Communauté de Communes Albret Communauté

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL



1- RAPPORT DE PRÉSENTATION

1.4 Etude réalisée au titre de l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme

Affaire :	*Phase :*	
20-43e	APPROBATION	

PROJET DE PLUi ARRETE par délibération du Conseil Communautaire LE : 31 Janvier 2024	PROJET DE PLUi soumis à ENQUETE PUBLIQUE du 03/06/2024 au 05/07/2024	PLUi APPROUVE par délibération du Conseil Communautaire LE : 25 Septembre 2024

Albret Communauté

Architectes D.P.L.G
Urbanistes D.E.S.S
Paysagiste D.P.L.G

38, quai Bacalan
33300 BORDEAUX
Tél : 05 56 29 10 70

Email :
contact@agencememphore.fr

Agence METAPHORE ARCHITECTURE URBANISME PAYSAGE

DEPARTEMENT DE LOT-ET-GARONNE
COMMUNE DE BUZET-SUR-BAÏSE

ETUDE L.111-6 A L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME APPLIQUEE A L'AUTOROUTE A 62

Pièce 6.6

Tampon de la Communauté de Communes	Tampon de la Préfecture

UrbaDoc
Chef de projet :
Etienne BADIANE
9, avenue Maurice Bourgès Maunoury
31200 TOULOUSE
Tél. : 05 34 42 02 91
contact@be-urbadoc.fr

REVISION DU PLU	19/03/2015
DEBAT SUR LE PADD	22/03/2017
ARRET DU PROJET	03/05/2018
ENQUETE PUBLIQUE	04/02/2019 au 06/03/2019
APPROBATION	16/10/2019

SOMMAIRE

PREAMBULE **3**

LES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE L.111-8 DU CU **3**

CHAPITRE I : DIAGNOSTIC ET ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE **6**

1. LES AXES ROUTIERS CONCERNES **7**

2. L'ENVIRONNEMENT IMMEDIAT **8**

3. LE PLU EN COURS D'ELABORATION **15**

CHAPITRE II : LE PARTI D'AMENAGEMENT **18**

1. LA QUALITE URBAINE **19**

2. LA QUALITE ARCHITECTURALE **23**

3. LA QUALITE PAYSAGERE **26**

4. PRISE EN COMPTE ET LIMITATION DES NUISANCES **29**

5. PRINCIPES D'AMENAGEMENT **30**

6. SYNTHESE **31**

PREAMBULE

Contexte

La municipalité souhaite développer plusieurs secteurs situés en bordure de l'autoroute A62. La présente étude est motivée par la volonté de répondre favorablement à l'accueil de nouvelles constructions sur ces secteurs stratégiques.

Cette ambition est formulée dans la fiche d'action n°1 du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du Plan Local d'Urbanisme de la commune : Il s'agit d'assurer un projet démographique corrélé au maintien et au développement des équipements communaux, des activités économiques et au dimensionnement des réseaux.

L'objectif est de maintenir et prévoir des secteurs voués à un développement. Le Conseil municipal a ainsi prévu des zones à vocation d'activités (cave coopérative et la Tonnellerie Saint-Martin notamment), des secteurs à vocation d'habitat et des secteurs à vocation d'équipements (complexe sportif), en bordure de l'autoroute A62.

L'amendement Dupont – L.111-6 à L.111-8 (anciennement L.111-1-4) du code de l'urbanisme – s'applique aux espaces non urbanisés de part et d'autre des voies qualifiées à grande circulation. Il définit une bande d'inconstructibilité de 75 mètres pour les routes départementales ou 100 mètres pour les autoroutes de part et d'autre de la voie, à partir de l'axe médian, où toute construction et installation sont interdites.

Sur la commune de Buzet-sur-Baïse, l'autoroute A62 est classée comme une voie à grande circulation, c'est la raison pour laquelle, la municipalité désire déroger à l'interdiction de construire à moins de 100 m de l'axe de l'autoroute conformément à l'article L.111-8 du code de l'urbanisme.

Article L111-6 du Code de l'urbanisme :
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.

Les dispositions de l'article L.111-8 du CU

Les dispositions de l'amendement Dupont découlent de l'article 52 de la loi n° 95-101, dite loi Barnier, du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, et de l'article 200 de la loi n°2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux.

Partant du constat d'une urbanisation anarchique en périphérie des agglomérations, d'une banalisation et d'une uniformisation des entrées de villes, le législateur a souhaité que les collectivités locales mènent une réflexion d'ensemble avant tout aménagement aux abords des principaux axes routiers.

L'article L.111-8 du code de l'urbanisme précise les modalités permettant de déroger à l'article L.111-6.

Article L111-8 du Code de l'Urbanisme :
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 a pour objet de rendre constructible les abords de l'autoroute A62.

Cette étude comporte **deux volets** :

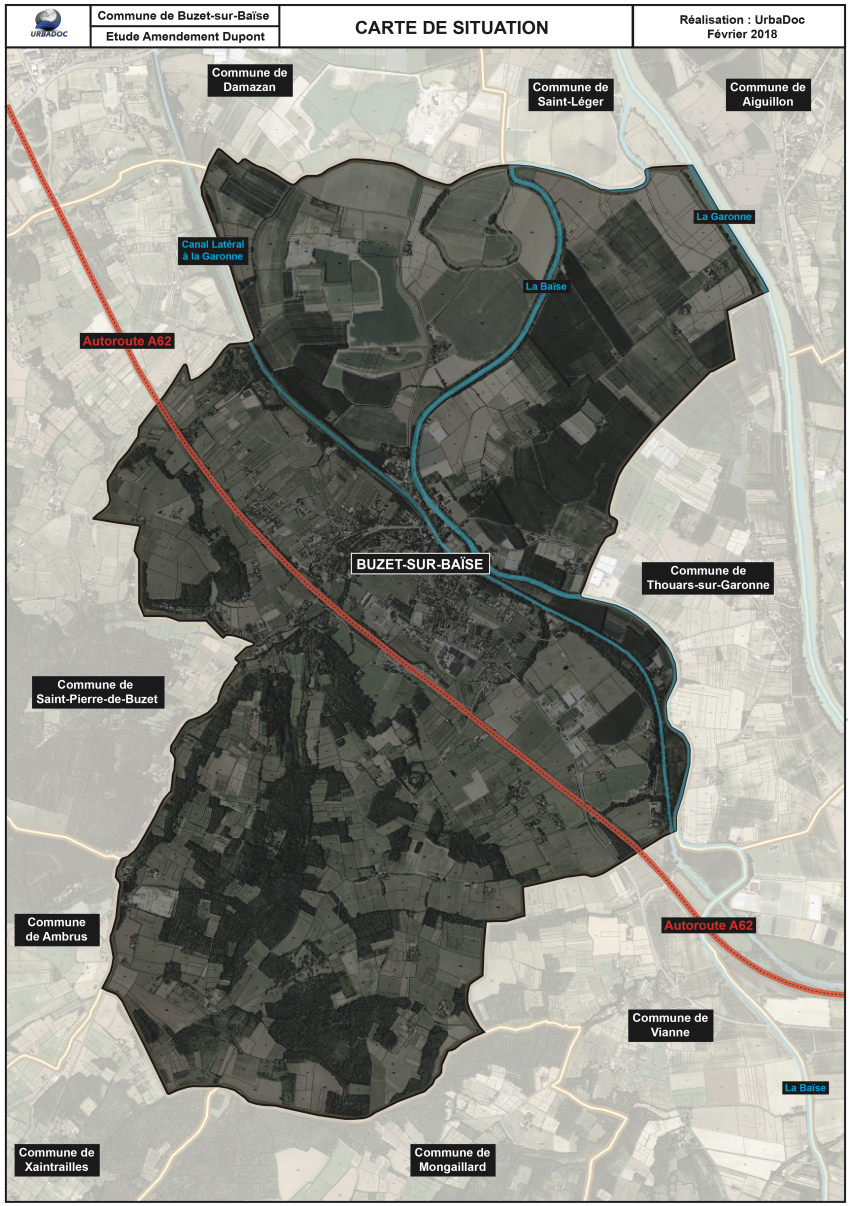
- Un diagnostic, avec une analyse de l'existant.
- Le schéma d'organisation, présentant les principes d'aménagement retenus pour les parcelles intéressées par la présente étude.

À défaut de cette analyse, indispensable pour élaborer un projet urbain de qualité, le texte (article L.111-6 du code de l'urbanisme) impose une marge de recul de 100 mètres (autoroutes et déviations d'agglomération) ou de 75 (voies à grande circulation) en bordure des infrastructures concernées pour les espaces non urbanisés.

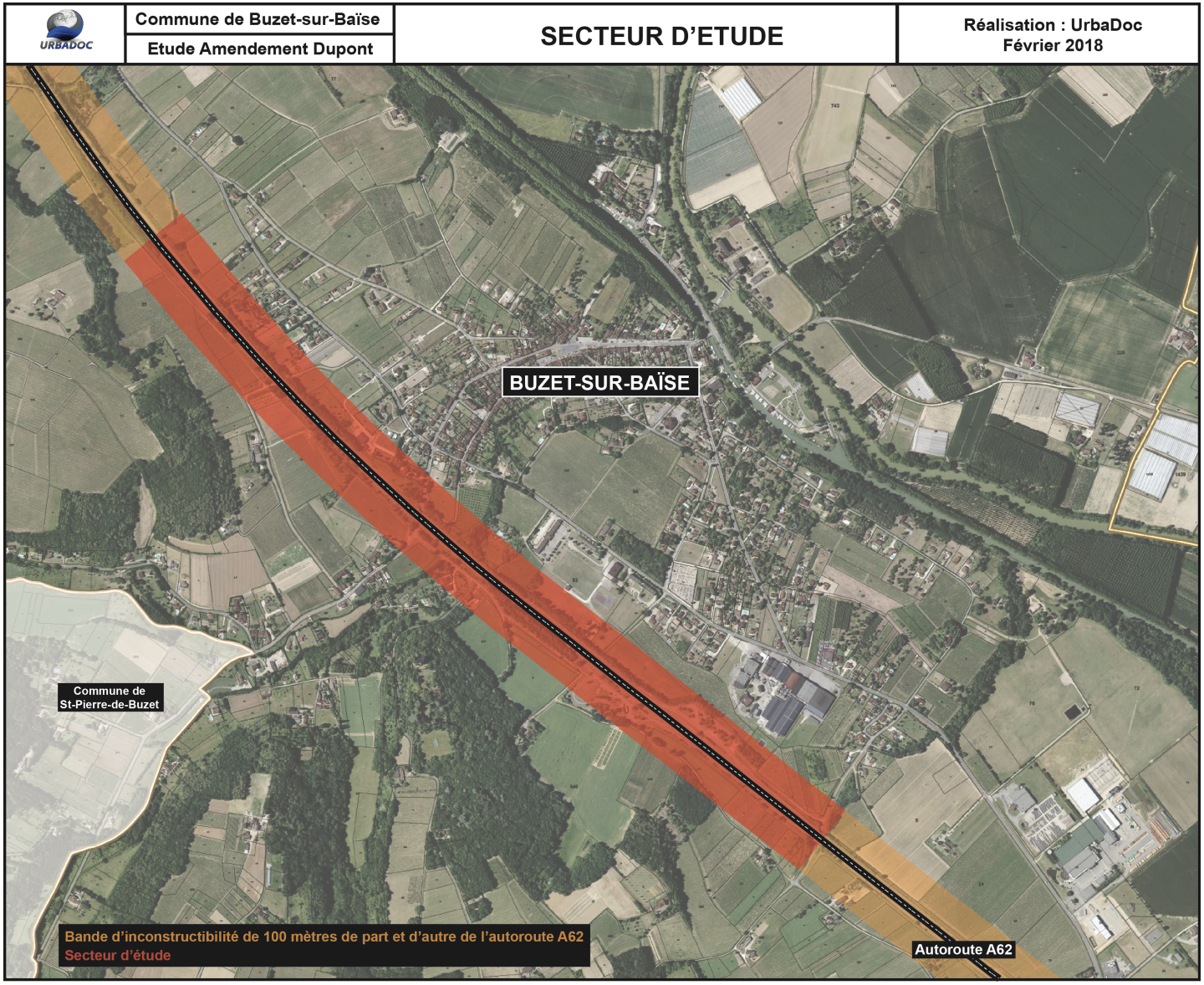
Sans réflexion préalable, la levée de l'inconstructibilité ne peut aboutir ce qui aurait pour conséquences de réduire les possibilités de développement sur plusieurs secteurs.

Buzet-sur-Baïse est une communale rurale. La commune appartient à la Communauté de Communes Albret Communauté. Elle se situe au centre du département du Lot-et-Garonne, à mi-distance de Marmande et d'Agen, à proximité d'Aiguillon. La Garonne passe en son extrémité Nord-Est et est traversée par la Baïse et par le Canal Latéral à la Garonne.
L'autoroute A62 traverse le territoire communal sur une distance d'environ 4,60 km, du Nord-Ouest au Sud-Est. Elle permet de relier Toulouse à Bordeaux. L'échangeur autoroutier le plus proche, se localise sur la commune de Damazan (échangeur n°6).

Inscription territoriale de l'A62 sur la commune de Buzet-sur-Baïse :



Zoom sur la distanciation de 100 mètres établie de part et d'autre de l'axe de l'autoroute A62 aux abords du village :



CHAPITRE I : DIAGNOSTIC ET ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE

1. L'AXE ROUTIER CONCERNE : L'AUTOROUTE A62





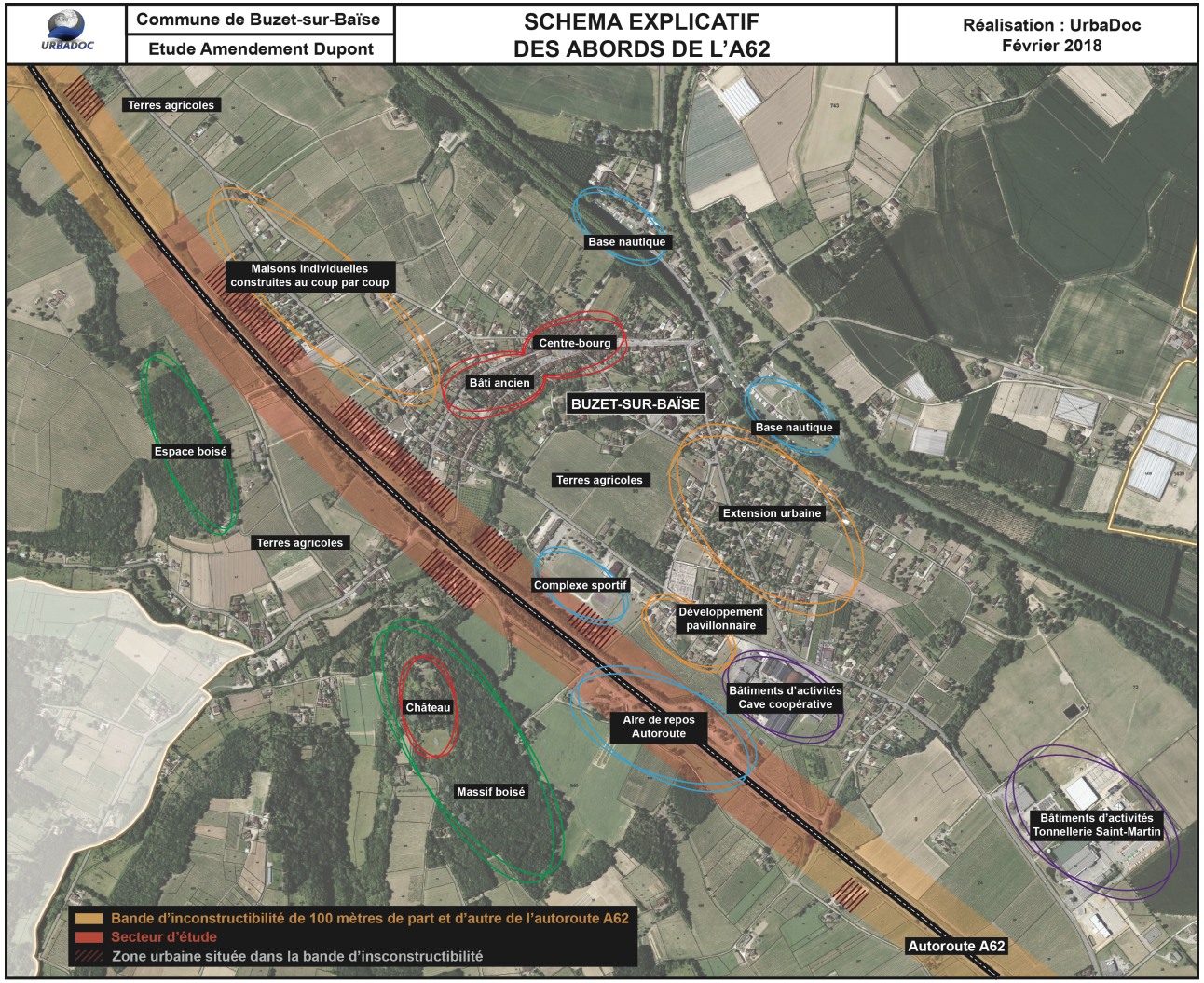
Captures d'écran de l'autoroute A62 – Google Street View 2015

Cet axe assure une liaison entre Toulouse et Bordeaux. A ce titre, il assure une fonction de transit importante sur le territoire.
D'après le rapport d'activité de 2011 de Vinci Autoroutes, 29 806 véhicules ont voyagé par l'intermédiaire de l'autoroute A62 entre 2010 et 2011.
Elle est exploitée par la société ASF (Autoroute de Sud de la France).

L'autoroute est à 2x2 voies avec un terre-plein central qui sépare les voies de circulation.
La route est rectiligne et limitée à 130km/h. Elle est bordée par des végétaux importants. Ces derniers favorisent l'intégration de l'autoroute dans le paysage local. A des moments, des percées visuelles donnent sur un paysage ouvert. Les ouvertures donnent principalement sur des terrains à vocation agricole.
Aux abords de la commune de Buzet-sur-Baïse, l'autoroute A62 offre un effet de vitrine sur les zones d'activités (cave coopérative par exemple) et les zones d'habitations. Plusieurs bâtiments sont déjà construits aux abords de l'autoroute.

2. L'ENVIRONNEMENT IMMEDIAT

2.1. Le Bâti proche



L'autoroute A62 découpe le territoire communal du Nord-ouest au Sud-Est.
La particularité à Buzet-sur-Baïse est que le village s'est développé autour du centre ancien. Le bourg principal, le centre-ancien et ces extensions, sont très étalés, mais représentent une seule entité.

Le **centre-ancien** est un village rue. Il est organisé le long de la RD 12 ou du boulevard de la République, qui se scinde au niveau de la Mairie en deux : La rue Maurice Luxembourg et la rue Gambetta. Ce centre ancien a été construit au milieu du XIXème siècle et débouche sur le Canal Latéral et la Baïse.
Le bourg a été pensé autour de la mairie, et l'église s'est ensuite construite un peu à l'écart plus à l'Est. Les constructions anciennes l'ont rapidement longée par la rue Gambetta. Sur la partie la plus ancienne du centre, les parcelles sont étroites et en lanières depuis la rue vers l'arrière. Ces parcelles sont de taille variable en fonction du cheminement du ruisseau de Bénac ou de la rue qui passe à l'arrière.
Les maisons sont implantées en accroche à la voirie, généralement en mitoyenneté, ce qui laisse des jardins à l'arrière des maisons.
La Route Départementale (RD) joue donc un rôle structurant dans la vision de la ville. Ceci traduit une forte densité, mais aussi par une activité commerciale forte. En effet, beaucoup de rez-de-chaussée des constructions sont utilisées par des magasins, services, restaurants.

Le long de la RD12, vers l'Ouest s'est ensuite poursuivi une **extension ancienne du centre**, mais plus lâche. Les parcelles sont de formes très variées, et les bâtiments peuvent être implantés davantage en retrait par rapport à la voirie, mais en restant proche de l'axe et alignées les unes aux autres. Cette extension s'est aussi faite le long de l'avenue Charles de Gaulle, juste au Sud du ruisseau de Bénac. Les extensions anciennes ne représentent que peu de constructions sur la commune, et sont groupées sur quelques secteurs restreints.

A partir des années 60-70, une autre logique d'urbanisation se met en œuvre. La commune voit se développer un **habitat pavillonnaire**, d'abord autour du bourg puis le long des principaux axes. Ces extensions se sont faites au coup par coup, de manière inorganisée. Certaines extensions se sont faites en linéaire le long des axes, notamment le long de la RD108 et de la RD 438 qui rejoignent Damazan, le long de la RD 642 et le long de la RD 108. D'autres se sont faites via des voies sans issue rejoignant l'axe principal, notamment sur la RD 642. Il n'y a donc plus de continuités des voies, un maillage est à recréer sur la commune.

L'urbanisation n'est donc pas venue renforcer le bourg existant l'étaler de **manière tentaculaire**. Ces constructions ne se sont pas toujours faites en premier lieu autour du bourg vers les extérieurs, ce qui fait qu'il y a une alternance entre terrains agricoles, terrains construits, terrains à bâtir. Beaucoup de parcelles agricoles se trouvent aujourd'hui enclavées au milieu de secteurs construits. L'urbanisation a aussi été contenue du fait des barrières naturelle du territoire : le canal latéral à l'Est et l'autoroute à l'Ouest.

Egalement, une zone d'activité a été développée en sortie de village au Sud sur la RD642. La cave de Buzet se situe en continuité des extensions du bourg et occupe un espace important. La zone d'activité s'est implantée dans ce même secteur plus à l'extérieur. Plusieurs entreprises s'y sont récemment implantées (avec par exemple la Tonnellerie Saint-Martin).

La construction de l'autoroute et la présence de **l'échangeur n°6** sur la commune voisine de Damazan a favorisé le développement pavillonnaire opéré récemment sur la commune. Cette dynamique démontre l'attractivité du territoire communal.

Ainsi, la **réduction de la bande *non aedificanti*** aux abords de l'autoroute est un enjeu important en vue de la gestion économe de l'espace.
Au sein de la *non aedificanti* de l'autoroute A62, des maisons d'habitations sont déjà construites avec des fonds de jardins.

Palettes photographiques :



Bâtis du centre -ancien – UrbaDoc 2017



Bâtiments d'activités – UrbaDoc 2017



Le complexe sportif – UrbaDoc 2017



Le château et l'autoroute A62 devant – UrbaDoc 2017

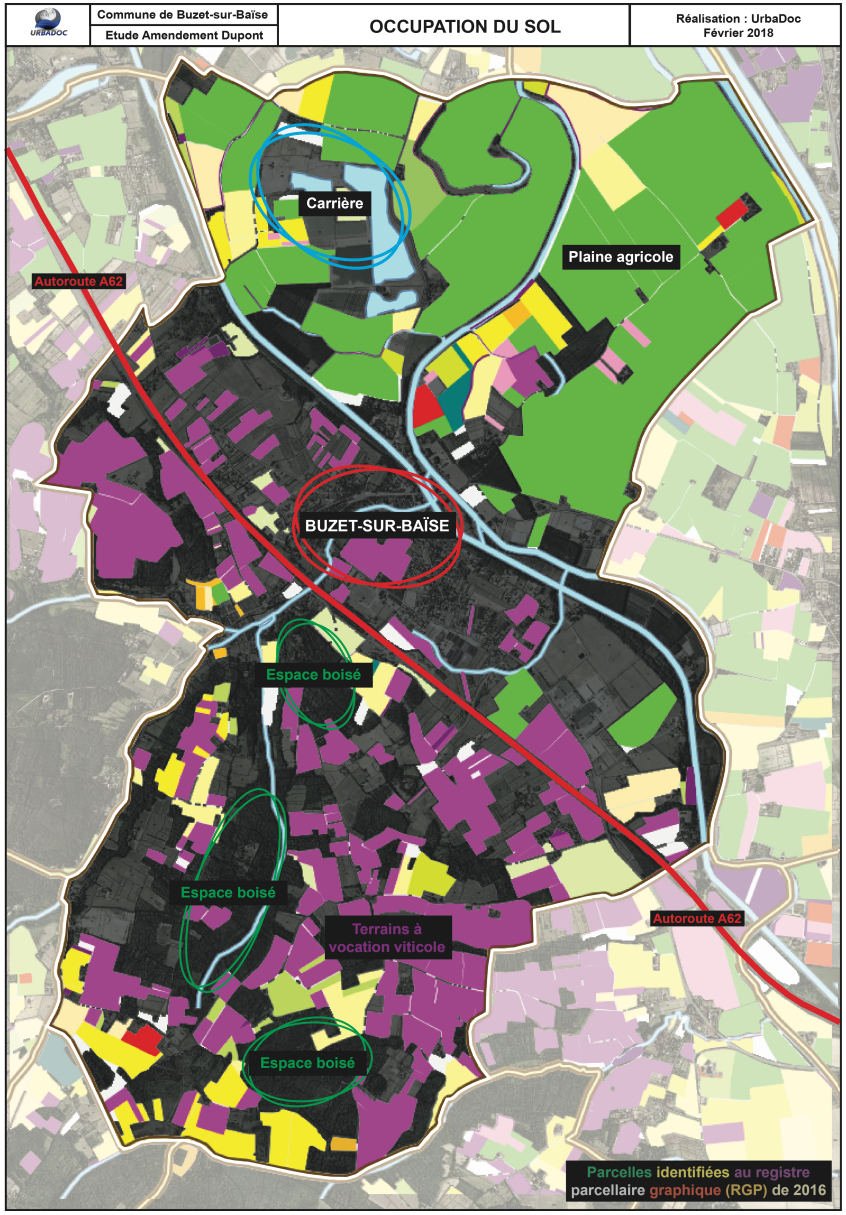


Maisons individuelles – UrbaDoc 2017



Les prairies viticoles – UrbaDoc 2017

2.2 Occupation du sol – Analyse environnementale



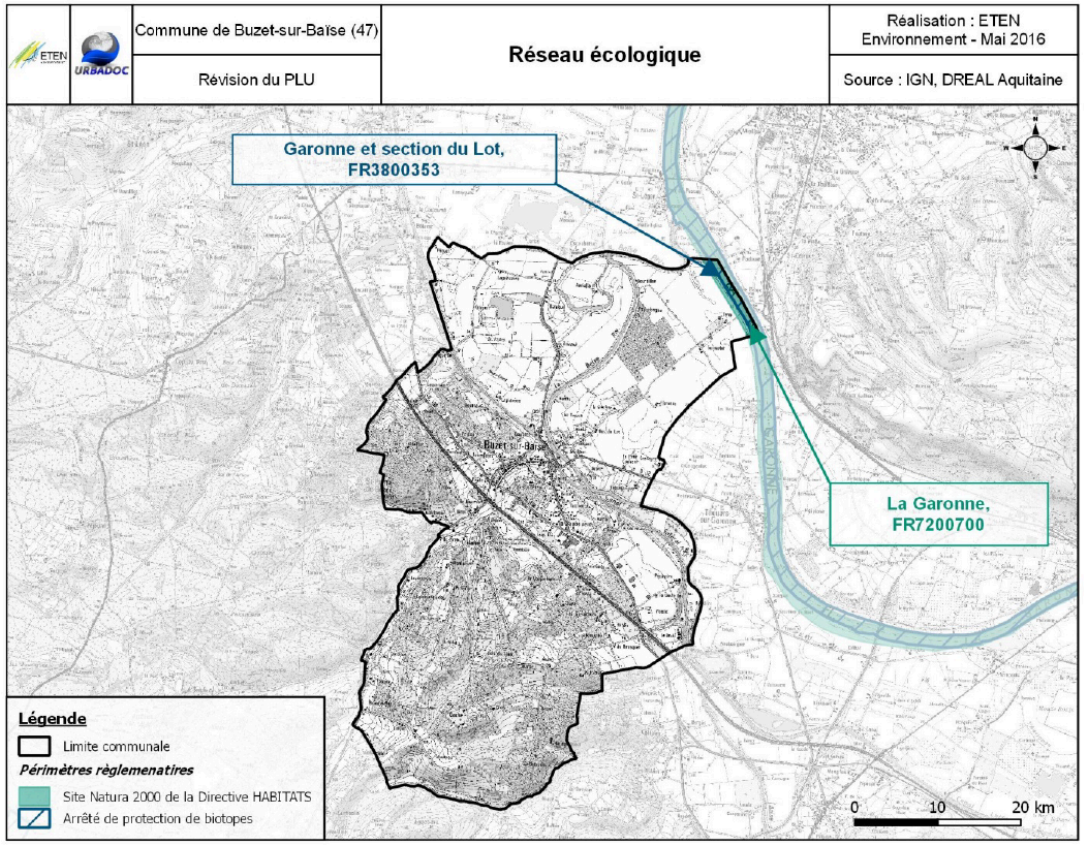
Paysage : Le terme évoque **« la relation qui s'établit, en un lieu et à un moment donnés, entre un observateur et l'espace qu'il parcourt du regard » ;** chacun apprécie donc un paysage selon sa sensibilité de l'instant.

Notre perception du paysage dépend donc de notre culture personnelle et collective ainsi que de notre histoire.
Le paysage apparent a déjà été, sauf à de rares exceptions, largement modifié par l'homme. Le mode de vie, l'évolution de l'agriculture ont modifié beaucoup de paysages jusqu'à des cas extrêmes de modification du relief. De ce fait l'homme exerce une pression sur le paysage pour le façonner à son image, à son mode de vie, à sa culture ou à sa perception. Un paysage naturel – c'est-à-dire peu modifié par l'homme – représente, l'harmonie des formes et des couleurs et la liberté d'accéder à cette même nature, voire la possibilité de façonner ce paysage pour ses propres aspirations.

La levée du principe de réservation d'une bande inconstructible passe notamment par une analyse pertinente de l'environnement et des paysages. Aucun projet ne pouvant aboutir sans cette prise en considération, l'étude dresse un "état des lieux" environnemental et paysager.

La carte identifie l'occupation du sol de la commune de Buzet-sur-Baïse :
Le territoire est traversé par plusieurs éléments majeurs :
- L'autoroute A62
- Le Canal Latéral à la Garonne qui est bordé par un alignement de platanes. Ces derniers présentent un enjeu écologique fort.
- Le cours d'eau 'la Baïse'
- La Garonne

Dans un souci de continuité écologique, il est vital de préserver les éléments structuraux du paysage et de limiter les aménagements aux zones de moindre intérêt. Les cours d'eau, classés à enjeu écologique fort, constituent des corridors fondamentaux utilisés par la flore et la faune.



Plusieurs parcelles sont référencées au registre parcellaire graphique de 2016, qui identifient les îlots agricoles. La majorité des parcelles située au Nord de la commune reposent dans la plaine irrigable. Des cultures céréalières y sont cultivées.
A l'inverse sur le Sud, et l'Ouest du territoire, des parcelles viticoles sont présentes. Les cultures et les vignobles constituent une mosaïque paysagère. Cette dominante anthropique induit une faible diversité biologique.

Le Sud de la commune est également occupé par des espaces boisés. Des arbres et des continuités paysagères sont présents en bordure de l'autoroute A62. Ils font office de séparation naturelle.

Les espaces libres bordant les axes d'études ne constituent pas un intérêt écologique particulier, d'autant qu'elles sont souvent la source de pollution (emballage plastique, pollution routière) qui perturbent les milieux naturels.

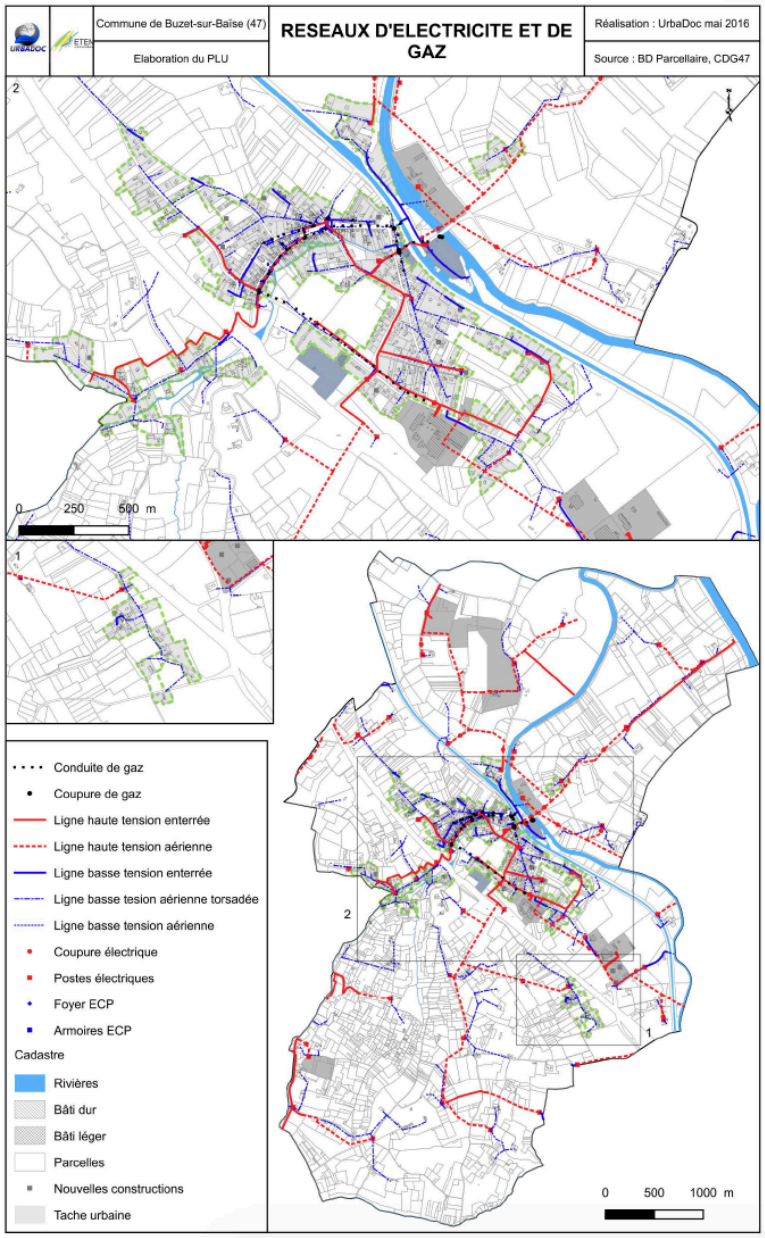
La pratique de l'agriculture sur ces espaces est donc délicate. C'est pourquoi, favoriser l'implantation de bâtiments à proximité immédiate de l'autoroute A62 semble judicieuse.

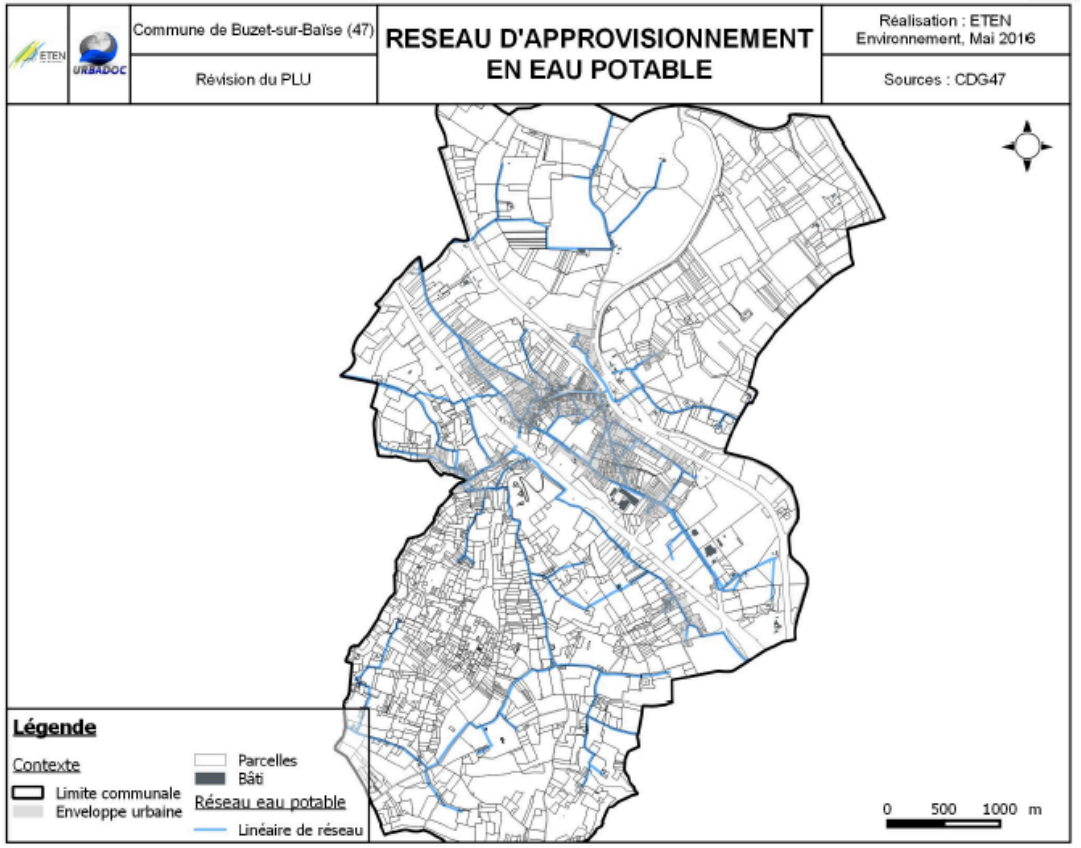
Les périmètres règlementaires et d'inventaire :

La commune de Buzet-sur-Baïse est concernée par **l**e site Natura 2000 de la Directive Habitat « **La Garonne, FR7200700** » se trouve sur le territoire de la commune. Il s'agit d'un Site d'Intérêt Communautaire de 5626 ha. Egalement, Sur le territoire de la commune il existe un arrêté de protection de biotope, il s'agit de « **Garonne et section du Lot, FR3800353** ».

Cette carte ci-dessus a été réalisée par Eten Environnement dans le cadre du diagnostic pour l'élaboration du PLU

2.3. Les réseaux de distribution de flux

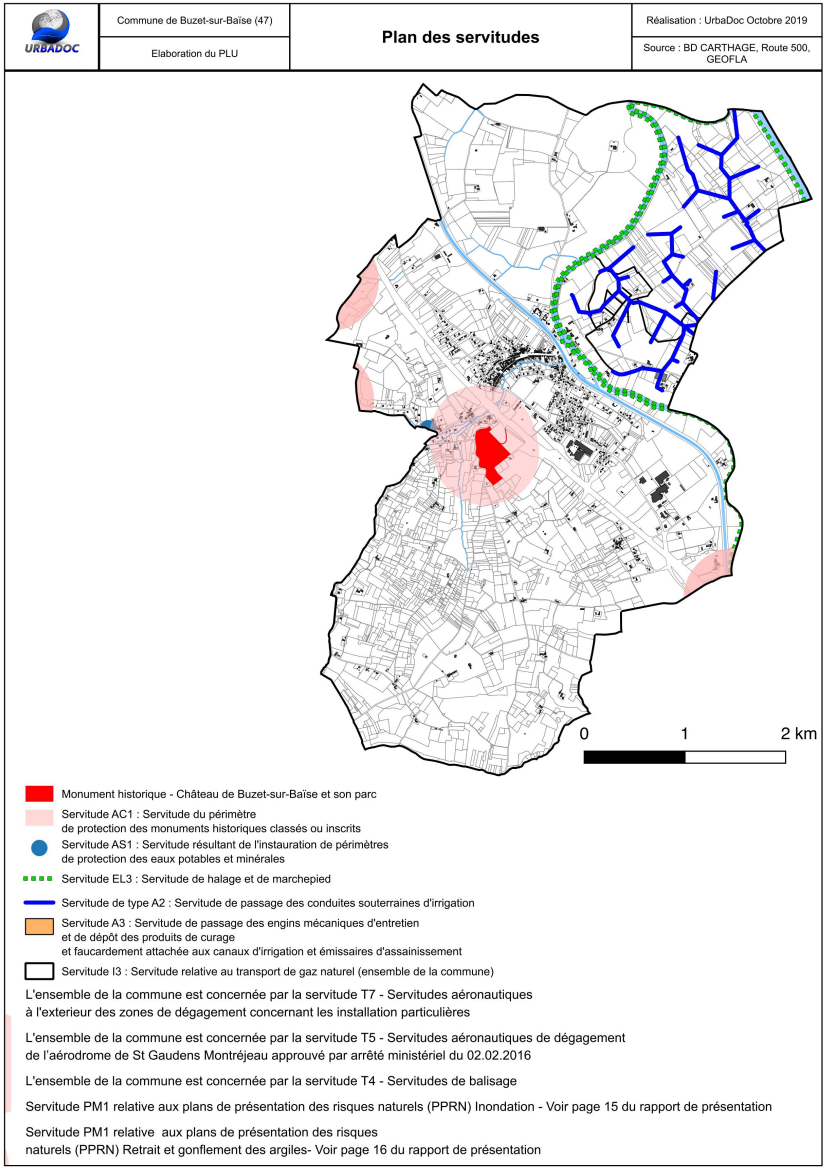




Le PLU a identifié des zones urbaines, à urbaniser et des zones fermées à l'urbanisation. Les zones urbaines sont correctement desservies par l'ensemble des réseaux (eau, électricité, défense incendie). Concernant les zones à urbaniser, la municipalité se doit d'apporter l'ensemble des réseaux aux pieds des parcelles concernées, en vue de leurs aménagements futurs.

Alors que la zone fermée à l'urbanisation (2AU) et dont son ouverture est conditionnée à une évolution du PLU (procédure de révision ou de modification du PLU). L'identification d'une zone à urbaniser à vocation d'activités économiques (1AUx) doit permettre le maintien et le développement des activités. Ce projet répond à un intérêt général, celui de conforter la dynamique économique de la commune.

2.4. Principales contraintes et servitudes d'utilité publique et des prescriptions



La commune de Buzet-sur-Baïse est concernée par un certain nombre de **servitudes d'utilité publique**, qui grèvent l'utilisation du sol.

Les servitudes d'utilité publique présentes sur la commune sont les suivantes :

- Servitude PM1, Plan de Prévention des Risques naturels (PPRN) Inondation
- Servitude PM1, Plan de Prévention des Risques naturels (PPRN) Retrait et gonflement des argiles
- Servitude AC1, Monuments historiques (cette protection concerne le Château lui-même, les bâtiments annexes comme l'ancienne église et les vestiges de l'ancien bourg, 2 plafonds peints des chambres du 1er étage, ainsi que l'ensemble du domaine.)
- Servitude AS1 attachée à la protection des eaux potables et minérale
- Servitude EL3 de halage et marchepied
- Servitude A2 de passage de conduites souterraines d'irrigation
- Servitude A3 de passage des engins mécaniques d'entretien et de dépôt des produits de curage et faucardement attachées aux canaux d'irrigation et émissaires d'assainissement
- Servitude I3 relative au transport de gaz naturel etc.

La commune de Buzet-sur-Baïse est concernée également par un certain nombre de **prescriptions** :

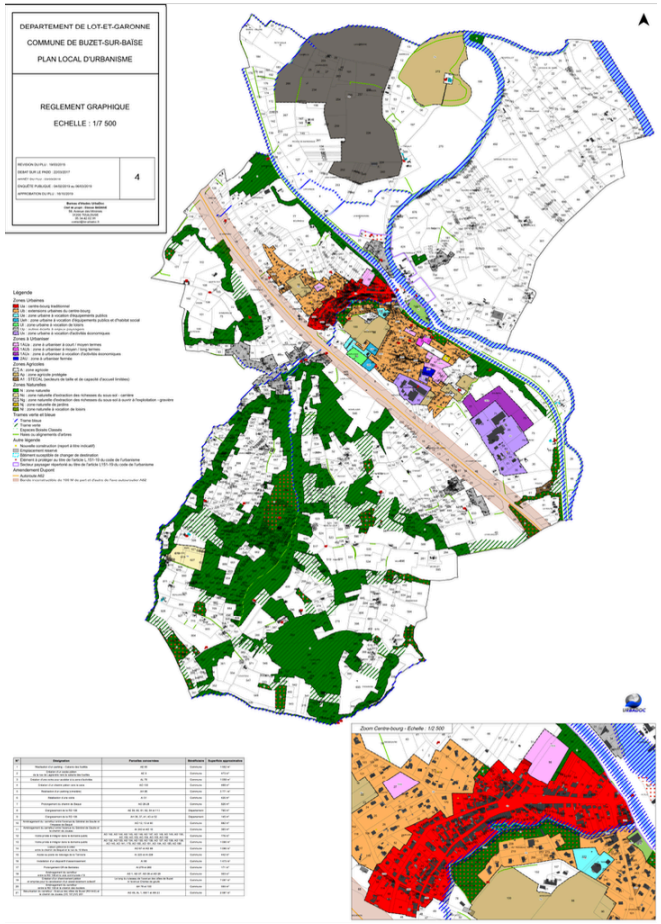
- Aléa retrait et gonflement des argiles
- Aléa incendie, feu de forêt
- Zone d'aléa de la crue de référence
- AOC Vin de Buzet
- Périmètre de protection de captage
- ICPE
- Mines carrières et installation de traitement des matériaux
- Protection des biotopes
- Natura 2000
- Réserve nationale de chasse et de faune sauvage
- Infrastructure générant du bruit
- Route à grande circulation
- Vestiges archéologiques

Le règlement écrit du PLU prendra en compte l'ensemble des risques et servitudes identifiés sur la commune.

3. LE PLU EN COURS D'ELABORATION

3.1. Superficies impactées

Superficie des zones du PLU :



Zones du PLU en cours d'élaboration	Superficie (en ha)	Superficie impactée par la bande inconstructible de 100m (A62) (en ha)
Zones urbaines		
Ua	16,63	0,56
Ub	53,87	0,15
Ue	2,56	0,18
Ueh	1,78	0,02
UL	2,08	
Up	25,01	0,87
Ux	28,47	
Zones à urbaniser		
1AUa	5,90	
1AUb	2,16	
1AUx	10,12	
2AU	0,82	
Zones naturelles		
N	329,91	3,98
Nc	6,22	
Ng	117,68	
Nj	0,41	
NL	3,20	
Zones agricoles		
A	1 406,67	88,54
A1	0,97	
Ap	100,54	4,58
Territoire communal	2 115	98,88

La bande *non aedificandi* de 100 mètres due à l'autoroute A62 impacte la commune sur une surface de 98,88 ha, soit 4,6% du territoire communal.

Extrait du règlement graphique du PLU

3.2. Cadre règlementaire

Par délibération, le Conseil Municipal de Buzet-sur-Baïse a décidé de prescrire la révision générale du Plan Local d'Urbanisme (PLU).
Dans le PLU en cours de révision, les parcelles classées dans les bandes non aedificandi concernent plusieurs zones du PLU.
Le règlement écrit du PLU stipule à l'article 1 des zones :

Zone Ua :
Sont interdites :

Les constructions à usage industriel et agricole.

Les constructions à usage commercial ou artisanal soumises à la législation des installations classées sous réserve des dispositions de l'article Ua2.

L'ouverture ou l'installation de carrières ou de gravières, ainsi que les affouillements et exhaussements du sol.

Les dépôts de véhicules ainsi que les dépôts de ferrailles ou de matériaux, non liés à une activité existante.

Le stationnement isolé de caravanes, les terrains de camping caravaning, les parcs résidentiels de loisirs ainsi que les constructions légères de loisirs.

Les éoliennes

Zone Ub :
Sont interdites :

Les constructions à usage industriel et agricole.

Les constructions à usage commercial ou artisanal soumises à la législation des installations classées sous réserve des dispositions de l'article Ub2.

Les occupations et utilisation du sol, qui par leur destination, leur importance ou leur aspect sont incompatibles avec la salubrité, la tranquillité, la sécurité ou la bonne tenue de la zone.

Les affouillements et exhaussements du sol ne répondant pas à un impératif technique.

L'ouverture, l'extension et l'exploitation de carrières ou de gravières.

Les dépôts de véhicules ainsi que les dépôts de ferrailles ou de matériaux, non liés à une activité existante.

Les terrains de camping caravaning, les parcs résidentiels de loisirs ainsi que les constructions légères de loisirs.

Zones Ue et Ueh :
Sont interdites toutes les formes d'occupation et d'utilisation du sol sauf celles mentionnées à l'article Ue2
L'article Ue2 stipule les constructions admises :
Zone Ue :

Les constructions nécessaires aux équipements publics et d'intérêt général.

Zone Ueh :

Les constructions nécessaires aux équipements publics et d'intérêt général.

Les constructions liées et nécessaires à l'habitat social

Zone UL :
Sont interdites toutes les formes d'occupation et d'utilisation du sol sauf celles mentionnées à l'article UL2
L'article UL2 stipule les constructions autorisées :

Les constructions nécessaires aux activités ludo-sportives ou touristiques.

Les constructions à usage d'habitation nécessaire au gardiennage.

Zone Up :
Sont interdites :

Les constructions nouvelles à usage d'habitation

Les constructions à usage industriel et agricole.

Les constructions à usage artisanal, industriel et commercial.

Les occupations et utilisation du sol, qui par leur destination, leur importance ou leur aspect sont incompatibles avec la salubrité, la tranquillité, la sécurité ou la bonne tenue de la zone.

Les affouillements et exhaussements du sol ne répondant pas à un impératif technique.

L'ouverture, l'extension et l'exploitation de carrières ou de gravières.

Les dépôts de véhicules ainsi que les dépôts de ferrailles ou de matériaux, non liés à une activité existante.

Le stationnement isolé de caravanes, les terrains de camping caravaning, les parcs résidentiels de loisirs ainsi que les constructions légères de loisirs.

Zone Ux :
Toute construction est interdite, à l'exception de celles autorisées à l'article Ux2
L'article Ux2 stipule les constructions autorisées :

Les constructions existantes pourront faire l'objet d'une extension, d'une adaptation, d'une réfection.

Les constructions ou lotissements à usage artisanal, industriel ou commercial, bâtiments d'activité ou d'entrepôts

Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou à déclaration,

Les bâtiments à usage d'habitation et leurs annexes destinés au logement des personnes dont la présence est nécessaire pour assurer la direction ou la surveillance ou le gardiennage des établissements.

Zone 1AU :
Sont interdites :

Les constructions à usage industriel et agricole.

Les constructions à usage commercial ou artisanal soumises à la législation des installations classées.

Les occupations et utilisation du sol, qui par leur destination, leur importance ou leur aspect sont incompatibles avec la salubrité, la tranquillité, la sécurité ou la bonne tenue de la zone.

Les affouillements et exhaussements du sol ne répondant pas à un impératif technique.

L'ouverture, l'extension et l'exploitation de carrières ou de gravières.

Les dépôts de véhicules ainsi que les dépôts de ferrailles ou de matériaux, non liés à une activité existante.

Le stationnement isolé de caravanes, les terrains de camping caravaning, ainsi que les parcs résidentiels de loisirs.

Zone 1AUx :
Toute construction est interdite, à l'exception de celles autorisées à l'article AUx2
L'article 1AUx2 stipule les constructions autorisées :

Les constructions existantes pourront faire l'objet d'une extension, d'une adaptation, d'une réfection.

Les constructions ou lotissements à usage artisanal, industriel ou commercial, bâtiments d'activité ou d'entrepôts

Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou à déclaration,

Les bâtiments à usage d'habitation et leurs annexes destinés au logement des personnes dont la présence est nécessaire pour assurer la direction ou la surveillance ou le gardiennage des établissements.

