

Département
de la Dordogne



Communauté de communes
du Brantômois

DEVELOPPEMENT DE L'URBANISATION SOUMIS A L'ARTICLE L 111.1.4 DU CODE DE L'URBANISME

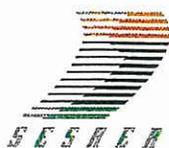
Développement d'une zone à urbaniser à court terme
et d'une zone urbanisée à vocation principale d'habitat
à la Pouge

COMMUNE DE BRANTOME

Décembre 2007



ETUDE COMPLEMENTAIRE ANNEXEE AU PLU



SOMMAIRE

INTRODUCTION

1 - ETAT DES LIEUX –ANALYSE DU SITE

2 - BILAN ET ENJEUX

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

4- DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES APPLICABLES AU SECTEUR AYANT FAIT L'OBJET D'UNE ETUDE COMPLEMENTAIRE ATTESTANT DE LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES, DE LA SECURITE, DE LA QUALITE ARCHITECTURALE, DE LA QUALITE DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES

INTRODUCTION

Afin de répondre aux besoins de développement de la communauté de communes du Brantômois et de la commune de Brantôme, exprimés dans le cadre de la révision du plan d'occupation des sols valant plan local d'urbanisme de Brantôme, les élus inscrivent une zone urbanisée à vocation principale d'habitat (UD) et une zone à urbaniser à vocation principale d'habitat (1AU) au lieu-dit « La Pouge », au nord-ouest de Brantôme.

Or, ces projets se situent le long de la route départementale n° 939, déviation de Brantôme, voie classée à grande circulation. L'article L-111.1.4 du code de l'urbanisme oblige en ce cas un recul de 100 m. de part et d'autres de l'axe de la voie en dehors des espaces urbanisés.

Compte tenu de l'intérêt de ce projet pour la commune de Brantôme, celle-ci souhaite réduire cette marge de recul pour permettre son implantation.

Néanmoins, ce recul ne peut être réduit que si une étude est réalisée. L'étude développée ici a donc pour objet la définition de la distance de la marge de recul par rapport à l'axe de la RD 939 ainsi que l'analyse et l'attestation de la prise en compte de l'impact du projet de construction au regard notamment :

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

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

- ✓ Le site se trouve hors agglomération,
- ✓ 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,
- ✓ 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 seront annexées au dossier du PLU.

Rappel de l'article L-111.1.4 du code de l'urbanisme

CODE DE L'URBANISME
PREMIÈRE PARTIE LÉGISLATIVE
LIVRE PREMIER RÈGLES GÉNÉRALES D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME
TITRE PREMIER RÈGLES GÉNÉRALES D'UTILISATION DU SOL
CHAPITRE PREMIER RÈGLES GÉNÉRALES DE L'URBANISME

Art. L. 111-1-4 (L. n° 83-8 du 7 janv. 1983, art. 73; L. n° 95-101 du 2 févr. 1995) :

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 [V. ce code, C. adm.] et de soixante-quinze 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.

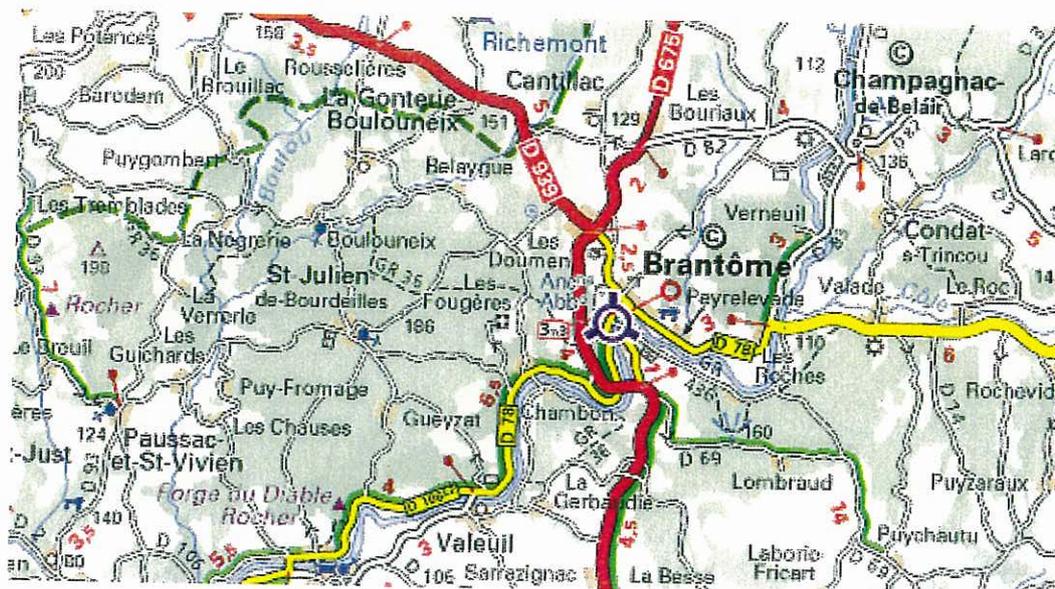
Elle ne s'applique pas non plus à (L. n° 2003-590 du 2 juill. 2003, art. 34-II) «l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à» l'extension de constructions existantes.

Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le (L. n° 2000-1208 du 13 déc. 2000, art. 202-III) «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.

