

DEPARTEMENT
DE LA DORDOGNE

DIRECTION EQUIPEMENT COMMUNAL
1^{er} JUIL. 2009
ARRIVÉE

SIDAIC DE
LA GARE

**DEVELOPPEMENT DE L'URBANISATION SOUMISE AU
L 111.1.4 DU CODE DE L'URBANISME**

DEVELOPPEMENT DE LA ZONE D'ACTIVITES DE LA GARE

COMMUNE DE BIRAS

AVRIL 2004



Pour la Préfecture et par délégation,
la Chargée de Mission Institutions,
Urbanisme et Marchés Publics,

Sandrine DIAS

Vu pour être annexé
à l'arrêté préfectoral du

23 JUIL. 2009


SES A E R

SOMMAIRE

| | |
|---|------|
| INTRODUCTION | p 2 |
| 1 - ETAT DES LIEUX –ANALYSE DU SITE | p 7 |
| 2- BILAN ET ENJEUX | p 16 |
| 3- LE PROJET – DISPOSITIONS A PREVOIR POUR NE PAS APPLIQUER LE REcul PREVU AU 1 ^{ER} ALINEA DE L'ARTICLE L 111.1.4 ET SES JUSTIFICATIONS | p 18 |
| 4 DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES | P 21 |

Introduction

Dans le cadre du développement et de la mise en valeur du tissu économique local, le SIDAIC de la Gare (*regroupant les communes de Biras, Bourdeilles et Sencenac Puy-de-Fourches*) envisage le développement d'une zone économique *au lieu-dit La Gare sur la commune de Biras, le long de la RD 939 (axe Angoulême – Périgueux), voie classée à grande circulation.*

Cette zone d'activités a été aménagée au début des années 90. Une construction y a déjà été établie et une autre est en cours de construction. D'autres activités sont aujourd'hui intéressées par ce site. Or, cette zone a été aménagée mais n'a jamais fait l'objet d'une procédure de lotissement.

La procédure de lotissement doit aujourd'hui être lancée pour que de nouvelles activités puissent s'y établir.

Or, la zone économique de la Gare se situe le long de la RD 939, voie classée à grande circulation. L'article L 111.1.4 du code de l'urbanisme oblige un recul de 75 m de part et d'autres de l'axe de la voie en dehors des espaces urbanisés.

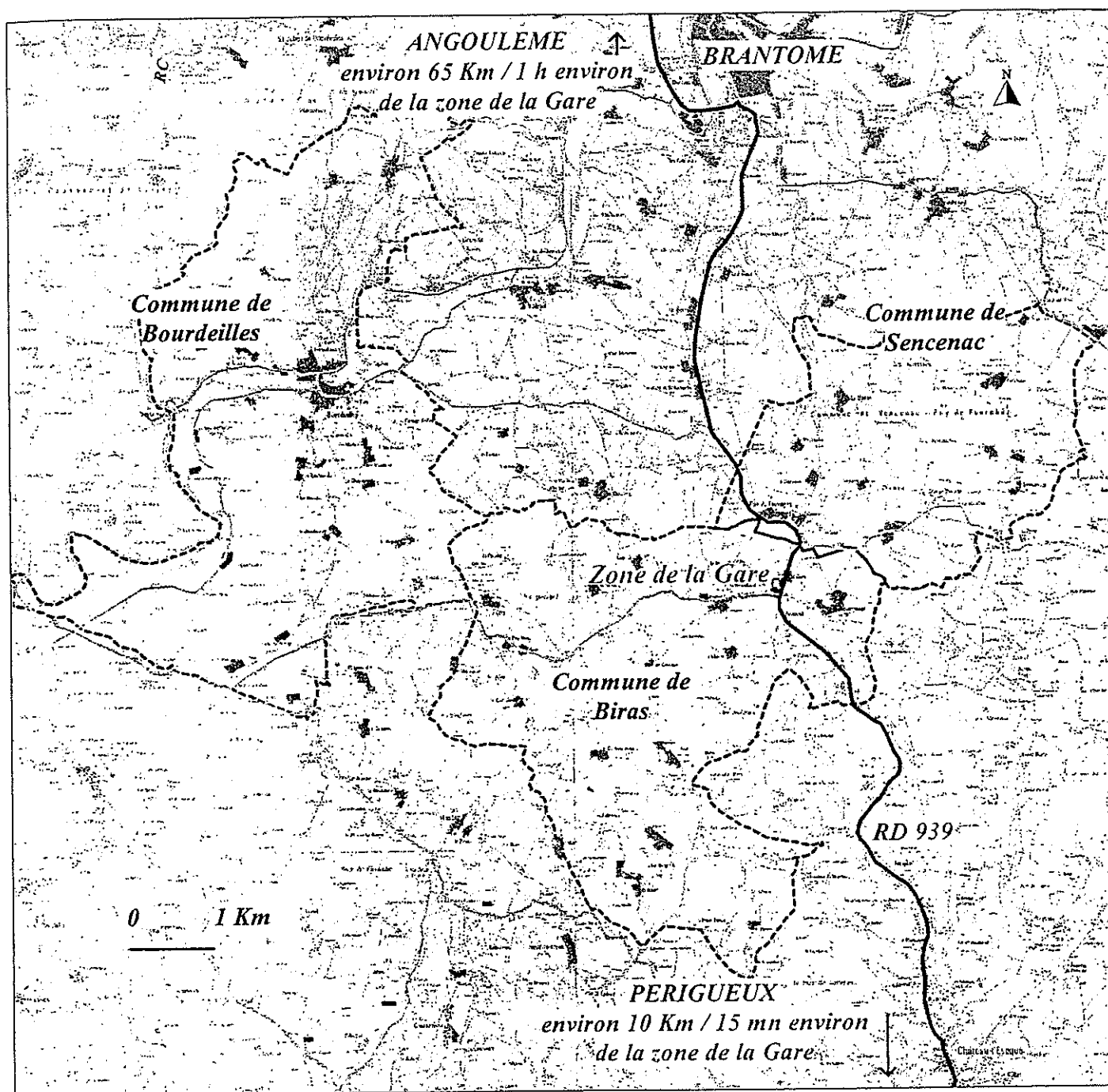
La zone ne regroupant qu'un peu plus de 2 hectares, le SIDAIC de la Gare souhaite réduire cette marge de recul pour permettre l'implantation de plusieurs activités. Néanmoins, ce recul ne peut être réduit que si une étude attestant de la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages est réalisée.

Rappels des éléments qui ont conduit à la constitution d'un dossier L 111.1.4 :

- Le site requis se trouve en entrée d'agglomération (La Gare),
- L'article L. 111-1-4 (*voir rappel du texte page suivante*) du code de l'urbanisme offre la possibilité de s'affranchir des reculs imposés (article 52 de la Loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative à la protection de l'environnement),
- Les acteurs locaux ont une volonté affirmée de réaliser une opération de qualité, garante de la préservation et de la mise en valeur de l'environnement.

