



11 octobre 2021

Etude Amendement Dupont

au titre de l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme



Maitre d'ouvrage – Paris (75)



AMO – Lyon (69)



Architectes
Lyon (69)



Urbanistes
Grenoble (38)



Paysagiste
Trévoux (01)



BE VRD
Lux (71)

Sommaire

Cadre règlementaire	p.3
Rappels règlementaires	3
Contexte règlementaire	4
Servitudes d'utilité publique	4
Règles d'urbanisme applicables	5
La révision en cours du PLUi	6
 Contexte de l'étude	 p.7
Présentation du secteur d'étude	7
Situation	7
Environnement urbain	8
Topographie	9
Foncier	10
Eléments saillants	11
Perceptions du site depuis la RD906 et l'A6	12
Etude de capacité	13
Occupation du sol du secteur d'étude – Paysage	16
Perception sensible du secteur d'étude - Paysage	27
La loi Barnier et l'Amendement Dupont	33
 Présentation du parti d'aménagement	 p.34
Prise en compte des nuisances	
Nuisances sonores	34
Nuisances lumineuses	35
Qualité de l'air	36
Prise en compte des autres composantes environnementales	36
Zone humide	
Champ d'expansion de crue	
Prise en compte de la sécurité	38
Organisation des accès et de la desserte	38
Aménagement des voies	39
Qualité architecturale, urbaine et paysagère	
Organisation du site et insertion paysagère des constructions et des aménagements	41
Zonage PLU et secteur d'OAP	51

Cadre règlementaire

Rappels règlementaires

L'objet de la présente étude consiste à **prendre en compte les dispositions de la loi Barnier** (articles L111-6 à L.111-8 du code de l'urbanisme) concernant le secteur des Moirots sur la commune de Champforgeuil, sur lequel le PLU définit plusieurs secteurs constructibles.

Il se présente sous la forme d'un quadrilatère d'environ **35 ha** parfaitement délimité :

- Au nord : RD 906 (déviation de la RN6)
- A l'est : avenue de l'Europe en forme de rocade d'agglomération (RN6) ; le rond-point des Pellerets se situe à l'articulation de l'avenue de l'Europe et de la RD906.
- Au sud : Voies d'accès et gare de péage de Chalon nord sur l'autoroute A6.
- A l'ouest : Autoroute A 6 (PK 328,00).

Il est traversé par la rue de Corcelles (voie communale n°2) reliant le bourg de Champforgeuil à la zone d'activités de la Thalie et au quartier de Corcelles (commune de Châtenoy-le-Royal).

L'autoroute A6 et la RD906 (ex-RN6) sont classées voies à grande circulation.

Le code de l'urbanisme indique :

- **Article L.111-6** : « *En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.* »
- **Article L.111-7** : « *L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :*
 1°Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
 2°Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
 3°Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
 4°Aux réseaux d'intérêt public. »
- **Article L.111-8** : « *Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.* »

La présente étude justifie de la réduction du retrait par rapport aux voies à grande circulation. Au regard des cinq critères établis ci-dessus, les retraits définis par la loi Barnier seront ainsi portés à :

- Pour l'autoroute A6 de 100 m. à 50 m.
- Pour la RD906 de 75 m. à 30 m.

Les objectifs de l'étude sont de :

- rassembler et synthétiser des éléments de réflexions sur le contexte ;
- dresser un diagnostic en termes de capacité et de potentialités ;
- définir les grandes lignes de composition générale des installations et aménagements prévus sur le site ;
- donner les indications réglementaires à même de parvenir aux objectifs définis.

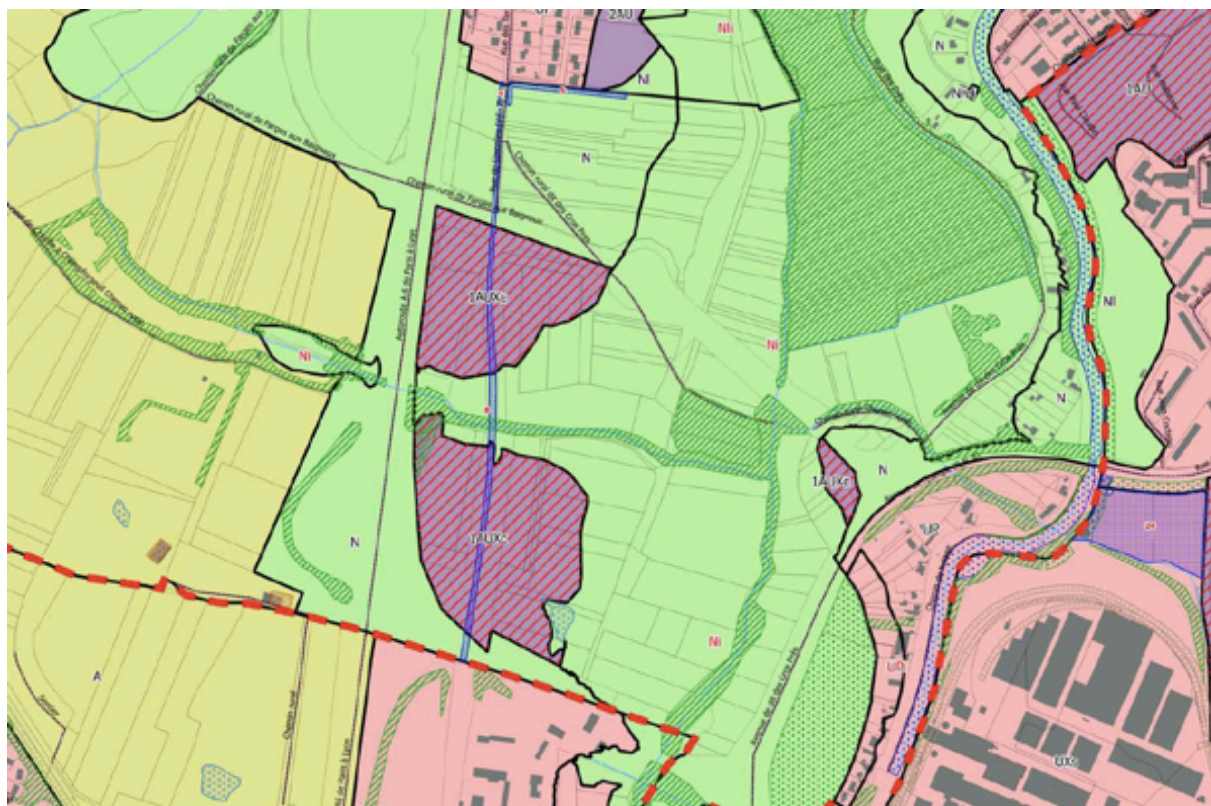
Cadre règlementaire

Règles d'urbanisme applicables

Le secteur des Moirots est concerné par le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Grand Chalon. En l'état le PLUi définit plusieurs dispositions et servitudes applicables au site :

- délimitation de 3 zones constructibles 1AUXc en appui des trois zones non règlementées par le PPRI, dont la vocation principale est commerciale ;
- OAP sectorielle « Champforgeuil : Zone d'activités des Moirots », applicable aux deux zones 1AUXc situées le long de l'autoroute A6, fixant des exigences pour la desserte du site (voie à aménager entre la route de Corcelles et la RD906, cheminement piétons / cycles le long de la rue de Corcelles), et l'insertion paysagère (aménagements paysagers valorisant l'entrée de ville, boisements à conserver) ;
- OAP thématique « commerce » ;
- emplacement réservé n°8 Champforgeuil pour aménagement d'une piste cyclable le long de la rue de Corcelles.

D'autre part, le site a fait l'objet d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) : ZAC Les portes du Grand Chalon (dossier de création septembre 2005). Le rapport de présentation du PLU indique « *qu'en l'absence de projets et de perspectives à court terme, ce secteur n'a pas été modifié. Le Grand Chalon devra dans les prochaines années déterminer le devenir de cette ZAC* ».



Extrait du zonage du PLU opposable

1AUXc: Zone à urbaniser pour des activités à dominante commerciale

N: Zone naturelle et forestière

NB: Les zones concernées par le risque inondation sont indicées "I" (voir PPRI le cas échéant)

Haie, boisement humide, prairie, ripisylve,....

Emplacements réservés

Cadre règlementaire

La révision en cours du PLUi

Le PLUi est en cours de révision.

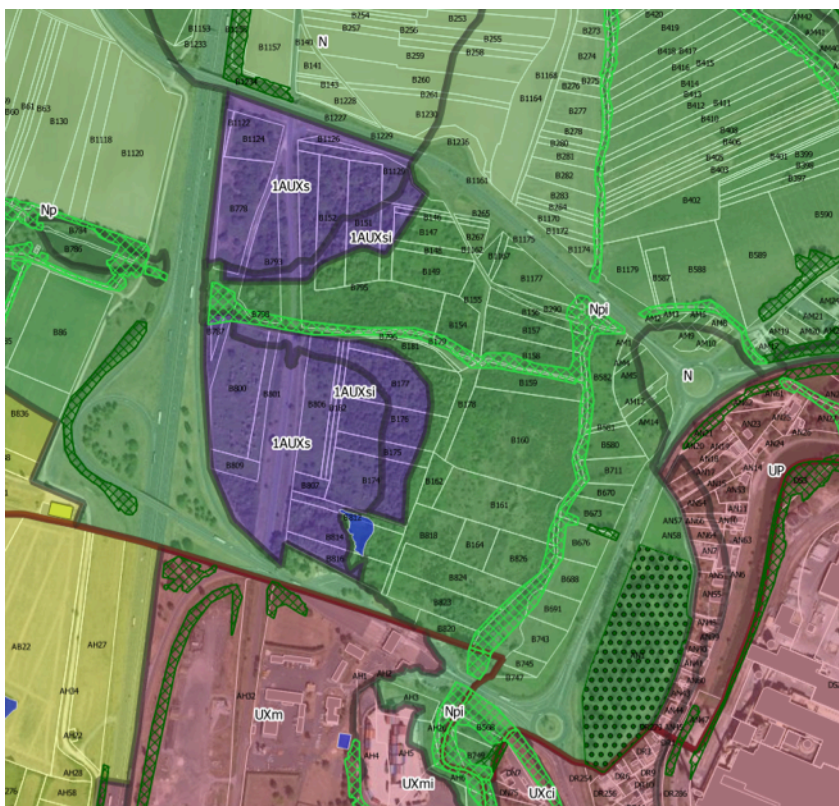
Dans son **axe 1 Renforcer l'attractivité et la dynamique économique du territoire**, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) affiche la volonté de « proposer une offre de foncier adapté aux différents besoins des entreprises », notamment « *proposer une offre pour l'implantation d'entreprises en façade autoroutière : Le territoire est traversé du Nord au Sud par l'autoroute A6. Disposer d'une offre de foncier d'activité en façade autoroutière constituera un argument déterminant pour le choix d'implantation de certaines entreprises, notamment en logistique. Le choix de localisation tiendra particulièrement compte des enjeux paysagers et d'accessibilité des sites.* »

Ainsi le Grand Chalon prévoit de faire évoluer la vocation des zones à urbaniser du secteur des Moirots vers les activités industrielles et logistiques au travers d'un zonage **1AUXs** ; une zone **1AUXsi** est définie en continuité de la zone 1AUXs, dédiée à la gestion des aménagements privés connexes aux constructions. La zone constructible au niveau du rond-point des Pellerets est supprimée.

De façon complémentaire dans son **axe 3 Préserver le cadre de vie**, le PADD entend préserver et mettre en valeur la biodiversité et la qualité des paysages, par l'amélioration des transitions ville-campagne en agissant sur l'aménagement des zones d'activités et leurs abords (qualification des abords et amélioration de l'intégration paysagère des constructions). Il prévoit aussi la restauration et l'aménagement de certains espaces naturels et continuités écologiques, notamment les prairies humides des vallées inondables et ainsi que la préservation et la restauration des bords de rivière, la Thalie notamment.

Ainsi les parties inondables du secteur sont maintenues en zone naturelle Ni, assortie d'un indice « p ». Les ripisylves de la Thalie et du ruisseau du Bois font l'objet de prescriptions surfaciques, ainsi que le bassin au sud du site.

Ci-dessous le projet de zonage consécutif à la définition du projet qui motive le présent dossier.



Extrait du projet de zonage de la révision du PLU – Octobre 2021

Contexte de l'étude

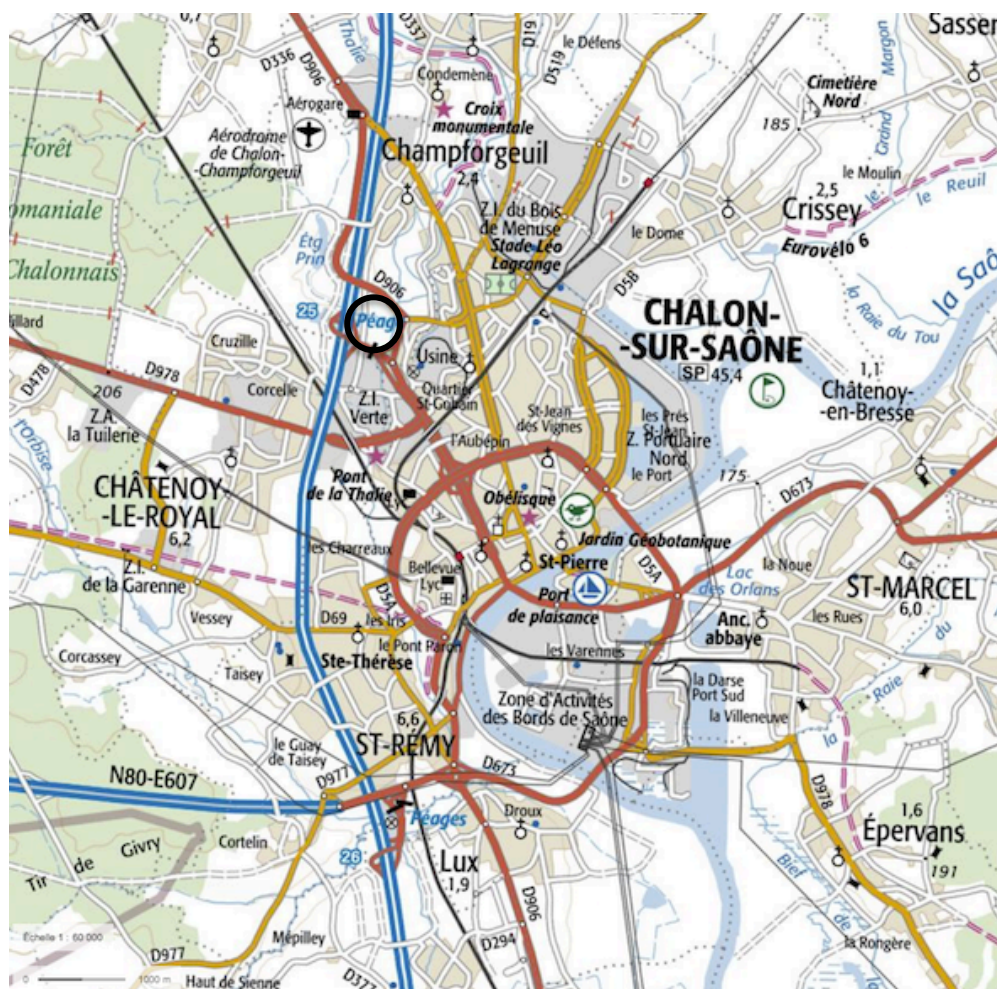
Présentation du secteur d'étude - Situation

Le secteur des Moirots est localisé dans la deuxième couronne de l'agglomération du Grand Chalon sur la commune de Champforgeuil ; il couvre environ **35 ha**.

Situé au sud de Champforgeuil, il est délimité par l'autoroute A6, la gare de péage Chalon Nord, la RD906 (déviation de l'ex RN6). Il se situe à proximité immédiate d'une des entrées Nord du cœur d'agglomération. Par son inscription à l'interface des parties urbaines et rurales de l'agglomération, il est caractérisé par un paysage rural en mutation lié au lit de la Thalie et l'arrêt de l'activité agricole et jardinière depuis plusieurs années.

L'accès au secteur des Moirots est aisé :

- En provenance de Chalon sur Saône et du sud de l'agglomération par la RD906
- En provenance de Champforgeuil et du nord de l'agglomération par la RD9606, sa déviation et la rue de Corcelles (VC2)
- En provenance de Châtenoy-le-Royal par le VC2 et la RN6 via le quartier industriel
- En provenance de Lyon ou Dijon par l'autoroute A6



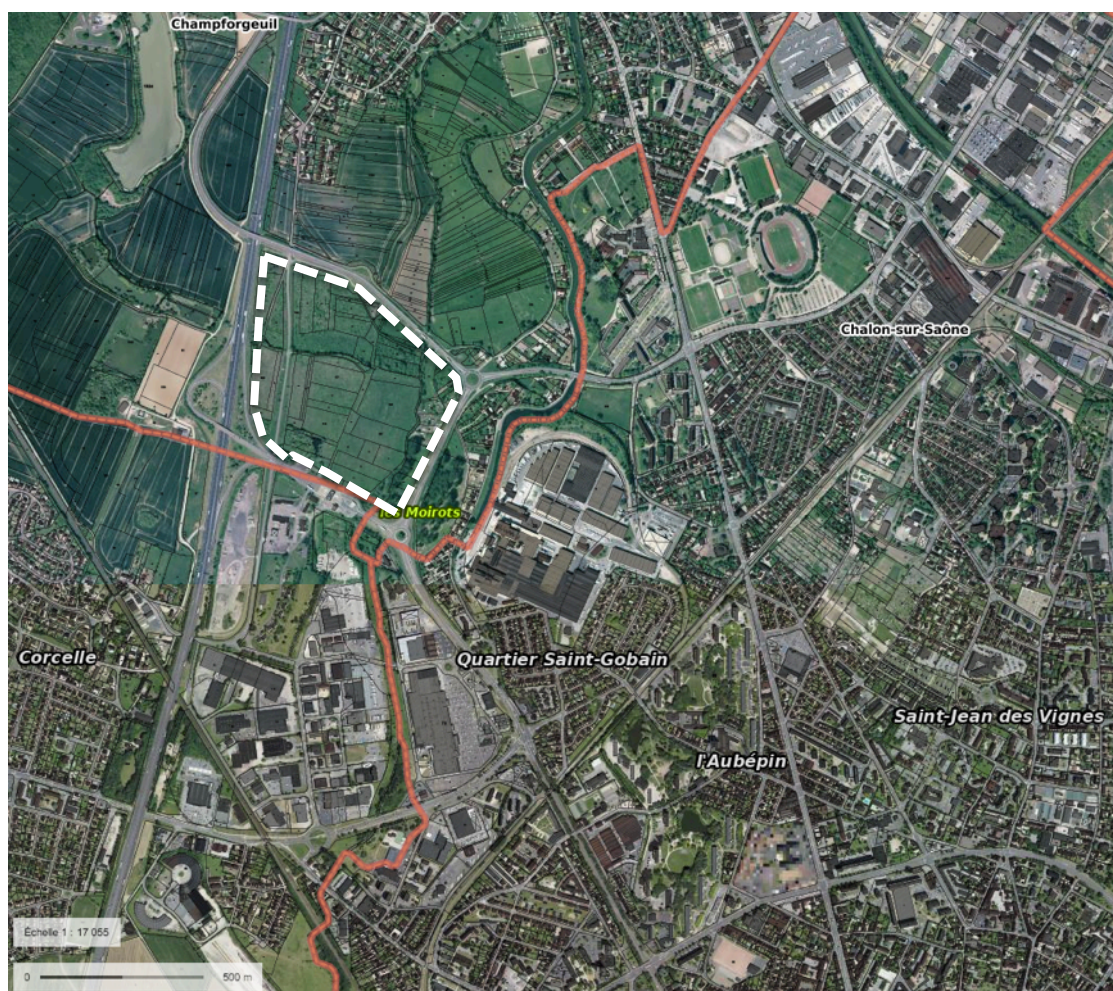
Localisation du secteur d'étude à l'échelle de l'agglomération

Contexte de l'étude

Présentation du secteur d'étude – Environnement urbain

L'aménagement de la **RD906** (déviation de la RN6) a clairement renforcé le potentiel d'urbanisation de ces terrains en les assimilant au pôle économique Nord-Ouest de l'agglomération qui comprend comme équipements significatifs :

- La **zone de la Thalie** avec son hypermarché et de nombreuses enseignes commerciales,
- Des **entreprises** en front arrière de l'hypermarché (zone industrielle verte),
- De nombreux **hôtels** et restaurants de toutes catégories,
- Enfin l'usine **Saint-Gobain** de recyclage de verre qui domine le site et dont les deux cheminées, à défaut d'être esthétiques, constituent un point de repère fort.



*Localisation du secteur d'étude en entrée nord de l'agglomération chalonnaise
(en rouge les limites communales)*

D'autre part le site bénéficie d'une **façade autoroutière**, séquence qui se développe sur un linéaire d'environ 570 mètres, clairement définie par les deux ouvrages de franchissement de l'autoroute A6. L'emprise des bretelles de l'échangeur Chalon – Nord occupe la moitié sud de ce linéaire jusqu'au talweg du ruisseau du Bois.



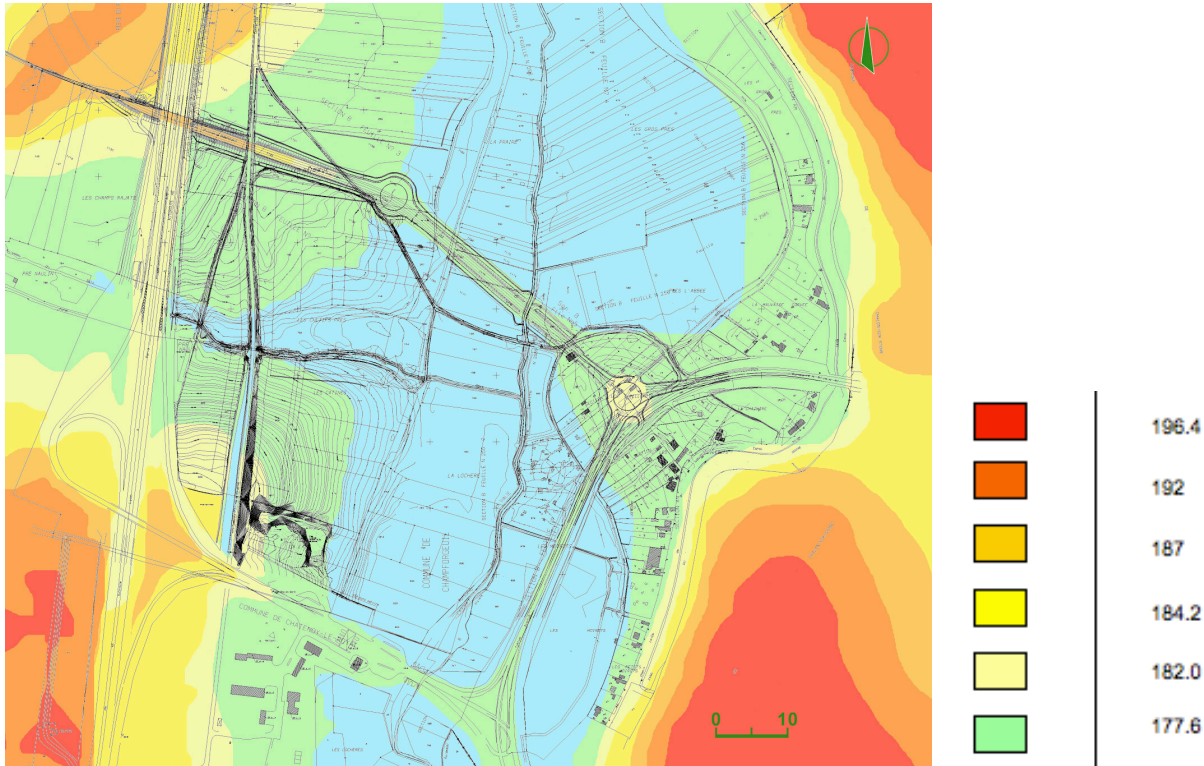
Façade autoroutière du secteur des Moirots depuis le pont de la RD906

Présentation du secteur d'étude - Topographie

La **topographie** présente une pente d'orientation générale O E (184,00 à 176,00 NGF) en direction de la Thalie qui s'écoule elle-même vers le sud et la Saône.

Un affluent ouest de la Thalie, le ruisseau du Bois, marque un talweg O/E médian dans le site qui dessine deux terrasses de part et d'autre.

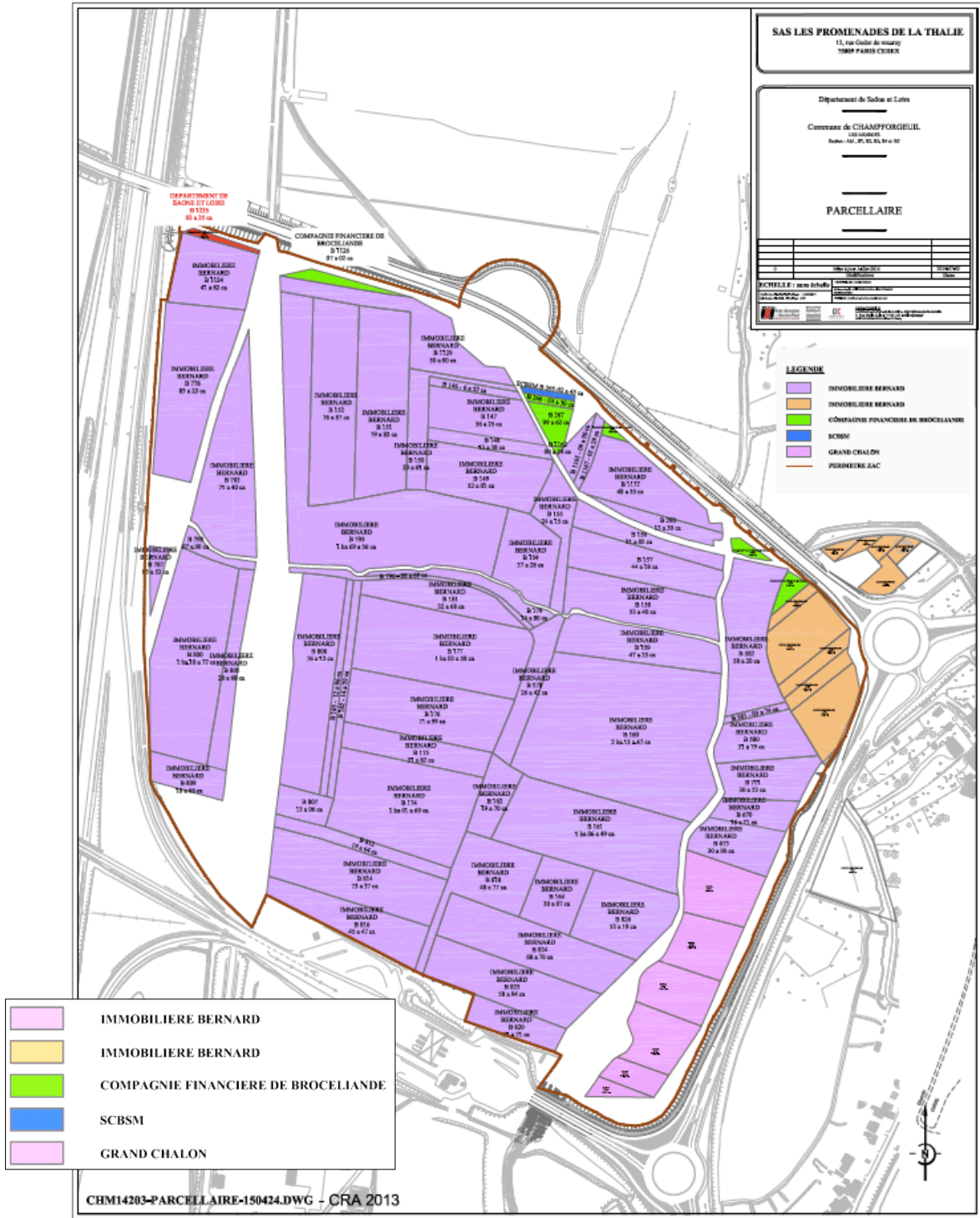
On ne constate pas de remaniement de sols visibles ; les différentes routes s'accompagnent de talus, pour soutenir les ouvrages de franchissement (RD906 et voie d'accès à l'autoroute A6), ou la tranchée de la rue de Corcelles dans le léger relief au Sud.



Topographie

Présentation du secteur d'étude - Foncier

Sur le plan **foncier**, la carte et la matrice suivantes fournissent l'état parcellaire. Le foncier est majoritairement privé. Le foncier public est limité à quelques parcelles en rive gauche de la Thalie (Grand Chalons) et une parcelle au pied du merlon de la RD906 (département de Saône et Loire) ; les emprises de voirie (RD906 et rue de Corcelles) et des cours d'eau sont dans le domaine public.

