagement des espaces publics, la labellisation HQE aménagement par Certivéa garantit un suivi de la qualité des aménagements jusqu'à leur livraison.
Concernant l'aménagement des lots privés, un cahier de prescriptions architecturales, paysagères, environnementales et techniques annexé au CCCT (Cahier des Charges de Cession de Terrain *(voir note 1)*) permet de préciser les principes d'intégration et de qualité des projets de construction en terme de volumétrie, hauteur des constructions, matériaux et couleurs mais également des prescriptions en matière d'aménagement paysager et notamment au niveau de la bande inconstructible.

Pour le secteur sud-est, les prescriptions concernent le lot S7 du TECHNOPOLE AGEN GARONNE.

En fonction de la commercialisation, ce lot d'environ 10 hectares pourra être redécoupé en 2 ou 3 parcelles ou aménagé d'un seul tenant. Aussi au-delà du cahier des prescriptions architecturales, paysagères, environnementales et techniques, la fiche de lot pourra décliner des orientations plus précises.

Bien que la bande d'inconstructibilité soit ramenée à 40 m au lieu de 100, cette disposition reste en accord avec les prescriptions paysagères qualitatives qui sont à l'initiative de la loi Barnier.

Grâce aux dispositions spécifiques prises en compte dans le PLUi et notamment son règlement mais également aux prescriptions données dans le cahier des prescriptions architecturales, paysagères, environnementales et techniques qui sera annexé au CCCT, la modification de l'alignement de 100 m à 40 m permet toutefois de conserver des caractéristiques paysagères intéressantes :

- Conservation d'un certain retrait des constructions par rapport à l'axe de l'autoroute, installant un environnement urbain contrôlé.
- Mise en place d'une dynamique paysagère entre l'autoroute et le bâti de l'opération :
  La bande inconstructible qui sera principalement traitée en prairie intégrera, en des points déterminés, des zones arbustives et de petits boisements ou s'attachera à préserver, le cas échéant, les boisements existants,
- La modification du retrait permettra une amélioration de la lisibilité des parcelles situées le long de l'autoroute afin qu'elles jouent un effet vitrine pour l'opération,
- La modification du retrait entrainera une augmentation de la constructibilité sur les parcelles permettant de densifier et donc d'optimiser le prélèvement urbain effectué sur des terres agricoles préservant d'autres secteurs situés sur les communes impactées.
- En complément des prescriptions paysagères imposées dans la bande inconstructible, l'organisation de haies boisées (hauteur 2 à 3 m) sur les limites mitoyennes, va renforcer la trame paysagère existante visible depuis l'autoroute et les hauteurs de Sainte Colombe-en-Bruilhois.

NOTE 1 : Etant en ZAC le CCCT défini à l'Article L311-6 du code de l'urbanisme est obligatoire pour toutes cessions ou concessions d'usage des terrains. C'est une pièce obligatoire de la demande de permis de construire. Il "peut en outre fixer des prescriptions techniques, urbanistiques et architecturales imposées pour la durée de la réalisation de la zone"

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS ET INSTALLATIONS

Dans le secteur concerné par l'amendement Dupont, il est préconisé les principes suivants :

- de préférence les constructions ne s'implanteront pas en limite séparative (éviter les effets de masse dans le cas de parcelles séparées),
- de préférence les constructions devront s'implanter à une distance des limites séparatives au moins égale à 10m (garantir une certaine respiration entre des bâtiments de gros volume dans les perceptions lointaines).

Ces éléments figurent dans les schémas d'aménagement ci joints.

De plus, l'organisation du bâti et l'aménagement de la parcelle doit répondre aux objectifs suivants :

- Limiter la circulation des VL et PL dans la bande située entre les bâtiments et l'A 62 sur les lots situés à proximité de l'autoroute (pollution lumineuse et visuelle (stationnement de véhicules interdit)),
- Donner une cohérence aux espaces situés entre les bâtiments et l'autoroute par l'imposition de principes d'aménagements paysagers,
- Afficher des façades qualitatives du point de vue du paysage, de l'urbanisme et de l'architecture (une palette colorimétrique et des revêtements étant imposés sur ces façades emblématiques de l'opération depuis l'autoroute A 62, axe majeur de circulation)

Dans tous les cas :

- Aucune construction ou aménagement de type voirie ne sera possible dans la bande située entre la clôture ASF et la limite la zone de recul de 40 m pris par rapport à l'axe de l'autoroute. Cette dernière devra rester paysagère et respecter les prescriptions d'aménagement données dans le PLUi.

Implantation bâtiment coté autoroute A 62 :

- Un retrait supplémentaire de 5 m minimum, au-delà de la bande inconstructible définie ci-dessus est imposé pour toutes constructions, coté A 62.
- Dans cette bande de retrait, l'aménagement de voiries (voie pompier ou voie de bouclage sans stationnement ni quai de livraison), d'espaces paysagers et le cas échéant de bassins de rétention traités de façon paysagère sera possible,
- Dans cette bande aucun stockage de matériaux ne sera toléré.

RECUL DES CONSTRUCTIONS EN LIMITE LATERALES :

L'objectif est de disposer d'une emprise suffisante pour permettre la mise en place de bandes plantées entre les lots venant verdir le paysage d'ensemble, en particulier depuis les vues dominantes et la section de l'A62 ouverte à l'urbanisation.