Zones A et Ap
Dans la zone A :

Toutes constructions ou installations sont interdites, sauf celles liées et nécessaires à l'exploitation agricole ou celles nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages et celles autorisées à l'article A2.

Dans la zone Ap :

Toutes les constructions sont interdites sur cette zone

Zone N :
A l'exception des constructions et utilisations du sol liées à l'exploitation agro-forestières, toutes les occupations du sol sont interdites sauf celles autorisées en N2.
L'article N2 stipule les constructions autorisées :
Dans la zone N :
Seules les constructions liées et nécessaires à l'exploitation agricole et forestière sont autorisées.
Les constructions d'habitations pourront faire l'objet d'une extension, d'une adaptation, d'une réfection.

CHAPITRE II : LE PARTI D'AMENAGEMENT

1. LA QUALITE URBAINE

1.1. Objectifs

Développer et pérenniser les activités économiques, conformément à la fiche action n°1 du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLU de la commune est l'enjeu de cette étude. Elle favorisera l'installation d'activités économiques compatibles avec la fonction résidentielle et le maintien des zones à vocation résidentielle.

L'enjeu est d'intégrer de manière cohérente au regard des enjeux sécuritaires, paysagers et architecturaux, les nouvelles constructions en marge de l'autoroute A62. La volonté est faite d'intégrer les nouvelles constructions dans un cadre paysager privilégié, et de garantir les conditions sécuritaires satisfaisantes pour l'accessibilité et la desserte des secteurs étudiés. La poursuite de ces objectifs doit permettre d'offrir de bonnes conditions pour le développement sur les secteurs appréhendés tout en préservant les caractéristiques d'un environnement immédiat agréable.

En ce sens, le parti d'aménagement architectural et urbain s'attache à traiter différentes échelles territoriales et répond à plusieurs enjeux :

- La perception des bâtiments à partir de l'A62 (échelle de l'automobile),
- La bonne intégration des bâtiments dans le cadre paysager immédiat, avec précisément une articulation entre fonctions d'activités, marges résidentielles et agricoles

Le parti d'aménagement se doit ainsi d'être démonstratif de ces préoccupations en apportant, par la qualité des aménagements et de leur intégration au sein de l'environnement immédiat et du bâti proche, une réponse à ces enjeux.

La présente étude est motivée par la volonté **de fixer des règles dérogatoires quant à l'inconstructibilité en limite de l'A62**.
En ce sens, il convient de redéfinir le retrait entre les premiers bâtiments et les abords des axes, tout en veillant à garantir une bonne intégration paysagère.

Compte tenu des spécificités intrinsèques des sites, ils semblent judicieux de maintenir une marge inconstructible aux abords de l'autoroute A62.

La marge d'inconstructible sera ramenée à minima :

- à **70 mètres** à partir de l'axe de roulement de l'autoroute A 62 (sur l'ensemble des abords du village de Buzet-sur-Baïse).

Ce recul est applicable pour toutes les zones du PLU impactées.

Les éléments suivants permettent **d'expliciter le choix** retenu quant à la (re)définition de la largeur d'une bande non aedificandi en limite de l'axe routier étudié.
- La lecture des sites met en exergue que la bande non aedificandi impacte une grande partie du territoire communal : 98,88 ha soit environ 4,6% du territoire
- Hormis l'augmentation du trafic sur ces zones, les enjeux sécuritaires résultent surtout des modalités d'accessibilités aux différentes zones et de la bonne gestion du trafic au niveau des différentes intersections.
- L'absence d'harmonisation concernant le recul des unités bâties existantes présente en marge de l'autoroute A62, cela en raison de l'antériorité de certaines constructions, et une urbanisation dite 'opportunité'.

1.2 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Au moment de la révision du PLU, l'article 6 relatif à l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques a été rédigé de manière à veiller à une implantation harmonieuse des bâtiments au sein des différentes zones :

Zone Ua :
Les constructions doivent être implantées :
▪ soit à l'alignement des voies et emprises publiques existantes ou à créer
▪ soit avec un retrait de 3 mètres minimum par rapport au domaine public ou privé.
Pour les parcelles jouxtant la marge de recul de l'Autoroute, les constructions seront implantées à 70 mètres minimum de l'axe de l'A62.

Zone Ub :
Les constructions doivent être implantées en retrait de l'alignement des voies existantes ou à créer.
Le retrait est fixé à :
▪ 5 mètres minimum du domaine public (voies communales et chemins ruraux) ou privé ;
▪ 15 mètres minimum du domaine public des routes départementales.
Lorsque le terrain est bordé par plusieurs emprises publiques, la règle d'implantation ne s'applique qu'à l'une des voies.
Pour les parcelles jouxtant la marge de recul de l'Autoroute, les constructions seront implantées à 70 mètres minimum de l'axe de l'A62.

Zone Ue :
Les constructions doivent être implantées à 5 mètres minimum du domaine public ou privé existant ou à créer.

Zone UL :
Les constructions doivent être implantées à 5 mètres minimum du domaine public ou privé existant ou à créer
Pour les parcelles jouxtant la marge de recul de l'Autoroute, les constructions seront implantées à 70 mètres minimum de l'axe de l'A62.

Zone Up :
Les constructions annexes ou extensions doivent être implantées en retrait de l'alignement des voies existantes ou à créer.
Le retrait est fixé à :
▪ 5 mètres minimum du domaine public ou privé (existant ou à créer) ;
▪ 15 mètres minimum du domaine publique des routes départementales ;
▪ 10 mètres minimum du domaine public du canal.
Lorsque le terrain est bordé par plusieurs emprises publiques, la règle d'implantation ne s'applique qu'à l'une des voies.
Pour les parcelles jouxtant la marge de recul de l'Autoroute A62, à l'exception d'une étude Amendement Dupont, toute nouvelle construction devra être à 100 mètres de l'axe de l'Autoroute.

Zone Ux :
Les constructions annexes ou extensions doivent être implantées en retrait de l'alignement des voies existantes ou à créer.
Le retrait est fixé à :
▪ 5 mètres minimum du domaine public (existant ou à créer) ou privé ;
▪ 15 mètres minimum du domaine public des routes départementales
Lorsque le terrain est bordé par plusieurs emprises publiques, la règle d'implantation ne s'applique qu'à l'une des voies.

Zone 1AU :
Les constructions doivent être implantées en retrait des voies existantes ou à créer, ainsi que des emprises publiques.
Le retrait est fixé à 5 mètres minimum du domaine public.

Zone 1AUx :
Les constructions annexes ou extensions doivent être implantées en retrait de l'alignement des voies existantes ou à créer.
Le retrait est fixé à :
▪ 5 mètres minimum du domaine public (existant ou à créer) ou privé;
▪ 15 mètres minimum Du domaine public des routes départementales
▪ lorsque le terrain est bordé par plusieurs emprises publiques, la règle d'implantation ne s'applique qu'à l'une des voies.

Zone A :
Les constructions doivent s'implanter à :
▪ 10 mètres minimum du domaine public (voie existante ou à créer) ou privé.
▪ 15 mètres minimum du domaine public des voies départementales
▪ 10 mètres minimum le long du domaine public du canal.
Pour les parcelles jouxtant la marge de recul de l'Autoroute, les constructions implantées à 70 mètres de l'axe de l'A62.

Des implantations différentes peuvent être autorisées ou imposées :
▪ pour des raisons de sécurité, en cas de construction nouvelle édifiée à l'angle de deux rues, ou en cas d'élargissement de voirie
▪ en cas d'extension d'une construction existante, il pourra être exigé un recul à l'alignement au moins égal à celui du bâtiment existant.

Zone N :
Les constructions doivent s'implanter à :
▪ 10 mètres minimum du domaine public (voie existante ou à créer) ou privé.
▪ 10 mètres minimum du domaine public des autres voies.
▪ 15 mètres minimum le long du domaine public du canal.

Pour les parcelles jouxtant la marge de recul de l'Autoroute A62, à l'exception d'une étude Amendement Dupont, toute nouvelle construction devra être à 100 mètres de l'axe de l'Autoroute.

Des implantations différentes peuvent être autorisées ou imposées :
• pour des raisons de sécurité, en cas de construction nouvelle édifiée à l'angle de deux rues, ou en cas d'élargissement de voirie, en cas d'extension d'une construction existante, il pourra être exigé un recul à l'alignement au moins égal à celui du bâtiment existant.

1.3 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Au moment de la révision du PLU, l'article 7 relatif à l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives a été rédigé de manière à veiller à une implantation harmonieuse des bâtiments au sein des différentes zones :

Zone Ua :
Les constructions doivent être édifiées soit :
▪ sur les limites séparatives.
▪ ou observer au moins un recul de 3 mètres.

Zone Ub :
Toute construction à usage d'habitation doit être implantée :
▪ soit à une distance au moins égale à la moitié de la hauteur de la construction, sans être inférieure à 3 mètres.
▪ soit en limite séparative si la hauteur maximum n'excède pas la hauteur des constructions avoisinantes
Les bassins des piscines devront être implantés à 2 mètres minimum des limites séparatives.

Zones Ue et UL :
Les constructions devront être implantées soit :
- en limite séparative
- en retrait avec une distance minimum de 3 mètres.

Zone Up :
Toute construction doit être implantée :
▪ soit à une distance au moins égale à la moitié de la hauteur de la construction, sans être inférieure à 3 mètres.
▪ soit en limite séparative si la hauteur maximum n'excède pas la hauteur des constructions avoisinantes

Zone Ux :
Toute construction doit être implantée :
▪ soit en limite séparative
▪ soit à au moins 5 mètres de la limite séparative.
L'implantation des constructions en limite séparative est autorisée lorsque des mesures sont prises pour éviter la propagation des incendies (murs coupe-feu).

Zone 1AU :
Les parties de constructions qui ne sont pas en limite séparative doivent observer un retrait d'au moins 3 mètres.

Zone 1AUx :
Toute construction doit être implantée :
▪ soit à une distance au moins égale à la moitié de la hauteur de la construction, sans être inférieure à 5 mètres.
▪ soit en limite séparative si la hauteur maximum n'excède pas la hauteur des constructions avoisinantes
L'implantation des constructions limite séparative est autorisée lorsque des mesures sont prises pour éviter la propagation des incendies (murs coupe-feu)

Zone A :
Les constructions et installations polluantes, nuisantes ou dangereuses ne pourront s'implanter à moins de 200 mètres des zones U et AU à usage d'habitation.
Les constructions seront implantées à 10 mètres minimum des ruisseaux et des cours d'eau à l'exception des ouvrages techniques liés et nécessaires à l'irrigation.
Les autres constructions devront être implantées à 10 mètres minimum de la limite séparative.

Zone N :
Les constructions et installations polluantes, nuisantes ou dangereuses ne pourront s'implanter à moins de 200 mètres des zones U et AU à usage d'habitation.
Les constructions seront implantées à au moins 10 mètres des ruisseaux et des cours d'eau à l'exception des ouvrages liés et nécessaires à l'irrigation.

Dans les autres cas, la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment à construire 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.

2. LA QUALITE ARCHITECTURALE

2.1 Accompagner l'intégration architecturale des bâtiments d'activités

Les différents bâtiments qui viendront s'implanter sur les différentes zones ne doivent pas générer un paysage bâti déstructuré en raison tout particulièrement des volumétries et des matériaux généralement mis en œuvre pour de telles unités.
Il est noté que certaines façades des bâtiments projetés seront rendues visibles à partir de l'A62, cela dans une logique d'effet vitrine recherchée. Il convient donc de veiller à préserver la qualité architecturale de ces bâtiments qui ont souhaité avoir une bonne lisibilité par rapport à l'espace public.
La nature des bâtiments et des aménagements qui seront implantés au premier plan vont donc conditionner l'image de la commune.
C'est pourquoi, définir un plan d'aménagement d'ensemble est primordial dans l'optique de respecter l'environnement et la qualité des abords (limites de parcelle, clôture).

2.2 Prescriptions architecturales

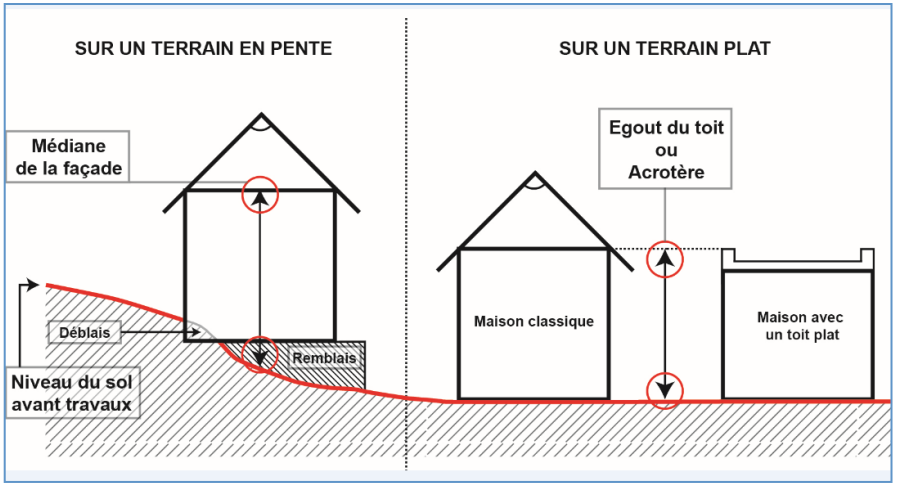
Dans le cadre de l'instruction de permis de construire, le projet proposé tiendra compte des principes d'aménagement et d'architecture énoncés ci-après.

- Implantation sur la parcelle et orientation des bâtiments

L'implantation des bâtiments sur la parcelle est déterminante quant à la qualité d'aménagement perçue à l'échelle de l'ensemble du site.
En effet, la perception depuis l'espace public participe grandement à cette qualité dans le sens. Au regard des unités implantées au sein des zones d'activités ou d'habitats adjacents, et compte tenu de la planéité des secteurs appréhendés, les plus grandes façades seront orientées de préférence parallèlement ou bien perpendiculairement aux tracés de l'A62.

- Hauteur maximale des constructions

La hauteur maximale des constructions est calculée à partir du sol avant travaux, soit à l'égout du toit ou au niveau de l'acrotère.
Sur terrain plat, elle est mesurée le long de chaque façade de la construction. Lorsque le terrain naturel ou la voie est en pente, la hauteur maximale est mesurée à la partie médiane de la façade.



Zone Ua :
La hauteur maximale des constructions à usage d'habitation et de commerce et service ne peut excéder 9 mètres.
La hauteur maximale des constructions annexes est fixée à 3,5 mètres.
Le dépassement de la limitation de hauteur est admis en cas d'extension de bâtiments existants dépassant déjà cette limite, sans dépasser l'état existant.

Zone Ub :
La hauteur maximale des constructions à usage d'habitation est fixée à 7 mètres.
La hauteur des constructions annexes est fixée à 3,5 mètres
Le dépassement de la limitation de hauteur est admis en cas d'extension de bâtiments existants dépassant déjà cette limite, sans dépasser l'état existant ;

Zone Ueh :
La hauteur des constructions en Ueh est fixée à 7 mètres.

Zone UL :
La hauteur des constructions à usage d'habitation nécessaire au gardiennage est fixée à 7 mètres.

Zone Up :
En cas d'extension des constructions, la hauteur maximale ne devra pas dépasser celles des constructions avoisinantes.
La hauteur des annexes ne devra pas dépasser 3,50 mètres à l'égout du toit.
Le dépassement de la limitation de hauteur est admis en cas d'extension de bâtiments existants dépassant déjà cette limite.

Zones Ux et 1AUx :
Non règlementé

Zone 1AU :
La hauteur maximale des constructions ne peut excéder 7 mètres pour l'ensemble des constructions autorisées.
Les constructions annexes, si elles sont implantées en limite séparative, la hauteur ne devra pas dépasser 3,50 mètres.

Zone A :
La hauteur maximale des constructions ne peut excéder :
- 12 mètres pour les bâtiments agricoles
- 7 mètres pour les constructions à usage d'habitation et d'activité.

Zone N :
La hauteur maximale des constructions ne peut excéder :
▪ 7 mètres pour celles à usage d'habitation
▪ 12 mètres pour les bâtiments agricoles

Le dépassement de la limitation de hauteur est admis dans les cas suivants :
▪ en cas d'extension de bâtiments existants dépassant déjà cette limite, sans dépasser l'état existant ;
▪ en raison d'exigences techniques, pour les ouvrages nécessaires au fonctionnement des réseaux et des services publics ou d'intérêt collectif.
▪ en cas de création de bâtiments liés à la valorisation des sols et sous-sols.

- Aspect extérieur des constructions

Les constructions, aménagements ou ouvrages, par leur architecture et leur aspect extérieur, doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants du site et des paysages.
Les constructions devront s'intégrer à leur environnement par :

- la simplicité et les proportions de leur volume ;
- l'unicité et la qualité des matériaux ;
- l'harmonie des couleurs

La mise en œuvre et le traitement des matériaux de construction devront garantir leur aspect dans le temps.

❖ Toitures :

L'aspect des toitures est un élément important en matière d'intégration paysagère pour les futurs bâtiments. Les toitures peuvent être fortement perçues à partir des axes routiers, y compris après le paysagement des abords des zones ou de ces axes de circulation. Le travail architectural sur la toiture devra pour cette raison s'inscrire en cohérence avec l'ensemble des bâtiments avoisinants.

❖ Façades :

Les façades des constructions doivent être réalisées en matériaux dont la mise en œuvre et le traitement doivent garantir leur aspect dans le temps. Pour les bâtiments dont la hauteur de façade est supérieure à 5 mètres, il peut être intéressant d'envisager que le dit bâtiment puisse comporter un soubassement marqué par un changement de matériaux ou de couleurs, cela en vue de rythmer la façade.

❖ Teintes :

Les tons vifs et réfléchissants seront interdits, sauf éléments de détails. Les colorimétries des enduits de façade seront tirées à partir des tonalités proches ou similaires à celles déjà présentes au sein des différentes zones et qui correspondent le plus souvent à des nuances de gris, de blanc, de beige, etc.

❖ Enseigne et règlement de publicité :

L'implantation des enseignes est préconisée sur la façade ; les enseignes de type superstructure, au-dessus du bâtiment sont interdites. Seules les enseignes indiquant la raison sociale de l'établissement et la nature de son activité sont autorisées ; elles doivent s'intégrer aux bâtiments qui les supportent. Il est rappelé que les dispositions applicables à l'affichage extérieur, aux enseignes et aux pré-enseignes sont réglementées par l'article L.581-7 du Code de l'Environnement

- Stationnement

Toujours avec le souci d'un traitement paysager qualitatif, les stationnements devront être particulièrement soignés. L'utilisation de matériaux permettant un faible degré d'imperméabilisation des surfaces dédiées aux stationnements et à la circulation des véhicules légers sera privilégiée : dalles engazonnées, parking en evergreen, etc.
Par ailleurs pour optimiser et non surdimensionner le nombre de place de stationnement à créer, le règlement écrit indique le nombre de places à créer.

Zone Ub :
Il est exigé au minimum 1 place de stationnement pour toute construction nouvelle à usage d'habitation.

Zones Ue, UL, Ux, AUx, A et N:
Le stationnement des véhicules doit correspondre aux besoins des constructions et doit être assuré en dehors des voies publiques.

Zone 1AU :
Il est exigé deux places de stationnement pour toute construction nouvelle

3. LA QUALITE PAYSAGERE

3.1 Objectifs

Le paysage : Vecteur d'attractivité du lieu

Il constitue le reflet du fonctionnement d'un territoire. Si l'engouement des premières zones à urbaniser s'est limité bien souvent, à des préoccupations de viabilité, d'équipements et de réseaux, les exigences actuelles ont incorporé le paysage en tant que paramètre permettant d'assurer de façon certaine l'organisation et l'attractivité des aménagements proposés.

Le **végétal** joue ainsi un rôle majeur dans la **qualité des zones**, il accompagne et intègre les constructions, agrémente la voirie et offre une façade sur voie harmonieuse tout en créant une ambiance.

Les principes d'aménagement et de traitement paysager devront répondre à deux objectifs :

- Qualifier et valoriser les secteurs vus depuis l'extérieur (marges naturelles, axe routier, habitation riveraine)
- Rendre cohérent l'intégration des nouvelles constructions au sein des sites appréhendés avec une volonté affichée de conforter l'image attractive de la commune.

En ce sens, l'orientation paysagère doit permettre de faire valoir les mesures compensatoires proposées dans le cadre de l'étude amendement Dupont.

La philosophie du projet s'articule comme il suit :

- L'accent est mis sur le traitement des devants et fonds de parcelle des zones, visibles depuis l'A62.
- En ce sens, les principes d'aménagements paysagers proposés accordent une grande valeur au traitement des lisières des différentes zones.

Le projet paysager retenu répond ainsi à deux lignes directrices principales qui consistent d'une part à renforcer sur ces secteurs, les plus-values paysagères, cela par un traitement végétalisé spécifique des abords et d'autre part, à veiller à l'intégration des unités au sein de leur environnement immédiat en tenant compte des fonctions autres que celles d'activités qui se développent en marge de ces secteurs : habitations riveraines, bâtiments activités existants, thématique agricole encore prégnante, …

Le parti d'aménagement proposé intègre les éléments suivants :

- Un effet vitrine intéressant car visible à partir de l'A62
- La volonté d'assurer une protection face aux nuisances (visuelles, sonores).

3.2 Intégration des sites et valorisation de l'existant

L'insertion de bâtiments se base sur une analyse du site qui détermine les points sensibles en terme paysager.

Cette approche permet d'apporter des réponses concrètes, dans le maintien de motifs paysagers ou encore dans la localisation d'espaces propres à accueillir des plantations et aménagements paysagers divers.

Les enjeux paysagers identifiés sur ces secteurs se traduisent comme suit :

- La présence de motifs paysagers structurants en bordure de l'autoroute A62 qui favorise l'intégration des futures constructions et qui mérite des mesures de protection spécifiques.

Fort de ce constat, les choix retenus pour les aménagements paysagers s'articulent autour de la définition de règles strictes pour protéger l'intégralité du végétal présent sur ces secteurs et sont également guidés par la volonté de renforcer, voire de créer, une trame végétale signifiante et attrayante par la plantation de nouvelles espèces végétales d'essence locale.

Ces plantations seront réalisées, non pas pour marquer de manière rigide les limites physiques de l'emprise des sites, mais davantage pour favoriser leur insertion dans une échelle paysagère élargie en veillant à préserver le caractère bucolique de cette partie de territoire qui se réfère à une campagne cohabitée.

3.3 Le traitement des limites des sites

La constitution de haies paysagères - un outil d'aménagement à part entière :

La plantation de haies permet une meilleure intégration des bâtiments dans le cadre paysager et assure par ailleurs une transition en douceur entre les séquences urbaines et les espaces agricoles et naturels. L'implantation d'une strate arborée en bordure des secteurs étudiés permet de souligner l'emprise des secteurs d'activités, habitat et/ou d'équipements en l'intégrant dans un parcellaire de type agreste. Pour autant, il convient de ne pas créer des barrières végétales opaques dont l'impact paysager est aussi fort que ce que l'on cherche à masquer. Toutes les limites de parcelles seront doublées de haies vives.

La mise en place de motifs végétalisés ponctuels sera privilégiée au regard des alignements continus jugés trop rigides. Ces plantations serviront à assurer l'insertion paysagère des nouveaux bâtiments sans toutefois générer une frontière visuelle totale qui aurait tendance à fermer la zone sur elle-même.

Exemple à ne pas reproduire :



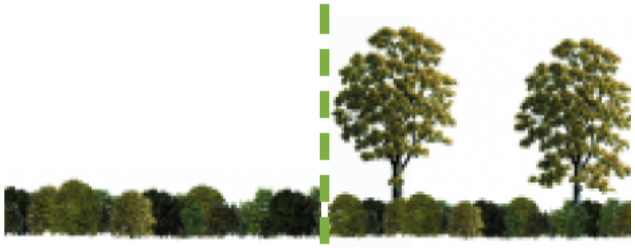




Les haies végétales monospécifiques déprécient fortement l'identité paysagère en générant notamment une dichotomie de part et d'autre de l'infrastructure routière avec d'une part un paysage ouvert (côté gauche) et d'autre part une opacité (côté droit).

Exemple tiré de l'analyse paysagère menée pour l'étude Amendement Dupont sur la commune de Beaucens dans le département des hautes-Pyrénées (65), UrbaDoc, 2012

Les différentes morphologies de haies : Elles sont variables selon les associations d'arbustes et d'arbres, d'âges et de tailles divers.



Haie basse ***Alignement sur haie basse***



Haie moyenne ***Haie ondulée***



Grand brise-vent

Exemple de sujets végétaux propices à une bonne intégration paysagère :

Les accompagnements végétalisés concernant la strate arborée renvoient aux espèces communes de la campagne locale.
Cette végétation marque ainsi un rappel au regard de la végétation présente et contribue à conforter une véritable identité au site.
Il convient de privilégier plusieurs essences pour créer une haie composite : une composition d'essences locales, adaptée au milieu et au paysage permet de bénéficier d'une diversité biologique des végétaux et ainsi garantir une pérennité de l'ensemble, compte tenu d'une moindre sensibilité aux maladies. L'utilisation d'essences adaptées au sol présente de nombreux avantages techniques et garantie la pérennité des aménagements, cela en évitant, la modification des supports par l'apport d'engrais, et le traitement par divers intrants phytosanitaires.

STRATE ARBOREE



Prunellier



Peuplier



Frêne à feuille étroite



Frêne commun

STRATE ARBUSTIVE



Cornouiller sanguin



Fusain d'Europe



Sureau noir



Viorne lantane

3.4 Le traitement des surfaces libres

Les **espaces non bâtis** et non affectés à la circulation ou au stationnement **concourent** tout autant que les autres éléments de composition du site **à la qualité du paysage**. Ces espaces doivent absolument avoir une fonction (espace végétalisé, etc.) afin d'**éviter toute friche** qui engendre un désordre visuel contraire à toute volonté d'un paysage de qualité qui soit un tant soit peu maîtrisé.
Les surfaces libres, hors surfaces bâties, aires de stationnement et installations connexes liées à l'exploitation du site, devront être entretenues et traitées en espace vert ; la **réduction des surfaces minéralisées** permettra d'assurer un bien être en réduisant la surchauffe l'été ainsi qu'une meilleure perméabilité des sols. Il est préconisé que pour les projets de construction nouvelle, 25% au moins des surfaces libres de toute construction doivent être traitées en espace vert, cela afin de limiter l'imperméabilisation des sols.

4. PRISE EN COMPTE ET LIMITATION DES NUISANCES

4.1 Les nuisances liées au fonctionnement des activités

Les nuisances liées au fonctionnement des sites peuvent être de différents ordres. Les fonctions industrielles entraînent le plus souvent des gênes sonores (fonctionnement des machines, transport) mais également des incommodités liées aux émissions atmosphériques (poussière, gaz de combustion, odeur, etc.).
Des désagréments d'ordre visuel peuvent être générés si le bâti, les locaux techniques, les aires de stockages, les stationnements, etc., sont mal intégrés dans le cadre paysager (nuisance visuelle). La présente étude vise à limiter ces désagréments. Le projet s'attache en particulier à qualifier de manière qualitative les abords des secteurs considérés par un traitement paysager spécifique (plantation arbustive et ou d'arbres de jet).

4.2 L'articulation avec les documents d'urbanisme

Le PLU au travers du projet urbain et de sa déclinaison en zonage et règlement constitue un outil de prévention et de gestion des nuisances en cherchant à concilier les différentes activités sur le territoire communal. Il permet :

- ✓ De prendre en compte les nuisances liées à l'implantation de voies de circulation, d'activités industrielles, artisanales, commerciales, etc.
- ✓ De penser le développement de la commune afin de limiter les risques de conflits liés à des activités nouvelles potentiellement nuisantes (pollution sonore, mais également odeurs, vibrations, dépréciations visuelles).

Il existe en outre des dispositions particulières spécifiques aux installations classées ; la législation des installations classées intègre ainsi des dispositions relatives : il s'agit notamment de l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement (soumises à autorisation).
En matière d'émissions atmosphériques les arrêtés considérés fixent d'une part des valeurs limites à ne pas dépasser en sortie des points de rejets canalisés à l'atmosphère des émissions atmosphériques polluantes ou gênantes, et d'autre part des mesures à prendre pour les éventuels rejets diffus.

Enfin, l'article R.111-2 du code de l'urbanisme stipule que le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations ; cette disposition ayant été étendue par la jurisprudence aux nuisances sonores.

4.3 La traduction dans le projet d'aménagement

Le schéma d'aménagement s'attache donc à concilier au mieux l'insertion paysagère des unités d'activités et d'habitat associés en détaillant particulièrement :

- des marges de recul vis-à-vis des limites séparatives pour pallier à une trop grande proximité des activités, des habitations avec les éléments naturels
- des accompagnements paysagers adaptés en limite de l'emprise publique de l'autoroute A62, servant d'intégration du secteur
- des accompagnements paysagers sur certaines limites séparatives permettant l'intégration des aires de manœuvre et espaces de stockage, de manière à limiter les gênes occasionnées par ces espaces dits techniques et de limiter leur perception à partir des emprises publiques.
- le traitement des lisières en limite parcellaire afin de conférer une signature paysagère, rurale, du territoire.

5. PRINCIPES D'AMENAGEMENT

URBADOC

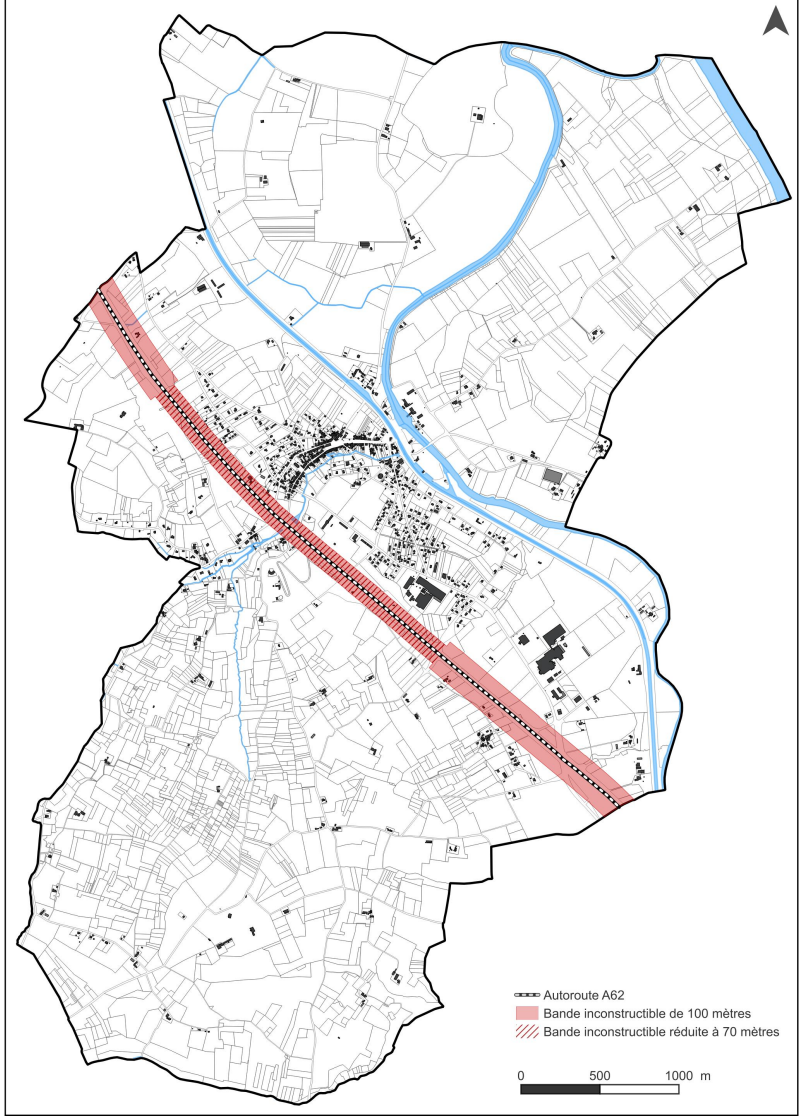
Commune de Buzet-sur-Baïse

Etude Amendement Dupont

LIMITES D'INCONSTRUCTIBILITES

Réalisation : UrbaDoc Mars 2018

Source : DDT 47 ; DGFIP



6. SYNTHESE

Cette étude définit un parti d'aménagement paysager pour le secteur appréhendé sur les abords de **l'autoroute A62**, cela dans le respect des objectifs des articles L111-6 à L.111-8 du Code de l'Urbanisme et de l'Amendement Dupont de la Loi Barnier, visant notamment à contrôler et limiter des nuisances comme le bruit ; à améliorer la sécurité routière ; et à prendre en compte la qualité architecturale, urbaine et paysagère.

Objectifs poursuivis :

- Veiller à une bonne inscription des projets dans un cadre paysager marqué par des caractéristiques agrestes fortes
- Faciliter l'insertion visuelle des constructions depuis la façade routière
- Générer une bonne image / cohérence des projets : règlementation architecturale, implantation des bâtiments, etc.
- Limiter les nuisances riveraines par un traitement des franges des zones concernées

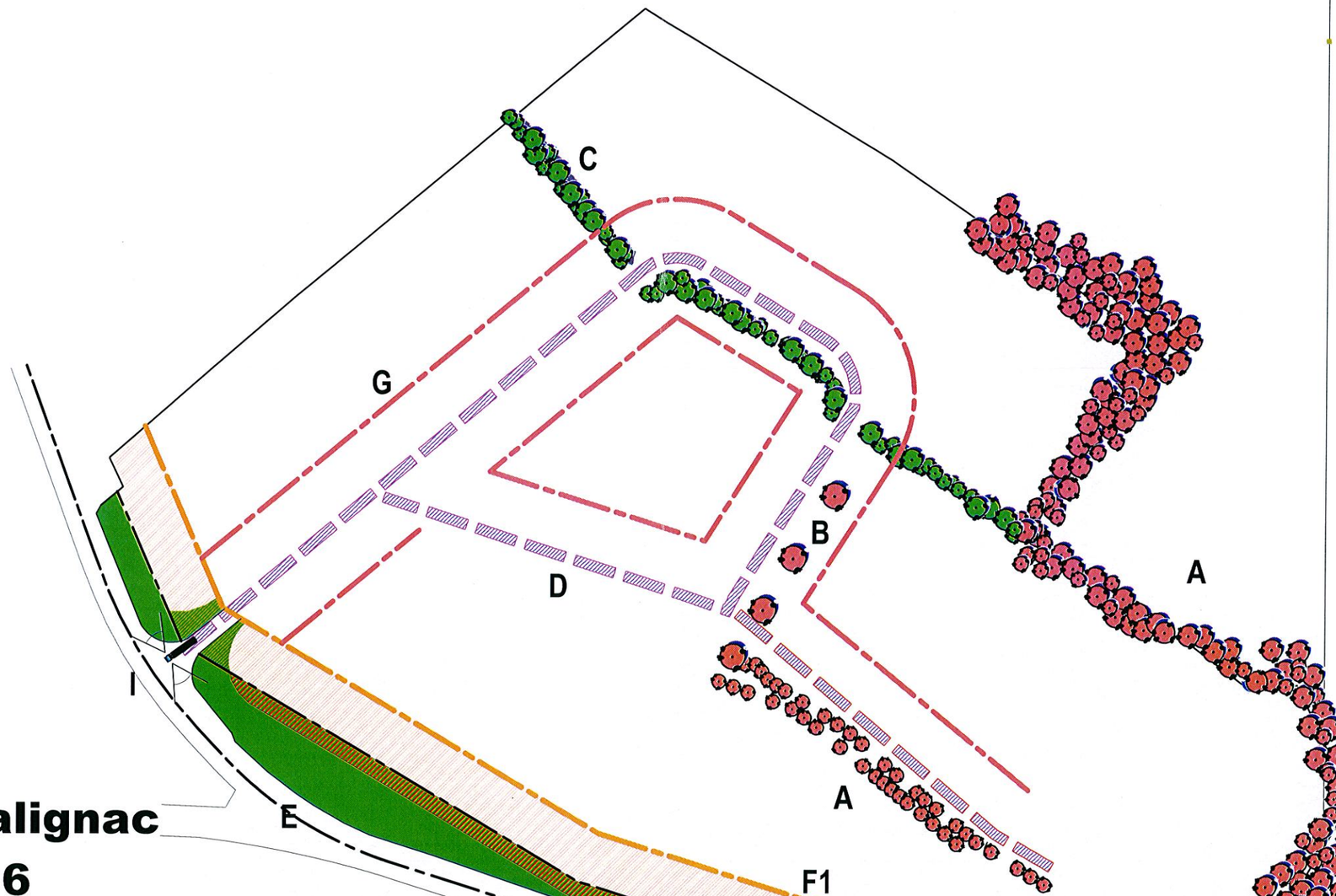
Modalités de prise en compte dans le projet :

- Gabarit des constructions conciliant impératif économique et insertion visuelle dans l'environnement
- **Recul à minima de 70 m** par rapport à la l'axe de roulement de l'autoroute A62
- Composition des haies : végétaux monospécifiques interdits ainsi que les haies composées uniquement de persistants, taille libre des haies (éviter l'effet parallélépipédique des tailles) ; choix de végétaux d'essence locale confortant l'identité du site

Tableau de synthèse des surfaces :

Axes routiers	Superficie impactée par la bande inconstructible (en ha)	
	Avant l'étude Amendement Dupont	Après l'étude Amendement Dupont
Autoroute A62	98,88	81,56

Le territoire communal s'élève **à 2 115 ha.**
Avec une réduction à 70 mètres de la bande non aedificandi de l'autoroute A62 sur les abords du village, la surface impactée s'élève à 81,56 ha contre 98,88 ha avant l'étude, soit une réduction de 17,32 ha. Elle impacte donc 3,85 % du territoire communal contre 4,7 %.



Commune de Calignac
Z.A. RD 656



Sommaire

Diagnostic

Situation territoriale
Planche 1

Analyse paysagère : le Grand Paysage
Planche 2

Analyse paysagère : à l'échelle du site
Planche 3

Projet et prescriptions

Le parti d'intégration de la zone
Planche 4

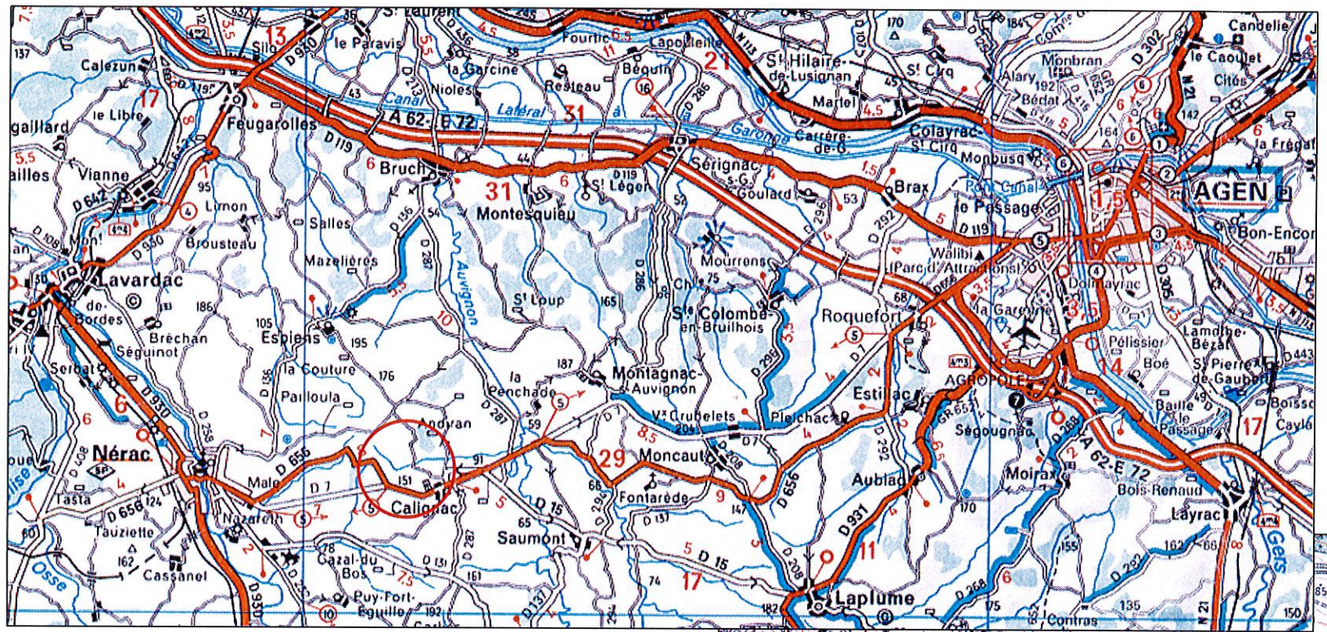
Plan de composition de la zone
Planche 5

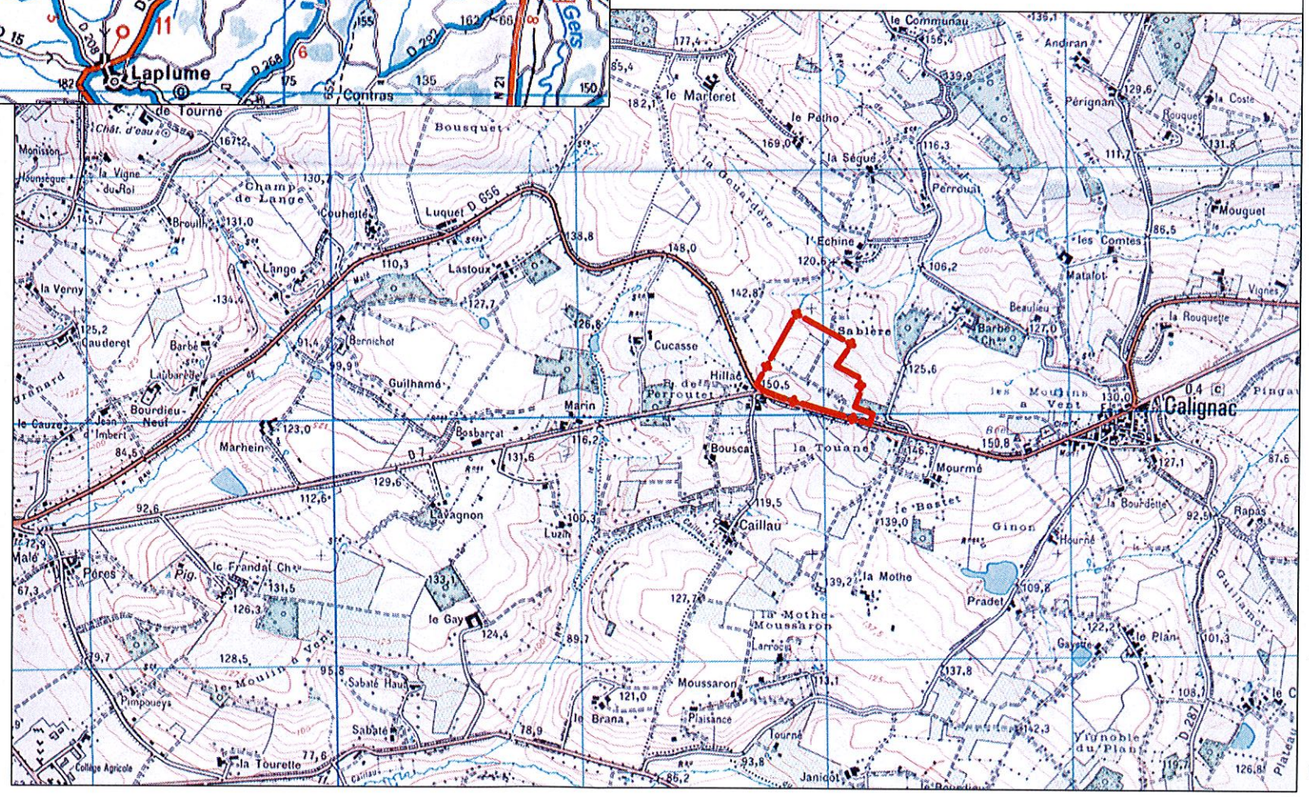
Prescriptions pour le règlement de la zone
Mesures compensatoires en application de la loi Barnier

11 05

PLANCHE 0

AGENCE CASALS
Samuel COUPEY - Architecte-paysagiste D.E. - Tel: 05.62.68.58.29. "Higuères" - 32700 CASTERA-LECTOUROIS
Site internet : agencecasals.com - E-Mail : contact@agencecasals.com





1/25000°

N
O
E
S

11 05

PLANCHE 1 SITUATION TERRITORIALE

Le projet d'une Zone d'Activités sur le territoire de la commune de Calignac [47] répond à la volonté de développer l'activité sur l'axe porteur Agen-Nérac.

Cette volonté est portée par la Communauté de Communes des Coteaux d'Albret.

Transversales à l'axe économique majeur qu'est la vallée de la Garonne, les RD 656 et 7 ouvrent Agen, via la traversée des coteaux de l'Albret, à un autre axe économique: Condom [32] /Lavardac.

La zone pressentie pour l'installation de la Zone d'Activités se situe à l'ouest du bourg de Calignac, à l'intersection des RD 7 et RD 656.

Classée à grande circulation, la RD 656 impose - en l'absence de toute réflexion sur le paysage, l'urbanisme, les nuisances et la sécurité - un recul non édificandi de 75m par rapport à l'axe de la voie.

Désireuse d'engager une démarche qualitative porteuse d'image pour le territoire, la Communauté de Communes a donc décidé de réaliser une étude de type "Loi Barnier".

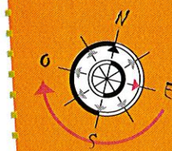
DIAG
AGENCE CASALS
Samuel COUPEY - Architecte-paysagiste D.E. - Tel: 05.62.68.58.29. "Higuères" - 32700 CASTERA-LECTOUROIS
Site internet : agencecasals.com - E-Mail : contact@agencecasals.com











11 05
1/4500°

L'axe constitué par les RD 7 et 656 traverse par le travers un paysage amplement vallonné [cliché 1].

Si la polyculture occupe une large part de ce paysage très ouvert [cliché 4], la présence d'éléments de structure du paysage tels que les haies, bandes boisées et massifs boisés reste forte [cliché 3].

Ce paysage très ouvert offre de multiples vues très lointaines sur des crêtes situées à plusieurs dizaines de kilomètres.

Le site envisagé pour l'aménagement d'une Zone d'Activités se situe sur un point haut de ce paysage. Au nord, la topographie continue doucement à s'élever pour culminer à 195m sur la commune d'Espiens.

Au sud, le site domine donc un large territoire [cliché 2].

Au nord, le paysage s'ouvre sur un large vallon avant de s'élever [cliché 4].

A l'est [cliché 3] et à l'ouest [cliché 5], l'altimétrie reste à +/- 150m, formant ainsi une hauteur, large, ample, [cliché 3] et non pas une crête proéminente.

ANALYSE PAYSAGERE: LE GRAND PAYSAGE

PLANCHE 2

DIAG
AGENCE CASALS
Samuel COUPEY - Architecte-paysagiste D.E. - Tel: 05.62.68.58.29, "Higuères" - 32700 CASTERA-LECTOUROIS
Site internet : agencecasals.com - E-Mail : contact@agencecasals.com





Le site même de la Zone d'Activités est actuellement occupé par des cultures et offre trois structures paysagères importantes:

A.. [cliché 4] En limites est et nord, un bois prolongé par une bande boisée correspondant à une rupture de pente forme un écrin dense à la zone.

B.. [clichés 3 et 1] A partir de cet écrin, un ancien chemin rural a conservé un simple puis un double alignement de chênes notamment.

C.. [cliché 2] Cet alignement mène à 4 vieux chênes qui se sont développés le long de ce même ancien chemin rural, lequel prend alors une orientation nord/sud.

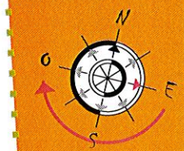
La topographie fonctionne comme une toiture à double pente avec pour faîtage le simple puis double alignement de jeunes chênes [B].

Au sud, les terrains accusent une pente faible, alors qu'au nord, la pente s'accélère.

Depuis la RD 656, seule la partie hachurée sur la photo aérienne ci-contre est perceptible. Les jeunes chênes en alignement sont très présents [B].

Trois ensembles bâtis [a, b, c] forment le voisinage de la future zone. Covisibilité avec [a] et [b], aucune covisibilité avec le Château Barbé [d].

A l'ouest, il faut aussi noter la présence d'un bel alignement de platanes sur la RD 656 [voir cliché 5 de la planche 2].



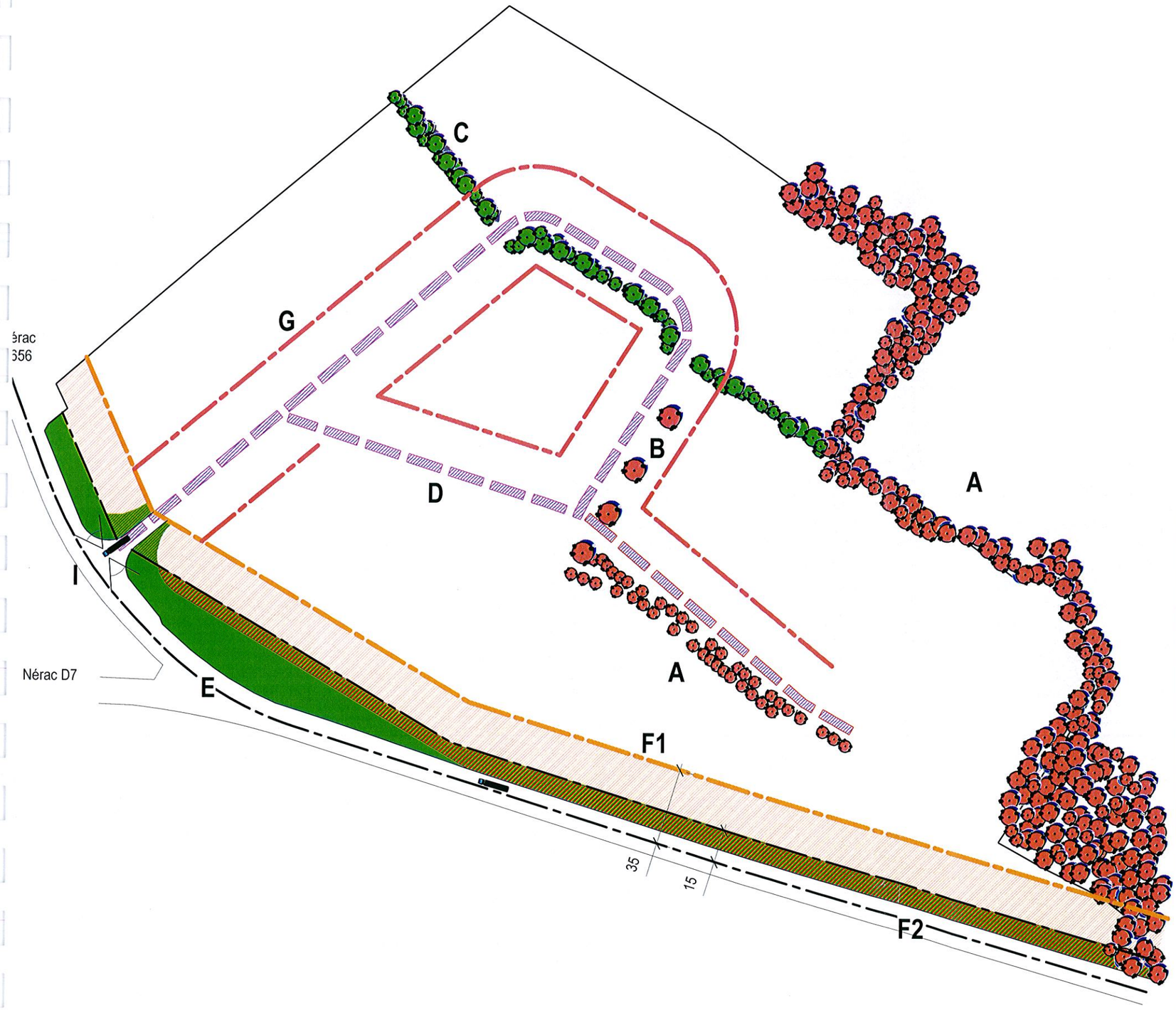
11 05
1/4500°

PLANCHE 3 ANALYSE PAYSAGERE: A L'ECHELLE DU SITE

Etude paysagère au titre de la loi Barnier : Article L 111.1.4. // Communauté de Communes des Coteaux d'Albret // Z.A. "Le Caudan" - Commune de Calignac [47]

DIAG

AGENCE CASALS
Samuel COUPEY - Architecte-paysagiste D.E. - Tel: 05.62.68.58.29. "Higuères" - 32700 CASTERA-LECTOUROIS
Site internet : agencecasals.com - E-Mail : contact@agencecasals.com



L'intégration de l'ensemble de la zone a été définie selon 6 axes:

P A Y S A G E

A.. Préservation du double alignement de jeunes chênes existant (en crête) et de la bande boisée (en limite de zone).