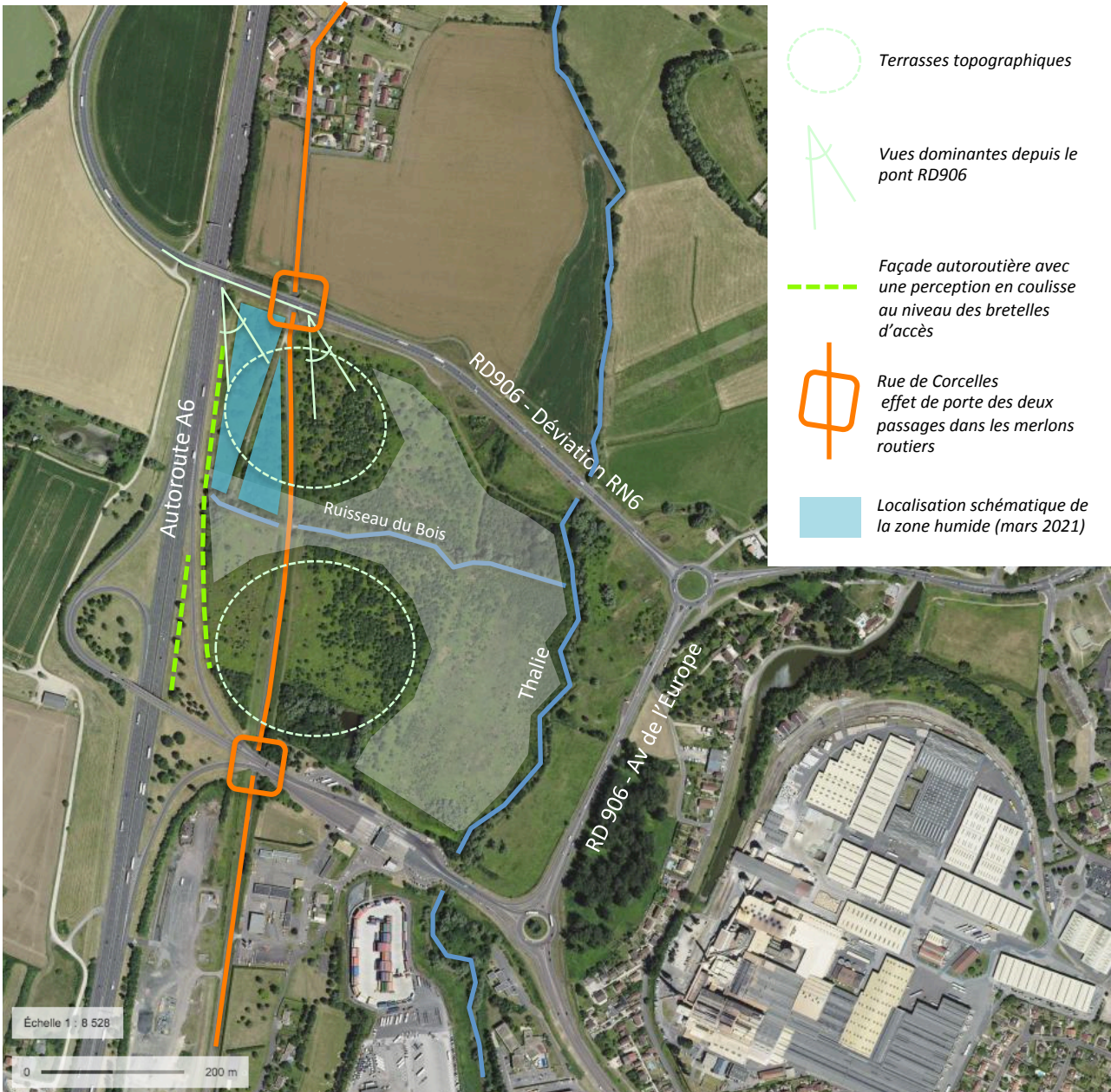


Propriétés foncières (état 2013)

Présentation du secteur d'étude – Éléments saillants

Une lecture du site permet de dégager les éléments suivants :

- Un site caractérisé par des boisements extensifs, associés aux cours d'eau et aux zones humides associées, qui occultent en partie les vues depuis l'avenue de l'Europe (ripisylve de la Thalie)
- Une terrasse basse au Nord et une terrasse haute au Sud délimitées par le talweg du ruisseau du Bois qui sert de déversoir 3 étangs situés à l'Ouest de l'A6
- Une perception en belvédère depuis la RN6 déviée (env. +5 m / terrasse Nord)
- Une façade autoroutière majoritairement boisée
- Un site traversé par la route de Corcelles, voie de liaison inter-quartiers très empruntée, entre Champforgeuil et Châtenoy-le-Royal, avec en projet le doublement par une voie modes doux (cycles et piétons), contenu par deux « portes »
- La présence d'une zone humide (qualification pédologique) au NW du site d'une superficie de 2,08 ha sur les parcelles B778, B793 et B1124 (mars 2021)



Présentation du secteur d'étude – Perceptions du site depuis la RD906 et l'A6



RD906, en allant vers Chalon
RD906, à l'approche de la
plateforme prévue pour
l'aménagement d'un rond-point



RD906, au dessus de l'ouvrage,
effet belvédère vers le site

Epaisseur de la façade autoroutière
Premier plan dégagé, à l'arrière une
lisière boisée



Coulisse paysagère par le jeu de la
bretelle d'accès

Façade autoroutière

Contexte de l'étude

Présentation du projet logistique sur le site – Etude de capacité

PLATEFORMES LOGISTIQUES – PRINCIPES

Le secteur d'étude fait l'objet d'un projet d'aménagement à vocation logistique.

Il s'agit d'un ensemble bâtementaire réparti entre les deux zones constructibles, chacune de ces zones consiste en la partie constructible de 2 macro-lots :

- Lot A au Nord, d'une superficie de **42 960m²**, dont **27 990m²** constructibles (cf zonage PLU)
- Lot B au Sud, d'une superficie de **94 650m²**, dont **71 360m²** constructibles (cf zonage PLU)

Le projet prévoit

Dans les zones constructibles du PLU (1UAxs), hors zone rouge PPRi *

- Un ensemble bâtementaire réparti entre les deux zones constructibles :
 - Lot A : bureaux R+1 ou R+2 (1 000 m² à 1 500 m²), locaux divers (LC env. 250 m², LS 100 m², LT env. 200m²) ; entrepôt (14 532,36 m²)
 - Lot B : bureaux R+1 ou R+2 (1 000 m² à 1 500 m²), locaux divers (LC env. 250 m², LS 100 m², LT env. 200m²) ; entrepôt (21 708 m²)
 - Valorisation ENR des toitures : centrales photovoltaïques (env. 30 000 m²)
- Les quais accessibles PL (poids lourds)
- La majorité des places de stationnement VL (véhicules légers)

**: à l'exception d'une « langue » dans le lot B qui correspond aux fossés le long de la rue de Corcelles.*

Dans la zone d'aléa modéré (zone rouge PPRi)

- Une partie des allées de distribution et des aires de manœuvre
- Une partie des places de stationnement VL

Les accès et la desserte des plateformes logistiques seront assurés par une nouvelle voie publique à partir du rond-point à aménager sur la RD906

Le projet prévoit

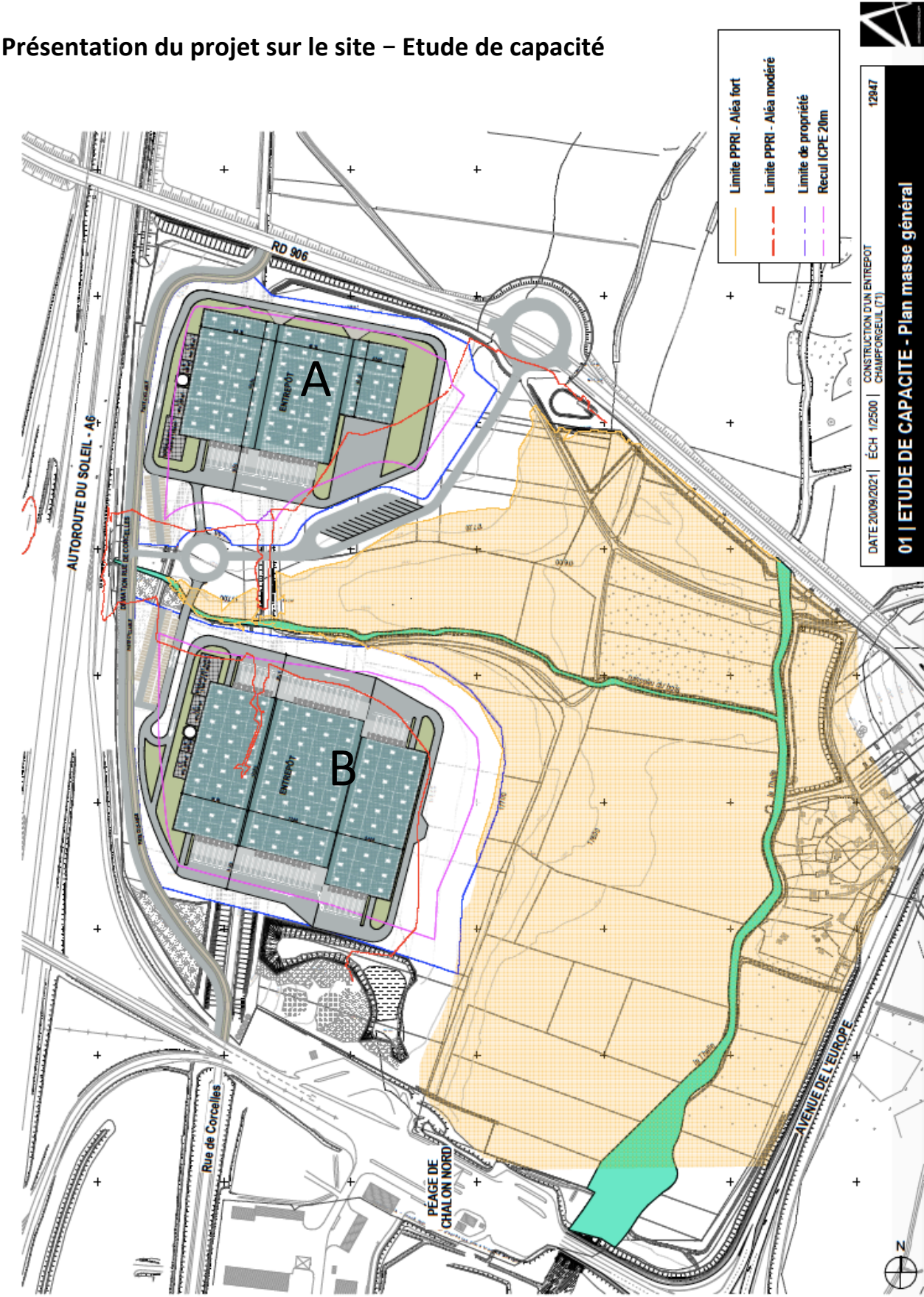
Dans la zone rouge PPRi (aléa modéré), création d'une voirie publique composée des aménagements suivants :

- La voie d'accès PL à créer
- L'aire d'attente des PL dimensionnée pour 14 véhicules
- Le rond-point de distribution des lots A et B
- Le barreau de liaison VL et cycles entre le rond-point de distribution et la rue de Corcelles

Ces aménagements nécessitent de dévier la rue de Corcelles pour dégager des tènements fonciers homogènes et adaptés à la fonction logistique.

Les voies aménagées et ouvertes à la circulation publique seront rétrocédées à la collectivité.

Présentation du projet sur le site – Etude de capacité



Contexte de l'étude

Présentation du projet logistique sur le site – Etude de capacité

FONCIER ET URBANISME - PRINCIPES

Les limites de propriétés sont redéfinies pour valoriser le foncier et respecter la réglementation ICPE :

- dans le prolongement des plateformes logistiques proprement dit, des espaces sont prévus pour tenir compte de l'obligation de recul de 20 m. des entrepôts par rapport aux limites de propriété (réglementation ICPE) et répondre aux besoins de gestion des eaux pluviales notamment ;
- le reste du foncier, après obtention de tous les éléments pour aboutir le projet, sera cédé gracieusement à la ville de Champforgeuil pour valoriser la vallée de la Thalie et sa confluence avec le ruisseau du Bois.

Les choix d'implantations retenus répondent à plusieurs préoccupations, en lien avec le contexte particulièrement contraint vu l'environnement inondable :

- optimiser le foncier constructible de chacun des lots ;
- respecter la réglementation ICPE (recul des entrepôts par rapport aux limites de propriétés) ;
- préserver le talweg du ruisseau du Bois, en conjuguant fonctionnalité hydraulique et intérêt paysager, en limitant au strict minimum la présence d'infrastructure dans le lit du ruisseau. Seul le franchissement pour accéder au lot B occupe en partie le talweg ;
- dégager une bande suffisamment large (15m.) entre l'emprise autoroutière A6 et les limites de lot des plateformes logistiques pour aménager la déviation de la rue de Corcelles qui sera doublée d'une allée modes doux cycles et piéton.

GESTION DES EAUX PLUVIALES - PRINCIPES

Pour limiter l'altération du **cycle de l'eau local**, le site sera doté d'une gestion alternative des eaux pluviales : bassin filtrant de rétention et de régulation, noue filtrante le long des parking et voiries, matériaux perméables sur les pistes cyclables et piétonnes, récupération des eaux de pluie pour l'arrosage.

Contexte de l'étude

Occupation du sol du secteur d'étude - Paysage

Pour le site des Moirots, l'analyse de l'occupation du sol s'appuie sur l'analyse du paysage. Le secteur des Moirots est caractérisé par une mosaïque de motifs paysagers, présentés ci-après.

Végétaux isolés (Rue de Corcelles)



Les végétaux sont présents sur les talus de la Rue de Corcelles juste en amont (direction Châtenoy-le-Royal au Sud) du passage sous le pont de la jonction entre l'autoroute A6 et le péage de Chalon Nord.

Ces végétaux sont isolés, plutôt vieux (âge supérieur à 20 ans).

Ils sont mis en valeur par la fauche régulière de ces talus. On les perçoit aisément, ils animent le linéaire.

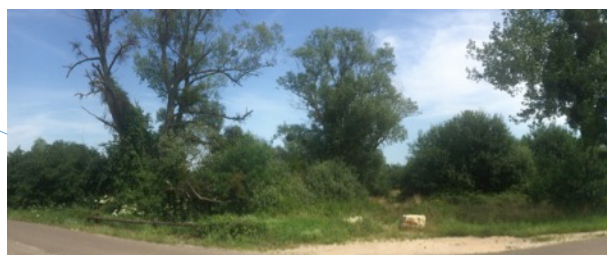
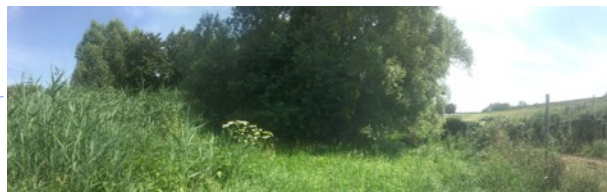
Il s'agit d'essences endémiques (châtaignier *Castanea sativa* / ...)

Contexte de l'étude

Occupation du sol du secteur d'étude - Paysage

Sur le plan **paysager**, le secteur des Moirots est caractérisé par une mosaïque de motifs paysagers.

Ripisylve Ruisseau du Bois



Les végétaux sont présents sur les rives du Ruisseau du Bois. On perçoit de vieux sujets (en mauvais état : foudroyés, recouverts de gui, ...) mais qui marquent le passage du ruisseau qui lui devient imperceptible tant la végétation est dense à ses abords.

Un mélange de ronciers et de jeunes végétaux prend place au pied de ces sujets plus anciens, permettant à terme un renouvellement de la ripisylve mais aussi – sans entretien régulier – assurant une fermeture physique du milieu.

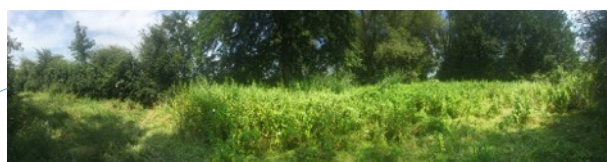
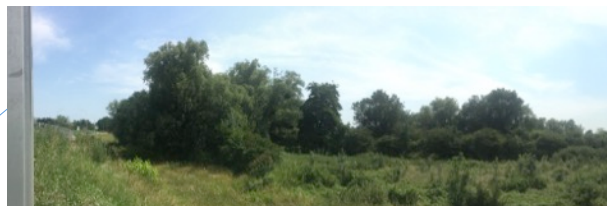
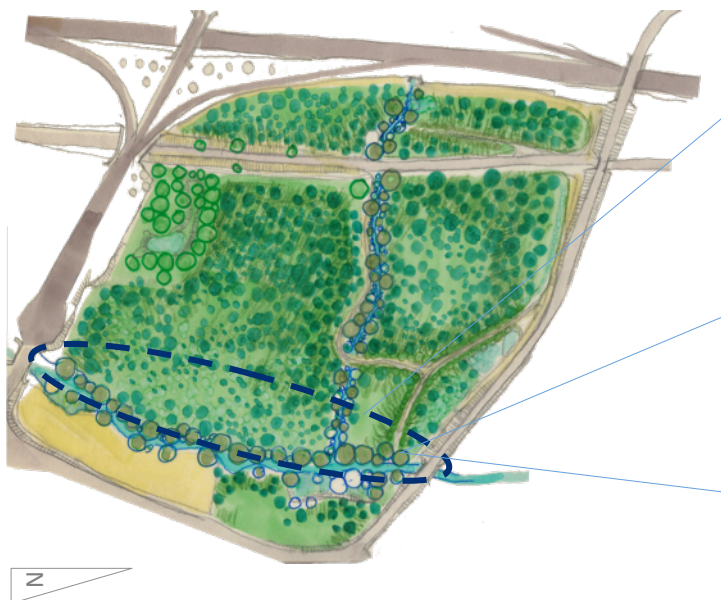
Il s'agit d'essences endémiques et adaptées au milieu aquatique/semi-aquatique (Saules, roseaux, aubépine, ..)

Contexte de l'étude

Occupation du sol du secteur d'étude - Paysage

Sur le plan **paysager**, le secteur des Moirots est caractérisé par une mosaïque de motifs paysagers.

Ripisylve La Thalie



Les végétaux sont présents sur les rives de La Thalie. On perçoit plusieurs grands sujets qui marquent le passage de la rivière. Un entretien a permis de maintenir en état ces végétaux. Leur présence toutefois ferme les vues sur la rivière quand ils la bordent. Elle redevient perceptible aux endroits de passage (sous les ponts) et au niveau de la prairie pâturée notamment.

Sur ses abords, on perçoit un mélange de hautes herbes de milieux humides et d'orties, témoignage de la fauche qui doit être réalisée régulièrement mais aussi de la montée possible de l'eau car le milieu est très humide.

Contexte de l'étude

Occupation du sol du secteur d'étude - Paysage

Sur le plan **paysager**, le secteur des Moirots est caractérisé par une mosaïque de motifs paysagers.

Anciennes haies



On perçoit encore un système végétal ancien fait de haies bocagères qui ont été laissées à l'abandon : des cordons de végétaux (boisés maintenant), cadrent et canalisent le passage d'anciens chemins agricoles (ou d'ancienne route – à l'Ouest sur l'amorce de l'ancienne Rue de Corcelles)

Il s'agit d'essences endémiques bocagères types (aubépine/ saule/ fusain/ cornouiller...)

L'absence récurrente d'entretien de ce type de mise en œuvre végétale produit un effet de corridor qui tend à se refermer et n'assure plus un passage aisé des usagers. Toutefois cela permet encore de canaliser quelques vues et points de vue sur le grand paysage à certains moments.

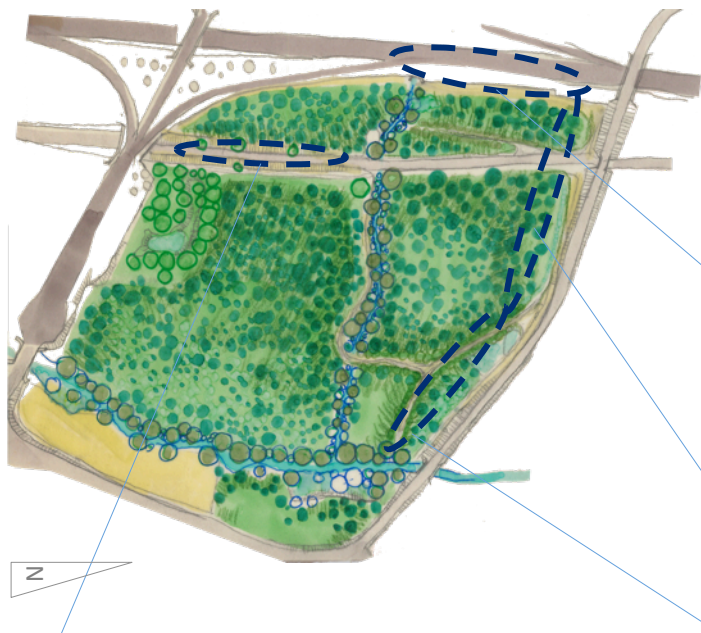


Contexte de l'étude

Occupation du sol du secteur d'étude - Paysage

Sur le plan **paysager**, le secteur des Moirots est caractérisé par une mosaïque de motifs paysagers.

Zones fauchées - Cheminement



Ces emprises n'ont pas de végétation à proprement parlé si ce n'est la présence d'herbes qui sont fauchées très régulièrement.

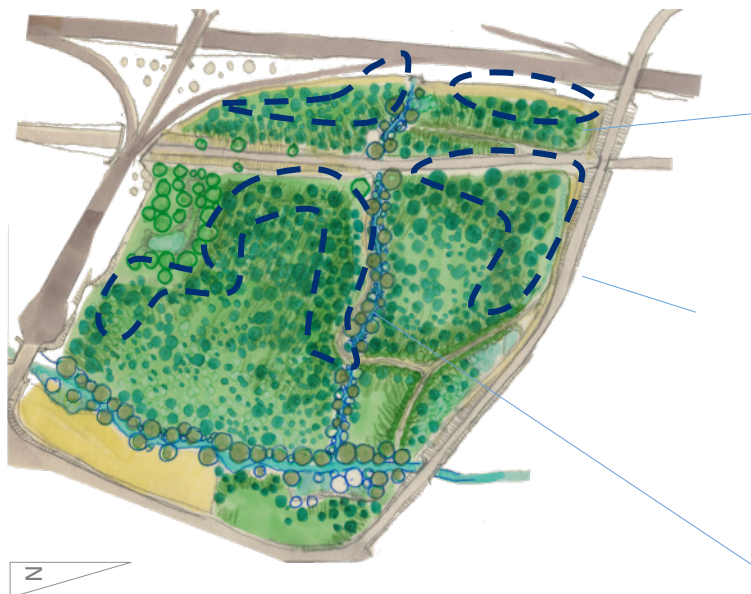
Cela témoigne de l'enjeu d'accès le long des talus de la RD 903 et au sommet des talus de la Rue de Corcelles d'une part et du maintien de la visibilité et/ou de la mise à distance de la végétation et d'animaux aux abords de l'autoroute (à l'Ouest du site).

Contexte de l'étude

Occupation du sol du secteur d'étude - Paysage

Sur le plan **paysager**, le secteur des Moirots est caractérisé par une mosaïque de motifs paysagers.

Lisière boisée



On trouve sur les franges des espaces qui se sont refermés un mélange végétal composé d'arbres en devenir, d'arbustes et de ronciers.

Les sujets arborés sont plutôt jeunes (5 à 10 ans). Ils sont issus d'espèces pionnières endémiques (Saules, Erables, Chênes, ...) et on trouve quelques sujets (de façon anecdotique) d'essence d'ornement (Catalpa par exemple) ou de résineux (Pin) qui ont dû être apportés sous forme de graines par des animaux/ le vent.

Les sujets arbustifs sont issus d'espèces pionnières endémiques (Saulaies, aubépine, cornouiller, fusain, ...) ils se mêlent aux ronciers et rendent le site impraticable. Cela a permis d'assurer un développement du boisement interne à ces zones de délaissés.

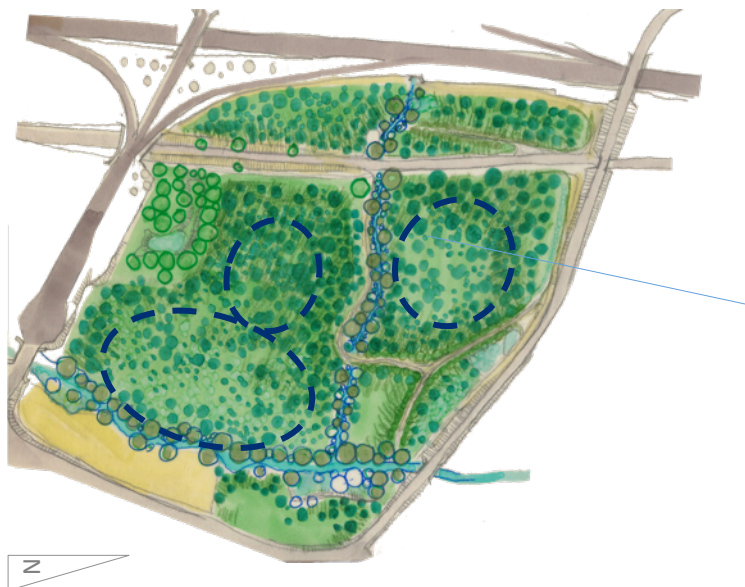
Il faut noter qu'on perçoit de beaux sujets isolés ou regroupés par essence. Ils se sont développés de façon harmonieuse et sans contrainte. Un réemploi de ces sujets pour un projet à l'avenir serait à envisager (mise en jauge et/ou transplantation directe et/ou conservation sur place si possibilité).

Contexte de l'étude

Occupation du sol du secteur d'étude - Paysage

Sur le plan **paysager**, le secteur des Moirots est caractérisé par une mosaïque de motifs paysagers.

Boisement



Au cœur des espaces qui se sont refermés on trouve des végétaux des trois strates (on peut le supposer aisément, l'accès physique à ces espaces n'étant pas possible).

On trouvera à l'intérieur de ces boisements les mêmes compositions végétales que celles évoquées précédemment sur les lisières avec certainement quelques adaptations aux milieux (humide ou sec) où se situent ces essences.

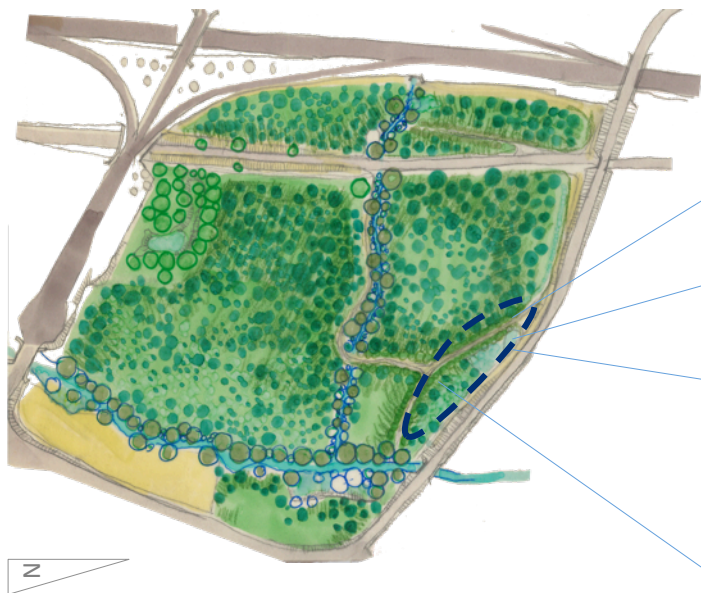
Il faut prévoir qu'au sein de ces boisements, il est envisageable de trouver également des sujets à réinvestir dans un projet futur (mise en jauge et/ou transplantation directe et/ou conservation sur place si possibilité).

Contexte de l'étude

Occupation du sol du secteur d'étude - Paysage

Sur le plan **paysager**, le secteur des Moirots est caractérisé par une mosaïque de motifs paysagers.

Zone humide & bassin d'orage RD906



Au pied du talus qui borde la RD 906, on trouve un bassin d'orage ainsi qu'un second bassin de récolte des eaux de pluie et enfin un espace d'expansion des crues de la Thalie.

Ces milieux humides sont caractérisés par une végétation spécifique (ajoncs/joncs/iris d'eau/lysimaques/...). Ils sont parfois bordés par quelques sujets arborés (Saules).

Ces espaces typiques de milieux humides sont aisément perceptibles depuis le pied de talus, mais ils disparaissent toutefois à la vue quand on emprunte la RD906.

Le seul fait notable est le recul de la zone de boisement qui reprend forme sur les limites de ces espaces, donnant une respiration et une ouverture sur l'intérieur du site depuis cet axe via ces « trouées humides ».



Contexte de l'étude

Occupation du sol du secteur d'étude - Paysage

Sur le plan **paysager**, le secteur des Moirots est caractérisé par une mosaïque de motifs paysagers.

Boisement & bassin d'orage (secteur péageA6)



Aux abords du péage de Chalon Nord et au point le plus haut du terrain paradoxalement, on trouve un bassin d'orage accompagné d'un boisement d'arbres spécifiques au sens où l'on retrouve à nouveau des sujets âgés (Saules) pas toujours en bon état phytosanitaire mais aussi un entretien du site régulier (fauche de certains espaces) qui explique la recrudescence de végétaux pionniers (acacias).

Le bassin d'orage est colonisé par une végétation spécifique (ajoncs/joncs/iris d'eau/...)

Cet espace est complètement isolé visuellement. On le perçoit à peine sur l'aire de repos/parking qui accompagne le péage. Les boisements qui prennent place au cœur du site (évoqués précédemment) floutent et annulent la perception de ce lieu qui émergeait quand le site était encore ouvert.

Occupation du sol du secteur d'étude - Paysage

Plan Paysage et différents milieux / préconisations



Le site pourrait être perçu comme étant une grande friche, un boisement uniforme en devenir.

L'analyse portée ci-dessus évoque les traces d'une mise en œuvre du végétal (haies bocagères/ boisement du bassin d'orage de l'A6/ végétaux isolés sur la Rue de Corcelles) ainsi que des présences végétales qui révèlent un milieu spécifique (ripisylves de la Thalie et du Ruisseau du Bois / bassin d'orage et zone humide au pied du talus de la RD 906).