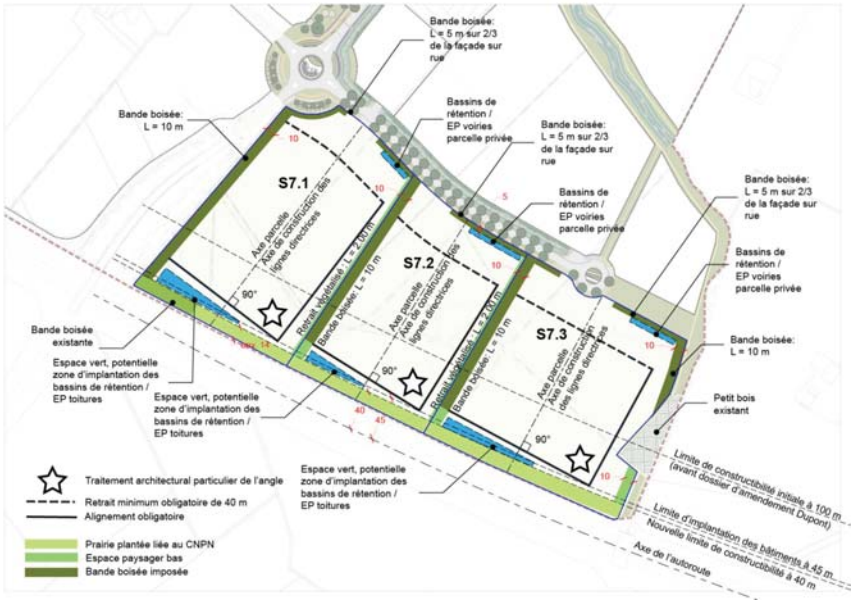
Cette trame arborée, imposée dans le schéma de recommandations architecturales et urbaines joints aux fiches de lots permet également d'atténuer la présence de grands volumes bâtis et de limiter l'imperméabilisation des sols.

RECUL DES CONSTRUCTIONS SUR LA VOIE D'ACCES SITUEE AU NORD :

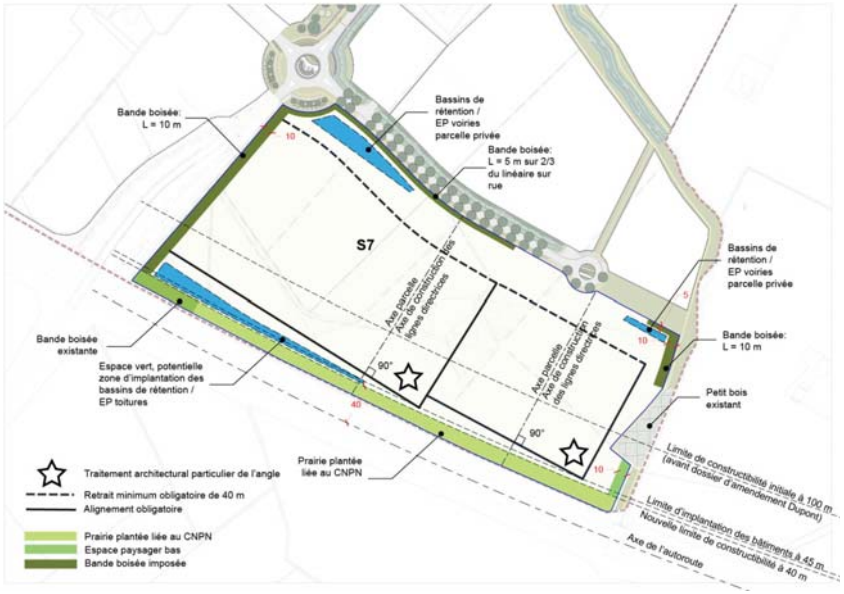
Afin de réguler l'implantation au Nord des bâtiments, il est imposé aux acquéreurs des lots de s'implanter à une distance minimale de 42 m. soit :

- 5 m de bande boisée obligatoire en limite d'espace public,
- 16 m : l'espace potentiel d'une travée de parking,
- 2.5 m : une bande végétale entre les deux espaces potentiels de stationnement,
- 16 m : l'espace potentiel pour une seconde travée de parking, l'implantation d'un bassin de rétention des eaux de voirie propre à la parcelle. Dans tout autres cas cet espace sera végétalisé.
- 2.5 m entre la seconde travée de parking et la façade du bâtiment.

HYPOTHESE D'AMENAGEMENT EN TROIS LOTS



HYPOTHESE D'AMENAGEMENT EN UNE SEULE ENTITE



HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS :

Objectifs :

- *Favoriser la densité et l'économie de l'espace*
- *Rechercher un équilibre des volumes du bâti (rapport d'échelle entre la longueur du bâti et sa hauteur)*
- *Permettre les bâtiments les plus hauts entre la LGV et A62*
- *Prescrire des hauteurs plus réduites en limite Nord du TECHNOPOLE AGEN GARONNE en relation avec le tissu urbain existant*

Prescriptions :

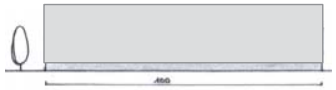
Pour aller au-delà de la prescription du PLUi limitant la hauteur maximale des constructions à 18 m, l'usage des terrains périphériques conduit à recommander une organisation des hauteurs maximales en fonction d'un épannelage souhaitable :

- dans le secteur compris entre l'A 62 et la LGV, la taille des lots autorise l'accueil de très grands bâtiments avec de grandes hauteurs, ce secteur ayant l'avantage d'avoir peu de riverains à proximité, nous avons donc un plafond à 18 m.

Exemple de hauteur des constructions

Hauteur 15 m

Hauteur 18 m



VOLUMETRIE :

Objectifs :

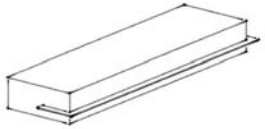
- *Favoriser l'intégration des bâtiments dans le site*
- *Rechercher une cohérence architecturale d'ensemble*
- *Prendre en compte les vues depuis les collines Sud sur les bâtiments*
- *Valoriser les bâtiments en vitrine d'A62*

- Principes généraux

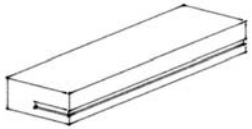
La volumétrie sera sobre et de formes simples.

On cherchera à souligner le volume de la construction par un rythme horizontal qui structurera la façade principale sur toute sa longueur. Il constituera le fondement de la conception des volumes donnant ainsi une homogénéité à l'ensemble urbain. Cette horizontalité permettra d'éviter des volumes trop massifs, ou trop redécoupés.