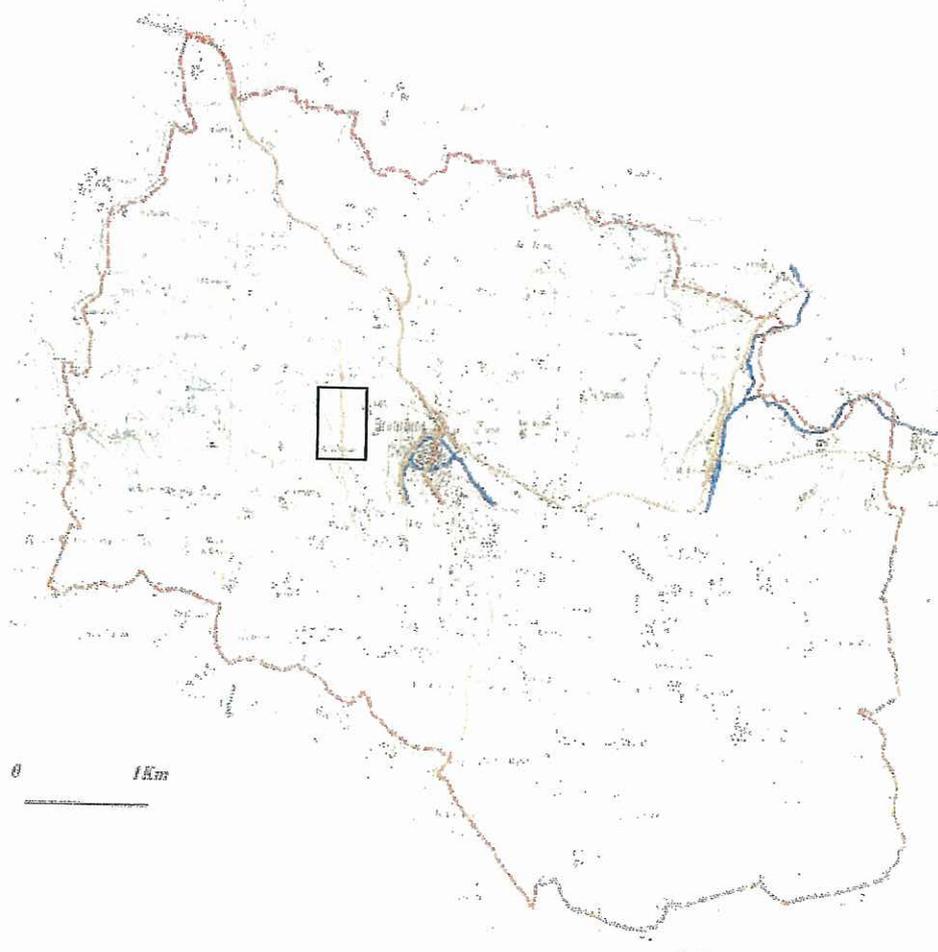
(L. n° 2000-1208 du 13 déc. 2000, art. 12) «Il en est de même, dans les communes non dotées d'un plan local d'urbanisme, lorsqu'une étude attestant de la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages, ayant reçu l'accord de la (Ord. n° 2004-637 du 1er juill. 2004, art. 28-II, 2o) «commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites» [ancienne rédaction: Commission départementale des sites], est jointe à la demande d'autorisation du projet.»

Présentation du projet

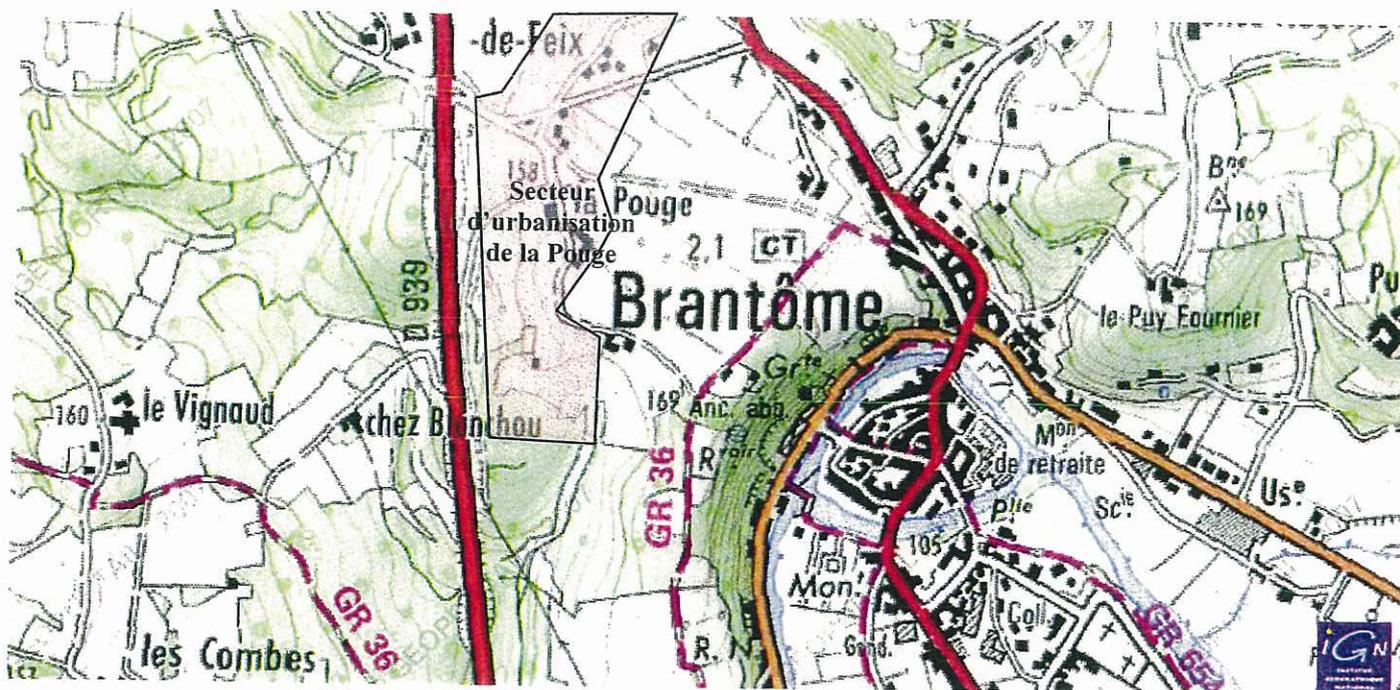
Cartes de localisation géographique du projet



Commune de Brantôme :
Fond IGN



Source : extrait de la carte IGN au 1/25 000e.



La commune de Brantôme souhaite établir un lotissement à vocation d'habitat sur les parcelles cadastrales n° 83, 85,86, 88, 89, 90, 91, 93, 1517 en continuité d'une zone urbanisée, parcelles n° 78,79 et 1517, également à vocation principal d'habitat.