Ces présences diverses montrent la variété et la richesse du site en tant que paysages imbriqués les uns dans les autres.

Cependant, l'absence d'entretien et de passage sur ce lieu a favorisé nettement le développement des essences endémiques pionnières qui ont trouvé ici le lieu idéal pour l'exploitation de leur plein potentiel.

Résultat le site se referme petit à petit, il est devenu impénétrable et la richesse évoquée tendra à disparaître si on laisse un boisement se pérenniser et s'implanter définitivement.

Contexte de l'étude

Présentation du secteur d'étude - Paysage

Plan Paysage et différents milieux / préconisations (suite)

Aux abords du site et quand on emprunte les grands axes de circulation qui bordent ce terrain, on perçoit les houppiers des végétaux qui forment une mer verte sur laquelle vogue le regard jusqu'à rencontrer des éléments identifiables du Paysage : cheminées de l'usine Saint Gobain, tours de la cité des Aubépins en regardant vers l'Est ; le relief de la côte Chalonnaise à l'horizon en regardant vers l'Ouest.

Ces perceptions seront amoindries d'années en années si les végétaux poursuivent leur croissance.

Il semble pertinent de conserver la **richesse des milieux** (humide et sec) de mettre en valeur ou de réemployer un **vocabulaire agricole** (haie bocagère) de mettre en valeur certains **points de vue et axes de vision** depuis les abords du site mais aussi en son cœur. Le site était encore agricole il y a peu, et ce depuis de plusieurs décennies.

Il semblerait aussi pertinent de profiter de cette « pépinière à ciel ouvert » pour végétaliser/ accompagner/sublimer le projet qui s'implantera au sein de cette enclave.

Le site a cette qualité - qui lui est propre - il possède un horizon défini et une expansion impossible : il est bordé de toutes parts par des infrastructures routières importantes et parfois imposantes mais qui savent disparaître à la vue (mais pas à l'ouïe) quand on se trouve au cœur du site (actuel) et/ou avec le regard cadré par un corridor de végétaux par exemple.

Aussi un travail fin et délicat des vues et points de vue paraît essentiel à tout projet même si cela pourrait paraître anecdotique.

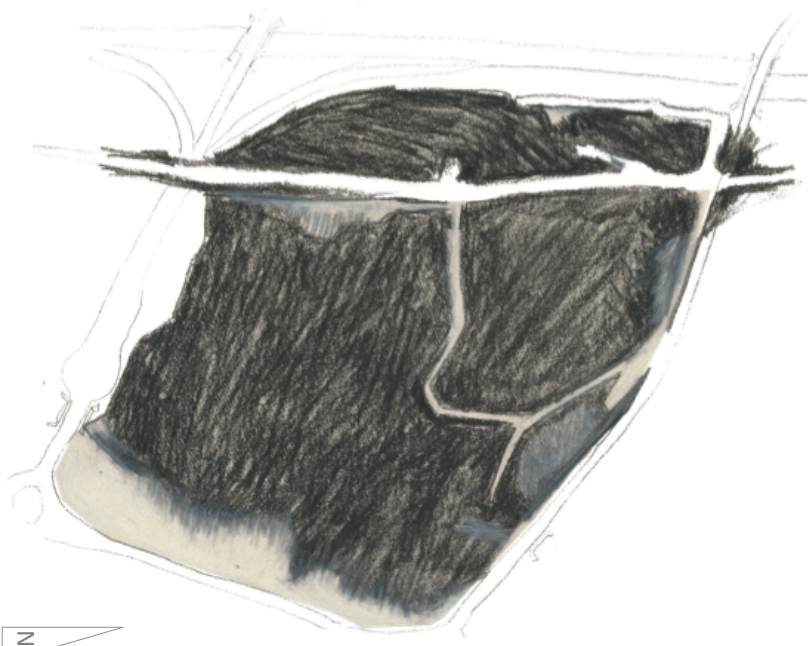
Une présence végétale importante et imposante (sujets de 3/4m de hauteur) est un prérequis indispensable pour la mise en œuvre de ces effets visuels.

Tout plaide donc pour le **réemploi de la végétation en présence, déjà adaptée au milieu** et qui ne nécessitera pas d'intrant ou de déplacement irraisonné de végétaux sur plusieurs centaines de kilomètre comme cela peut se voir sur certains projets. **Faire avec le « déjà là ».**

Il faudra réfléchir aux moyens à mettre en place ou au phasage à effectuer pour la mise en œuvre du projet afin de combiner cette « problématique » qui pourrait devenir la pièce maîtresse d'un aménagement cohérent, durable, et qui fait la part belle au site et ses qualités actuelles.

Perception sensible du secteur d'étude - Paysage

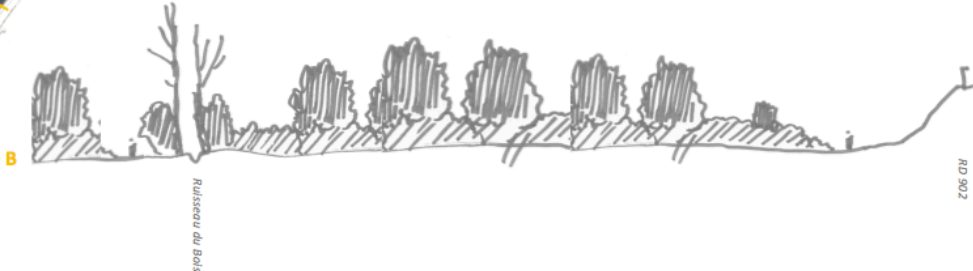
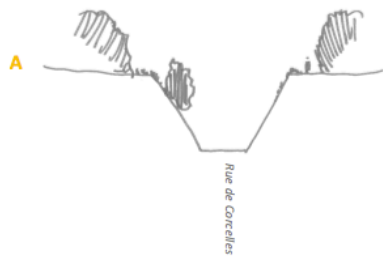
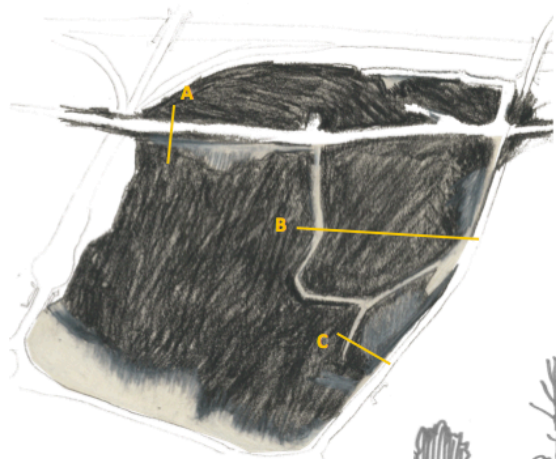
Carte sensible



LEGENDE

-  Passage visuel ou physique (piétons)
-  Passage visuel ou physique (carrossable)
-  Profondeur de champ depuis les abords du site
-  Zone du Néant dense & impraticable

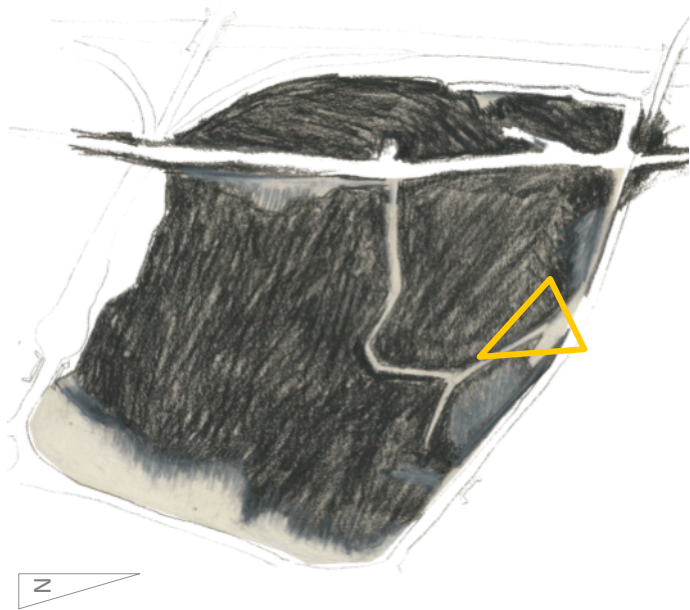
Coupes sensibles & Plan de repérage



Contexte de l'étude

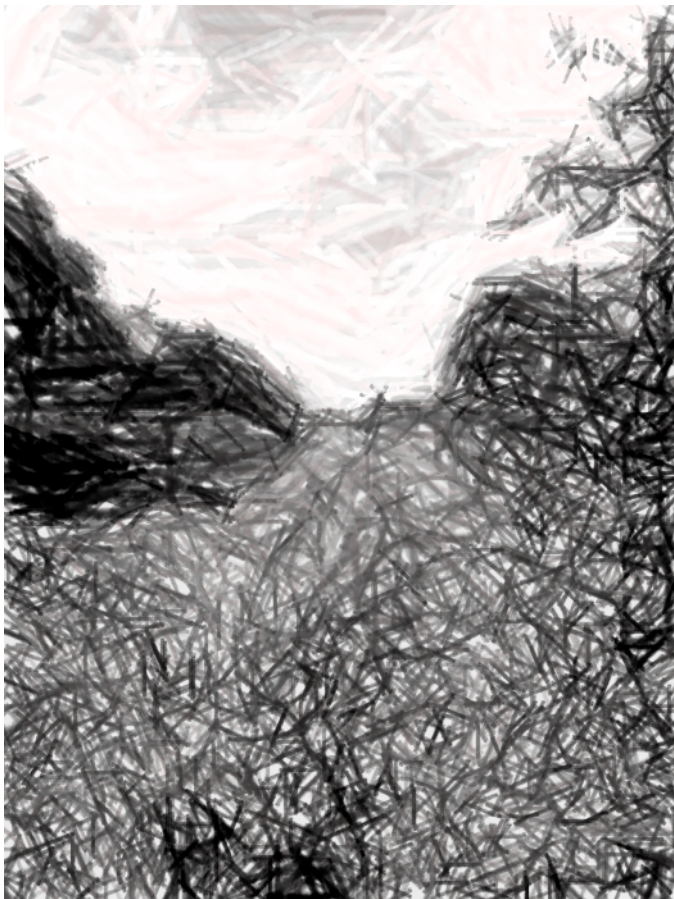
Perception sensible du secteur d'étude - Paysage

Carte sensible & Perceptions



Le cadrage assuré par les anciennes haies bocagères met en exergue le point de vue sur l'urbanisation que l'on peut percevoir au-delà de la RD903, c'est (avec les passages sous les ponts de la Rue de Corcelles) l'un des seuls points de vue au niveau du sol qui permet d'avoir autant de dégagement : cela accentue l'effet de perspective, accélère le regard.

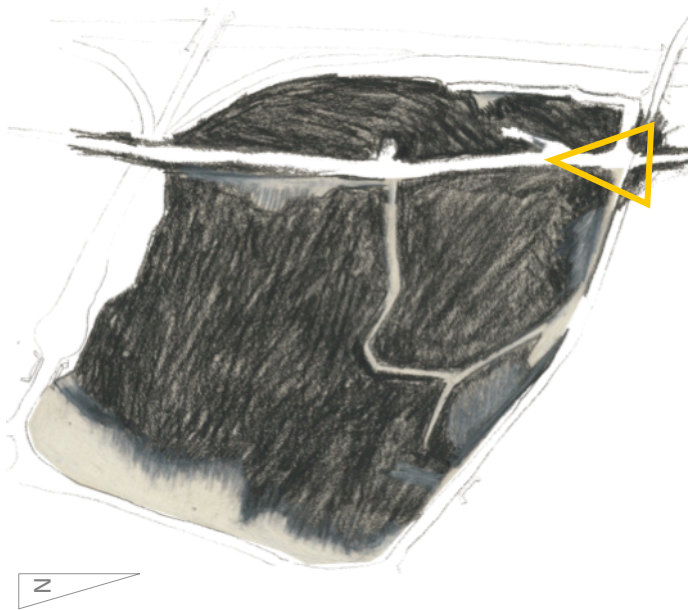
C'est aussi le seul point de vue avec de la profondeur où l'on perçoit le ciel sans discontinuer depuis le sol (les passages sous les ponts donnent un réel « effet cadre » à l'inverse).



Contexte de l'étude

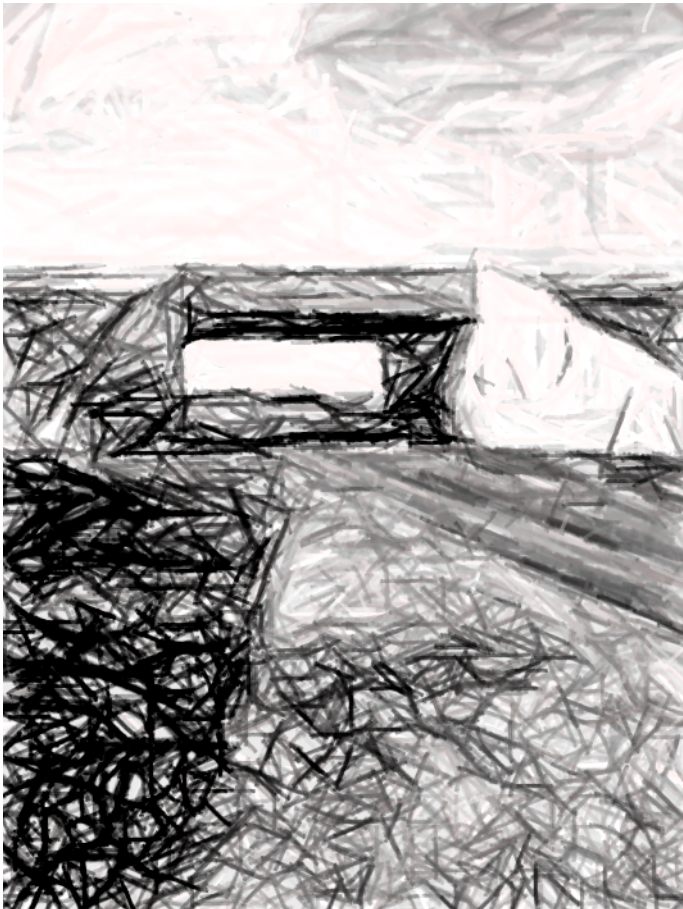
Perception sensible du secteur d'étude - Paysage

Carte sensible & Perceptions



Le cadrage assuré par le pont de la RD906 au passage de la Rue de Corcelles permet d'avoir un effet de perspective intéressant sur le paysage qui se trouve dans son prolongement. Le mouvement et les déplacements rapides sur la Rue de Corcelles transforme un peu cet effet et le rend moins longtemps perceptible à cause de « l'effet cadre » notamment.

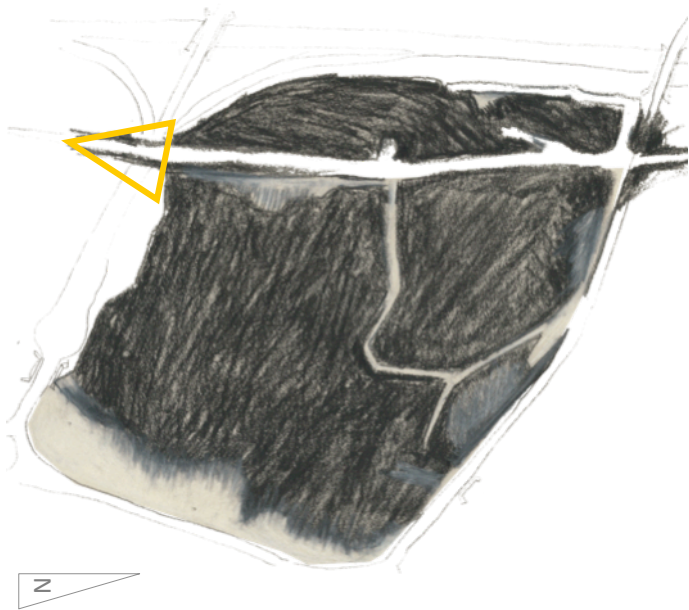
Un parcours du site à moindre vitesse (piétons ou cycles) permettrait de profiter pleinement de ce cadre de vue déjà en place.



Contexte de l'étude

Perception sensible du secteur d'étude - Paysage

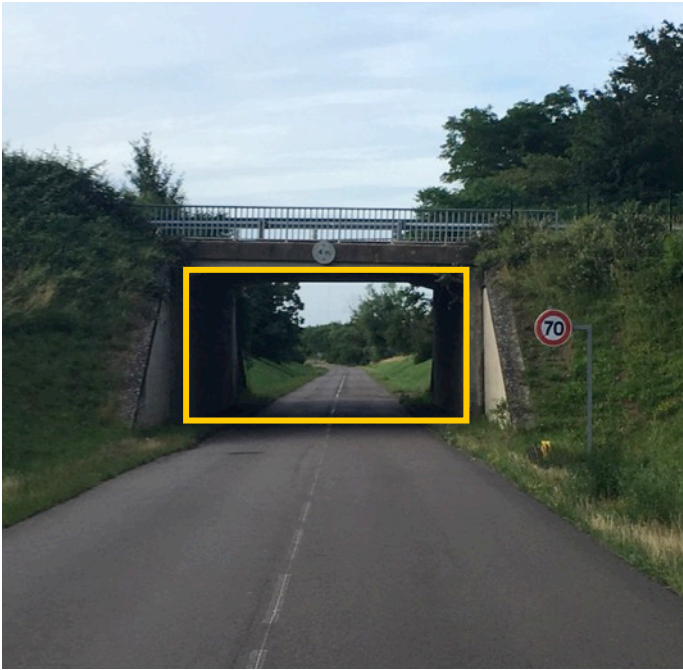
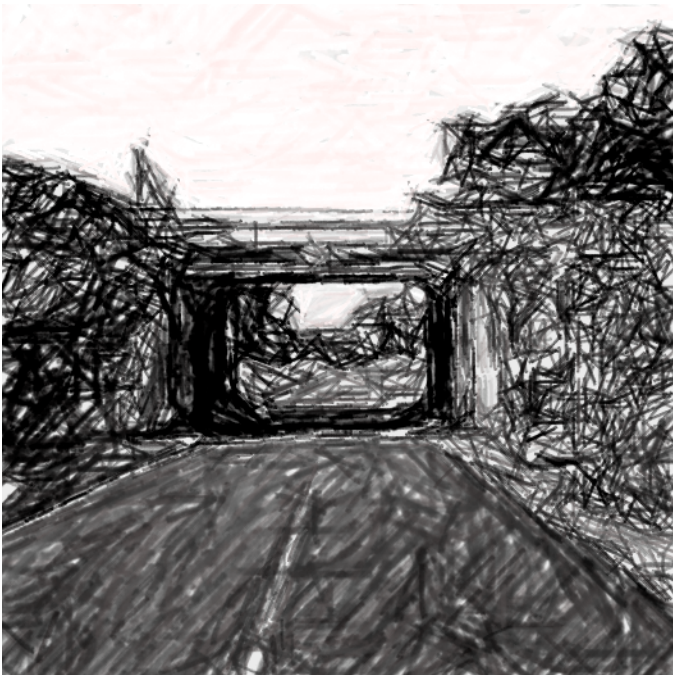
Carte sensible & Perceptions



Le cadrage assuré par le pont de la jonction de l'autoroute A6 avec le péage de Chalon Nord assure au Sud du site un second effet de cadrage de la vue.

Un parcours du site à moindre vitesse (piétons ou cycles) permettrait de profiter pleinement de ce cône de vue déjà en place.

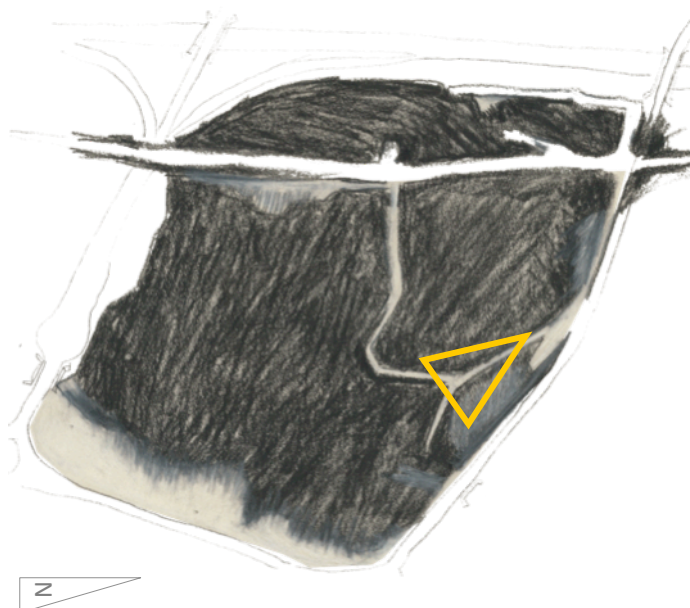
Il est intéressant de noter que cet « effet cadre » prend place sur les deux sens de circulation (vers le Nord et vers le Sud).



Contexte de l'étude

Présentation du secteur d'étude - Paysage

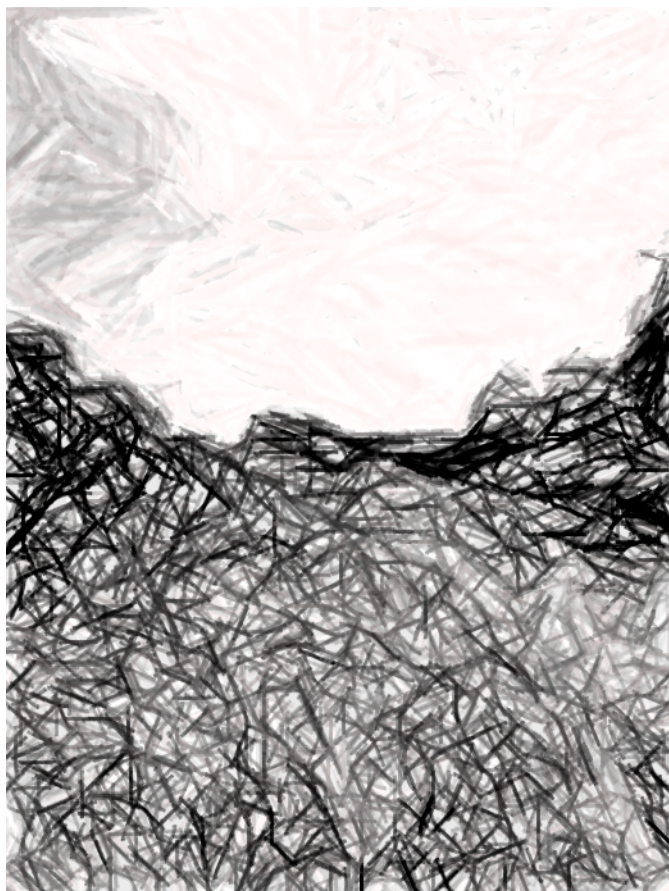
Carte sensible & Perceptions



Cette vue est importante afin de comprendre que parfois c'est la combinaison heureuse de plusieurs facteurs qui permet de percevoir un élément clé du Paysage, qui sert de point de repère et de guide au regard.

Là c'est la combinaison de l'axe dessiné par les haies bocagères anciennes ET la hauteur modérée de la frondaison des arbres au plus proche des cheminées de l'usine Saint Gobain qui permet de percevoir celles-ci alors que l'on se trouve isolé au cœur du site.

A d'autres endroits ça pourra être la hauteur à laquelle on se trouve qui permet au regard de s'affranchir des houppiers des végétaux présents au sein du site et par le fait qu'il y a un peu de dégagement au pied du talus avant que la végétation s'implante : sinon c'est l'effet rideau qui prendrait le dessus.



Contexte de l'étude

Perception sensible du secteur d'étude - Paysage

Carte sensible & Perceptions

Les coupes et les cadrages évoqués ci-dessus permettent de comprendre comment les combinaisons de facteurs (cadrage/zone dégagée/perspective/hauteur/présence d'arbres au premier plan/..) offrent à la vue des éléments du « Grand Paysage » et de s'extraire visuellement du site par la longue portée du regard.

Cela permet de **se repérer dans l'espace** (où sont les cheminées Saint Gobain/où se trouve la lisière urbaine de Champforgeuil/...), de **donner des espaces de respiration** dans un site qui est en train de se boucher – se refermer sur lui-même, de voir en somme plus loin que le bout de son nez.

Aussi, dans un projet futur, il faudra veiller à choisir à bon escient les vues qui vont se dégager du fait de nouveaux aménagements (création de voies/ implantation de bâtiments/ conservation de certains espaces végétalisés existants : ripisylves) : de renforcer, d'atténuer ou d'annuler ces effets s'ils ne sont pas qualitatifs ou si l'on veut **mettre l'accent sur quelques points de vue seulement**.

La topographie du site est un atout (effet de talweg naturel avec le passage du Ruisseau du Bois) La présence arborée qui pourrait être conservée à certains endroits choisis également.

L'entretien régulier de la ripisylve de la Thalie notamment, pas seulement à des fins de gestion des crues et des embâcles mais comme **moyen d'écriture du paysage** - et de ce que cela donne à voir au sien mais aussi depuis l'extérieur du site - est important (la ripisylve du Ruisseau du Bois jouera le même rôle).

Le maintien de certaines zones ouvertes en pied de talus (zone humide / pâturages / fauchage / ...) permettrait aussi de conserver des **séquences qui animent les rebords et les abords des voies de circulation à moyenne et grande vitesse**.

La loi Barnier et l'Amendement Dupont

Le site est concerné par la loi Barnier qui impose une bande de recul fixée à 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute A6 et une bande de recul fixée à 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la RD906 (ex-RN6). A l'intérieur de ces bandes et en-dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites. Ce recul imposé contraint donc tout projet pouvant s'installer dans les zones à urbaniser définies au PLU, sachant que la délimitation de ces zones résulte de l'application de la zone rouge du PPRI de la Thalie.

Comme cela a été exposé plus haut, le site des Moirots constitue un des lieux stratégiques pour poursuivre l'accueil d'activités économiques logistiques et industrielles à l'échelle du Grand Chalon. Le site étant concerné par une bande de recul lié à la loi Barnier, il apparait nécessaire de réduire le périmètre impacté afin de permettre la réalisation du programme logistique envisagé.

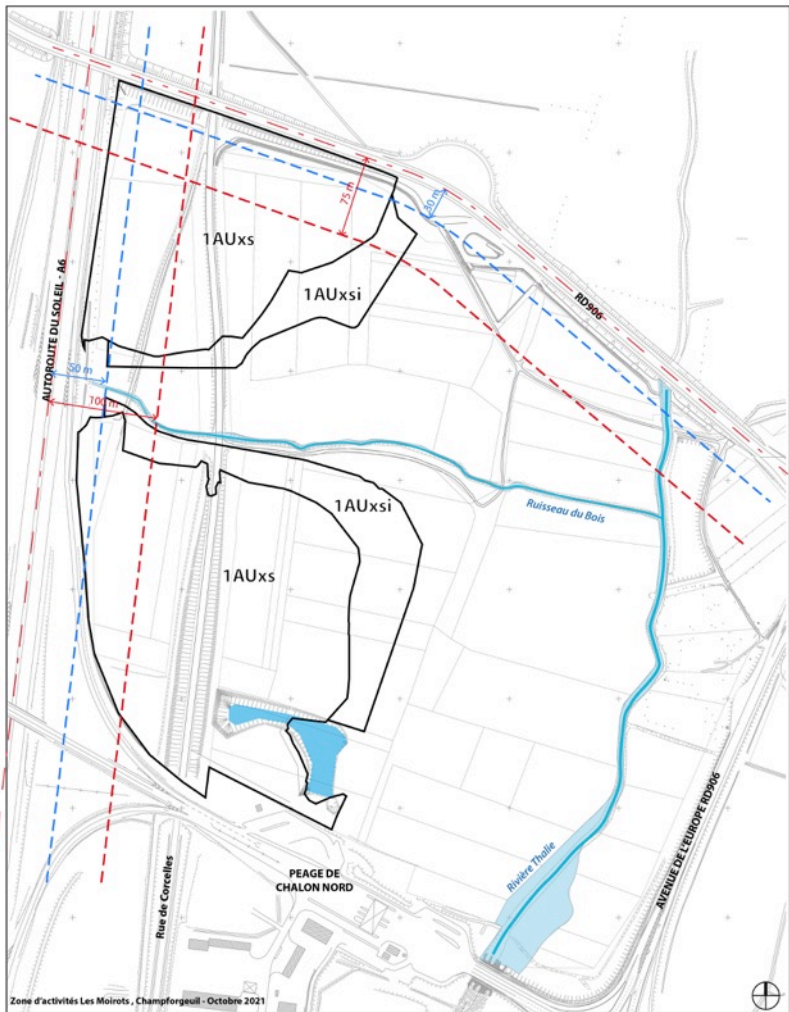
En vertu de l'Amendement Dupont (article L111-8), l'étude vise à diminuer les reculs vis-à-vis de l'autoroute A6 et de la RD906 sur le site de projet afin de permettre son aménagement: « Le plan local d'urbanisme peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages ».

Le règlement du PLU fixe donc des règles visant à réduire les nuisances, à assurer la sécurité, la qualité architecturale du projet ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages.

L'objectif est de réduire les reculs imposés en s'adaptant aux spécificités du site et aux composantes du projet (déviation rue de Corcelles et réglementation ICPE notamment).

La définition des principes exposés ci-après a permis de réduire les reculs à 50 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute, et à 30 mètres par rapport à l'axe de la RD906.