B.. Préservation des 4 vieux chênes existants.

C.. Création d'une bande boisée supplémentaire.

D.. Composition de la zone à partir des axes structurants donnés par l'alignement de jeunes chênes et les 4 vieux chênes.

E.. Création d'un large espace vert à l'entrée de la zone, en vitrine de cette dernière.

U R B A N I S M E

F.. Structuration de la façade sur la RD 656

F1.. Organisation d'un recul d'alignement à 35m sur la RD 656:

F2.. Définition de l'occupation des sols admise dans ce recul de 35m:

- De la limite du lot jusqu'à un recul de 15 (par rapport à l'axe de la RD): espace vert. Ce dernier sera planté par la maîtrise d'ouvrage au moment de la viabilisation des lots.
- De 15 à 35m: les parkings et les zones de stockage sont interdits. Occupation autorisée: espace vert et/ou zone d'exposition (sous certaines conditions).

G.. Définition d'un recul d'alignement du bâti sur toutes les voies de la zone: 15m par rapport à la limite du lot à front de voie.

H.. Prescriptions architecturales:

- Niveau des dalles de sol
- Hauteur du bâti
- Pentes des toitures
- Couleur (RAAL) des bardages et des toitures
- Type et couleur (RAAL) des clôtures

N U I S A N C E S

Sans objet

S E C U R I T E

I.. Dégagement, à l'entrée de la zone, d'un cône de visibilité suffisant (200m) pour assurer la sécurité lors de la sortie des véhicules de la zone: Arrasement du talus existant et création d'un espace vert (plantes tapissantes)

11 05
1/2000°

PLANCHE 4 LE PARTI D'INTEGRATION DE LA ZONE

PROJET

AGENCE CASALS
Samuel COUPEY - Architecte-paysagiste D.E. - Tel: 05.62.68.58.29. "Higuères" - 32700 CASTERA-LECTOUROIS
Site internet : agencecasals.com - E-Mail : contact@agencecasals.com



A partir d'une entrée/sortie principale située à l'ouest du site, la voirie de la zone épouse les éléments structurants du paysage.

Le double alignement de jeunes chênes est intégralement conservé. La voirie longe cet alignement et le piétonnier qui accompagne toutes les voies prend place, ici, sur l'assiette de l'ancien chemin rural (donc entre les deux alignements de chênes).

Une voie à sens unique d'entrée dans la zone depuis Agen double l'entrée principale pour une fluidité maximale.

Pour les 4 vieux chênes, la limite des lots et la bordure du passage piéton sont repoussées à 3m des troncs.

La bande boisée, d'une emprise au sol de 4m de large, prend place à mi-pente, sur le flanc arrière de la zone. Il s'agit ainsi de limiter l'impact visuel des bâtiments par rapport à l'habitat situé au nord de la zone (fermes isolées, bourg de Montagnac sur l'Auvignon,...). Elle reste dans le domaine public et sera plantée par le maître d'ouvrage.

De même, les espaces verts de l'entrée de la zone (cône de visibilité) - sur le domaine public - et en façade sur la RD 656 - dans les lots - seront plantés par le maître d'ouvrage afin d'offrir aussi rapidement que possible une façade de qualité à la zone.

PLANCHE 5 PLAN DE COMPOSITION DE LA ZONE

Etude paysagère au titre de la loi Barnier : Article L 111.1.4. // Communauté de Communes des Coteaux d'Albret // Z.A. "Le Caudan" - Commune de Calignac [47]

PROJET

AGENCE CASALS
Samuel COUPEY - Architecte-paysagiste D.E. - Tel: 05.62.68.58.29. "Higuères" - 32700 CASTERA-LECTOUROIS
Site internet : agencecasals.com - E-Mail : contact@agencecasals.com

MESURES COMPENSATOIRES EN APPLICATION DE LA LOI BARNIER

.. LE REGLEMENT

AVERTISSEMENT

Les mesures détaillées ici devront être intégralement retranscrites dans le projet de règlement de la zone dans le cadre du dossier de permis de lotir.
Ceci demandera une réécriture « réglementaire » des prescriptions.

1. REGLEMENTATION DES ACTIVITES INTERDITES

1.1. Les activités suivantes sont interdites : sidérurgie, chaudronnerie, métallurgie, travail de nuit, stockage agricole ventilé.

2. OCCUPATION DU SOL IMPLANTATION DU BATI

2.1. POUR LES LOTS EN FAÇADE SUR LA RD 656

2.1.1. Recul d'alignement du bâti : 35m (mesuré depuis l'axe de la RD). Il s'agit d'un recul strict auquel devra répondre 30% minimum du linéaire des façades du bâti.

2.1.2. Occupation du sol à l'avant du bâti (en vitrine sur la RD) :

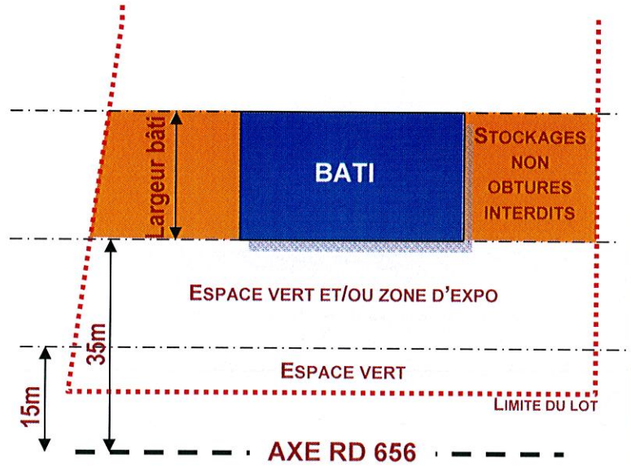
2.1.2.1. De la clôture à l'alignement des 15m (mesuré depuis l'axe de la RD) : espace vert. **L'aménagement de cet espace vert sera fait par le lotisseur dans le cadre de la viabilisation. Il sera donc intégré au programme des travaux du dossier de permis de lotir.**

2.1.2.2. De l'alignement des 15m à l'alignement du bâti (35m) : espace vert et/ou zone d'exposition de produits proposés à la vente :

2.1.2.2.1. hors produits inertes de la filière bâtiment (parpaings, planches d'expo de tuiles,...)

2.1.2.2.2. hors produits de revente de la filière automobile (véhicules d'occasion, pièces...) et de la filière agricole (outils d'occasion,...) non en état de marche,

2.1.2.2.3. hors stockage (tas de gravats, parpaings,...). Cette prescription s'applique aux stockages non obturés (résilles,...) qui seraient situés de part et d'autre du bâtiment (voir croquis).



2.2. POUR LES AUTRES LOTS

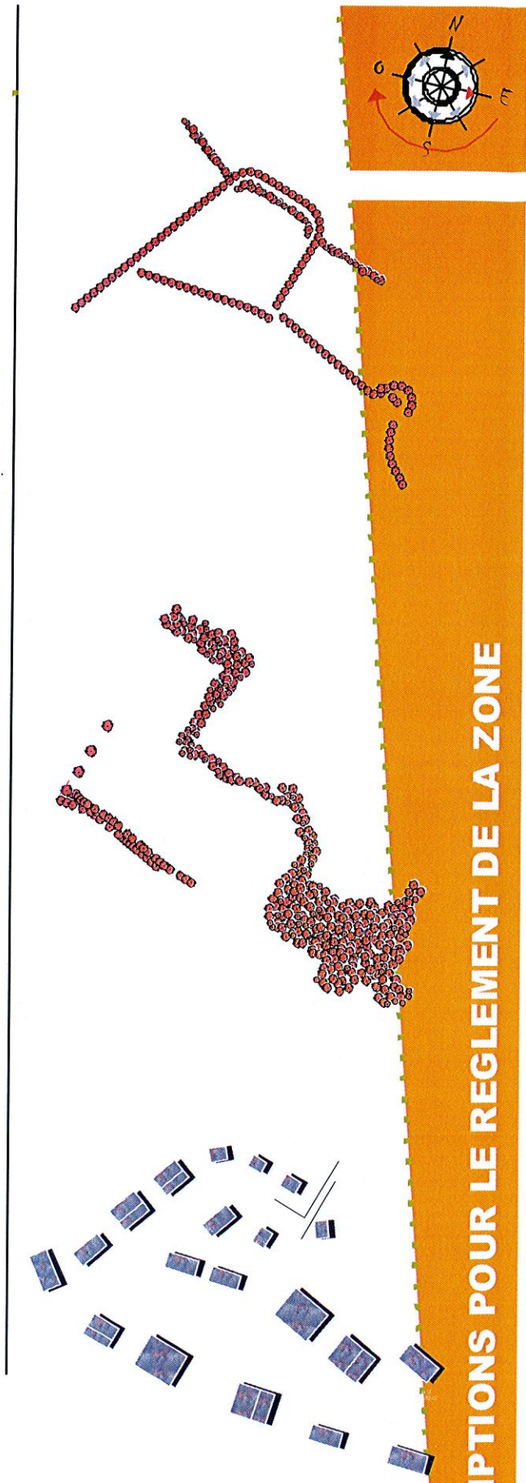
2.2.1. Recul d'alignement du bâti : 15m (mesuré depuis la limite de l'espace public)

2.2.2. De la limite du lot (clôture) à l'alignement des 15m : espace vert et/ou zone d'exposition de produits proposés à la vente :

2.2.3. hors produits inertes de la filière bâtiment (parpaings, planches d'expo de tuiles,...)

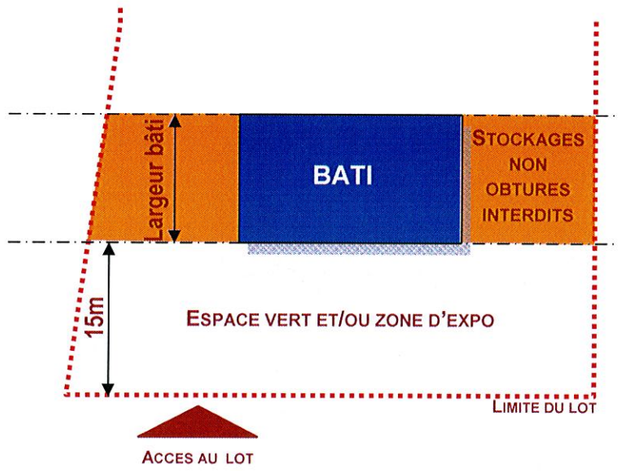
2.2.4. hors produits de revente de la filière automobile (véhicules d'occasion, pièces...) et de la filière agricole (outils d'occasion,...) non en état de marche,

2.2.5. hors stockage (tas de gravats, parpaings,...). Cette prescription s'applique aux stockages non obturés (résilles,...) qui seraient situés de part et d'autre du bâtiment (voir croquis).



PROJET

Samuel COUPEY - Architecte-paysagiste D.E. - Tel: 05.62.68.58.29. "Higuères" - 32700 CASTERA-LECTOUROIS
AGENCE CASALS
Site internet : agencecasals.com - E-Mail : contact@agencecasals.com



3. CONSTRUCTIONS

3.1. ALTIMETRIE DES BATIMENTS :

3.1.1. Pour les lots en façade sur la RD 656 : l'implantation altimétrique du bâti devra se faire avec un TP de la dalle de sol du bâtiment égal au TN moyen au pied de la façade donnant sur la RD 656.

3.1.2. Pour les autres lots : l'implantation altimétrique du bâti devra se faire avec un TP de la dalle de sol du bâtiment égal au TN d'au moins 1 point situé au pied de la façade donnant sur la voie ouverte au public.

3.2. HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

3.2.1. Hauteur maximum des bâtiments hors tout: 8m. Cette hauteur est calculée par rapport au point référent où le TP est égal au TN (voir article « altimétrie des bâtiments »).

3.3. ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS

3.3.1. Pente couverture: 10% à 32.5% (18°) maxi. Toitures plates autorisées.

3.3.2. Couleur couverture : RAAL 5014 (bleu saphir)

3.3.3. Nuancier pour les façades: du blanc au gris bleu (+ le bleu saphir des couvertures): RAAL 4750, 7032, 113, 7035, 9002, 4978, 4562, 880, 4570, 4535, 4581, 5014. Pour les enduits, leur couleur devra être en cohérence avec ce nuancier RAAL.

3.3.4. Interdiction de toute référence à l'architecture traditionnelle dans les matériaux. Il faut affirmer l'aspect artisanal et industriel de l'architecture en cherchant une qualité globale par les différentes mesures proposées ici.

4. CLOTURES

4.1. En façade sur les dessertes et sur la RD 656, les clôtures type "panneaux soudés" sont obligatoires.

4.2. Pour les panneaux soudés comme pour le reste des clôtures: RAAL vert 6005 ou blanc 9010.

4.3. Hauteur clôtures: 1.53m ou 2.03 (+/- 10cm en fonction des fabricants) en fonction des besoins en sécurité.

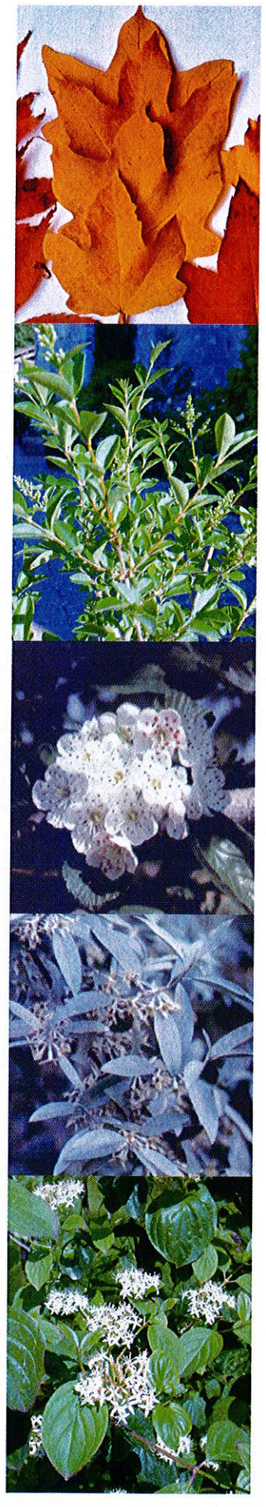
5. PLANTATIONS

5.1. Plantation d'arbres sur le lot : 1 arbre de haute tige au 350 m² (surface totale du lot).

5.2. Les limites séparatives et les limites arrière des lots devront être traitées au moyen d'une haie (hauteur maxi 1.50m). En façade, la haie n'est pas obligatoire.

5.3. Pour cette haie, et pour toutes les plantations à l'intérieur du lot (massifs, arbres isolés,...), 100 % des essences végétales seront choisies dans la palette végétale suivante :

- Alisier torminal / Sorbus torminalis
- Aubépine / Crataegus
- Aulne glutineux / Alnus glutinosa
- Bourdaine / Frangula alnus
- Camerisier à balais / Lonicera xylosteum
- Charme commun / Carpinus betulus
- Chêne pubescent / Quercus pubescens
- Chèvrefeuille d'Etrurie / Lonicera etrusca
- Cognassier / Cydonia oblonga
- Cormier / Sorbus domestica
- Cornouiller sanguin / Cornus sanguinea
- Églantier / Rosa canina
- Érable champêtre / Acer campestris
- Figuier / Ficus carica
- Frêne commun / Fraxinus excelsior
- Fusain d'Europe / Euonymus europaeus
- Laurier sauce / Laurus nobilis
- Laurier tin / Viburnum tinus
- Lilas / Syringa vulgaris
- Merisier / Prunus avium
- Néflier / Mespilus germanica
- Nerprun alaterne / Rhamnus alaternus



PRESCRIPTIONS POUR LE REGLEMENT DE LA ZONE

PROJET

Samuel COUPEY - Architecte-paysagiste D.E. - Tel: 05.62.68.58.29. "Higuères" - 32700 CASTERA-LECTOUROIS
AGENCE CASALS
Site internet : agencecasals.com - E-Mail : contact@agencecasals.com

- Noisetier coudrier / Corylus avellana
- Noyer commun / Juglans regia
- Orme champêtre / Ulmus campestris
- Poirier commun / Pyrus pyraster
- Pommier commun / Malus sylvestris
- Prunellier / Prunus spinosa
- Prunier sauvage / Prunus domestica
- Sureau noir / Sambucus nigra
- Tilleul des bois / Tilia cordata
- Tremble / Populus tremula
- Troène des bois / Ligustrum vulgare
- Viorne lantane / Viburnum lantana
- Viorne obier / Viburnum opulus

5.4. La plantation des haies sur le périmètre de la zone (hors façade sur la RD 656 et hors limites sur la bande boisée existante [voir A sur la planche 3]) sera faite par le lotisseur dans le cadre de la viabilisation. Elle sera donc intégrée au programme des travaux du dossier de permis de lotir.

6. PUBLICITES / ENSEIGNES

6.1. ENSEIGNES ET PUBLICITES, EN APPLIQUE SUR LES FAÇADES :

6.1.1. Les enseignes et publicités permanentes ou temporaires en applique sur les façades :

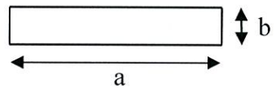
6.1.1.1. ne dépasseront pas l'égout du toit ou l'acrotère,

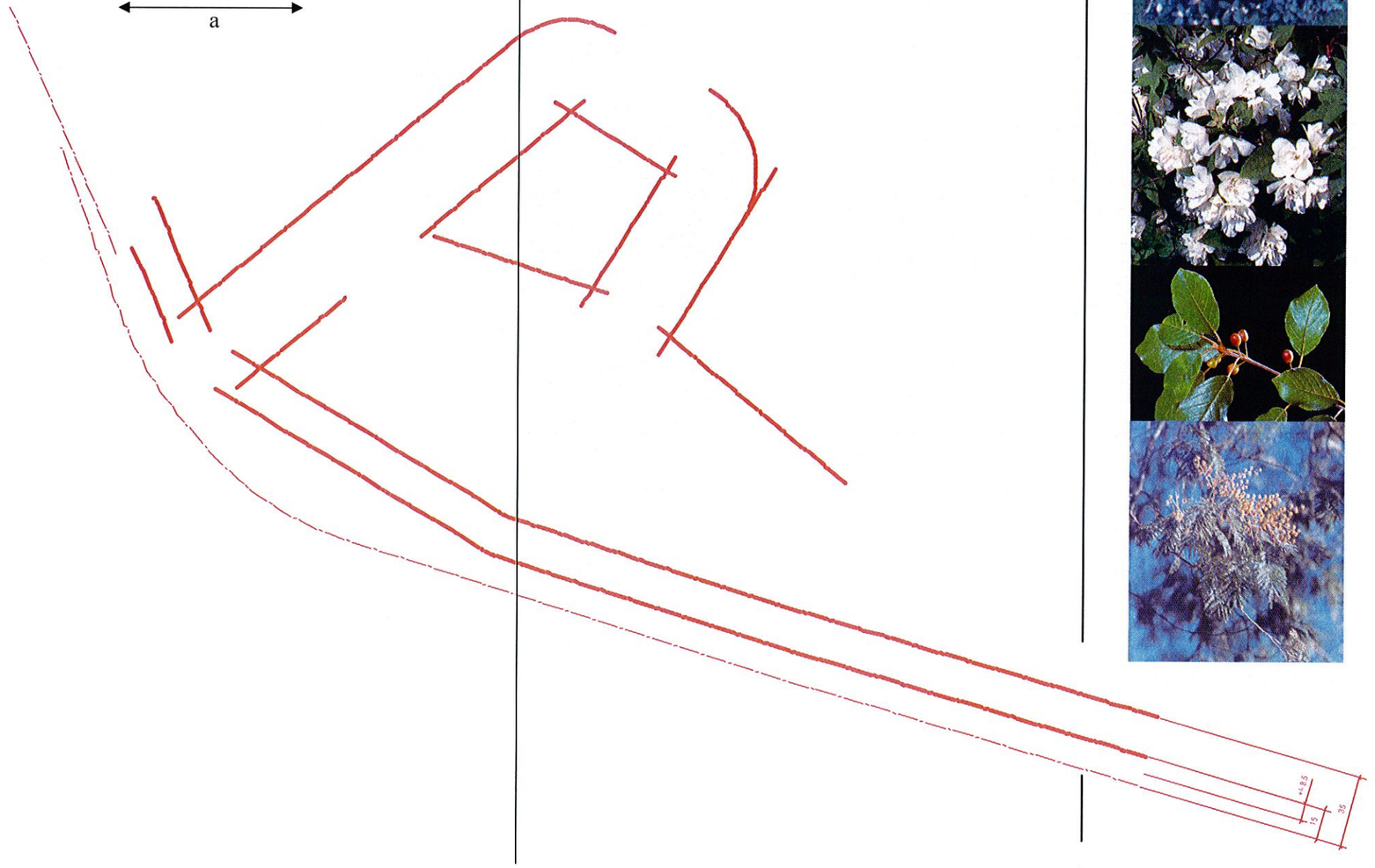
6.1.1.2. pourront couvrir une surface maximale équivalente à 20% de surface de la façade du bâtiment sur laquelle elles prennent place.

6.2. ENSEIGNES ET PUBLICITES INDEPENDANTES DE LA FAÇADE :

6.2.1. Les publicités permanentes ou temporaires indépendantes de la façade sont interdites.

6.2.2. Les enseignes indépendantes de la façade auront une hauteur maximum de 2m pour un développé maxi de la façade d'affichage (a+b) de 1.5m.





II .. LE PLAN DE COMPOSITION DE LA ZONE

Voir planche 5

III .. LES RECOMMANDATIONS PAYSAGERES

Voir planche 4

PRESCRIPTIONS POUR LE REGLEMENT DE LA ZONE

PROJET

AGENCE CASALS
Samuel COUPEY - Architecte-paysagiste D.E. - Tel: 05.62.68.58.29. "Higuères" - 32700 CASTERA-LECTOUROIS
Site internet : agencecasals.com - E-Mail : contact@agencecasals.com

DEPARTEMENT DE LOT-ET-GARONNE
COMMUNE DE FEUGAROLLES

ETUDE L.111-6 A L.111-8
DU CODE DE L'URBANISME

Pièce 6.6

Tampon de la Communauté de Communes	Tampon de la Préfecture

UrbaDoc

Chef de projet :
Etienne BADIANE
9, Avenue Maurice Bourgès Maunoury
31200 TOULOUSE
Tél. : 05 34 42 02 91
contact@be-urbadoc.fr

PRESCRIPTION DU PLU	09 avril 2015
DEBAT SUR LE PADD	03 novembre 2016
ARRET DU PLU	03 mai 2018
ENQUETE PUBLIQUE	Du 02 mai 2019 au 03 juin 2019
APPROBATION DU PLU	22 janvier 2020

SOMMAIRE

PREAMBULE 3

1. CONTEXTE 4
2. LES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME 4
3. LOCALISATION GEOGRAPHIQUE 6

CHAPITRE I : DIAGNOSTIC ET ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE 7

1. INSCRIPTION TERRITORIALE 8
2. ANALYSE PAYSAGERE DES ZONES D'ETUDES 9
2.1. Le paysage : éléments de définition 9
2.2. L'environnement immediat 10
2.3. Occupation du sol 11
2.4. L'analyse parcellaire 15
2.5. Accessibilités et conditions de circulation : 16
2.6. Incidences sur l'agriculture 17
2.7. Incidences sur l'environnement 19
2.8. Le milieu naturel à l'échelle communale 20
2.9. Cadre règlementaire 21
2.10. Les réseaux de distribution de flux 22
2.11. Principales contraintes et servitudes d'utilité publique 22

CHAPITRE II : LE PARTI D'AMENAGEMENT 24

1. LA QUALITE URBAINE 25
1.1. Les Objectifs 25
1.2. L'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques 25
1.3. L'implantation des constructions par rapport aux limites separatives 29
2. LA QUALITE ARCHITECTURALE 29
2.1. Accompagner l'integration des futurs batiments 29
2.2. Prescriptions architecturales 29
3. LA QUALITE PAYSAGERE 31
3.1. Le projet paysager 31
3.2. Le traitement des limites des sites 32
3.3. L'articulation avec le document d'urbanisme 33
3.4. La traduction dans le projet d'aménagement 34
4. LE PRINCIPE D'AMENAGEMENT 35
4.1. Objectifs poursuivis 36
4.2. Modalités de prise en compte dans les projets 36

PREAMBULE

1. CONTEXTE

Par délibération du conseil municipal en date du 9 avril 2015, la commune de Feugarolles a pris la décision d'élaborer son Plan Local d'Urbanisme (PLU). Le précédent document en vigueur était une carte communale approuvée par délibération le 5 septembre 2005.
La loi du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre communes, départements, régions et Etat a transféré aux communes de communes la compétence en matière d'urbanisme.
Afin d'envisager une définition de l'affectation des sols et une organisation cohérente de l'espace communal, il y a lieu d'élaborer d'un PLU.
Les objectifs de cette démarche sont :
- Gestion et contrôle des surfaces à urbaniser par rapport au document tel que le SCOT Val d'Albret ;
- Préservation du caractère forestier de la commune et du paysage qui en découle ;
- Protection de l'activité agricole : activité principale de la commune ;
- Prise en compte des risques inondables de la Garonne, de l'Auvignon et de la Baïse et du retrait gonflement des argiles ;
- Permettre le maintien et le développement des activités commerciales et artisanales et en particulier celles existantes sur la commune ;
- Encourager et favoriser le développement des ventes à fermes existantes ou à venir ;
- Mise en valeur du patrimoine architectural (château, églises) ;
- Prise en compte du projet LGV Bordeaux-Toulouse (ligne nouvelle) ;
- Intégrer les nouvelles dispositions règlementaires, loi ALUR, Grenelle II et loi LAAF.

Au travers de ce document, la municipalité désire déroger à l'interdiction de construire :
- à moins de 75 m de part et d'autres de l'axe de la RD 930
- à moins de 100 m de part et d'autre de l'axe de l'Autoroute A62,
dans le cadre de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme.

2. LES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME

L'amendement Dupont – L.111-6 à L.111-8 (anciennement L.111-1-4) du code de l'urbanisme – s'applique aux espaces non urbanisés de part et d'autre des voies qualifiées à grande circulation. Il définit une bande d'inconstructibilité de 75 ou 100 mètres de part et d'autre de la voie, à partir de l'axe médian, où toute construction et installation sont interdites.

Article L111-6 du Code de l'urbanisme :
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.

De par leurs localisations en bordure de la RD 930 et de l'A62, 3 secteurs **sont soumis** à une bande d'inconstructibilité de 75 m à compter de l'axe de la voie pour la RD 930 et de 100 m pour l'A62.

Les dispositions de l'amendement Dupont découlent de l'article 52 de la loi n° 95-101, dite loi Barnier, du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, et de l'article 200 de la loi n°2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux.

Partant du constat d'une urbanisation anarchique en périphérie des agglomérations, d'une banalisation et d'une uniformisation des entrées de villes, le législateur a souhaité que les collectivités locales mènent une réflexion d'ensemble avant tout aménagement aux abords des principaux axes routiers.

L'article L.111-8 du code de l'urbanisme précise les modalités permettant de déroger à l'article L.111-6.

Article L111-8 du Code de l'Urbanisme :
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 a pour objet de **rendre constructible** les abords de 3 secteurs de la commune en particulier.

Cette étude comporte deux volets :

- **le diagnostic et l'analyse de l'état initial du site :** les zones concernées par l'étude sont analysées en s'attachant à développer les thématiques suivantes : la forme bâtie à proximité immédiate, l'environnement (agricoles, naturelles, contraintes diverses, etc.).

- le schéma d'organisation, présentant **le recul retenu** retenus pour les parcelles intéressées par la présente étude, et qui sont établies en marge de l'emprise de la RD 930 et de l'A62

À défaut de cette analyse, indispensable pour élaborer un projet urbain de qualité, le texte (article L.111-6 du code de l'urbanisme) impose une marge de recul de 75 (voies à grande circulation) ou de 100 mètres (autoroutes et déviations d'agglomération) en bordure des infrastructures concernées pour les espaces non urbanisés.

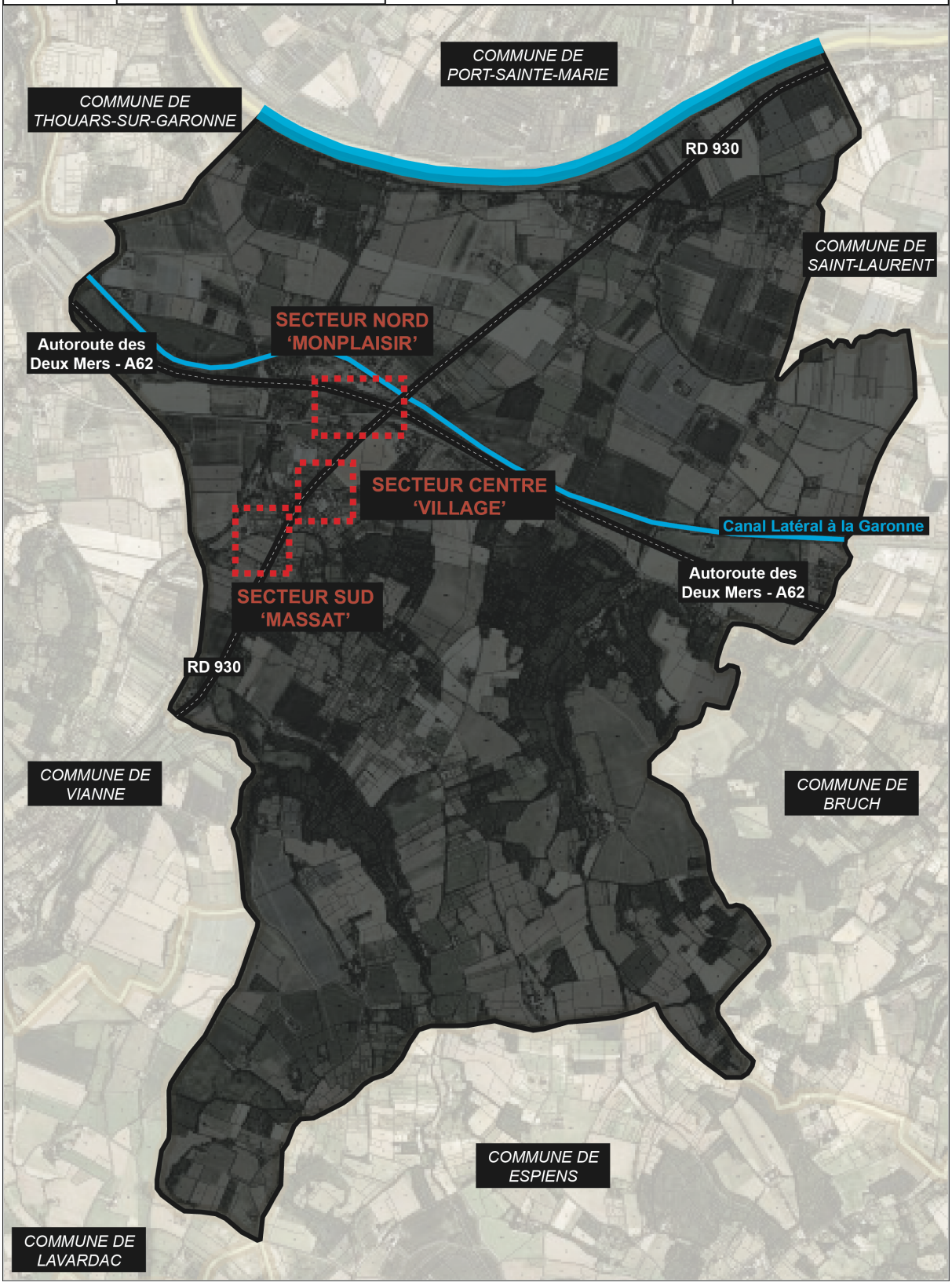
La RD 930 est une route départementale reliant Port-Sainte-Marie à Auch. Sa distance s'élève à 76 km dont 5 km sont situés au sein de la commune de Feugarolles.
L'Autoroute A62 relie Toulouse à Bordeaux. Son tronçon s'élève à 234 km.

Sans réflexion préalable, la levée de l'inconstructibilité ne peut aboutir ce qui aurait pour conséquence de réduire la capacité d'implantation des futurs bâtiments.

3. LOCALISATION GEOGRAPHIQUE

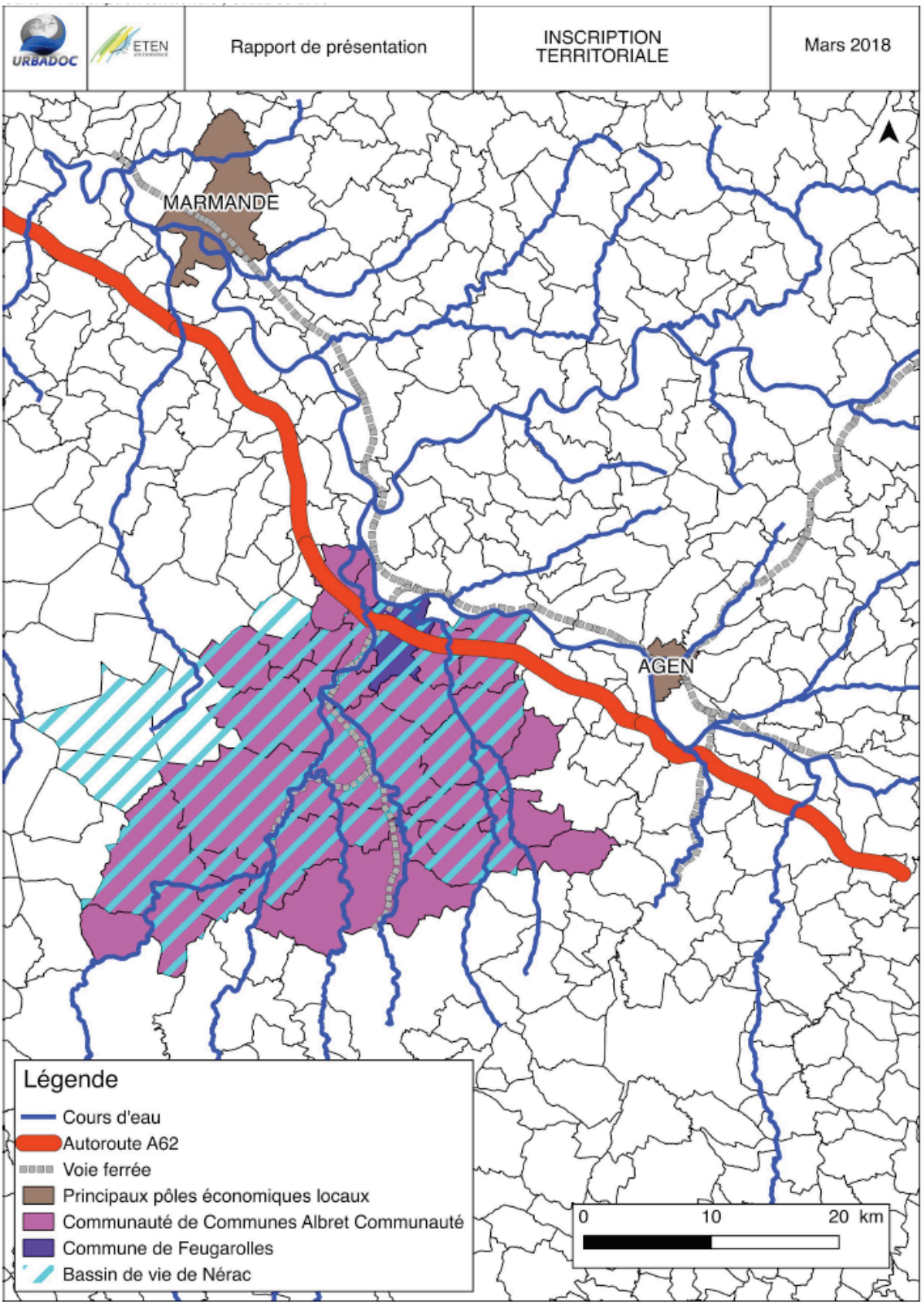
Inscription territoriale de la commune de Feugarolles

URBADOC	Commune de Feugarolles Amendement Dupont	**INSCRIPTION TERRITORIALE**	Réalisation : UrbaDoc Novembre 2018



CHAPITRE I : DIAGNOSTIC ET ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE

1. INSCRIPTION TERRITORIALE



Feugarolles est une commune du Sud-ouest de la France, située dans le département de Lot-et-Garonne. Elle se situe à proximité des unités urbaines de Marmande et d'Agen, appartient au bassin de vie de Nérac et à la communauté de communes Albret Communauté. Cette dernière est née de la fusion de la Communauté de Communes des Coteaux de l'Albret, de la Communauté de Communes du Val d'Albret et de la Communauté de Communes du Mézinais. La communauté de communes regroupe 34 communes, totalisant 26 891 habitants en 2015.
Feugarolles se situe près des communes de : Vianne, Thouars-sur-Garonne, Montgaillard, Nérac, Port-Sainte-Marie. La superficie du territoire communal est de 23,82 km^2.

La commune est desservie par deux routes départementales (RD 119 et RD 930) et l'autoroute A62. Ces différentes routes permettent de rejoindre rapidement les villes polarisantes. La qualité de ces routes est également importante pour que des ménages viennent s'installer dans les communes sans avoir à emprunter des routes secondaires, souvent étroites et/ou dangereuses.

La RD 930 traverse la commune du Nord au Sud, tandis que la RD 119 la traverse d'Ouest en Est. Ces routes constituent les entrées majeures de la ville. Ces routes départementales dévalorisent en partie, la qualité paysagère et les entrées de villes, néanmoins elles facilitent les déplacements intro-territoriaux.

L'autoroute A62 est également présente sur la partie Nord du territoire. Elle peut être source de nuisances, toutefois elle offre souvent de très larges ouvertures sur la vallée mais également elle représente une réelle opportunité pour les habitants de la commune qui peuvent se rendre en 1h20 à Bordeaux et en 1h30 à Toulouse, véritable pôle économique. Deux bretelles se situent à proximité de Feugarolles, à 15 minutes de la bretelle à Damazan et à 30 minutes de celle d'Agen.

2. ANALYSE PAYSAGERE DES ZONES D'ETUDES

2.1. LE PAYSAGE : ELEMENTS DE DEFINITION

Paysage : le terme évoque **« la relation qui s'établit, en un lieu et à un moment donnés, entre un observateur et l'espace qu'il parcourt du regard » ;** chacun apprécie donc un paysage selon sa sensibilité de l'instant.

Notre perception du paysage dépend donc de notre culture personnelle et collective ainsi que de notre histoire.
Le paysage apparent a déjà été, sauf à de rares exceptions, largement modifié par l'homme.
Le mode de vie, l'évolution de l'agriculture ont modifié beaucoup de paysages jusqu'à des cas extrêmes de modification du relief.
De ce fait l'homme exerce une pression sur le paysage pour le façonner à son image, à son mode de vie, à sa culture ou à sa perception.
Un paysage naturel – c'est-à-dire peu modifié par l'homme – représente, l'harmonie des formes et des couleurs et la liberté d'accéder à cette même nature voir la possibilité de façonner ce paysage pour ses propres aspirations.

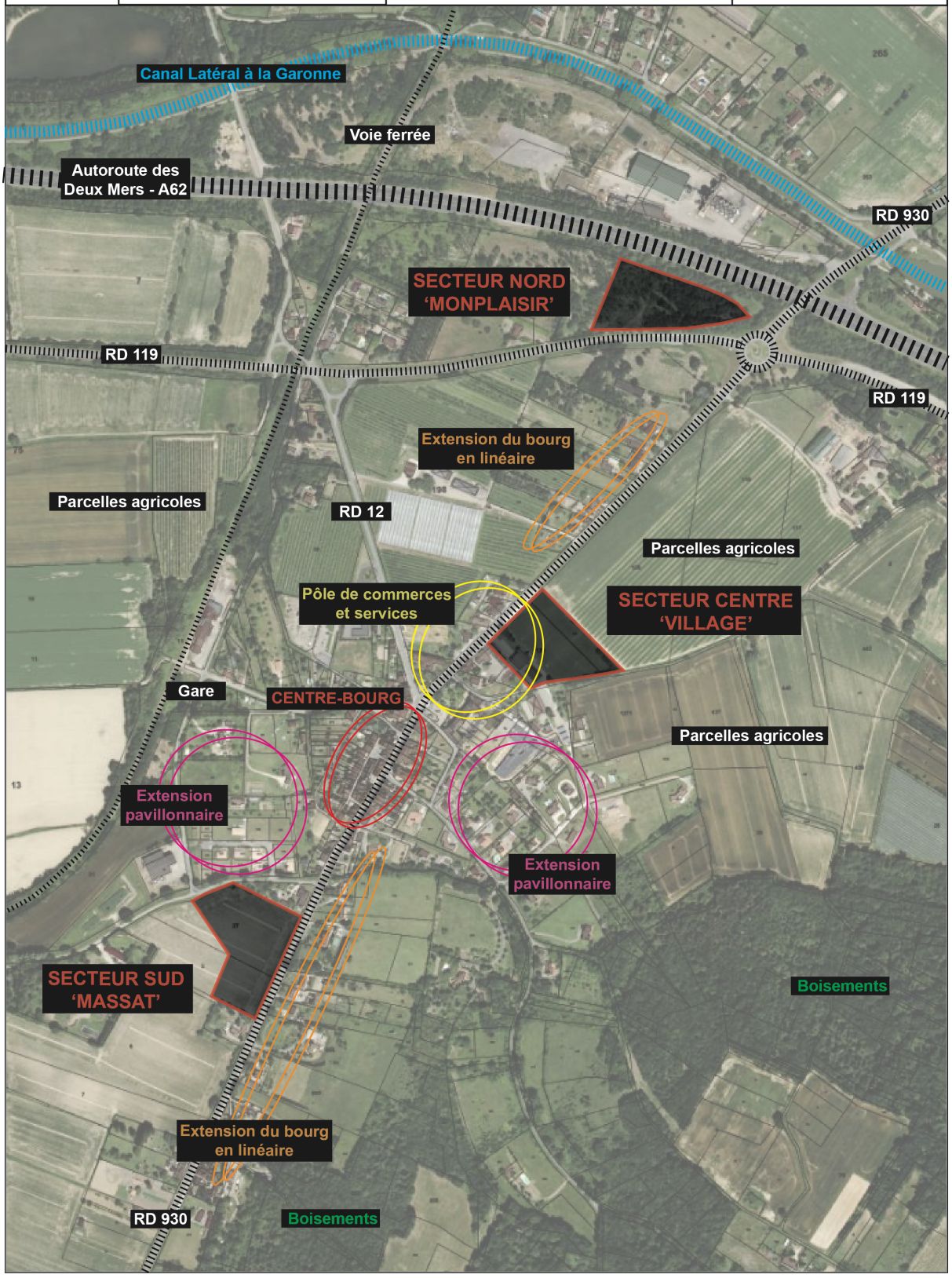
Le paysage communal est défini par différents paramètres :

- le relief ;
- l'occupation des sols
- l'utilisation des sols

La levée du principe de réservation d'une bande inconstructible passe notamment par une analyse pertinente de l'environnement et des paysages.
Aucun projet ne pouvant aboutir sans cette prise en considération, l'étude dresse un "état des lieux" environnemental et paysager.

2.2. L'ENVIRONNEMENT IMMEDIAT

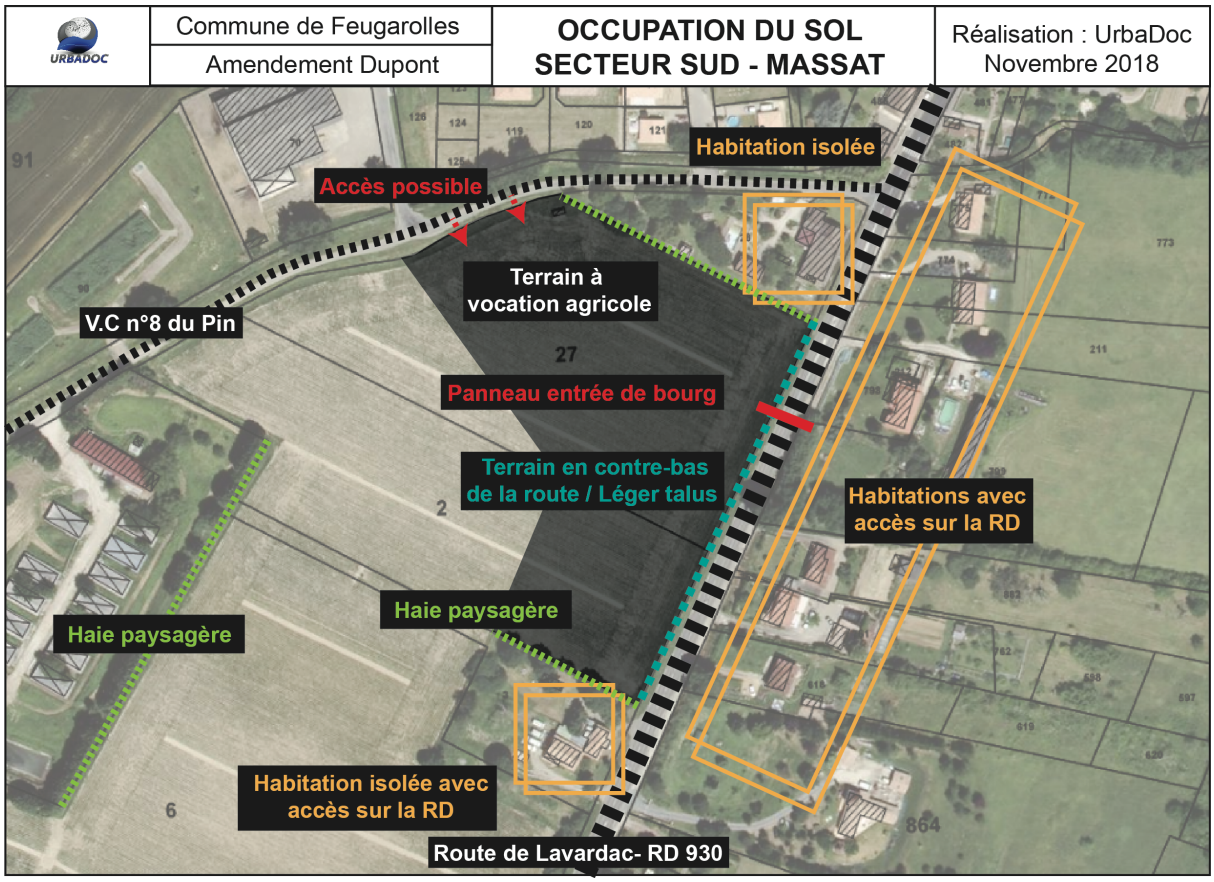
URBADOC	Commune de Feugarolles Amendement Dupont	ETAT DES LIEUX	Réalisation : UrbaDoc Novembre 2018



Le noyau ancien du bourg de Feugarolles est implanté de part et d'autre de la RD 930. On observe un système viaire à double issue, avec la départementale D930 et la D12. La RD 930 joue un rôle structurant dans la perception de la ville. Ensuite, un réseau secondaire découle de ces deux axes.
Concernant l'organisation du bâti, on observe un front bâti le long de la RD 930, cette continuité du bâti entraine une perception hiérarchisée et progressive. Ceci traduit également une forte densité. On observe des jardins à l'arrière des habitations. Des extensions pavillonnaires sont venus se greffer sur les pourtours Est et Ouest du centre-bourg.
Au Nord du Bourg, des commerces et services sont présents. Ils marquent l'entrée Nord du village avec la présence du complexe sportif sur le coté gauche en direct du village (Secteur d'étude Centre/Village).
Le long de la RD 930, une urbanisation linéaire s'est développée créant des espaces interstitiels que le projet de PLU viendra combler. Ainsi, le secteur d'études Sud/Massat répond à cette logique d'urbanisation au plus prêt des réseaux, en comblant les espaces libres avant d'aller urbaniser en extension.
Le secteur Nord/Monplaisir est un site voué à être urbanisé à vocation d'activités. Sa localisation à proximité des artères principales favorisera son développement et augmentera l'attractivité économique de la commune.

2.3. OCCUPATION DU SOL

- **Le Secteur Sud – Massat :**



Le secteur se situe en bordure de la RD 930, dite route de Lavardac. Le secteur est positionné sur la partie sud du village. Il s'inscrit dans un secteur à vocation agricole, entouré de habitations isolées. Des haies paysagères marquent les limites avec l'espace agricole. Un léger talus et un fossé marquent la séparation entre la zone d'étude et la RD 930. Le terrain est relativement plat, facilitant l'aménagement de la zone.

De l'autre coté de la RD 930, plusieurs habitations ont été construites au gré des opportunités foncières, avec un accès direct. Le panneau d'entrée de bourg, est positionné comme sur le schéma ci-dessus. Ainsi, l'entrée de ville est marquée par une route linéaire, sans aménagement routière permettant de faire ralentir la vitesse des usagés.
L'accès au site est uniquement possible, à partir de la voie communale n°8 du Pin, situé au Nord-Ouest de la zone.