Ces nouvelles habitations seront situées au nord ouest du centre bourg de Brantôme, au lieu-dit La Pougé, au sein d'un espace voué à l'urbanisation à court terme (IAU) et secteur urbanisé (UD) dans le zonage du PLU. Joutant l'axe de la déviation de Brantôme, la route départementale n° 939, cette nouvelle implantation s'intégrera dans un espace aujourd'hui agricole et boisée.

Ce nouveau lotissement comprendra :

- des habitations à vocation exclusive d'habitat locatif ou d'accession à la propriété,
- des espaces publics verts,
- des voies de dessertes.

A proximité d'un accès à la déviation de Brantôme et sur un espace proche du centre-bourg (environ 300 m), à proximité donc de services et commerces dont les écoles, la création de ce lotissement offrira une nouvelle zone d'accueil pour de futurs habitants de Brantôme participant grandement au renforcement de l'identité de l'ensemble urbain de La Pougé à Courrières, secteur de développement où s'exerce une forte pression foncière.

Toutefois, les terrains concernés par ce projet jouxtent la déviation (RD 939) de Brantôme, concernée par l'article L 111 1 4 du code de l'urbanisme obligeant un recul de 100 m. de part de d'autres de l'axe de la voie en dehors des espaces urbanisées.

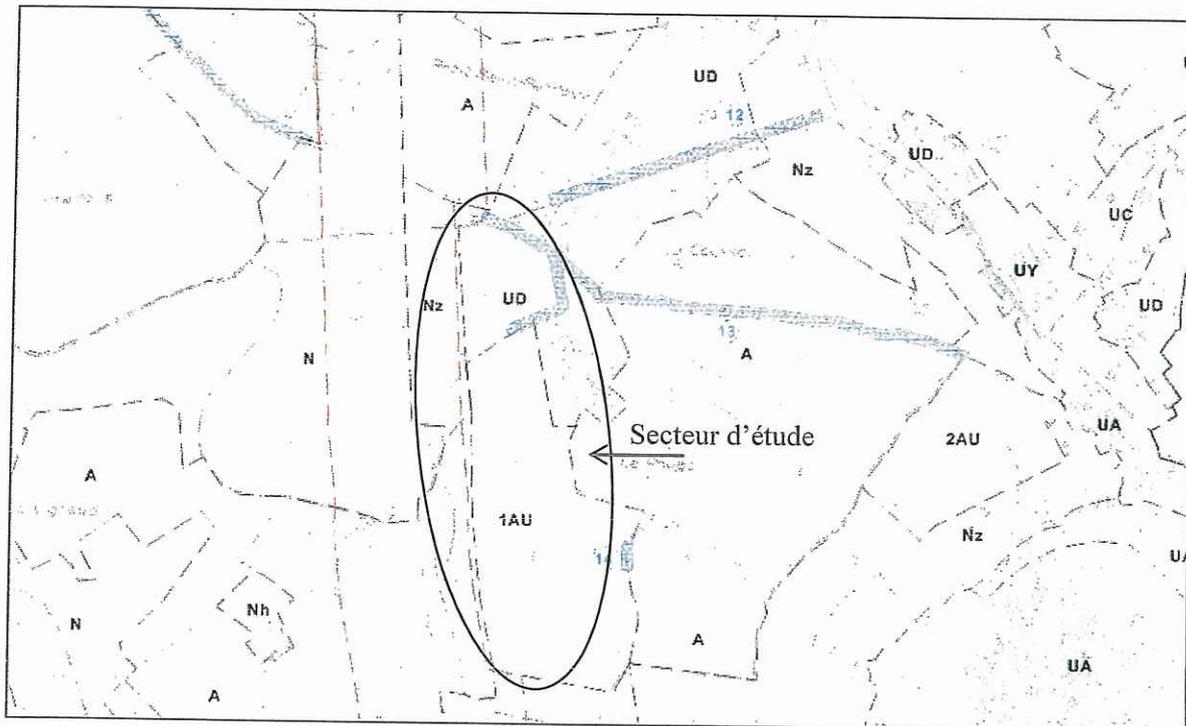
La collectivité de Brantôme souhaite réduire la marge de recul imposée par l'article cité ci-dessus pour permette l'implantation de ce nouveau lotissement. En ce cas il convient de réaliser une étude complémentaire au PLU pour examiner l'impact du projet de construction vis-à-vis :

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

1 - ETAT DES LIEUX – ANALYSE DU SITE

1-1 Description du site et de ses caractéristiques :

Le classement des zones voisines au regard du PLU



Les zones voisines du projet sont classées :

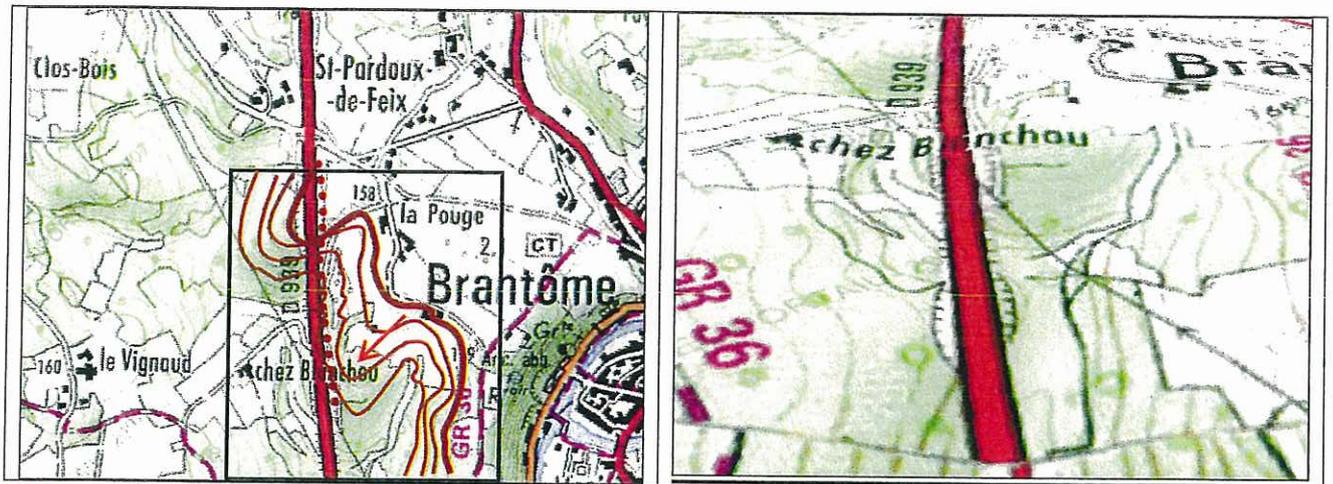
- ✓ Au nord, en zone UD : zone urbaine peu dense à usage principal d'habitation
=> il s'agit d'un secteur légèrement excentré de l'agglomération, à la densité de l'habitat relativement lâche en raison de contraintes d'assainissement.
- ✓ A l'est, en zone Nz, N ou A : la zone Nz recouvre des espaces naturels protégés par la zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager (ZPPAUP).
=> Ici, le classement répond à un intérêt d'ordre paysager (talus boisé).
- ✓ A l'est, au sud et à l'ouest, en zones N et A qui recouvrent respectivement des espaces naturels à préserver en raison de la qualité de leurs paysages et des terrains à préserver au regard de leur potentiel agronomique et biologique.