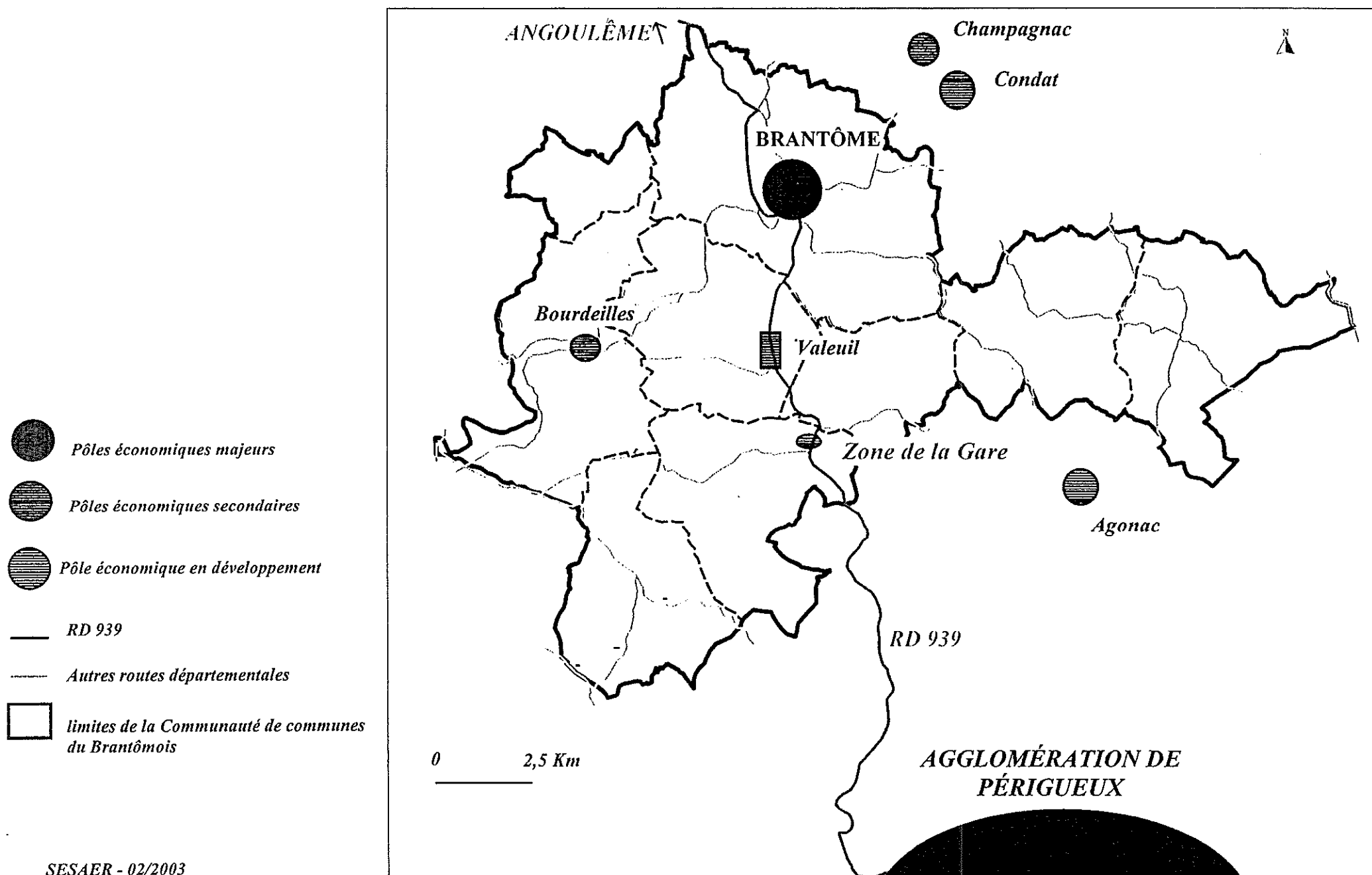
Les conclusions et les préconisations de cette étude devront ensuite être intégrées au dossier de lotissement (sera réalisé par Mr CHATENAUD Géomètre-Expert foncier).

Zone de la Gare : carte de situation

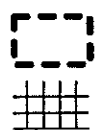
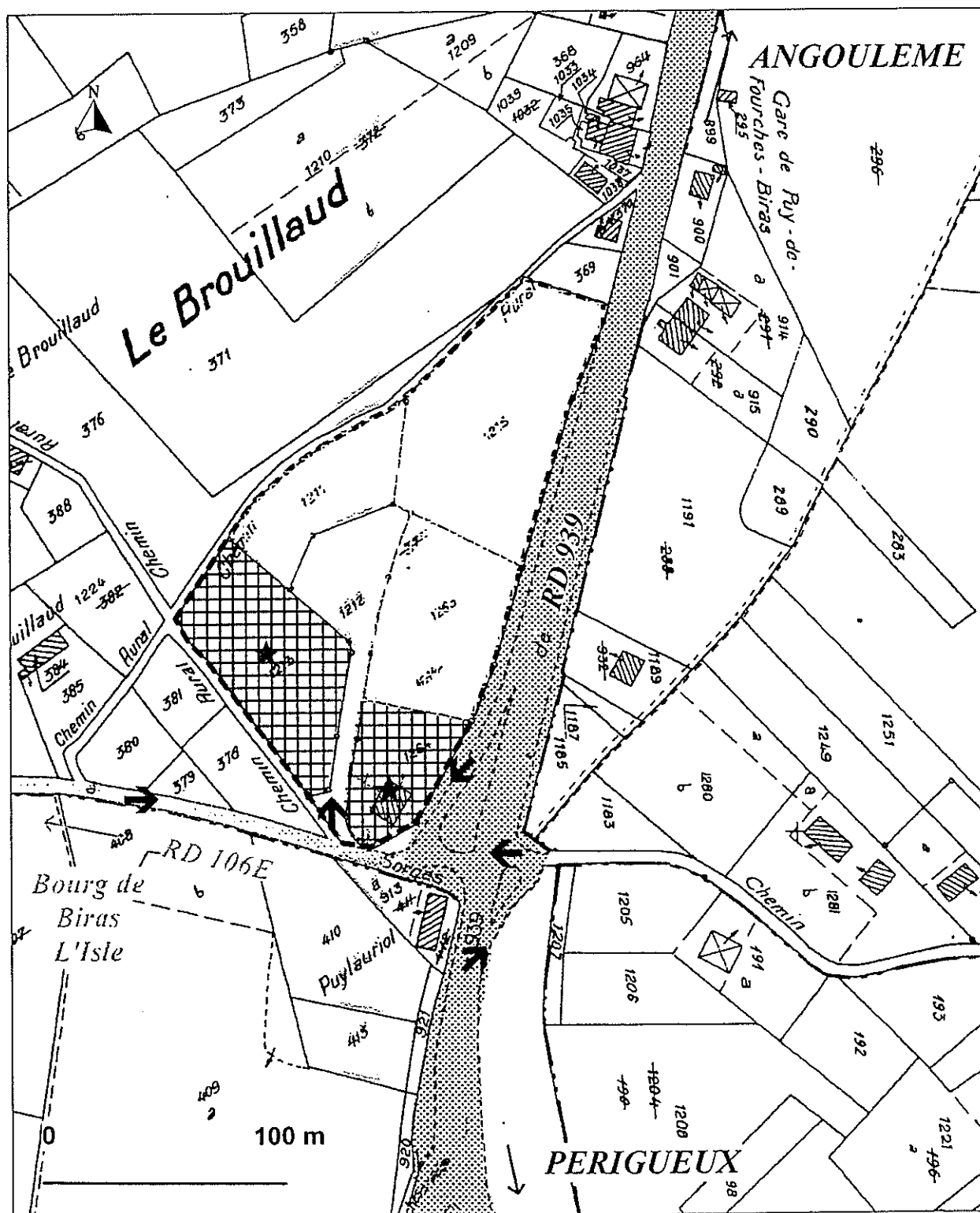


