

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

PRADES

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

PREAMBULE /

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

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

I. CADRE LEGISLATIF /

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

II. ETUDE SPECIFIQUE /

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



I. CADRE LEGISLATIF /

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

L'article L111-6 du Code de l'urbanisme, prévoit **qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande :**

- de **cent mètres** de part et d'autre de l'axe des **autoroutes, des routes express et des déviations** au sens du Code de la voirie routière ;
- de **soixante-quinze mètres** de part et d'autre de l'axe des **autres routes classées à grande circulation et des routes visées à l'article L141-19.**

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

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

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

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

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

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

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

II. ETUDE SPECIFIQUE /

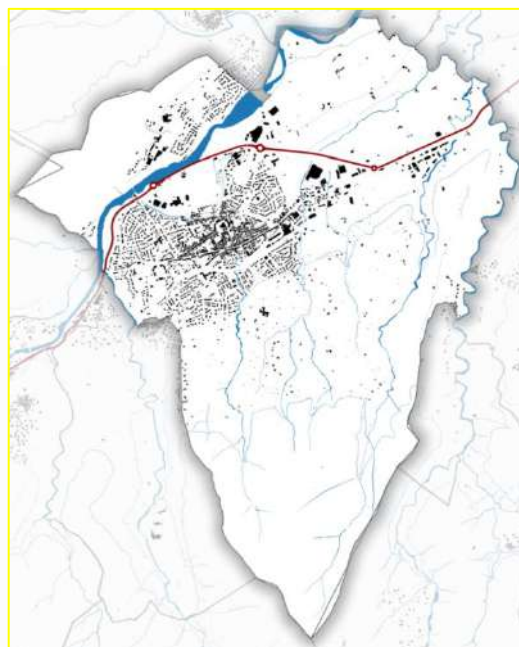
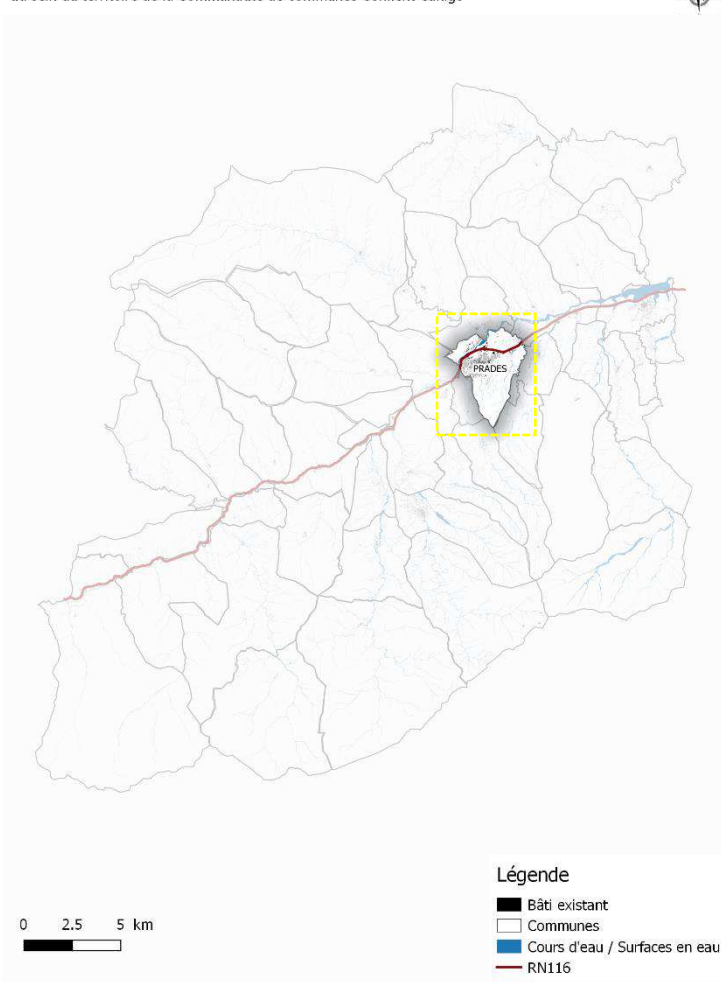
La présentation tant de la commune de Prades que du contexte (A.) permet d'appréhender le projet et la démarche (B.), afin de poser des règles d'aménagement s'inscrivant dans le cadre légal (C.).

A. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DE LA DEMARCHE

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

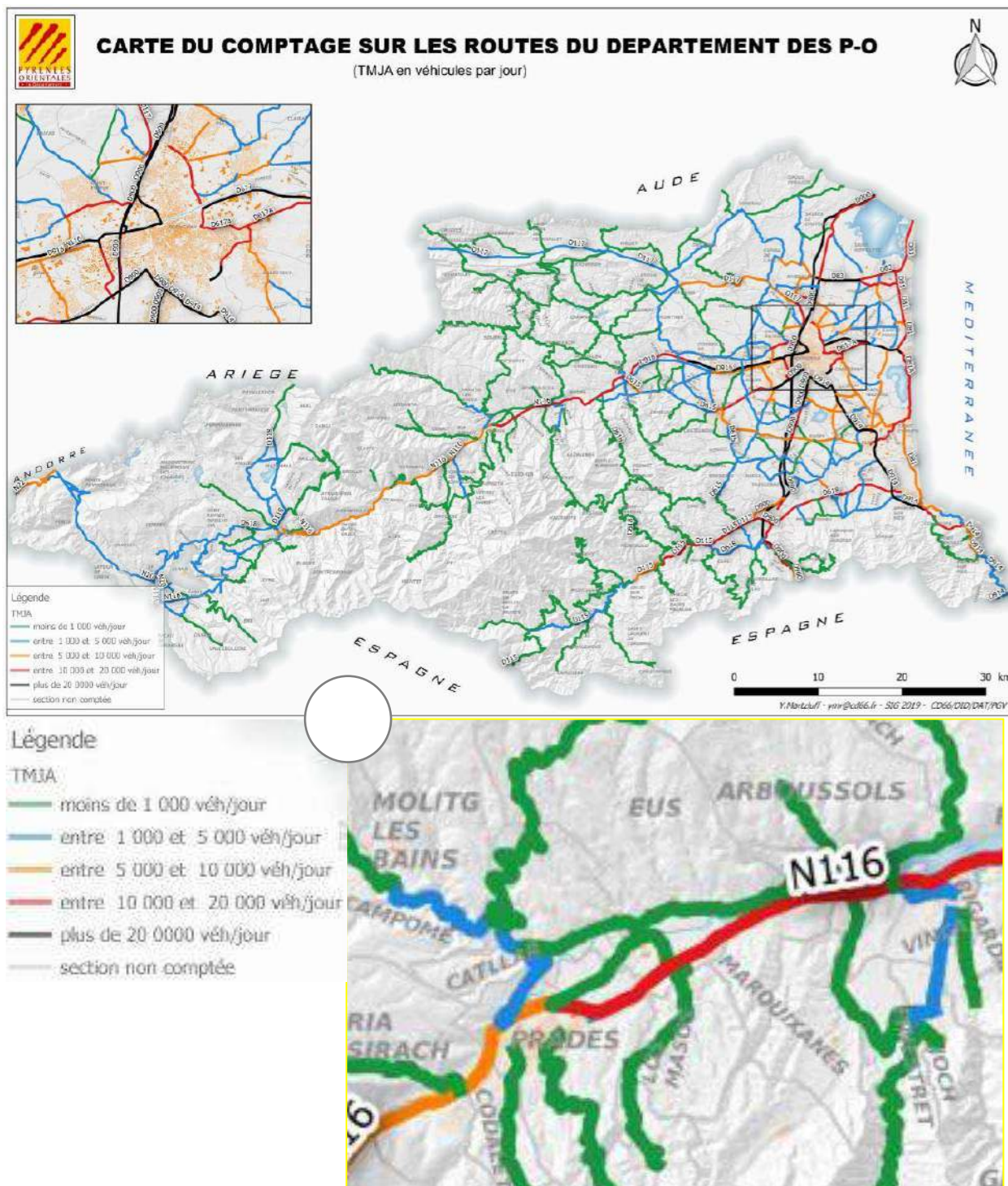
Elle permet le contournement Nord de la commune de Prades, et traverse un secteur éco-commercial et équipementiel à l'entrée Est de la commune.

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



La RN116 est **très fréquentée** avec entre 10 000 et 20 000 véhicules par jour sur la portion Vinça / Prades, puis entre 5 000 et 10 000 au niveau de Prades. Elle joue un rôle essentiel dans l'économie du territoire.