Les informations à prendre en compte :

Sur le secteur d'études, à l'exception des contraintes liées à la proximité de la RD 939, (L.111.1.4 et loi sur le bruit) et l'existence d'un secteur de la ZPPAUP rappelé ci-dessus, il n'existe aucun périmètre de protection qui puisse influencer ou contraindre l'installation d'un lotissement à usage d'habitation :

- pas de périmètre de protection de monument historique,
- pas de périmètre de protection de captage d'eau potable,
- pas de zones aux qualités écologiques à protéger

Le contexte topographique



 talus
 courbes de niveau
 sens de la pente principale



Le relief ondulé de la zone du futur projet d'aménagement oscille entre 174 m et 140. Cette zone forme une butte dont la courbe de niveau la plus élevée suit le chemin rural à l'est du projet (Cf. esquisse plan de masse).

A l'ouest de la zone, vers la RD 939, un talus de faible hauteur se dessine, permettant d'isoler de la voie, les futures habitations.

Ainsi, ces terrains connaissent une pente douce. Néanmoins, il faut signaler que les terrains de la zone d'activité se trouvent en surplomb par rapport à la chaussée de la RD 939 de quelques mètres.

L'occupation du sol :

La zone du projet en cours d'étude n'est pas urbanisée à l'exception de 2 constructions. L'occupation actuelle de la surface est agricole (cultures) et forestière.

Une exploitation agricole est présente en bordure de zone.

La zone n'a pas fait l'objet d'aménagement paysager spécifique. Toutefois, elle porte un espace forestier et un rideau d'arbres intéressants.

L'environnement de la zone offre ainsi un paysage serein, où l'arbre offre une atmosphère de quiétude. Associé au dénivelé, les espaces boisés assurent une dissimulation de la future zone dans l'environnement et le paysage local.

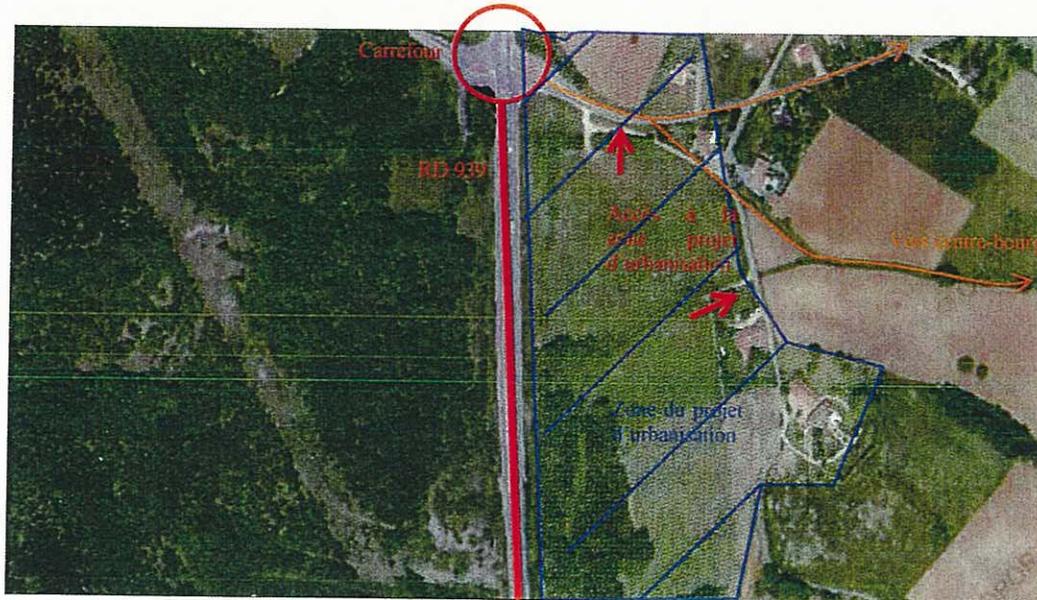
Pour la zone dite 1AU, une seule voie de desserte existe au sein de la zone, un chemin rural.

1-2 La RD 939, :

- La RD 939 est un itinéraire structurant du département reliant Angoulême à Périgueux.
- Cet axe est régulièrement emprunté par des convois exceptionnels.
- Cette voie est composée de 3 voies.
- La vitesse y est limitée à 90 km/h.
- Le trafic moyen journalier est de 7500 véhicules par jour dont plus de 9 % de poids lourds.
- Au niveau du secteur d'étude, la route est légèrement encaissée et les voies rétrécissent passant de 3 à 2 voies aux abords d'un carrefour.

- Le carrefour permet la desserte du bourg : bonne visibilité.
- On ne recense aucun accident sur ce secteur.
- Cette voie est classée voie bruyante de type 3. Une bande de 100 m. à partir du bord extérieur de la chaussée est affectée par le bruit. Les constructeurs d'habitations ont l'obligation de prendre en compte cette contrainte en édifiant dans cette bande, des constructions à l'isolement acoustique répondant aux caractéristiques suivantes : le niveau sonore au point de référence en période diurne ne peut être supérieur à 73 dB(A) et le niveau sonore au point de référence en période nocturne ne peut être supérieur à 68 dB(A).