Source : SESAER - 02/2004.

Zone d'activités de la Gare : Contexte économique environnant



Site de la zone de projet



Zone d'activités de la Gare

Parties urbanisées ou en cours d'urbanisation

Partie qu'il est prévu de développer



Activité existante



Bâtiment en cours de construction



Possibilités d'accès à la zone

Rappel :

(*) Art L.111-1-4 : « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 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 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction ne s'applique pas :

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

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

Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le « plan local d'urbanisme », ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages ».

Il en est de même, dans les communes non dotées d'un plan local d'urbanisme, lorsqu'une étude attestant de la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages, ayant reçu l'accord de la commission départementale des sites, est jointe à la demande d'autorisation du projet.

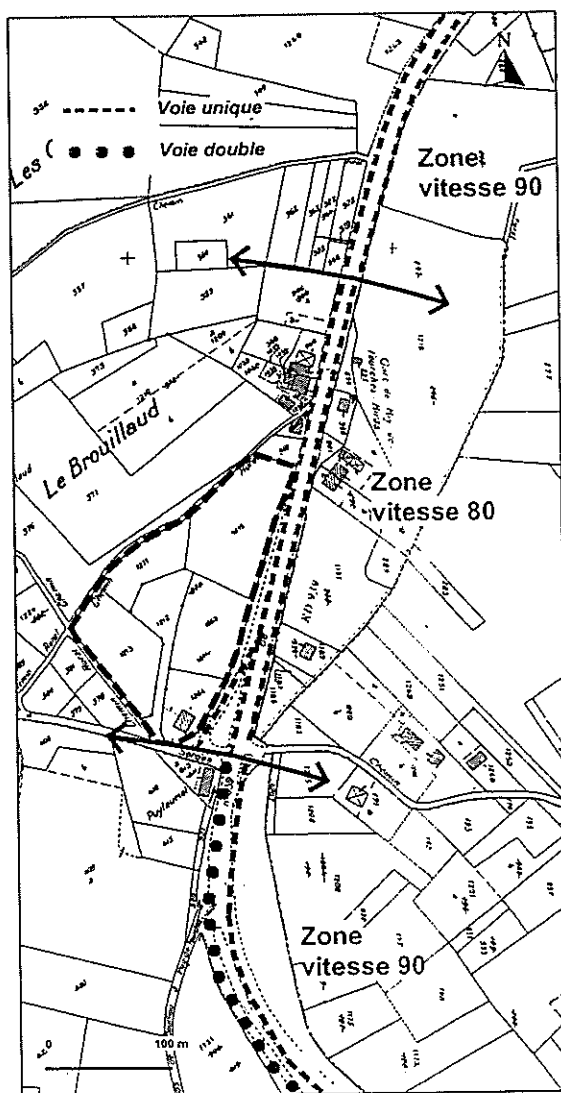
1 - ETAT DES LIEUX – ANALYSE DU SITE

Voir cartes de l'Etat des lieux : Occupation du sol – Perceptions et ambiances paysagères.

1-1 La RD 939 : ses fonctions générales et locales

Quelques données :

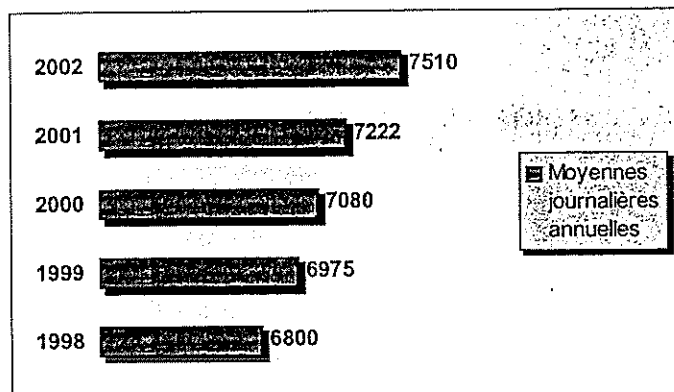
- La RD 939 est un itinéraire structurant du département reliant Angoulême à Périgueux.
- Cet axe est régulièrement emprunté par des convois exceptionnels et utilisé comme itinéraire de transport de matières dangereuses.
- Cette voie est composée selon les secteurs de 2 ou 3 voies. Au niveau de la commune de Biras, cette route regroupe 2 fois 1 voie sur la zone comprise entre la limite communale séparant les communes de Puy-de-Fourches et de Biras (12,5 m de chaussée) et la zone économique de la Gare et passe en 3 voies après le carrefour entre la RD 939 et la RD 106E (avec 2 voies dans le sens Angoulême – Périgueux et 1 voie dans le sens Périgueux – Angoulême – 19 m de chaussée).



Source : SESAER – 02/2004

- Trafic moyen annuel journalier 7510 véhicules par jour dont 9 % de poids lourds (données de 2002 fournies par le Service des Infrastructures et de la route – DDE 24).

Evolution des trafics sur la RD 939



*Source : DDE 24 02/2004 – Service des Infrastructures et de la Route
Comptages effectués sur la commune de Biras).*

- Trafic en croissance progressive depuis 1998 avec néanmoins une réduction de la part des poids lourds (10 % en 1998 – 9% en 2002).

- Voie rectiligne dans le sens Angoulême – Périgueux avant le carrefour desservant la zone. Néanmoins la traversée de secteurs urbanisés limite la vitesse. La vitesse est limitée à 80 km/h en traversée du hameau de la Gare et de la zone économique en cours de développement.