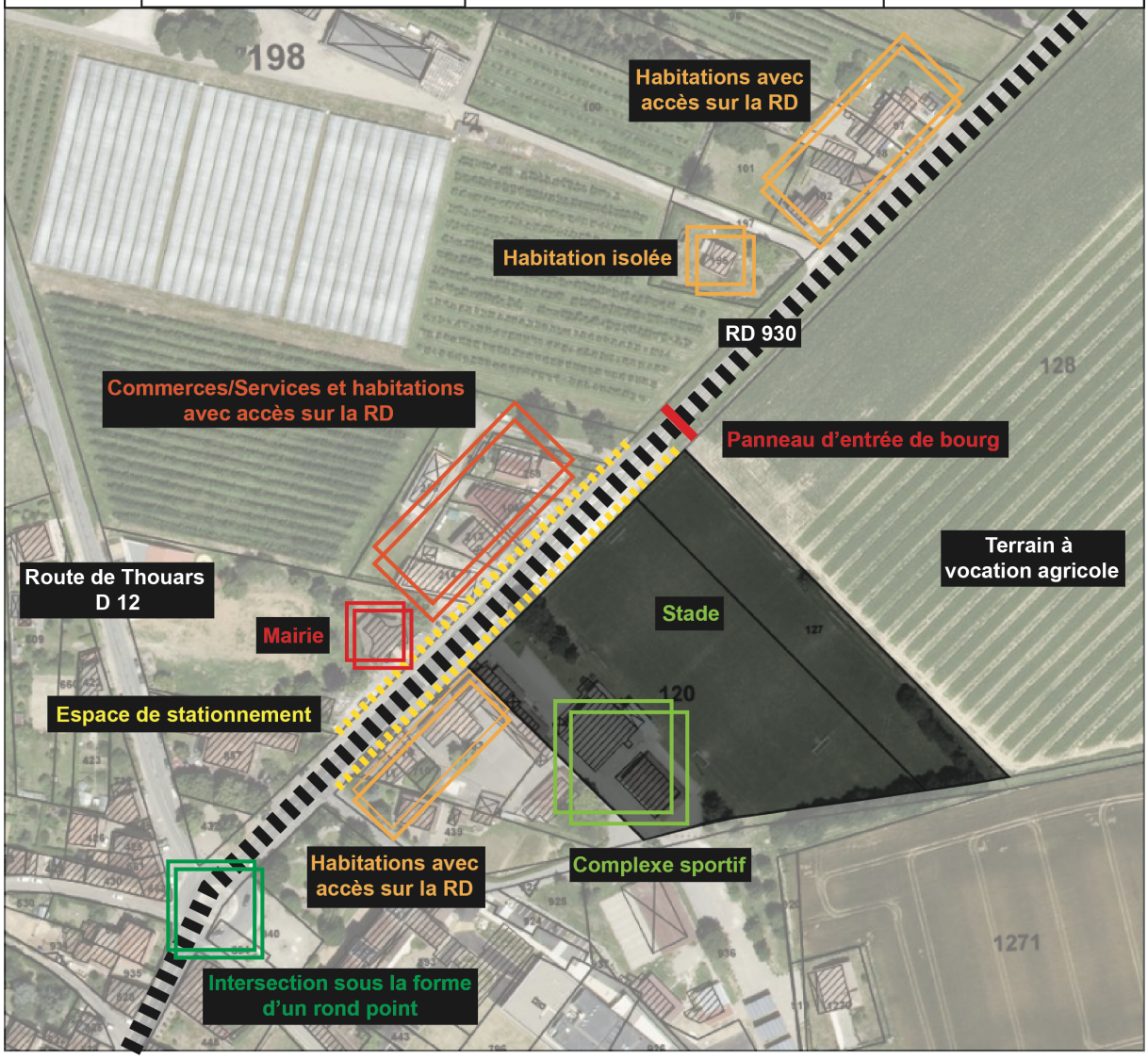
Panorama du site ; UrbaDoc ; Septembre 2018



Vue vers le village depuis le site ; bordure de la RD 930

- **Le Secteur Centre – Village :**

URBADOC	Commune de Feugarolles Amendement Dupont	**OCCUPATION DU SOL SECTEUR CENTRE - VILLAGE**	Réalisation : UrbaDoc Novembre 2018



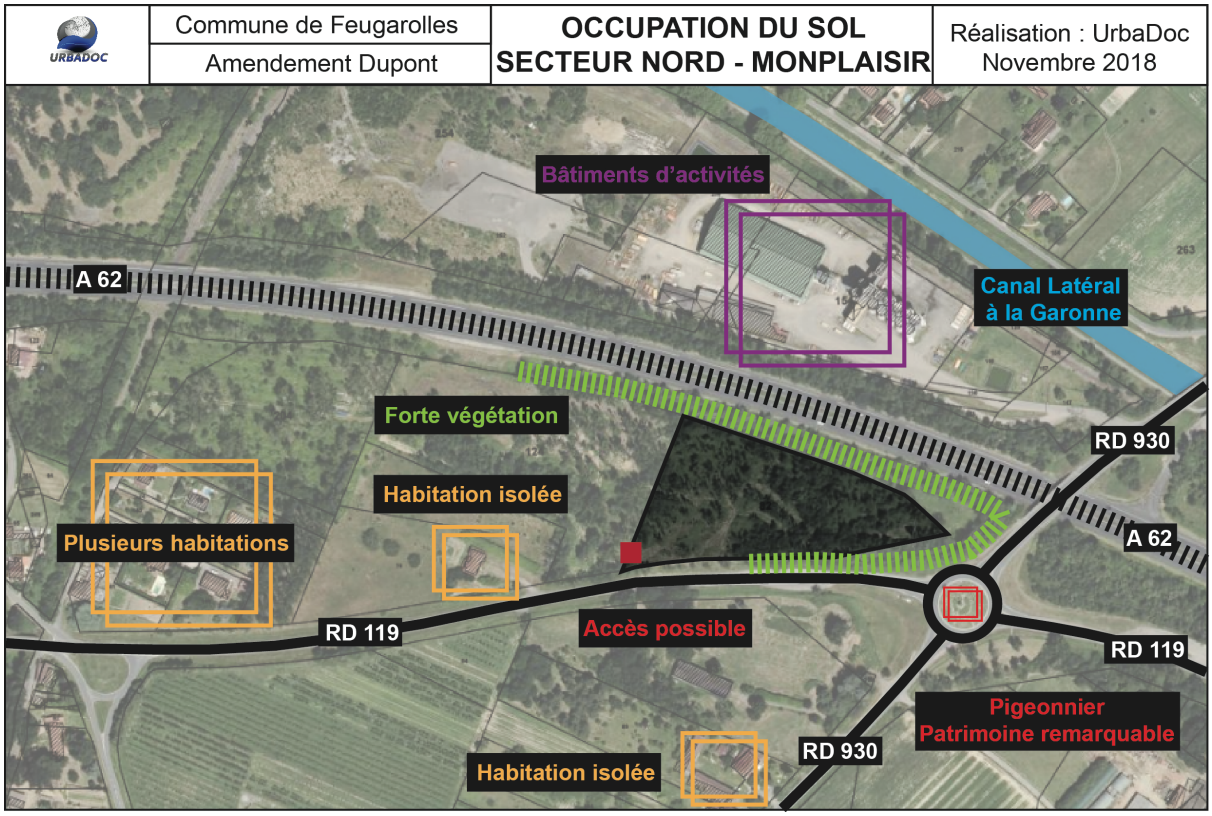
Le secteur correspond au complexe sportif. Ce dernier est composé des bâtiments liés à la pratique sportifs et des enceintes sportives (stade). Ce secteur est classé en zone urbaine de loisirs (UL). Il se situe en bordure de la RD 930, presque en face de la Mairie. Des espaces de stationnement sont disponibles en bordure de la RD 930. Ils font office de séparation entre la zone d'étude et la RD 930. Plus au sud, plusieurs habitations sont implantées en bordure de la route. Ils permettent d'avoir la sensation de créer un front bâti. Des commerces/Services sont également présents le long de la RD 930. Le panneau d'entrée de bourg, est positionné comme sur le schéma ci-dessus. Ainsi, l'entrée de ville est marquée par une route linéaire, sans aménagement routier permettant de faire ralentir la vitesse des usagés.

Panorama du site ; UrbaDoc ; Septembre 2018



La RD 930 en face de la mairie ; L'espace de stationnement entre le stade et la RD 930

- **Le Secteur Nord – Monplaisir :**



Le secteur est implanté sur la partie Nord de la commune, à l'intersection de plusieurs voies de communication. Un rond point facilite le croisement entre la RD 930 et la RD 119. Cette dernière marque la limite sud à la zone d'étude. C'est également à partir de cette route, que l'accès au site est possible. Un pigeonnier est présent au milieu du rond point. Il fait office de point de repère en partant du centre-bourg de Feugarolles.

La limite Nord du site d'étude est marquée par la présence de l'autoroute A62 (limite anthropique). Entre l'A62 et le canal latéral à la Garonne, encore plus au Nord, des bâtiments d'activités sont implantés.
Sur le site, une végétation abondante est présente, notamment sur les extrémités Nord et Est, à proximité des deux voies classées à grande circulation. La présence d'un fort dénivelé a favorisé la poussée d'une végétation dite « sauvage », sans aménagement d'ensemble. Ces végétaux sont devenus importants masquant les perspectives visuelles sur la zone d'étude.

Panorama du site ; UrbaDoc ; Septembre 2018




Végétation présente sur le site, en bordure de la RD 119 ; Talus et végétation en bordure de la 930

2.4. L'ANALYSE PARCELLAIRE

URBADOC	Commune de Faugarolles Amendement Dupont	SECTEURS IMPACTES	Réalisation : UrbaDoc Novembre 2018 Source : DDT 47 ; DGFIP

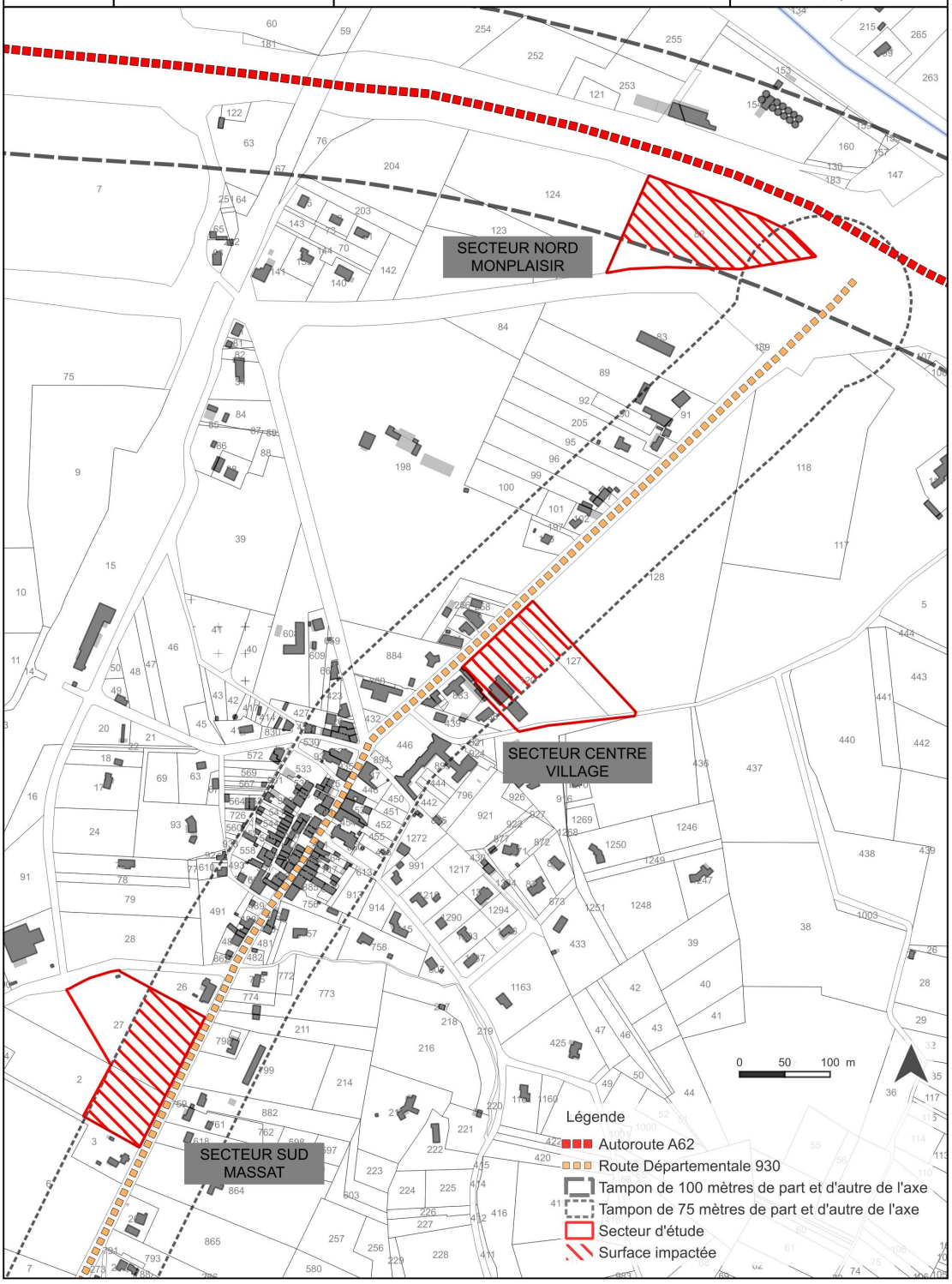


Tableau des surfaces :

Secteur	Référence cadastrale	Superficie totale des secteurs (en m^2)	Superficie des secteurs impactés (en m^2)
Sud - Massat	ZN 02	4 515	4 419
	ZN 27	11 513	6 608
TOTAL		16 028	11 027 (69%)
Centre – Village	ZM 120	10 074	5505
	ZM 127	3 918	1624
	Emprise publique	406	/
TOTAL		14 398	7 129 (49%)
Nord - Monplaisir	ZN 82	14 026	12 141
TOTAL		14 026	12 141 (86%)

Le développement sur ces 3 secteurs intéresse les parcelles détaillées dans le tableau ci-dessus.
Le secteur Sud – Massat présente une superficie de 1,60 ha, dont 1,10 ha sont impactés par la bande d'inconstructibilité, cela représente environ 69% du site.
Le secteur Centre-Village présente une superficie de 1,44 ha, dont 0,71 ha sont impactés par la bande d'inconstructibilité, cela représente environ 49% du site.
Le secteur Nord - Monplaisir présente une superficie de 1,40 ha, dont 1,21 ha sont impactés par la bande d'inconstructibilité, cela représente environ 86% du site.

2.5. ACCESSIBILITES ET CONDITIONS DE CIRCULATION :

Les flux de circulation sont nombreux aux abords des secteurs d'études. La localisation de plusieurs entités bâties et le village de Feugarolles génèrent également un trafic riverain et de transite. Les deux voies d'études, la RD 930 et l'Autouroute A62 se caractérisent de la manière suivant :

Nom de la voie	Photographie (UrbaDoc ; Septembre 2018)	Description
La Route Départementale 930		La RD 930 traverse la commune du Nord au Sud en passant par le centre-bourg de Feugarolles. La route est à double sens de circulation, rectiligne, facilitant une circulation rapide. Aucun aménagement routier n'est présent afin de faire ralentir les usagés à l'approche des entrées du village. Cette voie est fortement utilisée par les habitants (desserte riveraine) mais également par les routiers. Dans le centre-bourg, les principales habitations présentes en bordure de la route sont implantées en accroche de voirie.

L'Autoroute A62		Cette artère permet la connexion entre Toulouse et Bordeaux. A ce titre, elle assure une fonction de transit importante sur le territoire. Cette voie à double sens de circulation est limitée à 130 km/h. Sur le côté droit, en direction de Bordeaux, le site d'étude (Nord – Monplaisir) est masqué par la végétation abondante.

2.6. INCIDENCES SUR L'AGRICULTURE

La carte ci-dessous illustre les parcelles identifiées au registre parcellaire agricole de 2017, qui identifie les îlots agricoles.
Seul, le secteur Sud/Massat de la zone AUb est valorisées par la culture de Maïs grain et ensilage.
Les deux autres secteurs ne sont pas à vocation agricole ainsi ils ne présentent pas d'enjeux agricoles.

URBADOC	Commune de Feugarolles Amendement Dupont	**INCIDENCES AGRICOLES**	Réalisation : UrbaDoc Novembre 2018



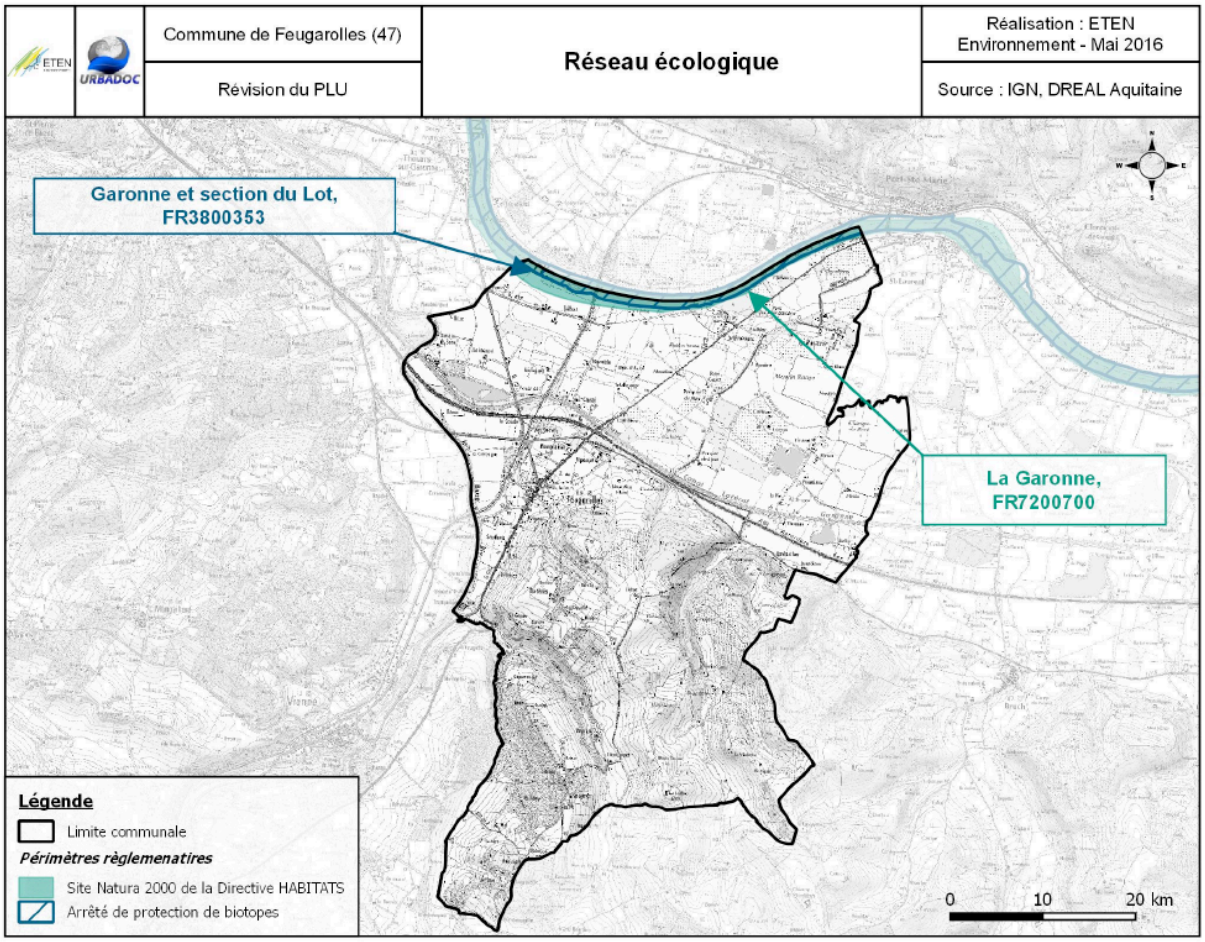
2.7. INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

URBADOC	Commune de Feugarolles Amendement Dupont	**INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT**	Réalisation : UrbaDoc Novembre 2018



Les secteurs d'études Sud/Massat et Centre/Village s'inscrivent en bordure de la RD 930. Ces zones ne constituent pas un intérêt écologique particulier. Le secteur d'étude Sud/Massat est caractérisé par la pratique de l'agriculture associée au maintien de quelques reliquats végétalisés (arbre esseulé, haies structurantes) qui constitue l'identité rurale. Au Nord, sur le secteur Nord/Monplaisir le secteur est caractérisé par une peupleraie. Ainsi, sur le site d'étude, une forte végétation est présente.

2.8. LE MILIEU NATUREL A L'ECHELLE COMMUNALE



La commune est concernée par le site Natura 2000 de la Directive Habitat « La Garonne, FR7200700 ». Il se trouve sur la partie Nord du territoire communal.
Il s'agit d'un Site d'Intérêt Communautaire de 5 626 ha.
De plus, sur le territoire de la commune, il existe un arrêté de protection de biotope, il s'agit de « Garonne et section du Lot, FR3800353 ». Les effets de cet arrêté, datant de 1993, s'appliquent à la totalité du cours d'eau de la Garonne, en Lot-et-Garonne.

Aucun secteur d'étude n'est impacté par le site Natura 2000 et par l'arrêté de biotope.

2.9. CADRE REGLEMENTAIRE

Le document d'urbanisme s'appliquant sur la commune est une carte communale approuvée par délibération du Conseil Municipal le 5 septembre 2005.
Par délibération en date du 9 avril 2015, le Conseil Municipal de Feugarolles a décidé de prescrire l'élaboration de son Plan Local d'urbanisme.
Dans le PLU en cours d'élaboration, les sites d'étudiés ont été classés :
- Secteur Sud / Massat : en zone AUb (zone à urbaniser, en deuxième position, à vocation résidentielle et activités compatibles)
- Secteur Centre / Village : en zone UL (zone urbaine à vocation de loisirs)
- Secteur Nord / Monplaisir : en zone 2AUx (zone à urbaniser fermée à vocation d'activités)

Le règlement écrit du PLU stipule à l'article 2 de la zone que :

ZONE AUb : Sont autorisées sous conditions, les formes d'occupation et d'utilisation du sol suivantes :
• les activités artisanales et commerciales à condition qu'elles ne portent pas atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique, et qu'elles soient compatibles avec la vie urbaine ;
• les installations classées, à condition qu'elles soient liées à l'activité normale de la cité, et qu'elles soient compatibles avec la vie urbaine ;
• les parcs de stationnement les aires de jeux

Sont définies par ailleurs les règles suivantes :
- La zone AUa sera urbanisée en priorité.
- La zone AUb ne pourra être urbanisée que si 20% de la AUa sont bâtis.
- La zone AUc ne pourra être urbanisée que si 20% de la zone AUb sont bâtis

L'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs est conditionnée au respect des Orientation d'Aménagement et de Programmation (Pièce 3 du dossier de PLU).

ZONE UL : Sont admis :
Les constructions nécessaires aux activités de sports et loisirs et de plein air.

ZONE 2AUx : zone fermée à l'urbanisation
ARTICLE UNIQUE OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES
A l'exclusion des installations techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et réseaux d'intérêt public et des constructions ou réalisations d'installations nécessaires au fonctionnement du service public, toutes les occupations et utilisations du sol sont interdites.

Extrait du règlement graphique du PLU en cours d'élaboration



Extrait du PLU : Secteur Sud / Secteur Centre / Secteur Nord

2.10. LES RESEAUX DE DISTRIBUTION DE FLUX

- Le réseau d'Electricité :

Les 3 secteurs sont desservis par le réseau électrique. Seul le type de réseau qui apporte l'électricité est différents (Ligne basse tension enterrée, aérien torsadée, ...)

- Le réseau d'eau potable

L'ensemble des trois sites est correctement desservi par le réseau d'eau potable. La canalisation passe en bordure de la RD 930.

- Le réseau d'assainissement collectif

Seuls les secteurs Sud / Massat et Centre-village sont reliés à l'assainissement collectif. Le réseau passe le long de la RD 930. Ce réseau se concentre principalement dans le centre-bourg de Feugarolles, c'est pourquoi le secteur Nord/Monplaisir n'est pas relié à la station d'épuration de la commune.

- La défense incendie

Un poteau de défense incendie est implanté à proximité immédiate du secteur centre/village. Les deux autres secteurs ne sont pas desservis.

2.11. PRINCIPALES CONTRAINTES ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

La commune est concernée par un certain nombre de servitudes d'utilité publique, qui grèvent l'utilisation du sol. Les servitudes d'utilité publique présentes sur la commune sont les suivantes :

- Servitude A2 : Passage de canalisations souterraines d'irrigation
- Servitude A4 : Terrains riverains de cours d'eau non domaniaux
- Servitudes AC1 : Monument historique
- Servitude AC2 : Site et monuments naturels
- Servitude EL3 : Halage et marchepied
- Servitude EL7 : Alignement des voies publiques
- Servitude I4 : réseau électrique
- PPRN inondation
- PPRN mouvement de terrain
- PPRN retrait et gonflement des argiles
- Servitude T1 : Relatives aux voies ferrées

Plusieurs prescriptions sont également présentes sur la commune avec notamment la bande d'inconstructibilité de 75 mètres et 100 mètres de part et d'autre des voies classées à grande circulation.

Aucune servitude d'utilité publique impacte directement les secteurs d'études
Le règlement écrit du Plan Local d'Urbanisme en cours prendra en compte l'ensemble des risques et servitudes identifiés sur la commune.

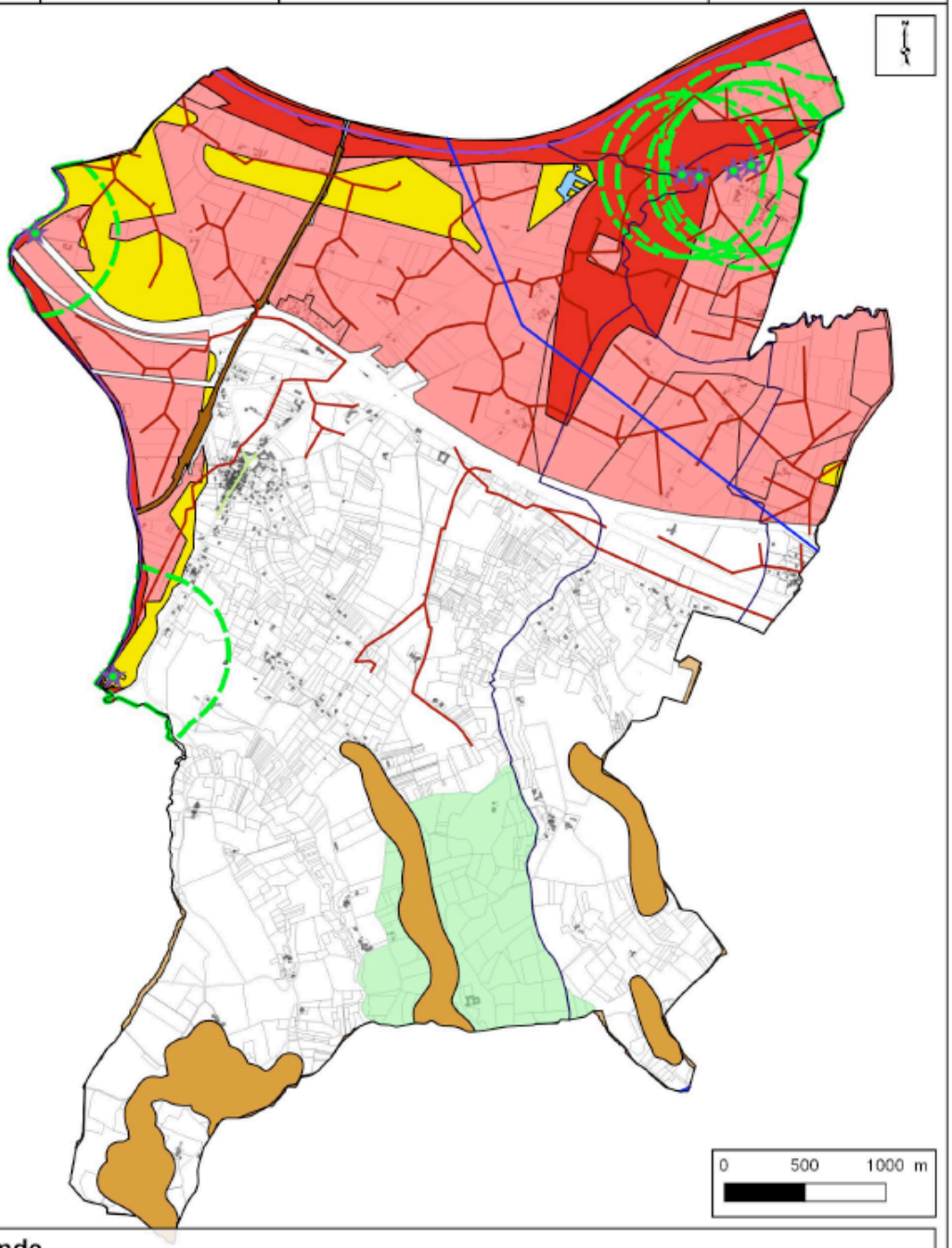
Commune de FEUGAROLLES (47)

Elaboration du PLU

SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

Réalisation : UrbaDoc avril 2016

Source : DDT 47



Légende

- A2 Canalisations souterraines d'irrigation
- A4 Cours d'eau non domaniaux
- AC1 Périmètre de protection autour des monuments inscrits et/ou classés
- AC2 Site inscrit
- EL3 Halage et marchepied
- EL7 Alignement des voies publiques
- I3 Périmètre de protection des canalisation de gaz
- I4 Réseau électrique
- Monuments historiques inscrits et/ou classés
- PPRN Mouvements de terrain R_GS

PPRN Inondation

- Zone rouge foncé
- Zone rouge clair
- Zone jaune
- Zone bleue

PPRN Retrait et gonflement des argiles

- Zone fortement exposée
- Zone moyennement exposée
- Zone faiblement à moyennement exposée
- T1 Voies ferrées

CHAPITRE II : LE PARTI D'AMENAGEMENT

1. LA QUALITE URBAINE

1.1. LES OBJECTIFS

La volonté d'intégrer de manière cohérente au regard des enjeux sécuritaires, paysagers et architecturaux, les nouvelles constructions en marge de la RD 930 et de l'autoroute A62.

De plus, la future zone d'activité (2AUx) située sur le secteur Nord/Monplaisir doit permettre de développer les équipements, les activités et les réseaux propices à l'accueil de nouvelles populations, conformément à la fiche d'action n°2 du projet d'aménagement et de développement (PADD) du plan local d'urbanisme de la commune. Ce projet répond à un intérêt général, celui de conforter la dynamique économique sur la commune.

La poursuite de ces objectifs doit permettre d'offrir de bonnes conditions pour le développement de l'habitat et des activités sur ces secteurs d'études tout en préservant les caractéristiques d'un environnement immédiat agréable.

En ce sens, le parti d'aménagement architectural et urbain s'attache à traiter différentes échelles territoriales et répond à plusieurs enjeux :

- La perception des bâtiments à partir de la RD 930 et de l'A62 (échelle de l'automobile),
- La bonne intégration des bâtiments dans le cadre paysager immédiat, avec précisément une articulation entre les différentes fonctions d'activités, marges résidentielles et agricoles en fonction des sites d'études.

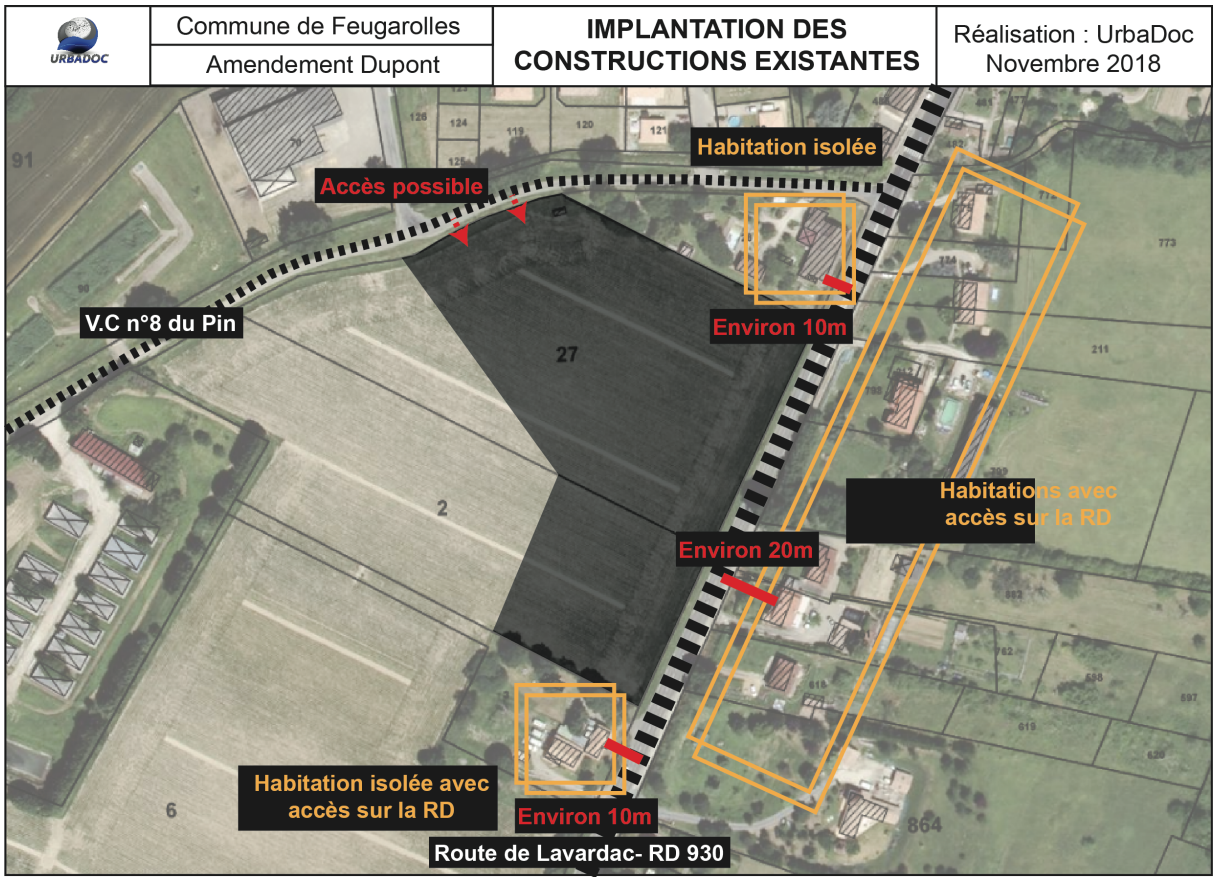
Le parti d'aménagement se doit ainsi d'être démonstratif de ces préoccupations en apportant, par la qualité des aménagements et de leurs intégrations au sein de l'environnement immédiat et du bâti proche, une réponse à ces enjeux.

1.2. L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

La présente étude est motivée par la volonté de fixer des règles dérogatoires quant à l'inconstructibilité en limite de la RD 930 et de l'A62. En ce sens, il convient de redéfinir le retrait entre les premiers bâtiments et les abords de ces axes sur les secteurs d'études, tout en veillant à garantir une bonne intégration paysagère.
Les éléments suivants permettent d'expliciter le choix retenu quant à la (re)définition de la largeur d'une bande non aedificandi en limite des voies classées à grande circulation :

- **Secteur Sud / Massat :**

La lecture du site d'étude se développant met en exergue que la bande non aedificandi impacte une grande partie de la surface de la zone AUb (plus de 69%), cela en raison de sa matérialisation en premier rideau le long de l'axe départemental.
Hormis l'augmentation du trafic sur cette zone, les enjeux sécuritaires directement liés à la RD 930 résultent surtout des modalités d'accessibilité à la zone. Ainsi, une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) a été réalisée et favorise un accès depuis la voie communale n°8 du Pin.
Les visibilités ménagées en direction de la zone AUb sont largement ouvertes compte tenu de la planéité de ce secteur couplée à l'absence de trame végétale en bordure de la RD 930.
Les premières habitations isolées, construites en bordure de la RD 930 se situent à environ 10 mètres de l'axe de la voie classée à grande circulation.



Panorama du site ; UrbaDoc ; Septembre 2018



Habitation située au Sud, Habitation située au Nord

Compte tenu des spécificités intrinsèques au site, précisément le fait que les visibilités entrantes apparaissent largement ouvertes, il semble judicieux de maintenir une marge inconstructible au sein de la zone AUb ; de même nature longueur que les habitations existantes situées au Nord et au Sud de la zone, afin de garder une cohérence architecturale et l'idée d'avoir la possibilité de créer un alignement bâti.
C'est pourquoi, la marge d'inconstructibilité sera ramenée à **15 mètres** à partir de l'axe de roulement de la RD 930.

- **Secteur Centre / Village :**

La lecture du site d'étude se développant met en exergue que la bande non aedificandi impacte une grande partie de la surface de la zone UL (plus de 49%), cela en raison de sa matérialisation en premier rideau le long de l'axe départemental.
Les visibilités ménagées en direction de la zone UL sont largement ouvertes compte tenu de la planéité de ce secteur couplée à l'absence de trame végétale en bordure de la RD 930.
Les premières habitations construites en bordure de la RD 930 se situent à environ 10/15 mètres de l'axe de la voie classée à grande circulation.



Panorama du site ; UrbaDoc ; Septembre 2018

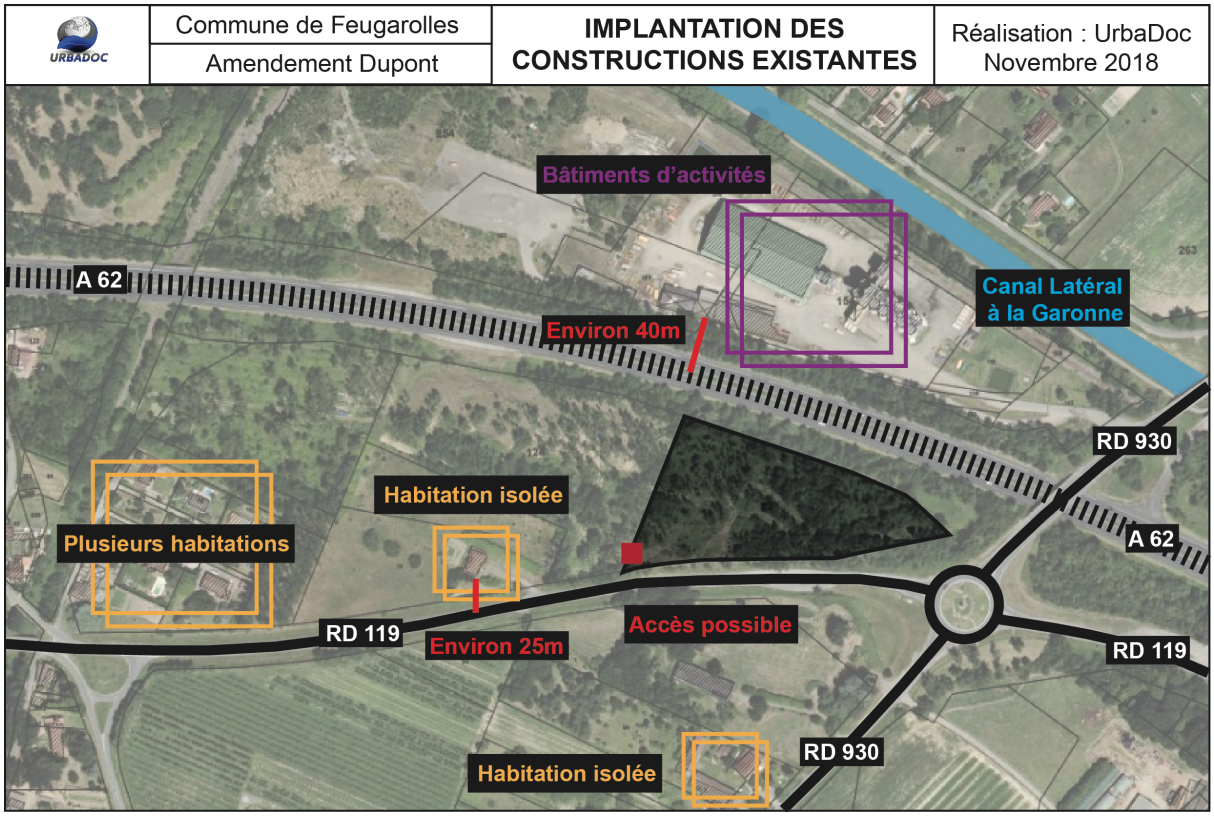


Habitations situées en face de la zone d'études

Compte tenu des spécificités intrinsèques au site, précisément le fait que les visibilités entrantes apparaissent largement ouvertes, il semble judicieux de maintenir une marge inconstructible au sein de la zone UL ; de même nature longueur que les habitations existantes, afin de garder une cohérence architecturale et l'idée d'avoir la possibilité de poursuivre le front bâti présent dans le centre-bourg.
C'est pourquoi, la marge d'inconstructibilité sera ramenée à **15 mètres** à partir de l'axe de roulement de la RD 930.

- **Secteur Nord/Monplaisir :**

La lecture du site d'étude se développant met en exergue que la bande non aedificandi impacte une grande partie de la surface de la zone 2AUx (plus de 86%), cela en raison de l'impact de la bande d'inconstructibilité généré par l'A62 et la RD 930.
Aucun bâtiment n'étant installé sur cette zone 2AUx, vierge de toute construction, il n'existe pas de bâtiments permettant de créer un premier plan au sein de la zone. A proximité, une habitation isolée, à l'Ouest du site, est construite à environ 25 mètres de l'axe de la voie, en bordure de la RD 119. Au Nord, un secteur à vocation d'activités est présent. Le bâtiment le plus de proche de l'autoroute est implanté à 40 mètres environ de l'axe de la voie.



Compte tenu des spécificités intrinsèques au site, il semble judicieux de maintenir une marge inconstructible au sein de la zone 2AUx. Cette marge pourrait être la même pour l'ensemble de la RD 930 à savoir ramener la bande d'inconstructibilité à **15 mètres** à partir de l'axe de roulement. Concernant l'A62, garder une cohérence dans l'implantation des bâtiments situés plus au nord est judicieuse. C'est pourquoi, la marge d'inconstructibilité sera ramenée à **40 mètres** à partir de l'axe de roulement de l'A62.

1.3. L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Au moment de l'élaboration du PLU, l'article 7 relatif à l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives a été rédigé de manière à veiller à une implantation harmonieuse des bâtiments au sein des zones d'études.

- **Secteur Sud / Marrat :**

Le règlement écrit du PLU décrit pour la zone AUb :
« Les constructions devront être implantées :
- soit en limite séparative
- soit au minimum 3 mètres de la limite séparative.

Les constructions annexes, si elles sont implantées en limite séparative, la hauteur ne devra pas dépasser 3,50 mètres. »

- **Secteur Centre / Village :**

Le règlement écrit du PLU décrit pour la zone UL :
Les constructions devront être implantées soit :
- en limite séparative
- en retrait avec une distance minimum de 4 mètres.

- **Secteur Nord / Monplaisir :**

Le règlement écrit de la zone 2AUx sera écrit au moment de l'ouverture à l'urbanisation de la zone.

2. LA QUALITE ARCHITECTURALE

2.1. ACCOMPAGNER L'INTEGRATION DES FUTURS BATIMENTS

Les différents bâtiments qui viendront s'implanter sur les sites d'études ne doivent pas générer un paysage bâti déstructuré en raison tout particulièrement des volumétries et des matériaux généralement mis en œuvre pour de telles unités.
Il est noté que les façades des bâtiments projetés seront rendues visibles en premier lieu à partir de la RD 930 et de l'A62, cela dans une logique d'effet vitrine et de la matérialisation même des zones en premier rideau de ces axes.

La nature des bâtiments et des aménagements de premier plan conditionnant en grande partie l'image des sites, il convient de veiller à la qualité architecturale de ces bâtiments qui ont un souhait de vitrine et de bonne lisibilité par rapport à l'espace public.

Il s'agit également de définir un plan d'aménagement d'ensemble qui respecte l'environnement par l'architecture des constructions mais aussi une qualité des abords (limites de parcelle, clôture).

2.2. PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES

Dans le cadre de l'instruction de permis de construire, les projets proposés tiendront compte des principes d'aménagement et d'architecture énoncés ci-après. Ces données sont valables pour l'ensemble des sites d'études.

- Implantation sur la parcelle et orientation des bâtiments

L'implantation des bâtiments sur la parcelle est déterminante quant à la qualité d'aménagement perçue à l'échelle de l'ensemble de la zone. En effet, la perception depuis l'espace public participe grandement à cette qualité. Au regard des unités implantées au sein des zones adjacentes, et compte tenu de la planéité des secteurs appréhendés, les plus grandes façades seront orientées de préférence parallèlement aux tracés de la RD 930 et de l'A62 ou bien à défaut perpendiculairement à cet axe.

- Hauteur maximale des constructions

La hauteur maximale des constructions, comptée par rapport au niveau du sol naturel à l'égout du toit ou à l'acrotère sera fixée de manière à ce qu'elle contribue à harmoniser l'échelle du bâtiment à implanter avec ceux présents à proximité. Ainsi la hauteur hors sols des constructions sera conforme au gabarit du bâti environnant qui répond à la même vocation. La hauteur maximale des constructions et installations devra ainsi respecter les hauteurs définies par le règlement écrit du PLU.

- Aspect extérieur des constructions

Les constructions, aménagements ou ouvrages, par leur architecture et leur aspect extérieur, doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants du site et des paysages.
Les constructions devront s'intégrer à leur environnement par :

- la simplicité et les proportions de leur volume ;
- l'unicité et la qualité des matériaux ;
- l'harmonie des couleurs

La mise en œuvre et le traitement des matériaux de construction devront garantir leur aspect dans le temps.

- Toitures :

L'aspect des toitures est un élément important en matière d'intégration paysagère pour le bâtiment. Les toitures peuvent être fortement perçues à partir des axes routiers, y compris après le paysagement des abords des zones ou de ces axes de circulation. Le travail architectural sur la toiture devra pour cette raison s'inscrire en cohérence avec l'ensemble du bâtiment.

- Façades :

Les façades des constructions doivent être réalisées en matériaux dont la mise en œuvre et le traitement doivent garantir leur aspect dans le temps. Pour les bâtiments dont la hauteur de façade est supérieure à 5 mètres, il peut être intéressant d'envisager que le dit bâtiment puisse comporter un soubassement marqué par un changement de matériaux ou de couleurs, cela en vue de rythmer la façade.

- Teintes :

Les tons vifs et réfléchissants seront interdits, sauf éléments de détails. Les colorimétries des enduits de façade seront tirées à partir des tonalités proches ou similaires à celles déjà présentes au sein des zones.

- Stationnement

Toujours avec le souci d'un traitement paysager qualitatif, les stationnements devront être particulièrement soignés. L'utilisation de matériaux permettant un faible degré d'imperméabilisation des surfaces dédiées aux stationnements et à la circulation des véhicules légers au sein du site d'activités sera privilégiée : dalles engazonnées, parking en evergreen, etc.
Par ailleurs pour optimiser et non surdimensionner le nombre de place de stationnement à créer, l'article 12 du règlement du PLU indique que le nombre de places à créer devra être adapté au besoin et au fonctionnement de l'activité et que le stationnement sera effectué en dehors des emprises publiques.

3. LA QUALITE PAYSAGERE

3.1. LE PROJET PAYSAGER

L'objectif est de permettre l'implantation de nouvelles constructions en bordure des voies classées à grande circulation. Pour cela, le paysagement est un vecteur d'attractivité du lieu.
Le paysage constitue le reflet du fonctionnement d'un territoire. Les exigences actuelles ont incorporé le paysagement en tant que paramètre permettant d'assurer de façon certaine l'organisation et l'attractivité des aménagements proposés. Le végétal joue ainsi un **rôle majeur** dans la qualité des zones.

Les principes d'aménagement et de traitement paysager devront répondre aux objectifs de qualifier et valoriser des secteurs vus depuis l'extérieur (marges naturelles, axes routiers, habitations riveraines). En ce sens l'orientation paysagère doit permettre de faire valoir les mesures compensatoires proposées dans le cadre de l'étude amendement Dupont.

La philosophie du projet s'articule comme il suit :
L'accent est mis sur le traitement des devants et fonds de parcelles des zones d'études, visibles depuis les différentes voies.
En ce sens, les principes d'aménagements paysagers proposés accordent une grande valeur au **traitement des lisières de la zone.**

Le **projet paysager retenu** répond ainsi à **deux lignes directrices principales** qui consistent d'une part à renforcer sur ce secteur les plus-values paysagères, cela par un **traitement végétalisé spécifique** aux abords et d'autre part, à veiller à l'intégration des unités au sein de leur environnement immédiat en **tenant compte des fonctions autres que celles de la zone** qui se développent en marge de ce secteur : habitation riveraine, thématique agricole encore prégnante, thématique environnementale …

Une inscription paysagère qui devra être conservée afin de garder les éléments structurants existants (cadre végétal en bordure du site). Le traitement des franges sera enrichi par un aménagement paysager décliné en fonction d'une trame végétale composée d'essences issues de la parcelle végétale de la campagne locale ou bien la matérialisation de zones tampons maintenues enherbées.

L'aménagement paysager spécifique à la bande non aedificandi en marge de la RD 930 et de l'A62 participera à cette même volonté, cela afin de valoriser l'image de l'aménagement perçue depuis cet axe notamment.

Cette approche permet d'apporter des réponses concrètes, dans le maintien de motifs paysagers ou encore dans la localisation d'espaces propres à accueillir des plantations et aménagements paysagers divers.

Les **enjeux paysagers** identifiés sur ces secteurs se traduisent comme suit :

- d'une part l'absence de motifs paysagers en premier plan perçus à partir de la RD 930 notamment qui oblige à créer un environnement propice à favoriser les qualités d'aménités.
- d'autre part, la présence de motifs paysagers structurants (Secteur Nord/Monplaisir) mérite des mesures de protection spécifiques.

Fort de ce constat, les choix retenus pour les aménagements paysagers s'articulent autour de la définition de règles strictes pour protéger l'intégralité du végétal présent sur ces secteurs et sont également guidés par la volonté de renforcer, voire de créer, une trame végétale signifiante et attrayante par la **plantation de nouvelles espèces végétales** d'essence locale.

Ces plantations seront réalisées, non pas pour marquer de manière rigide les limites physiques de l'emprise des sites, mais davantage pour favoriser leur insertion dans une échelle paysagère élargie en veillant à préserver le caractère bucolique de cette partie de territoire qui se réfère à une campagne cohabitée.

3.2. LE TRAITEMENT DES LIMITES DES SITES

La constitution de haies paysagères : un outil d'aménagement à part entière

La plantation de haies permet une meilleure intégration des futures constructions dans le cadre paysager et assure par ailleurs une transition en douceur les espaces agricoles et naturels. L'implantation d'une **strate arborée** en bordure des sites d'études permet de **souligner l'emprise des zones**. Pour autant, il convient de ne pas créer des barrières végétales opaques dont l'impact paysager est aussi fort que ce que l'on cherche à masquer. Toutes les limites de parcelles seront doublées de haies vives.

La **mise en place de motifs végétalisés ponctuels** sera privilégiée au regard des alignements continus jugés trop rigides.

Exemple à ne pas reproduire

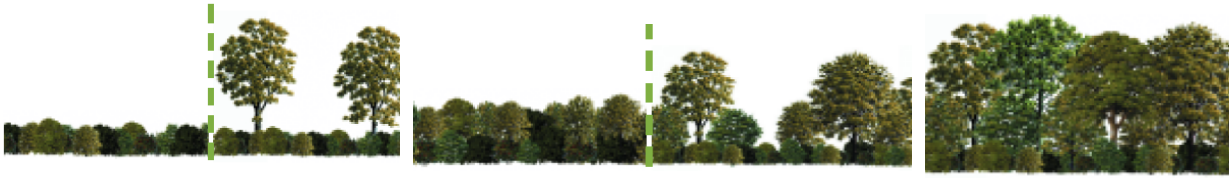
Les haies végétales monospécifiques déprécient fortement l'identité paysagère en générant notamment une dichotomie de part et d'autre de l'infrastructure routière avec d'une part un paysage ouvert (côté gauche) et d'autre part une opacité (côté droit).



