

Groupe
DEJANTE INFERA

DEJANTE
VRD & CONSTRUCTION
SUD-OUEST

75, av. de la Libération
19360 MALEMORT
Tél. 05 55 92 80 10
contact1@dejante-infra.com

www.dejante-infra.com



Urbanisme

SAINT-GERMAIN-LES-VERGNES Elaboration du PLU

5.5 Etude L.111-8 du Code de l'Urbanisme

(Janvier 2022)

Sommaire

Informations réglementaires	5
Présentation du secteur d'études	7
1 Contexte du site	8
2 Etat initial du site	10
2.1 Le paysage et le développement de l'urbanisation	10
2.2 Trame viaire	13
2.3 Les enjeux liés au site	14
La modification de la règle d'implantation par rapport à l'autoroute	15
Le parti d'aménagement au regard des 5 critères de l'Amendement Dupont	17
1 Les nuisances	18
1.1 Les nuisances liées au fonctionnement des activités	18
1.2 L'articulation avec le PLU	18
1.3 La traduction dans le projet d'aménagement	19
2 La sécurité du site	20
2.1 Accessibilité et risque accidentogène	20
2.2 Risque incendie	20
2.3 La gestion des eaux pluviales	20
2.4 La gestion des eaux usées/effluents dans le milieu naturel	20
3 La qualité architecturale	21
3.1 La volumétrie des constructions	21
3.2 La hauteur des bâtiments	21
3.3 La pente du toit	21
3.4 Les matériaux	22
3.5 Les enseignes	22
4 La qualité de l'urbanisme	23
4.1 Les accès	23
4.2 Le stationnement	23
5 La qualité des paysages	24
5.1 Objectifs	24
5.2 Intégration des sites d'activités et valorisation de l'existant	24
5.3 Le traitement des limites du site	25

5.4	Le traitement des surfaces libres _____	25
6	<i>Les principes d'aménagement</i> _____	26

Informations réglementaires

L.111-6 du Code de l'Urbanisme :