- Dans le sens Périgueux Angoulême, avant d'arriver sur la zone, on note la présence d'un virage.

- Carrefour sécurisé lors de l'aménagement de la zone : un seul accès à la zone par l'intermédiaire de la RD 106 E. Lorsque l'on sort de la zone d'activité : bonne visibilité des véhicules provenant d'Angoulême, visibilité plus médiocre des véhicules venant de Périgueux car virage (voir plan page précédente).

- Entre 1998 et 2002, sur la RD 939, on recense 7 accidents sur l'ensemble de la commune de Biras. Un accident a causé la mort d'une personne. Sur le secteur, du projet on ne recense que 2 accidents sur cette même période :

* 1 en 1999 à Fontanaud recensant 1 blessé grave,

* et 1 en 1998 au niveau de La Gare de Biras recensant 2 blessés légers.

Elle semble pouvoir supporter un trafic supplémentaire (à la fois poids lourds et véhicules légers) lié au développement futur de la zone.

De plus, l'apport de trafic supplémentaire est à relativiser car les capacités de développement de la zone sont assez modestes (un peu plus d'1 hectare).

La desserte, les accès à la zone d'activités de la Gare depuis la RD 939 :

La zone d'activités de la Gare est desservie depuis la RD 939 par un carrefour aménagé :

- ❑ les véhicules qui viennent d'Angoulême accèdent à la zone à l'aide d'un tourne à droite
- ❑ les véhicules qui viennent de Périgueux accèdent, quant à eux, à la zone grâce à un tourne bride.



Aménagement du carrefour entre la RD 939 et la RD 106 E

On peut également accéder à la zone d'activités par la RD 106 E.

Une voie interne, de 9 m de large, dessert l'activité existante mais également l'ensemble de la future zone. Elle est en impasse mais avait été aménagée de manière à ce que les véhicules puissent faire aisément demi-tour. Le développement du site se fera à partir de l'accès unique déjà aménagé et autour de la voie interne déjà en place.

En conclusion :

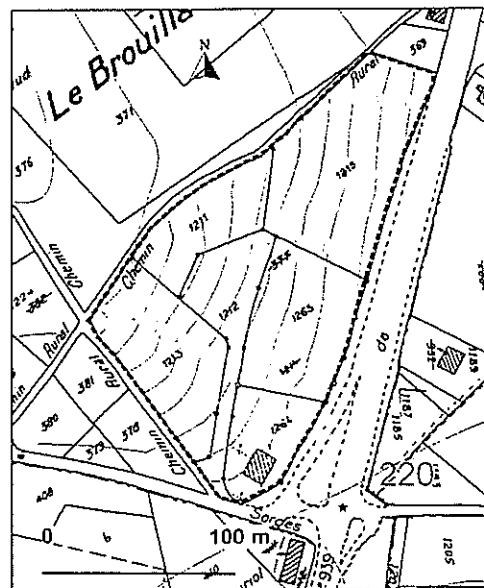
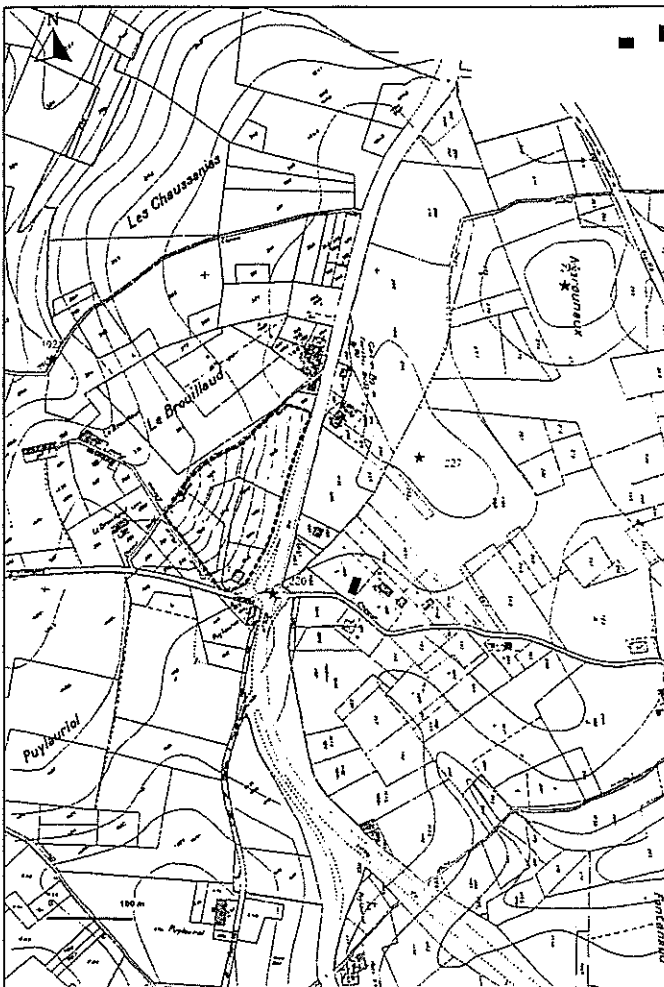
- *Le développement du site de la Gare va apporter un trafic supplémentaire, sur la RD 939 (poids lourds et véhicules légers en nombre limité compte tenu des dispositions réglementaires retenues et des possibilités foncières de la zone) mais également sur la RD 106 E.*
- *Dans le cadre du développement du site d'activités, il est prévu :*
 - *de s'appuyer sur le carrefour existant déjà sécurisé lors de l'aménagement de la zone dans les années 90,*
 - *de s'appuyer sur la desserte interne existante : voie en impasse aménagée pour que les véhicules puissent aisément faire demi-tour.*

Description du site et de ses caractéristiques :

Informations à prendre en compte :

Sur le secteur d'études, il n'existe aucun périmètre de protection qui puisse influencer ou contraindre l'urbanisation de la zone d'activités de la Gare (pas de périmètre de protection des Monuments Historiques, pas de périmètre de protection de captage d'eau potable, pas de zones aux qualités écologiques à protéger, ... - Informations fournies par la Subdivision de l'Equipement car absence de « Porter à la connaissance » pour le moment).

Le contexte topographique



Source : SESAER – 02/2004

La zone d'activités de la Gare est implantée sur un site présentant une faible pente orientée vers l'ouest. Le relief de cette zone oscille entre 213 et un peu plus de 222 m.

Les terrains se situant aux abords de la voie sont ceux qui présentent les altitudes les plus élevées. Néanmoins, il faut signaler que la chaussée de la RD 939 se trouve en surplomb par rapport aux terrains de la zone d'activités.

En conclusion, la prise en considération de cette topographie dans les choix urbanistiques et paysagers favorisera l'intégration du site d'activités dans son environnement.