Par décret du 05 décembre 2005, la RN116 s'est vu conférer le **statut de voie à grande circulation**. La **traversée de Prades** constitue néanmoins **une déviation**.



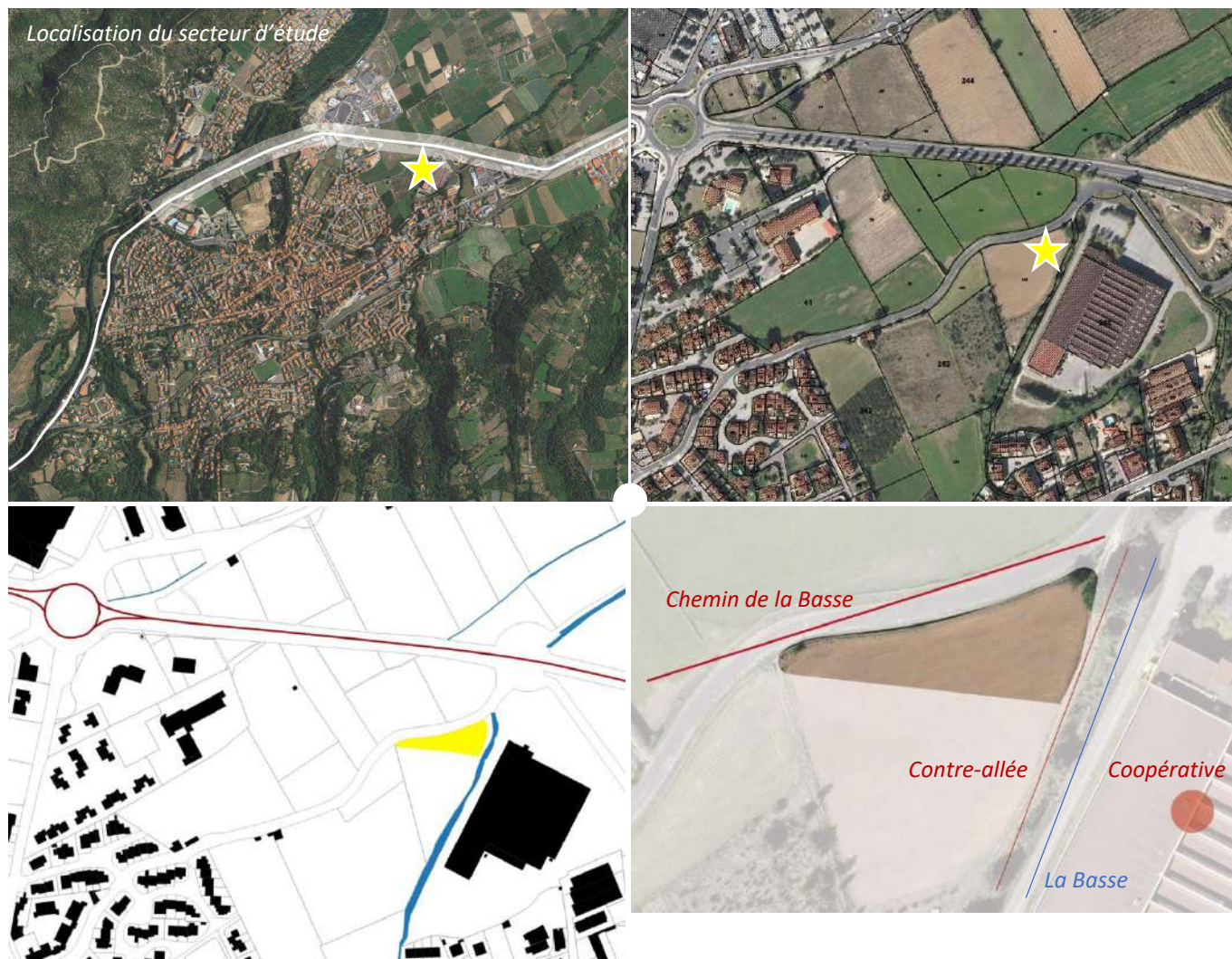
Le fonctionnement urbain de Prades est marqué par la présence de la RN116 qui structure son territoire. L'enveloppe urbaine est bordée au Nord par la RN116, le long de laquelle la dynamique éco-commerciale et équipementuelle se développe.