Exemple tiré de l'analyse paysagère menée pour l'étude Amendement Dupont sur la commune de Beaucens dans le département des Hautes-Pyrénées (65), UrbaDoc, 2012

Les différentes morphologies de haies :

Elles sont variables selon les associations d'arbustes et d'arbres, d'âges et de tailles divers.



Haie basse | **Alignement sur haie basse** | **Haie moyenne** | **Haie ondulée** | **Grand brise-vent**

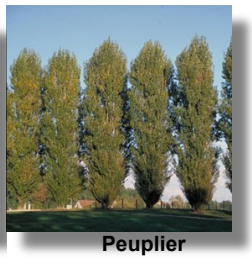
Exemple de sujets végétaux propices à une bonne intégration paysagère

Les accompagnements végétalisés concernant la strate arborée renvoient aux espèces communes de la campagne locale.
Cette végétation marque ainsi un rappel au regard de la végétation présente et contribue à conforter une véritable identité au site.

Il convient de privilégier plusieurs essences pour créer une haie composite : une composition d'essences locales, adaptée au milieu et au paysage permet de bénéficier d'une diversité biologique des végétaux et ainsi garantir une pérennité de l'ensemble, compte tenu d'une moindre sensibilité aux maladies. L'utilisation d'essences adaptées au sol présente de nombreux avantages techniques et garantie la pérennité des aménagements, cela en évitant, la modification des supports par l'apport d'engrais, et le traitement par divers intrants phytosanitaires.

STRATE ARBOREE locale

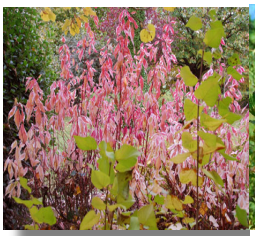

Prunellier


Peuplier


Frêne à feuille étroite


Frêne commun

STRATE ARBUSTIVE


Cornouiller sanguin


Fusain d'Europe


Sureau noir


Viorne lantane

3.3. L'ARTICULATION AVEC LE DOCUMENT D'URBANISME

Le PLU au travers du projet urbain et de sa déclinaison en zonage et règlement constitue un outil de prévention et de gestion des nuisances en cherchant à concilier les différentes activités sur le territoire communal. Il permet :

- De prendre en compte les nuisances liées à l'implantation de voies de circulation,
- De penser le développement de la commune afin de limiter les risques de conflits liés à des activités nouvelles potentiellement nuisantes (pollution sonore, mais également odeurs, vibrations, dépréciations visuelles).

Il existe en outre des dispositions particulières spécifiques aux installations classées ; la législation des installations classées intègre ainsi des dispositions relatives : il s'agit notamment de l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement (soumises à autorisation).
En matière d'émissions atmosphériques les arrêté considérés fixent d'une part des valeurs limites à ne pas dépasser en sortie des points de rejets canalisés à l'atmosphère des émissions atmosphériques polluantes ou gênantes, et d'autre part des mesures à prendre pour les éventuels rejets diffus.
Enfin, l'article R.111-2 du code de l'urbanisme stipule que le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations ; cette disposition ayant été étendue par la jurisprudence aux nuisances sonores.

3.4. LA TRADUCTION DANS LE PROJET D'AMENAGEMENT

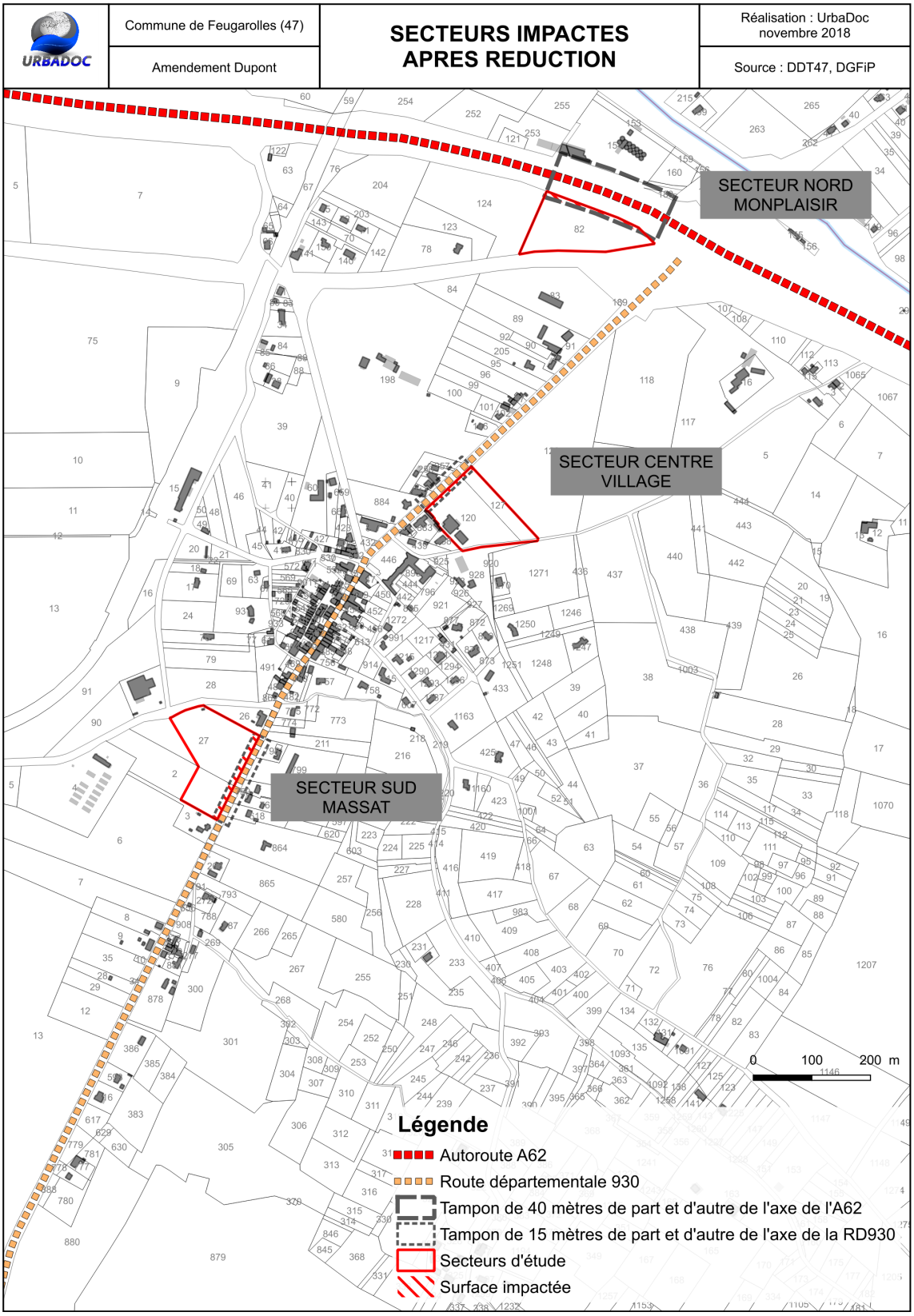
Le schéma d'aménagement s'attache donc à concilier au mieux l'insertion paysagère des sites d'études en détaillant particulièrement :

- des marges de recul vis-à-vis des limites séparatives pour pallier à une trop grande proximité des futurs constructions avec les éléments naturels référencés sur les sites

- des accompagnements paysagers adaptés en limite de l'emprise publique de la RD 930 et de l'A62, servant d'intégration aux différentes zones.

- le traitement des lisières des zones en limite parcellaire afin de conférer une signature paysagère, rurale, du territoire.

4. LE PRINCIPE D'AMENAGEMENT



Cette étude définit un parti d'aménagement pour les trois secteurs appréhendé situés aux lieux-dits Massat, Le village et Monplaisir, cela dans le respect des objectifs des articles L111-6 à L.111-8 du Code de l'Urbanisme et de l'Amendement Dupont de la Loi Barnier, visant notamment à contrôler et limiter des nuisances et à prendre en compte la qualité paysagère.

4.1. OBJECTIFS POURSUIVIS

- Veiller à une bonne inscription des projets dans un cadre paysager marqué par des caractéristiques agrestes fortes notamment pour le secteur Sud/Massat
- Faciliter l'insertion visuelle des constructions depuis la façade routière
- Générer une bonne image / cohérence du projet : règlementation architecturale, implantation des bâtiments, etc.
- Limiter les nuisances par un traitement des franges
- Renforcer la sécurité routière sur les différentes portions du territoire

4.2. MODALITES DE PRISE EN COMPTE DANS LES PROJETS

Tableau des surfaces après réduction :
Le secteur Sud – Massat est impacté par la bande d'inconstructibilité de 15 mètres par rapport à l'axe de roulement de la RD 930.
Le secteur Centre-Village est impacté par la bande d'inconstructibilité de 15 mètres par rapport à l'axe de roulement de la RD 930.
Le secteur Nord - Monplaisir est impacté par la bande d'inconstructibilité de 40 mètres par rapport à l'axe de roulement de l'A62.

SYNTHESE :

- Recul à minima de 15 m par rapport à **l'axe de roulement de la RD 930,** pour les secteurs appréhendés

- Recul à minima de 40 m par rapport à **l'axe de roulement de l'A62,** pour le secteur Nord/Monplaisir

- Composition des haies : végétaux monospécifiques interdits ainsi que les haies composées uniquement de persistants, taille libre des haies (éviter l'effet parallélépipédique des tailles) ; choix de végétaux d'essence locale confortant l'identité du site

COMMUNE DE MONTESQUIEU
PLAN LOCAL D'URBANISME

ETUDE L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME APPLIQUEE A LA RD 119, SECTEUR NEGRE / PERAOUTA (ZONE AUX)

Pièce 6.6

Tampon de la Communauté de Communes	Tampon de la Préfecture

PRESCRIPTION DU PLU	Le 17 juillet 2014
DEBAT SUR LE PADD	Le 16 juin 2015
ARRET DU PLU	Le 18 novembre 2016
ENQUETE PUBLIQUE	Du 19 juin 2017 au 18 juillet 2017
APPROBATION DU PLU	Le 13 décembre 2017

UrbaDoc

Chef de projet : Etienne BADIANE
56, avenue des Minimes
31200 TOULOUSE
Tél. : 05 34 42 02 91
contact@be-urbadoc.fr

SOMMAIRE

PREAMBULE 1

CHAPITRE I : DIAGNOSTIC ET ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE 5
1. LOCALISATION GEOGRAPHIQUE 6
2. ANALYSE PAYSAGERE 18
3. DONNEES SECURITAIRES : DEPLACEMENT, SECURITE ROUTIERE, SIGNALETIQUE, TRAFIC ROUTIER 26

CHAPITRE II : LE PARTI D'AMENAGEMENT 27
1. LA QUALITE URBAINE 28
2. LA QUALITE ARCHITECTURALE 30
3. LA QUALITE PAYSAGERE 33
4. PRISE EN COMPTE ET LIMITATION DES NUISANCES 37
5. PRISE EN COMPTE DES ENJEUX SECURITAIRES 39
6. PRINCIPES D'AMENAGEMENT 41
SYNTHESE 42

PREAMBULE

Contexte

La municipalité, afin d'assurer le développement d'une zone d'activités sur le secteur situé en entrée Ouest du village et au Sud du lieu-dit l'Espérance et de la RD 119, souhaite favoriser l'implantation de nouveaux bâtiments en continuité de la zone artisanale de Larqué implantée à Cruzeau.
La présente étude est motivée par la volonté de répondre favorablement à l'accueil de nouvelles activités sur ce site stratégique d'entrée de village et à proximité immédiate des équipements (école, pôle enfance, mairie, Eglise…).

Cette ambition est formulée dans l'orientation 3-1 du projet d'aménagement et de développement du plan local d'urbanisme de la commune : il s'agit notamment de pérenniser les activités existantes et permettre l'accueil de nouvelles activités. Le Conseil municipal a ainsi prévu la création d'une zone commerciale pour l'implantation d'un multiservices, en entrée Ouest de l'agglomération Montesquinoise, le long de la RD 119, classée à grande circulation.

La municipalité désire pour cela déroger à l'interdiction de construire à moins de 75 m de l'axe de la RD 119, dans le cadre de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme.

L'amendement Dupont – L.111-6 à L.111-8 (anciennement L.111-1-4) du code de l'urbanisme – s'applique aux espaces non urbanisés de part et d'autre des voies qualifiées à grande circulation. Il définit une bande d'inconstructibilité de 75 ou 100 mètres de part et d'autre de la voie, à partir de l'axe médian, où toute construction et installation sont interdites.

Article L111-6 du Code de l'urbanisme :
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.

De par leurs localisations en bordure de la RD 119, l'implantation de constructions sur le secteur Peraouta/Nègre, est soumise à une bande d'inconstructibilité de 75 m à compter de l'axe de la voie.

Il est important de noter que l'aménagement de la zone artisanale, située à Larqué et classée dans le PLU en zone Ux, a fait l'objet d'une étude Amendement Dupont similaire en 2003.

Les dispositions de l'article L.111-8 du CU

Les dispositions de l'amendement Dupont découlent de l'article 52 de la loi n° 95-101, dite loi Barnier, du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, et de l'article 200 de la loi n°2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux.

Partant du constat d'une urbanisation anarchique en périphérie des agglomérations, d'une banalisation et d'une uniformisation des entrées de villes, le législateur a souhaité que les collectivités locales mènent une réflexion d'ensemble avant tout aménagement aux abords des principaux axes routiers.

L'article L.111-8 du code de l'urbanisme précise les modalités permettant de déroger à l'article L.111-6.

Article L111-8 du Code de l'Urbanisme :
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 a pour objet de rendre constructible les abords de la RD 119 pour les emprises intéressant la zone AUx dans le cadre d'un projet urbain de qualité prenant en compte les contraintes et les spécificités du site identifié en terme de sécurité, d'aspect environnemental et d'intégration urbanistique et paysagère des constructions à venir.

Cette étude comporte deux volets :

- **le diagnostic,** analyse de l'existant. La zone concernée par l'étude est analysée en s'attachant à développer les thématiques suivantes : les séquences paysagères le long de la RD 119 sur le secteur précité, le fonctionnement urbain et la forme bâtie à proximité immédiate, l'environnement (contraintes diverses, sécurité, etc.).

- le schéma d'organisation, présentant **les principes d'aménagement** retenus pour les parcelles intéressées par la présente étude, et qui sont établies en marge de l'emprise la voie départementale RD 119.

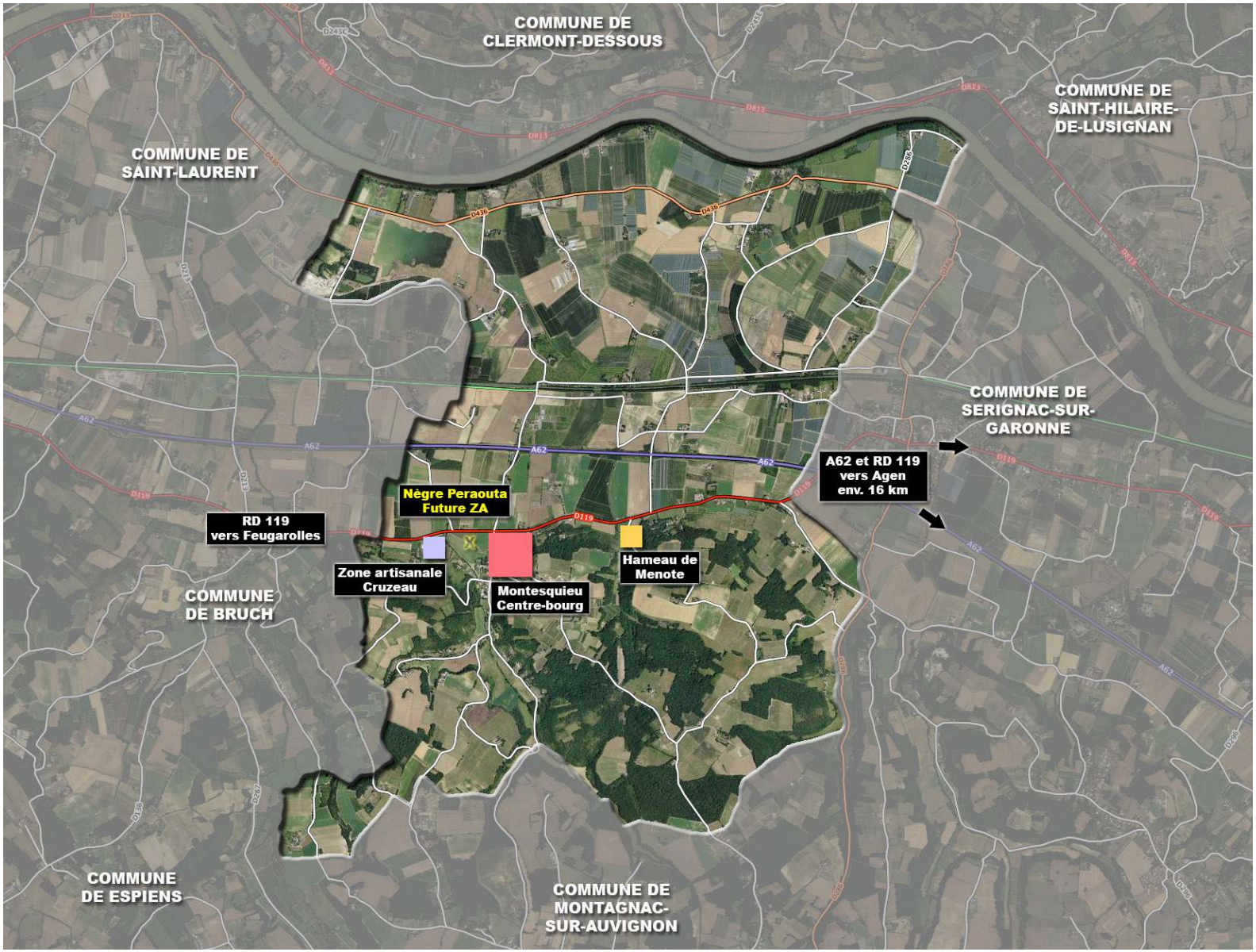
À défaut de cette analyse, indispensable pour élaborer un projet urbain de qualité, le texte (article L.111-6 du code de l'urbanisme) impose une marge de recul de 75 (voies à grande circulation) ou de 100 mètres (autoroutes et déviations d'agglomération) en bordure des infrastructures concernées pour les espaces non urbanisés.

La route départementale 119 reliant localement Feugarolles à Agen circonscrit la zone AUx définie dans le PLU sur sa partie Nord ; Sans réflexion préalable, la levée de l'inconstructibilité ne peut aboutir ce qui aurait pour conséquences :

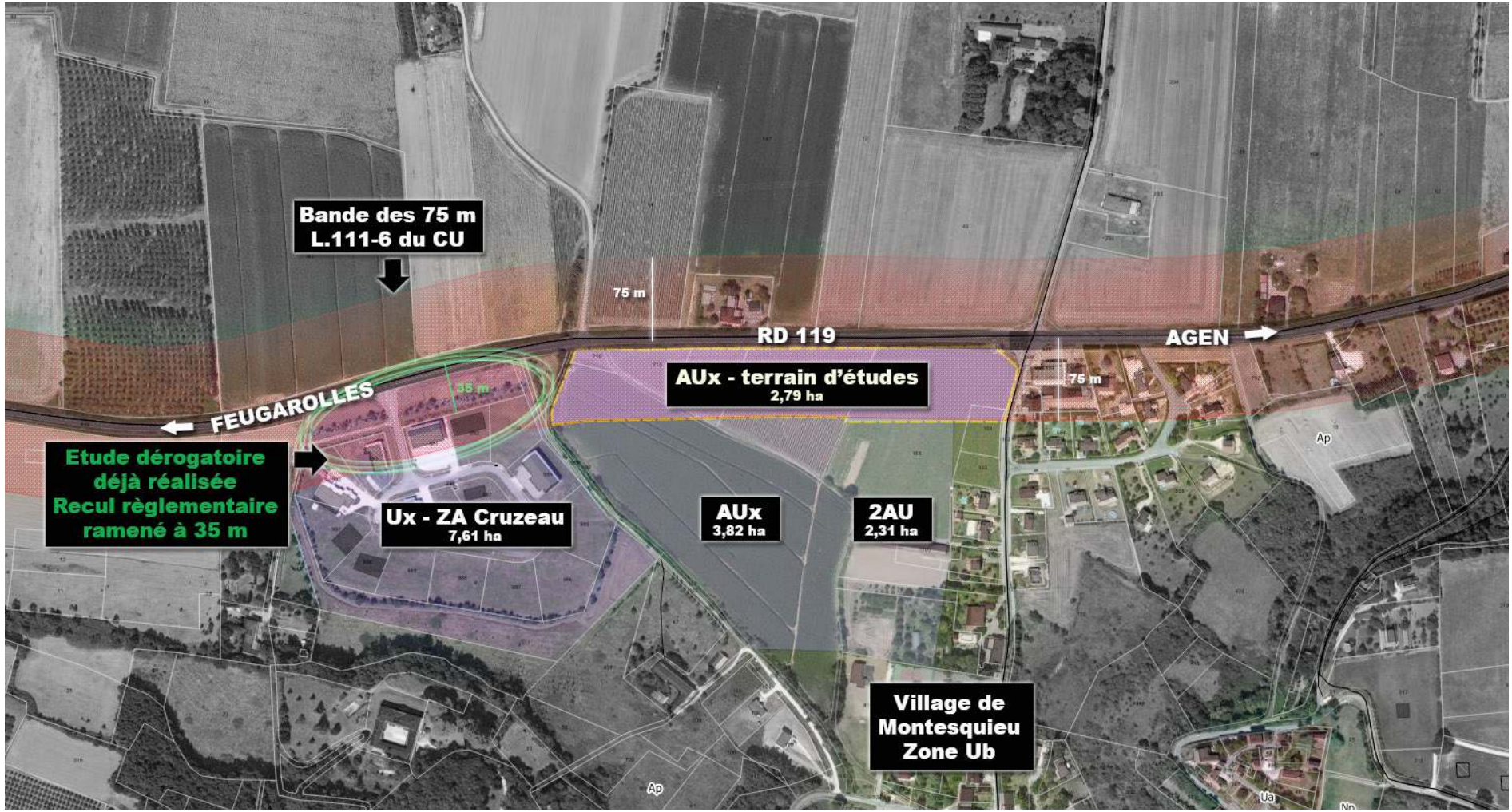
- de grever de manière importante les possibilités de développement économique sur la commune avec l'obligation d'identifier de nouveaux emplacements quant à l'implantation de nouvelles constructions, plus en retrait du village et remettant en cause l'efficience des logiques urbaines recherchées au niveau du village.

Il est indiqué qu'une étude similaire a été réalisée en décembre 2003 pour l'aménagement de la zone artisanale situé à Cruzeau. Dans le précédent document d'urbanisme – PLU 2004 – cette zone était située en zone agricole.

Inscription de la RD 119 sur la commune de Montesquieu : axe connectant le bourg de Montesquieu avec le pôle d'Agen



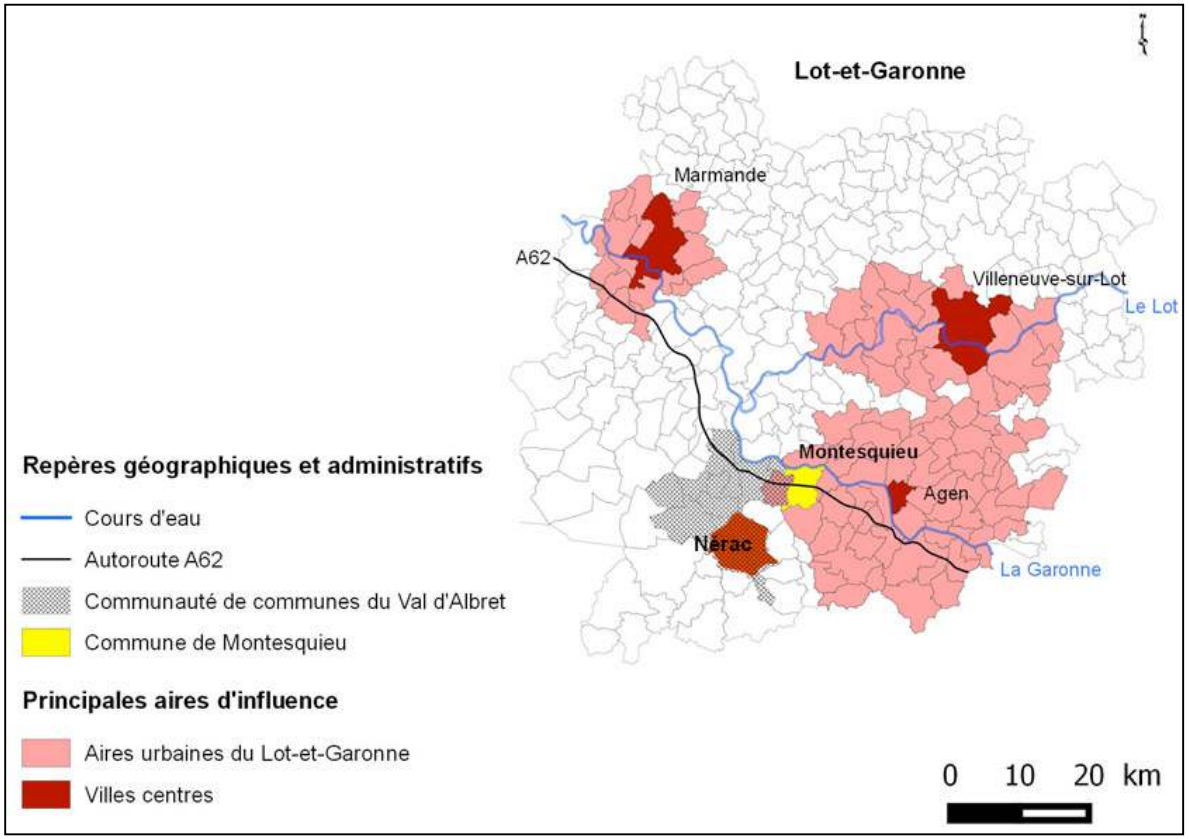
Distanciation de 75 mètres établie de part et d'autre de l'axe de la RD 119, intéressant le secteur Nègre/Peraouta, en entrée Ouest du village. La quasi-totalité de l'emprise de la zone AUx est impactée par la bande d'inconstructibilité.



CHAPITRE I : DIAGNOSTIC ET ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE

1. LOCALISATION GEOGRAPHIQUE

1.1. Inscription territoriale de la commune



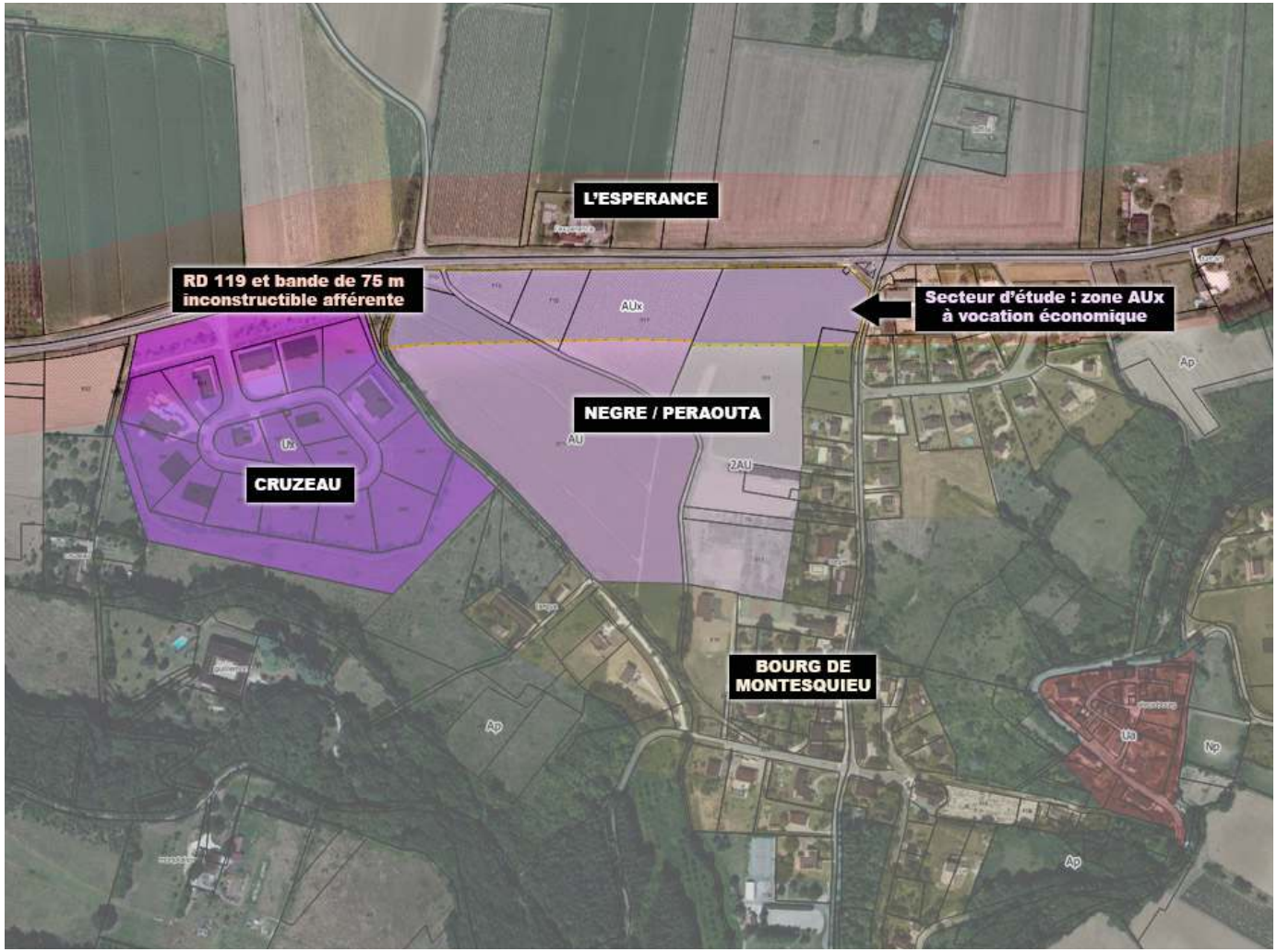
Montesquieu est un petit village situé au sud du département du Lot-et-Garonne. La commune appartient à l'arrondissement de Nérac et à la Communauté de Communes du Val d'Albret. Elle est incluse dans le périmètre du SCOT du Pays de l'Albret Porte de Gascogne en cours d'élaboration et dépend de l'aire urbaine d'Agen.

Montesquieu appartient au bassin de vie de Nérac, distant de 14 km, pour lequel cette dernière commune constitue le principal pôle démographique, d'activités et de services.

La commune bénéficie via la RD 119 de la proximité du pôle agenois situé à 16 km plus à l'Est.

Afin de limiter la dépendance à ces polarités, la municipalité souhaite favoriser l'accueil de nouvelles activités sur le territoire. La matérialisation de la zone AUx dédiée au développement d'activités commerciale, faisant l'objet de la présente étude, répond de cette volonté.

1.2. Localisation de la zone d'étude



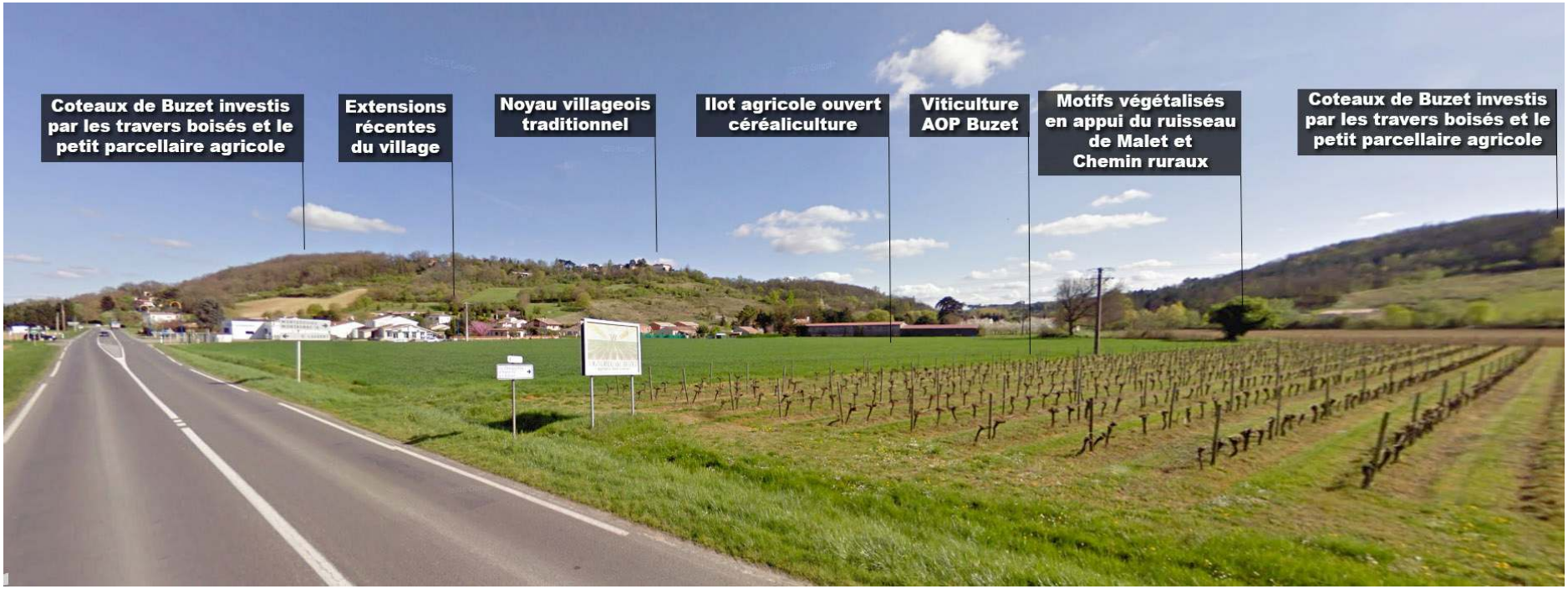
Le secteur Nègre/Peraouta se localise sur la moitié Sud du territoire communal. Le site appréhendé s'inscrit en entrée Ouest du noyau villageois de Montesquieu.

La zone AUx est attenante de zones AU pressenties pour le développement de l'urbanisation résidentielle et d'activités compatibles. De plus le secteur de Peraouta constitue un entre-deux entre le bourg et le lotissement artisanal de Larqué réalisé à Cruzeau. L'urbanisation de cette zone permettra de structurer davantage le noyau villageois.

Le tracé de la route départementale n°119 crée une démarcation avec les espaces agricoles et le bâti diffus présent au Nord.

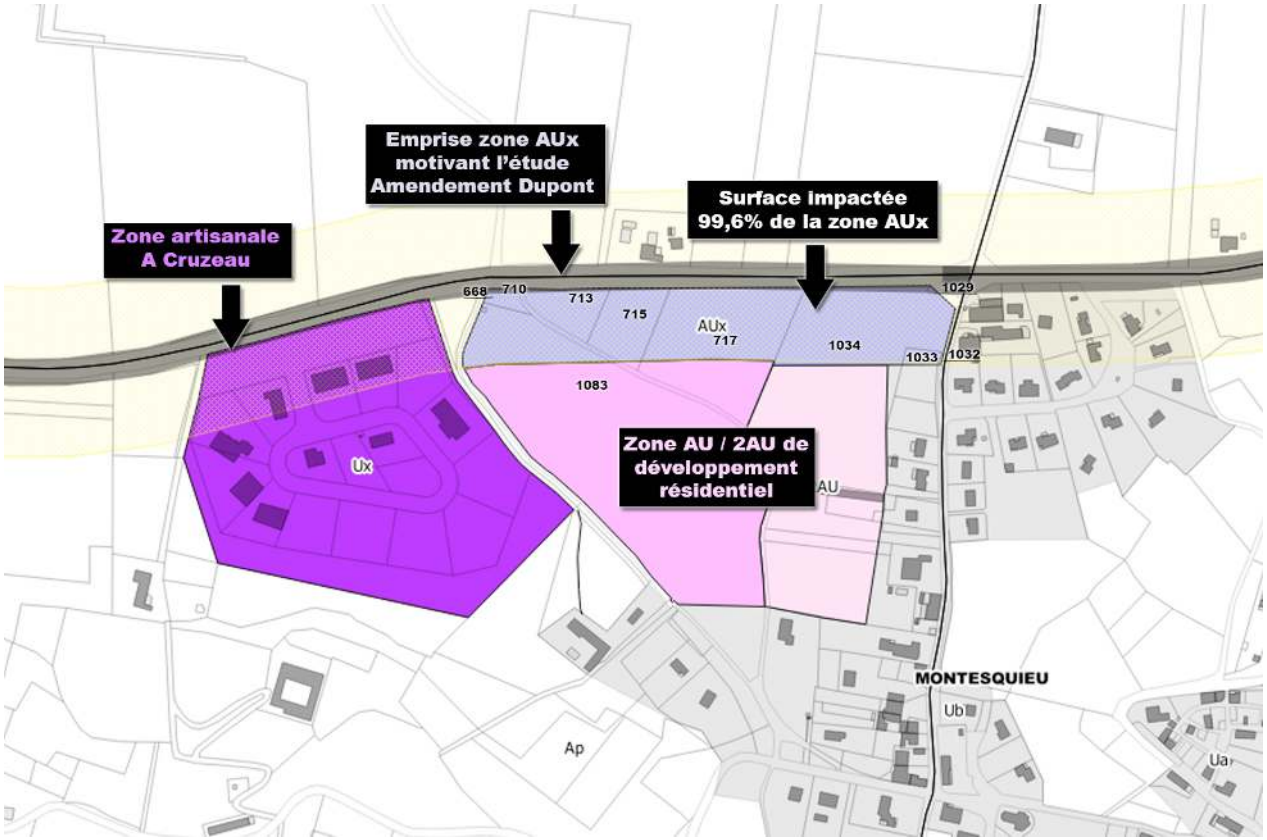
A partir de cette infrastructure, les perceptions et effets vitrine en direction de la zone AUx sont importantes, cela compte tenu :
- du tracé rectiligne et établi au même niveau topographique que les terrains bordier (aucun encaissement) ;
- de la faible représentation des motifs paysager en bordure de cet axe, sur cette section.

Le secteur de Peraouta s'inscrit au sein d'un paysage aux caractéristiques agrestes bien marquées comme en atteste la présence d'un corps de ferme en marge Nord du site, à l'Espérance, et de larges îlots valorisés par la viticulture et la céréaliculture.
L'éloignement de la zone d'activités en retrait des zones les plus densément bâties permet de limiter les nuisances et les conflits de voisinage ;
Mais la zone considérée est également établie en périphérie immédiate du village de Montesquieu et des futurs quartiers d'habitation tels que défini dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables. Cette proximité, ***sans aménagement adapté et ou la définition de règles d'implantation restrictives,*** est de nature à multiplier les conflits de voisinage.



Visibilité orientée Nord-Ouest / Sud-Est sur le village de Montesquieu et la zone AUx de Peraouta

1.3. Détail parcellaire et maîtrise foncière



Extrait cadastral centré sur les emprises foncières au lieu-dit Nègre/Peraouta

Le développement de la zone d'activités économiques intéresse toute ou partie des parcelles détaillées dans le tableau ci-dessous.

Le foncier est pour partie communal : parcelles G710, G713, G715 et G717. Les autres parcelles – G1033 et G1034 – font partie d'une unité foncière appartenant à un propriétaire privé.
La parcelle G1029 est inhérente à la station de refoulage.
Le foncier communal représente une superficie de 1,34 ha, et équivaut à 48% de la superficie totale de la zone AUx qui porte sur 2,79 ha.

La quasi intégralité de cette zone est impactée par la bande d'inconstructibilité. Seule une infime partie des parcelles 0G 1032, 1033 et 1034, échappe à cette bande compte tenu d'un très léger décrochage au niveau de la délimitation Sud de la zone AUx.

La zone AUx représente 63% des surfaces de développement économique, en complément des potentiels de remplissage restant au sein du lotissement artisanal de Cruzeau. ; Sur les 17 lots initiaux proposés à la vente, la zone artisanale offre des potentiels de remplissage pour 7 lots équivalent à une superficie libre de 1,64 ha.

Détail et contenance des parcelles intéressant le secteur Nègre/Peraouta

Référence cadastrale nouvelle / ancienne référence	Superficie totale des parcelles (en m^2)	Superficie zone AUx (en m^2) (hors cheminement rural)	Contenance des parcelles inscrites en AUx impactées par la bande inconstructible (en m^2)
0G 668 /	16	16	16
0G 710	543	543	543
0G 713	2 064	2 064	2 064
0G 715	3 249	3 206	3 206
0G 717	11 302	7 601	7 601
0G 1029	25	25	25
0G 1032	140	24	22
0G 1033	1 436	416	382
0G 1034	24 739	9 238	8 881
0G 1083 / 0G 671	36 980	4 155	4 155
TOTAL	**43 514**	**27 288**	**26 895**

Foncier communal équivalent à 48% de la superficie de la zone AUx

En comptant le cheminement rural scindant la zone AUx, sur sa partie Ouest, les parcelles G 713, G 715 positionnées à l'Est de ce tracé et G 710 et G 1083 situées à l'Ouest de ce tracé, la surface globale de la zone AUx est de 2,79 ha.

L'emprise du cheminement inscrit en zone AUx couvre une surface de 478 m^2.

La zone AUx se développe sur une superficie de 2,79 ha. Le foncier appartient à la commune et à un seul autre propriétaire. La bande non aedificandi impacte la zone sur une surface de 2,69 ha environ, soit plus de 99% de l'emprise globale de la zone d'activités.

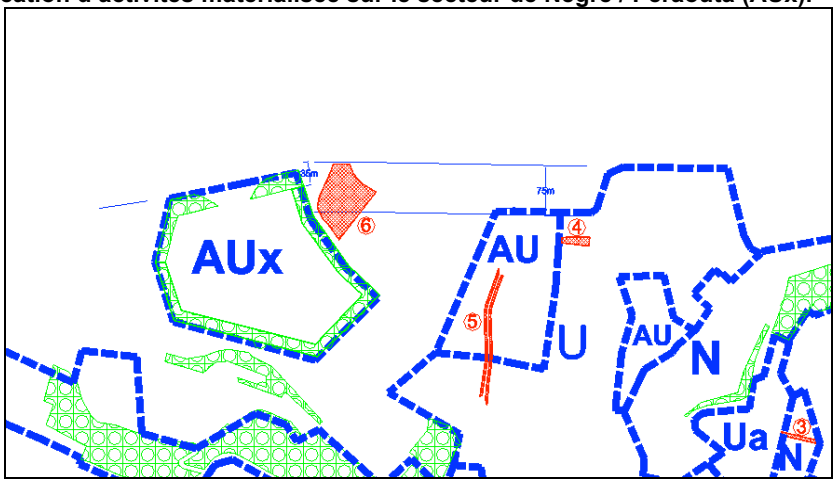
1.4. Cadre règlementaire

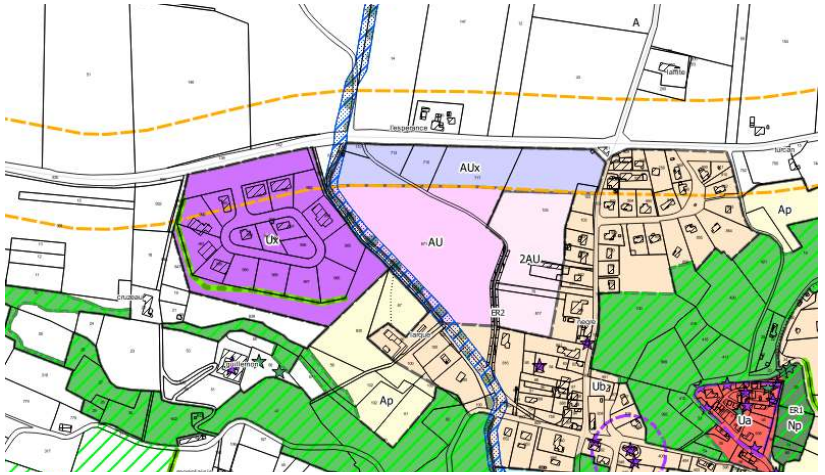
Le document d'urbanisme s'appliquant sur la commune est un plan local d'urbanisme approuvé le 2 novembre 2004 et actuellement en cours de révision. Dans ce document de 2004, le site étudié est inscrit en zone agricole, avec en marge Ouest, une emprise de 5000 m^2 réservée par la municipalité pour y implanter une station d'épuration. Ce projet a déjà été réalisé sur un autre site, en marge de l'autoroute A62.

Dans le cadre de la révision du PLU, l'intégralité du secteur d'étude a été classée en zone AUx destinée à accueillir des activités à vocation artisanale, industrielle et commerciale.
Le règlement écrit du PLU stipule à l'article 2 de la zone AUx que sont admis :
- Les constructions à usage artisanal, industriel ou commercial, bâtiments d'activité ou d'entrepôts ;
- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou à déclaration ;
- Les lotissements à usage d'activité industrielle ou artisanale ;
- Les bâtiments à usage d'habitation et leurs annexes destinés au logement des personnes dont la présence est nécessaire pour assurer la direction ou la surveillance ou le gardiennage des établissements.

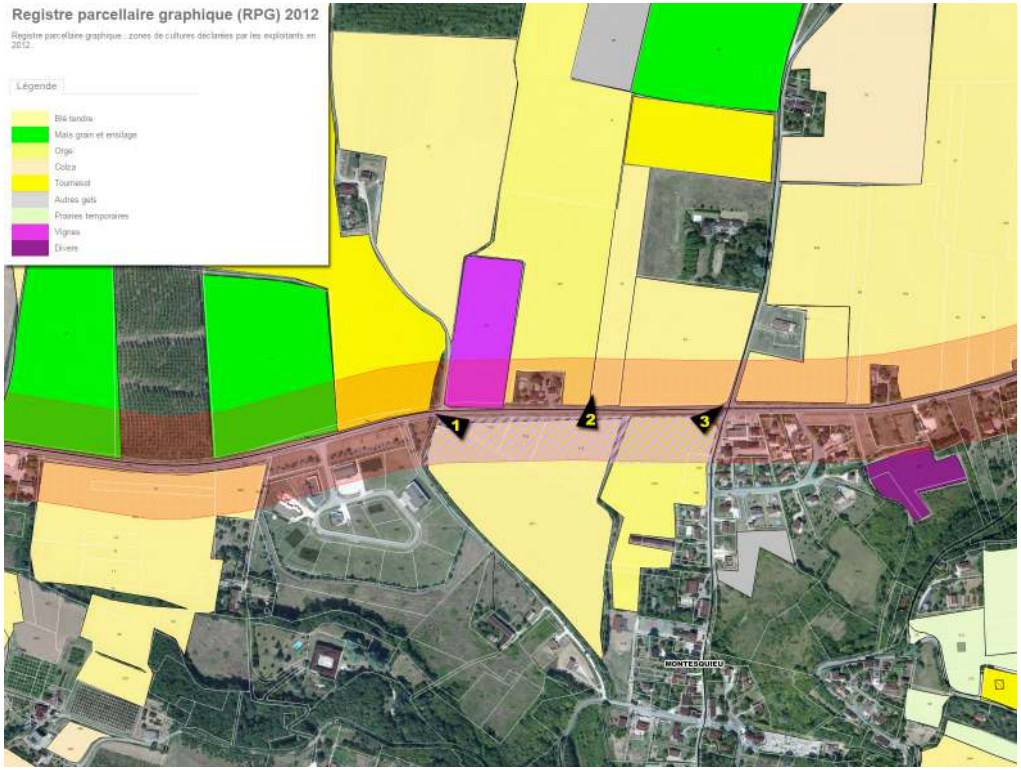
Volonté est affichées de prévoir la création d'une zone commerciale pour l'implantation d'un multi-service en entrée Ouest du bourg (orientation 3-1 du PADD).
Dans cette optique, la présente étude anticipe les premières réflexions portées par la municipalité en ce qui concerne la thématique du développement des activités économiques sur le territoire.

Extrait du règlement graphique du Plan Local d'Urbanisme (2004) avec en vis-à-vis un extrait du PLU en cours d'élaboration (2016) centré sur la zone à urbaniser à vocation d'activités matérialisée sur le secteur de Nègre / Peraouta (AUx).





1.5 Utilisation du sol



La zone AUx caractérise un large îlot agricole. Les données issues du registre parcellaire graphique de 2012 montrent une valorisation de ces parcelles par la céréaliculture : blé tendre et orge.

Le diagnostic agricole réalisé le 12 février 2015 a permis de préciser ces éléments. La pérennité du foncier agricole, hors parcelles communales, y a été notée comme incertaine.

En marge Nord de la RD 119, à l'Espérance, quelques parcelles, au même titre que les parcelles communales sont dévolues à la viticulture. L'INAO dans son préavis du 10 juin 2016 portant sur le projet de révision du PLU a émis un avis favorable pour l'aménagement du cadran nord-Ouest du bourg. Y est précisé que le vignoble présent sur ce secteur était classé antérieurement en AOC.

Environnement proche dominé par les céréalicultures et un reliquat de viticulture.







1.6. Accessibilité et conditions de circulation

Les flux de circulation nombreux sur ce secteur s'expliquent par la proximité du pôle de Nérac, distant de 14 km. La localisation de plusieurs entités bâties génèrent également un trafic riverain entre le village la zone artisanale de Larqué mais également au niveau de l'habitat implanté de manière plus diffuse en marge de cet axe.

- **Les différentes voiries délimitant la zone AUx**



RD 119

Site perçu en marge de la RD 119 à hauteur de Peraouta, l'Espérance, dans un sens Feugarolles vers Agen.
La voie de délestage centrale permet d'assurer le tourner à gauche en direction du bourg de Montesquieu pour les véhicules en provenance d'Agen.
La route départementale offre un effet vitrine sur la zone AUx sur une distance de 390 m.



Avenue Jean-de-Secondat

Site perçu à partir de l'Avenue Jean-de-Secondat qui circonscrit sur une distance d'environ 50 m la zone AUx sur sa frange Est.
Cette voie caractérise l'entrée principale dans le bourg. Des stationnements sont matérialisés en linéaire de cet axe compte tenu de la présence d'équipements structurants regroupés sur cette entrée de village (pôle enfance, etc).



Croisement RD 119 / Avenue Jean-de-Secondat

Site perçu à hauteur de l'intersection entre la RD 119 et l'avenue Jean-de-Secondat. L'arrêt de bus présent sur ce secteur permet le ramassage scolaire.



Chemin rural

Un chemin rural est présent sur la partie Ouest de la zone AUx. Ce tracé relie la RD 119 à la voie communale n°4 plus au Sud dite de Bertrand. Sous condition, ce tracé pourra être considéré comme un point d'accès supplémentaire pour la desserte de la zone d'activités.

Cartographie des cheminements et des accès greffés en appui de la RD 119 entre la limite communale avec Bruch et le hameau de Menote. Cheminements communaux et ruraux assurant la desserte riveraine et servant aux déplacements à l'échelle locale (VC n°1).