L'occupation du sol :

(Voir cartographies relative à l'Etat initial)

- Un peu plus de 40% de la zone est urbanisée (PREFAVA), aménagée (voie de desserte) ou en cours d'urbanisation (*maçon en cours d'implantation*).
- La zone n'accueille pour le moment qu'une construction à usage d'activité : il s'agit du bâtiment de l'activité PREFAVA qui n'est plus occupé actuellement.
- La zone n'a pas fait l'objet d'aménagement paysager spécifique (aucun aménagement paysager n'a été réalisé à l'entrée et à l'intérieur de la zone, ni sur la marge de recul avec la RD 939).
- Elle offre un paysage relativement « dégradé » caractérisé par l'implantation d'un bâtiment d'activité au milieu d'un espace qui n'a pas vraiment fini d'être aménagé.

Les espaces encore non urbanisés ou aménagés sont des espaces en herbe régulièrement fauchés mais qui ne sont plus utilisés à des fins agricoles, et la voie de desserte est seulement empierrée. Un réseau de collecte des eaux pluviales avait également été aménagé.

- Les espaces boisés et les arbres encadrant la zone assurent sa relative dissimulation dans l'environnement et le paysage local (*voir plans d'Etat initial*).

1-3 Analyse du site et de ses abords :

1-3-1 Au regard des nuisances :

Les nuisances générées par la voie ...

La **RD 939** est une voie classée comme **voie bruyante de type 3** sur la commune de Biras. Cela signifie qu'une bande de 100 m à partir du bord extérieur de la chaussée est affectée par le bruit.

Dans cette bande, les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la détermination de l'isolation acoustique des bâtiments à construire sont (pour les voies classées en catégorie 3) :

- de 73 dB(A) - niveau sonore au point de référence en période diurne,
- de 68 dB(A) - niveau sonore au point de référence en période nocturne.

Ces niveaux sonores sont évalués en des points de référence situés, conformément à la norme NF S 31.130 « Acoustique : cartographie du bruit en milieu extérieur » à une hauteur de 5 m au dessus du plan de roulement et à une distance de l'infrastructure (cette distance est mesurée à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche) de 10 m, augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur du champ libre pour les tissus ouverts afin d'être équivalents à un niveau en façade. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant.

Source : données extraites de l'« Arrêté préfectoral de classement des infrastructures de transport terrestre pour le bruit – Routes départementales » du 29 octobre 1999.

Les nuisances générées par les constructions ou installations voisines ...

Aucune construction ou installation aux abords de la zone d'activités de la Gare n'engendre de nuisances sonores ou autres pollutions.

On peut noter la présence d'une petite scierie dans les bois de Fontanaud, à proximité du carrefour avec la RD 939 mais qui ne semble plus avoir une activité régulière.

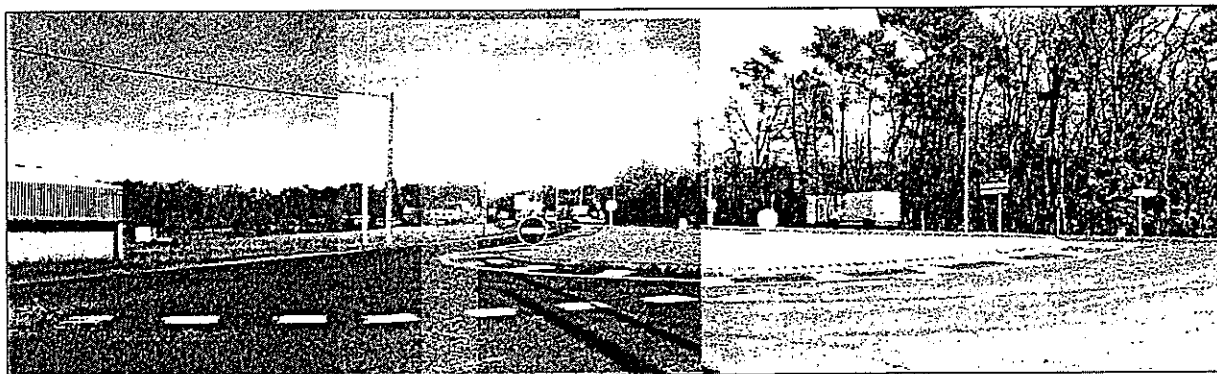
La RD 939 est la seule source de nuisances que la zone d'activités de la Gare en développement va devoir prendre en compte.

1-3-2 Au regard de la sécurité :

La zone d'activités de la Gare est desservie depuis la RD 939 par un carrefour aménagé :

- les véhicules qui viennent d'Angoulême accèdent à la zone à l'aide d'un tourne à droite
- les véhicules qui viennent de Périgueux accèdent, quant à eux, à la zone grâce à un tourne bride.

Ce carrefour permet une desserte sécurisée de la zone d'activités.



Aménagement du carrefour entre la RD 939 et la RD 106 E

On peut également accéder à la zone d'activité par la RD 106 E. Cet accès est assez peu dangereux et ne nécessite pas d'aménagement particulier car les flux y sont assez peu nombreux.

Une voie interne, de 9 m de large, dessert l'activité existante mais également l'ensemble de la future zone. Elle est en impasse mais avait été aménagée de manière à ce que les véhicules puissent faire aisément demi-tour. Le développement du site se fera à partir de l'accès unique déjà aménagé et autour de la voie interne déjà en place.

Le développement de la zone d'activités de la Gare ne nécessite pas de nouveaux aménagements « sécuritaires » car son accès a déjà été sécurisé et les trafics supplémentaires engendrés par les nouvelles activités ne devraient pas modifier profondément le fonctionnement de l'accès et de la desserte de la zone au regard de son potentiel de développement.

Sur la zone d'activités et ses abords, il n'existe aucun établissement ou activité engendrant l'existence de périmètre de protection ou de marge de recul à respecter vis à vis de tiers.

1-3-3 Au regard de la qualité de l'architecture et de l'urbanisme :

Les espaces bâtis environnants :

Aux abords de la zone de la Gare, les espaces urbanisés sont de deux types : le village de la Gare et un habitat plus diffus.

Le hameau de la Gare présente un bâti ancien qui avait été transformé en activités liées à l'usage de la route (restaurant, station service-supérette). Aujourd'hui ces bâtiments sont en cours de reconversion (en vente pour un, et arrêt de l'activité pour l'autre).

Tout autour de la zone, on trouve un bâti traditionnel diffus (à l'ouest secteur de Brouillaud, au Sud secteur de Puyloriol) caractérisé par un bâti en pierres de pays recouvert ou non de crépis avec des couvertures en tuiles à 2 pans. Seule sur la partie Est de la zone, on note la présence d'un pavillon récent qui n'arbore pas les mêmes caractéristiques.