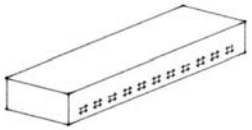
Exemples de volumétrie soulignée par un rythme horizontal



Rythme marqué par des auvents continus



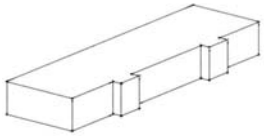
Rythme défini par des fenêtes horizontales



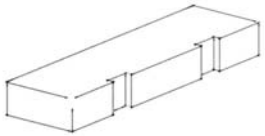
Rythme accentué par des fenêtres discontinues

Sur les bâtiments de grande longueur, des éléments verticaux ponctuels devront venir rythmer la façade. Ces éléments devront occuper toute la hauteur du volume. Ils devront sur une largeur minimale de 4 m se définir par une interruption « visuelle » (avancée, décroché/ retrait, volume emboité) relevé par une couleur secondaire ou un changement de matériaux …

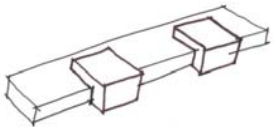
Exemples de volumétrie soulignée par un rythme vertical



Rythme marqué par des avancées



Rythme défini par des décrochés



Rythme accentué par des volumes emboités

MATERIAUX ET COULEURS

Objectifs :

- *Favoriser une harmonie de couleurs sur l'ensemble du TECHNOPOLE AGEN GARONNE par des palettes de couleurs imposées dans les prescriptions architecturales annexées au CCCT.*
- *Privilégier des matériaux durables*

Prescriptions :

La totalité des façades de chaque construction sera traitée de manière homogène. L'aspect extérieur des constructions doit observer une harmonie de matériaux et de couleurs.

L'emploi à nu des matériaux destinés à être enduits est interdit

Les couleurs de façades déclineront des teintes couleur pierre, évocatrice des cailloux roulés présents dans les sols du territoire. Ce choix participera d'un ancrage local fort, qui s'intégrera plus largement dans une plus grande échelle de paysage.

Le bois, matériau local d'une filière en développement, pourra être utilisé et constituera une couleur à part entière :

- soit comme revêtement
- soit comme élément d'accompagnement du volume

Le nombre de couleurs sur une façade est limité et comprendra :

- Une couleur dominante claire qui couvrira plus de la moitié de la surface, hormis les façades intégrant des panneaux photovoltaïques

- Eventuellement, 1 à 2 couleurs secondaires de teinte plus foncée ou contrastée pour souligner un élément significatif de l'architecture (bandeau _ bande horizontale, saillante ou non _, volume décalé…).

Les préconisations architecturales seront renforcées sur les points suivants dans le cahier des prescriptions :

- *La façade le long de l'autoroute A62 constitue à la fois une vitrine pour l'entreprise et un élément constituant du paysage depuis l'A62. Aussi son architecture sera qualitative et comprendra des ouvertures.*

TOITURES

La toiture doit être considérée comme une cinquième façade d'autant plus qu'elle sera visible depuis les coteaux Sud, en particulier depuis le village de Sainte Colombe-en-Bruilhois.

Deux principes de toitures sont proposés, indépendamment ou simultanément :

- Les toitures végétalisées ayant une double fonction : esthétique et de rétention des eaux pluviales
- Les toitures supports de production des énergies renouvelables (intégration par exemple de panneaux photovoltaïque).

Les toitures pourront être réalisées avec une ou des pentes (inférieures à 35%) ou avec terrasse. Le choix du matériau sera dicté par l'inclinaison et l'exposition de la toiture. Les toits en pente pourront être constitués de plaques en acier, en zinc ou en aluminium.

Les équipements en toiture, et en particulier les dispositifs liés aux énergies renouvelables, devront s'intégrer à l'architecture d'ensemble du bâtiment.

Les préconisations architecturales seront renforcées sur les points suivants dans le cahier des prescriptions :

- Les panneaux photovoltaïques seront positionnés de façon à limiter l'impact visuel depuis l'A62 et tout risque d'éblouissement par réverbération des conducteurs.
- Le cas échéant et pour cette raison, un dispositif de masque des structures supportant les panneaux sera mis en place y compris en retour d'angle

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT INTERNE DES PARCELLES : CIRCULATION ET STATIONNEMENT DES VEHICULES :

La circulation et le stationnement des VL et des PL ainsi que le cas échéant l'installation de quais de livraison, se feront au Nord de la parcelle entre la limite parcellaire avec la voie de desserte de la ZAC et le bâti ou entre le bâti est la limite Nord-Ouest de la parcelle.

STOCKAGE DES MATERIAUX ET PRODUCTION :

Des lieux de dépôts et de stockage sont des éléments incontournables dans le fonctionnement des activités et souvent dévalorisants. Ils ne devront pas être vus depuis les espaces publics et, notamment de l'A62. Ils peuvent être compris dans le bâtiment ou à l'extérieur masqués par des éléments d'architecture en harmonie avec le bâtiment principal ou par des haies paysagères.