- Recul en vertu de l'article L111-6 du code de l'urbanisme
- Recul modifié à l'appui de l'étude L111-8 du code de l'urbanisme



Présentation du parti d'aménagement

Prise en compte des nuisances

NUISANCES SONORES

La situation acoustique du site des Moirots est essentiellement caractérisée par le bruit en provenance :

- des infrastructures de transport terrestres qui cernent le site (RD906 et sa déviation, accès Péage autoroute A6, autoroute A6) ;
- de l'aérodrome de Champforgeuil.

Concernant les infrastructures de transport terrestres, elles génèrent des secteurs soumis à plus de 65 décibels LDEN. Elles font l'objet d'un classement sonore des infrastructures qui constitue un dispositif réglementaire préventif. Il se traduit par la classification du réseau de transports terrestres en tronçons auxquels est affectée une catégorie sonore, ainsi que par la définition des secteurs dits «affectés par le bruit» (secteurs de nuisance) dans lesquels les futurs bâtiments sensibles au bruit devront présenter une isolation acoustique renforcée pour une meilleure protection.

- **Autoroute A6** : niveau 1. La largeur affectée est de **300 mètres de part et d'autre de la voie**. Le niveau d'isolement minimum DnAT requis pour les bâtiments d'habitation est le suivant : 45 dB.
- **RD 906 et accès péage A6** : niveau 3. La largeur affectée est de **100 mètres de part et d'autre des voies**. Le niveau d'isolement minimum DnAT requis pour les bâtiments d'habitation est le suivant : 38 dB.

Le secteur ne comportant aucune construction ni installation, la réduction de la bande soumise à la loi Barnier n'affectera donc pas de constructions existantes.

Servitudes liées au bruit

Le territoire est couvert par trois plans, qui visent à limiter l'exposition au bruit des habitations.

- Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Saône et Loire (2019)
- Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Grand Chalon (2016)
- Plan d'Exposition du Bruit de l'aérodrome de Champforgeuil (2015)

Le secteur des Moirots est concerné par les PPBE de Saône-et-Loire et du Grand Chalon ; il n'est pas affecté par le PEB de l'aérodrome. Le secteur ne comporte pas d'habitation, existante ou en projet.

A noter qu'au niveau du secteur des Moirots, la vitesse est limitée à 110 km/h sur l'A6 pour préserver la traversée d'agglomération.

Les principales mesures proposées sont les suivantes :

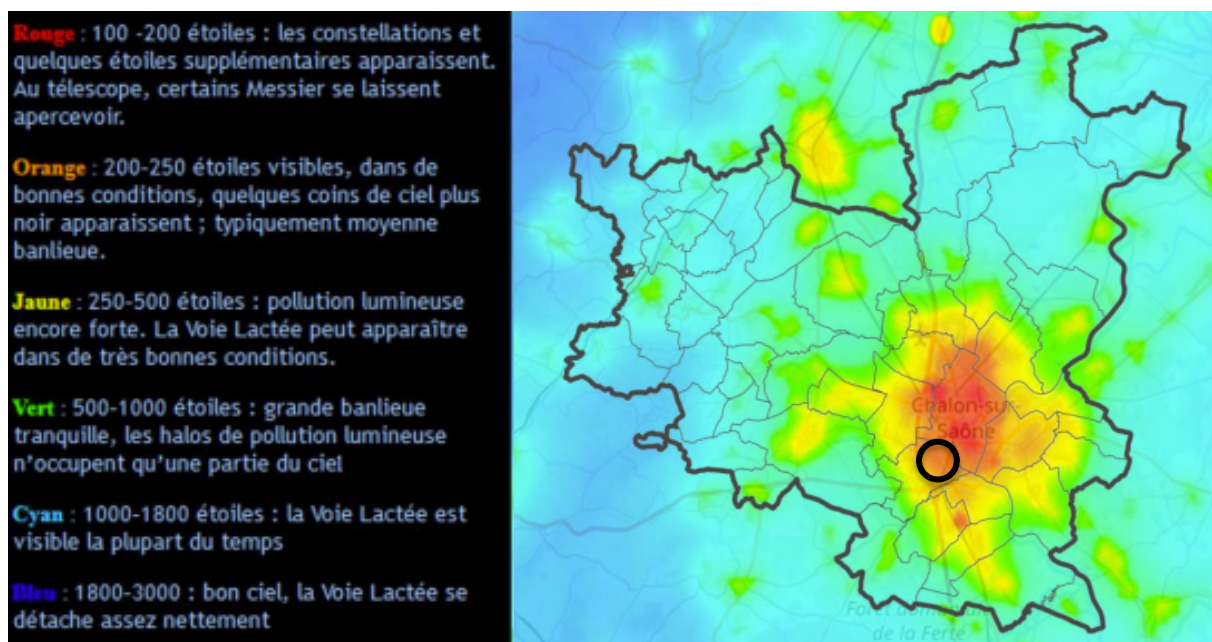
- Les constructions s'implanteront avec un recul réduit par rapport à l'A6 et la RD906 afin de permettre l'aménagement à vocation économique du site.
- Les constructions et installations autorisées dans le projet prendront en compte les nuisances sonores en prévoyant une isolation acoustique adaptée.
- La déviation de la rue de Corcelles s'inscrit à proximité de l'A6 ; la piste modes doux à aménager est prévue à l'opposé de l'A6.
- La nouvelle route d'accès depuis la RD906 est prévue entre les deux plateformes logistiques.

Présentation du parti d'aménagement

Prise en compte des nuisances

NUISANCES LUMINEUSES

Bien que non urbanisé, le secteur de projet se situe à l'interface des zones orange et jaune, soit une pollution lumineuse encore forte.



La pollution lumineuse (source : Association Avex, 2016)
dans l'état initial de l'environnement PLUi en cours de révision

Les principales mesures proposées sont les suivantes :

Adaptation de l'éclairage respectant les principes suivants.

- Orientation des éclairages vers le sol uniquement et de manière limitée au niveau des circulations avec présence d'une extinction une fois les activités du site restreintes ;
- Intégration de détecteurs de mouvements pour la gestion du confort visuel ;
- Maintien d'un point d'éclairage sur 3 pendant la période nocturne ;
- Emploi d'éclairage LED pour réduire l'impact sur les espèces lucifuges (tout en conservant les minimums en lux imposés).
- Interdiction des enseignes lumineuses visibles depuis l'A6 et la RD906.
- Equipement de la rue de Corcelles déviée avec des balises anti éblouissantes vis-à-vis du trafic de l'A6.

Présentation du parti d'aménagement

Prise en compte des nuisances

QUALITÉ DE L'AIR

Les effets de la pollution atmosphérique sur la santé concernent principalement le système respiratoire en particulier pour les populations les plus sensibles. Les pollutions de l'air résultent de la concentration de substances polluantes (poussières, gaz et vapeurs toxiques), dont les principales sources de ces émissions polluantes sont les activités humaines et notamment le trafic automobile.

L'autoroute A6 concentre les composés gazeux émis par les véhicules (NOx, CO, HC) ainsi que les poussières émises (PM₁₀ et PM₂₅) lors de la circulation automobile et dans les gaz d'échappement. La RD906 est aussi concernée.

Les principales mesures proposées sont les suivantes :

- Les constructions s'implanteront avec des reculs réduits vis-à-vis de l'A6 et de la RD906 mais qui restent tout de même significatifs ;
- Le projet prévoit la mise en place de plantations de haut jet, le long de l'A6 et le long de la RD906 assurant un rôle de filtre pour certains gaz émis ;
- L'implantation du bâti en maintenant un couloir le long du talweg du ruisseau du Bois permet une dispersion des polluants ;
- La déviation de la rue de Corcelles s'inscrit à proximité de l'A6 ; la piste modes doux à aménager est prévue à l'opposé de l'A6. Un dispositif interdira l'accès de cette voie aux PL.

Prise en compte des autres composantes environnementales

ZONE HUMIDE

SDAGE – Extrait de la disposition 6B-04

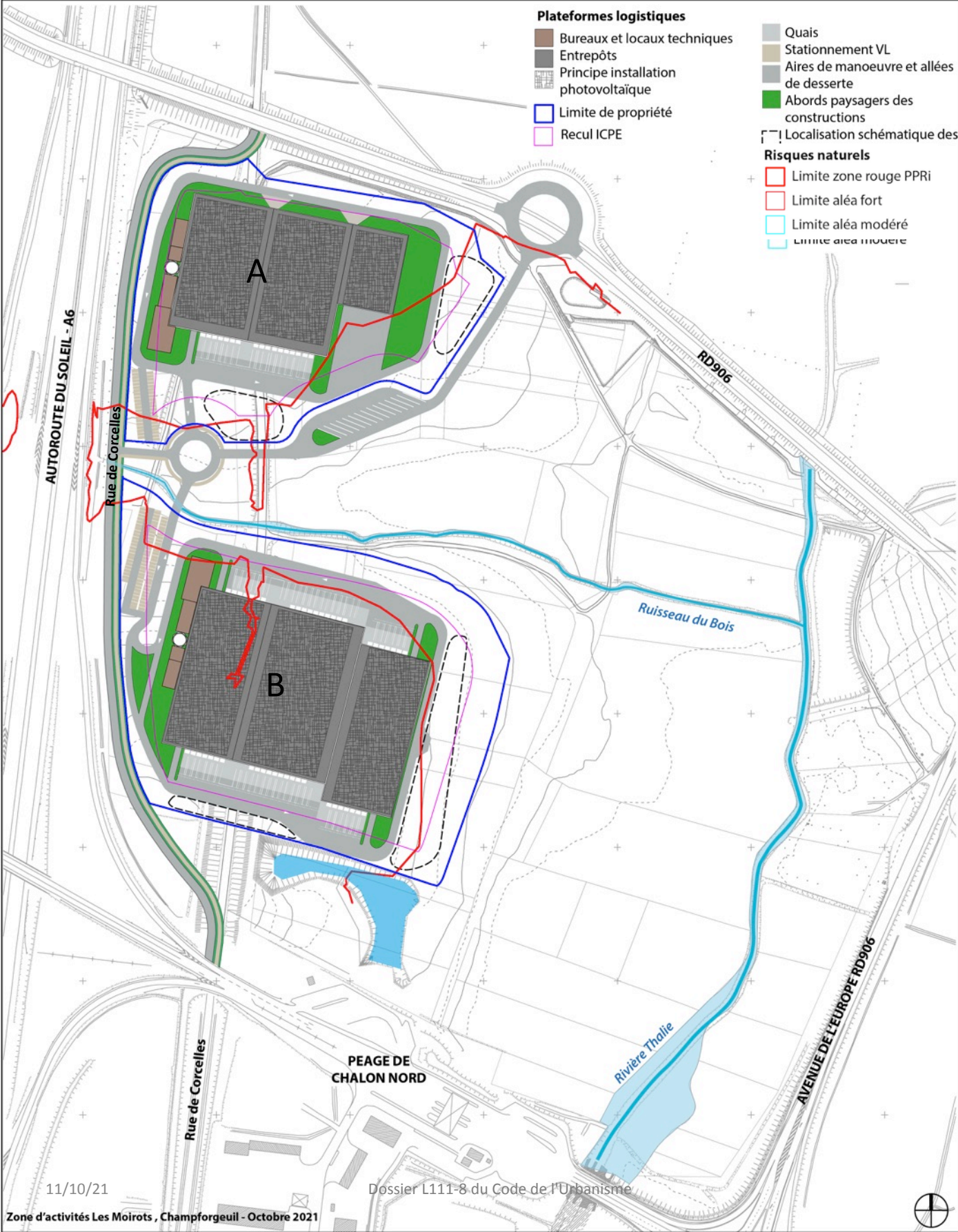
Après étude des impacts environnementaux et application du principe « éviter-réduire-compenser », lorsque la réalisation d'un projet conduit à la disparition d'une surface de zones humides ou à l'altération de leurs fonctions, les mesures compensatoires prévoient la remise en état de zones humides existantes ou la création de nouvelles zones humides. Cette compensation doit viser une valeur guide de 200% de la surface perdue, selon les règles définies par le SDAGE Rhône Méditerranée.

Concernant la zone humide, l'aménageur s'engage à compenser l'impact du projet qui conduit à sa destruction, le site à aménager est à définir.

CHAMP D'EXPANSION DE CRUE

Concernant la compensation de l'impact des aménagements routiers sur la zone d'expansion de crue, le foncier constructible hors zone rouge du PPRI (rond-point des Pellerets) pourrait être valorisé, dans le cadre d'une négociation avec le service urbanisme du Grand Chalon et le service prévention des risques de l'Etat. La transparence hydraulique des aménagements de voirie sera intégrée à la conception des ouvrages.

ORGANISATION DU SITE ET PPRI

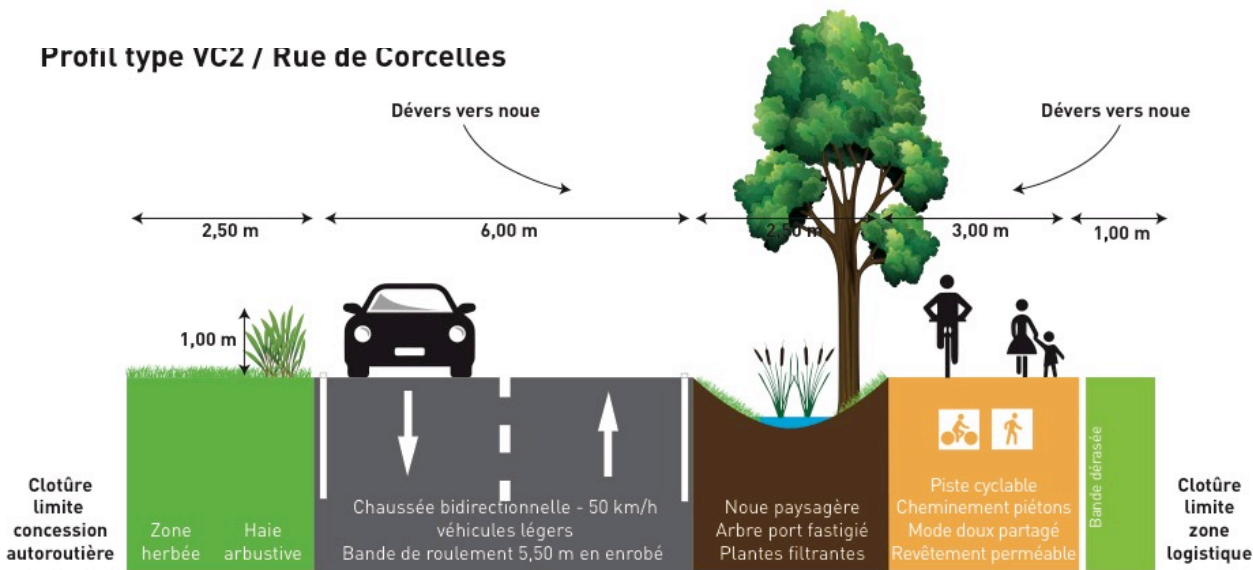


Prise en compte de la sécurité

ORGANISATION DES ACCÈS ET DE LA DESSERTE

Les principales mesures proposées sont les suivantes :

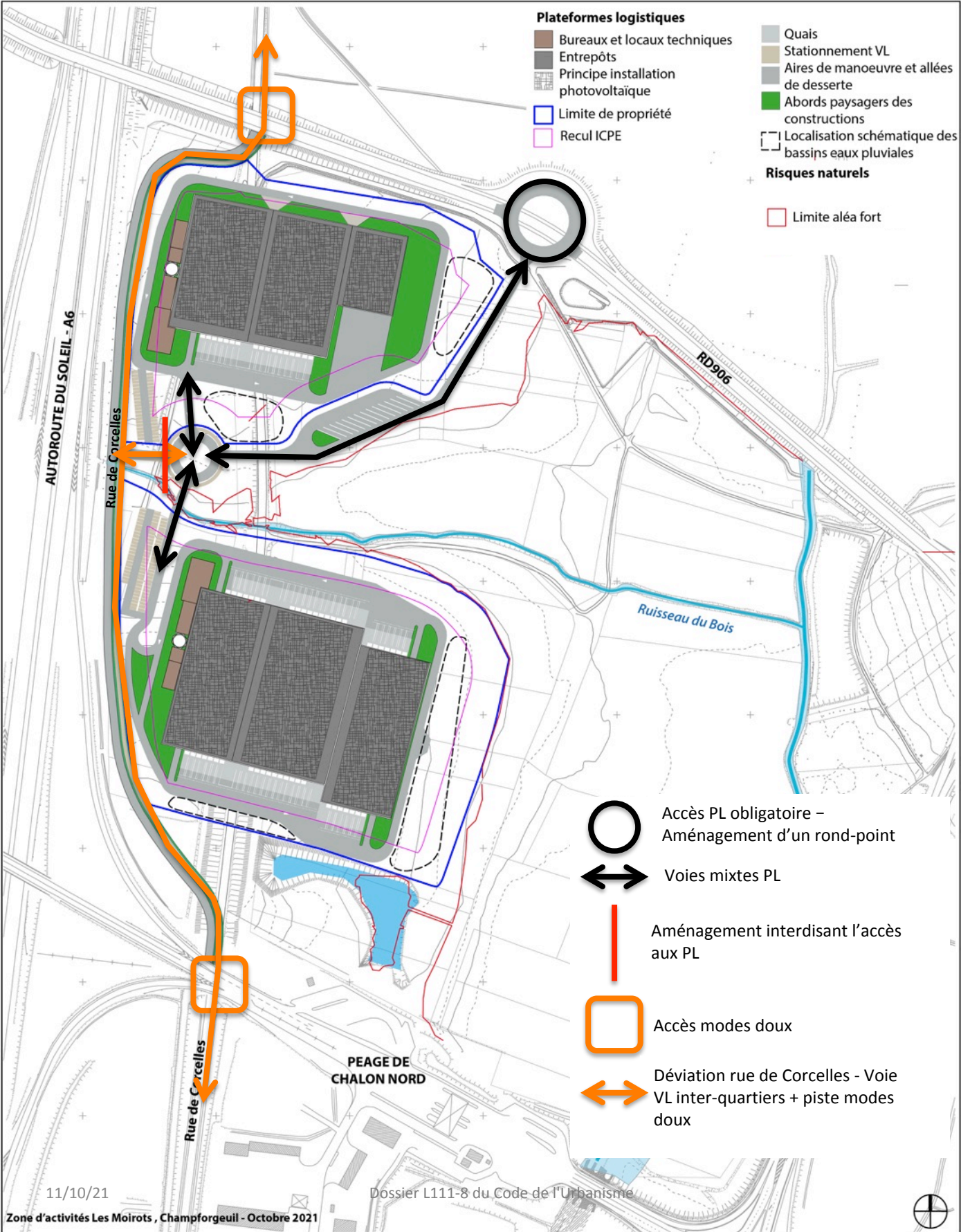
- Une **dissociation des flux** pour assurer des conditions optimales de sécurité routière.
- Une **voie dédiée principalement aux poids-lourds**, accessible depuis le rond-point à aménager sur la RD906 (largeur 7 m.), destinée principalement au trafic PL généré par l'activité logistique. Une aire d'attente permettra de stocker les PL et assurer le dégagement de la voie d'accès. Un rond-point installé au nord du talweg du ruisseau du Bois distribue les flux entre les deux plateformes. Un aménagement interdira l'accès à la rue de Corcelles pour les PL.
- La **déviation de la rue de Corcelles est destinée au trafic VL, conserve son rôle de liaisons inter-quartiers**. Le profil en travers est retravaillé (largeur 15 m.) pour permettre l'aménagement d'une piste modes doux. La vitesse sera limitée à 50 km/h. Les plantations prévues sont pour objectif d'apporter ombrage et agrément aux piétons et aux cyclistes et de créer un masque visuel entre les chaussées (rue de Corcelles et A6). Des aménagements particuliers sont prévus et détaillés page suivante.
- Un **barreau dédié aux VL et modes doux** permet l'accès aux plateformes logistiques, reliant le rond-point de distribution et la rue de Corcelles. Une bande cyclable pourra être matérialisée en périphérie du rond-point de distribution pour sécuriser les différents usagers.



Principe de profil en travers rue de Corcelles déviée

GML • 29/07/2021

PRINCIPES D'ACCÈS ET DE DISTRIBUTION – DISSOCIATION DES FLUX



Présentation du parti d'aménagement

Prise en compte de la sécurité

AMÉNAGEMENT DES VOIRIES

En complément du profil en travers type, les mesures complémentaires sont proposées :

- **Avant le passage sous l'ouvrage** des voies d'insertion **du péage de Chalon Nord**. A l'aide de bandes rugueuses au sol perpendiculaires à la circulation pour renforcer la diminution nécessaire de la vitesse dans cette première courbe, courbe qui sera accompagnée d'une signalisation verticale et horizontale adéquate.
- Au **passage du ruisseau du Bois** où le barreau de liaison des véhicules légers sera décalé, le VC2 sera doté d'une plateau ralentisseur surélevé partagé, limité à 30 km/h pour faciliter les introductions ou réintroductions de véhicules légers dans le barreau précité et assurer la sécurité de la continuation des modes doux (cycles et piétons). De plus, la bande herbée contiguë à la limite de la concession autoroutière sera interrompue, de même pour la haie qui sera remplacée par un parapet surmonté d'une glissière bois avec des balises anti-éblouissement pour assurer la continuité créée par la haie de la sécurité de nuit des usagers tant du VC2 que de l'autoroute A6 ;
- **Avant la courbe et la contrecourbe** pour s'introduire sous le **passage inférieur de la déviation 906**, des bandes rugueuses perpendiculaires seront implantées au sol, de même en sortie de l'autre côté de l'ouvrage pour que cette disposition routière très spéciale soit abordée à 30 km/h tel que l'a montré l'épure de giration. De plus, afin d'assurer la sécurité de l'usager, d'une part, une résine de couleur sera appliquée au sol pour renforcer la modification de vitesse demandée sur la totalité de la courbe et contrecourbe. D'autre part, le linéaire de voirie à cet endroit sera accompagné par une signalisation verticale et horizontale appropriée et très spécifique. Le dessous du passage inférieur de la 906 verra l'interruption sur le VC2 de la haie, de la bande herbée et des plantations opposées mais la continuité de la bande partagée cycles - piétons. Ce dispositif constructif sera prolongé au-delà de l'ouvrage pour sécuriser les différents flux. Il en sera de même pour le passage inférieur sous le péage nord, quoique légèrement moins large en gabarit ;
- Enfin, éventuellement pour les deux ouvrages inférieurs franchis par le VC2, une peinture murale des pieds droits sera mise en œuvre pour créer des effets de transition afin de stimuler visuellement l'usager à la réduction de vitesse. En effet, en amont et en aval la vitesse est limitée à 70 km/h.

L'ensemble de ces dispositions sont proposées afin de satisfaire les thématiques sécurité et nuisances.

Qualité urbaine et paysagère

ORGANISATION DU SITE ET INSERTION PAYSAGÈRE DES CONSTRUCTIONS ET DES AMÉNAGEMENTS

Afin de veiller à une bonne intégration des constructions dans l’environnement du site des Moirots et en l’absence de référence urbaine sur le site, le parti d’aménagement vise une **recomposition du paysage perçu** en articulant implantations des volumes bâtis et de la voirie nouvelle avec les lignes de force du site, à savoir le talweg du ruisseau du Bois, les courbes de niveau qui définissent la limite entre zone inondable et zones non inondables et la façade autoroutière.

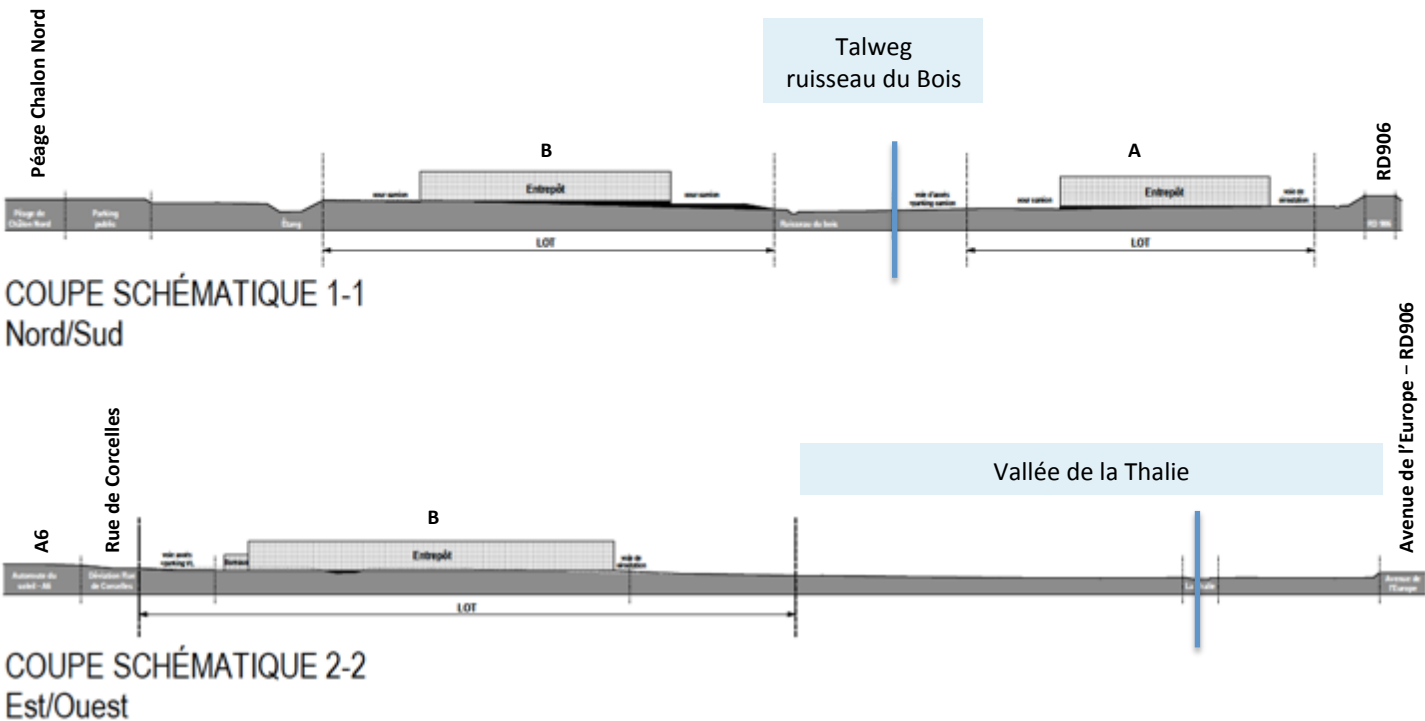
Cette recomposition vise un **rapport d’échelle équilibré entre la structure paysagère et les volumes des entrepôts logistiques**.

Le talweg du Ruisseau du Bois est l’occasion de **rétablir une coulée paysagère lisible à l’échelle du secteur des Moirots** et d’installer la voie d’accès PL en appui de la courbe de niveau qui marque la limite entre aléa inondation modéré et aléa fort. L’ensemble des aménagements vise à dégager au maximum le lit du ruisseau pour conserver ses fonctionnalités hydrauliques et écologiques.

Enfin, chaque limite fait l’objet d’un traitement paysager qui lui est propre pour intégrer les fonctions urbaines connexes (circulation, stationnement) et les volumes bâtis au paysage proche et lointain, **recomposant les vues**. A noter que le projet a été soumis au prisme du cahier des charges APRR.