Dans les deux formes d'urbanisation, les constructions implantées le long de la RD 939 respectent un léger recul par rapport à la voie.

Il ne se dégage pas de caractéristiques d'implantation ni architecturales particulières sur ce secteur. Néanmoins, les propositions concernant les aspects architecturaux devront s'inspirer des caractéristiques architecturales locales de façon générale.

La définition de l'implantation des bâtiments devra permettre la meilleure intégration paysagère possible car les constructions aux abords de la zone ne respectent pas d'alignement particulier.

Les constructions présentes sur le site ...

Sur la zone de la Gare il n'existe qu'une construction qui est composée :

- un seul niveau,
- un toit à deux pans recouverte d'un matériau rappelant l'apparence de la tuile,
- un crépis clair sur les murs surmonté de bardages clairs

Au niveau implantation, elle est à 8 m de la limite extérieure de la chaussée de la RD 939. Elle est également en retrait par rapport à la voie de desserte interne, ce qui permet d'accueillir les véhicules des employés et des visiteurs.

Les espaces publics :

Sur la zone de la Gare, seul un aménagement technique de la zone a été réalisé. Les lots ont été bornés, la voirie interne a été empierrée, et les réseaux amenés pour chaque lot.

Aucun aménagement paysager n'a jamais été réalisé sur la zone.

Situation par rapport aux équipements publics et aux services ...

Les réseaux :

La zone d'activité de la Gare est desservie par les réseaux d'eau potable, d'électricité et Telecom. Elle dispose également d'un réseau de collecte des eaux pluviales dont l'exutoire est le petit chemin rural implanté en limite Ouest.

La zone n'est, à l'inverse, pas desservie par un réseau de collecte des eaux usées. Cette donnée limite les possibilités d'accueil. Chaque nouvelle activité devra disposer d'un assainissement autonome aux normes en vigueur.

Le ramassage des déchets :

Le ramassage des déchets sera organisé comme sur le reste de la commune 1 fois par semaine par le même service que pour les ordures ménagères. Il n'existe pas de ramassage spécifique pour les déchets industriels et artisanaux.

L'absence de certains équipements et services sur la zone de la Gare nécessite de réfléchir aux types d'activités que l'on souhaite accueillir sur le site.

1-3-4 Au regard de la qualité des paysages :

Le site d'activités de la Gare est implanté dans un paysage relativement fermé. Ses caractéristiques font qu'on ne découvre la future zone d'activités qu'au dernier moment.

* Les ambiances paysagères, les perceptions du site en venant d'Angoulême :

(Voir plans de l'Etat initial)

Lorsque l'on vient d'Angoulême ou de Brantôme (Nord de la zone), avant d'arriver sur la zone d'activités, on traverse un paysage très cloisonné (Abords Nord sur le plan) par des espaces boisés dans un premier temps, puis par les espaces bâtis composant le village de la Gare dans un second temps (voir photographies ci-dessous).



Le regard est véritablement canalisé jusqu'à la sortie du village de la Gare. Le dernier bâtiment du village de la Gare, une ancienne grange plus ou moins en bon état, occulte complètement la visibilité sur le site d'activités jusqu'au dernier moment. Seul un important panneau annonce le carrefour entre la RD 939 et la RD 106 E. Cet effet est complété par la présence d'un petit verger à l'arrière de la grange qui masque également la visibilité sur la zone.

Ce n'est qu'à l'aplomb de la zone que l'on commence à la découvrir. La perception est limitée. Elle se limite à une bande le long de la RD (Ambiance n°1). Cette perception est plutôt courte car les bois situés au Sud de la zone ferme toute autre perception. L'ambiance n°2 est peu perceptible et se fond parmi les espaces boisés.



Après le carrefour, on quitte la zone, et le paysage change. On passe dans un secteur paysage plus ouvert (Abords Sud) avec des perceptions plus lointaines qui se dégagent vers le secteur de Fontanaud. De l'autre côté de la voie, le paysage à l'inverse est très fermé, bloqué par la présence d'un espace boisé implanté sur une butte, au milieu duquel trône l'antenne Telecom.

Les perceptions sur le site d'activités de la Gare sont assez limitées lorsque l'on vient d'Angoulême. Le travail d'intégration paysagère devra s'orienter sur les abords de la RD 939.

** Les ambiances paysagères, les perceptions du site en venant de Périgueux :*

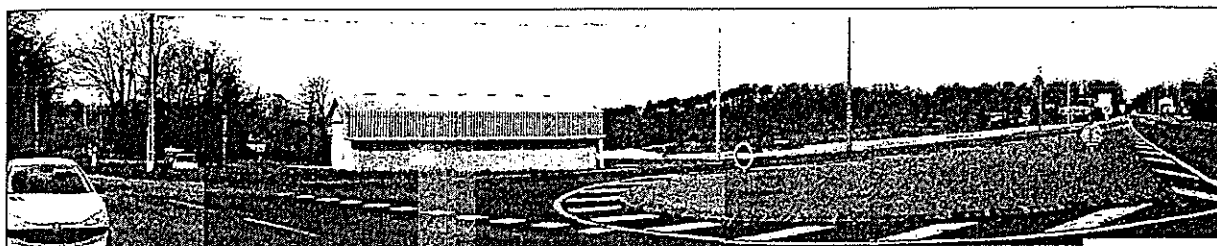
(Voir plans de l'Etat initial)

Lorsque l'on vient de Périgueux (Sud de la zone), avant d'arriver sur la zone d'activités, on traverse un paysage assez ouvert (Abords Sud sur le plan) avec des vues assez lointaines qui se dégagent sur le secteur de Fontanaud. Le regard est attiré au premier plan par une ruine implantée le long de la voie. A l'inverse de l'autre côté les perceptions sont courtes du fait du relief.

Depuis ce secteur, aucune perception sur le futur site d'activités ne se dégagent. La zone d'activités est véritablement dissimulée par les espaces boisés implantés au Sud de la zone (voir photographie ci-dessous). La dissimulation de la zone à ce niveau s'explique également par le relief de la zone : la route est implantée en talus et la zone d'activités présente un relief en pente douce entre la voie et le secteur de Brouillaud (Ouest de la zone de la Gare).



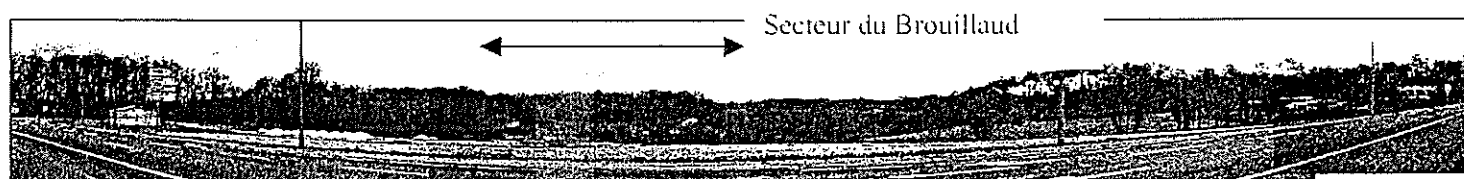
Ce n'est que lorsque l'on arrive au niveau du carrefour que l'on découvre le site et le premier bâtiment à s'y être implanté (Ambiance n°2).