Cette déviation préserve le centre urbain d'un trafic important mais l'empêche de capter certains usagers qui accèdent plus facilement aux secteurs attractifs périphériques et/ou qui traversent juste le territoire communal.



La présente étude concerne un secteur très réduit (pointe de 1 678m² / 0.17ha d'une parcelle triangulaire¹) situé en continuité de l'enveloppe bâtie existante, au Sud de la RN116 au niveau de l'entrée Est de Prades.

Ce secteur non bâti est proche de la RN116 mais n'est pas connecté à cette dernière. Il est bordé au Nord par le Chemin de la Basse en continuité de l'Avenue Léon Jean Grégory. A l'Est, une contre-allée délimite la parcelle en la séparant du cours d'eau de la Basse et de la parcelle voisine accueillant la Coopérative La Paysanne des Vergers Pradéens.



¹ Parcelle AL254 de 7 093m² / 0.71ha

Ce secteur appartient à un ensemble plus large, enclavé au sein de la zone urbanisée de Prades, qui est destiné à accueillir des activités économiques. Les principes d'aménagement de ce secteur (PRADES – Zone de la Basse) sont cadrés par une OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) spécifique. Il s'agit d'assurer une certaine homogénéité (esthétique et fonctionnelle) sur le secteur en portant une réflexion d'ensemble.

La configuration (forme, superficie,...) de la pointe, objet de la présente étude, limite son potentiel stratégique mais lui permet d'être complémentaire aux autres aménagements en assurant par exemple un accompagnement paysager du secteur.



Conformément à l'article L111-6 du Code de l'urbanisme cité précédemment, **les constructions ou installations sont interdites en dehors des espaces urbanisés dans une bande de 100m de part et d'autre de l'axe de la RN116 sur la traversée de Prades (portion constituant une déviation à l'Ouest du Rond-Point du Canigou).**

Une petite partie du secteur à projet se situe dans l'emprise de cette bande de 100m, comme l'illustre la carte de la page suivante.

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

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

Localisation du secteur à projet par rapport à la bande des 100m de part et d'autre de la RN116



Secteur faisant l'objet de la présente étude →



B. APPREHENSION DU PROJET

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

a. SPECIFICITES LOCALES

Le secteur d'études joue un rôle essentiel en raison de sa situation géographique impliquant :

- Une intégration au cœur d'un espace urbanisé mixte ;
- Une gestion de la covisibilité avec la RN116.

A ce titre, une attention particulière doit être portée au traitement qualitatif et paysager des aménagements.

Il s'agit notamment d'assurer une bonne transition avec l'entrée/sortie Nord-Est de la zone, ainsi qu'une greffe optimale avec l'urbanisation existante.

Néanmoins, l'impact de l'aménagement de la pointe de la parcelle AL254 est réduite, dans la mesure où :

- Elle est à plus de 60m de la RN116, sans accès direct à cette dernière ;
- Une lisière végétale rend peu visible la portion de parcelle concernée depuis la RN116 ;
- Sa configuration (forme, superficie,...) limite ses possibilités d'aménagement et favorise un accompagnement paysager du secteur élargi ;
- Elle participera à l'atténuation/l'intégration qualitative du bâtiment de la coopérative dont l'importance (volumétrique, colorimétrique,...) est significative dans le paysage local.



Ainsi, conformément aux spécificités locales, le projet devra participer à :

- **La liaison/transition entre l'existant et les aménagements à venir ;**
- **L'accompagnement qualitatif du secteur (paysage, végétation,...), et notamment l'entrée/sortie de zone ;**
- **La gestion de la covisibilité depuis la RN116.**

b. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

La localisation de la zone 1AU1E à proximité de la RN116 en bordure de la RN116 et les aménagements envisagés sont susceptibles d'entraîner différentes nuisances dont les conséquences sont à anticiper.

- Nuisances sonores

Les nuisances sonores² peuvent prendre plusieurs formes :

- Le bruit lié à l'aménagement du secteur

Le secteur d'étude est intégré à la zone 1AU1E du PLUi valant SCoT Conflent Canigó qui a vocation à accueillir des activités économiques. Ces dernières sont susceptibles de générer du bruit. Pour autant, comme cela a été rappelé précédemment, la configuration de la pointe de parcelle faisant l'objet de la présente étude (forme superficie,...) ne révèle pas un potentiel permettant d'accueillir des constructions, lesquelles seront donc plutôt implantées sur les autres terrains constituant le secteur 1AU1E de la « zone de la Basse ».