La desserte et les accès à la zone objet du projet d'activités depuis la RD 939 :



Le projet ne créera pas de sortie ou d'entrée de la RD 939 vers la zone du projet d'aménagement.

Les accès seront réalisés en direction des voies secondaires.

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 Brantôme. Cela signifie qu'une bande de 100 m à partir du bord extérieur de la chaussée est affectée par le bruit généré par la circulation sur cette artère (Cf. arrêté préfectoral du 29 octobre 1999).

Un bruit se caractérise par son niveau sonore et son intensité. L'oreille humaine peut entendre des bruits compris entre 0 dB(A), seuil d'audibilité, et 120 dB(A), seuil de douleur.

Ordinairement, dans l'environnement, une voie à grande circulation type déviation est classée en zone bruyante à très bruyante et on peut y associer les repères sur l'échelle des bruits suivants :

| | |
|-----------|---|
| 92 dB(A) | Passage d'un poids lourds sur une autoroute à 10 m |
| 80 dB(A) | Niveau moyen d'une autoroute |
| 65 dB(A) | à 180 m d'une autoroute moyennement chargé |
| 60 dB(A) | Niveau d'une conversation normale ou à 30 m d'une petite route (300 véhicules/jour) |
| 45 dB(A) | Intérieur d'un appartement le jour |
| 30 dB (A) | ambiance calme en milieu rural |

Réglementairement en France, les niveaux sonores ne doivent pas dépasser :

>70 dB(A) Point noir du bruit routier
60 dB(A) Limite réglementaire pour l'exposition des riverains des voies routières nouvelles (niveau moyen le jour)

30 dB(A) Niveau limite pour le bruit des équipements collectifs dans les pièces habitables (VMC, chaufferie, ascenseur...)

Pour information, il convient de signaler qu'une augmentation de 10 dB(A) correspond à un doublement de la sensation bruyante.

La nuisance sonore perçue par les habitants ou les usagers des logements situés au voisinage de la source de bruit sera fonction principalement :

- de l'éloignement de la source de bruit
- de l'exposition des lieux de vie (chambre, séjour, terrasses...) par rapport aux sources de bruit,
- du niveau sonore ambiant initial
- de la durée du bruit
- de la période durant laquelle se produisent les nuisances (jour/nuit ; été/hiver)

Pour la RD 939, 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.

Au regard de ces normes, il convient de chercher des solutions techniques pour réduire les nuisances sonores. Ces solutions techniques reposent sur l'orientation et l'isolement de l'habitation.

Ainsi, les logements devront être construits pour que les pièces de vie ne soient pas orientées dans l'axe de la source de bruit et devront respecter les principes d'isolation d'une habitation exposée au bruit conformément à la réglementation acoustique qui prévoit une valeur d'isolement minimum de 30 dB(A) pour les fenêtres quelque soit l'environnement.

Les documents annexés à la présente étude (Bruit de circulation : comment isoler votre logement) précisent les solutions techniques à imposer aux constructeurs dont la pose de fenêtres équipées d'un vitrage haute performance ou la mise en œuvre d'un double vitrage.

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

Au sein de la zone actuelle, une exploitation agricole peut générer des nuisances envers des tiers. Il conviendra de respecter la règle de réciprocité agricole.

1-3-2 Au regard de la sécurité :

La zone sera desservie indirectement par la RD 939 par un carrefour aménagé :

- les véhicules accèdent à la zone à partir d'un carrefour parfaitement sécurisé
- L'accès à la RD 939 depuis la zone fait l'objet d'un stop.
- Il n'y aura pas d'accès direct entre les zones d'habitat et la RD 939.

Les autres accès à la zone du projet sont assurés par des voies secondaires ne présentant aucun danger. Ils ne nécessitent que des aménagements particuliers inscrits au PLU par des emplacements réservés (élargissement de voie)

Le développement du site se fera à partir d'accès à aménager et autour de la voie interne déjà en place (chemin).

Le développement de la zone ne nécessite pas de nouveaux aménagements « sécuritaires » depuis la RD 939 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.

Les voies à aménager seront donc principalement au cœur de la zone d'habitat future.

Ces aménagements sont déjà pris en considération dans le PLU.

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

Les espaces bâtis environnants :

Il n'y a pas d'espaces habités à proximité immédiate de la zone IAU présente ou à aménager.

Les habitations les plus proches de la zone déjà urbanisée sont de type pavillonnaire et le dessin du projet ne générera pas de rupture d'ambiance architecturale puisqu'il est d'une part en continuité d'une zone UD, et d'autre part relativement éloigné des habitations à l'est de la zone 1A.

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

Concernant les réseaux :

- ✓ Au niveau de la voirie interne, il convient d'aménager le chemin rural.
- ✓ Concernant les réseaux d'eau, les canalisations les plus importantes de la commune se situent à proximité de la zone, permettant d'établir également une défense incendie satisfaisante.
- ✓ La présence du transformateur facilite la desserte électrique.

La proximité de tous les réseaux permettra un aménagement satisfaisant de la zone. Le réseau viaire interne devra notamment être étudié de façon globale.

La zone n'est, à l'inverse, pas desservie par un réseau de collecte des eaux usées. Chaque nouvelle habitation devra disposer d'un assainissement autonome aux normes en vigueur.

Un réseau de collecte des eaux pluviales pourra être aménagé au sein de la zone et un ou plusieurs bassins de retenues d'eau pourront être envisagés bien que la pente naturelle permette une bonne évacuation des eaux.

Le ramassage des déchets sera organisé comme sur le reste de la commune.

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

Le site est implanté dans un paysage agricole ou l'arbre prend de plus en plus d'importance vers la RD 939, et tout particulièrement vers le nord.

*** Les ambiances paysagères :**

De la RD 939, l'espace du projet est peu visible et ne prête pas une observation particulière. Uniquement la présence d'un rideau d'arbre au dessus de talus retient le regard.