Passé ce bâtiment, une perception sur l'ensemble de la zone d'activités mais également de façon plus large sur la vallée du secteur de Brouillaud se dégage (Ambiance n°1).

On a à faire à un paysage semi-ouvert où les perceptions lointaines sont souvent limitées par la présence d'espaces boisés.

Le secteur de Brouillaud forme la toile de fond de la zone d'activités. Cette toile de fond ne devra pas être masqué par l'urbanisation de la zone.



Une fois la zone passée, le paysage environnant la route se referme sur des paysages très fermés. En effet, la route est entourée d'espaces bâtis au niveau du village de la Gare, puis d'espaces boisés en sortant du village, et cela jusqu'en limite communale.

Lorsque l'on vient de Périgueux, une perception sur l'ensemble du site d'activités de la Gare se dégage à son aplomb. L'urbanisation future ne devra pas masquer le paysage du secteur de Brouillaud qui forme à ce jour la toile de fond de la zone et qui participe à la qualité du site.

2 – BILAN ET ENJEUX :

| | LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS A ATTEINDRE |
|---------------------------|--|
| LES NUISANCES | <p><i>Limitier les nuisances de tous types (sonores, visuelles, olfactives, ...)</i></p> <p><i>Isoler les espaces urbains proches (hameau de la Gare, Le Brouillaud, la maison isolée située au Sud de la zone économique de la Gare).</i></p> <p><i>Anticiper les impacts négatifs des nouvelles constructions et de l'urbanisation du site (assainissement, impacts visuels, paysagers, sonores, flux routiers, ...).</i></p> |
| LA SECURITE | <p><i>Développer la zone d'activités de la Gare sans nouvel accès à la RD 939.</i></p> <p><i>Définir une desserte adaptée (gabarit, aménagement de la plateforme de retournement, ...) garante d'une sécurité optimale pour l'ensemble des utilisateurs (artisans, industriels, visiteurs, piétons, véhicules de secours, de collecte des déchets, ...).</i></p> <p><i>Limitier l'occupation et l'utilisation du sol aux activités ne portant pas atteinte à la sécurité publique et ne générant pas un trafic routier conséquent.</i></p> |
| LA QUALITE DE L'URBANISME | <p><i>Améliorer la perception du site actuel,</i></p> <p><i>Valoriser cette entrée d'espace aggloméré,</i></p> <p><i>Réaliser un parc d'activités « vert » en multipliant les espaces paysagers qu'ils soient privatifs ou publics.</i></p> <p><i>Valoriser les espaces non bâtis, et notamment l'entrée de la zone mais également la bande non urbanisée le long de la RD.</i></p> <p><i>Définir une forme urbaine compatible avec le site (topographie, ambiances paysagères, perceptions, ...), tout en assurant un effet vitrine. Densité, organisation, retrait d'implantation, hauteur, orientation, ..., sont autant d'éléments qui favorisent l'intégration paysagère.</i></p> |

| | |
|---|---|
| <p>LA QUALITE ARCHITECTURALE</p> | <p><i>Améliorer la perception du site actuel,</i></p> <p><i>Garantir la meilleure intégration possible des constructions,</i></p> <p><i>Offrir une certaine liberté dans la conception des bâtiments tout en garantissant une intégration parfaite au site.</i></p> <p><i>Interdire certaines composantes architecturales pouvant porter préjudice à l'environnement (couleur, ...)</i></p> |
| <p>LA QUALITE DES PAYSAGES</p> | <p><i>Améliorer la perception du site actuel,</i></p> <p><i>Assurer un verdissement conséquent du site,</i></p> <p><i>Définir une composition urbaine respectueuse de la topographie actuelle, garante de la protection et de la mise en valeur des perceptions et des ambiances paysagères,</i></p> <p><i>Enrichir la trame paysagère existante,</i></p> <p><i>Prendre appui sur cette dernière pour réaliser les aménagements paysagers,</i></p> <p><i>Paysager la margè de recul existante de telle manière :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ <i>qu'elle valorise les espaces urbains à l'arrière et le site dans son ensemble,</i> ■ <i>qu'elle assure l'effet vitrine recherché,</i> ■ <i>qu'elle ne soit pas un écran végétal dense et permette la préservation des perceptions et ambiances paysagères.</i> <p><i>Proposer une trame verte hiérarchisée (hauts jets, arbustes, végétation buissonnante, végétation basse) adaptée au enjeux paysagers, urbains, aux nécessités de dissimulation et d'intégration.</i></p> <p><i>Interdire l'unicité des essences</i></p> |

3 – PROJET – DISPOSITIONS A PREVOIR POUR NE PAS APPLIQUER LE REcul PREVU AU 1^{ER} ALINEA DE L'ARTICLE L111.1.4 ET SES JUSTIFICATIONS :

voir cartographie du projet qui présente notamment les principes d'organisation et d'aménagement du site.

| LE PROJET | LES ENJEUX |
|---|--|
| <p><u>Les aménagements routiers :</u></p> <p>L'accès à la zone a déjà été sécurisé lors de la création de la zone. Il n'est pas prévu de le modifier.</p> <p>La desserte interne de la zone continuera à être assurée par la voie en impasse déjà aménagée sous la forme d'une impasse avec une plate-forme de retournement pour que les véhicules puissent aisément faire demi tour.</p> <p>Cette voie est restée empierrée. Pour améliorer la qualité du site, il serait intéressant de finir son aménagement (enrobé sur la chaussée et éventuellement mise en place d'espace pour les piétons afin d'éviter les conflits entre les différents usagers, ...).</p> | <p><i>La sécurité</i></p> <p><i>et</i></p> <p><i>la qualité de l'urbanisme</i></p> |
| <p><u>La marge de recul et son traitement :</u></p> <p>Application d'un traitement paysager sur la marge de recul de l'actuel site d'activités pour valoriser l'entrée du site et intégrer les constructions à l'arrière.</p> <p>Définition d'une marge de recul de 25 m par rapport à l'axe de la RD 939.</p> <p>Application d'un traitement paysager progressif sur la marge de recul : haut-jets sur la partie Nord de la zone pour aboutir à une végétation basse sur la partie Sud.</p> <p>La plantation de hauts-jets au niveau de l'ambiance n°1 permettront une meilleure intégration des bâtiments d'activités qu'il est prévu d'accueillir sur ce secteur (plus hauts et plus denses).</p> | <p><i>La qualité de l'urbanisme et du paysage</i></p> <p><i>et</i></p> <p><i>Limiter les nuisances</i></p> |