Le projet distingue :

- La limite Sud – un couvert arboré dense
- La façade autoroutière – un paysage de transition à taille humaine, entre l’autoroute et les volumes bâtis
- La façade déviation RD906 – une lisière filtrante
- La limite Est Nord-Est – une mise en valeur de la vallée inondable en appui du talweg du ruisseau du Bois



Qualité urbaine et paysagère

Principes de paysage

- Mise en valeur du talweg du ruisseau du Bois - renforcement de la ripisylve et cordon bois qui souligne la cote d'inondabilité
- Secteurs naturels de type prairie et/ou gestion eaux pluviales, compensation selon besoins

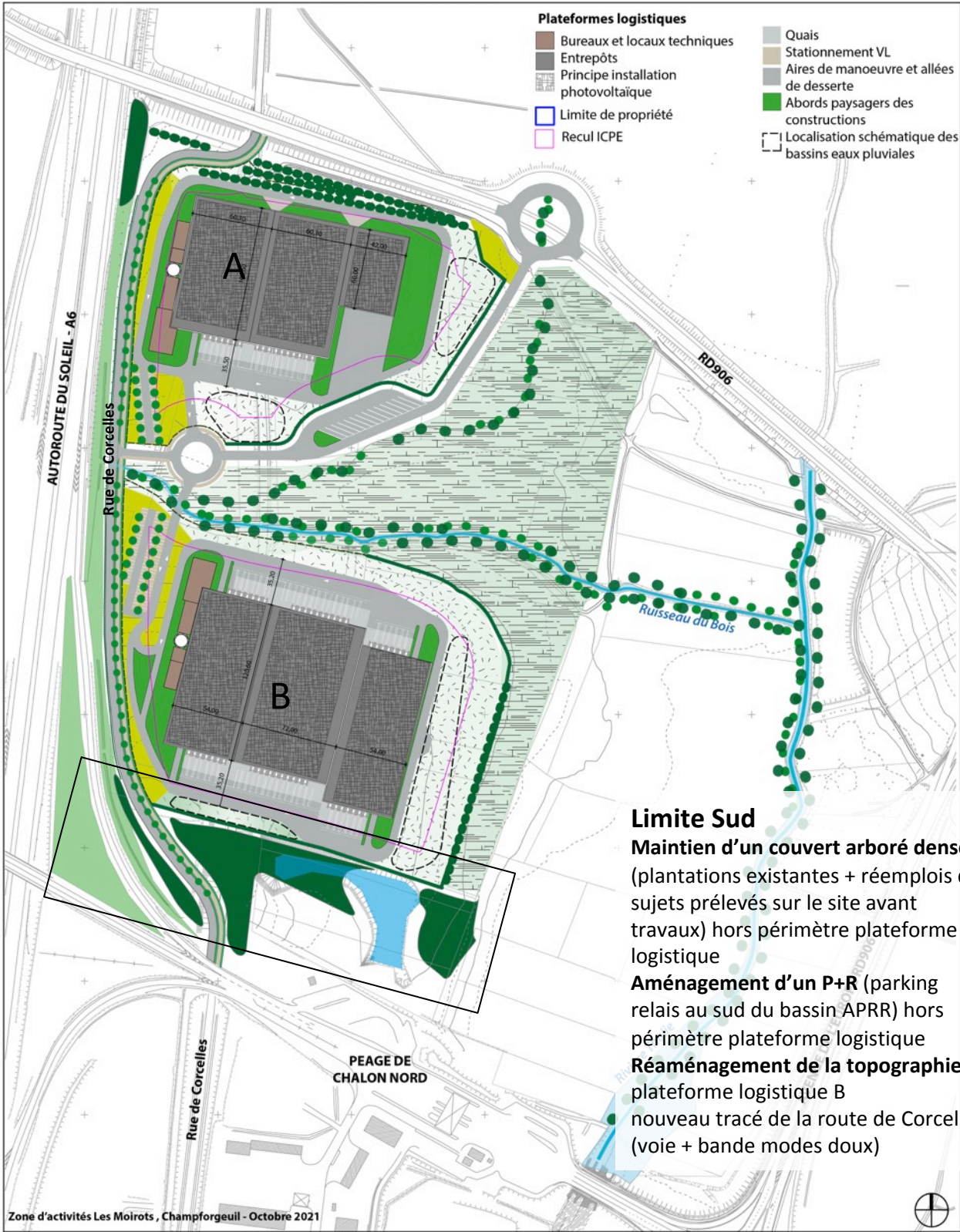
- Paysage à échelle humaine dont stationnements VL
- Maintien d'un couvert boisé dense
- Lignes plantées denses
- Abords A6

- Clôtures végétalisées hautes
- Clôtures transparentes ou végétalisées basses
- Haie brise-phares (route de Corcelles)

Plateformes logistiques

- Bureaux et locaux techniques
- Entrepôts
- Principe installation photovoltaïque
- Limite de propriété
- Recul ICPE

- Quais
- Stationnement VL
- Aires de manoeuvre et allées de desserte
- Abords paysagers des constructions
- Localisation schématique des bassins eaux pluviales



Limite Sud
Maintien d'un couvert arboré dense
(plantations existantes + réemplois de sujets prélevés sur le site avant travaux) hors périmètre plateforme logistique
Aménagement d'un P+R (parking relais au sud du bassin APRR) hors périmètre plateforme logistique
Réaménagement de la topographie :
plateforme logistique B
nouveau tracé de la route de Corcelles (voie + bande modes doux)

Qualité urbaine et paysagère

Principes de paysage

- Mise en valeur du talweg du ruisseau du Bois - renforcement de la ripisylve et cordon bois qui souligne la cote d'inondabilité
- Secteurs naturels de type prairie et/ou gestion eaux pluviales, compensation selon besoins

- Paysage à échelle humaine dont stationnements VL
- Maintien d'un couvert boisé dense
- Lignes plantées denses
- Abords A6

- Clôtures végétalisées hautes
- Clôtures transparentes ou végétalisées basses
- Haie brise-phares (route de Corcelles)

Plateformes logistiques

- Bureaux et locaux techniques
- Entrepôts
- Principe installation photovoltaïque
- Limite de propriété
- Recul ICPE

- Quais
- Stationnement VL
- Aires de manoeuvre et allées de desserte
- Abords paysagers des constructions
- Localisation schématique des bassins eaux pluviales



Le long de la façade autoroutière A6 (Ouest)

NB : la partie la plus proche du bât B se situe à env. 85 / axe A6, celle du bât A à env. 60 m.

Deux cônes de vue stratégiques se dégagent dès qu'on échappe aux masques des talus liés aux ouvrages de franchissement de l'A6 (pont échangeur et pont RD906).

- Ces cônes de vue motivent :
- un traitement très qualitatif des façades perçues
 - une mise en exergue de ces cônes de vue par différenciation du traitement paysager
 - Paysage ouvert dans les cônes qui laisse voir les bâtiments
 - Paysage fermé en dehors des cônes pour mettre l'accent sur ce qui va être perçu.

- Dans les lots A et B (entre bande cyclable et voirie interne) :
- paysage à échelle humaine pour traiter les stationnement VL + surfaces non utilisées (vivaces + trame arbustive h=3m maxi)
 - mise en valeur de la ripisylve du ruisseau du Bois par contraste

Présentation du parti d'aménagement

Qualité urbaine et paysagère

Principes de paysage

- Mise en valeur du talweg du ruisseau du Bois - renforcement de la ripisylve et cordon bois qui souligne la cote d'inondabilité
Secteurs naturels de type prairie et/ou gestion eaux pluviales, compensation selon besoins

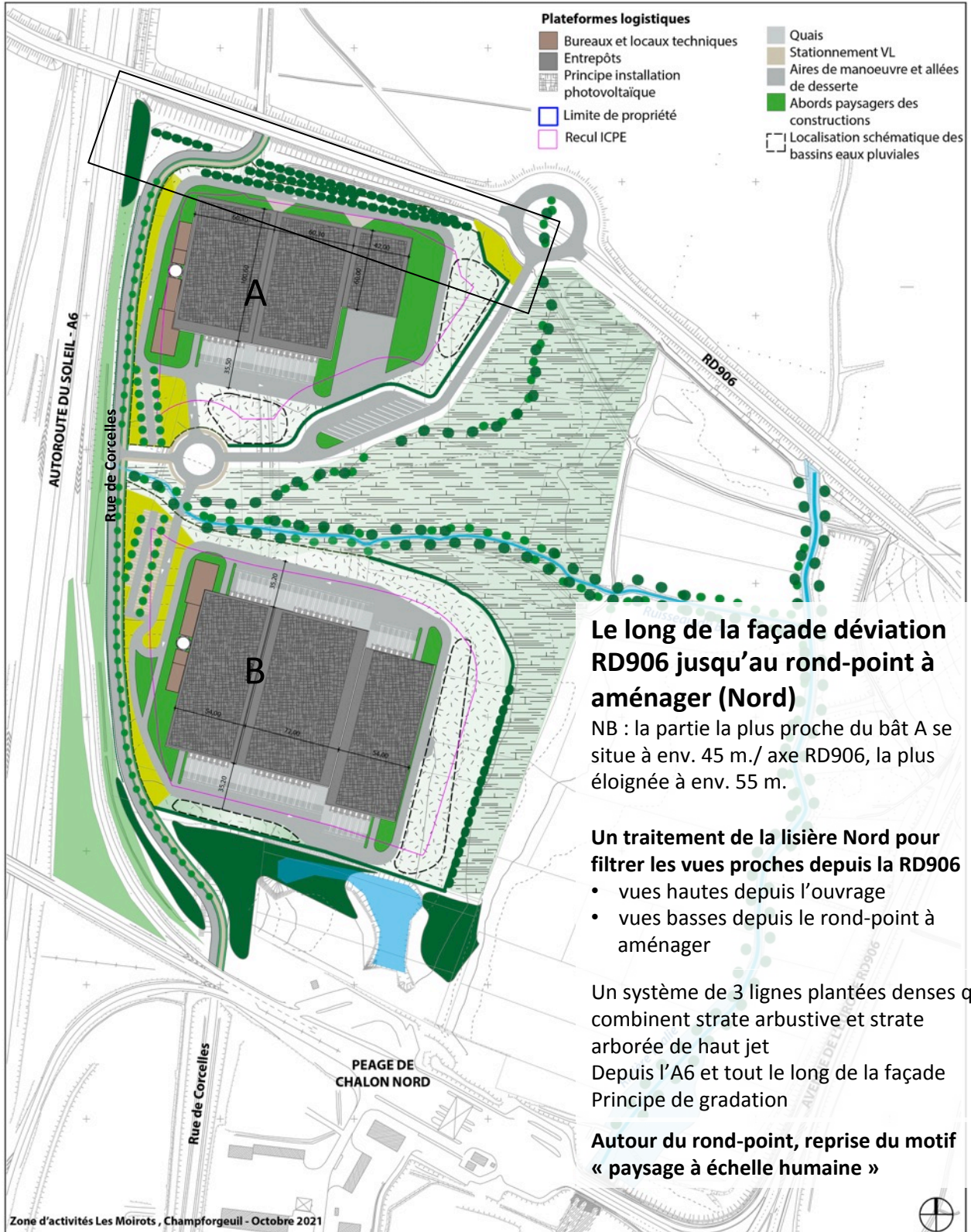
-  Paysage à échelle humaine
dont stationnements VL
-  Maintien d'un couvert boisé
dense
-  Lignes plantées denses
-  Abords A6

- Clôtures végétalisées hautes
- - - Clôtures transparentes ou végétalisées basses
- Haie brise-phares (route de Corcelles)

Plateformes logistiques

-  Bureaux et locaux techniques
-  Entrepôts
-  Principe installation photovoltaïque
-  Limite de propriété
-  Recul ICPE

- Quais
- Stationnement VL
- Aires de manoeuvre et allées de desserte
- Abords paysagers des constructions
- Localisation schématique des bassins eaux pluviales



Le long de la façade déviation RD906 jusqu'au rond-point à aménager (Nord)

NB : la partie la plus proche du bât A se situe à env. 45 m./ axe RD906, la plus éloignée à env. 55 m.

Un traitement de la lisière Nord pour filtrer les vues proches depuis la RD906

- vues hautes depuis l'ouvrage
- vues basses depuis le rond-point à aménager

Un système de 3 lignes plantées denses qui
combinent strate arbustive et strate
arborée de haut jet
Depuis l'A6 et tout le long de la façade
Principe de gradation

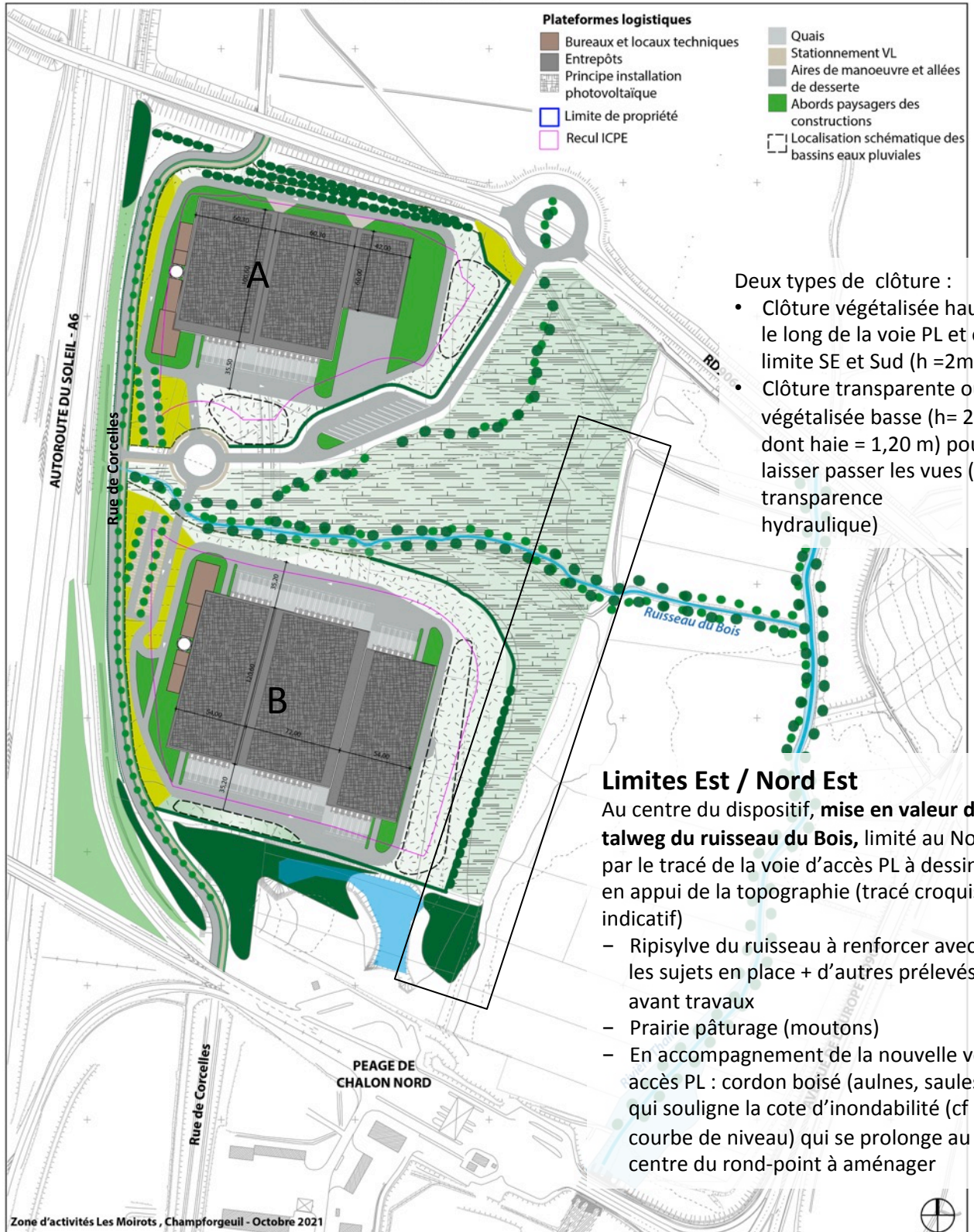
Autour du rond-point, reprise du motif « paysage à échelle humaine »

Principes de paysage

- Mise en valeur du talweg du ruisseau du Bois - renforcement de la ripisylve et cordon bois qui souligne la cote d'inondabilité
Secteurs naturels de type prairie et/ou gestion eaux pluviales, compensation selon besoins

-  Paysage à échelle humaine
dont stationnements VL
-  Maintien d'un couvert boisé
dense
-  Lignes plantées denses
-  Abords A6

- Clôtures végétalisées hautes
- - - Clôtures transparentes ou végétalisées basses
- Haie brise-phares (route de Corcelles)



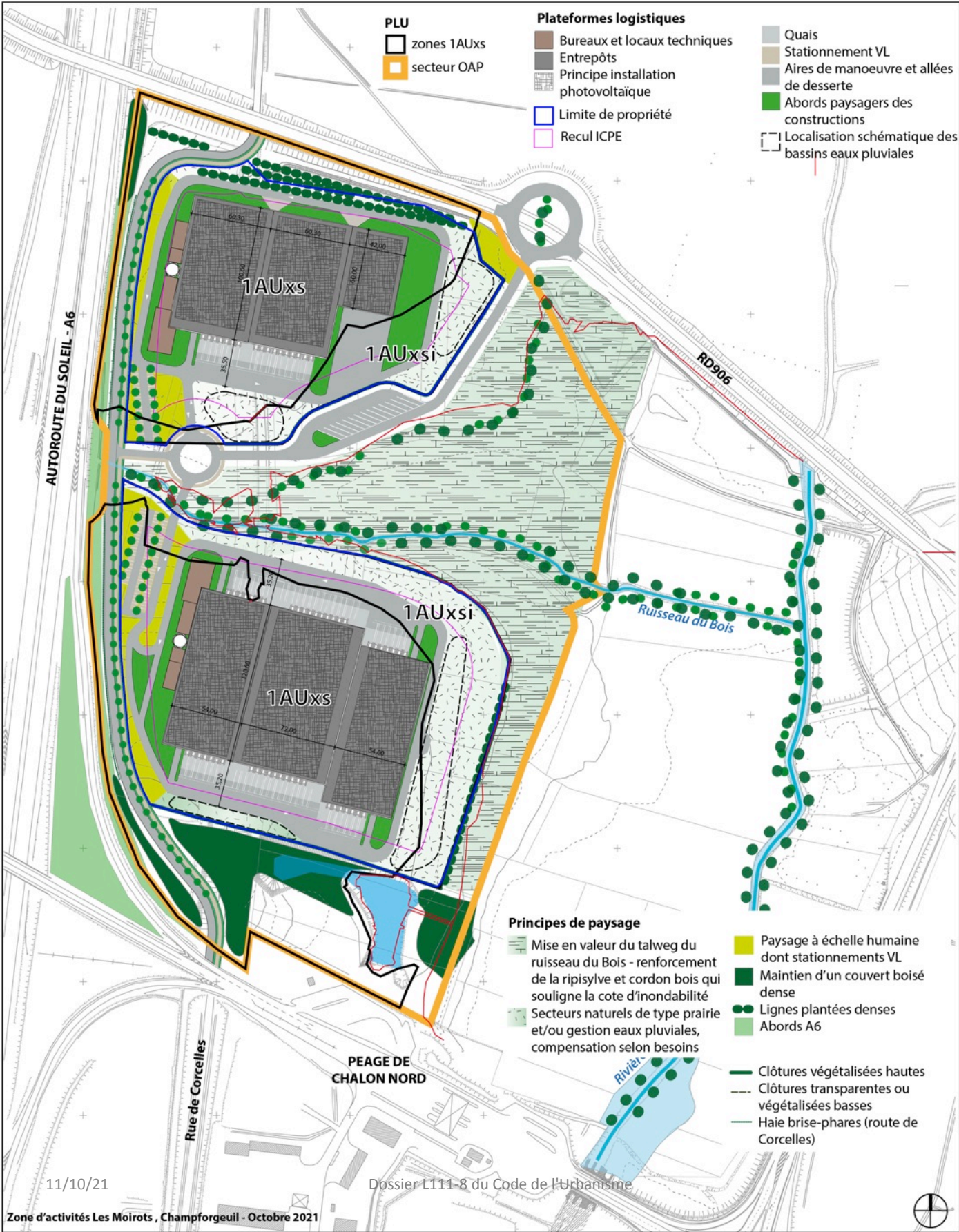
- Clôture végétalisée haute le long de la voie PL et en limite SE et Sud ($h = 2\text{m}$)
- Clôture transparente ou végétalisée basse ($h = 2\text{m}$ dont haie = $1,20\text{ m}$) pour laisser passer les vues (+ transparence hydraulique)

Limites Est / Nord Est

Au centre du dispositif, **mise en valeur du talweg du ruisseau du Bois**, limité au Nord par le tracé de la voie d'accès PL à dessiner en appui de la topographie (tracé croquis indicatif)

- Ripisylve du ruisseau à renforcer avec les sujets en place + d'autres prélevés avant travaux
- Prairie pâturage (moutons)
- En accompagnement de la nouvelle voie accès PL : cordon boisé (aulnes, saules) qui souligne la cote d'inondabilité (cf courbe de niveau) qui se prolonge au centre du rond-point à aménager

ZONAGE PLU et CONTOUR OAP SECTORIELLE - Révision



Présentation du parti d'aménagement

Qualité urbaine et paysagère

TRAITEMENT ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER DES ESPACES NON BÂTIS ET ABORDS DES CONSTRUCTIONS

En complément des principes d'organisation et de composition paysagère, notamment dans les bandes de recul, le PLUi définit les prescriptions suivantes :

Plantations existantes

L'aménagement paysager de l'unité foncière devra tenir compte des plantations existantes, en particulier les arbres. Ceux-ci seront maintenus, ou remplacés par une autre composition paysagère ou le même nombre d'arbres.

Le réemploi de la végétation existante sur le site, déjà adaptée au milieu est à privilégier et à choisir en fonction des ambiances et motifs paysagers recherchés : alignement, haie basse, haie champêtre, ripisylve, lisière boisée, massif arbustif.

Espaces verts à créer

Les espaces libres autour des constructions doivent faire l'objet d'un traitement paysager soigné, intégrant à la fois l'aménagement des espaces libres et l'aménagement des aires de stationnement, de stockage et de manœuvre.

Les espaces verts doivent être aménagés en pleine terre et plantés d'arbres de haute tige à raison d'un arbre au minimum pour 500 m² d'espaces verts. Toutefois il ne peut être exigé plus de 20 arbres au titre du présent règlement

Il est exigé de traiter en espaces verts, paysagers et d'agrément (dallage, gravillon, plantation...) 20 % au moins de la superficie de l'unité foncière. Cela comprend notamment les aires de stationnement non imperméabilisées.

Les marges de recul situées entre les constructions et les routes doivent être paysagées.

Aires de stationnement

Les aires de stationnement extérieures seront traitées en matériaux perméables. Elles doivent être plantées d'arbres à raison d'un arbre pour 4 emplacements au minimum, sans qu'ils soient nécessairement répartis régulièrement entre les places de stationnement.

Les aires de stationnement extérieures seront traitées de manière à créer une nappe végétale.

Si les arbres sont regroupés en un ou plusieurs endroits de l'unité foncière, un traitement végétal complémentaire devra être proposé : haies vives, bosquets, pergolas végétalisées, etc.

Présentation du parti d'aménagement

Qualité urbaine – Implantations des constructions et hauteur maximale

En complément des principes d'organisation et de composition paysagère, le PLUi définit les prescriptions suivantes pour assurer l'insertion urbaine des constructions, tout en intégrant la réglementation des ICPE le cas échéant.

IMPLANTATIONS

Implantation par rapport aux voies et emprises publiques

- Les constructions doivent être implantées en retrait d'au moins 50 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute A6 et 30 mètres par rapport à l'axe de la RD906.
- Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions de locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés.

Implantation par rapport aux limites séparatives

Les constructions doivent s'implanter :

- soit en limite séparative, uniquement si l'unité foncière voisine est en zone UX ou 1AUX ;
- soit avec en retrait.

Lorsque la construction est implantée en retrait, la distance comptée horizontalement de tout point de cette construction au point de la limite parcellaire qui en est le plus rapproché doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 5 mètres.

Ces règles s'appliquent en tout point du nu de la façade.

Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions de locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés.

Des contraintes d'implantations pourront s'appliquer pour les constructions relevant de la réglementation des ICPE.

HAUTEUR MAXIMALE

Secteur des Moirots

La hauteur maximale des constructions est fixée à 15,00 mètres hors tout par rapport au niveau fini après terrassement.

Présentation du parti d'aménagement

Qualité architecturale – Caractéristiques architecturales des façades et toitures et des clôtures

ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

Aspects extérieurs, ambiance

Les formes architecturales doivent être en harmonie avec leur environnement proche et lointain.

L'expression architecturale résolument contemporaine et de qualité favorisera l'emploi de matériaux nobles, naturels, ou reconnus pour leurs qualités environnementales (utilisation de matériaux biosourcés, renouvelables et non polluants...).

La simplicité des volumes, la disposition harmonieuse des ouvertures, la composition horizontale des volumes et des façades sera privilégiée, vecteurs d'une meilleure intégration dans le site.

Une architecture en plusieurs volumes, sera recherchée, notamment en cas d'un volume important ou d'un bâtiment linéaire, trop long, afin d'en améliorer l'impact paysager et d'animer la façade ;

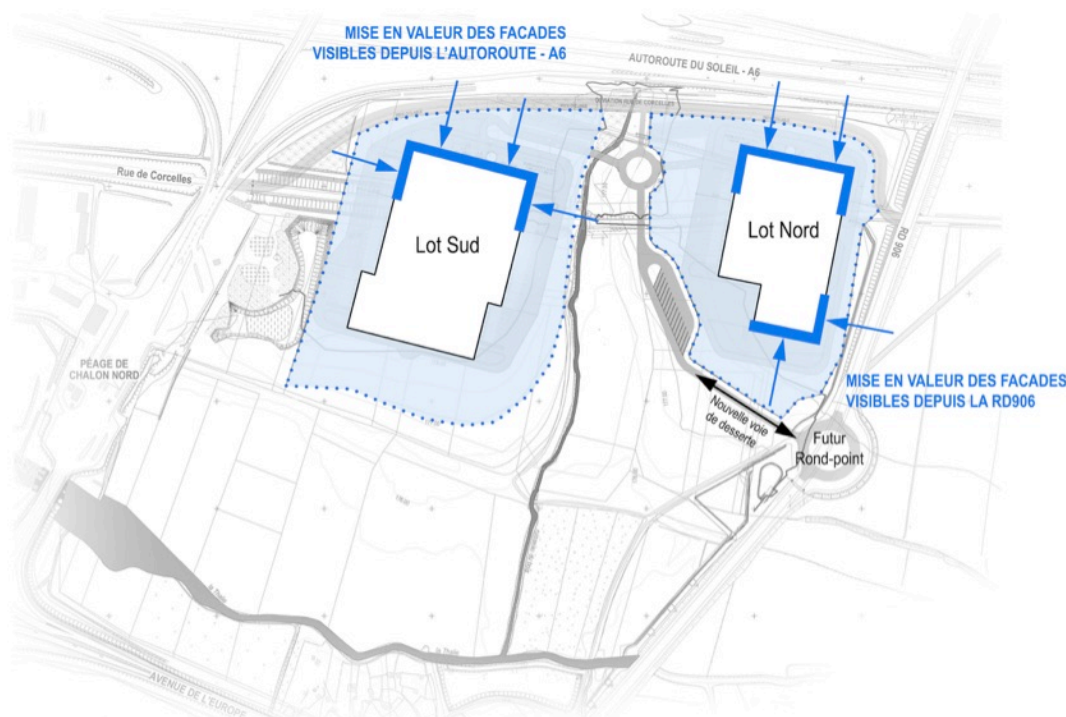
Les constructions annexes telles que transformateur d'énergie électrique, chaufferie, etc... seront conçues de manière à s'harmoniser, par leur volumétrie, leurs matériaux de façade, avec les autres bâtiments présents sur la parcelle.

Façades

Les façades directement visibles depuis l'espace public doivent être particulièrement soignées, au même titre que les façades se situant le long de l'autoroute A6 (voir schéma ci-dessous).

Concernant le traitement des façades, il est attendu :

- une attention particulière sur la bonne intégration des projets dans le paysage lointain, notamment en proscrivant les façades majoritairement claires, dont la perception dans le grand paysage serait trop marquée (exemple : blanc, gris clair...),
- une utilisation de matériaux de qualité,
- une architecture commune, simple et de qualité,
- une typologie des ouvertures maîtrisée, composée et harmonieuse.



Qualité architecturale – Caractéristiques architecturales des façades et toitures et des clôtures

ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

Façades

Afin de donner un aspect cohérent, une unité de matériaux et de couleurs est recherchée. Ainsi toutes les façades des constructions édifiées sur la parcelle doivent être traitées avec les mêmes matériaux. Le nombre de matériaux autorisé est limité pour des raisons d'homogénéité à :

- 3 matériaux différents en texture et/ou couleur pour tous les parements extérieurs des bâtiments. Les baies n'entrent pas dans ce décompte ;
- Texture non brillante, non réfléchissante (à l'exception du verre) ;
- Coffrets des volets roulants et des portes seront rendus invisibles de l'extérieur.

Matériaux à favoriser :

- Le bardage métallique : un mélange des sens des nervures des bardages est autorisé de manière limitée ;
- Le bardage bois ou composite à base de bois de facture contemporaine. tout effet rustique de type « chalet » est interdit ;
- Le béton industrialisé de type : pré-murs et panneaux de béton préfabriqués non destinés à être revêtus par opposition au béton coulé sur place ;
- La brique à condition de ne pas constituer le matériau principal de la façade.

Matériaux interdits :

- La tôle ondulée sans profil à nervures franches ou en plateau ;
- L'enduit, à l'exception de surface très limitée.

Couleurs :

Les façades comporteront trois couleurs au maximum pour l'ensemble des constructions bâties sur une même parcelle. La polychromie des façades sera admise après accord de la collectivité compétente.

- Pour toutes les façades, seules les couleurs du nuancier sont admises (gamme des gris moyens, gris beige, gris foncés, gamme des beiges dorés, bois naturel, clair, moyen, ou foncé) ;
- Des contrastes entre deux tonalités d'une même couleur sont autorisés afin d'animer les façades ;
- Des touches de couleurs vives de l'ordre de 10% par façade sont autorisées mais doivent être limitées ;
- Les menuiseries de couleur libre sont autorisées mais devront être en harmonie avec la couleur dominante de la façade ;
- Les teintes vives sur de grandes surfaces, et la couleur « blanc », sont interdites.

RAL des Gris RAL 7000 à 7046

RAL 7006	RAL 7009	RAL 7010
RAL 7011	RAL 7012	RAL 7013
RAL 7015	RAL 7016	RAL 7021
RAL 7022	RAL 7023	RAL 7024
RAL 7026	RAL 7030	RAL 7031
RAL 7032	RAL 7033	RAL 7034
RAL 7035	RAL 7036	RAL 7037
RAL 7038	RAL 7039	RAL 7040
RAL 7042	RAL 7043	RAL 7044
RAL 7046	RAL 7008	RAL 7045

RAL des beiges

RAL 1001
RAL 1002
RAL 1015
RAL 1014

gris: 90% couleur vive: 10%
gris: 85% avec 2 tonalités couleur vive: 5%
façade: gris dominant: 75% 2 matériaux: métal et bois (100%) 3 textures: nervurées, lisses et bois 3 couleurs: gris, rouge (5%) et bois

Présentation du parti d'aménagement

Qualité architecturale – Caractéristiques architecturales des façades et toitures et des clôtures

ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

Toitures

Les toitures favorisant l'utilisation d'énergies renouvelables restent privilégiées à condition que ces éléments techniques soient intégrés dans l'architecture générale du bâtiment, tout comme les toitures végétalisées. Les autres toitures, non couvertes par des dispositifs d'énergie renouvelable ou végétalisés et dès lors qu'elles seront visibles dans le grand paysage ou le domaine public, seront de teinte sombre, non brillante ni réfléchissante (couleur gris anthracite choisie parmi les RAL proposés pour les façades).