Par ailleurs, l'éloignement du secteur d'étude des zones d'habitat préserve la population des éventuelles nuisances pouvant être générées (le secteur est intégré à la zone de développement et il est juste bordé à l'Est par les installations liées à la coopérative).

- Le bruit lié à la RN116

L'important trafic sur la RN116 est une source de bruit dont l'impact n'est pas négligeable.

Pour autant, cet impact sur le secteur concerné est réduit en raison de son éloignement avec la RN116 (plus de 60m de distance), et de la limitation de la vitesse à 80km/h.

Par ailleurs, dans la mesure où les constructions à usage d'habitation ne sont pas autorisées sur le site, il n'y aura pas de présence permanente de personnes. Les conséquences des nuisances éventuelles sont donc réduites.

- Nuisances lumineuses

L'aménagement du secteur d'étude n'engendrera pas de nuisance lumineuse supplémentaire que celles liées à l'existant (coopérative, accompagnement des voiries,...) et/ou aux aménagements liés à la zone de développement dans son ensemble (dispositifs lumineux liés aux activités, équipements de sécurité/d'alerte,...).

² A noter que depuis la loi « Bruit » du 31 décembre 1992, l'État met en place une politique à la fois préventive et curative dans le domaine des transports terrestres et aériens. Celle-ci a été renforcée depuis 2002 par l'application de la directive 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, qui a pour vocation de définir une approche commune afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant dû aux transports terrestres, et aériens.

- Nuisances visuelles

L'impact visuel de l'aménagement de la zone est réduit eu égard aux éléments existants, et notamment : le bâti de la coopérative La Paysanne, la bordure végétalisée le long de la RN116, la voirie secondaire structurant l'espace (Chemin de la Basse et contre-allée le long de la Basse).

Une logique d'écrin paysager et naturel ressort déjà et contribue à améliorer le contexte.

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

- **Un accompagnement qualitatif des aménagements existants et à venir ;**
- **Une préservation de la frange végétalisée le long de la RN116 ;**
- **Un encadrement de la destination des constructions autorisées (interdiction des constructions à usage d'habitation).**

c. PRISE EN COMPTE DE LA SECURITE

Comme indiqué précédemment, aucun accès direct ou à proximité immédiate n'existe entre le secteur d'étude et la RN116.