1.7. Les réseaux de distribution de flux

- **Le réseau EDF**

Le site est correctement desservi par le réseau électrique : réseau en basse tension établi en souterrain et réseau haute tension en aérien.

- **Le réseau d'eau potable**

Ce secteur est correctement desservi avec un réseau d'adduction d'eau potable établi en 200 mm fonte en linaire de la RD 119 et en 125 mm fonte en appui de l'avenue Jean-de-Secondat.

- **La défense incendie**

Un poteau de défense incendie est implanté à proximité immédiate, au niveau de l'intersection entre la voie voie communale n°1 et la RD 119, en marge Nord de cet axe, côté Espérance. Il est noté également que la zone AUx est délimitée sur sa partie Ouest par un petit drain hydrographique : le ruisseau de Malet.

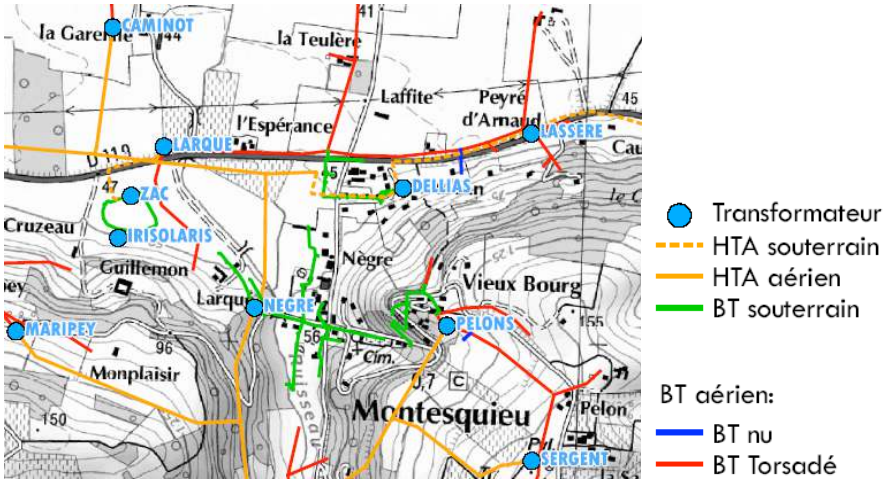
- **L'assainissement**

Ce secteur est desservi par le réseau d'assainissement collectif présent au niveau de l'avenue Jean-de-Secondat.

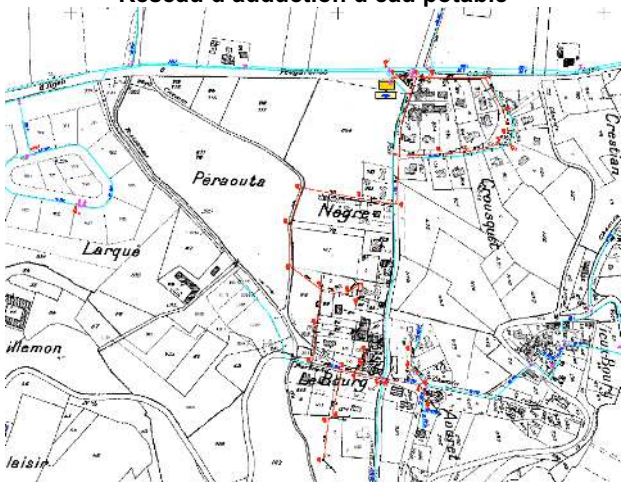
- **Les réseaux de télécommunications numériques**

La zone est correctement couverte par les réseaux de télécommunication numériques – réseau téléphonie mobile en 4G et réseau ADSL compris entre 10 et 20 MB/s – lesquels constituent un préalable nécessaire à l'accueil de nouveaux acteurs économiques.

Réseau de distribution électricité



Réseau d'adduction d'eau potable



1.8. Principales contraintes et servitudes d'utilité publique

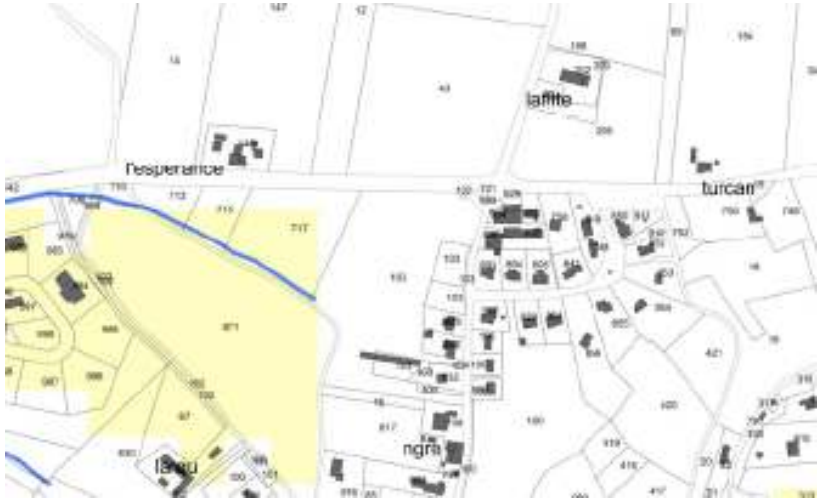
- **Les servitudes d'utilité publique et les risques**

La zone AUx est concerné par les servitudes d'utilité publiques suivantes :

- **Servitude A2** attachée à l'établissement des canalisations souterraines d'irrigation : établie sensiblement en linéaire du tracé rural présent sur ce secteur.

- **Servitude I4** inhérente au passage d'une ligne électrique haute tension : ligne de 63 KV Bruch-Catoy SNCF-Colayrac établie en linéaire de la RD 119. Cette servitude impose de réserver un libre passage d'accès aux agents de l'entreprise exploitante pour la pose, l'entretien et la surveillance des installations.

- **Servitude PM1** relative au plan de prévention des risques naturels liés aux mouvements de terrain par tassement différentiel : la partie Ouest de la zone est impactée par un risque très faible (cartographié ci-dessous en jaune clair)



Le règlement écrit du Plan Local d'Urbanisme en cours de révision prendra en compte l'ensemble des risques et servitudes identifiés sur ce secteur.

2. ANALYSE PAYSAGERE

2.1. Le paysage : éléments de définition

Paysage : le terme évoque **« la relation qui s'établit, en un lieu et à un moment donnés, entre un observateur et l'espace qu'il parcourt du regard » ;** chacun apprécie donc un paysage selon sa sensibilité de l'instant.

Notre perception du paysage dépend donc de notre culture personnelle et collective ainsi que de notre histoire.
Le paysage apparent a déjà été, sauf à de rares exceptions, largement modifié par l'homme. Le mode de vie, l'évolution de l'agriculture ont modifié beaucoup de paysages jusqu'à des cas extrêmes de modification du relief. De ce fait l'homme exerce une pression sur le paysage pour le façonner à son image, à son mode de vie, à sa culture ou à sa perception. Un paysage naturel – c'est-à-dire peu modifié par l'homme – représente, l'harmonie des formes et des couleurs et la liberté d'accéder à cette même nature voir la possibilité de façonner ce paysage pour ses propres aspirations.

Le paysage communal est défini par différents paramètres :

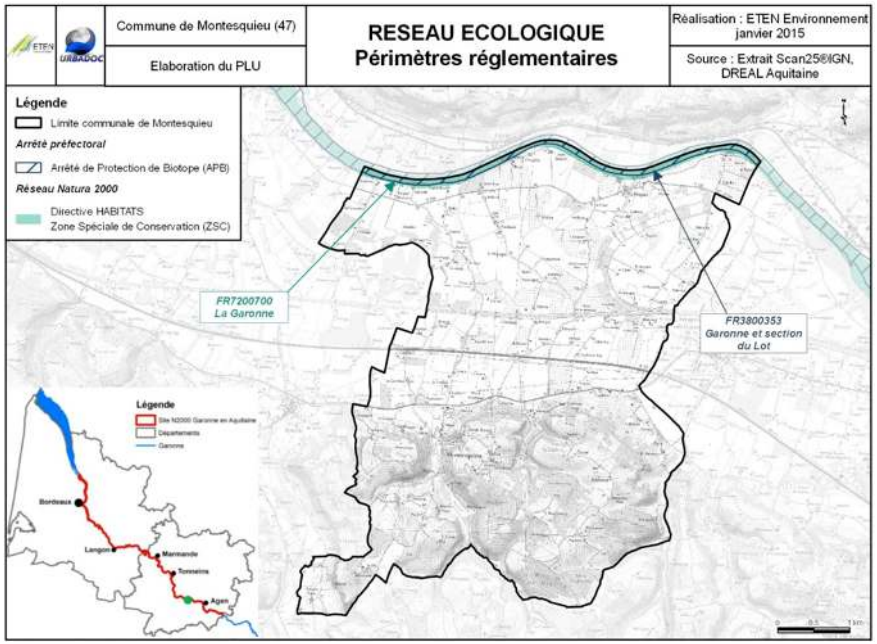
- le relief ;
- l'hydrographie ;
- l'occupation et l'utilisation des sols

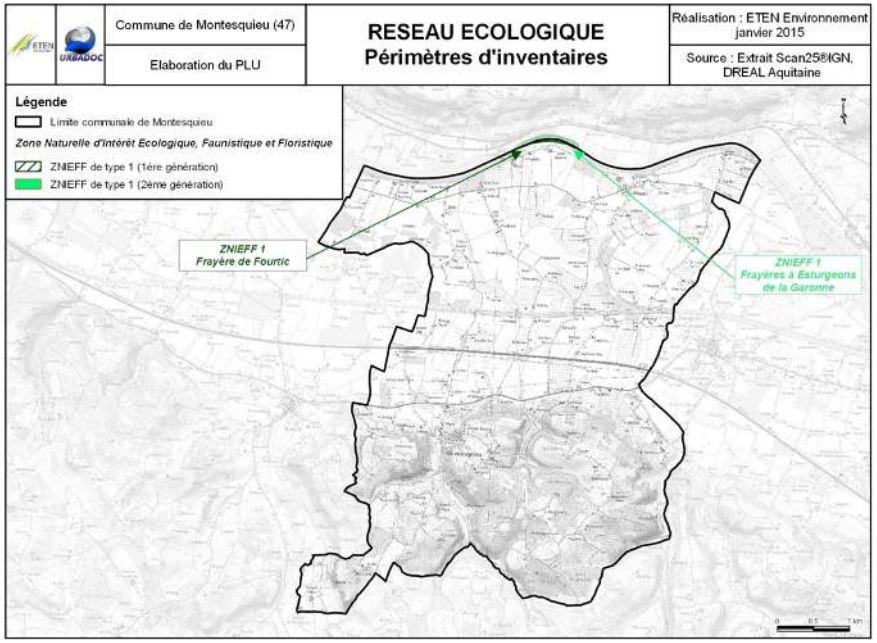
La levée du principe de réservation d'une bande inconstructible passe notamment par une analyse pertinente de l'environnement et des paysages. Aucun projet ne pouvant aboutir sans cette prise en considération, l'étude dresse un "état des lieux" environnemental et paysager.

2.2. Le milieu naturel à l'échelle communale

- **Les périmètres règlementaires et d'inventaire**

La zone de Peraouta / Nègre n'est concernée par aucun des périmètres règlementaires et d'inventaires répertoriés sur la commune.





Localisation de la zone Natura 2000 « La Garonne » et Arrêté de Protection du Biotope (APPB) « Garonne et section du Lot » et des ZNIEFF de type 1 « Frayère de Fourtic » (ZNIEFF de première génération) et « Frayères à Esturgeons de la Garonne » (ZNIEFF en cours de modernisation)

Le périmètre règlementaire Natura 2000 « La Garonne » est identifié au Nord du territoire. L'intérêt de ce site qui concerne l'ensemble du lit mineur de la Garonne ainsi que les berges attenantes, réside dans la très grande diversité d'habitats présentés (16 dont 5 prioritaires) et d'espèces (mammifère, oiseaux et invertébrés…). Il contient également des zones de frayères potentielles de Saumon Atlantique.

Ce tronçon de la Garonne génère aussi une **Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique** de type 1 : Frayères à Esturgeons de la Garonne). Les composantes paysagères sont le lit mineur de la rivière (méandre, gravières…) et sa ripisylve, des portions d'affluents ainsi que des zones boisées et agricoles. La délimitation de la zone comprend de façon approximative les fosses d'une profondeur supérieure à 3 et 4 m, favorables au frai de l'esturgeon européen. Le substrat est largement dominé par des cailloux et des graviers.

2.3. L'inscription paysagère du secteur de Peraouta / Nègre

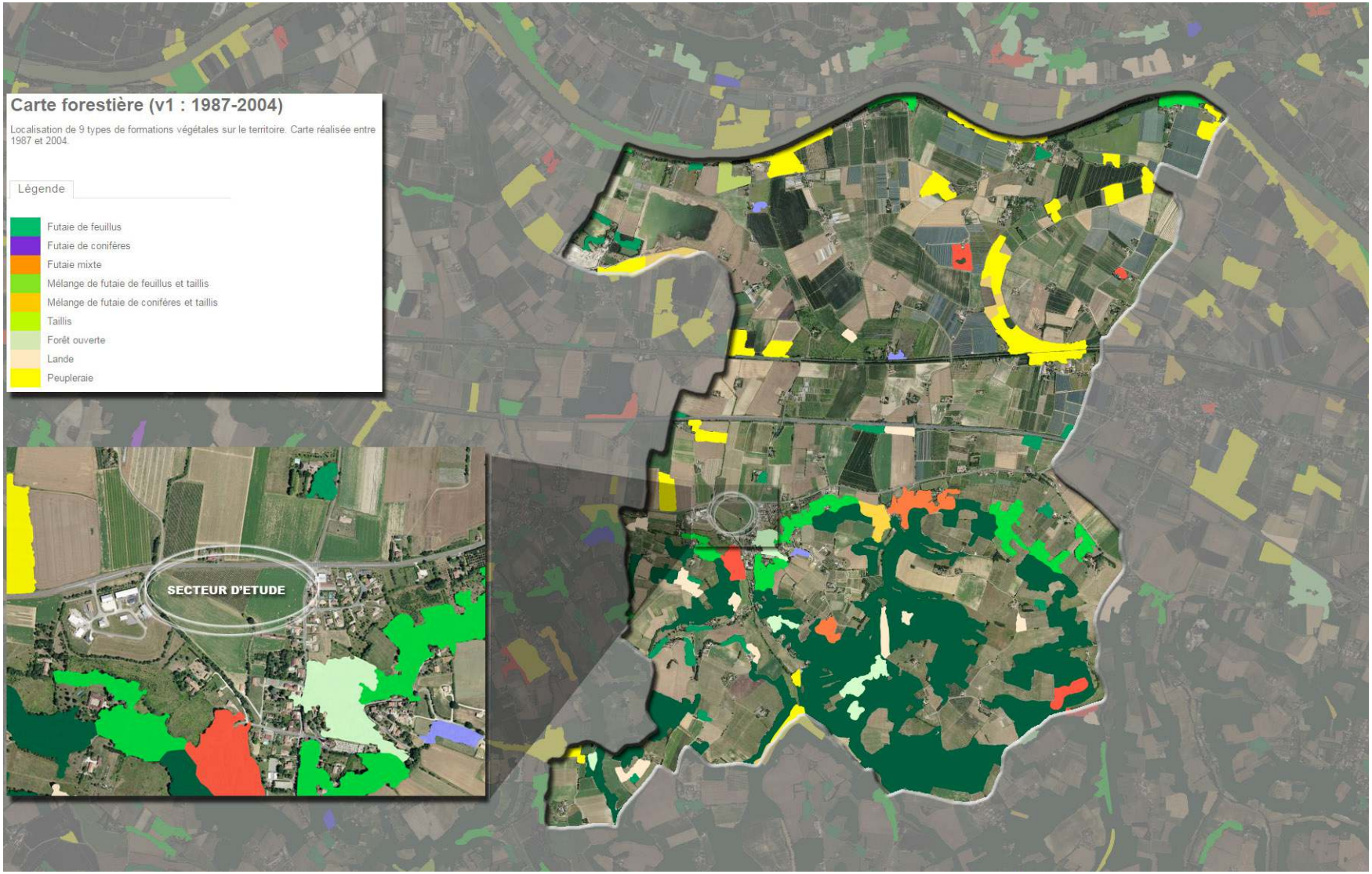
- **Un paysage aux caractéristiques agraires affirmées**

Le secteur d'étude s'inscrit au sein d'un large secteur de plaine principalement dédié aux **grandes cultures**. Le diagnostic environnemental précise que sur ces monocultures, la diversité animale et végétale reste limitée. Ces zones ne constituent pas un intérêt écologique particulier, d'autant qu'elles sont souvent la source de produits phytosanitaires et d'engrais qui perturbent les milieux naturels avoisinants. La pratique de l'agriculture associée au maintien de quelques reliquats végétalisés (arbre esseulé, petites haies structurantes) sont constitutifs de l'identité rurale que l'on retrouve dans la plaine et qui caractérise le secteur d'étude.

La présence d'un corps de ferme au lieu-dit de l'Espérance en marge Nord de la RD 119 marque l'identité rurale du lieu.

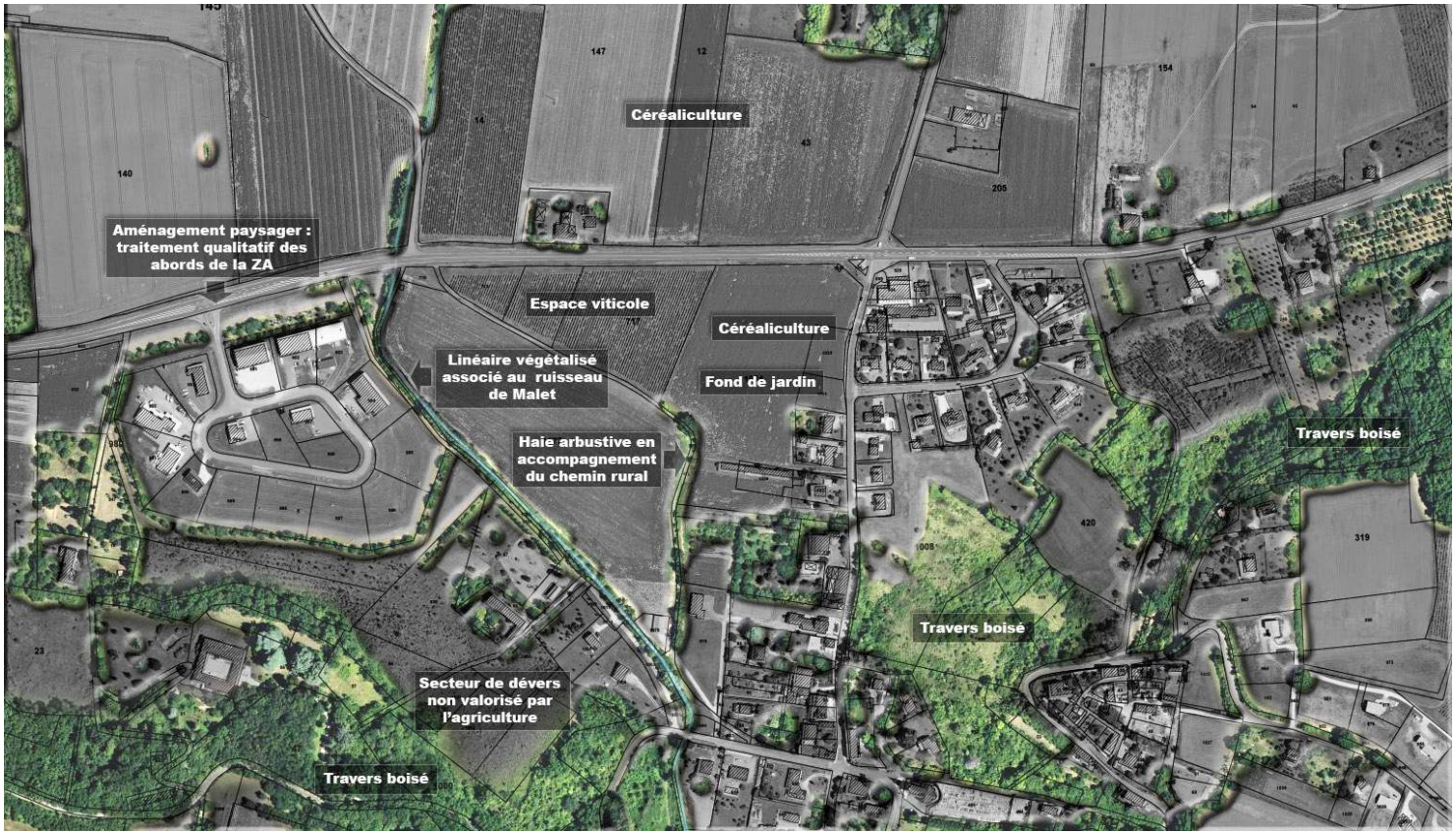
Les abords du secteur de Peraouta et de Nègre se caractérisent également par un autre paysage, celui d'infrastructures artisanales et d'urbanisme résidentiel inhérent d'une part au lotissement d'entreprises à Cruzeau et d'autre part au village de Montesquieu et aux logiques ayant conduit à son agrandissement.

Aussi la proximité de secteurs pressentis aux extensions pavillonnaires est une composante à intégrer dans les prochains aménagements de ce secteur (cf. partie bâti proche) et atteste de la volonté de la part de la municipalité de rapprocher les principaux lieux de vie et asseoir davantage le rôle polarisant du village à l'échelle communale.



Extrait de la carte forestière centré sur le territoire communal et mettant en évidence la dualité Nord / Sud entre la plaine valorisée par les grandes cultures et au Sud les coteaux dominés par les travers boisé

- **Palette végétale et principaux motifs paysagers**



Cadre paysager : secteur Peraouta/Nègre, Zone AUx.





Ci-dessus motifs paysagers établis en accompagnement du ruisseau de Malet.

Compte tenu d'un milieu ouvert dévolu à la céréaliculture et à la viticulture, très peu de motifs végétalisées sont présents au sein de la zone. Les éléments présentant des enjeux écologiques sont à rechercher sur les marges du secteur d'étude, tout particulièrement en accompagnement du ruisseau de Malet

- **Perception du secteur Peraouta / Nègre depuis la route départementale n°119**

En bordure de la route départementale n°119, la présence limitée d'aménagements paysagers permet d'ouvrir très largement les visibilités et ménagent de nombreuses perceptions en direction du site étudié. Outre le caractère ouvert des îlots agricoles dévolus sur ce secteurs aux grandes cultures et se caractérisant à ce titre par un moindre cloisonnement du foncier, la sensibilité paysagère du site se trouve largement accrue en raison de son positionnement même dans le prolongement du village et de la configuration quant à l'implantation de ce dernier dans le cadre paysager. Le village est installé au pied d'une butte.
En provenance de Bruch, les perceptions sur le lotissement artisanal implanté à Cruzeau marquent une première séquence dans l'entrée de la commune et l'approche du village. Le franchissement du ruisseau de Malet marque une deuxième séquence avec les premières vues sur le village. Le tracé rectiligne de la route associé au parcellaire ouvert des îlots agricole permet de ménager des vues et des perceptions lointaines.

La sensibilité de ce secteur se trouve largement accrue compte tenu que la zone d'étude fait partie intégrante des caractéristiques du paysage qui se dessinent aux visiteurs : les emprises étudiées constituent le premier plan avec le village en plan intermédiaire et la zone de coteau en troisième plan.



Paysage perçu depuis la RD 119 en provenance de Bruch et à hauteur du franchissement du ruisseau de Malet ; Source : Google Map, StreetView



Exemple de traitement végétalisé au niveau des espaces de premiers plan réalisé en appui de la RD 119, en accompagnement du développement de la zone d'activités à Cruzeau.

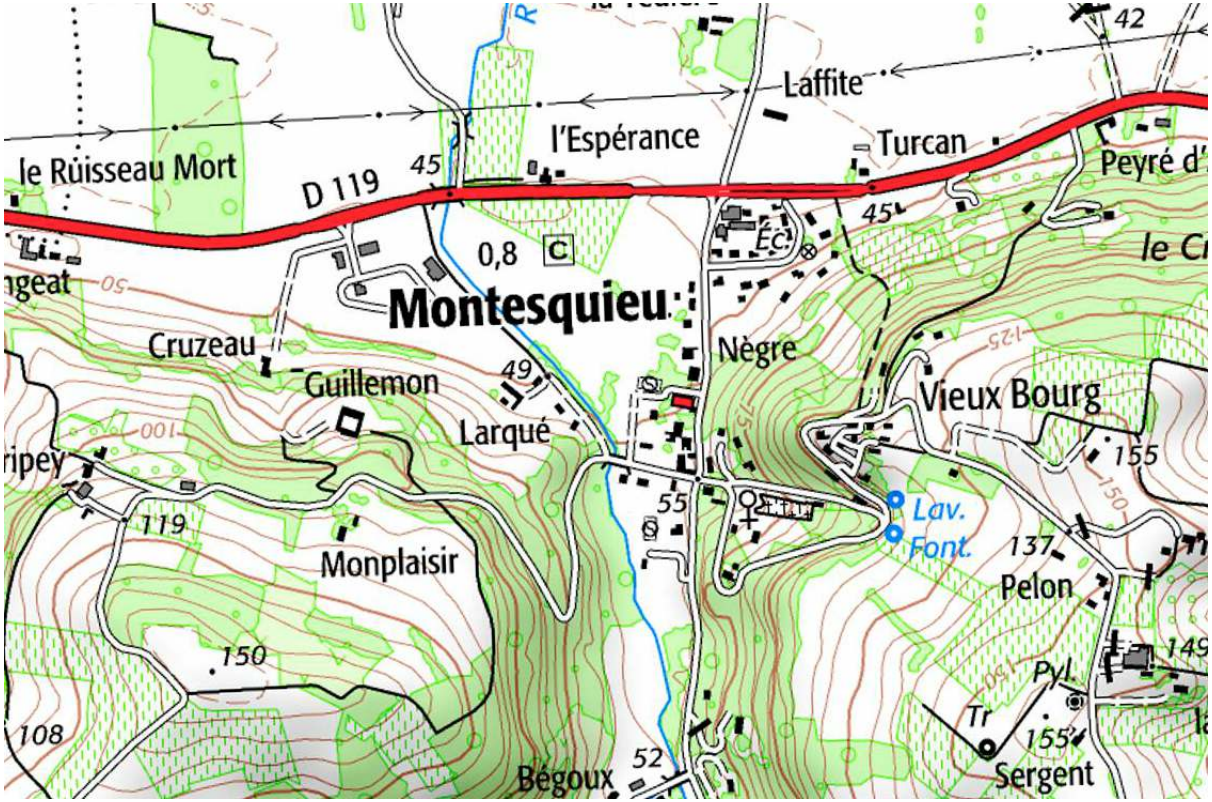
En arrière-plan, les travers boisés signalant l'amorce du coteau.

Sur l'emprise considérée, aucun motif végétalisé ne permet de créer une ponctuation dans la perception paysagère des lieux. Seul, en marge Ouest de la zone, des linéaire arbustifs sont présents, et sont constitutifs de la ripisylve du ruisseau du Malet. Les autres motifs végétalisés concernent des fonds de parcelles arborés inhérents aux jardins d'agrément des habitations riveraines.

2.4. Topographie et hydrographie

Le secteur de Peraouta / Nègre s'inscrit dans un **secteur de plaine**. Ils se caractérisent ainsi par une moindre déclivité des données topographiques avec une côte altimétrique comprise entre 45 et 50 m NGF. Cette planéité favorise de fait un aménagement aisé des secteurs appréhendés. Compte tenu de l'absence de pente, la collecte des eaux pluviales et leur écoulement sont assurés par un réseau de fossés établi en bordure des principales voies de circulation, RD 119 et chemins ruraux proches. Ces fossés limitent ainsi la vulnérabilité de ce secteur pour la gestion des eaux pluviales.

Données topographiques inhérentes au site "Peraouta / Nègre " caractérisées par un pendage quasi nul, avec des courbes de niveau établis entre 45 et 50 m NGF.



Le secteur d'études se localise en terminaison d'une entaille dessinée par le ruisseau de Malet entre deux avancées de coteaux d'une altitude de 155 m (lieu-dit Sergent, en marge Est) et 150 m (au lieu-dit Montplaisir en marge Ouest).

Le réseau hydrographique caractérisant ce secteur relève de la présence du ruisseau de Malet qui délimite la zone AUx sur sa frange Ouest. Il est noté qu'il ne génère aucun risque en terme d'inondabilité de la zone.

2.6. Environnement immédiat : bâti proche

- **Bâti proche**

Les bâtiments implantés à proximité immédiate atteste d'une multiplicité des fonction sur ce secteur inscrit en entrée de village. Il s'agit d'une part des habitations constitutives du noyau villageois dont l'agrandissement s'est opéré pour partie par la réalisation d'opérations d'ensemble, tels que le lotissement Jeanne d'Albret. Il s'agit également des unités à vocation d'activités économiques présentes au sein du lotissement artisanal de Cruzeau, excentré du bourg pour limiter les conflits de voisinage au plus proche des secteurs les pus densément habités. Enfin, quelques unités traditionnelles – corps de ferme au lieu-dit l'Espérance, anciens séchoir et bâtiments de stockage au sud de la zone AUx – rappellent la vocation agricole de ce secteur.

La présence future d'habitations riveraines implantées au Sud de la zone AUx au sein des zones AU et 2AU est un élément à prendre en considération, cela au regard précisément du trafic automobile généré par l'implantation de nouvelles activités commerciales et du fonctionnement de ces activités (livraison, etc.).



Habitations pavillonnaires constitutives du village



Equipement structurant, pôle enfance géré par la communauté de communes



Unité artisanale, zone d'activités à Cruzeau



Bâtiment agricole en marge Sud de la zone AUx

3. DONNEES SECURITAIRES : Déplacement, sécurité routière, signalétique, trafic routier

3.1. Typologie de la RD 119 et signalisation directionnelle

Cet axe assure une liaison avec Nérac puis permet de se diriger en direction d'Agen. A ce titre, il assure une fonction de transit importante sur le territoire. A l'échelle communale, la RD 119 dessert le noyau villageois ainsi que la zone d'activités de Cruzeau. Cette voie a également une fonction de desserte riveraine pour les habitations implantées sur ses marges : corps de ferme, habitations pavillonnaires. La vitesse de circulation est fixée sur cette section à 90 km/h.



Panneau point d'information Communauté de Communes



Malgré la ligne droite, interdiction de dépassement compte tenu de la proximité du village de Montesquieu



Panneau directionnel Montesquieu, Montagnac et Conservatoire Végétal Régional, puis signalétique d'arrêt de bus

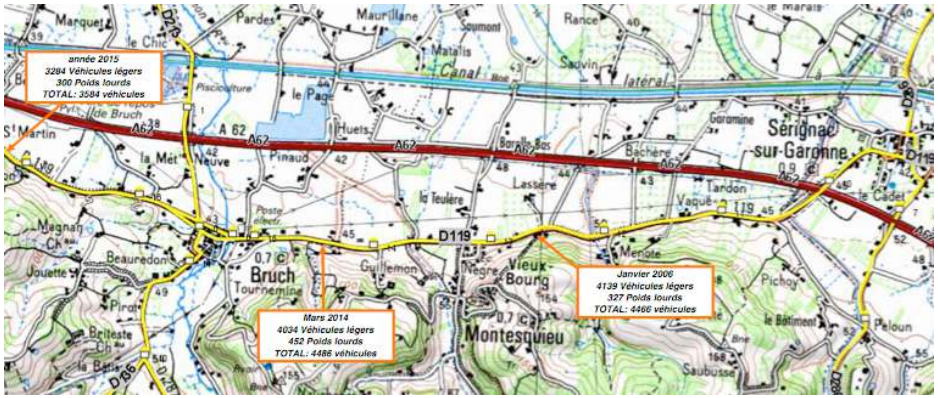


Signalétique d'entrée d'agglomération, et passage piétonnier à proximité du pôle enfant



Intersection RD 199 / VC n°1, marquage en goutte d'eau pour dissocier les flux de circulation

3.2. Trafic moyen journalier



Deux opérations de comptage sur la RD 199 ont été effectuées sur le secteur de Montesquieu en janvier 2006 et mars 2014. En 2015 un troisième comptage a été opéré sur la commune de Bruch.

Les données de mars 2014 font état du passage de 4486 véhicules par jour dans les deux sens de circulations, véhicules lourds et légers confondus. En moyenne, 452 poids lourds empruntent chaque jour cet axe, soit près de 10% du trafic comptabilisé.

En Janvier 2006, le trafic était similaire avec 4466 véhicules par jour. En revanche la part de véhicules lourds était moindre avec 327 véhicules, soit 7% du trafic global.

CHAPITRE II : LE PARTI D'AMENAGEMENT

1. LA QUALITE URBAINE

1.1. Objectifs

Le site de Peraouta/Nègre est identifié dans le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) comme zone économique à développer (orientation 3-1). Il s'agit ainsi d'accompagner l'implantation de nouveaux services en accompagnement du développement résidentiel (définition de zone AU/2AU) projeté sur ce cadran du village. La volonté d'intégrer de manière cohérente au regard des enjeux sécuritaires, paysagers et architecturaux, les nouvelles constructions en marge de l'axe départemental et au sein d'un secteur qui cristallise de nombreux enjeux en terme de cohabitation et de multiplicité des fonctions urbaines.

Volonté est faite d'intégrer les nouvelles constructions à vocation d'activités commerciales dans un cadre paysager privilégié, aux caractéristiques rurales affirmées, et de garantir les conditions sécuritaires satisfaisantes pour l'accessibilité et la desserte du secteur étudié. La poursuite de ces objectifs doit permettre d'offrir de bonnes conditions pour le développement des activités sur ce secteur tout en préservant les caractéristiques d'un environnement immédiat agréable.

En ce sens, le parti d'aménagement architectural et urbain s'attache à traiter différentes échelles territoriales et répond à plusieurs enjeux :

- **La perception des bâtiments à partir de la RD 199** (échelle de l'automobile),
- **La bonne intégration des bâtiments dans le cadre paysager immédiat**, en entrée de village avec précisément une articulation entre fonction d'activités, marges résidentielles et agricoles

Le parti d'aménagement se doit ainsi d'être démonstratif de ces préoccupations en apportant, par la qualité des aménagements et de leur intégration au sein de l'environnement immédiat et du bâti proche, une réponse à ces enjeux.

1.2. Projet poursuivi

- **Besoin identifié :** L'implantation à court d'un multi services. Ce projet répond à un intérêt général, celui de conforter la dynamique économique sur place.

1.3 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

La présente étude est motivée par la volonté de fixer des règles dérogatoires quant à l'inconstructibilité en limite de la RD 199. En ce sens il convient de redéfinir le retrait entre les premiers bâtiments et les abords de cet axe sur ce secteur, tout en veillant à garantir une bonne intégration paysagère et en tenant compte. Les éléments suivants permettent d'expliciter le choix retenu quant à la (re)définition de la largeur d'une bande non aedificandi en limite de la RD 199.

- ✓ La lecture du site se développant à Nègre/Peraouta met en exergue que la bande non aedificandi impacte la quasi totalité de la surface de la zone AUx, cela en raison de sa matérialisation en premier rideau le long de l'axe départemental.

- ✓ Hormis l'augmentation du trafic sur cette zone, en lien également avec le développement de zones résidentielles situées plus en profondeur de l'axe départemental, les enjeux sécuritaires directement liés à la RD 199 résultent surtout des modalités d'accessibilité à la zone AUx et de la bonne gestion du trafic au niveau de l'intersection entre l'avenue Jean-de-Secondat et la RD. La proximité d'équipements structurants sur un périmètre restreint favorise également les déplacements piétonniers qu'il convient de sécuriser.

- ✓ Les visibilités ménagées en direction de la zone AUx sont largement ouvertes compte tenu de la planéité de ce secteur couplée à l'absence de trame végétale en bordure de la RD 199 ; à ce titre seule la frondaison des arbustes accompagnant le ruisseau de Malet ainsi que la bâtisse traditionnelle à l'Espérance implantée en bordure de la RD, servent d'accroche visuelle et annonce l'approche de la zone lorsqu'on provient de Bruch. Sur ce secteur, les points d'appel visuels émanent surtout des deuxièmes plans avec la silhouette villageoise dominée par les coteaux boisés. premier plan.

- ✓ L'absence d'harmonisation concernant le recul des unités bâties en marge l'axe départemental sur ce secteur, cela en raison de l'antériorité de certaines habitations (bâti diffus tel à l'Espérance) mais aussi un véritable effort effectué lors de l'aménagement du lotissement de Cruzeau par le dimensionnement d'un couloir végétalisé d'une largeur de 35 m en façade de la zone.

Compte tenu **des spécificités** intrinsèques au site, précisément le fait que les visibilités entrantes apparaissent largement ouvertes, il semble judicieux de maintenir une marge inconstructible au sein de la zone AUx ; à minima la **marge d'inconstructibilité sera ramenée à 25 mètres à partir de l'axe de roulement de la RD 199** sur l'ensemble de cette zone. Cette marge de recul permettra de préserver un couloir « vert » dans le prolongement de la bande non aedificandi constituée en marge du lotissement de Cruzeau. Le retrait de 35 m défini pour l'aménagement de la zone précitée n'a pas été reporté pour l'urbanisation de la zone AUx compte tenu que cette marge compromettrait de manière trop conséquente les possibilités d'aménagement au sein de la zone AUx dont la profondeur demeure limitée.







Bande de 35 m définie pour l'aménagement du lotissement artisanal à Cruzeau et végétalisation des abords de la zone et des limites parcellaires.

1.5 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Au moment de l'élaboration du PLU, l'article 7 relatif à l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives a été rédigé de manière à veiller à une implantation harmonieuse des bâtiments au sein de la zone AUx. L'espace entre une limite séparative et la construction à implanter sera soit nul, ou bien ne pourra avoir une distance **inférieure à 3 m**.
Sur la frange Ouest, en marge du ruisseau de Malet, la matérialisation d'un sur-zonage trame bleue a permis de définir une bande non aedificandi de 10 m de large comptée de la bordure du ruisseau.

2. LA QUALITE ARCHITECTURALE

2.1 Accompagner l'intégration architecturale des bâtiments d'activités

Les différents bâtiments d'activités qui viendront s'implanter sur le site **ne** doivent **pas générer un paysage bâti déstructuré** en raison tout particulièrement des volumétries et des matériaux généralement mises en œuvre pour de telles unités.

Il est noté que les façades des **bâtiments projetés** sur ce site seront rendues **visibles en premier lieu à partir de la RD 199,** cela dans une logique d'effet vitrine recherchée et de la matérialisation même de la zone AUx en premier rideau de cet axe.
Aucun bâtiment n'étant installé sur cette zone AUx spécifique, vierge de toute construction et classée auparavant agricole, il n'existe pas de bâtiments permettant de créer un premier plan qui puisse cadrer d'ores et déjà les perceptions à partir de la voie précitée. Pour autant le développement, un peu plus à l'écart, de la zone d'activités de Cruzeau permet de servir d'exemplarité.
La nature des bâtiments et des aménagements de premier plan conditionnant en grande partie l'image du site d'activités, il convient de veiller à la qualité architecturale de ces bâtiments qui ont un souhait de vitrine et de bonne lisibilité par rapport à l'espace public.
Il s'agit également de définir un plan d'aménagement de parcelle qui respecte l'environnement par l'architecture des constructions mais aussi une qualité des abords (limites de parcelle, clôture).

2.2 Prescriptions architecturales

Dans le cadre de l'instruction de permis de construire, le projet proposé tiendra compte des principes d'aménagement et d'architecture énoncés ci-après.

- **Implantation sur la parcelle et orientation des bâtiments**

L'implantation des bâtiments sur la parcelle est déterminante quant à la qualité d'aménagement perçue à l'échelle de l'ensemble de la zone d'activités. En effet, la perception depuis l'espace public participe grandement à cette qualité dans le sens où elle traduit à la fois le projet d'aménagement et le rapport que l'entreprise souhaite instaurer avec le public ou sa clientèle. Au regard des unités implantées au sein des zones d'activités adjacentes, et compte tenu de la planéité du secteur appréhendé, les plus grandes façades seront orientées de préférence parallèlement aux tracés de la RD 199 ou bien à défaut perpendiculairement à cet axe.

Les installations dites techniques (dépôts et aire de stockage pour le matériel ou les déchets) seront intégrées au bâtiment principal ou bien seront protégées. Dans le cas de protections, le bâtiment lui-même peut faire office de protection dans le sens où positionnés à l'arrière du bâtiment, les espaces de stockage seront invisibles depuis l'espace public. A défaut un traitement adapté des limites d'emprises sous forme de paysagement permettra de limiter les visibilités en direction des installations dites techniques.

- **Hauteur maximale des constructions**

La hauteur maximale des constructions à usage d'activité, comptée par rapport au niveau du sol naturel à l'égout du toit ou à la corniche si celle-ci est plus élevée, ou bien de l'acrotère dans le cas de toiture terrasse, sera fixée de manière à ce qu'elle contribue à harmoniser l'échelle du bâtiment à implanter avec ceux présents dans les zones d'activités adjacente (Cruzeau…). Ainsi la hauteur hors sols des constructions sera conforme au gabarit du bâti environnant qui répond à la même vocation. Le niveau d'étagement maximal préconisé est de deux étages sur rez-de-chaussée. La hauteur maximale des constructions et installations ne devra pas dépasser 15 m à l'égout du toit, sauf hors gabarit et équipements de superstructure.

- **Aspect extérieur des constructions**

Les constructions, aménagements ou ouvrages, par leur architecture et leur aspect extérieur, doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants du site et des paysages.
Les constructions devront s'intégrer à leur environnement par :

- la simplicité et les proportions de leur volume ;
- l'unicité et la qualité des matériaux ;
- l'harmonie des couleurs

La mise en œuvre et le traitement des matériaux de construction devront garantir leur aspect dans le temps.

TOITURES : L'aspect des toitures est un élément important en matière d'intégration paysagère pour le bâtiment. Les toitures peuvent être fortement perçues à partir des axes routiers, y compris après le paysagement des abords de la zone ou de ces axes de circulation. Le travail architectural sur la toiture devra pour cette raison s'inscrire en cohérence avec l'ensemble du bâtiment. **Pour les toitures terrasses, les matériaux de type bac-acier sont autorisés**. L'acrotère devra parcourir la totalité de la périphérie de la partie couverte

FACADES : Les façades des constructions doivent être réalisées en **matériaux dont la mise en œuvre et le traitement doivent garantir leur aspect dans le temps**. Pour les bâtiments dont la hauteur de façade est supérieure à 5 mètres, il peut être intéressant d'envisager que le dit bâtiment puisse comporter un soubassement marqué par un changement de matériaux ou de couleurs, cela en vue de rythmer la façade.

TEINTES : Les tons vifs et réfléchissants seront interdits, sauf éléments de détails. Les colorimétries des enduits de façade seront tirées à partir des tonalités proches ou similaires à celles déjà présentes au sein de la zone adjacente de Cruzeau et qui correspondent le plus souvent à des nuances de gris, de blanc, de beige, etc.

ENSEIGNE ET REGLEMENT DE PUBLICITE : L'implantation des enseignes est préconisée sur la façade ; les enseignes de type superstructure, au dessus du bâtiment sont interdites. Seules les enseignes indiquant la raison sociale de l'établissement et la nature de son activité sont autorisées ; elles doivent s'intégrer aux bâtiments qui les supportent. Il est rappelé que les dispositions applicables à l'affichage extérieur, aux enseignes et aux pré-enseignes sont réglementées par l'article L.581-7 du Code de l'Environnement.

- **<u>Stationnement</u>**

Toujours avec le souci d'un traitement paysager qualitatif, les stationnements devront être particulièrement soignés. L'utilisation de matériaux permettant un faible degré d'imperméabilisation des surfaces dédiées aux stationnements et à la circulation des véhicules légers au sein du site d'activités sera privilégiée : dalles engazonnées, parking en evergreen, etc. Par ailleurs pour optimiser et non surdimensionner le nombre de place de stationnement à créer, l'article 12 du règlement de la zone AUx indique que le nombre de places à créer devra être adapté au besoin et au fonctionnement de l'activité et que le stationnement sera effectué en dehors des emprises publiques.

3. LA QUALITE PAYSAGERE

3.1 Objectifs

Le paysagement : vecteur d'attractivité du lieu
Le paysage constitue le reflet du fonctionnement d'un territoire. Si l'engouement des premiers parcs d'activité s'est limité bien souvent, à des préoccupations de viabilité, d'équipements et de réseaux, les exigences actuelles ont incorporé le paysagement en tant que paramètre permettant d'assurer de façon certaine l'organisation et l'attractivité des aménagements proposés.
Le végétal joue ainsi un rôle majeur dans la qualité des zones à vocation d'activités ; il accompagne et intègre les constructions, agrémente la voirie, offre une façade sur voie harmonieuse tout en créant une ambiance.

Les principes d'aménagement et de traitement paysager devront répondre à deux objectifs : qualifier et valoriser le secteur vu depuis l'extérieur (marges naturelles, axe routier, habitation riveraine) ; rendre cohérent l'intégration des nouvelles constructions au sein du site appréhendé avec une volonté affichée de conforter l'image attractive du site dans son ensemble.
En ce sens l'orientation paysagère doit permettre de faire valoir les mesures compensatoires proposées dans le cadre de l'étude amendement Dupont.

La philosophie du projet s'articule comme il suit :
L'accent est mis sur le traitement des devant et fonds de parcelle de la zone, visibles depuis la RD 199 mais également à proximité des habitations riveraines quise développeront à terme au Sud de la zone AUx. En ce sens, les principes d'aménagement paysagers proposés accordent une grande valeur au **traitement des lisières de la zone AUx.**
En marge de la RD 199, le parti-pris d'aménagement paysager est sous tendu à la volonté **de prolonger le "verdissement" des abords d'ores et déjà réalisés au niveau du lotissement de Cruzeau.** Ces aménagements limiteront en corolaire le caractère anthropique et industriel de ce secteur dédié au développement économique.

Le **projet paysager retenu** répond ainsi à **deux lignes directrices principales** qui consistent d'une part à renforcer sur ce secteur les plus-values paysagères, cela par un **traitement végétalisé spécifique** aux abords de l'infrastructure routière et de l'Avenue Jean-de-Secondat et d'autre part, à veiller à l'intégration des unités au sein de leur environnement immédiat en **tenant compte des fonctions autres que celles d'activités** qui se développent en marge de ce secteurs : habitation riveraine, thématique agricole encore prégnante, enjeux naturels liée à l'hydrographie locale…
Le parti d'aménagement proposé intègre les éléments suivants :

Les lignes de force générées dans le paysage par les infrastructures majeures mais également par les futurs éléments de composition, tels que la volumétrie souvent imposante des unités à vocation industrielle qui contribueront à terme à signer le paysage sur cette entrée de village.

- Un effet vitrine intéressant car lisible à partir de la RD 199 sur plus de 300 m.
- La volonté d'assurer une protection face aux nuisances (visuelles, sonores).

3.2 Inscription paysagère

Le site, établis en retrait des secteurs d'urbanisation les plus denses, se développe au sein d'un espace marqué par des caractéristiques agrestes encore prononcées.

Le parti paysager retenu s'appuie sur les éléments de contexte suivants :

- L'inscription du secteur Nègre/Peraouta en entrée de village et sur un secteur en cours de mutation car vouée au développement d'activités économiques, de fonctions résidentielles, le tout sous-tendues par la volonté de renforcer les logiques urbaines : habitat en amorce Sud, accueil souhaité de services économiques (zone AUx). Pour autant le cadre rural reste prégnant avec de larges îlots agricoles développés au Nord de la RD 199
- Un cadre végétal, qui bien que quasi-inexistant au sein de la zone in situ – îlot agricole ouvert – n'en demeure pas moins développé sur sa frange Ouest : les motifs paysagers sont directement associés à une trame bleue par la présence d'un ruisseau
- La présence d'une zone d'activités à proximité au lieu-dit Larqué/Cruzeau dont la qualité des aménagements paysagers peut servir d'exemplarité

Ainsi le projet paysager se décline sous plusieurs aspects :

- Le **traitement des espaces de transition entre zone d'activités et habitat riverain,** par un aménagement paysager décliné en fonction d'une trame végétale composée d'essence issue de la palette végétale de la campagne locale ou bien la matérialisation de zones tampons maintenues enherbées.
- **L'aménagement paysager spécifique à la bande non aedificandi** en marge de la RD participera de cette même volonté, cela afin de valoriser l'image de la zone d'activités perçue depuis cet axe.

3.3 Intégration des sites d'activités et valorisation de l'existant

L'insertion de bâtiments professionnels à vocation économique se base sur une analyse du site qui détermine les points sensibles en terme paysager. Cette approche permet d'apporter des réponses concrètes, dans le maintien de motifs paysagers ou encore dans la localisation d'espaces propres à accueillir des plantations et aménagements paysagers divers.
Les **enjeux paysagers** identifiés sur ce secteur se traduisent comme suit :

- d'une part une faiblesse des motifs paysagers de premier plan perçus à partir de la RD qui obligent à (re)créer un environnement propices à favoriser les qualités d'aménité pour cette entrée de village.
- d'une part, la présence de motifs paysagers structurants bien que peu nombreux (ripisylve ruisseau de Malet) mérite des mesures de protection spécifiques.

Fort de ce constat, les choix retenus pour les aménagements paysagers s'articulent autour de la définition de règles strictes pour protéger l'intégrité des corridors écologiques présents sur ce secteur et sont également guidés par la volonté de renforcer, voire de créer, une trame végétale signifiante et attrayante par la **plantation de nouvelles espèces végétales** d'essence locale, selon une logique de premier plan et de façade commerciale perceptible depuis l'autoroute. Ces plantations seront réalisées, non pas pour marquer de manière rigide les limites physiques de l'emprise de la zone d'activités, mais davantage pour favoriser leur insertion dans une échelle paysagère élargie en veillant à préserver le caractère bucolique de cette partie de territoire qui se réfère à une campagne habitée.

3.5 Le traitement des limites du site

La constitution de haies paysagères : un outil d'aménagement à part entière

La plantation de haies permet une meilleure intégration du bâti isolé dans le cadre paysager et assure par ailleurs une transition en douceur entre les séquences urbaines et les espaces agricoles et naturels. L'implantation d'une **strate arborée** en bordure des secteurs étudiés permet de **souligner l'emprise des secteurs d'activités** en l'intégrant dans un parcellaire de type agreste. Pour autant, il convient de ne pas créer des barrières végétales opaques dont l'impact paysager est aussi fort que ce que l'on cherche à masquer. Toutes les limites de parcelles seront doublées de haies vives. En façade, chaque lot devra comprendre au moins 2 arbres de haute tige encadrant l'entrée (article 13 de la zone AUx).

La **mise en place de motifs végétalisés ponctuels** sera privilégiée au regard des alignements continus jugés trop rigides. Ces plantations serviront à assurer l'insertion paysagère du nouveau bâtiment sans toutefois générer une frontière visuelle totale qui aurait tendance à fermer la zone sur elle-même.

Exemple à ne pas reproduire



Les haies végétales monospécifiques déprécient fortement l'identité paysagère de ce secteur en générant notamment une dichotomie de part et d'autre de l'infrastructure routière avec d'une part un paysage ouvert (côté gauche) et d'autre part une opacité (côté droit). Exemple tiré de l'analyse paysagère menée pour l'étude Amendement Dupont sur la commune de Beaucens (65), UrbaDoc, 2012

Les différentes morphologies de haies : Elles sont variables selon les associations d'arbustes et d'arbres, d'âges et de tailles divers.