Photo de référence pour masque des dépôts

Schéma de fonctionnement pour les lots de 3 à 5 ha

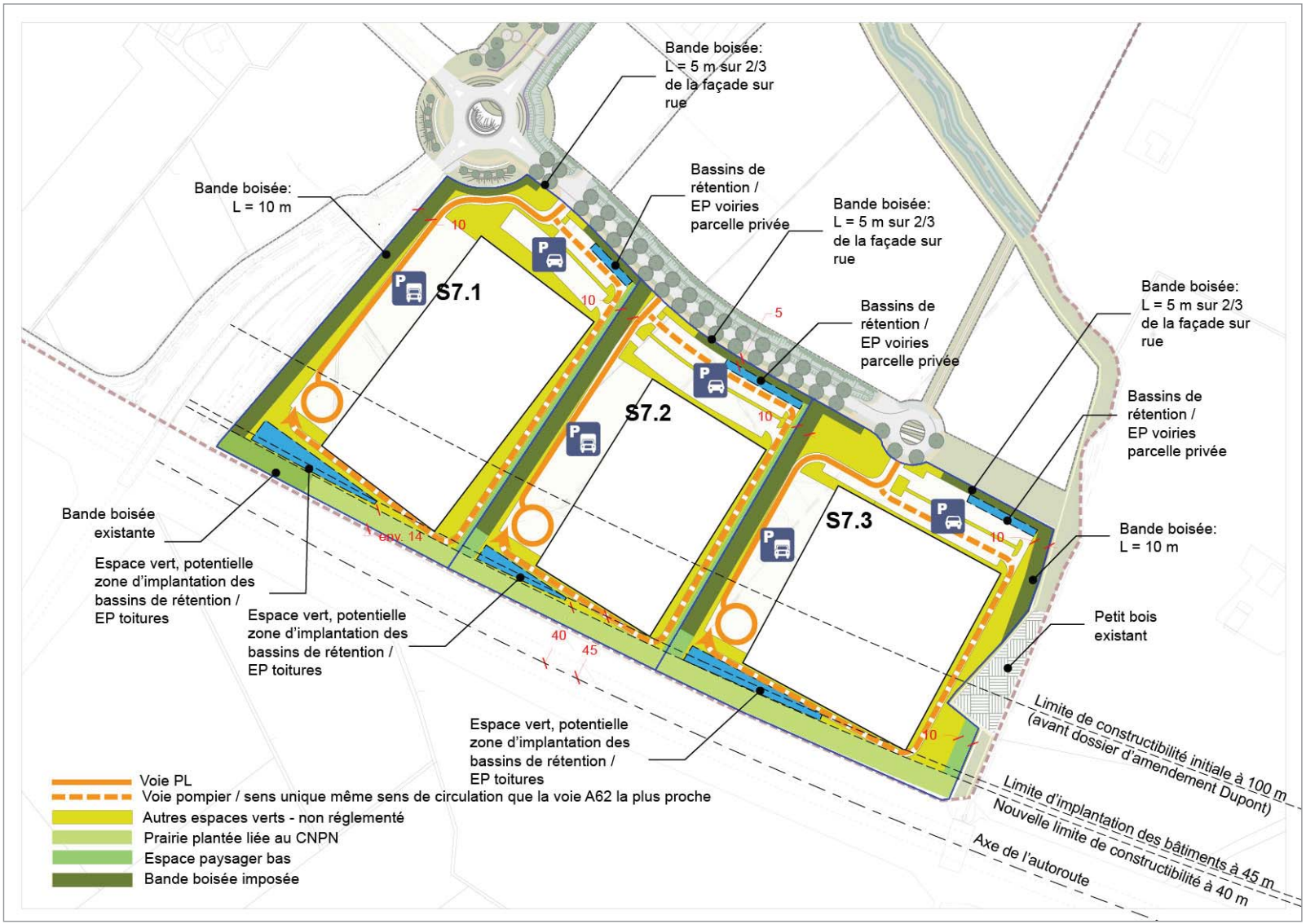
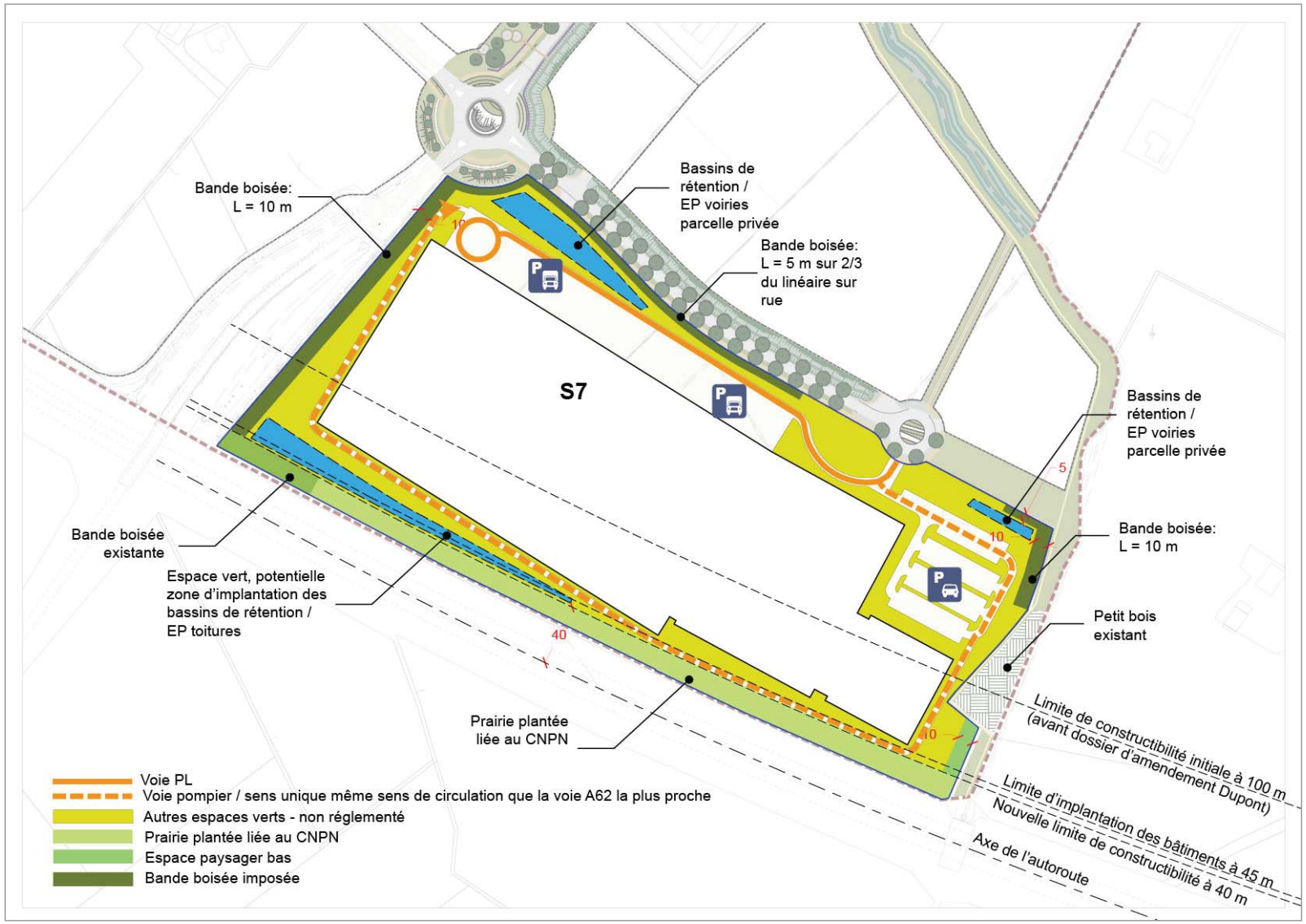