Le site du futur lotissement modifiera par contre l'ambiance paysagère à l'est des terrains, vers le centre bourg de Brantôme. Aujourd'hui, terre agricole et en partie boisée, le site portera des habitations de type pavillonnaire transformant complètement la perception de ce site.

Toutefois, cette zone ne se découvre que très tardivement. Les espaces boisés denses en bordure de l'axe routier réduisent en effet le champ de vision à la simple vue du talus et des arbres.

En arrivant véritablement sur la zone, le champ de vision est large, essentiellement en raison du relief qui s'expose face au conducteur. L'aménagement de la partie ouest de la zone (à proximité de la RD 939) devra intégrer les boisements en place en conservant un rideau d'arbre et un bois au nord de la zone pour éviter tout effet d'urbanisation non intégré à son environnement.

2 – BILAN ET ENJEUX :

| | <i>LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS A ATTEINDRE</i> |
|----------------------------------|---|
| <i>LES NUISANCES</i> | <p>Limiter les nuisances de tous types (sonores et visuelles)</p> <p>Conserver un espace d'isolement entre les espaces urbains et la RD 939.</p> <p>Anticiper les impacts négatifs des nouvelles constructions et de l'urbanisation du site (assainissement, impacts visuels, paysagers, sonores, ...).</p> |
| <i>LA SECURITE</i> | <p>Développer la zone sans nouvel accès direct à la RD 939 (s'appuyer sur les voies secondaires).</p> <p>Définir une desserte adaptée garante d'une sécurité optimale pour l'ensemble des utilisateurs (résidents, visiteurs, piétons, véhicules de secours, de collecte des déchets, ...).</p> <p>Limiter 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.</p> |
| <i>LA QUALITE DE L'URBANISME</i> | <p>Préserver la perception du site actuel depuis la RD 939</p> <p>Valoriser la bande non urbanisée le long de la RD 939.</p> <p>Définir une forme urbaine compatible avec le site (topographie, ambiances paysagères, perceptions, ...). Densité, organisation, retrait d'implantation,..., sont autant d'éléments qui favorisent l'intégration paysagère.</p> |
| <i>LA QUALITE ARCHITECTURALE</i> | <p>Garantir la meilleure intégration possible des constructions,</p> <p>Interdire certaines composantes architecturales pouvant porter préjudice à l'environnement (couleur, ...)</p> <p>Concevoir une implantation conforme à l'environnement proche du site : habitation type pavillonnaire et conforme à la réglementation acoustique.</p> |
| <i>LA QUALITE DES PAYSAGES</i> | <p>Assurer un verdissement du site,</p> <p>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,</p> <p>Conserver la trame paysagère existante,</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>Prendre appuis sur cette dernière pour réaliser les aménagements paysagers,</p> <p>Paysager la marge de recul existante de telle manière :</p> <ul style="list-style-type: none">■ qu'elle valorise les espaces urbains à l'arrière et le site dans son ensemble,■ qu'elle marque toujours le rideau végétal soulignant le talus et conserver la majeure partie du boisement du nord de la zone permettant la préservation des perceptions et ambiances paysagères. |
|--|---|

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.

| <i>LE PROJET</i> | <i>LES ENJEUX</i> |
|--|---|
| <p><u>Les aménagements routiers :</u></p> <p>L'accès à la zone depuis / vers la RD 939 sera réalisé conformément aux règlements, et orientations d'aménagements de la zone de la Pouge :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pas de desserte à partir de la RD 939 - aménagements, élargissements de voies existantes suivant les emplacements réservés n° 13 inscrits au plan de zonage du PLU <p>La desserte interne de la zone sera assurée entre autre par la voie existante (chemin rural) qui devra toutefois être re-calibrée aux vues de la destination de la zone.</p> <p>La mise en place d'espace pour les piétons afin d'éviter les conflits entre les différents usagers est fortement encouragée.</p> | <p align="center"><i>La sécurité</i></p> <p align="center"><i>et</i></p> <p align="center"><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 pour valoriser l'entrée du site et intégrer les constructions à l'arrière suivant les orientations d'aménagements.</p> <p>Définition d'une marge de recul de 60 m par rapport à l'axe de la RD 939.</p> <p>Application d'un traitement paysager : conservation du rideau d'arbres entre les habitations et les arbres déjà existants dans la bande des 60 m.</p> <p>Vu depuis la RD 939, ce rideau d'arbre ne perturbera pas le conducteur dont le champ de vision ne sera pas distrait car son regard ne croisera pas un nouveau point d'accroche. Par ailleurs, ces arbres stabiliseront toujours le</p> | <p align="center"><i>La qualité de l'urbanisme et du paysage</i></p> <p align="center"><i>et</i></p> <p align="center"><i>Limiter les nuisances</i></p> |

| | |
|---|--|
| <p>talus et « masqueront » les bâtiments de la zone depuis un environnement plus lointain.</p> | |
| <p><u>Les aménagements paysagers à réaliser, internes à la zone :</u></p> <p>Une haie de préservation paysagère autour de la zone ouest devra être plantée afin de constituer un espace tampon entre ancien et nouvel habitat, entre habitation et espace agricole.</p> <p>Dans le « fond » du secteur, au nord, la préservation d'une zone boisée permettra une bonne intégration paysagère de la zone depuis l'extérieur, notamment du versant sud, en surélévation de la zone. Ainsi, cet espace tampon maintiendra les points de vue existant en direction du nord. Cette haie arbustive sera la continuité visuelle des espaces boisés du sud-est de la zone.</p> <p>Enfin, ces bois auront un effet de récolte des eaux de pluies.</p> <p>Pour compléter, ces aménagements, des dispositions réglementaires renforçant le verdissement et la mise en valeur du site sont imposés (superficies minimales de traitement en espaces verts, interdiction de l'unicité des essences, ...).</p> | <p style="text-align: center;"><i>La qualité du paysage, la mise valeur et l'intégration du site.</i></p> |
| <p><u>Composition urbanistique :</u></p> <p>Application de dispositions réglementaires pour assurer une réalisation conforme du projet :</p> <p>Le secteur est réservé à une zone d'urbanisation et sera ici à vocation principale d'habitations.</p> <p>L'ensemble des constructions devra être conforme aux spécificités techniques définies par la réglementation « isolement acoustique des bâtiments d'habitation » rappelés ci-après.</p> <p>Les définitions des dispositions réglementaires architecturales sont toutefois souples pour favoriser d'une part la mixité, la diversité et les projets novateurs, ..., tout en étant garantes d'une parfaite intégration au site et d'une préservation de l'environnement.</p> | <p style="text-align: center;"><i>La qualité de l'urbanisme, et la mise en valeur de l'architecture.</i></p> |

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

Les conclusions de cette étude complémentaire au PLU doivent être prises en compte dans le règlement du PLU et traduites dans les orientations d'aménagement.