Haie basse **Alignement sur haie basse** **Haie moyenne** **Haie ondulée** **Grand brise-vent**

Exemple de sujets végétaux propices à une bonne intégration paysagère

Les accompagnements végétalisés concernant la strate arborée renvoient aux espèces communes de la campagne locale. Cette végétation marque ainsi un rappel au regard de la végétation présente et contribue à conforter une véritable identité au site.
Les aménagements paysagers réalisés à l'échelle de la strate arbustive sous la forme de haies plantées sont propices à dissimuler les bâtiments les plus volumineux, en certains endroits jugés sensibles : proximité d'habitations riveraines sur les franges Sud, scénarisation en marge de la RD 199.

Il convient de privilégier plusieurs essences pour créer une haie composite : une composition d'essences locale, adaptée au milieu et au paysage permet de bénéficier d'une diversité biologique des végétaux et ainsi garantir une pérennité de l'ensemble, compte tenu d'une moindre sensibilité aux maladies. L'utilisation d'essences adaptées au sol présente de nombreux avantages techniques et garantie la pérennité des aménagements, cela en évitant, la modification des supports par l'apport d'engrais, et le traitement par divers intrants phytosanitaires.

STRATE ARBOREE locale



Prunellier



Peuplier



Frêne à feuille étroite



Frêne commun

STRATE ARBUSTIVE



Cornouiller sanguin



Fusain d'Europe



Sureau noir



Viorne lantane

3.6 Le traitement des surfaces libres

Les **espaces non bâtis** et non affectés à la circulation ou au stationnement **concourent** tout autant que les autres éléments de composition du site **à la qualité du paysage**. Ces espaces doivent absolument avoir une fonction (espace végétalisé, etc.) afin d'**éviter toute friche** qui engendre un désordre visuel contraire à toute volonté d'un paysage de qualité qui soit un tant soit peu maîtrisé.
Les surfaces libres, hors surface bâtie, aire de stationnement, et installations connexes liées à l'exploitation du site, devront être entretenues et traitées en espace vert ; la **réduction des surfaces minéralisées** permettra d'assurer un bien être en réduisant la surchauffe l'été ainsi qu'une meilleure perméabilité des sols. Il est préconisé que pour les projets de construction nouvelle, 25% au moins des surfaces libres de toute construction doivent être traitées en espace vert, cela afin de limiter l'imperméabilisation des sols.

4. PRISE EN COMPTE ET LIMITATION DES NUISANCES

4.1 Les nuisances liées au fonctionnement des activités

Les **nuisances liées au fonctionnement des sites d'activités** peuvent être **de différents ordres**. Les fonctions industrielles entraînent le plus souvent des **gênes sonores** (fonctionnement des machines, transport) mais également des incommodités liées aux **émissions atmosphériques** (poussière, gaz de combustion, odeur, etc.).

Des **désagréments d'ordre visuel** peuvent être générer si le bâti, les locaux techniques, les aires de stockages, les stationnements, etc., sont mal intégrés dans le cadre paysager (nuisance visuelle). La présente étude vise à limiter ces désagréments. Le projet s'attache en particulier à qualifier de manière qualitative les abords des secteurs considérés par un traitement paysager spécifique (plantation arbustive et ou d'arbres de jet).

4.2 L'articulation avec les documents d'urbanisme

Le PLU au travers du projet urbain et de sa déclinaison en zonage et règlement constitue un **outil de prévention** et de gestion des nuisances en cherchant à concilier les différentes activités sur le territoire communal. Il permet :

- ✓ De prendre en compte les nuisances liées à l'implantation de voies de circulation, d'activités industrielles, artisanales, commerciales, etc.
- ✓ De penser le développement de la commune afin de limiter les risques de conflits liés à des activités nouvelles potentiellement nuisantes (pollution sonore, mais également odeur, vibrations, dépréciations visuelles).

Il existe en outre des **dispositions particulières** spécifiques aux **installations classées** ; la législation des installations classées intègre ainsi des dispositions relatives : il s'agit notamment de l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la **limitation des bruits** dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement (soumises à autorisation).

En matière d'**émissions atmosphériques** les arrêté considérés fixent d'une part des valeurs limites à ne pas dépasser en sortie des points de rejets canalisés à l'atmosphère des émissions atmosphériques polluantes ou gênantes, et d'autre part des mesures à prendre pour les éventuels rejets diffus.

Enfin, l'article R.111-2 du code de l'urbanisme stipule que le **projet** peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations ; cette disposition ayant été étendue par la jurisprudence aux nuisances sonores.

4.3 La traduction dans le projet d'aménagement

Le schéma d'aménagement s'attache donc à concilier au mieux l'insertion paysagère des unités d'activités et locaux associés en détaillant particulièrement :

- des **marges de recul vis-à-vis des limites séparatives** pour pallier à une trop grande **proximité** des activités avec les **habitations** riveraines mais également avec les éléments naturels référencés sur site (ruisseau du Malet en limite Nord-Ouest de la zone AUx)
- des **accompagnements paysagers adaptés en limite de l'emprise publique de la RRD 199,** servant à prolonger le couloir végétalisé déjà constitué au niveau du lotissement de Cruzeau.
- des **accompagnements paysagers** sur certaines **limites séparatives** permettant l'intégration des aires de manœuvre et espaces de stockage, de manière à limiter les gênes occasionné par ces **espaces dits techniques** et de limiter leur perception à partir des emprises publiques et habitation riveraine.
- le **traitement des lisières** de la zone d'activité en limite parcellaire afin de conférer une signature paysagère, rurale, du territoire.

5. PRISE EN COMPTE DES ENJEUX SECURITAIRES

Le projet tient compte de l'ensemble des enjeux sécuritaires identifiés :

5.1 Accessibilité et risque accidentogène

Les modalités d'accessibilité et de circulation s'opèreront comme suit :

- à l'Est à partir de l'avenue Jean-de-Secondat (entrée et sortie autorisées)
- au Sud, à partir du cheminement qui assurera la desserte des futures zones résidentielles et dont un emplacement a été réservé pour élargir son gabarit (entrée uniquement)
- au Nord, à partir de la RD 199 en appui de l'accès existant lié au chemin rural sur ce secteur (entrée uniquement)
- L'aménagement d'un giratoire en lien avec le conseil départemental permettra de rationnaliser les flux de circulation en entrée et sortie de village au niveau du carrefour VC 1 et RD 199.
- La signalétique sera renforcée pour indiquer la limitation de vitesse qui sera ramenée de 90 à 70 km/h, cela pour anticiper l'augmentation à venir des flux de circulation (véhicule lourds et légers).

5.2 Risque incendie

La défense contre l'incendie doit être assurée :

- Soit par un réseau de distribution remplissant les conditions suivantes :
  - réservoir permettant de disposer d'une réserve d'eau suffisante ;
  - canalisations pouvant fournir un débit minimal de 17 litres par seconde ;
  - prises d'incendies réparties, en fonction des risques à défendre, à une distance de 200 mètres les unes des autres.

- Soit par des réserves naturelles d'accès facile, comportant des points d'aspiration aménagés. Les installations telles que fontaines, lavoirs ou piscines peuvent aussi être complétées par des dispositifs spéciaux.

A défaut de ressources suffisantes, il est indispensable de prévoir la construction de bassins ou de citernes d'une capacité compatible avec les besoins de service incendie. Les accès à venir devront par ailleurs être d'un gabarit permettant aux véhicules de défense incendie de circuler et de se retourner.

Le site est correctement défendu contre le risque incendie. Une borne incendie est localisée e marge Nord de la RD 199, à son intersection avec la VC n°1.

5.3 La gestion des eaux pluviales

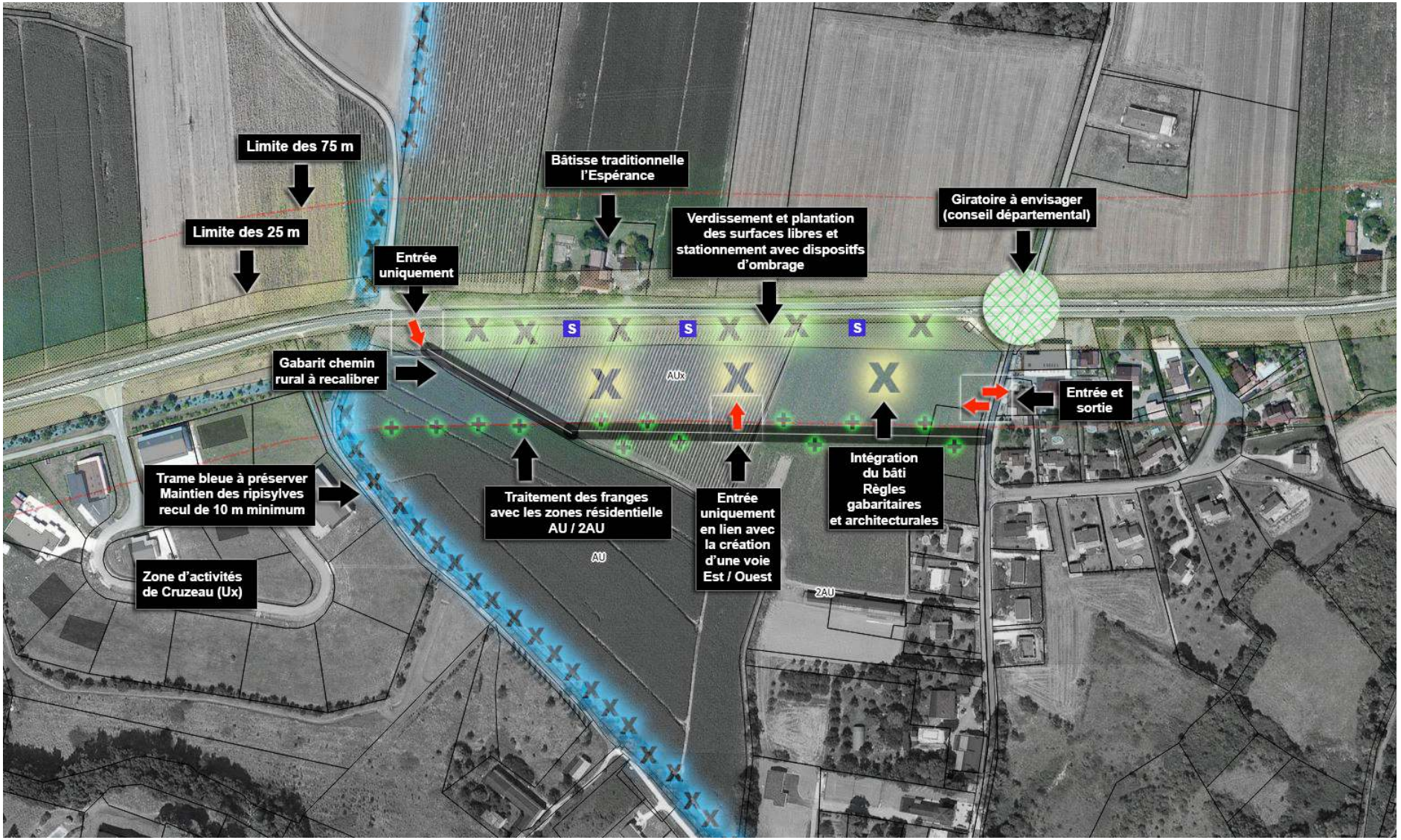
Le site étudié du fait de sa grande planéité peut être identifié comme une zone de réception des eaux de ruissellement. La morphologie de ces terrains ne permet pas une bonne évacuation des eaux sans aménagement d'évacuation spécifique.

Une bonne gestion des eaux pluviales permet de **limiter l'imperméabilisation des sols** avec en corolaire la diminution des risques d'inondation. La gestion des eaux pluviales intégrée à l'aménagement de la zone devra prévoir la circulation des eaux de ruissellement en bordure et à l'intérieur du site d'activités. Les eaux pluviales seront collectées et traitées si nécessaire avant d'être rejetées dans le milieu naturel via des fossés.

5.5 La gestion des effluents / le risque de dégradation des milieux naturels

Les eaux usées éventuellement générées par l'activité seront traitées avant rejet dans le milieu naturel.

6. PRINCIPES D'AMENAGEMENT



SYNTHESE

Cette étude défini un parti d'aménagement paysager pour le secteur appréhendé au lieu-dit Nègre/Peraouta pour la zone AUx, cela dans le respect des objectifs des articles L111-6 à L.111-8 du Code de l'Urbanisme et de l'Amendement Dupont de la Loi Barnier, visant notamment à contrôler et limiter des nuisances comme le bruit ; à améliorer la sécurité routière ; et à prendre en compte la qualité architecturale, urbaine et paysagère.

Objectifs poursuivis

- Faciliter l'insertion visuelle des constructions depuis la façade routière et depuis les zones rurales proches
- Générer une bonne image / cohérence du projet : règlementation architecturale, implantation des bâtiments, etc.
- Limiter les nuisances riveraines
- Renforcer la sécurité routière sur cette portion de territoire
- Veiller à une bonne inscription des projets dans un cadre paysager marqué par des caractéristiques agrestes fortes et l'entrée dans le bourg

Modalités de prise en compte dans le projet

- Gabarit des constructions conciliant impératif économique et insertion visuelle dans l'environnement avec une hauteur ne pouvant dépasser 15 mètres du terrain naturel à l'égout du toit ou de l'acrotère
- Assurer une bonne transition entre l'emprise du projet à dominante commerciale et les zones d'habitat proches
- **Recul à minima de 25 m** par rapport à la **l'axe de roulement de la RD 199** ;
- Composition des haies : végétaux monospécifiques interdits ainsi que les haies composées uniquement de persistants, taille libre des haies (éviter l'effet parallélépipédique des tailles) ; choix de végétaux d'essence locale confortant l'identité du site
- Limitation de la vitesse à étudier en lien avec le conseil départemental et à porter à 70 km/h sur cette section de la RD 199
- Sécurisation de l'intersection entre la RD 199 et la VC 1 par l'aménagement d'un giratoire en lien avec le conseil départemental

ELABORATION DU PLUi D'ALBRET COMMUNAUTE

ETUDE L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME APPLIQUEE A LA RD 119
SECTEUR ALLEE DU PARAVIS, COMMUNE DE BRUCH (ZONE AUh1)



MAITRE D'OUVRAGE :
ALBRET COMMUNAUTE
CENTRE HAUSSMANN
10 PLACE ARISTIDE BRIAND BP 39
47600 NERAC

Albret Communauté

Agence METAPHORE
ARCHITECTURE
URBANISME PAYSAGE

www.agencemetaphore.fr / contact@agencemetaphore.fr
38, quai de Bacalan 33300 Bordeaux 0556291070
S.A.R.L. au capital de 54000€ R.C.S. Bordeaux 385 341 102 - SIRET 385 341 102 00015 APE 7111Z

SOMMAIRE

PREAMBULE 3

ANALYSE DU SITE.....4

MODALITES D'AMENAGEMENT DU SECTEUR ALLEE DU PARAVIS 8

PREAMBULE

Contexte

Dans le cadre de son PLUi, Albret Communauté projette l'ouverture à l'urbanisation d'un secteur situé au plus près de la RD 119, sur la commune de Bruch, en vue d'accueillir la relocalisation de la caserne des pompiers, le tout dans le cadre d'un projet urbain plus global, associant de l'habitat.
Si cette zone se localise en continuité du bourg et dans un périmètre de proximité de 500 m des espaces centraux du bourg, une partie s'avère située dans l'emprise du fuseau de 75 m en bordure de la RD 119 classée à grande circulation, aux abords de laquelle s'applique l'Amendement Dupont, traduit à l'article L111-8 du code de l'urbanisme.

L'amendement Dupont – L.111-6 à L.111-8 (anciennement L.111-1- 4) du code de l'urbanisme s'applique aux espaces non urbanisés de part et d'autre des voies qualifiées à grande circulation. Il définit une bande d'inconstructibilité de 75 ou 100 mètres de part et d'autre de la voie, à partir de l'axe médian, où toute construction et installation sont interdites.

***Article L111-6 du Code de l'urbanisme** :*
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.

Les dispositions de l'article L.111-8 du CU

Les dispositions de l'amendement Dupont découlent de l'article 52 de la loi n° 95-101, dite loi Barnier, du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, et de l'article 200 de la loi n°2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux.

Partant du constat d'une urbanisation anarchique en périphérie des agglomérations, d'une banalisation et d'une uniformisation des entrées de villes, le législateur a souhaité que les collectivités locales mènent une réflexion d'ensemble avant tout aménagement aux abords des principaux axes routiers.

L'article L.111-8 du code de l'urbanisme précise les modalités permettant de déroger à l'article L.111-6.

Article L111-8 du Code de l'Urbanisme :
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 a pour objet de lever l'inconstructibilité des abords de la RD 119 pour les emprises intéressant la zone AUh1 dans le cadre d'un projet urbain de qualité prenant en compte les contraintes et les spécificités du site identifié en terme de sécurité, d'aspect environnemental et d'intégration urbanistique et paysagère des constructions à venir.

Cette étude comporte deux volets :

- *Une analyse de l'existant sur la base des thématiques suivantes : les séquences paysagères le long de la RD 119 sur le secteur précité, le fonctionnement urbain et la forme bâtie à proximité immédiate, l'environnement (contraintes diverses, sécurité, etc.).*

- *Des modalités d'aménagement : des principes illustrés d'un schéma d'organisation, en cohérence avec l'OAP développée par ailleurs dans le dossier de PLUi.*

L'ensemble de ces dispositions ont été traduites dans le document graphique du PLUi ainsi que dans le règlement écrit.

ANALYSE DU SITE

LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DU SECTEUR (cf carte page suivante)

■ DANS SON ENVIRONNEMENT LARGE

Bruch est une petite commune rurale d'Albret Communauté, située au nord du territoire communautaire, dans l'aire d'attractivité de l'agglomération agenaise, au titre notamment de sa desserte par un axe structurant dans l'armature du territoire : la RD 119.

La commune dispose déjà d'une caserne qui s'est historiquement implantée en bordure de la RD 119 afin de bénéficier d'une accessibilité aisée depuis un axe départemental.

Toutefois, l'équipement public nécessite aujourd'hui une mise aux normes et redimensionnement qui ne peut s'envisager sur le site actuel faute d'espace suffisant et de la proximité de terrains qui ne peuvent accueillir le projet.

■ DANS SON ENVIRONNEMENT PROCHE

Le terrain retenu (parcelle ZD160) pour cette nouvelle implantation ainsi que pour un programme complémentaire à vocation habitat se localise le long d'une petite voie communale, l'Allée du Paravis, qui s'avère être l'ancienne voie historique de desserte du bourg en pied de coteau.

Afin de soulager cette petite rue de bourg d'un trafic routier devenu trop soutenu, une nouvelle emprise de route départementale a été aménagée à quelques centaines de mètres plus au nord. Une nouvelle voie de transit au gabarit adapté à une fonction routière soutenue, a ainsi permis à l'allée du Paravis de retrouver une fonction apaisée, de déplacements locaux villageois.

ANALYSE FONCTIONNELLE (cf carte et planche photo pages suivantes)

Bien que non desservie par la RD 119, la parcelle se localise dans l'emprise des 75 m inconstructibles

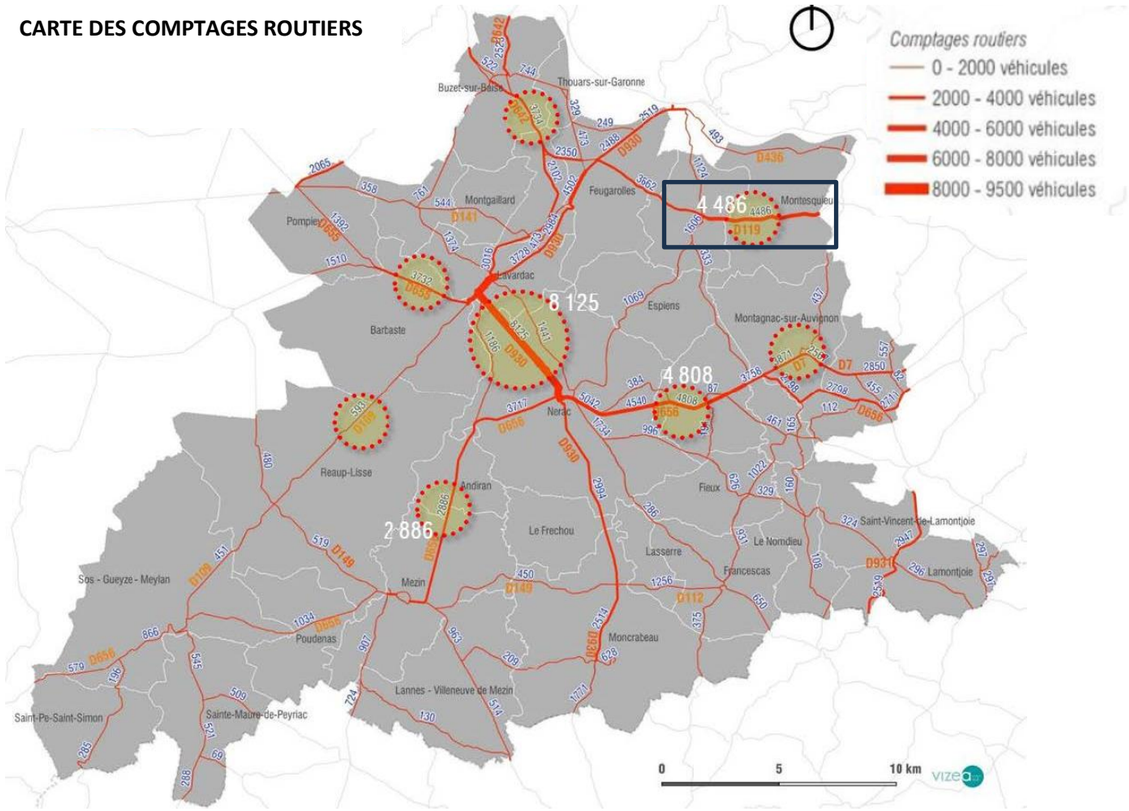
La parcelle ZD160 est desservie par l'allée du Paravis qui actuellement est en sens unique depuis le nord-ouest et en sens interdit depuis le bourg, le débouché sur la RD 119 par son extrémité nord-ouest est ainsi limité, pour des raisons de sécurité routière ; seuls 4 accès individuels y sont aménagés.

La RD 119 compte parmi les 4 voies primaires du territoire d'Albret Communauté qui la relie aux agglomérations environnantes, notamment Agen. Sans être l'axe le plus emprunté de la CDC qui s'avère être le portion de RD 930 entre Nérac et Lavardac avec 8 125 v véhicules, la RD 119 enregistre un trafic routier de 4486 véhicules / jour entre Feugarolles et Montesquieu.

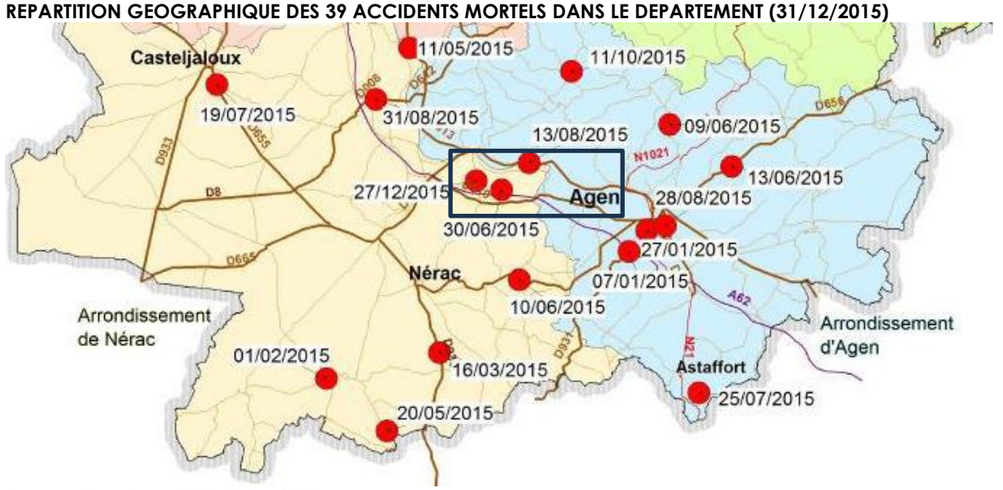
Concernant ses conditions de sécurité, la répartition des accidents mortels dans le département en 2015, permet de constater que 2 événements se sont survenus sur la RD 119 entre Feugarolles et Agen.

L'aménagement de la zone déclinant l'implantation d'un équipement public au fonctionnement nécessitant un accès facilité et sécurisé depuis et vers la RD 119, le débouché des flux de la caserne devra faire l'objet d'une étude fonctionnelle spécifique, en lien avec le service route du conseil départemental.

CARTE DES COMPTAGES ROUTIERS



REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES 39 ACCIDENTS MORTELS DANS LE DEPARTEMENT (31/12/2015)



Source : Plan de mobilité, Vizéa, 2020

ANALYSE URBAINE

■ UNE LOCALISATION EN 2èME RANG DE LA RD119, dans un rayon de 400 m du bourg

La parcelle ZD160 s'inscrit dans un rayon de proximité de 400 m vis-à-vis du cœur de bourg du village, et bénéficie à ce titre d'un fort caractère de centralité, en capacité de conforter les usages villageois (écoles, commerces, services, accès aux espaces et équipements publics récréatifs...), notamment si les conditions d'une desserte par une liaison sécurisée le permet.

Dans le cadre des perspectives de confortement du bourg de Bruch, le PLUi projette l'ouverture à l'urbanisation de tout le quadrant ouest (cf carte d'analyse page suivante), en lien direct avec la parcelle ZD160, qui doit être conçu dans une approche globale (desserte, mise en valeur paysagère, programme habitat, ..).

La parcelle ZD160 (contour jaune sur la carte page suivante) ne se localise pas directement en bordure de la RD 119, mais s'inscrit en 2nd rang, en bordure d'une voie de desserte secondaire, l'allée du Paravis ; bien que dans un rayon de 400 m du bourg, la parcelle ZD160 s'inscrit encore dans un environnement rural mais qui tend à s'urbaniser : elle est bordée par plusieurs maisons d'habitation, la plus proche en limite ouest étant la parcelle ZD90.

■ UNE LOCALISATION PEU CONCERNEE PAR DES NUISANCES

La parcelle ZD160 s'inscrit dans un environnement rural relativement apaisé, nonobstant le trafic routier enregistré par la RD 119 (4486 véhicules / jour), peu de nuisances affecte cette localisation en retrait.

Afin de gérer le nouvel interface urbain avec son voisinage, l'aménagement de la parcelle ZD160 devra s'accompagner d'un traitement paysager type « bande boisée » afin de gérer les futurs rapports de voisinage dans des conditions de moindre incidence.

ANALYSE PAYSAGERE

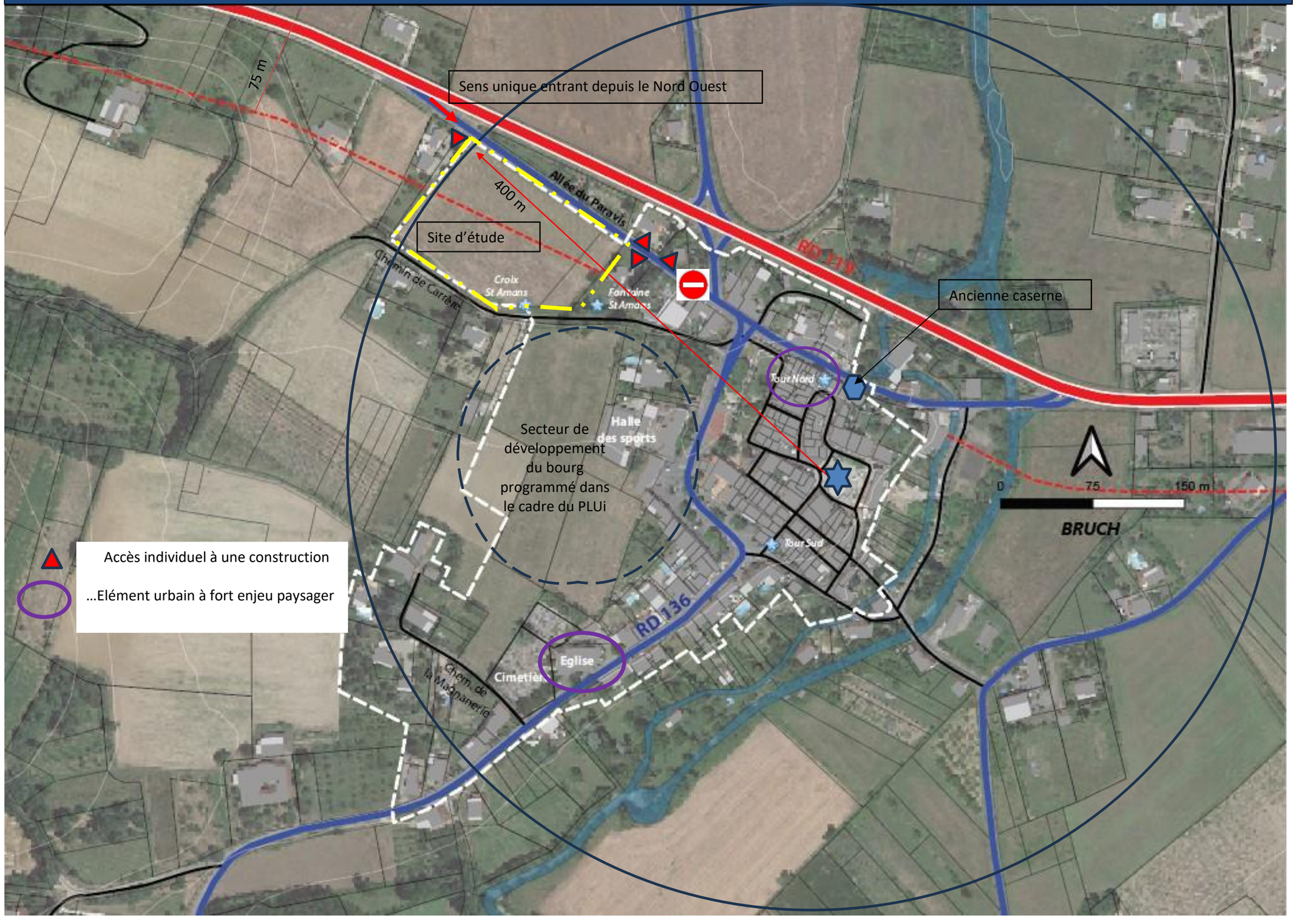
La parcelle ZD160 s'inscrit dans un environnement à dominante rurale, encore fortement marqué par une occupation du sol à caractère agricole.
La topographie du site élargi est relativement plane, en très légère déclivité vers la RD 119, vers la vallée de la Garonne. Les perspectives visuelles sont assez lointaines, et peu d'éléments physiques font obstacle au regard.

La perception du paysage depuis la RD 119 vers la parcelle ZD 160 est assez large et profonde, seul le petit jardin de la parcelle ZD83 s'intercalant pour constituer un 1er plan mais si faiblement planté que le regard le perçoit à peine (cf photos 3, 6, 7). Tout aménagement urbain y sera à ce titre relativement peignant dans la perception du paysage découverte en empruntant la RD 119.

La proximité du bourg de Bruch se perçoit aisément et s'identifie grâce aux éléments émergents de la ligne d'horizon que sont le clocher de l'église et la tour de Bruch (cf photos 5, 6 ,7).

Afin d'accompagner la mutation de cet espace vers une nouvelle vocation urbaine tout en prenant en compte le caractère rural qui marque fortement l'identité du petit bourg de Bruch, le projet d'ouverture à l'urbanisation devra s'accompagner de mesures de plantations de bandes paysagères le long de l'allée du Paravis.

ANALYSE DU SECTEUR DE L'ALLEE DU PARAVIS



ANALYSE DU SECTEUR DE L'ALLEE DU PARAVIS – PLANCHE PHOTOS



Photo n°1 – RD 119 au carrefour avec le bourg



Photo n°2 – RD119 à mi-parcours avant le carrefour avec l'allée du Paravis



Photo n°3 – RD 119 au niveau du jardin de la parcelle



Photo n°4 – carrefour RD119/Allée du Paravis, en sens unique d'entrée vers le bourg



Photo n°5 –Allée du Paravis, en sens unique d'entrée vers le bourg, perspective visuelle sur la tour de Bruch

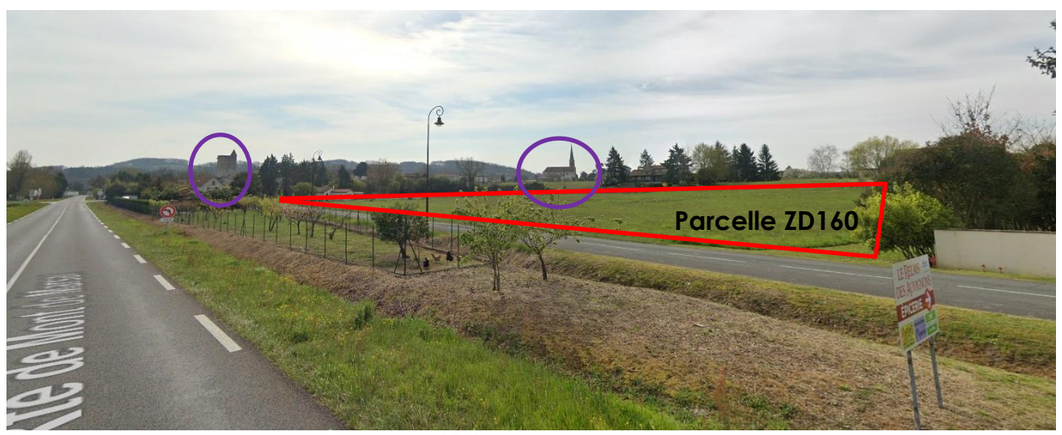


Photo n°6 –perspective visuelle depuis la RD 119 vers le site d'études

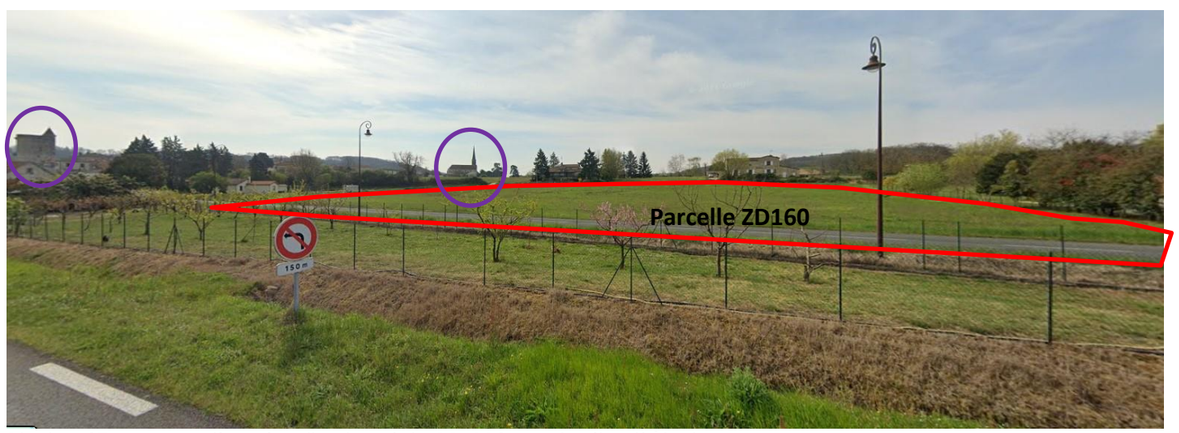


Photo n°7 –perspective visuelle depuis la RD 119 vers le site d'études

MODALITES D'AMENAGEMENT DU SECTEUR ALLEE DU PARAVIS ET DE SES ABORDS

PRINCIPES GENERAUX

OBJECTIFS

Conforter la centralité urbaine du bourg de Bruch en permettant un développement concentrique autour de l'enveloppe urbaine déjà constituée, à savoir les espaces à l'ouest de la salle des sports et en entrée de bourg Ouest, entre l'allée du Paravis et le chemin de Carrère à Saint-Amans à l'occasion de la relocalisation de la caserne des pompiers.

Les orientations proposées visent à promouvoir une ambiance rurale dans les futures opérations d'aménagement.

L'urbanisation de ces secteurs constitue une opportunité pour renforcer la mixité urbaine du bourg autour d'une nouvelle offre d'habitat diversifiée et constituer un nouveau quartier bénéficiant d'espaces collectifs paysagers en lien avec l'identité rurale de la commune.

PROGRAMME

■ HABITAT

3 ha de terrains à urbaniser (2 ha à l'arrière de la halle des sports et 1ha chemin de Carrère à St Amans), en respectant une densité nette minimum de 10 logements/ha soit 22 logements au minimum répartis sur les 2 zones.

La mise en œuvre de l'urbanisation des deux zones AUh1 du bourg devra se faire dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble. A ce titre, pour être autorisées, les opérations d'aménagement devront :

- respecter une densité moyenne minimale de 10 logements par hectare,
- porter sur une superficie minimum de 1 ha. Cependant, dans le cas où la totalité des parcelles constructibles serait inférieure à 1 ha, une autorisation pourra être délivrée si elle porte sur la totalité de celles-ci,
- ne pas compromettre l'urbanisation du reste de la zone,
- respecter les principes d'organisation du réseau viaire tels qu'indiqués au plan de zonage sous forme de points du passage obligés.

■ EQUIPEMENTS PUBLICS ET COLLECTIFS

- Création d'un réseau de voies nouvelles traitées sous la forme d'une voie secondaire et de « cours urbaines » (emprise partagée).
- Aménagement de liaisons douces intégrant des cheminements piétons et/ou cyclables dans l'emprise des voies nouvelles, et de liaisons douces déconnectées de la voie cheminant à travers des espaces collectifs paysagers.
- Aménagement de liaisons douces fonctionnelles intégrant des cheminements piétons et/ou cyclables dans l'emprise des voies nouvelles, et de liaisons douces d'agrément déconnectées de la voirie et cheminant à travers des espaces collectifs paysagers.
- Création d'une réserve foncière à l'arrière de la halle des sports pour l'aménagement d'un espace public paysager.
- Création d'une réserve foncière à l'ouest du cimetière en vue de son extension et d'un espace de stationnement au nord du cimetière.
- La zone à aménager devra être immédiatement raccordée à l'assainissement collectif, aux réseaux d'eau potable et d'électricité. Les aménagements devront intégrer le renforcement du système de défense incendie.

PARTI D'AMÉNAGEMENT

■ CIRCULATION ET TRAITEMENT DES VOIES

- La desserte des secteurs sera assurée par un réseau structuré autour d'une voie primaire et de voies secondaires complétés de voies de type « cours urbaines » correspondant à des emprises partagées entre les modes de déplacements motorisés et les modes de déplacement doux.
- Des cheminements doux seront intégrés à l'intérieur des bandes paysagères à créer de manière à relier le futur quartier au centre du bourg.
- La desserte de la zone AUh1 mitoyenne de la future caserne pourra se faire depuis le chemin de Carrère et depuis l'allée du Paravis.
- Desserte par l'allée du Paravis : la desserte depuis la RD 119 sera à sens unique entrant *(cf photo 1 planche photos page suivante),* la desserte depuis le bourg pourra être à double sens jusqu'à l'accès à la zone AUh1 *(cf photo 2)*
- La desserte de la zone AUh1 à l'arrière du bourg pourra se réaliser depuis le chemin de Carrère qui sera réaménagé *(cf photo 3)* et depuis le cœur de bourg à la faveur d'un bâtiment racheté par la commune *(cf photo 4*) qui pourra être réaménagé en RDC pour permettre un passage à l'image des Portes Tours historiques de Bruch *(cf photo 5)*.

■ STRUCTURES VEGETALES

- Création de bandes paysagères en limite d'opération afin de gérer les interfaces bourg/campagne, le long du chemin de Carrère à Saint-Amans, et le long de l'Allée du Paravis au titre de la qualité d'entrée de bourg et de point de vue sur la Porte Tour Nord *(cf photo n°1)* de manière à intégrer paysagèrement les constructions nouvelles.

  Ces espaces paysagers collectifs seront traités sous la forme de bandes engazonnées et plantées d'arbres et d'arbustes d'essences locales et pourront servir de support pour la création de cheminements doux *(cf modalités de traitement profils n°4, 4 bis, 5 en fin de rapport)*.

- En outre, la qualité paysagère de l'entrée de bourg depuis l'allée du Paravis *(cf photo1)* sera pérennisée par la protection au titre de la loi Paysage *(article L151-19 du code de l'urbanisme)* du jardin Verger développé entre la RD 119 et l'allée du Paravis.
- Plantations le long des voies et traitement enherbé des accotements de manière à respecter l'ambiance rurale des secteurs et assurer une qualité des espaces publics.
- Préservation des éléments patrimoniaux présents chemin de Carrère à St Amans : la source de St Aman et le calvaire situé en zone AUh1 mitoyenne de la caserne pompier *(cf photos 6 et 7)*.

■ FORME URBAINE

- A l'intérieur des secteurs à urbaniser, l'objectif est d'assurer une gestion économe de l'espace en respectant une densité minimum nette de 10 logements/ha et de favoriser une mixité urbaine et/ou une diversité des tailles de parcelles.
- L'organisation des constructions nouvelles et des parcelles respecteront les principes bioclimatiques passifs, (orientation Nord-Sud, …).

SCHEMA D'AMENAGEMENT

Surface brute : **0.94 ha**
Surface nette : **0.66 ha**

Objectif de modération foncière : **10 Lgts/ha**
Nombre de Logement minimum : **7**

Surface brute : **2.13 ha**
Surface nette : **1.49 ha**

Objectif de modération foncière : **10 Lgts/ha**
Nombre de Logement minimum : **15**

Caserne Pompier
Halle des sports
Extension
Stationnement
Eglise
Cimetière
Croix St Amans
Fontaine St Amans
Tour Nord
Tour Sud
Allée du Paravis
Chemin de Carrère
Chem. de la Magnanerie
RD 119
RD 136
10m
5
4
2
3
0
75
150 m
BRUCH

LEGENDE

- Ilots à urbaniser
- Voie primaire structurante
- Voie secondaire de liaison interquartier
- Voie tertiaire de desserte locale
- Voie principale projetée
- Voie secondaire projetée
- Voie tertiaire projetée
- Voirie à réaménager
- Liaison douce
- Point de passage obligé
- Plantations à réaliser
- Espace public à créer
- Jardin à protéger
- Point de vue remarquable
- Elements de patrimoine

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

PORTEE JURIDIQUE DES DISPOSITIONS

THEMATIQUES	***DISPOSITIONS AYANT UN CARACTERE OBLIGATOIRE*** ***Traduites dans le Règlement d'Urbanisme et le zonage***	***DISPOSITIONS SOUMISES A COMPATIBILITE*** ***dont l'esprit doit être respecté***	***DISPOSITIONS INDICATIVES*** ***ou à valeur pédagogique à simple titre de conseil***
Circulation / Voirie :	• Création d'une voie nouvelle de bouclage à double sens entre le chemin de Carrère et la Place du Monument aux morts d'une emprise minimum de 10 m et respectant les points de passage identifiés. • Les voies en impasse et les voies qui ne peuvent pas être immédiatement raccordées au plan de circulation comporteront, à titre provisoire, dans leur partie terminale, une aire de retournement permettant notamment aux véhicules de secours ou de service public de faire aisément demi-tour et un espace libre dans la continuité de la voie, laissant la possibilité de raccordement lors d'une urbanisation ultérieure de la parcelle limitrophe. • Les voies doivent être conçues pour s'intégrer à terme au maillage viaire environnant et participer à une bonne desserte du quartier.	• Le traitement de l'emprise des voies primaires respectera les principes du profil n°2 ou 2bis. • Le traitement de l'emprise des voies secondaires respectera les principes du profil n°3 ou 3bis	• Le tracé des voies reporté sur le plan est indicatif. • Les cotes décomposant les emprises de voies sont indicatives.
Gestion des eaux pluviales :	• Les eaux pluviales issues des constructions nouvelles ou aménagements seront résorbées sur le terrain d'assiette du projet. En cas d'impossibilité technique, les eaux pluviales seront rejetées au réseau public (fossé, caniveau ou réseau enterré) sous réserve de l'accord du gestionnaire du réseau, de telle sorte que l'écoulement soit assuré sans stagnation. • Les fossés et ouvrages d'assainissement pluvial à ciel ouvert devront être conservés, le libre écoulement des eaux devra être maintenu et conservé.	• Les travaux d'aménagement se feront sur la base du respect des écoulements naturels et de la bonne gestion de l'eau (gestion du chemin de l'eau dans l'opération), de la nature du terrain en conservant le plus possible la topographie du site…	• Priorité donnée à la mise en œuvre de solutions alternatives en matière d'assainissement pluvial avec infiltration à la parcelle et/ou mise en place d'un réseau à ciel ouvert.