Schéma de fonctionnement pour un lot unique de 10 ha



3.5 Au regard du paysage

TRAITEMENT DE LA BANDE INCONSTRUCTIBLE GENEREE PAR LE RECUL OBLIGATOIRE DE 40 M PAR RAPPORT A L'AXE DE L'AUTOROUTE

Les espaces en limite du domaine autoroutier et à l'intérieur du périmètre de ZAC sont visibles depuis l'A62 et participent à l'image qualitative du TECHNOPOLE AGEN GARONNE. La bande située entre la clôture ASF et le recul de 40m par rapport à l'axe de l'autoroute, devra être traitée avec une végétation basse, de type prairie fleurie composée de graminée et vivaces, à destination d'insectes pollinisateurs, offrant une période de floraison longue et diversifiée. Cette prairie participera ainsi à un renouveau de la biodiversité du territoire.

Elle sera fauchée selon une fréquence et un calendrier établi par la collectivité.

Le merlon boisé existant situé le long de l'autoroute à partir du franchissement de la RD 296 sur une longueur d'environ 50 ml et la haie arborée qui le poursuit propriété d'ASF, seront préservés.

TRAITEMENT DES LIMITES AVEC LE DOMAINE AUTOROUTIER AU DELA DE LA BANDE DE RECUL DES 40 M

Pour des raisons évidentes de sécurité, la limite avec le domaine autoroutier est marquée par une clôture existante propriété d'ASF en bordure de la zone de recul.
Le cas échéant, si le pétitionnaire le souhaite, il pourra installer un autre type de clôture en limite de la bande de retrait obligatoire, étant entendu que les pétitionnaires ne devront pas toucher à la clôture entre l'autoroute et leur terrain (qui reste la propriété d'ASF) et ce quelle que soit la solution retenue (pose d'une seconde clôture ou non).
Le pétitionnaire est responsable de l'aménagement et de l'entretien de la bande située entre la clôture ASF et le recul de 40m par rapport à l'axe de l'autoroute qui restera sa propriété. Ce dernier devra donc prévoir les portillons, portails ou tous autres dispositifs lui permettant d'accéder depuis sa parcelle à la bande de prairie plantée ou selon les termes du CNPN de « friche herbacée » pour en réaliser l'entretien.

Afin de permettre une continuité visuelle, les clôtures seront réalisées sans muret bas et auront les caractéristiques suivantes : **maille rectangulaire** d'une hauteur obligatoire maximale de 2 m et de couleur gris soie (RAL 7044).

Coupe sur clôture en limite séparative

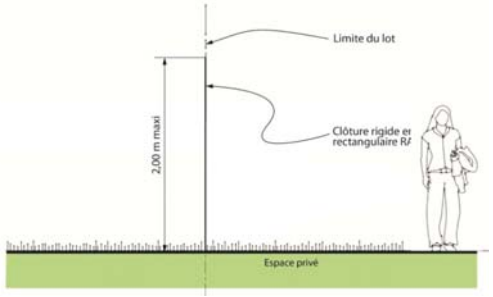


Photo de référence

TRAITEMENT DES LIMITE LATERALES :

L'objectif des dispositions architecturales présentées précédemment est de disposer d'une emprise suffisante pour permettre la mise en place de bandes plantées entre les lots venant verdir le paysage d'ensemble, en particulier depuis les vues dominantes et la section de l'A62 ouverte à l'urbanisation.

Cette trame arborée, imposée dans le schéma de recommandations architecturales et urbaines joints aux fiches de lots permet également d'atténuer la présence des grands volumes bâtis réalisés dans le cadre de l'opération et de limiter l'imperméabilisation des sols.

Limites latérales Nord-Ouest avec la voie d'accès de service à l'A62 et Sud-Est en limite de l'opération:

Au Nord-ouest du lot 7, en bordure de la voie d'accès service à l'A 62, les constructions devront respecter un recul minimum de 10 mètres depuis l'alignement pour permettre d'installer une bande plantée arborée le long de la clôture, formant à terme une masse boisée valorisante.

Il en est de même au Sud-est, en limite de l'opération.

Limite Nord des parcelles avec la voie d'accès aux parcelles :

Un retrait obligatoire de 5 m sera à observer. Il servira soit à réaliser une bande boisée imposée représentant les deux tiers du linéaire sur rue qui constituera un premier plan végétal dissimulant une partie du bâtiment.

Sa position sera donnée dans le schéma de recommandations architecturales et urbaines joints aux fiches de lots, le tiers non boisé encadrant l'accès à la parcelle.

Autres limites

Pour toute parcelle redécoupée, quel que soit le nombre de découpage, un retrait minimum de 10 m sera à observer depuis la limite mitoyenne Nord -Ouest. Il servira à créer une bande boisée d'orientation Nord-Sud qui rentrera dans la composition d'une trame verte à l'échelle du grand paysage mais également d'un écran visuel entre deux parcelles mitoyennes.