4.1 LE REGLEMENT

ZONE D'URBANISATION FUTURE

Caractère de la zone

Cette zone recouvre des terrains à caractère naturel, destinés à être ouverts à l'urbanisation.

Les unités de la zone suffisamment équipées à leur périphérie immédiate pourront être urbanisées à court terme soit sous forme d'opération d'ensemble, soit au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone prévus par les orientations d'aménagement et le règlement.

Les autres unités de la zone ne pourront être urbanisées que lorsque les conditions prévues au paragraphe précédent seront remplies, éventuellement après modification ou révision du PLU.

SECTION 1 – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

article 1AU 1 – occupations et utilisations du sol interdites

Toute occupation ou utilisation du sol non soumise à des conditions particulières conformément à l'article 1AU.2 est interdite.

article 1AU 2 – occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

A condition que les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité, d'assainissement existant à la périphérie immédiate de chaque unité de la zone aient une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de la dite unité, sont admises :

1/ Les constructions desservies par les équipements internes à la zone prévus par les orientations d'aménagement, au fur et à mesure de leur réalisation, notamment celles à usage d'habitation, d'équipement collectif, d'hôtellerie, de commerces, d'artisanat, de bureaux et de services, ainsi que leurs annexes.

2/ Les opérations d'aménagement d'ensemble comprenant habitations, équipements collectifs, bâtiments annexes et locaux à usage d'activité qui leur sont directement liés (commerces, artisanat, services)

4/ A condition de faire partie des constructions ou opérations visées aux paragraphes ci-dessus :

- les installations classées liées directement aux activités prévues dans l'opération ou aux besoins des constructions,
- les aires de stationnement,
- les piscines,
- les antennes d'émission et de réception des signaux radio électriques,
- les clôtures.

5/ Les constructions à usage d'équipement collectif d'infrastructure (ouvrages techniques et travaux exemptés du permis de construire nécessaires au fonctionnement des divers réseaux).

SECTION 2 – CONDITIONS DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE 1AU 3 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

1 – Voirie

Les voies publiques ou privées doivent desservir les terrains dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination des constructions qui y sont édifiées. Les caractéristiques de ces voies doivent notamment permettre la circulation et l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

Les voies à aménager ou à créer doivent respecter les principes définis par les orientations d'aménagement.

Les voies en impasse ne pourront desservir plus de 10 logements.

Les fonds d'impasse desservant plus de trois logements doivent être aménagés en placettes dont la surface devra permettre au moins l'inscription d'un cercle de 10 mètres de rayon, non comptée la largeur des trottoirs.

2 – Accès

Les constructions et installations autorisées doivent avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par passage aménagé sur les fonds voisins, éventuellement obtenu dans les conditions fixées par l'article 682 du code civil.

Ces accès doivent présenter les caractéristiques minimales définies ci-dessous :

- leurs caractéristiques géométriques doivent répondre, à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles qu'ils desservent pour satisfaire aux exigences de la sécurité, de la protection civile et de la défense contre l'incendie.

- leur raccordement sur les voies publiques doit être aménagé en fonction de l'importance du trafic des dites voies en assurant notamment une visibilité satisfaisante vers la voie.

**ARTICLE 1AU 4 – CONDITIONS DE DESSERTE DES
TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS**

1- Eau potable :

Toute construction ou installation qui requiert une desserte en eau potable doit être alimentée par branchement sur une conduite publique de distribution de caractéristiques suffisantes, située au droit du terrain d'assiette. Toutefois, il peut être prévu un raccordement en application des dispositions relatives aux équipements propres établies par l'article L 332-15, 3^o alinéa du code de l'urbanisme. Il est rappelé que ledit raccordement ne peut excéder 100 mètres.

2- Assainissement :

a) dispositions générales

Les eaux usées de toute nature doivent être évacuées par des canalisations souterraines au réseau public d'assainissement situé au droit du terrain d'assiette, en respectant ses caractéristiques et dans des conditions conformes à la réglementation d'hygiène en vigueur.

Les lotissements et ensembles de logements doivent être desservis par un réseau d'égout évacuant directement et sans aucune stagnation les eaux usées de toute nature d'une part, et les eaux pluviales d'autre part.

Ces réseaux seront raccordés aux réseaux publics du quartier où est établi le lotissement ou l'ensemble de logements.

3- Autres réseaux

Toute construction doit être alimentée en électricité dans des conditions répondant à ses besoins par branchement sur une ligne publique de distribution de caractéristiques suffisantes, située au droit du terrain d'assiette. Toutefois, il peut être prévu un raccordement en application des dispositions relatives aux équipements propres établies par l'article L 332-15, 3^o alinéa du code de l'urbanisme. Il est rappelé que ledit raccordement ne peut excéder 100 mètres.

Les lignes électriques ou téléphoniques et leurs branchements doivent être réalisés en souterrain.

**article 1AU 5 – superficie minimale des terrains
constructibles**

Toute construction nécessitant l'installation d'un dispositif d'assainissement autonome conformément aux dispositions de l'article 1AU 4-2 b ci-dessus doit être implantée sur un terrain dont les caractéristiques seront conformes pour permettre l'installation du dispositif d'assainissement le plus adapté à la nature du sol et à la configuration du terrain.

Non réglementée dans les autres cas.

article 1AU 6 – implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Les constructions doivent être implantées à 5 mètres au moins de l'axe des voies existantes à aménager (15 m. le long des routes départementales).