Afin d'obtenir une silhouette de bâtiment homogène, les éléments techniques tels que panneaux solaires, blocs de climatisation, cheminées d'extraction, etc, implantés en toiture seront intégrés au bâti, ou dissimulés par un acrotère, ou implantés sous la toiture ou encore traités en élément dessiné (design) apportant une plus-value architecturale au bâtiment.

Les toitures en courbe sont interdites pour tout bâtiment principal.

Les casquettes ou effet d'auvent sont autorisés à condition d'une bonne intégration à la façade .

Enseignes

Toute publicité est interdite sur le domaine privé. On entend par publicité tout ce qui ne relève pas de l'identification (enseigne donnant le nom de l'entreprise) d'une entreprise implantée sur le secteur et sur la parcelle faisant l'objet d'une demande d'autorisation d'urbanisme. On appelle enseigne la dénomination sous laquelle, l'entreprise et ses activités se font connaître auprès du public. Elle peut prendre différentes formes : lettrages sur façades, Totem, kakémono, panneau, etc..

Les dispositions décrites pour les enseignes dans le RLPI devront être respectées. Les enseignes sur parcelles sont soumises à autorisation et devront être posés sur les bâtiments. Elles devront apparaître et être décrites précisément aux demandes d'autorisation de construire ou de travaux.

Présentation du parti d'aménagement

Qualité architecturale – Caractéristiques architecturales des façades et toitures et des clôtures

ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

Clôtures

Dans le cas où des clôtures seraient installées, elles seront de type suivant :

- Treillis soudés, poteaux, portails, portillons seront de même couleur. Le tout devra être de couleur gris pour être en harmonie avec les bâtiments : RAL 7015;
- Garder l'horizontalité des lisses en cas de terrain en pente : redents successifs pour rattraper la pente;
- Hauteur maximale de 2 mètres.

En limite des voies et emprises publiques, elles seront doublées d'une haie vive composée d'essences locales, côté espace public. En limite séparative, elles pourront être doublées d'une haie vive ; de type bocager réalisée avec des essences rustiques et locales, à croissance lente en limite de zone naturelle.

La hauteur des clôtures peut être adaptée ou imposée par l'autorité compétente en fonction de la nature particulière de l'installation, ICPE notamment, ou de la topographie des lieux et selon des critères de sécurité, de salubrité et de bonne ordonnance architecturale.

Le contrôle d'accès, portails, portillons, barrières levantes, etc. seront dans le même vocabulaire que la clôture (matériaux et couleur). Les entrées seront jumelées de préférence avec les coffrets réseaux, l'adressage, les boîtes aux lettres, etc. L'implantation des portails d'accès doit être adaptée au type de véhicule desservant chaque activité.

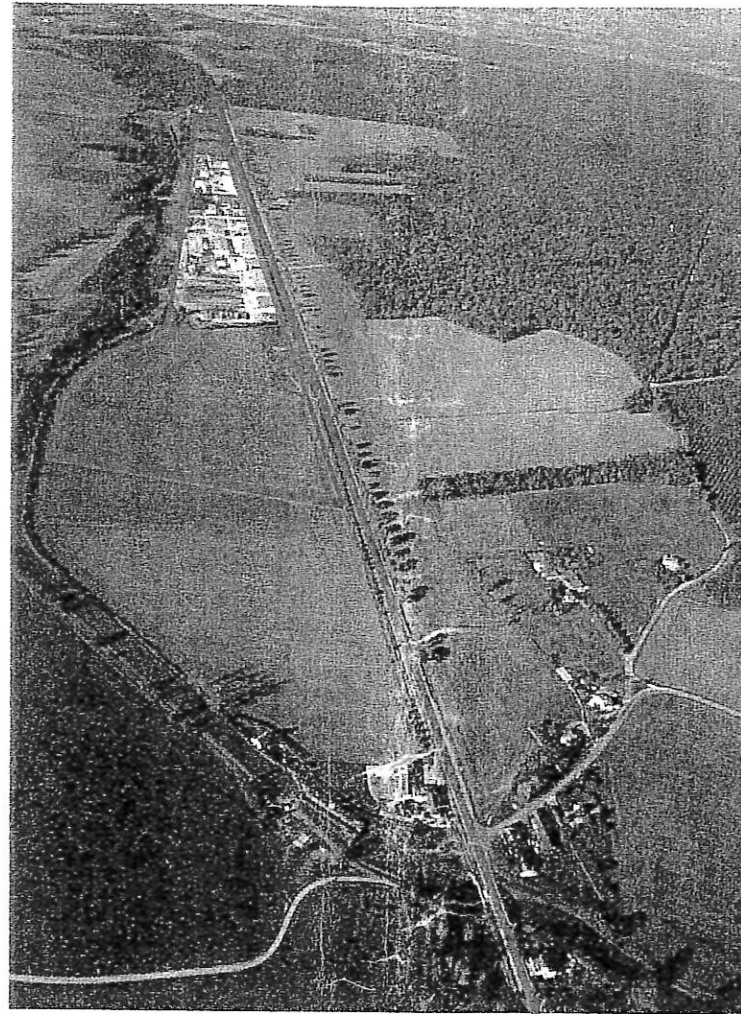
Éléments techniques

Les citernes et autres installations similaires (cheminées, extraction d'air, ventilation, antennes, capteurs solaires, etc) devront être disposées de manière à ne pas être vues depuis les espaces publics sauf impossibilité technique. Dans ce cas, elles seront intégrées à la composition architecturale d'ensemble.

Les éléments techniques implantés en bordure d'espace public (boîte aux lettres, numéro de rue, coffrets techniques, coffrets réseaux, enseignes, transformateurs électriques,...) seront regroupés et d'une couleur en harmonie avec celle de la clôture.

Les conteneurs à déchets devront être intégrés, de préférence, à l'intérieur du bâtiment, ou dans un local extérieur.

SEM VAL DE BOURGOGNE
ZONE D'ACTIVITÉS DES BORDS DE LA RN6 : LES ORMEAUX



PROJET URBAIN
Mise en application de l'article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme
en bordure de la R.N.6

COMMUNE DE FONTAINES

Mai 2002

S. Bernard-Vion architecte dplg urbaniste
F. Lachat géographe urbaniste

Mise en oeuvre de l'article L.111-1-4, dit Amendement Dupont

Problématique générale

Partant de l'état de dégradation des paysages des entrées de ville et des abords de village, la nécessité d'une intervention pour maîtriser le processus d'urbanisation de ces zones a émergé au travers de la Loi Barnier (ou Loi relative au renforcement de la protection de l'environnement du 02/02/95) dont l'article 52 a été introduit au Code de l'Urbanisme à l'article L.111-1-4. Il est entré en vigueur le 01/01/97.

L'objectif de cet article est d'inciter les communes à lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers. Cette réflexion doit permettre de finaliser un véritable projet urbain qui trouvera sa traduction dans les documents d'urbanisme locaux tels les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou les plans d'aménagement de zone (PAZ).

Il s'agit d'édicter des règles d'urbanisme en dehors des espaces urbanisés des communes ; en application de l'article L.111-1-4, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 m. de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de 75 m. de part et d'autre des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction ne s'applique pas :

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

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

Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le Plan Local d'Urbanisme ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au regard notamment :

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

Rappel des critères de l'article L.111-1-4

Nuisances

Prise en compte des dispositions de la loi sur le bruit.
Rechercher les formes urbaines les plus efficaces pour protéger les riverains du bruit et de justifier à cet égard les dispositions proposées.

Sécurité

Etudier le profil en travers des voies afin de mieux gérer l'interface entre trafic local et transit.
Organiser les accès de façon à assurer la sécurité des usagers de la voie.

Qualité architecturale

Identité.
Traitement de l'aspect extérieur (matériaux, couleurs, formes).
Impact visuel.

Qualité urbaine

Continuité avec les quartiers existants, connexions futures avec ces quartiers.
Intégrer la notion de mixité des fonctions urbaines, potentialités d'évolution.

Qualité paysagère

Organisation du front urbain sur la voie : construction du paysage urbain, par ordonnancement des bâtiments, position du bâti, vision d'ensemble.
Gestion des aires de stationnement (quantitatif et qualitatif).
Rôle des espaces publics, voie et abords : composition paysagère et tracés urbains.
Intégrer la dimension paysagère.

La zone d'activités économiques des Ormeaux

Localisation

La commune de Fontaines a fait le choix lors de l'élaboration du P.O.S. en 1984 d'établir une zone d'activités économiques sur son territoire. Le site retenu, contenu par le Canal du Centre à l'Ouest et la R.N.6 à l'Est, s'est développé de part et d'autre du Gué Bouhard, bénéficiant d'un débouché existant sur la R.N.6.

Aujourd'hui la poursuite du développement de cette zone est conditionnée par la mise en oeuvre d'un projet urbain au sens de l'article L.111-1-4 du code de l'Urbanisme.

En effet les secteurs d'extension sont projetés sur des parcelles agricoles encore vierges de toute urbanisation le long d'une voie à grande circulation, la R.N.6.



Le site à l'échelle communale
1/25 000° © IGN

Le périmètre d'étude

Gestion du site

Les documents d'urbanisme applicables à ce secteur sont les suivants :

Le PLU

Classement en zone NAX au document d'urbanisme communal opposable (POS), approuvé par délibération en date du 10 septembre 1984.

La révision de ce document a été conduite. Le zonage de ce secteur prévoit une zone urbaine spécialisée (UX) et une zone d'urbanisation future à vocation artisanale, commerciale et industrielle (1AUX).

Le zonage POS a été conservé dans le zonage PLU et légèrement étendu.

Il se répartit comme suit :

- zone 1AUX d'une superficie de 13,80 ha
- zone UX d'une superficie de 12,60 ha.

La Z.A.C. des Ormeaux

Une zone d'aménagement concertée à usage principal d'activités a été créée par délibération en date du 28 mai 1986.

Le périmètre de la Z.A.C. inclut des terrains compris :

- entre la RN6 au Nord-Est,
- le chemin de contre-halage du Canal du Centre au Sud-Ouest,
- les parcelles 158-160-117 en bordure du chemin vicinal n°04 dit du Gué de Nifette au Nord-Ouest,
- au Sud-Est par le chemin rural n°22 dit du Gué Bouhard.

Elle couvre une surface approximative de 10 hectares ; environ 30% de la superficie de la Z.A.C. demeure inoccupée et les aménagements prévus ne sont pas tous réalisés. Sur la partie Nord de la Z.A.C., les équipements publics projetés à réaliser sont :

- une voie d'accès en prolongement de l'aire de retournement existante.
- une aire de retournement avec places de stationnement.

La Z.A.C. peut accueillir l'implantation de nouvelles entreprises.

Evolution de l'occupation du site

Par sa situation, la zone des Ormeaux bénéficie d'une bonne desserte, qui la place à moins de 10 km de l'échangeur Chalon-Nord sur l'autoroute A6.

Elle accueille aujourd'hui 7 entreprises, sur une superficie d'environ 26 hectares :

- au Sud une entreprise très consommatrice d'espace,
- au Nord plusieurs entreprises qui occupent la quasi totalité des lots correspondant à la partie aménagée de la Z.A.C des Ormeaux.

Les 26 ha se répartissent comme suit :

- 10 ha recouvrent la Z.A.C. des Ormeaux, dont 3,5 ha sont inoccupés.
- 16 ha restant, dont 7 ha occupés par les établissements Margaritelli et 9 ha encore disponibles.

Le développement à court, moyen et long terme de ce secteur

La commune de Fontaines a défini plusieurs orientations d'aménagement et de développement avec notamment pour objectif de permettre le maintien et le développement des activités économiques existantes sur son territoire.

Aujourd'hui le site aménagé arrive à saturation. Le dynamisme des entreprises présentes et la

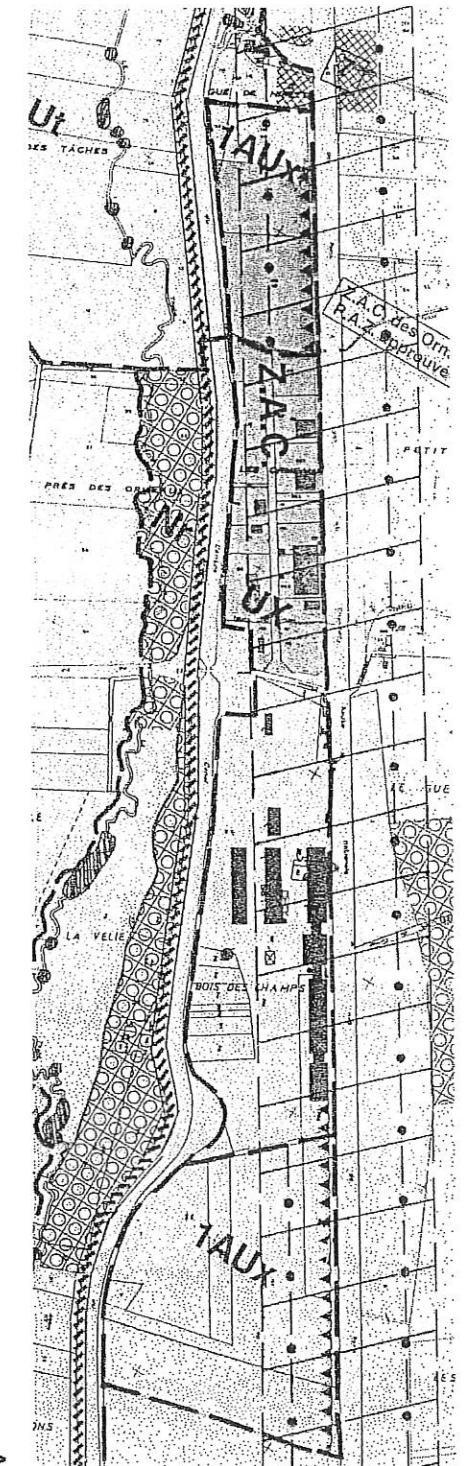
volonté communale de poursuivre l'aménagement de ce secteur nécessite la définition de zones d'extension.

Conformément aux orientations du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Chalonnaise, les zones d'activités économiques définies dans le précédent document d'urbanisme ont été maintenues et les extensions prévues se positionnent en continuité des parcelles urbanisées ; les capacités définies correspondent aux limites de superficie admise.

Le développement prévu à court et moyen terme dans le P.L.U. pour la zone d'activités des bords de la RN6 dite des Ormeaux est une urbanisation future qui se déblocuera lorsqu'une desserte sera réalisée.



< Zonage POS



Zonage PLU >

Projet urbain : éléments de diagnostic du périmètre d'étude

Pour assurer un aménagement cohérent aux sites d'extension retenus, il convient d'intégrer à la réflexion les opérations d'urbanisation déjà réalisées et qui se sont faites soit au travers de montage opérationnel spécifique soit au travers de possibilité de construction définie par les documents d'urbanisme communaux.

Les sites d'extension se situent :

- au sud, en continuité du secteur occupé par l'entreprise de transformation du bois.
- au nord, entre la partie aménagée de la ZAC des Ormeaux (présence de plusieurs bâtiments d'activités) et un équipement privé au hameau du Gué de Nifette, comprenant un bâtiment hôtelier et son aire de stationnement.

Approche séquentielle des sites d'extension depuis la RN6

L'approche des sites d'extension de la zone des Ormeaux depuis la RN6 permet d'identifier plusieurs séquences le long de l'itinéraire RN6, sur le territoire communal de Fontaines :

Depuis le Sud vers le Nord	Côté Ouest	Côté Est
Séquence 1	Secteur ouvert (qualifié de clairière).	
	Site d'extension Sud.	
	Profil en travers à niveau avec la RN6	
	Percée visuelle vers le bourg de Fontaines avec la Montagne Saint-Hilaire en toile de fond.	Premier plan : alignement de frênes. Second plan : lisière des Bois de Curney.
Séquence 2	Site de la zone d'activités des Ormeaux actuellement urbanisée comprenant la partie de la ZAC des Ormeaux aménagée et les établissements Margaritelli.	Secteur ouvert (qualifié de clairière). Alignement de frênes en bordure de RN6.
	Front urbain sur un linéaire de 1000 m. environ.	
	Profil en travers, en contrebas de la RN6 qui s'accroît jusqu'au fossé.	
Séquence 3	Secteur ouvert	
	Site d'extension Nord (les 2/3 sont constitués de la ZAC des Ormeaux, non bâtis).	Alignement de frênes en bordure de RN6.
	Présence de haies champêtres perpendiculaires à l'axe routier.	Présence d'un boisement transversal.
	Profil en travers, en contrebas de la RN6 pour revenir à niveau à l'approche du Gué de Nifette.	
Séquence 4	Hameau de Gué de Nifette (secteur accueillant un bâtiment lâche).	Secteur ouvert. Alignement de frênes en bordure de RN6.

Séquence 1 - Vers le Nord

Vaste espace agricole, transversal, ponctué par les ligne-ments d'arbres de part et d'autre de la RN 6.

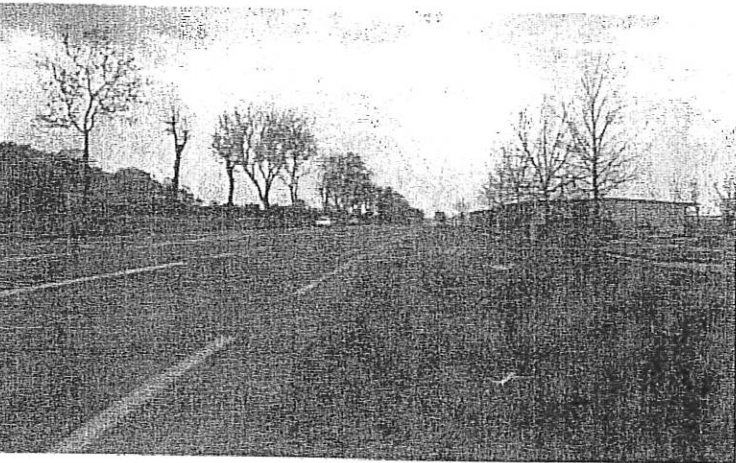
A l'Ouest, vue vers la cote Chalonnaise.



Séquence 2 - Vers le Sud

A l'Est la lisière des bois de Curney et l'alignement de frênes.

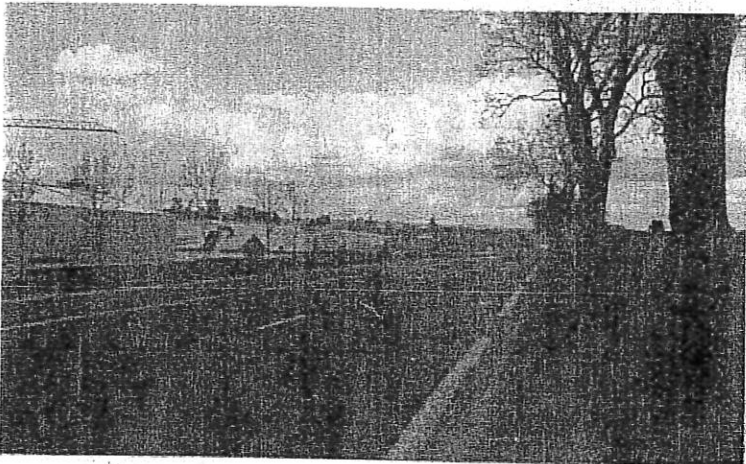
A l'Ouest le front bâti des établissements Margaritelli et l'alignement d'arbres.



Séquence 2 - Vers le Nord

A l'Est les parcelles agricoles et l'alignement de frênes

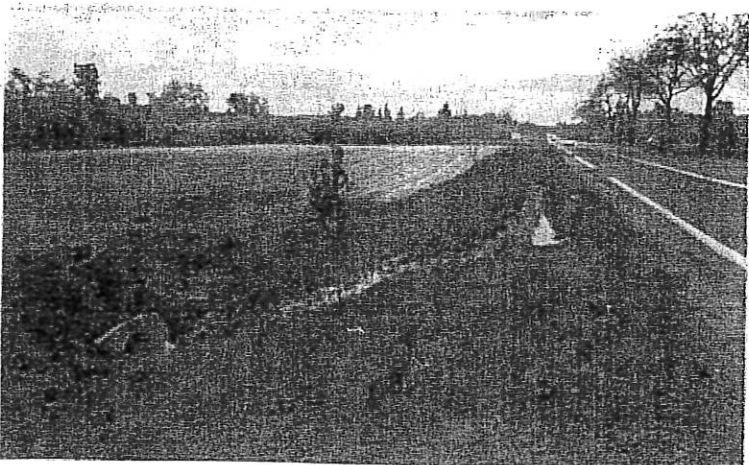
A l'Ouest le front bâti des parcelles urbanisées de la Z.A.C. et l'alignement d'arbres.

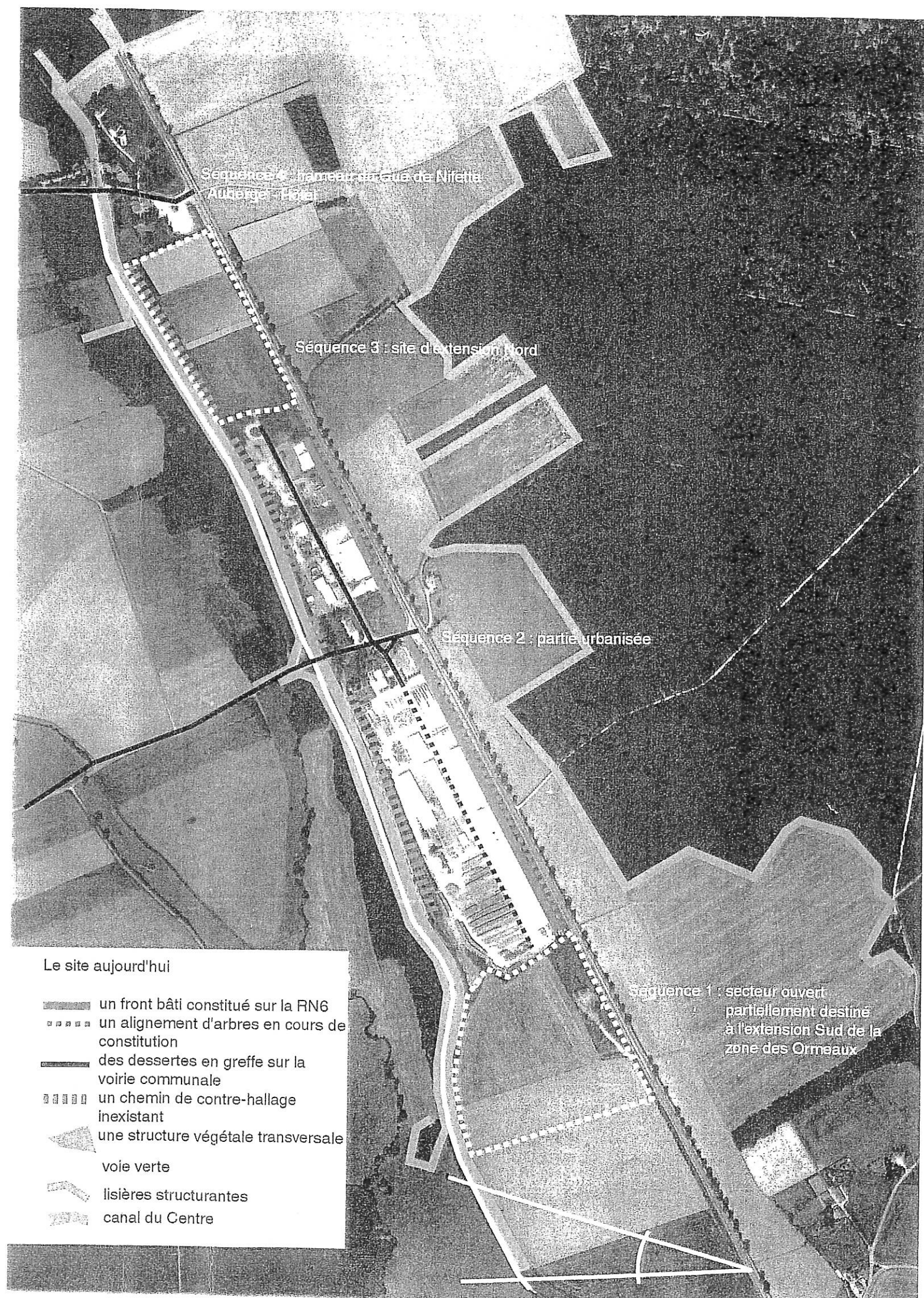


Séquence 3 - Vers le Nord

A l'Est les parcelles agricoles et l'alignement de frênes

A l'Ouest, en contrebas de la RN6, les parcelles agricoles couvertes par le périmètre de la Z.A.C.

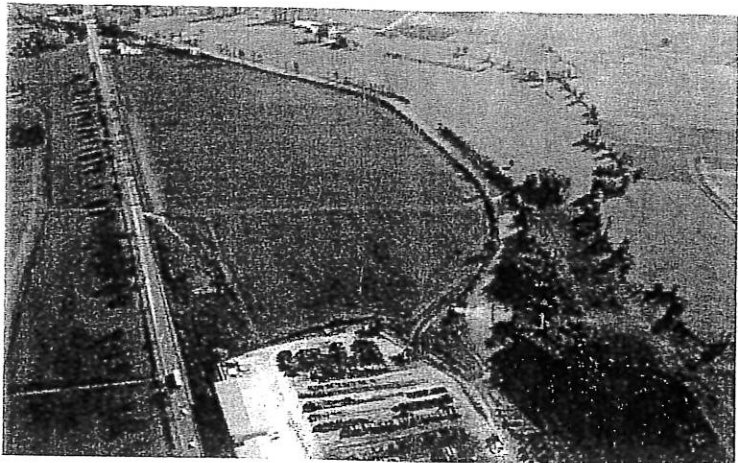




Le site Sud

Vaste espace agricole, transversal, ponctué par les alignements d'arbres de part et d'autre de la RN 6.

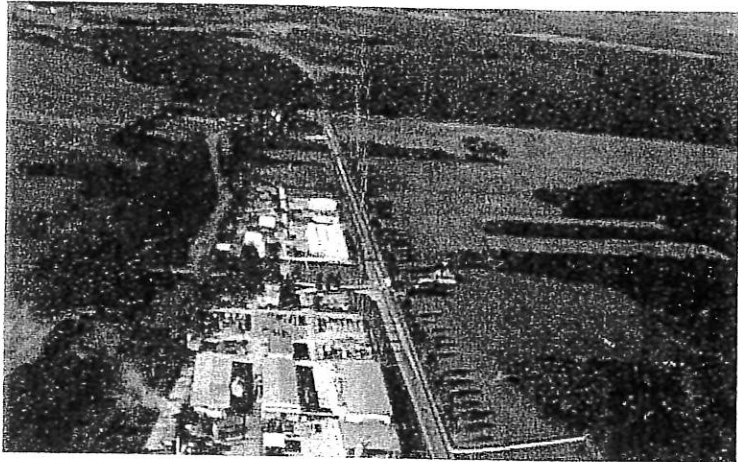
Pas de limite lisible entre urbanisation et espace agricole.



Le site Nord

Seuil fort de la lisière des bois de Curney.

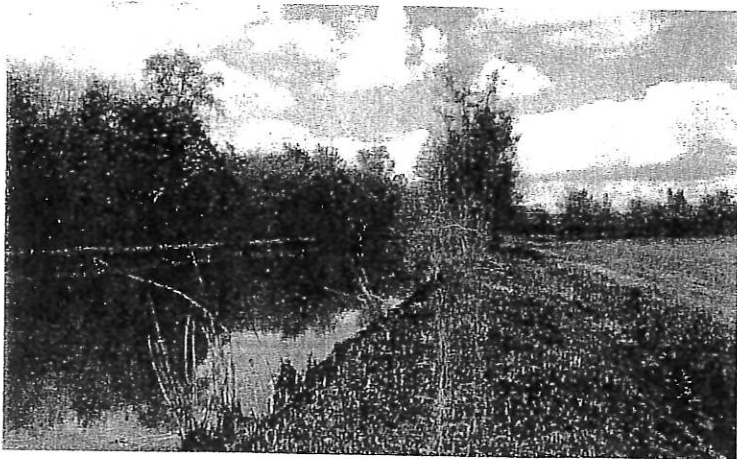
Porte végétale ponctuelle-transversale à la RN6, sur le site d'extension.



Le site Nord

Le canal du Centre et le chemin de contre-hallage : chaussée inexistante et fossé.

Une frange boisée destructurée.



La RN6

L'alignement de frênes, à l'Est.

A l'Ouest, sur le talus un nouvel alignement d'arbres.