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

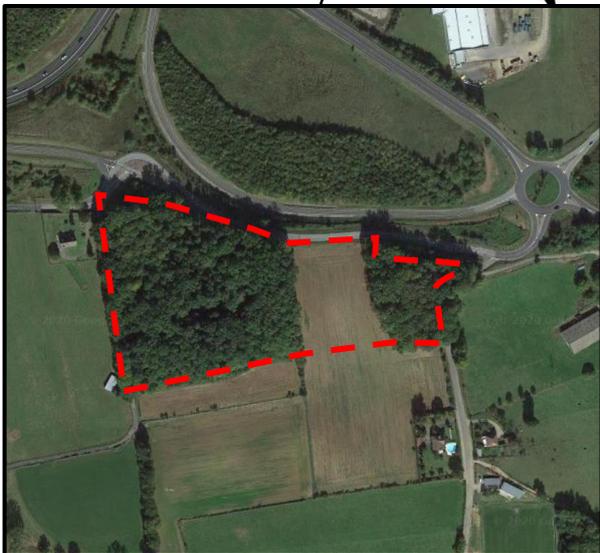
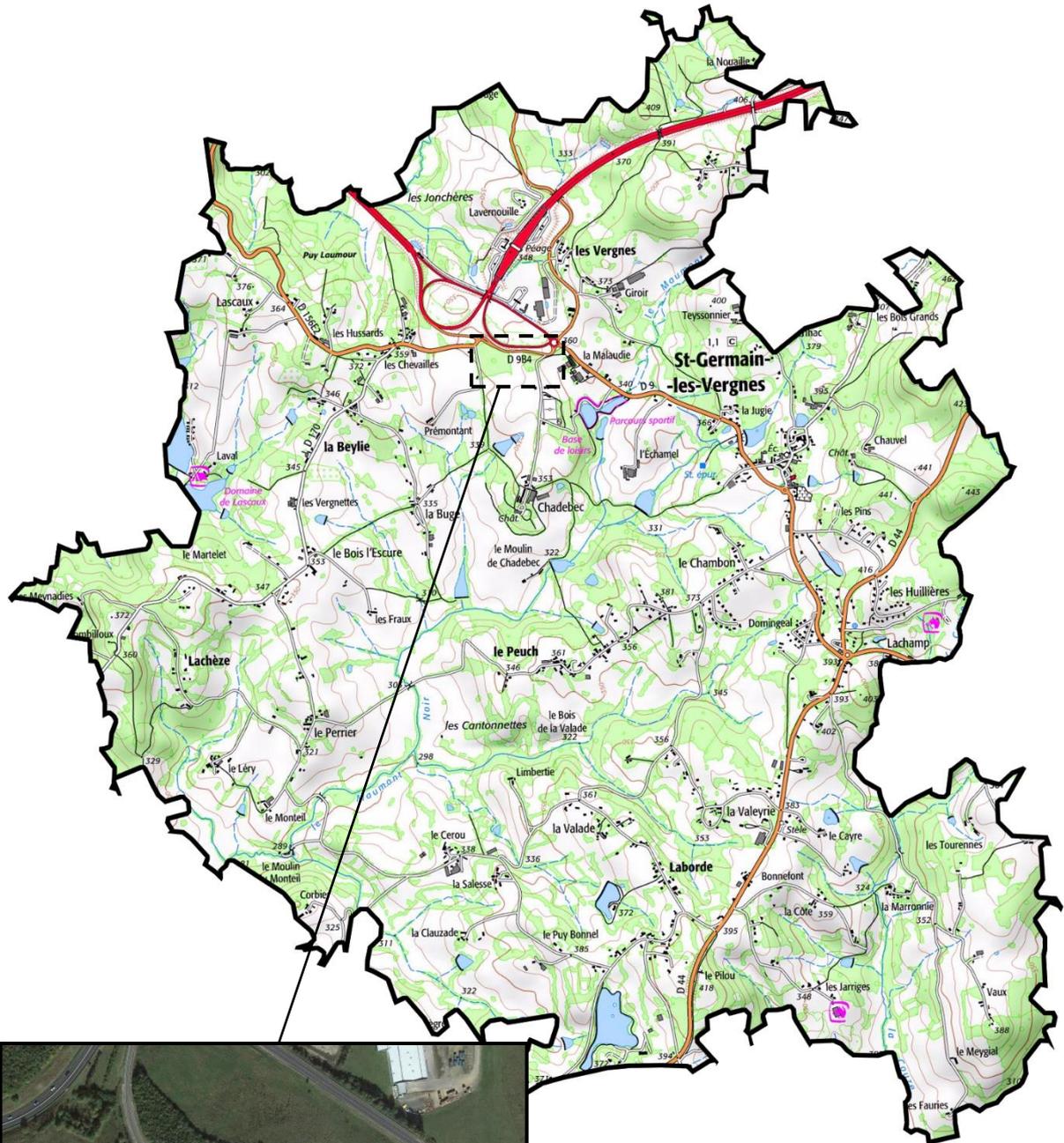
Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19. »

L.111-8 du Code de l'Urbanisme :

« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

Présentation du secteur d'études

1 Contexte du site



Situé sur le secteur du Pré Montant, au Nord de la commune, la zone d'étude est bordée par la RD 984, longeant la voie d'accès au barreau autoroutier reliant l'A89 à l'A20.

La commune gère la zone d'activités des Vergnes qui s'est implantée au Nord du giratoire proche de la zone d'étude. Elle souhaite par le classement de ce secteur en zone 1AUx permettre l'extension de ce pôle d'activités idéalement placé à l'entrée du réseau autoroutier.

Aujourd'hui, le barreau autoroutier reliant l'A20 et l'A89 génère un périmètre de recul de 100 mètres selon l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme. Ainsi, le terrain en question voit sa constructibilité gelée et ainsi les possibilités d'évolution de ce secteur nulles.



Dans le cadre de l'élaboration de son PLU, la commune souhaite donc lever l'inconstructibilité de ce terrain.