| | |
|---|--|
| <p>La végétation basse prévue au niveau de l'ambiance permettra de conserver le point de vue se dégageant sur le secteur de Brouillaud en arrière plan.</p> | <p><i>La qualité de l'urbanisme et du paysage</i></p> |
| <p><u><i>Les aménagements paysagers à réaliser, internes à la zone :</i></u></p> <p>Confortement des espaces boisés existants au Nord de la zone permettant la formation d'un véritable espace tampon entre le village de la Gare et la zone d'activités.</p> <p>Sur la limite Ouest, on plantera une haie en bordure de chemin. Cela permettra de former également une zone tampon entre la zone d'activités et les constructions du secteur de Brouillaud.</p> <p>Néanmoins cette dernière ne devra pas masquer le paysage du secteur de Brouillaud qui forme la toile de fond de la zone d'activités (haie basse).</p> <p>En limite de lot, on procédera à la plantation de haies buissonnantes afin de participer au verdissement du site sans pour autant occulter les vues se dégageant sur le paysage environnant.</p> <p>Pour compléter, ces aménagements, des dispositions réglementaires renforçant le verdissement et la mise en valeur du site sont imposées (superficies minimales de traitement en espaces verts, interdiction de l'unicité des essences, ...).</p> | <p><i>La qualité de l'urbanisme et du paysage</i></p> <p><i>et</i></p> <p><i>Limiter les nuisances</i></p> |

Composition urbanistique :

Définition de deux espaces urbains distincts garant du maintien et de la sauvegarde des perceptions lointaines, respectueux de la topographie :

- Un secteur réservé à l'urbanisation plus basse et moins dense (partie Sud du site - visibilité sur le secteur de Brouillaud.
- Un secteur réservé à l'urbanisation plus dense et plus haute (partie Nord de la zone attenante au village de la Gare) – Impact limité et réduit par la plantation de hauts-jets sur la marge de recul.

Définition d'une orientation spécifique pour les constructions en visibilité directe avec la RD 939 (orientation en fonction des angles de perception sur le site et de la longueur des vues).

Application de dispositions réglementaires pour assurer une réalisation conforme du projet (densité, hauteur, retrait, composantes architecturales, dispositions paysagères pour un verdissement conséquent du secteur).

Définition de dispositions réglementaires architecturales souples pour favoriser la mixité, la diversité, les projets novateurs, ..., mais garantes d'une parfaite intégration au site et d'une préservation de l'environnement.

*La qualité du paysage,
la mise valeur et l'intégration du site.*

*La qualité de l'urbanisme,
et
la mise en valeur de l'architecture.*

4 - Dispositions réglementaires applicables au secteur ayant fait l'objet d'une étude complémentaire attestant de la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages (développement de la zone d'activités de la Gare) :

Ces dispositions devront être intégrées dans le règlement du lotissement.

Les occupations et utilisations du sol interdites :

- a. Les installations classées soumises régime des autorisations.
- b. Les constructions et installations nécessaires aux activités de transports de marchandises et aux entreprises de messagerie.
- c. Les éoliennes.

Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières :

Les constructions à caractère d'habitation ne seront autorisées que pour les personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la direction, la surveillance, ou le gardiennage des établissements. Les locaux d'habitation devront être obligatoirement intégrés au volume d'un des bâtiments d'activités.

Les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public :

Accès : Les accès directs des constructions et installations sur la RD 939 sont interdits.

Voirie : Toute nouvelle voie publique ou privée devra avoir au moins 10 m d'emprise.

Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

Les constructions doivent être implantées au minimum à :

- 25 m de l'axe de la RD 939,
- 8 m de l'axe des voies existantes.

Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Les constructions doivent être implantées à 5 m au moins des limites séparatives.

Emprise au sol des constructions :

-- L'emprise au sol des constructions est limitée à 25 % de chaque parcelle issue d'une opération d'aménagement sur les secteurs destinés à accueillir une urbanisation basse et aérée (voir carte du projet),

-- L'emprise au sol des constructions est limitée à 50 % de chaque parcelle issue d'une opération d'aménagement sur le reste de la zone (voir carte du projet),

Desserte par les réseaux :

- Eau potable : Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable.
- Eau pluviale : Les aménagements réalisés sur le terrain garantiront l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collecteur.
- Assainissement des eaux usées : Chaque constructeur réalisera un assainissement autonome conforme aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.
- Electricité : Les réseaux doivent être établis en souterrain.
- Telecom : Les réseaux doivent être établis en souterrain.

Evacuation des ordures ménagères :

Elles seront évacuées par le SMCTOM de la vallée de la Dronne gérant leur ramassage et leur traitement.

Hauteur maximale des constructions

- La hauteur absolue des constructions mesurée du sol naturel au faitage des toitures, ne peut excéder 8 m sur les secteurs destinés à accueillir une urbanisation basse et aérée (voir carte du projet),
- La hauteur absolue des constructions mesurée du sol naturel au faitage des toitures, ne peut excéder 10 m sur le reste de la zone (voir carte du projet)

Aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords ainsi que, éventuellement, les prescriptions de nature à assurer la protection des éléments de paysage, des quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger mentionnés au i de l'article R.123-11;

»Les constructions peuvent être d'expression architecturale traditionnelle ou contemporaine mais ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'aux perspectives monumentales ».

Tant pour les couvertures que pour les façades des constructions, l'utilisation de la couleur blanche est interdite. Les couleurs devront être choisies dans les gammes de beige, ocres clairs, gris clairs, verts clairs. Les couvertures pourront être de couleur tuiles.

Les façades principales des constructions devront respecter l'orientation imposée dans le Plan du Projet.

Les clôtures :

- les clôtures seront de type végétal (au minimum 3 essences locales ou des variétés horticoles rustiques, utilisées en mélange) et leur hauteur ne pourra excéder 1,5 m,
- elles pourront être doublées à l'arrière d'un grillage de couleur verte n'excédant pas 1,5 m.

D'autres dispositions pourront être retenues en cas de contraintes particulières de protection.

Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisations d'espaces libres, et de plantations;

Les surfaces libres de toute construction, ainsi que les aires de stationnement doivent être végétalisées.

Pour les lotissements et groupes de constructions, une surface de l'ordre de 15 % de la superficie totale du terrain est imposée pour la réalisation d'espaces collectifs et l'aménagement d'espaces verts.

Les dépôts autorisés sur la zone devront être dissimulés par des haies.

Les haies bocagères plantées sur le site seront composées d'au moins 3 essences végétales issues de l'environnement local ou de variétés horticoles rustiques, utilisées en mélange.