Pour les autres limites et sauf indications contraires (bandes boisées imposées reportées sur le schéma de recommandations architecturales et urbaines joints aux fiches de lots), des bandes végétalisées de 2,00 m seront conservées systématiquement le long des limites de lots.

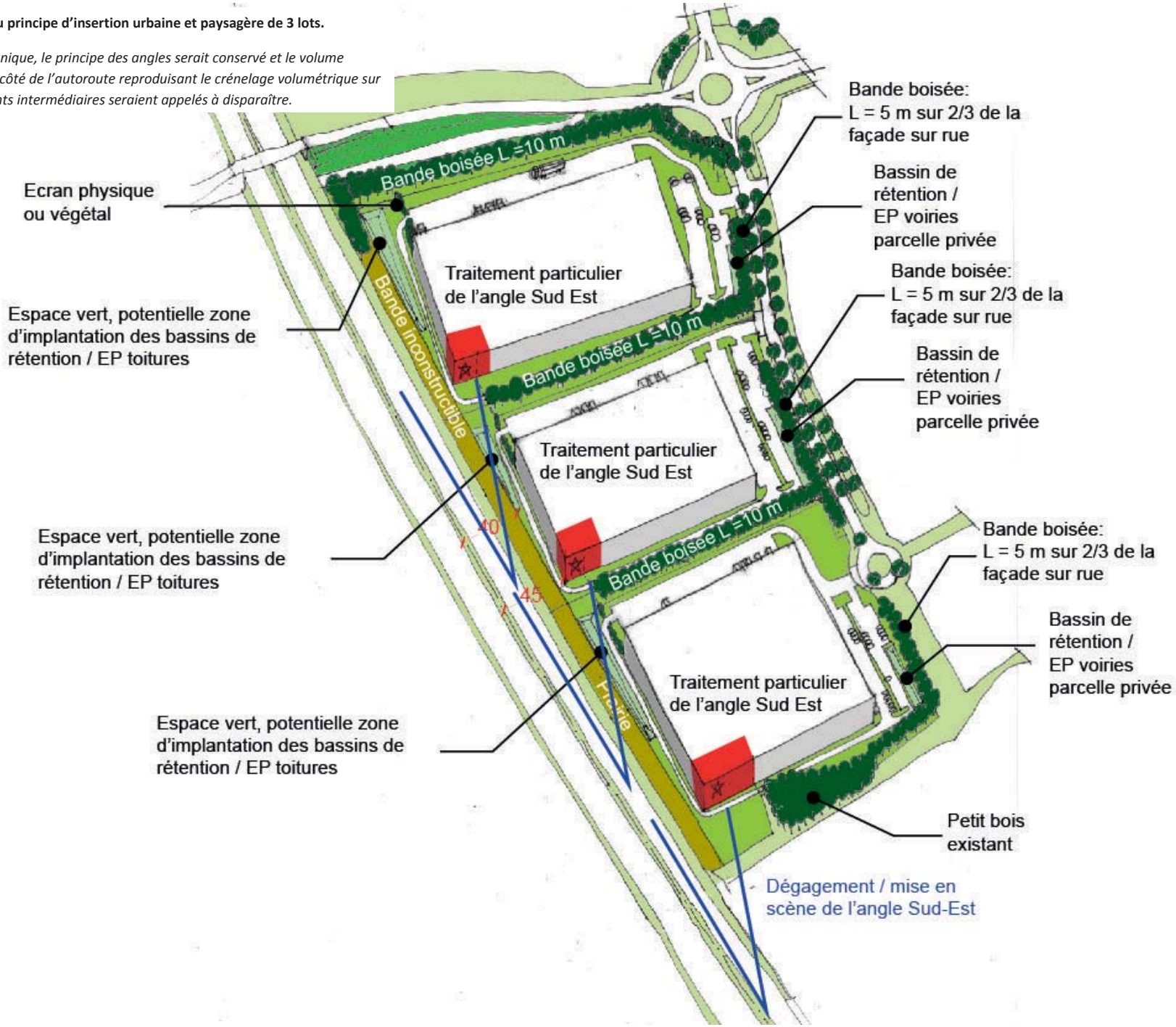
Bandes paysagères et aménagements paysagers imposés

Tous les aménagements s'arrêteront en limite de la bande inconstructible des 40 mètres.