Une étude au titre de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme s'avère donc nécessaire pour justifier et motiver les règles que la commune souhaite intégrer dans son PLU au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

2 Etat initial du site

2.1 Le paysage et le développement de l'urbanisation

Saint-Germain-les-Vergnes, situé sur un bas plateau, possède des ambiances de campagne-parc, caractérisées par l'implantation de villes de tailles importantes, aux matériaux de constructions diversifiés.

Les paysages possèdent des allures de parc avec une harmonie entre des prés en herbe, des bosquets et des arbres isolés aux ports majestueux. Le relief est doucement vallonné, avec de nombreux espaces dégagés et des boisements aux superficies modestes. Les pâtures dominent mais on trouve également des cultures et des vergers.

Ambiances paysagères du Limousin

TROIS AMBIANCES PAYSAGERES

Les ambiances paysagères sous influence montagnarde :

- la montagne limousine
- les hauts plateaux corréziens
- les "lois" montagneux
- les grandes vallées en gorges

Les ambiances paysagères de la campagne-parc :

- les plateaux ondulés
- la Basse Marche
- le bassin de Gouzon

Les ambiances paysagères des marges aquitaines :

- les bassins
- la cause corrézienne
- le pays des buttes

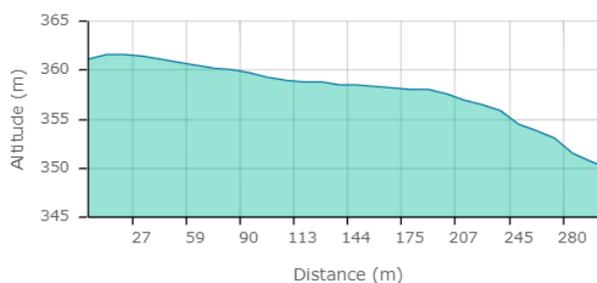


On retrouve cette ambiance diversifiée sur le secteur, avec la présence de boisements compacts situés à l'Est et à l'Ouest du secteur, le reste de la zone étant en prairie. A proximité, les espaces agricoles dominent sous la forme de prairie, particulièrement au Sud de la zone. La bretelle autoroutière grève une grande superficie au Nord et les délaissés sont principalement boisés et enherbés.

L'urbanisation est très diffuse à proximité du secteur, avec quelques maisons isolées, une exploitation agricole à l'Est et la zone d'activités des Vergnes situées au giratoire au Nord.

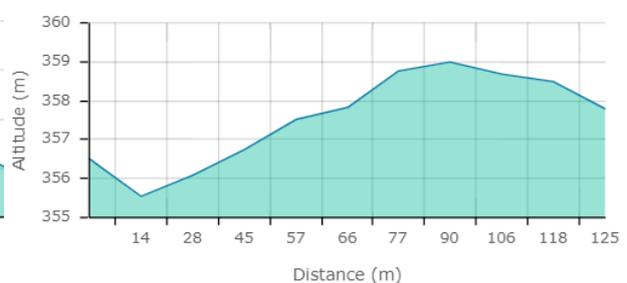
La topographie du site est doucement vallonnée, que ce soit d'Est en Ouest et du Nord au Sud.

PROFIL ALTIMÉTRIQUE AA'