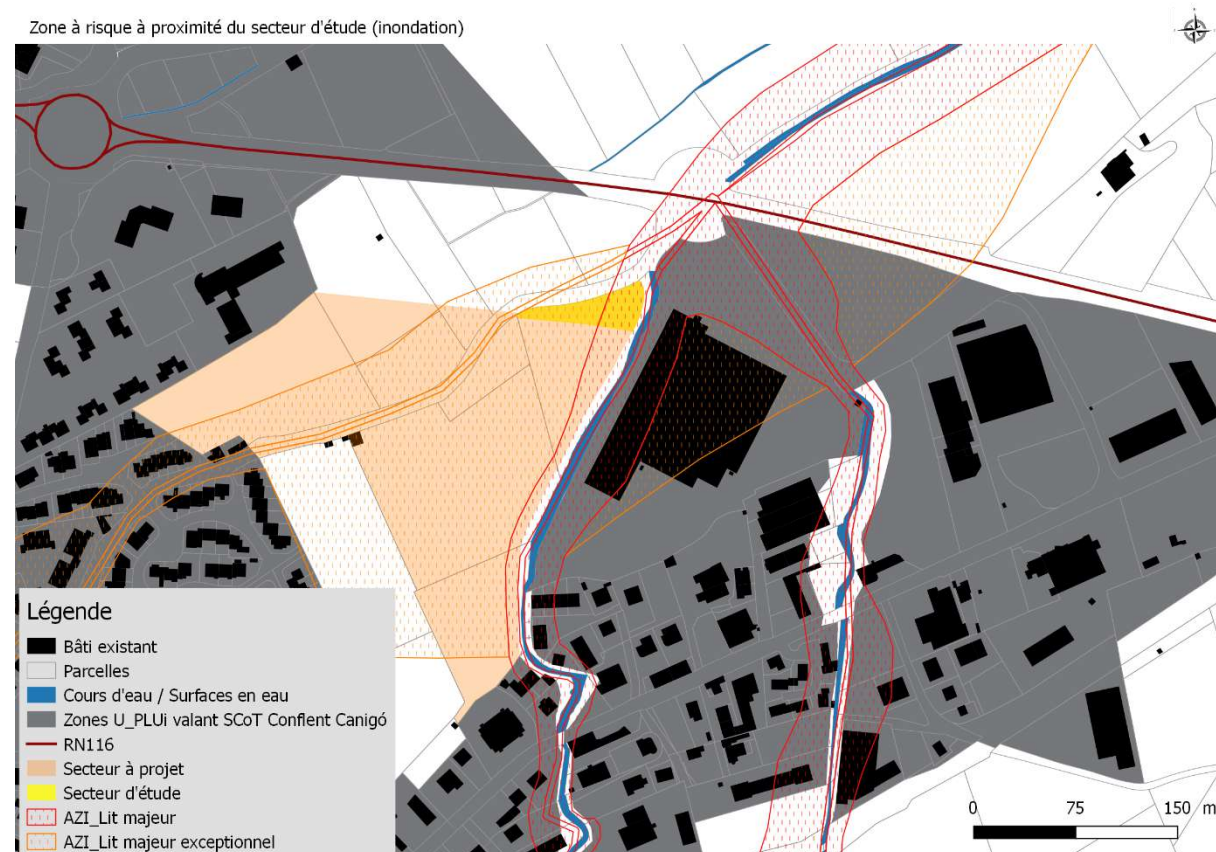
Le secteur d'étude est accessible depuis la route menant à la Coopérative La Paysanne à l'Est et/ou l'Avenue Léon Jean Grégory à l'Ouest. Le calibrage de ces accès devra évoluer conformément aux perspectives de développement du secteur élargi.

Ainsi, l'aménagement du secteur d'étude ne modifiera pas les conditions de sécurité des usagers de la RN116. Celles des usagers de la « zone de la Basse » sera assurée dans le cadre du développement global du secteur.



Toujours en matière de sécurité, il convient de souligner que le **secteur d'étude n'est pas concerné par le risque inondation conformément au Plan de Prévention des Risques inondation (PPRI)**. Il est néanmoins intégré à l'emprise de la zone inondable révélée par l'Atlas des Zones Inondables (AZI) avec sur sa partie Ouest un risque « lit majeur exceptionnel » et sur sa partie Est un risque « lit majeur » du cours d'eau de la Basse (Cf. cartographie ci-dessous).

Dépourvu de caractère réglementaire, l'AZI constitue néanmoins un élément de référence qui joue un rôle essentiel dans l'information préventive concernant les risques majeurs. Il n'emporte pas l'inconstructibilité du secteur mais nécessite une vigilance accrue.



Eu égard à la configuration du secteur d'étude et à l'absence de vocation résidentielle, les risques aux personnes sont limités.

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

- **Ne pas créer d'accès direct entre le secteur d'étude et la RN116 ;**
- **Conserver les principes de desserte existants en les adaptant au développement de la zone ;**
- **Privilégier l'implantation des constructions hors de l'emprise du risque « lit majeur » identifié par l'AZI.**

d. PRISE EN COMPTE DE LA QUALITE ARCHITECTURALE

Une attention particulière doit être portée à la qualité architecturale de la zone comprenant le secteur d'étude en raison de sa situation et de ses fonctions : intégration au cœur d'un espace déjà urbanisé, limite d'urbanisation, proximité avec la RN116,...

Sur le secteur spécifique qui concerne la présente étude, les possibilités de constructions sont limitées (Cf. points précédents relatifs à la configuration de la parcelle). Aussi, il s'agit plus d'accompagner qualitativement les constructions proches, existantes ou à venir.

Ainsi, la qualité architecturale du projet est assurée par :

- **Une cohérence d'ensemble dépassant les limites strictes du secteur faisant l'objet de la présente étude ;**
- **L'accompagnement qualitatif du bâti environnant.**

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

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

Sa participation à l'harmonie et au fonctionnement du site prend appui sur la préservation des éléments existants qui structurent l'espace, et notamment :

- L'organisation des lieux ;
- Les principes de desserte en place ;
- La végétation existante ;
- Le bâti existant.