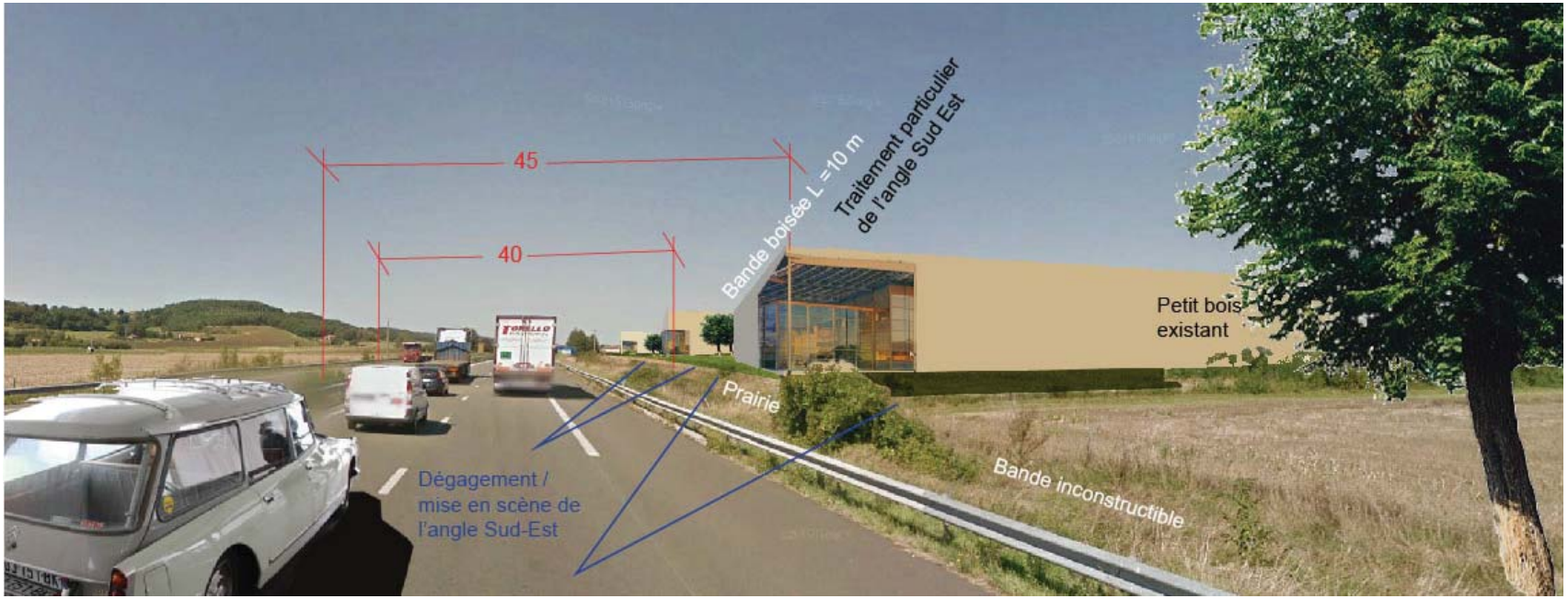
Leur composition d'ensemble permettra d'organiser une trame paysagère stable, relativement perpendiculaire à l'autoroute et indépendante de l'implantation du bâti.

Axonométrie explicative du principe d'insertion urbaine et paysagère de 3 lots.

Nota : dans le cas d'un lot unique, le principe des angles serait conservé et le volume découpé en trois entités du côté de l'autoroute reproduisant le crénelage volumétrique sur l'A 62 même si les boisements intermédiaires seraient appelés à disparaître.



Intégration paysagère pour 3 lots



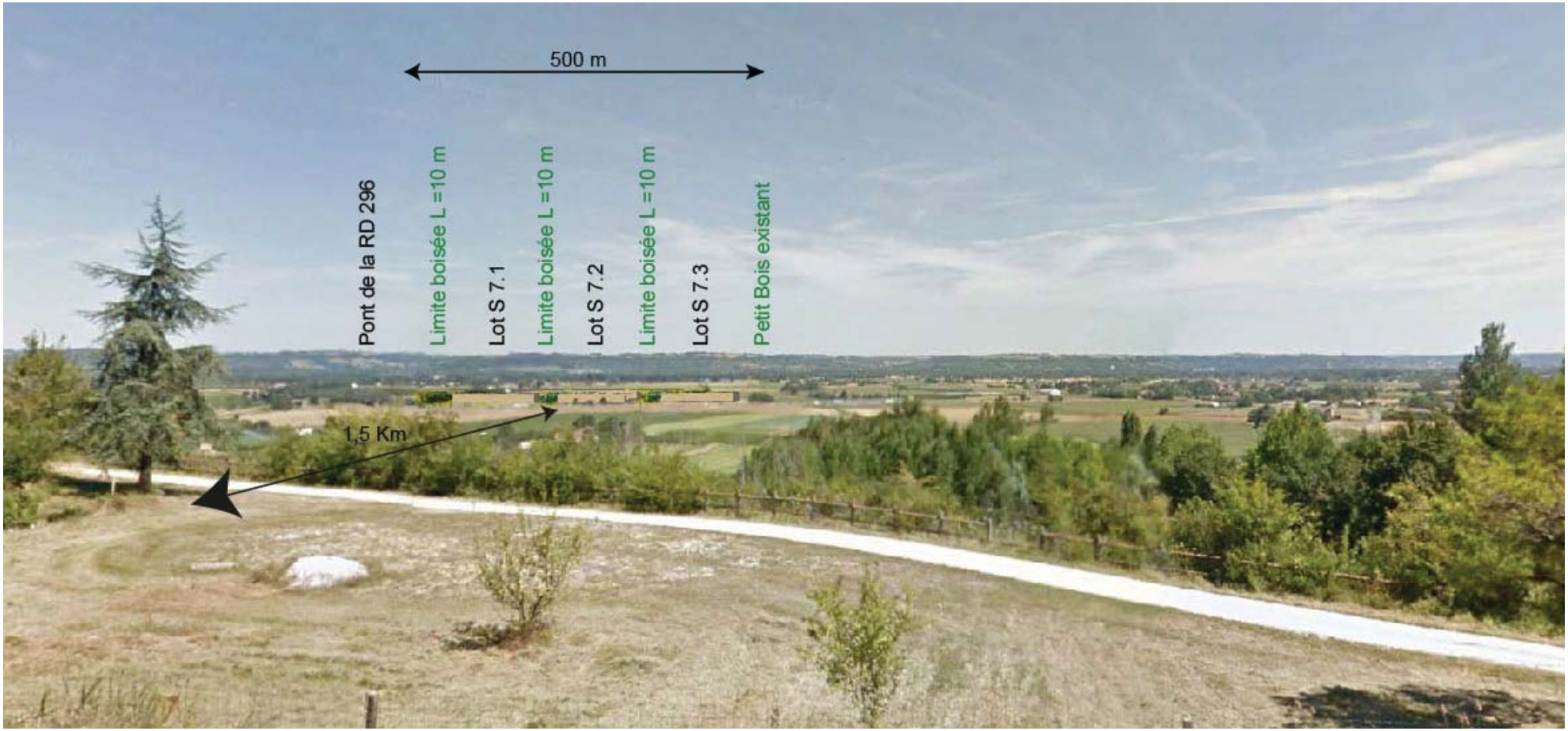
Intégration paysagère des trois lots / vue lointaine depuis les coteaux de Sainte Colombe.