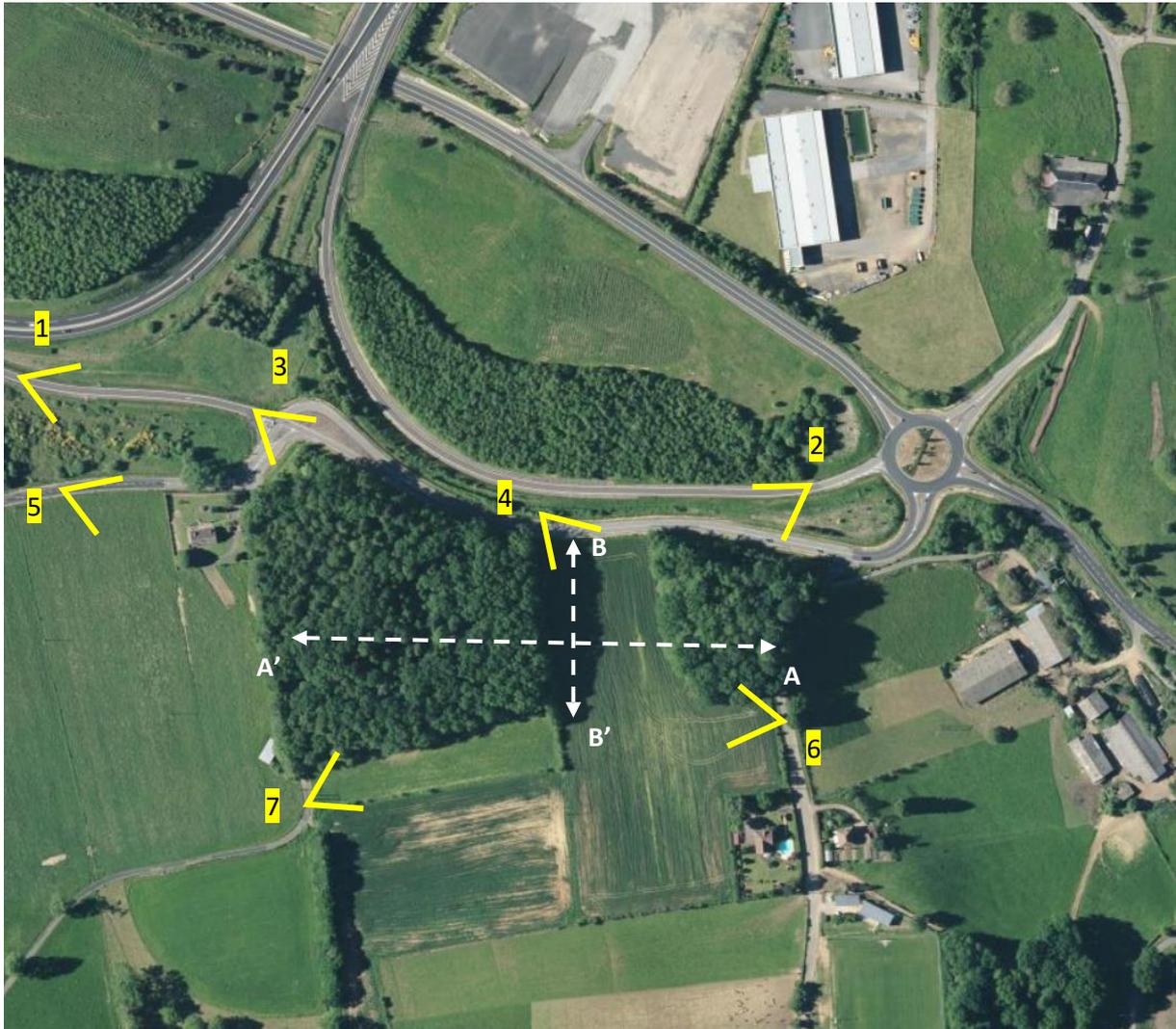


Dénivelé positif : 0,37 m - Dénivelé négatif : -11,53 m
Pente moyenne : 4 % - Plus forte pente : 13 %

PROFIL ALTIMÉTRIQUE BB'



Dénivelé positif : 3,46 m - Dénivelé négatif : -2,18 m
Pente moyenne : 4 % - Plus forte pente : 9 %



Les enjeux paysagers sont localisés plus particulièrement sur la partie Nord et Ouest du secteur, depuis l'A89 et la RD 9B4. En effet, le terrain est situé sur un point haut par rapport au barreau autoroutier et à la RD venant de Saint-Pardoux-l'Ortigier. Les boisements existants sont d'ailleurs bien visibles depuis ces espaces.

La préservation des franges boisées du secteur sera donc importante afin que les constructions futures puissent s'intégrer dans leur environnement et limiter l'impact paysager.