Approches paysagères des sites d'extension

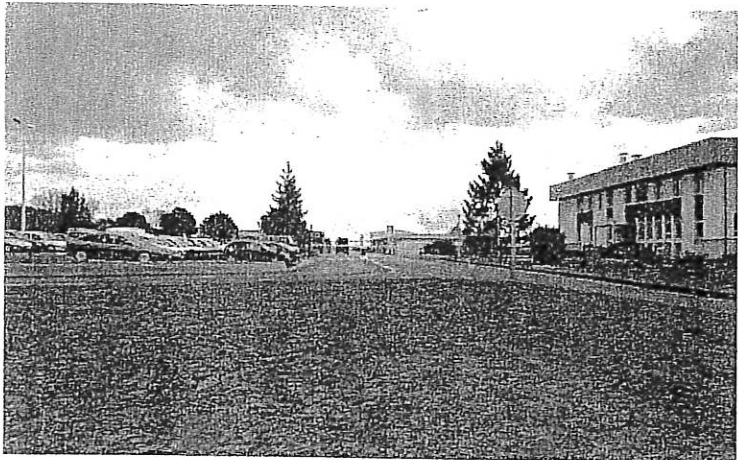
Les limites des secteurs d'extension	
Les limites du site Sud	- au Sud : secteur agricole, - à l'Est : la RN6, - au Nord : la zone d'activité des Ormeaux (établissements Margaritelli), - à l'Ouest : le chemin de contre-halage du Canal du Centre.
Les limites du site Nord	- au Sud : la partie aménagée de la Z.A.C. des Ormeaux. - à l'Est : la RN6, - au Nord : le hameau de Gué de Nifette, - à l'Ouest : le chemin de contre-halage du Canal du Centre.
Structure paysagère du périmètre d'étude	
	Appartenance à un secteur paysager ouvert structuré par la présence : - de seuils paysagers, caractérisés : - au sud par une coupure d'urbanisation (vaste étendue agricole de part et d'autre de la RN6), - au nord par un resserrement du paysage induit par un pincement de la RN6 par deux cordons boisés. - de la lisière des bois de Curney et la succession de clairières pâturées. - du boisement semi-continu du chemin de contre-halage du Canal du Centre. - de l'alignement de frênes le long de la RN6. Des éléments de paysage plus ponctuels : - haies champêtres ayant une organisation transversale à la RN6. - fossé transversal (en partie busé). - différence de niveau entre la RN6 et la zone d'activité.

Approches paysagères des sites d'extension

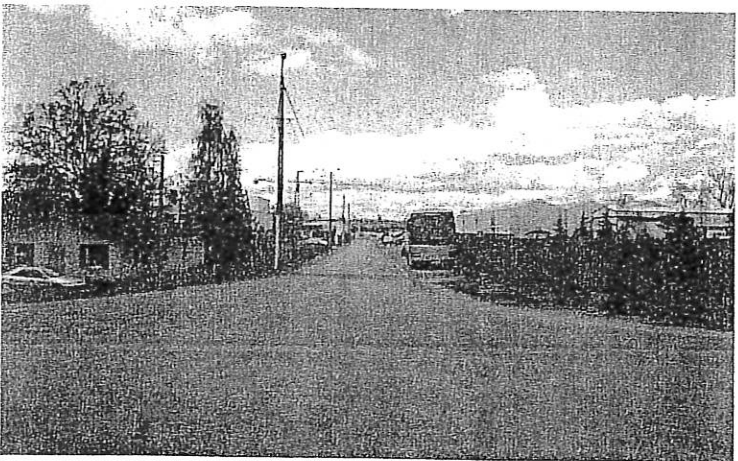
Le carrefour du Gué Bouhards sur la RN6



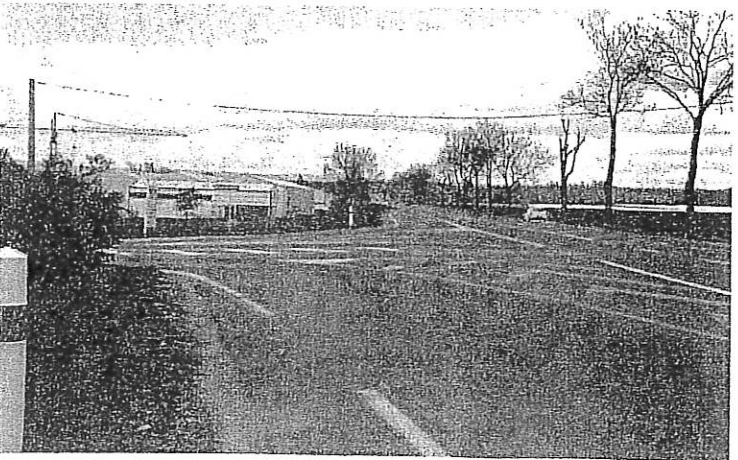
L'accès aux établissements Margaritelli
Organisation de l'accès par aménagement d'un terre-plein central.



L'accès à la Z.A.C. des Ormeaux et voie de desserte.
Une chaussée doublée d'un stationnement latéral en gravillon.



Le carrefour du Gué Bouhard
Matérialisation au sol d'un tourne à gauche et de voies d'insertion et de décélération vers la voie communale.



Les infrastructures de desserte	
	Dessertes principales : - RN6 . - Chemin du Gué Bouhard. - Chemin du Gué de Nifette. Il faut remarquer l'existence du chemin de contre-halage en limite Ouest de la zone d'activités économiques. Il ne sert pas à la desserte proprement dite de la zone, mais son accessibilité doit être maintenue (le chemin de contre-halage est cadastré mais sa lecture dans le paysage n'est plus visible). Desserte secondaire (interne) : - La voie interne aux établissements Margaritelli. - La voirie avec une aire de retournement qui dessert le parcellaire actuellement bâti de la Z.A.C. des Ormeaux. La RN6 fait l'objet d'un arrêté préfectoral de classement en axe bruyant à grande circulation.
Les caractères architecturaux	
	Le bâti existant se caractérise par : - La pente des toits. - Les bardages en façade. - Les hauteurs. - Un recul d'implantation par rapport à la RN6. - Une amorce d'accompagnement du bâti par des plantations dans la bande non bâtie en interface avec la RN6.

Etat des lieux des sites d'extension

Le site Nord

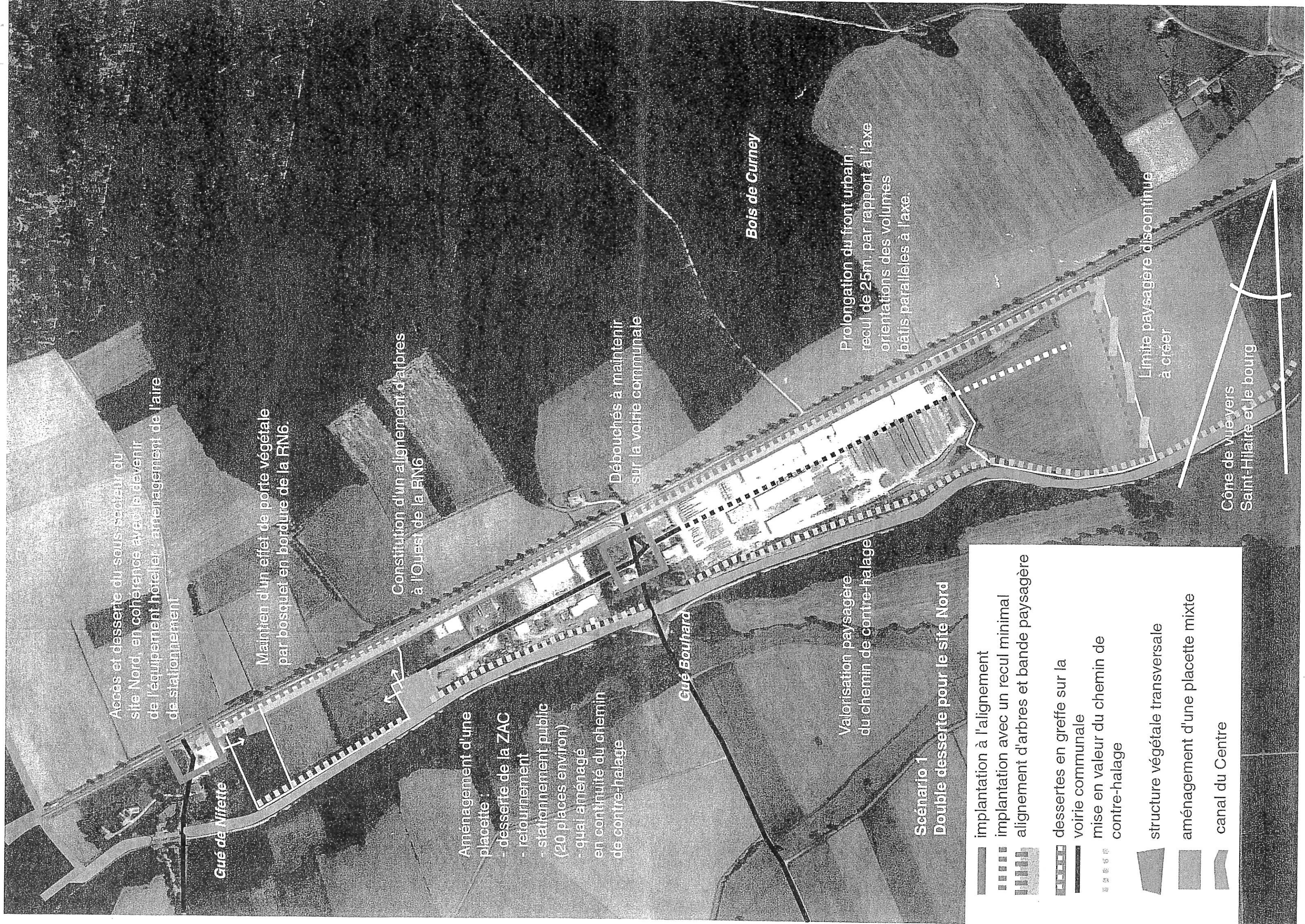
Le secteur concerné est entre la ZAC des Ormeaux et l'équipement hôtelier du Gué de Nifette. Une partie du site Nord appartient au périmètre de la ZAC des Ormeaux (secteur non aménagé).

Le paysage	
	Espace naturel pour partie exploité et pour partie en friche. Présence : - d'un cordon boisé transversal (Ouest-Est). - d'une haie champêtre (traversant le secteur agricole exploité d'Ouest en Est). - d'un fossé partiellement busé. - d'un cordon boisé soulignant la présence du chemin de contre-halage. Cette poche non bâtie se situe en vis-à-vis d'un paysage de clairières contenu entre lisière boisée des bois de Curney et alignement de frênes le long de le RN6.
La voirie	
	Desserte de proximité : - RN6 : tout débouché nouveau est interdit. - Voirie de la Z.A.C. : le projet d'aménagement de la Z.A.C. prévoit une prolongation de ce barreau de desserte. Chemin du Gué de Nifette : une parcelle occupée par l'équipement hôtelier sépare le site Nord de ce chemin communal. Les débouchés de la zone d'activité au Nord du chemin du Gué Bouhard : - Marquage au sol pour l'intersection chemin Gué Bouhard/RN6. - Panneau de signalisation routière STOP pour l'intersection Voirie Z.A.C./Chemin Gué Bouhard.
L'assainissement	
	Secteur en assainissement non collectif. L'étude assainissement recommande une étude à la parcelle pour déterminer la perméabilité exacte de la parcelle où l'installation sera implantée et définir précisément les contraintes et les installations adaptées.

Le site Sud

Le secteur concerné est en prolongement de la zone d'activité existante (site des établissements Margaritelli).

Le paysage	
	Espace agricole exploité. Présence : - d'un vaste secteur ouvert. - d'un cordon boisé discontinu soulignant la présence du chemin de contre-halage. - D'une porte végétale marquant l'entrée du territoire communal Cette poche non bâtie se situe en vis-à-vis d'un paysage de clairières contenu entre lisière boisée des bois de Curney et alignement de frênes le long de le RN6.
La voirie	
	Desserte de proximité : - RN6 : tout débouché nouveau est interdit. - Voirie interne au site industriel des établissements Margaritelli : la desserte future du site Sud doit être en accroche sur la voirie interne existante. Les débouchés de la zone d'activité au Sud du chemin du Gué Bouhard : - Panneau de signalisation routière STOP pour l'intersection voirie établissement Margaritelli / Chemin Gué Bouhard.
L'assainissement	
	Secteur en assainissement non collectif. L'étude assainissement recommande une étude à la parcelle pour déterminer la perméabilité exacte de la parcelle où l'installation sera implantée et définir précisément les contraintes et les installations adaptées.



Accès et desserte du sous-secteur du site Nord, en cohérence avec le devenir de l'équipement hôtelier, aménagement de l'aire de stationnement

Gué de Nifette

Maintien d'un effet de porte végétale par bosquet en bordure de la RN6.

Constitution d'un alignement d'arbres à l'Ouest de la RN6

Amenagement d'une placette :

- desserte de la ZAC
- retournement
- stationnement public (20 places environ)
- quai aménagé en continuité du chemin de contre-halage

Débouchés à maintenir sur la voirie communale

Gué Bouhard

Bois de Curney

Valorisation paysagère du chemin de contre-halage

Prolongation du front urbain : recul de 25m. par rapport à l'axe orientations des volumes bâtis parallèles à l'axe.

Scénario 1

Double desserte pour le site Nord

Limite paysagère discontinue à créer

Cône de vue vers Saint-Hilaire et le bourg

- implantation à l'alignement
- implantation avec un recul minimal
- alignement d'arbres et bande paysagère
- dessertes en greffe sur la voirie communale
- mise en valeur du chemin de contre-halage
- structure végétale transversale
- aménagement d'une placette mixte
- canal du Centre

Débouchées sur la voirie
communale à aménager

Qué de Niffette

Maintien d'un effet de porte végétale
par bosquet en bordure de la RN6

Desserte de l'ensemble du site
Nord depuis la ZAC

Aménagement d'une
placette :

- desserte de l'ensemble
du site Nord (ZAC et
hors ZAC)
- retournement
- stationnement public
(20 places environ)
- quai aménagé
en continuité du chemin
de contre-halage

Constitution d'un alignement d'arbres
à l'entrée de la RN6

Bois de Curney

Débouchées à maintenir
sur la voirie communale

Qué Bolin d

Valorisation paysagère
du chemin de contre-halage

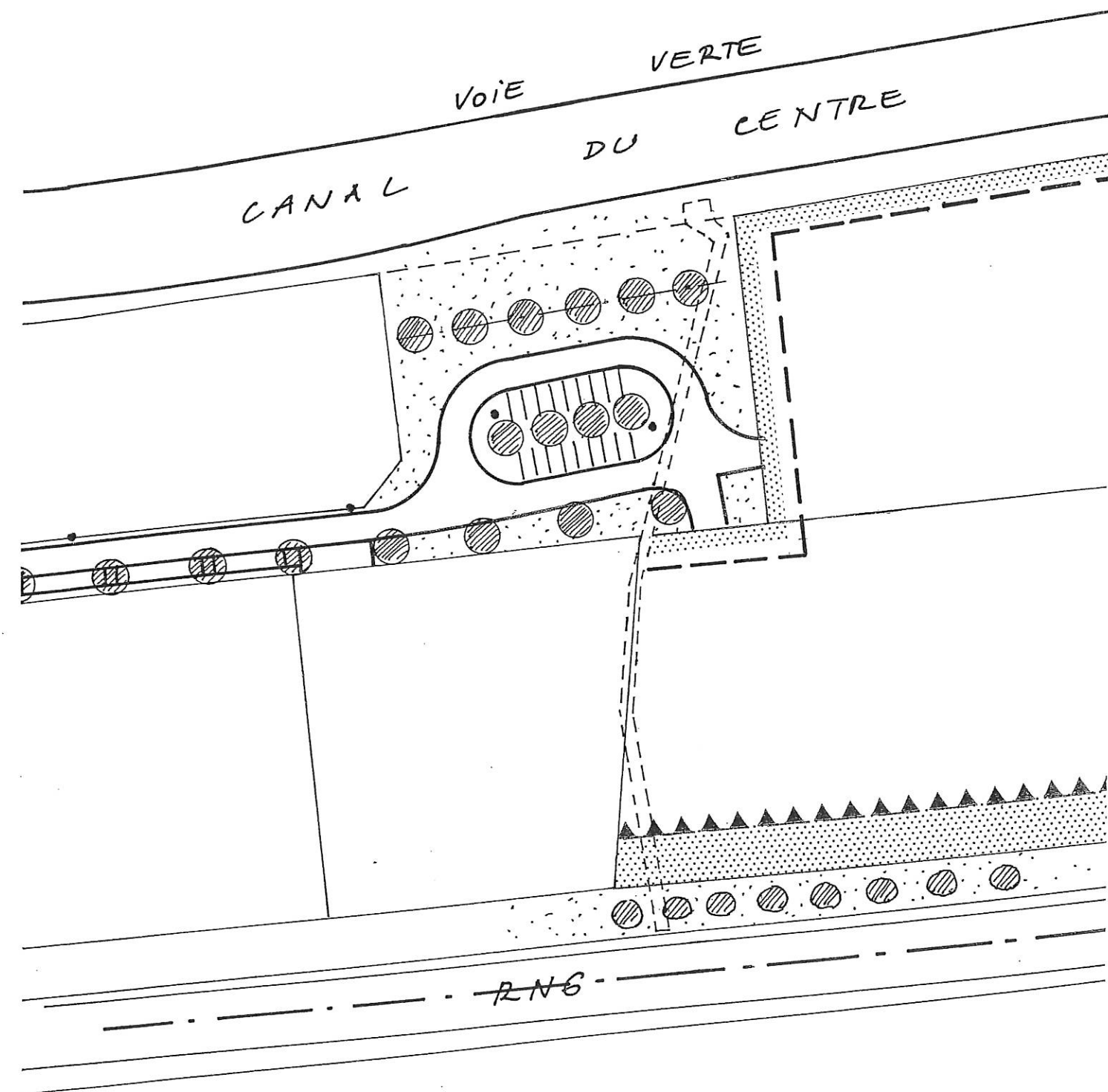
Prolongation du front urbain :
recul de 25 m. par rapport à l'axe
orientations des volumes
habitat parallèles à l'axe.

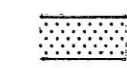
Limite paysagère discontinu
à créer

Cône de vue vers
Saint-Hilaire et le bouling

Scénario 2 Desserte unique pour le site Nord

- implantation à l'alignement
- implantation avec un recul minimal
- alignement d'arbres et bande paysagère
- dessertes en greffe sur la voirie communale
- mise en valeur du chemin de contre-halage
- structure végétale transversale
- aménagement d'une placette mixte
- canal du Centre



-  Bande paysagère inconstructible
-  Marge de reculement minimale
-  Alignement imposé

PROJET URBAIN DE LA ZONE DES ORMEAUX – COMMUNE DE FONTAINES
 SEM VAL DE BOURGOGNE / Mai 2002 - Echelle 1/1000^e
Scenario 1 - Principe d'organisation : espaces publics et organisation des parcelles.

Sylvaine Bernard-Vion et Florence Lachat urbanistes 11, avenue des Jardins 74200 Thonon

Gestion des aires de stationnement et de stockage

Prévoir dans la mesure du possible le stationnement nécessaire en dehors des voies et emprises publiques.

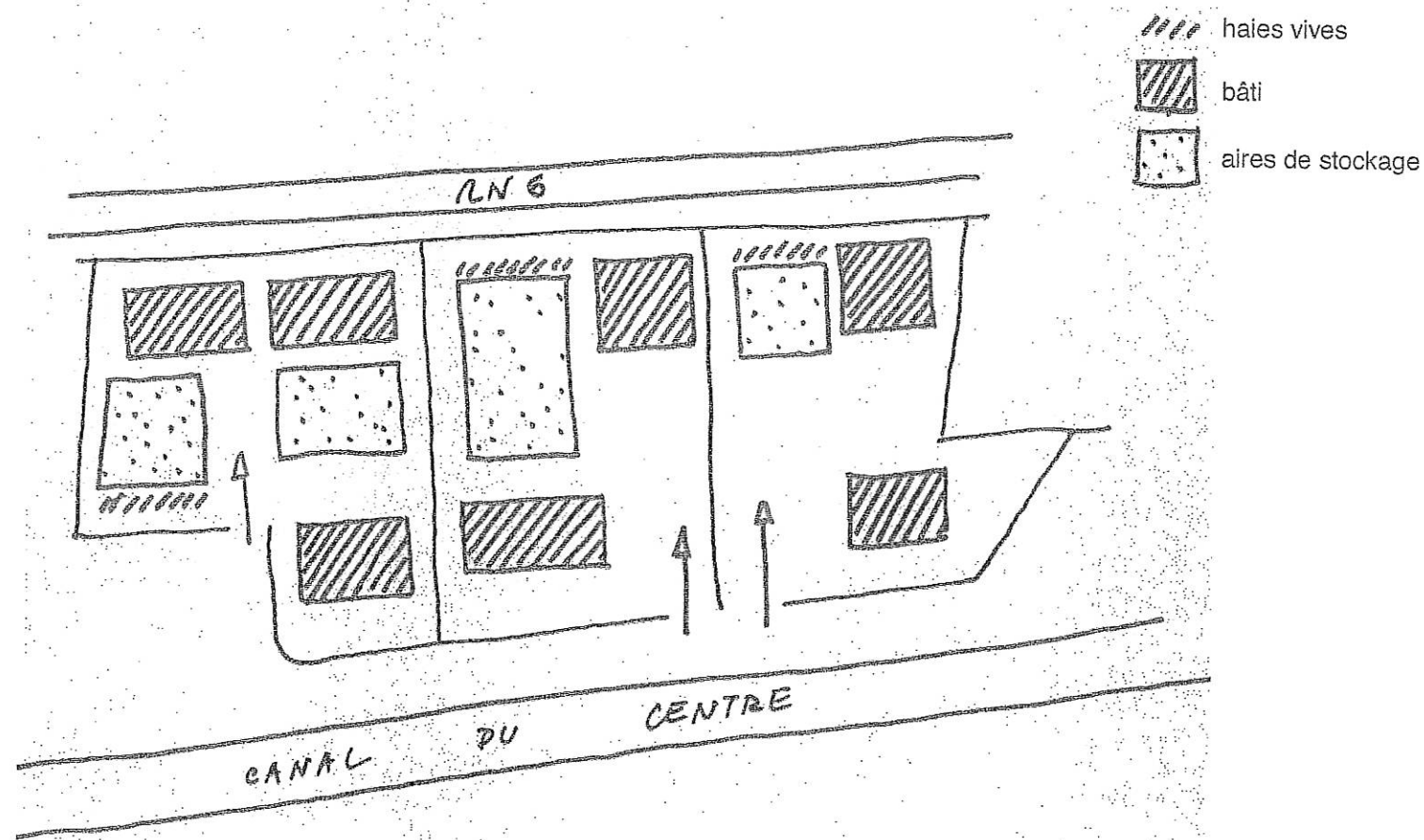
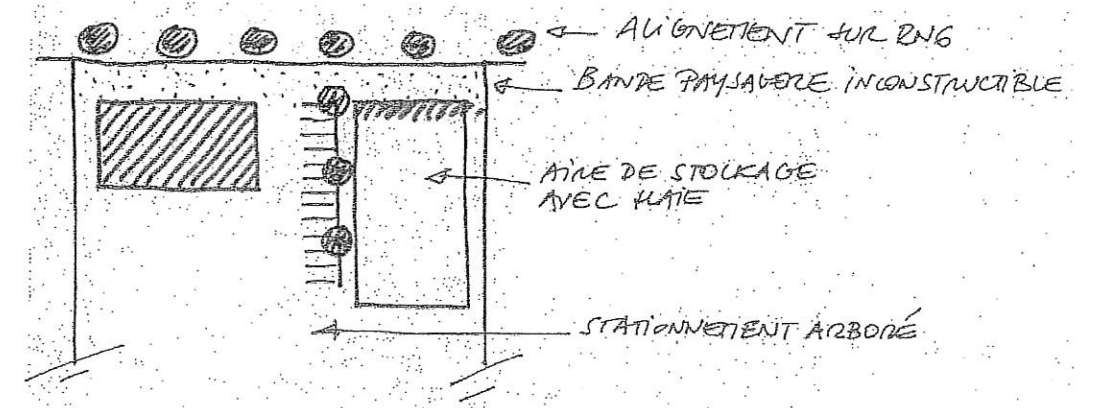
Le projet urbain cadre l'organisation et l'accompagnement paysager des espaces extérieurs, pour en diminuer l'impact.

Les aires de stationnement :

- elles seront plantées à raison d'un arbre pour 4 places de stationnement.
- une modulation des besoins en stationnement suivant les activités présentes, la flexibilité du travail et les modes d'accès au lieu de travail.

Les aires de stockage :

- le positionnement des aires de stockage et de dépôts se fera soit à l'arrière du front bâti, soit en alternance avec le front bâti.
- dans la deuxième hypothèse, une haie vive de type champêtre sera plantée, afin de masquer l'aire depuis les voies publiques (R.N.6, voie de desserte, voie verte) ou les espaces agricoles limitrophes.



Simulation d'organisation des parcelles.

Structuration paysagère du site

Intégrer la dimension paysagère

Les caractères du site sont aujourd'hui :

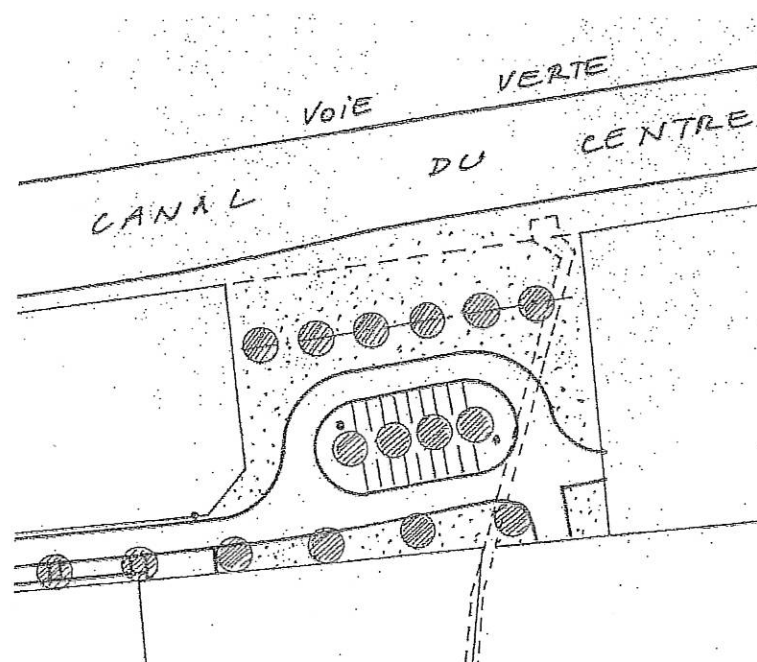
- un alignement de frênes constitué, à l'Est de la R.N.6 qui rythme la traversée du territoire fontenois.
- la présence du canal du Centre, dont la vocation touristique et de loisirs a été renforcée depuis l'aménagement de la voie verte le long du chemin de halage.
- l'existence d'une porte végétale transversale à la RN6, à la charnière des deux sous-secteurs du site Nord.
- l'absence d'une trame paysagère forte sur le site Sud.
- le maintien d'une entrée de ville depuis Chalon grâce au maintien d'une coupure d'urbanisation entre le Gauchard et le site des Ormeaux.

Le projet urbain intègre ces éléments et définit les orientations suivantes :

- constituer d'un front paysager homogène en limite Est du site, par la poursuite de plantation d'arbres de haute tige qui à maturité, formeront un alignement similaire à celui qui se développe à l'Est de la RN6.
- valoriser la proximité du canal du Centre :
 - aménagement du chemin de contre-halage, qui pourrait devenir support de déplacement alternatif entre la zone des Ormeaux et le Gué de Niffette pour les usagers de la zone d'activités.
 - aménagement de la placette de retournement, qui se partage entre usage de desserte et espace public d'agrément sur la berge du canal.
 - mise en valeur et restauration des boisements existants, afin de retrouver le caractère ordonné des plantations de bord de canal.
- conserver l'effet de seuil intermédiaire créé par la «porte végétale» sur la RN6 :
 - maintien partiel du boisement existant sur le site Nord.
 - articulation végétale entre les deux sous-secteurs, qui sont autonomes en terme de desserte
- éviter la création d'une limite paysagère et bâtie trop rigide en vis-à-vis des espaces agricoles en limite du site Sud :
 - mise en place d'une haie champêtre discontinuée, en appui sur les aires de stockage éventuelles.
 - retrait minimal d'implantation du bâti : 25 m. en vis-à-vis des espaces agricoles.



La voie de desserte aujourd'hui



Principe d'organisation de l'aire de retournement

- aire de retournement et stationnement : caractère minéral et plantation d'ombrage.
- espace public paysager sur la berge : alignement d'arbres en retrait, inter-pénétration entre berge du canal et zone d'activité.

Principe d'organisation de la voie de desserte :

- stationnement latéral structuré par des plantations d'alignement.
- traitement de sol différencié.

Rôle des espaces publics, voie et abords : composition paysagère et tracés urbains.

Compte tenu du découpage parcellaire prévu (site Nord) et l'extension des établissements Margaritelli (site Sud), les espaces publics à réaliser sont limités.

Le traitement du profil en travers de la voie de desserte de la Z.A.C. est maintenu ; à savoir une chaussée (5 m.), couverte d'un enrobé, accompagnée d'une bande de stationnement latéral traitée en gravillon (4,5 m.).

Le projet urbain pourrait être l'occasion d'améliorer le traitement paysager de cette voie par :

- la plantation d'arbres d'alignement sur la bande de stationnement latéral (1 arbre pour 3 places de stationnement).
- l'enfouissement des réseaux aériens.
- la mise en place d'un mobilier urbain d'éclairage de qualité.

Le projet urbain propose une requalification spatiale de l'aire de retournement. Il s'agit à la fois de :

- répondre à la nécessité fonctionnelle, c'est-à-dire permettre le demi-tour aux véhicules qui s'engagent sur cette voie en impasse.
- qualifier cet espace qui se développe entre canal du Centre et voie de desserte.