Il est à noter que, vu la distance et malgré la taille imposante des bâtiments, l'opération s'intègre assez bien dans le paysage observé depuis les hauteurs de Sainte Colombes.

Outre la distance c'est également dû au fait que les volumes bâtis ne sont pas parallèles à l'axe de l'autoroute et créent donc un biais qui en modifie la perception même lointaine, évitant toute frontalité directe.

Notons également que les bâtiments sont systématiquement entourés d'un cordon boisé qui crée une trame végétale à l'échelle du grand paysage agricole permettant de diminuer l'effet de masque de l'opération ;

Dans le cas d'un bâtiment unique, il sera important de retrouver cette ponctuation végétale en créant des massifs boisés séquencés coté A 62 entre la bande inconstructible et le bâtiment, de façon à ce que, en plus des dispositions bâtimentaires imposant un séquencement strict visant à « casser » la perception d'un volume unique, il sera nécessaire de créer un premier plan végétal qui atténuera la perception du bâtiment depuis les vues lointaines.



LE PAYSAGE NOCTURNE :

Un élément nouveau du paysage nocturne sera donné par l'éclairage de la zone d'activités; les candélabres des voies de desserte produiront un halo lumineux, qui a été conçu pour limiter la pollution lumineuse.

Les lots privés devront également contribuer à cette disposition et particulièrement le lot S7 dans un double objectif de qualité du paysage et de sécurité des conducteurs sur l'A62.

L'éclairage des espaces privés devra respecter les principes suivants :

- L'utilisation de source d'éclairage utilisant des technologies de basse consommation
- L'adaptation des niveaux d'éclairage aux besoins réels (surfaces et puissances) et à l'éclairage public pour éviter de sur-éclairer
- L'absence de diffusion de lumière vers le haut
- La gestion d'éclairage d'ambiance conçus pour permettre leur extinction ou d'en diminuer l'intensité au cours de la nuit.
-

Le matériel d'éclairage sera en harmonie avec celui des espaces publics (esthétique, couleur des mâts et supports…) défini dans le cadre du dossier de PROJET.

Sont imposés dans le traitement des éclairages extérieurs les règles suivantes :

Parkings et grands espaces :

Afin de limiter la déperdition lumineuse et l'éblouissement (extrêmement désagréable pour les passants et dangereux pour la circulation routière), les projecteurs doivent être de type asymétriques et orientés strictement à l'horizontale.

Cheminements piétons :

Installer impérativement des luminaires avec Chapeaux à ampoule encastrée et verre transparent.

Eclairage des bâtiments commerciaux :

- Eclairer impérativement du haut vers le bas,
- proscrire les projecteurs au sol, sur mats, ainsi que les projecteurs orientables car ils se dérèglent avec le temps.
- Dans l'éclairage des façades d'utiliser des éclairages par LED ou par lampes au Xénon

En complément, pour aider à réduire l'éblouissement, il est recommandé de ne pas utiliser :

- *Les lampes encastrées et verres bombés émettant à plus de 3 % au-dessus de l'horizontale (soit pour une lampe de 150 watts Sodium haute pression, 150 lumens soit lampe 25 W normale)*
- *les lampes non baffées avec chapeau dont l'émission au-dessus de l'horizontale serait supérieure de 3 à 5 % par rapport au flux lumineux (soit pour une lampe de 70 watts sodium haute pression de 180 à 300 lumens (ou encore une lampe de 30 W)).*
- *les projecteurs asymétriques avec une orientation autre que l'horizontale et dont les émissions au-dessus de l'horizontale supérieure à 0 lumen.*

TRAITEMENT PAYSAGER DES STATIONNEMENTS :

- Le stationnement des véhicules légers

Les stationnements pour les véhicules légers seront de préférence réalisés avec des matériaux perméables (enherbement, type evergreen, graviers sur maille plastique, revêtements poreux…) afin de limiter les surfaces imperméabilisées.

Il est préconisé au minimum 50 % des stationnements VL en revêtement perméable.

Lorsque le stationnement nécessite un nombre important de places (au-delà de 20 places consécutives), la surface sera fractionnée avec des bandes végétales d'au moins de 3 m de large.

Pour favoriser l'ombrage des véhicules, les parkings sont plantés d'un arbre-tige pour 4 places de stationnement.

La zone de stationnement devra prévoir l'alimentation et le câblage pour installer une ou des bornes en vue de la recharge des véhicules électriques (arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation).

Les stationnements peuvent également faire l'objet d'une couverture totale ou partielle de type pergola ou ombrières solaires.

- Le stationnement des poids lourds

Les stationnements des poids lourds notamment en attente sont imposés dans les lots.

L'espaces et l'aménagement nécessaire à leur circulation devra être étudié et dimensionné de façon à répondre aux besoins des entreprises.

Si des aires de stationnement sont prévues, il est fortement recommandé de prévoir des espaces pour conserver la végétation existante ou planter des arbres procurant de l'ombrage et des espaces à destination de détente (repos des chauffeurs, pique-nique…).

Photos de référence parking arboré PL.

4. ELEMENTS A INTEGRER DANS LE PLUi

Le PLUi devra intégrer certaines dispositions qui sont indiquées ci-après :

4.1 Plan de zonage

Report au droit du lot S7 de la limite de 40 m par rapport à l'axe de l'A62.

4.2 Règlement

Disposition à intégrer à l'article 1 AUX13 :
L'espace situé entre la limite du domaine autoroutier et la limite de 40 mètres à cpmoter de l'axe de l'autoroute A62 devra être traité en friche herbacée à base de végétation locale méllifère.

4.3 OAP

Intégration d'une OAP, Orientation d'Aménagement et de Programmation : prenant le principe de la configuration rattachée au découpage en trois lots ou 1 lot (voir pages 30 et 31).