L'emprise limitée du secteur d'étude, ainsi que son emplacement, modèrent ses potentiels impacts négatifs. De plus, l'application des règles de retrait du règlement et la forme de la parcelle réduisent fortement les possibilités de constructions, favorisant ainsi les aménagements paysagers.

Ainsi, le secteur d'étude est susceptible de contribuer à la qualité de l'urbanisme et des paysages de la zone dans son ensemble, en ce qu'il permet notamment :

- La gestion des transitions entre l'existant et les aménagements à venir ;
- L'appréhension de l'espace depuis la RN 116 ;
- La protection contre le risque inondation ;
- La valorisation de l'entrée/la sortie de zone.

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

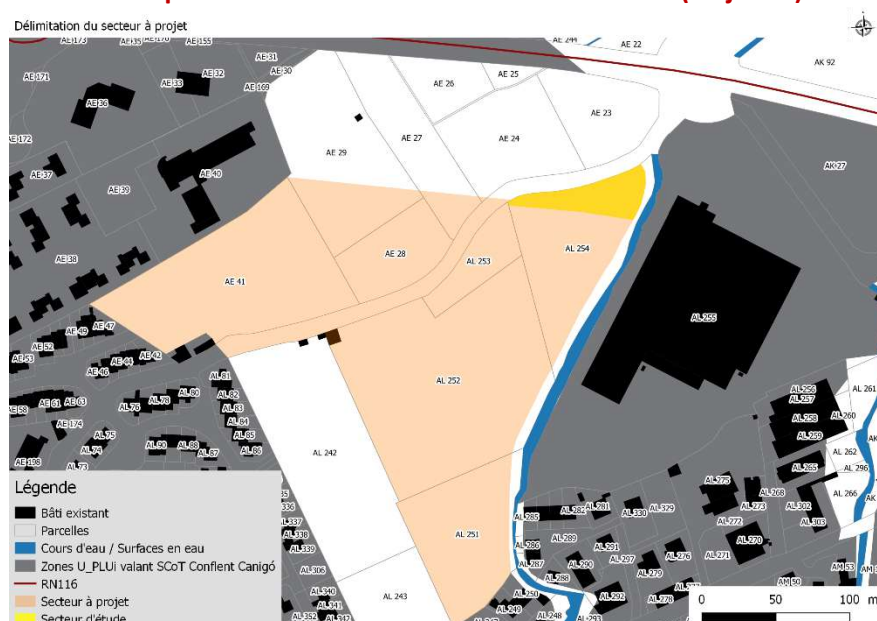
- **Une insertion des aménagements dans l'environnement/le paysage, avec notamment :**
 - **Le respect de l'organisation des lieux et des principes de desserte en place ;**
 - **La préservation de la végétation existante ;**
 - **La prise en compte du bâti existant et la gestion des transitions.**
- **Un traitement qualitatif et fonctionnel de l'espace, avec notamment :**
 - **La valorisation des espaces inondables (Cf. « Lit majeur » AZI) ;**
 - **La valorisation de l'entrée/la sortie de zone ;**
 - **L'accompagnement paysager des aménagements**

C. CONCLUSIONS DE L'ETUDE / SYNTHÈSE DU DOCUMENT

Eu égard aux particularités du site, la présente étude reconnaît le secteur à projet comme zone « à urbaniser » sur la commune de Prades dans le cadre du PLUi valant SCoT Conflent Canigó (1AU1E « Zone de la Basse » PRADES).

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

- L'emprise du secteur est délimitée comme suit (en jaune) :



- Les aménagements/constructions ont vocation à :

- Assurer une liaison/transition qualitative avec l'existant ;
- Valoriser le secteur de développement dans son ensemble et notamment l'entrée/sortie de zone ;
- Permettre une gestion optimisée de la covisibilité depuis la RN116 (préservation de la végétation existante) ;
- Ne pas accueillir de bâti à destination « habitation » et favoriser la végétation ;
- Respecter l'organisation des lieux et les éléments paysagers existants ;
- Conserver les principes de desserte existants, sans créer d'accès direct sur la RN116 ;
- Privilégier l'implantation des constructions hors de l'emprise du risque « lit majeur » identifié par l'AZI et valoriser ces espaces inondables (d'un point de vue paysager par exemple) ;

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

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