L'implantation le long des voies à créer sera adaptée au plan de masse de l'opération. En l'absence de plan d'aménagement général, les constructions doivent être implantées à 5 mètres au moins de l'alignement des voies prévues.

L'implantation des constructions à usage d'équipement collectif d'infrastructure n'est pas réglementée lorsque cela est justifié par des impératifs techniques liés à la nature de la construction.

2 – Dispositions applicables le long de la RD 939 et 675 : application de l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme :

Excepté les secteurs faisant l'objet d'une étude particulière conformément à l'article L 111 1 4 du code de l'urbanisme, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe de la RD 939 et de soixante quinze mètres de l'axe de la RD 675.

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.
- à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Dans les cas ainsi énumérés, les constructions doivent être implantées (à 25 mètres au moins de l'axe de la RD 939 et 675), sauf dans le cas d'extension d'une construction existante.

article 1AU 7 – implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

1 – Dispositions générales

Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives, sauf lorsqu'il s'agit d'immeubles groupant plusieurs logements, édifiés sur plus de deux niveaux de plancher.

Dans tous les cas d'implantation en retrait des limites séparatives, la distance comptée horizontalement de tout point d'une construction au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

article 1AU 8 – implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

La distance comptée horizontalement de tout point d'une construction au point le plus bas et le plus proche d'une autre construction édifiée sur le même terrain doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 6 mètres

Cette distance peut être réduite de moitié lorsque l'une au moins des constructions en vis-à-vis ne comporte pas de pièce habitable ou assimilée.

article 1AU 9 – emprise au sol des constructions

L'emprise au sol des constructions ne peut excéder (50%) de la superficie du terrain d'assiette de leur implantation

article 1AU 10 – hauteur maximale des constructions**1 – Définition**

La hauteur d'une construction est la différence de niveau entre le sol naturel avant terrassement et l'égout du toit.

Sur terrain plat, elle est mesurée le long de chaque façade de la construction. Lorsque le terrain naturel est en pente, la hauteur est mesurée à la partie médiane de la façade le long de laquelle la pente est la plus accentuée.

2 Règles

La hauteur des constructions ne doit pas excéder 7 mètres.

article 1AU 11 – aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords**A/- Dispositions générales**

Les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions, ou l'aspect extérieur des bâtiments à édifier ou à modifier, ne devront pas être de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

B/- Prescriptions particulières**1 - Façades**

L'emploi à nu de tôle galvanisée ou de matériaux non recouverts d'un parement ou d'un enduit tels que briques creuses, parpaings, etc... est interdit.

2 - Toitures

Sauf lorsqu'il est fait application des dispositions fixées au paragraphe 4 ci-dessous, les constructions doivent être terminées par des toitures en pente simple ou double, couvertes de tuiles mises en œuvre conformément aux règles de l'art.

- tuiles canal, romanes ou similaires, lorsque la pente est inférieure à 45%.
- tuiles plates ou similaires lorsque la pente est supérieure à 120%.

La réalisation de toitures selon des pentes intermédiaires, entre 45 et 120 %, ou l'utilisation de matériaux de couverture autres que ceux cités ci-dessus sont interdites.

3 - Les bâtiments annexes tels que garages, abris, remises, sont soumis aux mêmes règles d'aspect que les constructions principales.

4 - Pour les bâtiments à usage d'activité ou d'équipement collectif d'infrastructure, les dispositions visées au paragraphe 2 ci-dessus peuvent ne pas être applicables. Dans ce cas, la forme des dits bâtiments sera simple et extérieurement justifiée par les impératifs techniques liés à la nature de la construction. Les surfaces extérieures pleines ne pourront être brillantes.

L'ensemble des règles imposées dans cet article ne devront pas porter préjudice aux règles applicables par l'Architecte des Bâtiments de France.

article 1AU 12 – OBLIGATIONS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

Afin d'assurer, en dehors des voies publiques, le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations, la superficie à prendre en compte pour le stationnement d'un véhicule étant de 25 m², y compris les accès, il est exigé au moins :

1 – Pour les constructions à usage d'habitation :

Deux places de stationnement par logement, dont une partie doit être banalisée dans les opérations visées à l'article 1AU 2, à raison d'une demi-place au moins par logement (arrondie au nombre entier supérieur).

2 – Pour les constructions à usage de commerce, de production artisanale ou de service :

Une place de stationnement par tranche de 50 m² de surface de plancher hors œuvre nette de la construction.

3 – Les constructions ou établissements non prévus ci-dessus sont soumis à la règle de ceux qui leur sont le plus directement assimilables dans la liste citée.

article 1AU 13 – OBLIGATIONS EN MATIERE DE REALISATION D'espaces libres et plantations, espaces boisés classés

1 – Espaces libres

Les espaces libres de toute construction ainsi que le délaissé des aires de stationnement seront prioritairement aménagés en espaces verts.

2 – Plantations

Les aires de stationnement doivent être plantées d'arbres

3 - Espaces boisés classés

Les espaces boisés classés à conserver ou à créer reportés sur le plan devront être protégés. Ils sont soumis, pour leur entretien et leur aménagement aux dispositions introduites par l'article L 130-1 du Code de l'Urbanisme.

4 - Dispositions particulières applicables aux éléments remarquables du paysage identifiés

conformément à l'article L 123.1.7^{ème} du code de l'Urbanisme.

Dans les espaces boisés, parcs et alignements d'arbres repérés au plan comme éléments remarquables du paysage, les coupes et abattages d'arbres ne sont admis que pour des motifs liés à la santé et à la vie de l'arbre, ou pour des aménagements nécessaires à la circulation publique ou à des équipements d'intérêt collectif.

Les défrichements sont interdits.

SECTION 3 – POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU Sol

article 1AU 14 – coefficient d'occupation du sol

Le coefficient d'occupation du sol applicable à la zone 1AU est fixé à 0,6

Il n'est pas fixé de COS :

- pour les constructions à usage d'équipement collectif d'infrastructure.

4.2 LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENTS DE LA POUGE

ANNEXES