Le principe repose sur la définition de deux sous-espaces :

- en continuité de la voirie de desserte, aménagement d'une aire avec des rayons de giration suffisants ; le terre-plein central est aménagé en stationnement arboré.
- entre la voie et la berge du canal du Centre, dégagement d'un espace public, avec un traitement végétal dominant : sol (pelouse) et arbres d'alignement.

C'est un espace extérieur de proximité pour les usagers de la zone des Ormeaux, mais aussi un nouvel accès au canal pour les pêcheurs par exemple.

La maîtrise des ambiances, paysagère et lumineuse, permettra de valoriser ce lieu et d'en assurer un usage approprié.

Un cadre architectural homogène

L'objectif du projet est d'inscrire le traitement architectural en continuité des bâtiments déjà réalisés sur le site, qui intégrera les dispositions de la ZPPAUP qui s'applique.

Traitement de l'aspect extérieur (matériaux, couleurs, formes)

Volumétrie simple marquée par une modénature homogène des façades pour un même bâtiment et des toitures à deux pans.

Combinaison possible de plusieurs matériaux pour un même bâtiment (naturels ou industriels), si projet architectural harmonieux.

Traitement homogène des clôtures sur l'ensemble du site.

Impact visuel

Limiter l'impact visuel des constructions :

- en prônant un traitement architectural homogène.
- en évitant une trop grande disparité formelle.
- en limitant la hauteur des constructions autorisées.
- en assurant une continuité d'implantation à l'échelle du site à urbaniser et à celle de la parcelle, entre les bâtiments projetés sur un même tènement.

Imposer des règles pour les enseignes sur l'ensemble du site.

Recommandations

Accès aux parcelles privées

Les aménagements vont permettre :

- identification des accès,
- harmonisation sur l'ensemble du site.

grâce aux caractéristiques suivantes :

- marquage de l'entrée par deux murs (maximum. hauteur 2.00 m.) qui peuvent être équipés d'un luminaire, d'une boîte aux lettres et d'un interphone, encastrés dans le mur.
- fixation de l'enseigne de l'entreprise et du numéro de rue sur le mur.
- marquage d'une porte végétale par des arbres tiges et/ou plantes arbustives.

Clôtures

Les clôtures ne sont pas obligatoires. Une délimitation végétale est préconisée. Dans le cas où les clôtures sont installées, elles seront constituées de panneau semi-rigide en treillis soudé, de couleur vert foncé avec une hauteur maximale de 2 m. Elles pourront être doublées par des végétaux.

Le portail aura une hauteur en harmonie avec la hauteur du mur et sera réalisé en barraudage métallique.

Espaces libres

La surface libre de toute construction ainsi que les délaissés des aires de stationnement, les marges de recul par rapport à la voie publique seront obligatoirement aménagés en espace vert.

Les aires de stationnement et l'accès ne sont pas systématiquement traités en enrobé. Le stabilisé et le mélange de matériaux (pavé/béton désactivé) forment une alternative intéressante.

Un arbre tige de taille adulte est à prévoir pour 4 places de parking.

Choix des végétaux

Les plantes seront choisies parmi les essences indigènes et rustiques, aussi bien pour l'espace public que privé :

- arbres tiges de taille adulte : Chêne, Charme, Frêne, Merisier, Tilleul, Erable champêtre...
- haie taillée : Charmille, Troène...
- haie vive : Cornouiller mâle, Cornouiller sanguin, Noisetier, Fusain, Ribes, Sureau noir, Viorne...

telles qu'elles ont introduites dans les recommandations de la ZPPAU.

Pour les plantations le long du canal du Centre.

extrait de l'étude paysagère du bureau d'études Noury (1995) pour la DDE71 et VNF

Constitution d'une bande végétalisée (alignement d'arbres, bandes boisées etc...) composée d'essences rustiques et indigènes, en limite du chemin de contre-halage au voisinage de la zone d'activités économiques ou de ses extensions.

En partie Sud de la zone d'activités économiques : plantation bilatérale d'alignements d'arbres espacés, permettant la vue vers la cote Chalonnaise depuis la R.N.6.

Alignement : avec des essences nobles telles que Marronniers, Charmes, Erables, Tilleuls, Ormes, etc...

Entretien des boisements existants :

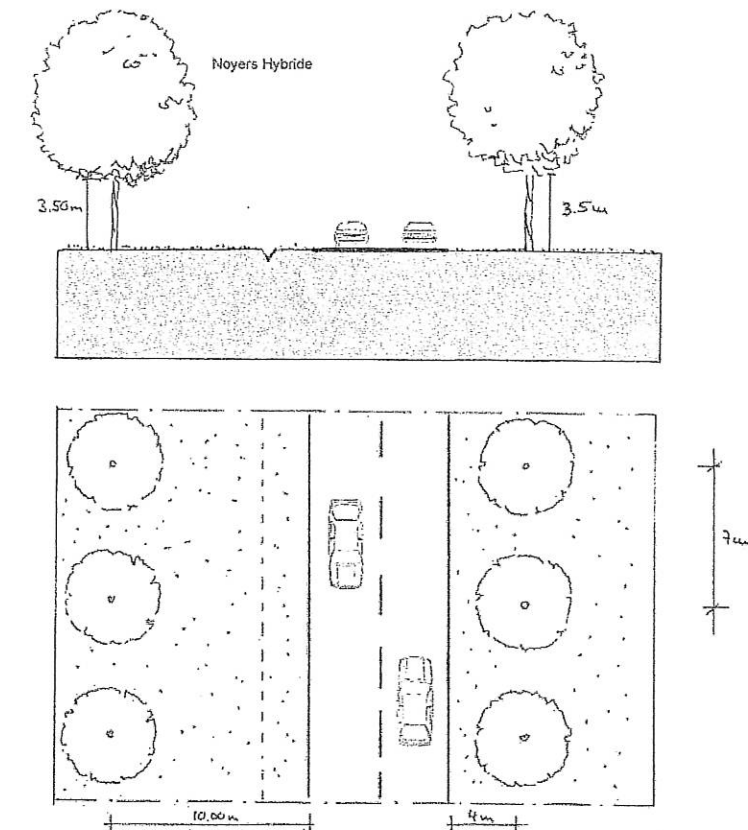
abattre les arbres pour ne laisser que les plus gros, éliminer les robiniers pseudoacacia.

défricher le sous-étage, diminuer les surfaces de ronces et autres végétaux trop envahissant pour favoriser le développement d'une végétation diversifiée et indigène, composée de Aulnes, Ormes, Chênes, Frênes, Noisetiers, Viornes, Fusain d'Europe, etc... (groupement végétal de bord d'eau).

Pour les plantations le long de la R.N.6

extrait de l'étude d'aménagement paysager du bureau d'études Dubois/Cossin/Brion (1996) pour la DDE71

Pour la séquence traversant la commune de Fontaines, la plantation de noyers hybrides est recommandée avec un espacement de 7 m., afin de créer une unité paysagère à l'échelle de la route.



Eclairage

Les matériels employés dans les parcelles privées seront en harmonie avec ceux de l'espace public.

En période d'inactivité, les aires de stationnement et de manœuvre pourront être laissées dans l'obscurité au profit d'une mise en lumière des bâtiments par des projecteurs.

Signalétique

Les enseignes d'entreprise lumineuses ou non seront toujours réalisées sur un front bâti et devront répondre aux normes de publicité autorisées en milieu rural.

Traduction réglementaire

Le zonage et les objectifs de développement

La zone 1AUx couvre deux secteurs en prolongement de la zone d'activité économique existante.

Ces secteurs ont pour vocation d'accueillir les implantations, les extensions et agrandissements des activités artisanales et industrielles sur le territoire de Fontaines. ce sont des secteurs naturels sans bâti, en contact direct avec des sites naturels sensibles comme le Canal du Centre ou des parcelles agricoles.

La gestion de cette zone est celle d'une future zone UX avec toutefois un soucis lors de l'ouverture à l'urbanisation portant sur le maintien des éléments paysagers sensibles (cône de vue et porte végétale) et sur une intégration urbaine en continuité avec le bâti immédiatement à proximité.

Au plan de zonage, est porté un alignement d'implantation à respecter, le long de la R.N.6.

Modification du règlement de la zone UAx

L'urbanisation est soumise à la réalisation d'un accès ainsi celle d'un système d'assainissement des eaux usées domestiques et industrielles et des eaux pluviales.

L'intégration du projet urbain se traduit par des modifications qui permettent de préciser :

- les règles d'implantations.
- la densité maximale sur le site.
- l'aspect des constructions et ouvrages d'accompagnement : hauteur, aspect architectural.
- le traitement des espaces libres et plantations.
- la hauteur maximale des constructions.

DEPARTEMENT DE SAONE ET LOIRE

PLAN LOCAL D'URBANISME

VARENNES-LE-GRAND

APPROBATION

1 BIS – ANNEXE AU RAPPORT DE PRÉSENTATION ÉTUDE L111-1-4

Révision décidée le :
11 Septembre 2002

Vu pour être annexé à notre arrêté ou
délibération en date de ce jour,



Le Maire

18 JUIL. 2006

Pour copie conforme,



Le Maire



Richard BENOIT, Architecte-Urbaniste – Philippe GAUDIN, Paysagiste – Danièle GOUIN, Architecte d'Intérieur
1, rue Bauderon de Senecé – 71000 MACON – Tel : 03 85 38 46 46 – Fax : 03 85 38 78 20

Document en date de Juillet 2006

V
A
R
E
N
N
E
S

L
E

G
R
A
N
D

S
E
M

V
A
L

D
E

B
O
U
R
G
O
G
N
E

ZONE D'ACTIVITÉ DES MOUILLES

PRISE EN COMPTE DE L'ARTICLE L 111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME

ACT'URBAIN

57 rue Gloriette 71100 CHALON SUR SAONE

juillet 2000

SITUATION ET OPPORTUNITE DE L'OUVERTURE A L'URBANISATION

La zone NAX des Mouilles est située sur le territoire de la commune de Varennes le Grand qui adhère à la Communauté de Communes Chalon Val de Bourgogne.

Comprise dans sa partie ouest de la commune, la zone des Mouilles borde l'autoroute A6 sur un linéaire de 900 mètres environ, entre l'aire de repos de la Ferté et la forêt domaniale du même nom, à 5 kilomètres au sud environ du péage de Chalon sud.

Sa superficie totale est d'environ 6 hectares et sa façade autoroutière la rend attractive pour des entreprises qui ont le souci de leur image et souhaitent la montrer.

La zone des Mouilles est inscrite depuis longtemps déjà au POS de Varennes le Grand et fait partie des terrains retenus pour l'aménagement de la grande zone économique sud de l'agglomération chalonnaise, inscrite dans le schéma directeur.

L'opportunité de son ouverture ne peut donc être remise en cause dans la mesure où elle fait partie des objectifs d'aménagement de la communauté de Commune Chalon Val de Bourgogne.

ACCESSIBILITE

Depuis Chalon sur Saône et le péage autoroutier de Chalon sud, on accède à la zone des Mouilles par la RN 6 puis par la RD6.

La RD 6 traverse la zone dans sa partie médiane, franchit l'autoroute A5, traverse la forêt de la Ferté puis permet d'accéder à la vallée de la Grosne au nord de Cluny.

Si la RN6 est apte, par ses caractéristiques à supporter ce trafic, il n'en est pas de même pour la RD6 et principalement pour son intersection avec la route nationale.

Cette intersection est située au sud de la traversée de Varennes le Grand par la RN 6, les mouvements sont actuellement assurés par un simple tourne à gauche traité par un marquage au sol. Il s'agit d'un carrefour offrant de bonnes conditions de visibilité mais qui demeure dangereux compte tenu de la vitesse élevée des usagers de la RN 6, provenant du sud.

Plus délicates encore, sont les caractéristiques de la RD 6 immédiatement à l'ouest du carrefour. En effet, celle-ci franchit la voie ferrée Paris-Lyon par un ouvrage ancien dont le gabarit n'autorise qu'une seule voie de circulation et où les flux sont gérés par des feux tricolores garantissant le bon fonctionnement de l'alternat.

La distance entre la RN 6 et l'ouvrage sur la voie ferrée est courte et presque totalement occupée par la rampe d'accès au pont sur la voie SNCF.

L'ouverture à l'urbanisation de la zone des Mouilles nécessitera des aménagements aux abords de la RN 6 :

- aménagement du carrefour à l'étude par la Direction Départementale de l'Équipement, avec sans doute une phase provisoire consistant à traiter le tourne à gauche par des îlots en dur au lieu du simple marquage au sol. La phase définitive pourrait consister en l'aménagement d'un giratoire qui nécessiterait de rallonger la rampe d'accès au pont SNCF pour permettre un raccordement correct de la RD6. La solution d'un carrefour à feux semble être écartée car le contexte urbain environnant la RN 6 n'est pas suffisamment marqué.
- aménagement du pont SNCF pour créer deux voies de circulation et éliminer l'alternat qui pourrait être maintenu dans une phase provisoire tant que la zone des Mouilles n'a pas pris son plein essor.

Il est à noter que ces aménagements nécessaires à la desserte de la zone des Mouilles pourraient également servir à créer un accès sécurisant au bourg de Saint Ambreull tout proche au sud pour lequel le débouché sur la RN 6 est particulièrement dangereux (situation en rase campagne et mauvaise visibilité).

LES RESEAUX

Les réseaux présents sur la zone desservent déjà deux ensembles construits, à savoir une entreprise de stockage et de traitement d'huiles usagées et une maison d'habitation, toutes deux situées en bordure de l'autoroute.

Electricité, téléphone et adduction d'eau potable sont présents en revanche aucun dispositif d'assainissement collectif n'existe.

En matière d'eau potable, il conviendra de s'assurer que le réseau dispose de capacité suffisante pour assurer la défense incendie, ce qui est probable car le réseau existant dessert également la prison de Varennes le Grand située à 500 mètres à l'ouest de l'autoroute.

En matière d'assainissement eaux usées, deux solutions peuvent être envisagées :

- raccordement sur la station de la prison,
- assainissement autonome qui peut être compatible avec la nature des activités de logistique employant relativement peu de salariés et rejetant peu de polluants.

En matière d'assainissement pluvial, l'aménagement de la zone est subordonné aux dispositions de la loi sur l'eau. Un ruisseau en limite est de la zone, affluent de la Grosne, pourra être utilisé mais en préalable du rejet dans le milieu naturel, il conviendra :

- d'effectuer un pré traitement des eaux de ruissellement par un système approprié comprenant notamment des débourbeurs déshuileurs.
- de limiter le débit de fuite avant rejet au ruisseau à celui qui existe actuellement dans les conditions de terres agricoles. Pour cela, un ou des bassins de rétention devront être prévus dans la partie est de la zone.

LA SECURITE

Le problème de la sécurité est lié, d'une part, aux conditions d'accessibilité depuis la RN6, qui nécessiteront comme nous l'avons évoqué plus haut un aménagement de carrefour et d'autre part aux échanges entre la zone des Mouilles et la RD6.

Cette route départementale supporte un trafic de transit non négligeable puisqu'elle dessert les communes de la vallée de la Grosne. On y rencontre des mouvements domicile travail avec l'agglomération chalonnaise.

Il conviendra d'interdire les accès directs des activités sur la RD 6 et de limiter les échanges en un seul point avec un carrefour qui desservira les parties nord et sud de la zone.

Enfin, il conviendra de tenir compte de la sécurité des usagers de l'autoroute A6. Pour ce faire, il faudra satisfaire au désir des entreprises de montrer leur image de marque, sans pour autant créer un événement trop important qui pourrait perturber la vigilance des automobilistes lancés à grande vitesse. Pour ce faire, la façade sur l'autoroute doit être, sobre, linéaire et venir de manière naturelle dans le paysage général perçu à grande vitesse.

LES NUISANCES

Installer des entreprises à la campagne, loin de toute zone habitée et à proximité des grandes infrastructures présente des avantages et des inconvénients.

Au chapitre des avantages, on peut citer l'absence de nuisances pour les zones habitées aussi bien dans le fonctionnement de la zone que dans ces conditions d'accès. Les bourgs de Saint Ambreuil et de Varennes le Grand sont loin de la zone des Mouilles et ne supporteront aucune nuisance.

Au chapitre des Inconvénients, il est difficile de ne pas penser à la RN 6 qui a devoir supporter un trafic supplémentaire au sud de l'agglomération chalonnaise. Il en résultera un accroissement des problèmes de sécurité et de nuisances qui porte à penser qu'il faudra dans un avenir proche, se pencher sur l'aménagement de cet axe dont la vocation première est d'assurer le trafic de transit pas toujours compatible avec la multiplicité des échanges dus au développement de zones d'activités périphériques.

En matière de risques de nuisances liées à l'aménagement de la zone des Mouilles, on pense également aux rejets industriels et aux eaux de ruissellement qui partent dans le milieu naturel.

Le rejet des eaux usées devra faire l'objet d'un pré traitement et les eaux de ruissellement des surfaces imperméabilisées de stationnement devront être déshuilées et débourbées puis stockées dans des bassins de rétention assurant un débit de fuite comparable à celui du milieu naturel.

Ces mesures devront figurer dans le règlement d'urbanisme de la zone et les bassins de rétention devront figurer dans le plan d'aménagement.

L'autoroute A6 apporte quant à lui son lot de nuisances sonores. Il s'agit là d'une source extérieure de nuisances dont il faudra tenir compte dans l'aménagement de la zone en évitant, par exemple, de disposer les façades de bureaux directement en contact avec l'autoroute.

LE PAYSAGE RENCONTRE

Le site de la zone NAX des Mouilles est plan. Il s'agit de la plaine de la Grosne, occupé de pâtures et de grandes cultures. Il ne s'agit donc pas d'un site sensible et l'absence de relief facilitera l'aménagement d'une zone d'activités qui nécessite de grandes plateformes planes.

La caractéristique essentielle du site des Mouilles est d'être visible depuis l'autoroute A6 sur un linéaire de 900 mètres environ. Son aménagement aura donc une grande importance dans le paysage rencontré aux abords de l'agglomération chalonnaise depuis l'autoroute. Il est donc nécessaire de prendre cette donnée en compte dans le parti d'aménagement et le projet urbain exigés par l'amendement Dupont.

Depuis l'autoroute, en venant du sud, la zone des Mouilles est à droite du conducteur. Elle constitue une brève séquence comprise entre l'aire de repos de la Ferté, comprenant station service et restauration, et la partie est de la forêt de la Ferté. Cette brève séquence est coupée en son milieu par l'ouvrage de franchissement de la RD8.

En venant du nord, la zone des Mouilles est à gauche du conducteur et on la découvre en

sortant de forêt de la Ferté, juste avant l'aire de repos.

Si l'on se place au niveau du conducteur, usager de l'A6, la zone des Mouilles est perçue entre un univers artificiel et complexe de l'aire de la Ferté et le paysage naturel et calme la forêt.

L'aire de la Ferté offre un paysage complexe constitué de talus plantés d'essences très artificielles, de toitures et d'enseignes multiples. La zone des Mouilles qui lui succède ou la précède devra assurer la transition avec le caractère homogène de la forêt.

De plus, la zone est coupée en deux parties égales par le franchissement de la RD 6, il conviendra donc de trouver un moyen d'assurer la continuité paysagère entre ces deux entités.

La partie sud de la zone est bordée d'une parcelle en lanière plantée d'arbres qui constitue une limite franche avec l'aire de la Ferté et qu'il faudra conserver.

La partie nord de la zone au droit du franchissement de la RD 6 est occupée par une activité existante qui offre un paysage peu engageant et qu'il faudra traiter en même temps que l'ensemble de la façade.

En résumé, le traitement de la façade autoroutière de la zone des Mouilles devra répondre à plusieurs impératifs :

- assurer la transition entre le paysage complexe de l'aire de la Ferté et le paysage homogène de la forêt ;
- calmer le jeu et trancher avec le paysage familier mais peu structuré de l'aire de repos ;
- offrir une continuité paysagère au-delà de la coupure constituée par le franchissement de la RD 6 ;
- Intégrer l'activité existante au nord du pont qui, si elle n'est pas traitée dévalorisera l'image d'ensemble de la zone.

LE PARTI D'AMENAGEMENT

ACCES

Depuis la RD 6, l'accès à la zone des Mouilles se fera en un seul point par un carrefour aménagé avec un tourne à gauche desservant une antenne nord et une antenne sud, sur lesquelles se greffera l'ensemble des lots.

A terme, aucun accès direct ne se fera sur la RD 6, ni sur la voie départementale qui borde l'autoroute et qui ramène sur le bourg de Saint Ambreuil. Sur cette dernière voie, on pourra tolérer un accès provisoire pour la première activité, le temps que la maîtrise foncière des terrains bordant la RD6 soit effectuée.

RESEAUX

Le réseau d'adduction d'eau potable est présent sous la RD6 et desservira l'ensemble de la zone.

L'assainissement eaux usées se fera de manière autonome ou par raccordement sur la station d'épuration de la prison de Varennes le Grand.

L'assainissement eau pluviale sera soumis à un pré-traitement interne à chaque activité et sera stocké dans des bassins de rétention à dimensionner en fonction des surfaces imperméabilisées, situés à l'Est de la zone avant rejet au réseau existant.

LA FACADE AUTOROUTIERE

Nous l'avons vu la façade de la zone des Mouilles assure la transition entre un espace artificialisé (l'aire de repos) et un espace naturel (la forêt de la Ferté).

C'est cette transition que nous tentons de gérer en conservant des espaces libres en bordure de l'autoroute qui seront plantés de hauts arbres disséminés sur une prairie.

Le végétal prolongera la masse boisée de la forêt de la Ferté tout en étant plus aéré pour jouer un rôle de filtre vis-à-vis des façades en arrière-plan.

Seul, le lot au sud près de l'aire de repos possèdera une façade directe sur l'autoroute sans boisement en premier plan. La progression de la forêt vers l'aire de repos sera de ce fait assurée.

Les façades donnant sur l'autoroute seront les plus sobres possible et traitées en bardages horizontaux filants. Pour ce faire, les accès aux parcelles seront tournés vers l'intérieur de la zone

et c'est là que l'on trouvera les ouvertures principales et les bureaux abrités des nuisances. Les clôtures sur l'autoroute seront constituées par un grillage à maillage rectangulaire.

LA HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Celle-ci est limitée à 13 mètres au maximum et à l'acrotère.

LES ESPACES VERTS

A l'intérieur des parcelles, ils représenteront 25 % minimum de la surface. L'emprise au sol des constructions étant limitée à 50 %. Les parkings pour véhicules légers seront plantés d'arbres de haute tige à raison d'un sujet pour deux emplacements.

A l'extérieur de la zone, la masse boisée de la partie est de la forêt de la Ferté est protégée et constituera la barrière végétale sur laquelle s'appuieront les constructions.

Au sud, la parcelle boisée existante devra être conservée et protégée car elle marque la limite franche avec l'aire de repos de la Ferté.

LES DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES

Nous reprendrons ici les articles du règlement d'urbanisme qui sont spécifiques à la zone des Mouilles pour assurer la mise en place du parti d'aménagement retenu. Ces dispositions font appel au plan de règlement annexé au présent document.

RESEAUX

Après traitement par débourbeur déshuileur, les eaux de ruissellement seront acheminées puis stockées dans les bassins de rétention prévus en limite est de la zone.

Les eaux usées seront soumises à un pré traitement avant rejet au réseau dans le cas d'un assainissement collectif. Dans le cas contraire, un assainissement autonome adapté à la nature des rejets et du terrain sera autorisé.

EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol des constructions ne devra pas excéder 50 % de la superficie de la parcelle.

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES D'EMPRISE PUBLIQUE

Les constructions implantées en façade sur l'A6 observeront un recul minimum de 70 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute.

HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximum des constructions est limitée à 13 mètres à l'acrotère.

ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

L'aménagement de la parcelle et l'implantation du ou des bâtiment (s) devront être pris en compte dans leur ensemble.

Tous les bâtiments nécessaires aux activités devront être traités en harmonie avec le bâtiment principal.

Les bâtiments annexes, logements, locaux de gardiennage, ... ainsi que les autres éléments techniques non intégrés au bâtiment principal feront l'objet d'un projet architectural et paysager d'ensemble.

Les accès, aire de stationnement, aire de stockage ou de manœuvre, les espaces verts seront traités avec le plus grand soin, tant dans leur composition que dans leur emplacement. Aucune aire de stockage ne sera visible depuis l'autoroute A6.

Les façades courantes seront traitées en bardages en métal laqué ou en béton. La teinte de fond des façades sera grise éventuellement réhaussée de filets de couleur horizontaux représentatifs de l'entreprise.

Les forêts et égouts de toitures seront masqués par une acrotère. Les façades des parties de bureaux utiliseront soit du béton, soit des parpaings enduits, soit des produits préfabriqués de qualité (produits verriers, aluminium, métal laqué ...).

Les façades donnant sur l'autoroute A6 seront traitées avec la plus grande sobriété et avec une économie d'ouverture compte tenu des contraintes techniques et de fonctionnement du projet.

Les clôtures seront réalisées en grillage à maille rectangulaire en acier galvanisé d'une hauteur de deux mètres non doublé d'une hale vive.

En limite est de la zone, les clôtures grillagées seront doublées d'une hale champêtre.

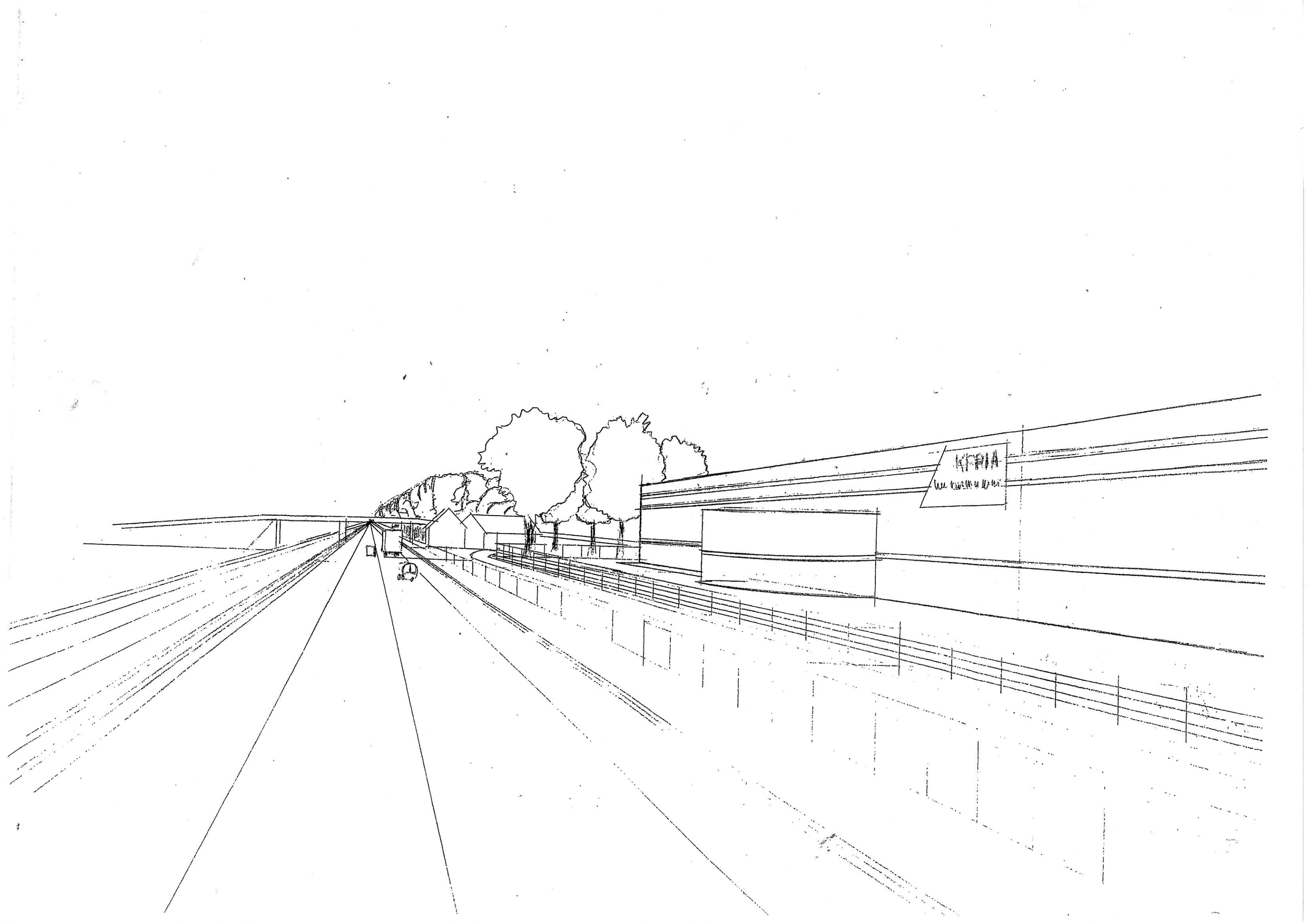
Les enseignes seront intégrées à la façade du bâtiment sans effet de superstructure ni de totem.

ESPACES VERTS ET PLANTATIONS

Les espaces verts traités sobrement, en pelouse ou avec des essences locales, représenteront au minimum 25 % de la superficie de la parcelle.

De plus, les aires de stationnement pour véhicules légers seront plantées d'arbres de haute tige, à raison d'un sujet pour 2 emplacements.

L'utilisation de résineux est interdite pour toutes les plantations.



COMMUNAUTE DE COMMUNES CHALON - VAL DE BOURGOGNE
FACADE AUTOROUTIERE DE VARENNES LE GRAND

PLAN MASSE
Echelle 1/2500°

ACT'URBAIN