THEMATIQUES	***DISPOSITIONS AYANT UN CARACTERE OBLIGATOIRE*** ***Traduites dans le Règlement d'Urbanisme et le zonage***	***DISPOSITIONS SOUMISES A COMPATIBILITE*** ***dont l'esprit doit être respecté***	***DISPOSITIONS INDICATIVES*** ***ou à valeur pédagogique à simple titre de conseil***
Forme urbaine :	• Respecter une densité nette minimum de 10 logements/ha sur l'ensemble du secteur. • L'aménagement du secteur comportera une affectation d'un minimum de 30% du programme de chaque phase de réalisation à des logements collectifs et/ou de maisons de ville implantées en ordre continu ou semi-continu. • Les opérations d'aménagement de plus de 15 logements devront comporter une affectation d'un minimum de 20 % du programme de chaque phase de réalisation à des logements locatifs sociaux.	• Le programme des logements devra présenter une mixité de formes urbaines et/ou une diversité dans la taille des parcelles.	• Le découpage parcellaire est indicatif. • Les illustrations représentant le bâti sont indicatives • L'organisation des constructions nouvelles et des parcelles respecteront les principes bioclimatiques passifs, (orientation Nord-Sud, …)
Protection / Valorisation paysagère :	• Création d'une réserve foncière pour l'agrandissement du cimetière. • Création d'un espace public paysager au contact de la halle des sports. • Création d'une bande boisée le long du chemin de Carrère à Saint-Amans d'une emprise publique minimum de 5m traitée sous la forme d'un espace enherbé ponctué d'arbres et d'arbustes à port naturel, d'essences locales. • Création d'une bande paysagère sur emprise collective d'un minimum de 5 mètres de large permettant de gérer qualitativement les limites des opérations d'aménagement. Cette bande sera engazonnée et plantée de manière régulière avec des arbres et des arbustes aux formes naturelles (arbustes à port libre). • Création d'une bande paysagère sur emprise collective d'un minimum de 10 m le long de l'Allée de Paravis traitée sous la forme d'un espace enherbé ponctué d'arbres et d'arbustes à port naturel, d'essences locales. • Plantation des voies nouvelles selon les principes définis dans les profils n°2/2bis et 3/3bis.	• Création d'un réseau de bandes paysagères traitées sous la forme d'un espace enherbé ponctué d'arbres et d'arbustes à port naturel, d'essences locales et servant de support pour la création de cheminements doux. • Le traitement des bandes paysagères respectera les principes du profil n°4 en limite d'aménagement et du profil n°5 en bordure de l'Allée du Paravis.	• Palette végétale : Chênes, Erables champêtres, Charme, Cornouillers, Noisetiers, …

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

PLANCHE PHOTOS



Photo n°1 - Allée du Paravis à sens unique entrant depuis la RD 119



Photo n°2 - Allée du Paravis à double sens depuis le bourg jusqu'à l'accès à la zone AUh1


Photo n°3 – chemin de Carrère à Saint-Amans


Photo n°4 - Maison achetée par la commune de Bruch


Photo n°5 - Porte Tour Sud

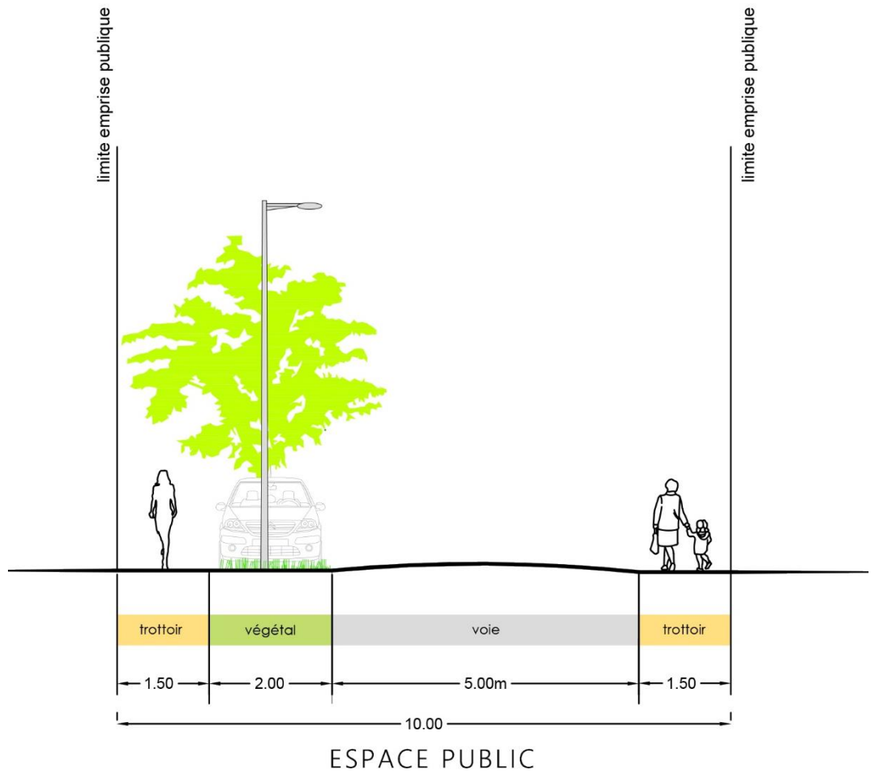

Photo n°6 – Calvaire Chemin de Carrère


Photo n°7 – Fontaine de Saint-Amans

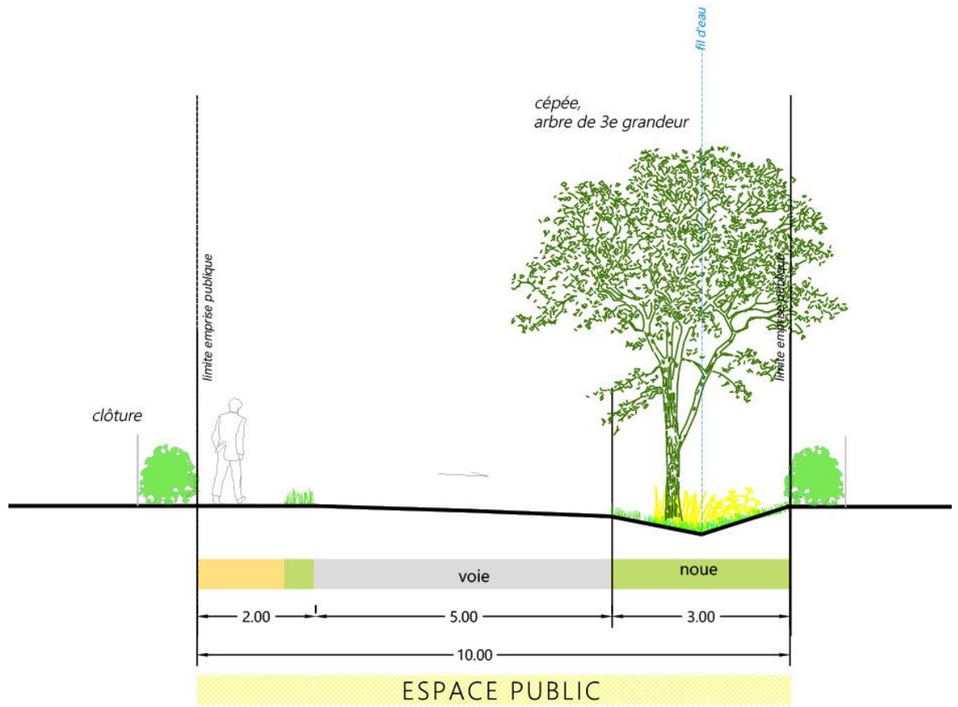
-

-

PROFILS DES VOIES NOUVELLES ET DES ESPACES PUBLICS A CREER

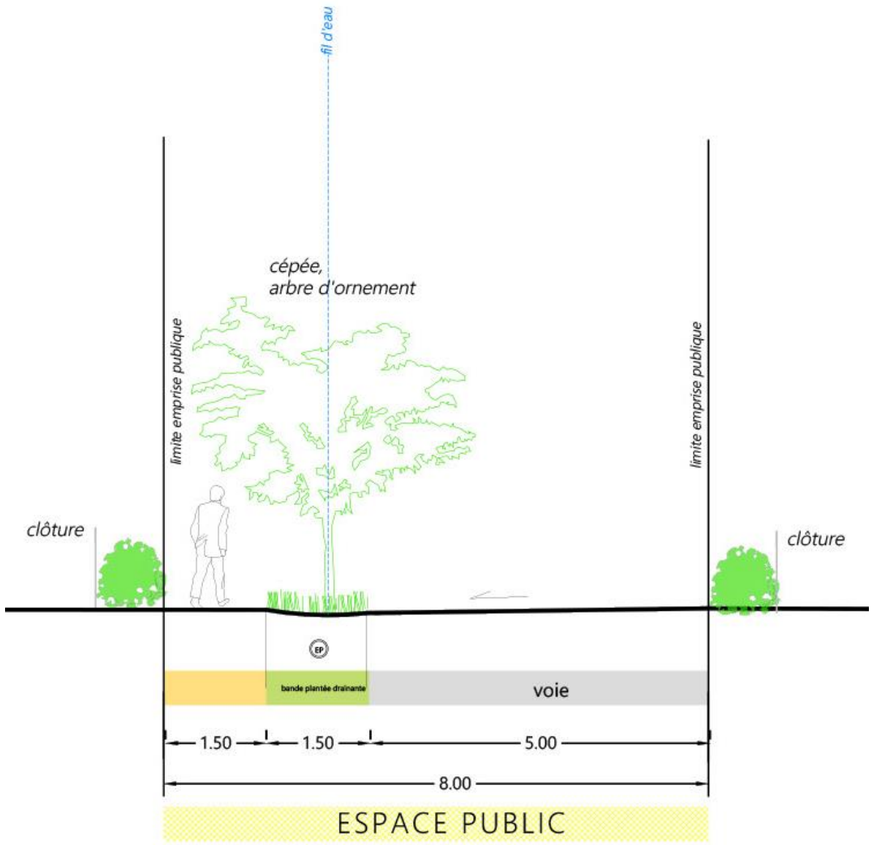


Profil n°2 : voie nouvelle secondaire

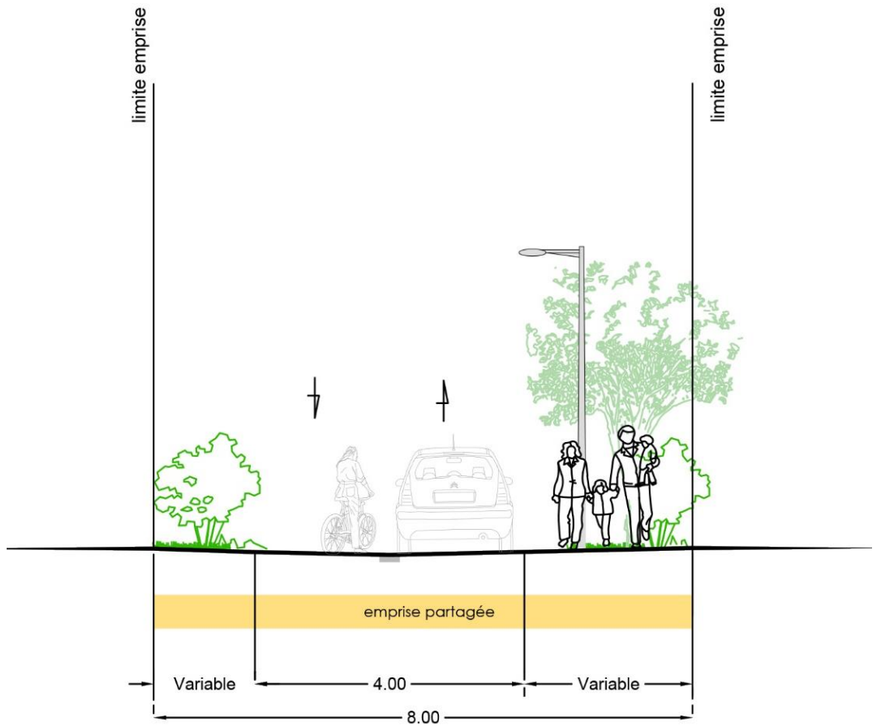


Profil n°2 bis : voie nouvelle secondaire avec noue paysagère

PROFILS DES VOIES NOUVELLES ET DES ESPACES PUBLICS A CREER

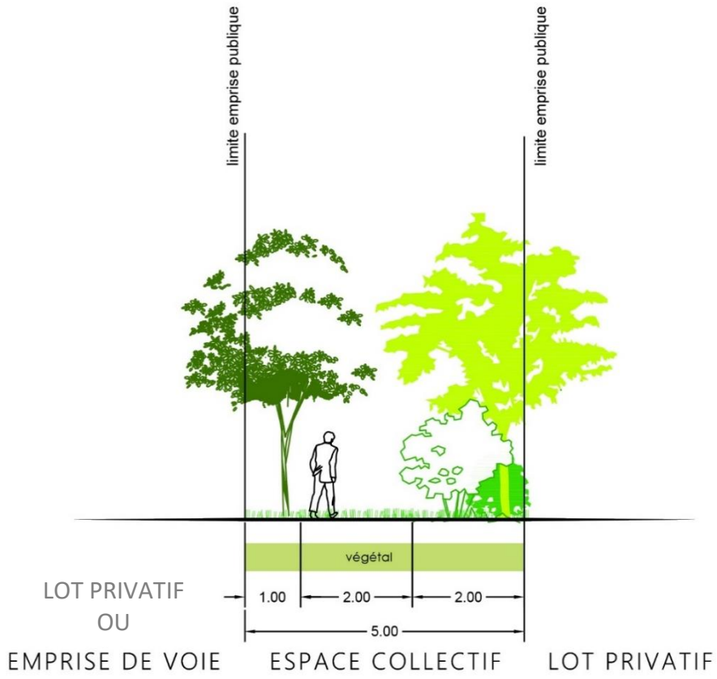


Profil n°3 : voie nouvelle tertiaire

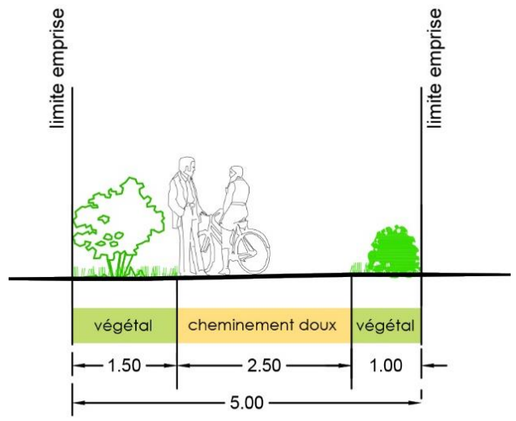


Profil n°3 bis : cours urbaines

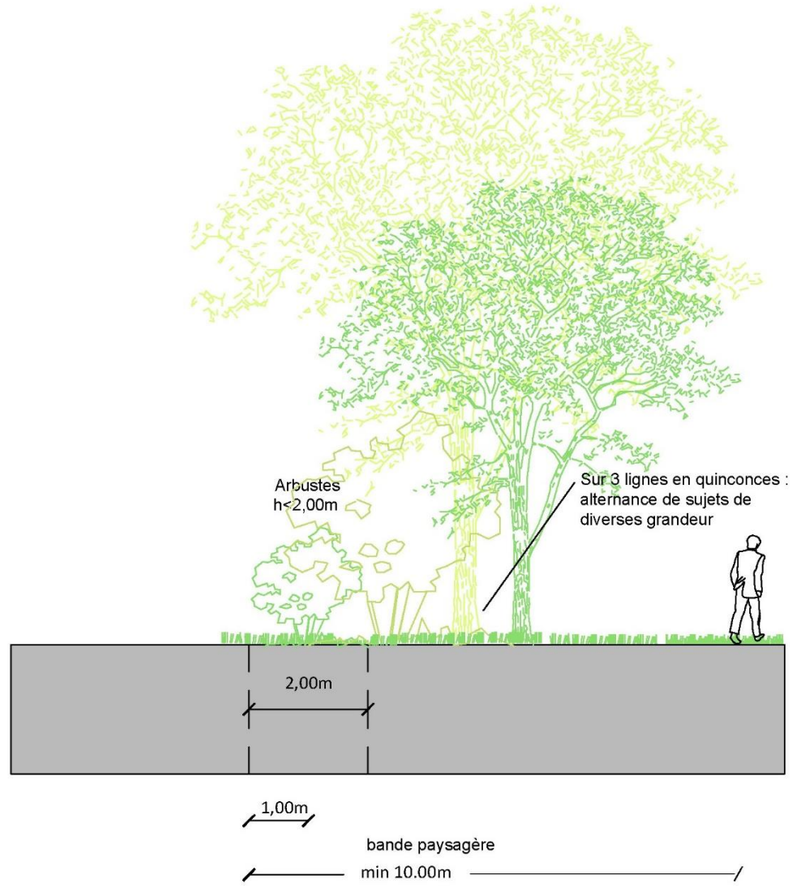
PROFILS DES VOIES NOUVELLES ET DES ESPACES PUBLICS A CREER



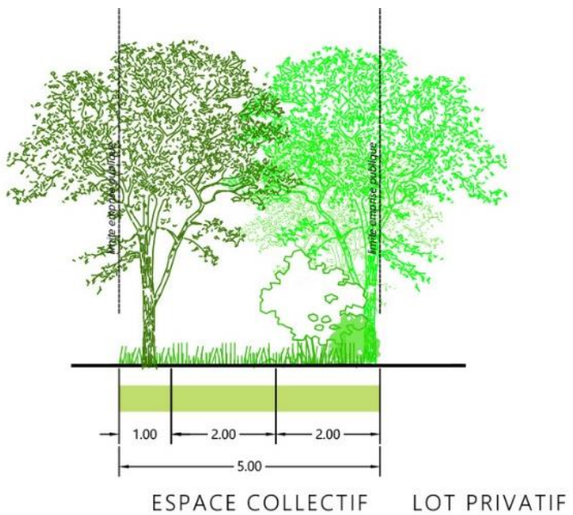
Profil n°4 : bande paysagère de 5m



Profil n°4 bis : bande paysagère intégrant un cheminement doux



Profil n°5 : bande paysagère de 10 à 20m



Profil n°6 : bande paysagère de 5m

PRINCIPES DE TRAITEMENT DES ESPACES DE STATIONNEMENT ET DES CLOTURES

MODALITES DE TRAITEMENT DES ESPACES DE STATIONNEMENT

Afin de limiter l'imperméabilisation des sols, les surfaces de stationnement devront comporter des dispositifs favorisant l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation et préservant les fonctions écologiques des sols.

Dans cet objectif, les aires de stationnement extérieures devront être traitées à base de matériaux clairs et poreux et/ou bien de surfaces engazonnées et/ou en gazon renforcé type « evergreen » (cf. image de référence ci-après).







MODALITES DE TRAITEMENT DES CLOTURES POUR LES ZONES D'ACTIVITE ECONOMIQUE

Les clôtures seront composées de panneaux à mailles métalliques soudées ou de grillage simple torsion sur poteaux métalliques assortis de teinte foncée (gris anthracite RAL 7016 exemple), pouvant être doublées de haies vives, l'ensemble ne devant pas dépasser 2,00 m de hauteur.

Les clôtures pleines et/ou maçonnées sont interdites.



ELABORATION DU PLUi D'ALBRET COMMUNAUTE

ETUDE L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME APPLIQUEE A LA RD 930 SECTEUR CUGNERAYRES, COMMUNE DE LAVARDAC (ZONE AUae)



MAITRE D'OUVRAGE :
ALBRET COMMUNAUTE
CENTRE HAUSSMANN
10 PLACE ARISTIDE BRIAND BP 39
47600 NERAC

Agence METAPHORE
ARCHITECTURE
URBANISME PAYSAGE

www.agencemetaphore.fr / contact@agencemetaphore.fr
38, quai de Bacalan 33300 Bordeaux 0556291070
S.A.R.L. au capital de 54000€ R.C.S. Bordeaux 385 341 102 - SIRET 385 341 102 00015 APE 7111Z

SOMMAIRE

PREAMBULE 3

ANALYSE DU SITE.....4

MODALITES D'AMENAGEMENT DU SECTEUR CUGNERAYRES 8

PREAMBULE

Contexte

Dans le cadre de son PLUi, Albret Communauté projette l'ouverture à l'urbanisation d'une extension de sa Zone d'Activité Economique 'ZAE) de Cugnerayres, secteur situé en bordure de la RD 930, sur la commune de Lavardac.
Le secteur pressenti pour une ouverture à l'urbanisation se localise en continuité de la ZAE de Cugnerayres, et s'avère située dans l'emprise du fuseau de 75 m en bordure de la RD 930 classée à grande circulation, aux abords de laquelle s'applique l'Amendement Dupont, traduit à l'article L111-8 du code de l'urbanisme.

L'amendement Dupont – L.111-6 à L.111-8 (anciennement L.111-1- 4) du code de l'urbanisme s'applique aux espaces non urbanisés de part et d'autre des voies qualifiées à grande circulation. Il définit une bande d'inconstructibilité de 75 ou 100 mètres de part et d'autre de la voie, à partir de l'axe médian, où toute construction et installation sont interdites.

***Article L111-6 du Code de l'urbanisme** :*
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.

Les dispositions de l'article L.111-8 du CU

Les dispositions de l'amendement Dupont découlent de l'article 52 de la loi n° 95-101, dite loi Barnier, du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, et de l'article 200 de la loi n°2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux.

Partant du constat d'une urbanisation anarchique en périphérie des agglomérations, d'une banalisation et d'une uniformisation des entrées de villes, le législateur a souhaité que les collectivités locales mènent une réflexion d'ensemble avant tout aménagement aux abords des principaux axes routiers.

L'article L.111-8 du code de l'urbanisme précise les modalités permettant de déroger à l'article L.111-6.

Article L111-8 du Code de l'Urbanisme :
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 a pour objet de lever l'inconstructibilité des abords de la RD 930 pour les emprises intéressant la zone AUae dans le cadre d'un projet urbain de qualité prenant en compte les contraintes et les spécificités du site identifié en terme de sécurité, d'aspect environnemental et d'intégration urbanistique et paysagère des constructions à venir.

Cette étude comporte deux volets :

- *Une analyse de l'existant sur la base des thématiques suivantes : les séquences paysagères le long de la RD 930 sur le secteur précité, le fonctionnement urbain et la forme bâtie à proximité immédiate, l'environnement (contraintes diverses, sécurité, etc.).*

- *Des modalités d'aménagement : des principes illustrés d'un schéma d'organisation, en cohérence avec l'OAP développée par ailleurs dans le dossier de PLUi.*

L'ensemble de ces dispositions ont été traduites dans le document graphique du PLUi ainsi que dans le règlement écrit.

ANALYSE DU SITE

LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DU SECTEUR (cf carte page suivante)

■ DANS SON ENVIRONNEMENT LARGE

Lavardac apparait dans l'armature du territoire communautaire du Scot de l'Albret, en association avec les deux autres communes de Barbaste et Nérac, comme « *pôle de centralité* », défini comme disposant d'un niveau de services et d'équipements essentiels, constitutif d'un bassin d'emploi local et destiné à porter l'offre en matière de zones à vocation économique.

Lavardac apparait donc comme lieu privilégié et prioritaire pour porter le développement économique du territoire, ce qui justifie le choix de procéder à une extension de l'actuelle ZAE de Cugnerayres.
La ZAE de Cugnerayres se compose aujourd'hui d'un site aménagée et bâti, qui fonde son attractivité sur son positionnement en bordure de la RD 930, axe structurant dans l'armature du territoire.

■ DANS SON ENVIRONNEMENT PROCHE

Les terrains retenus pour cette extension se localise dans le prolongement nord de l'actuelle ZAE, dans un environnement à dominante agricole. Ils sont donc riverains au sud Est d'activités économiques déjà implantées ainsi que de quelques constructions d'habitations antérieures à l'aménagement communautaire.

Implantée le long de la RD 930, en courte discontinuité de l'enveloppe urbaine du bourg grâce à une séquence encore agricole, le positionnement de la ZAE et le traitement de son extension, revêtent un fort enjeu de qualité d'entrée de ville (cf photo n°1 planche photo page 7).

ANALYSE FONCTIONNELLE (cf carte d'analyse page 6 et planche photo page 7)

Développée en bordure de la RD 930, l'extension urbaine de la ZAE se localise dans l'emprise des 75 m inconstructibles au titre de l'article L111-6 du code de l'urbanisme.

Le foncier constitutif de cette extension est accessible par une voie de desserte interne de la ZAE, qui se termine en impasse au bout de la zone, permettant une connexion future laissée en attente.

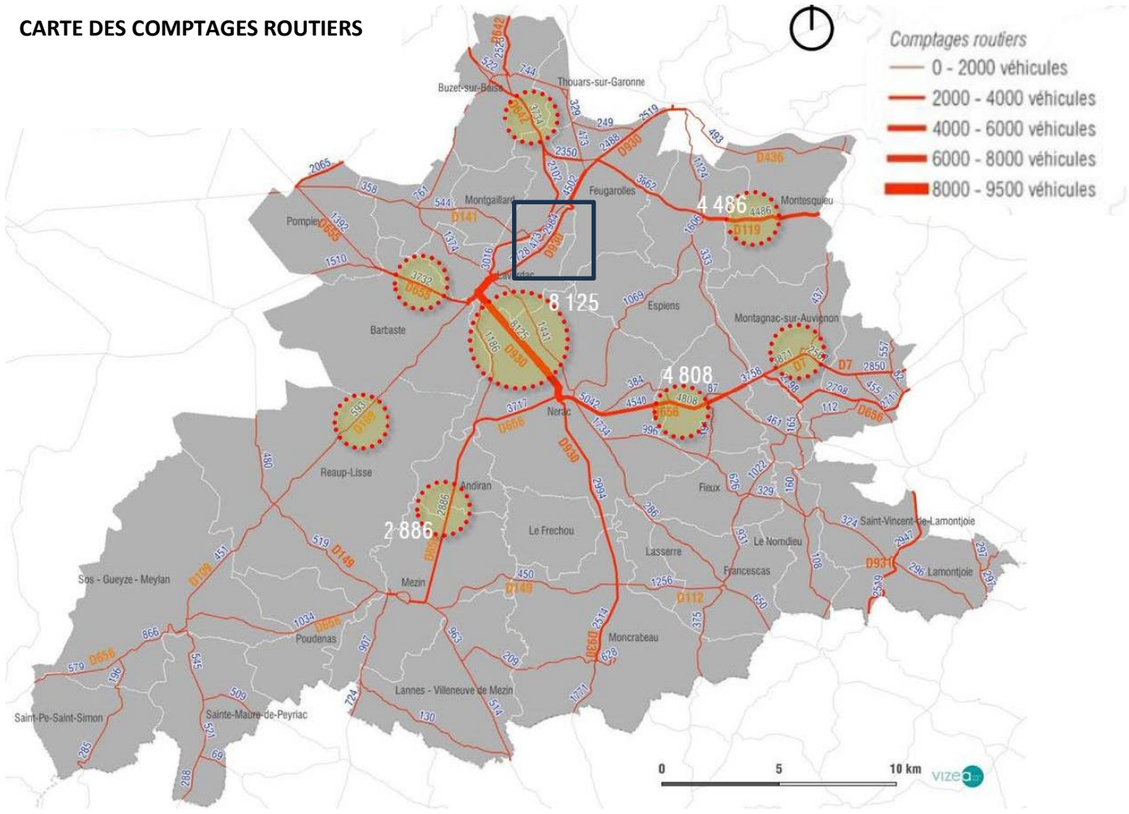
La RD 930 compte parmi les voies primaires du territoire d'Albret Communauté qui la relie aux agglomérations environnantes, notamment Agen et le Gers. Sans être Le tronçon de la RD 930 le plus emprunté de la CDC qui s'avère être la portion entre Nérac et Lavardac avec 8 125 véhicules, la RD 930 au niveau de la zone de Cugnerayres enregistre un trafic routier de 3 728 véhicules / jour.

Concernant ses conditions de sécurité, la répartition des accidents mortels dans le département en 2015, permet de constater qu'aucun événement n'est survenu sur la RD 930 entre Lavardac et Feugarolles (cf carte ci-contre).

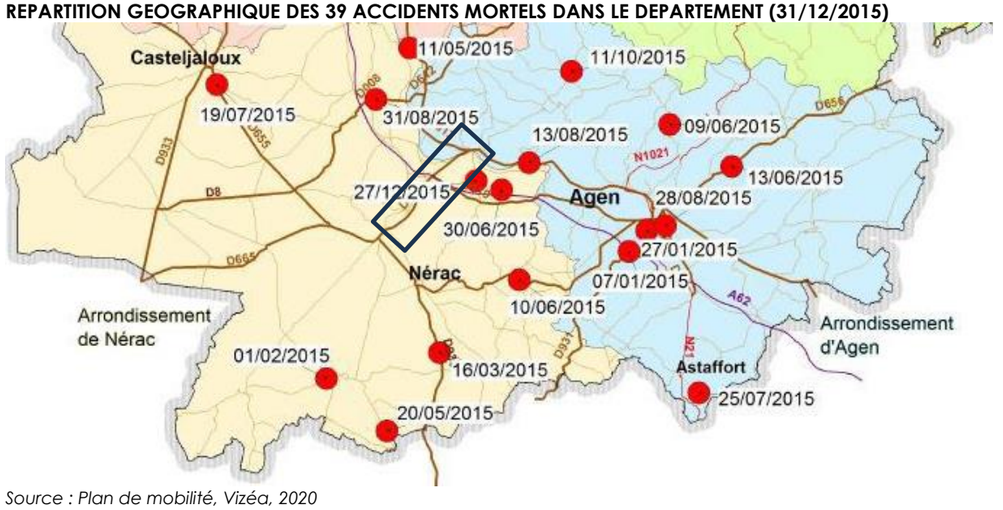
Pour autant, cet axe présente dans la séquence étudiée quelques débouchés individuels liés à des habitations implantées en milieu diffus (cf carte page 6), à caractère accidentogène.

La ZAE disposant d'une desserte interne sécurisée pour desservir l'extension urbaine envisagée et la RD 930 constituant un axe supportant un certain trafic et vitesse des véhicules à la hauteur de la ZAE, le scénario d'une non-accessibilité depuis la RD 930 revêt des avantages en termes fonctionnel, sécuritaire et de paysage urbain.

CARTE DES COMPTAGES ROUTIERS



REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES 39 ACCIDENTS MORTELS DANS LE DEPARTEMENT (31/12/2015)



Source : Plan de mobilité, Vizéa, 2020

ANALYSE URBAINE

■ UNE LOCALISATION EN CONTINUITE DE LA ZAE DEJA URBANISEE

L'extension urbaine projetée (contour jaune sur la carte page 6) s'inscrit en continuité directe des espaces à caractère économiques déjà bâtis, et circonscrit une enveloppe clairement délimitée ; elle se trouve en outre, en interface avec deux habitations existantes qui bénéficient aujourd'hui d'un environnement de grande qualité paysagère (cf photos 4, 6 ,7 planche photo page 7).

■ UNE LOCALISATION PEU CONCERNEE PAR DES NUISANCES

Les constructions d'habitations présentes sur le site s'inscrivent dans un environnement rural relativement apaisé, nonobstant le trafic routier enregistré par la RD 930 (3728 véhicules / jour) et le caractère accidentogène que cela peut revêtir, peu de nuisances affecte cette localisation.

Afin de gérer le nouvel interface urbain avec son voisinage, l'aménagement de l'extension de la ZAE devra s'accompagner d'un traitement paysager type « bande boisée » afin de gérer les futurs rapports de voisinage dans des conditions de moindre incidence.

ANALYSE PAYSAGERE

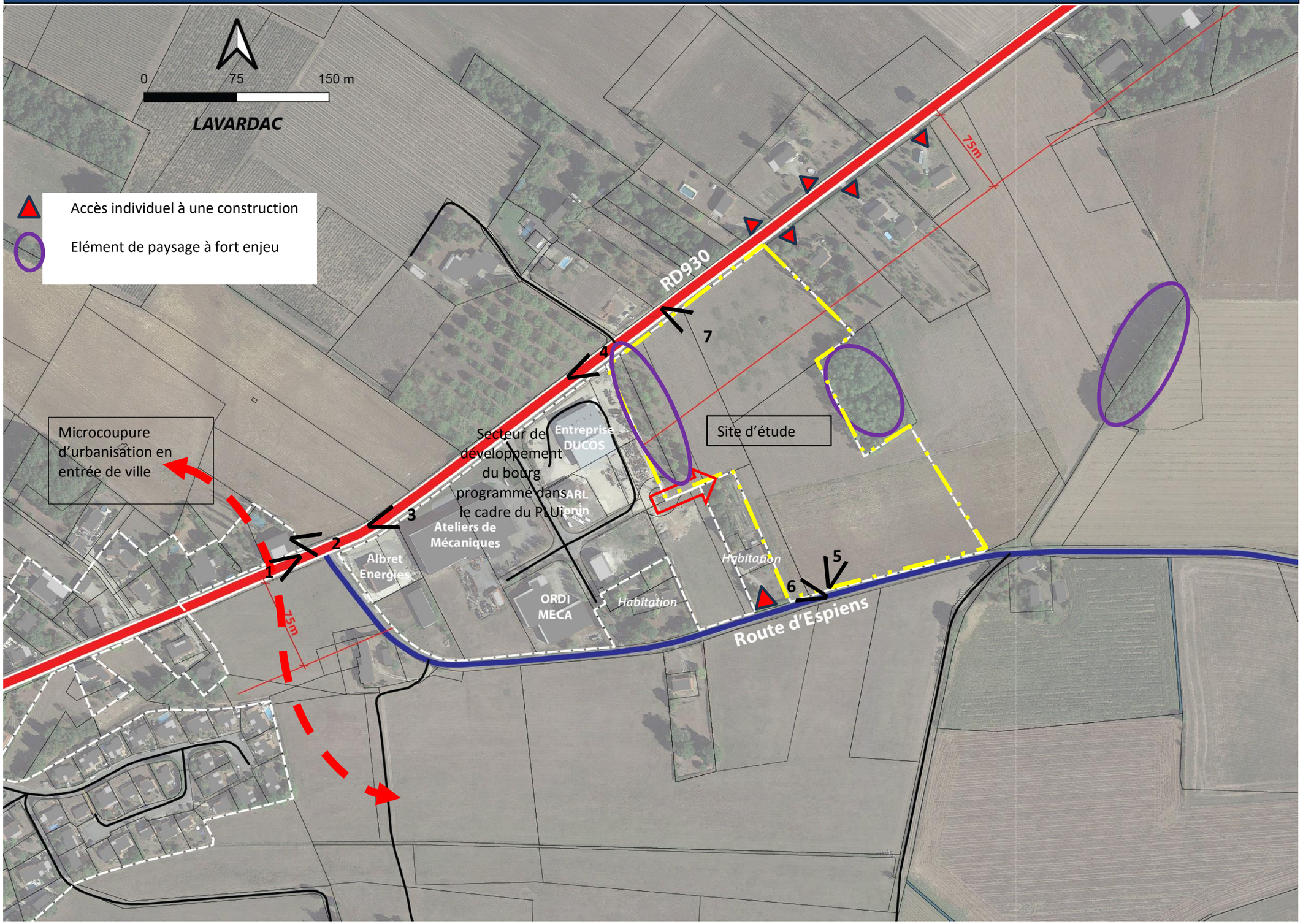
L'extension urbaine projetée s'inscrit dans un environnement à dominante rurale, encore fortement marqué par une occupation du sol à caractère agricole (plateau agricole).

La topographie du site élargi totalement plane favorise les perspectives visuelles lointaines, peu d'éléments physiques font obstacle au regard, à l'exception de petits bois épars du plateau agricole. Outre leur singularité dans le paysage, ces petits bois constituent le maillage d'une trame verte en pas japonais, qui vient en complémentarité des continuités écologiques que remplissent également les espaces cultivés.

La perception du paysage depuis la RD 930 vers les terrains destinés à l'extension urbaine, est assez large et profonde, seuls s'intercalent pour constituer quelques plans intermédiaires certains éléments végétaux résiduels de la mise en valeurt agricole (cf photos 4, 5, 7). Tout aménagement urbain y sera à ce titre relativement peignant dans la perception du paysage découverte en empruntant la RD 930.

Afin d'accompagner la mutation de cet espace vers une nouvelle vocation urbaine tout en prenant en compte le caractère rural qui marque fortement l'identité du plateau agricole et la qualité d'entrée de ville de Lavardac, le projet d'ouverture à l'urbanisation devra s'accompagner de mesures de plantations de bandes paysagères le long de la RD 930 et en limite périphériques avec l'habitat.

ANALYSE DU SECTEUR CUGNERAYRES



ANALYSE DU SECTEUR CUGNERAYRES – PLANCHE PHOTOS



Photo n°1 – RD 930 vers Lavardac, un enjeu de qualité d'entrée de ville



Photo n°2 – RD930 au carrefour avec la route d'Espiens



Photo n°3 – RD 930 au niveau de l'entrée de la ZAE



Photo n°4 – RD930 en sortie de ZAE, des éléments de paysage



Photo n°5 –vue sur la zone depuis la Rte d'Espiens : les petits bois



Photo n°6 –Habitations riveraines, enjeu d'interface à prendre en compte

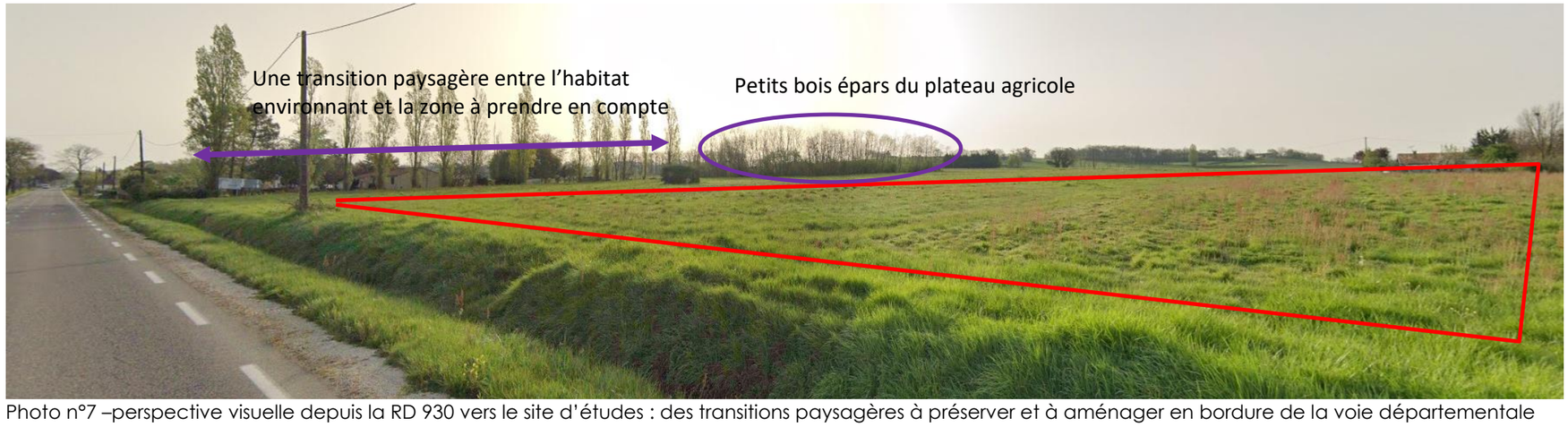


Photo n°7 –perspective visuelle depuis la RD 930 vers le site d'études : des transitions paysagères à préserver et à aménager en bordure de la voie départementale

MODALITES D'AMENAGEMENT DU SECTEUR CUGNERAYRES

PRINCIPES GENERAUX

OBJECTIFS

- Favoriser l'urbanisation cohérente et organisée d'un secteur situé entre la RD 930 et la route d'Espiens, dont l'aménagement est à finaliser.
- Organiser la desserte des futurs lots à aménager et commercialiser par une desserte interne à la zone et non depuis les voies périphériques (RD930/Route d'Espiens), qui sont des axes de déplacement intercommunal et non de support à l'urbanisation.
- Mettre en valeur la trame verte existante au sein d'un plateau agricole qui s'inscrit dans la boucle de la Baïse, corridor écologique majeur, à l'échelle du grand territoire,
- Prendre en compte l'interface avec le tissu des habitations existantes au sein et en périphérie de la zone d'activité,
- Prendre en compte la qualité d'entrée de ville que constitue la zone artisanale en arrivant sur le bourg de Lavardac, afin de pallier l'effet banalisant d'une urbanisation à caractère « industriel » dans le paysage.
- Prendre en compte les attendus de l'Amendement Dupont (article L111-8 du code de l'urbanisme) qui s'applique le long de la RD 930 au titre d'un recul de 75 m de l'axe de la voie ; les mesures introduites permettent de décliner un accompagnement de l'aménagement dans une optique de qualité de l'entrée de ville.

PROGRAMME

■ **FONCIER ECONOMIQUE**

- Foncier à aménager : 4,1 ha
- Emprises d'aménagement paysager (trame verte à préserver, Bandes paysagères) : 0,8 ha
- Voirie primaire : 0,4 ha (400 m sur 10 m de large)
- Foncier cessible : 2,9 ha

PARTI D'AMÉNAGEMENT

■ **CIRCULATION ET TRAITEMENT DES VOIES ET ESPACES DE STATIONNEMENT**

- Desserte des lots par une voie primaire interne à la zone, sans débouché direct sur la RD 930 ni sur la route d'Espiens.
- Création d'une voie de desserte interne connectée à la RD 930 au nord, à la route d'Espiens au sud et la voie existante de la ZA.
- Recul des constructions de 25 m vis-à-vis de l'axe de la RD 930, permettant l'aménagement d'une bande paysagère de 20 m en bordure de voie.
- Les espaces de circulation routière et de stationnement devront favoriser le recours à des dispositifs favorisant l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation et préservant les fonctions écologiques des sols.
- Conformément à l'article L.111-19-1 du code de l'urbanisme, les parcs de stationnement supérieurs à 500 m² devront intégrer la moitié de leur surface des revêtements de surface favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales (par des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés).

  Ils devront également comprendre l'installation de dispositifs végétalisés ou des ombrières équipées de panneaux concourants à l'ombrage desdits parcs sur au moins la moitié de leur surface.

■ **STRUCTURES VEGETALES**

- Création d'une bande paysagère de 20 m d'emprise le long de la RD 930 à traiter sous la forme d'un espace enherbé planté d'arbres de haute tige et d'arbustes ;
- Création d'une bande paysagère de 5 m d'emprise :
  - en limite d'opération à l'Est et le long de la route d'Espiens afin de gérer les interfaces ZAE/campagne de manière à intégrer paysagèrement les constructions nouvelles ;
  - en limite de parcelle habitée située au sein de la zone, afin de gérer l'interface avec l'habitat ;
- Ces espaces paysagers collectifs seront traités sous la forme de bandes engazonnées et plantées d'arbres et d'arbustes d'essences locales.
- Préservation d'éléments boisés constitutifs de la trame verte sur le plateau agricole.

■ **FORME URBAINE**

- Recul des constructions de 25 m vis-à-vis de l'axe de la RD 930,
- L'organisation des constructions nouvelles et des parcelles favoriseront les principes bioclimatiques passifs, (orientation Nord-Sud, …).

■ **ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS**

Afin d'assurer une certaine harmonie des constructions dans ces espaces à forte sensibilité paysagère, les mesures suivantes sont déclinées et reprises dans le règlement d'urbanisme :

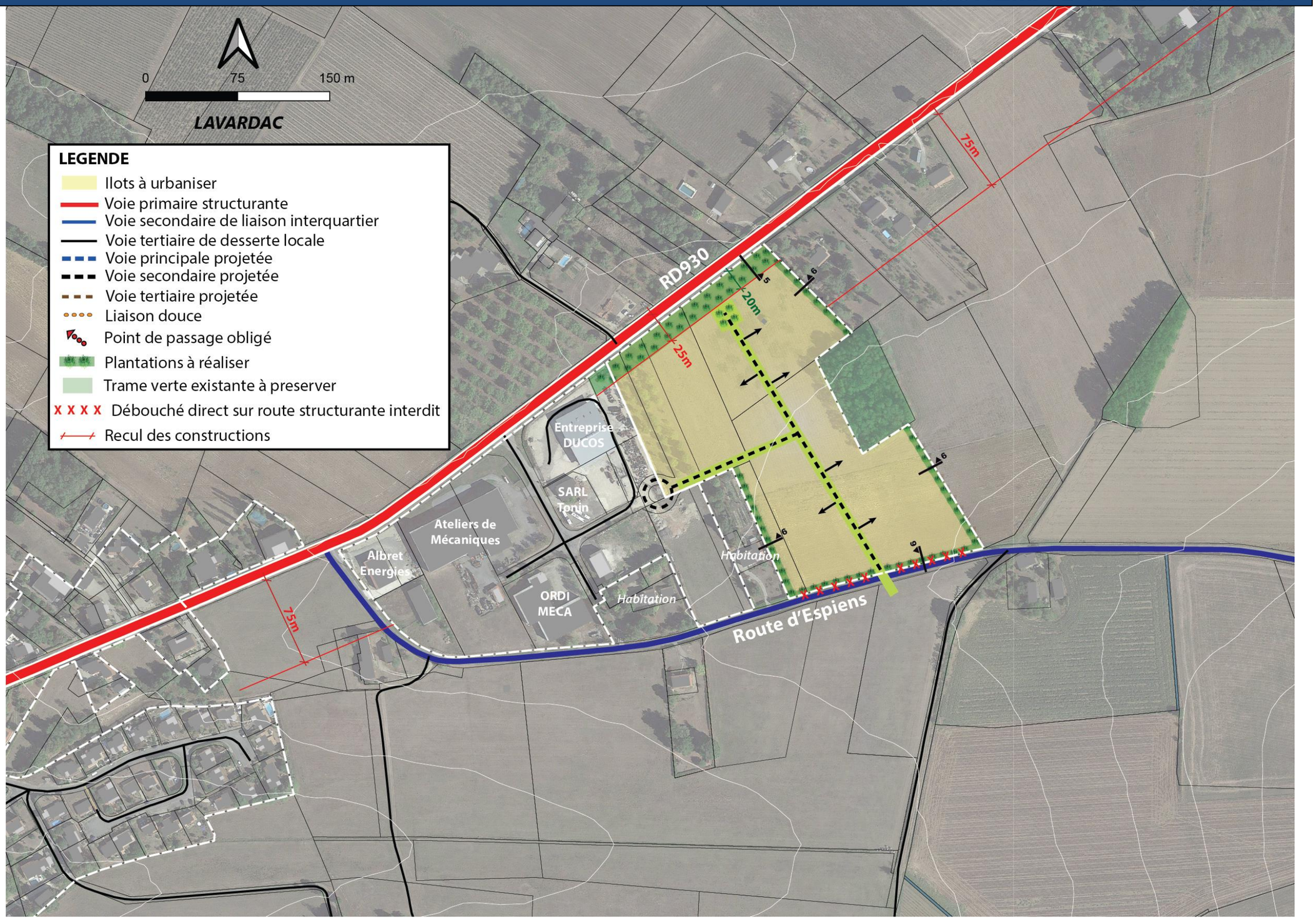
Volume des constructions : Les constructions devront être issues de la combinaison de volumes simples (parallélépipède, prisme, cube, ...), une décomposition en volumes distincts pourra dépendre du parti architectural.

Epidermes : Le nombre total de matériaux mis en œuvre et apparent sur les bâtiments sera limité à trois dans un souci de cohérence architecturale.
Différents types de matériaux pourront être associés : les matériaux naturels (enduits, pierre, ...), les bardages en bois massif, le béton lorsqu'il est destiné à rester apparent : brut de décoffrage, matricé, poli, ainsi que les matériaux manufacturés à base de verre ou en métal peint ou laqué.
Les enduits traditionnels seront aussi admis dans les finitions : taloché, brossé ou gratté fin.
L'emploi à nu de matériaux destinés à être enduits (brique, parpaing, …) est interdit.

Couleurs des façades : Le nombre de couleurs apparentes sur les bâtiments est limité à trois afin de préserver une harmonie. Pour un même type de matériau, une seule couleur sera admise par bâtiment ; l'alternance des couleurs de bardage métallique est interdite.

On privilégiera pour les couleurs des parois de « tons rompus », (tons dont la luminosité et la vivacité sont adoucies par le mélange d'une autre couleur à la couleur principale) ; on évitera le blanc en grande surface et les gammes de couleur trop claires. Les couleurs vives seront admises uniquement sur les éléments architecturaux ou accessoires de petites surfaces tels que les menuiseries par exemple.

SCHEMA D'AMENAGEMENT



PRINCIPES D'AMENAGEMENT

PORTEE JURIDIQUE DES DISPOSITIONS

	DISPOSITIONS AYANT UN CARACTERE OBLIGATOIRE ***Traduites dans le Règlement d'Urbanisme et le zonage***	***DISPOSITIONS SOUMISES A COMPATIBILITE*** ***dont l'esprit doit être respecté***	***DISPOSITIONS INDICATIVES*** ***ou à valeur pédagogique à simple titre de conseil***
Circulation / Voirie :	• Création d'une voie de desserte interne depuis la route d'Espiens • Desserte des lots par une voie interne à la zone, sans débouché direct sur la RD 930 ; • Recul des constructions de 25 m minimum vis-à-vis de l'axe de la RD 930, permettant l'aménagement d'une bande paysagère de 20 m en bordure de voie :		• Le tracé de la voie reporté sur le plan est indicatif.
Gestion des eaux pluviales :	• Les fossés et ouvrages d'assainissement pluvial à ciel ouvert devront être conservés, le libre écoulement des eaux devra être maintenu et conservé. Leur déplacement pourra toutefois être possible si cela permet d'améliorer la régulation pluviale du site. • Les bandes paysagères périphériques et le long de la RD 930 ont pour vocation de participer à la régulation pluviale du site. • Les espaces de circulation routière et de stationnement devront favoriser le recours à des dispositifs favorisant l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation et préservant les fonctions écologiques des sols. • Les parcs de stationnement supérieurs à 500 m² devront intégrer la moitié de leur surface des revêtements de surface favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales (par des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés).	• Les travaux d'aménagement se feront sur la base du respect des écoulements naturels et de la bonne gestion de l'eau (gestion du chemin de l'eau dans l'opération), de la nature du terrain en conservant le plus possible la typologie du site…	• Priorité donnée à la mise en œuvre de solutions alternatives en matière d'assainissement pluvial avec infiltration à la parcelle et/ou mise en place d'un réseau à ciel ouvert.
Forme urbaine :	• Recul des constructions de 25 m vis-à-vis de l'axe de la RD 930, permettant l'aménagement d'une bande paysagère de 20 m en bordure de voie		• L'organisation des constructions nouvelles et des parcelles favoriseront les principes bioclimatiques passifs, (orientation Nord-Sud, …)
Protection / Valorisation paysagère et environnementale :	• Création d'une bande paysagère de 20 m d'emprise le long de la RD 930 à traiter sous la forme d'un espace enherbé planté d'arbres de haute tige et d'arbustes ; • Création d'une bande paysagère de 5 m d'emprise : o en limite d'opération à l'Est et le long de la route d'Espiens afin de gérer les interfaces ZAE/campagne de manière à intégrer paysagèrement les constructions nouvelles ; o en limite de parcelle habitée située au sein de la zone, afin de gérer l'interface avec l'habitat ; • Ces espaces paysagers collectifs seront traités sous la forme de bandes engazonnées et plantées d'arbres et d'arbustes d'essences locales. • Préservation d'éléments constitutifs de la trame verte sur le plateau agricole. • Les parcs de stationnement supérieurs à 500 m² devront comprendre l'installation de dispositifs végétalisés ou des ombrières équipées de panneaux concourants à l'ombrage desdits parcs sur au moins la moitié de leur surface.	• Le traitement des bandes paysagères respectera les principes des profils n°5 et n°6 • Les dispositions de l'article II-9 et II-10 du règlement départemental de voirie devront être respectées concernant l'implantation et l'entretien des haies sur le domaine public routier départemental.	• Palette végétale : Chênes, Erables champêtres, Charme, Cornouillers, Noisetiers, …

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

PLANCHE PHOTOS



Photo n°1 – Entrée de ville RD 930



Photo n°2 – Vue depuis la route d'Espiens –

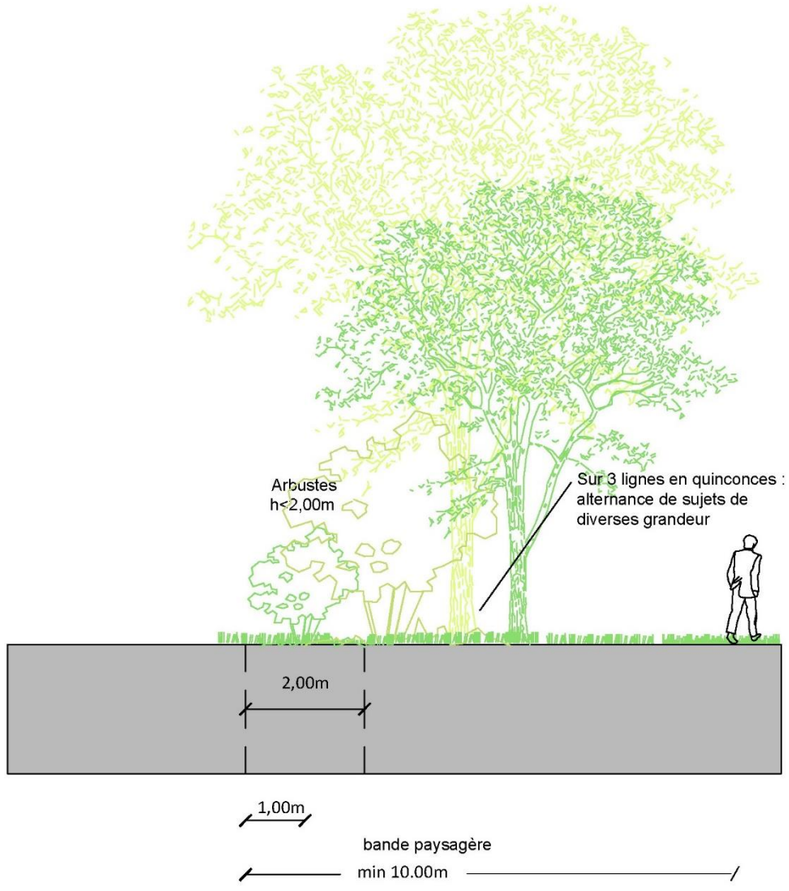


Photo n°3 –

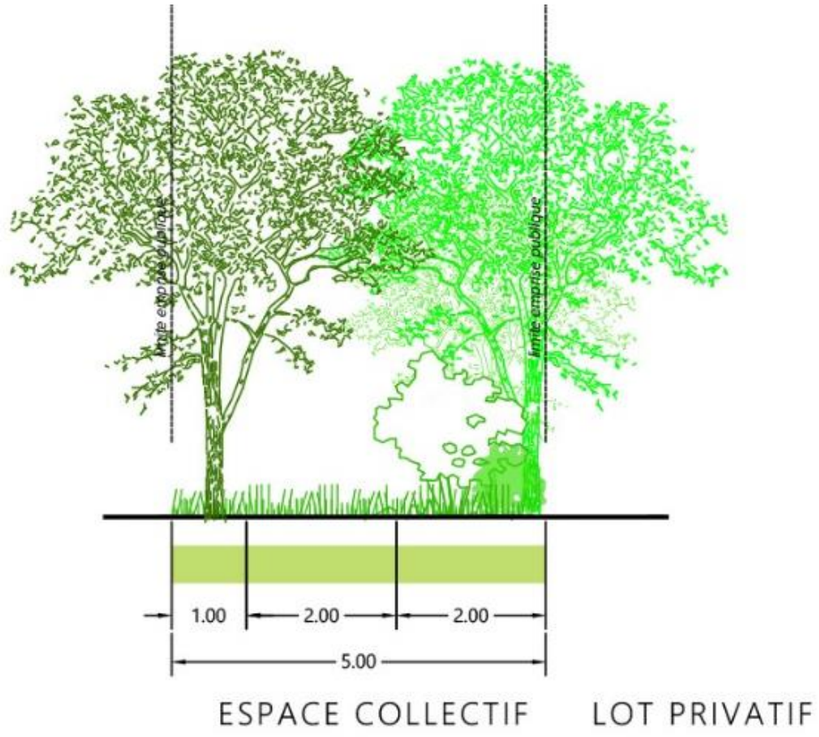


Photo n°4 – Vue depuis la route d'Espiens – élément de trame verte à préserver et enjeu de gestion de l'interface avec l'habitat

PROFILS DES VOIES NOUVELLES ET DES ESPACES PUBLICS A CREER



Profil n°5 : bande paysagère de 10 à 20m



Profil n°6 : bande paysagère de 5m

PRINCIPES DE TRAITEMENT DES ESPACES DE STATIONNEMENT ET DES CLOTURES

MODALITES DE TRAITEMENT DES ESPACES DE STATIONNEMENT

Afin de limiter l'imperméabilisation des sols, les surfaces de stationnement devront comporter des dispositifs favorisant l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation et préservant les fonctions écologiques des sols.

Dans cet objectif, les aires de stationnement extérieures devront être traitées à base de matériaux clairs et poreux et/ou bien de surfaces engazonnées et/ou en gazon renforcé type « evergreen » (cf. image de référence ci-après).







MODALITES DE TRAITEMENT DES CLOTURES POUR LES ZONES D'ACTIVITE ECONOMIQUE

Les clôtures seront composées de panneaux à mailles métalliques soudées ou de grillage simple torsion sur poteaux métalliques assortis de teinte foncée (gris anthracite RAL 7016 exemple), pouvant être doublées de haies vives, l'ensemble ne devant pas dépasser 2,00 m de hauteur.

Les clôtures pleines et/ou maçonnées sont interdites.