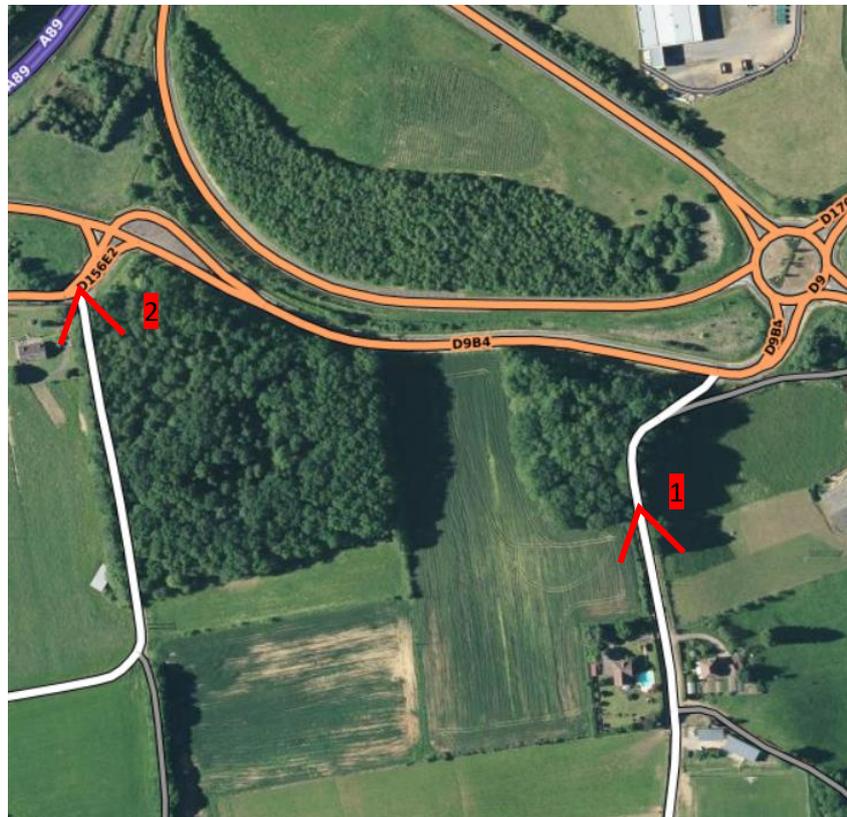
2.2 Trame viaire

La commune est bien desservie par le réseau routier, avec un nombre importants de routes départementales ainsi que l'autoroute A89 et le barreau la reliant à l'A20. Un péage est également présent sur Saint-Germain-les-Vergnes.

Le site d'études est situé proche de ce péage, le giratoire permettant l'accès à l'A89 et au barreau autoroutier étant à moins 100 mètres.

Le site d'études est bordé au Nord par la RD 9B4 classée par le règlement de voirie départementale comme « desserte secondaire ». Ainsi, un retrait de 10 mètres depuis l'axe est prévu pour l'ensemble des constructions. Le site étant concerné par le recul d'une route classée à grande circulation, ce retrait lié à la RD est supplanté par ce dernier.

Deux voies communales entourent le secteur à l'Ouest et à l'Est. Il s'agit de voies de desserte locale relativement étroites.



2.3 Les enjeux liés au site

Les règles d'implantation et la hauteur des constructions liées aux futures activités économiques devront être réfléchies en fonction de la déclivité du site, afin de réduire leur impact sur le paysage perçu depuis la route (implantation perpendiculaire à la pente...).

Les constructions devront être implantées en rythme et en continuité dans un souci d'ensemble harmonieux (alignement).

Aucune construction à usage d'habitation ne devra s'y implanter au regard de la vocation de la zone, ceci afin de ne pas créer des nuisances supplémentaires.

L'aspect des constructions devra être simple (au niveau des volumes, des matériaux...).

L'implantation du projet ne devra pas aggraver la sécurité de la desserte automobile (le carrefour devra être aménagé en fonction). Les accès se feront depuis la RD où la visibilité est bonne, puisque le site se situe dans une ligne droite. Le gestionnaire de la voirie sera bien entendu consulté dans le cadre de la création d'accès.

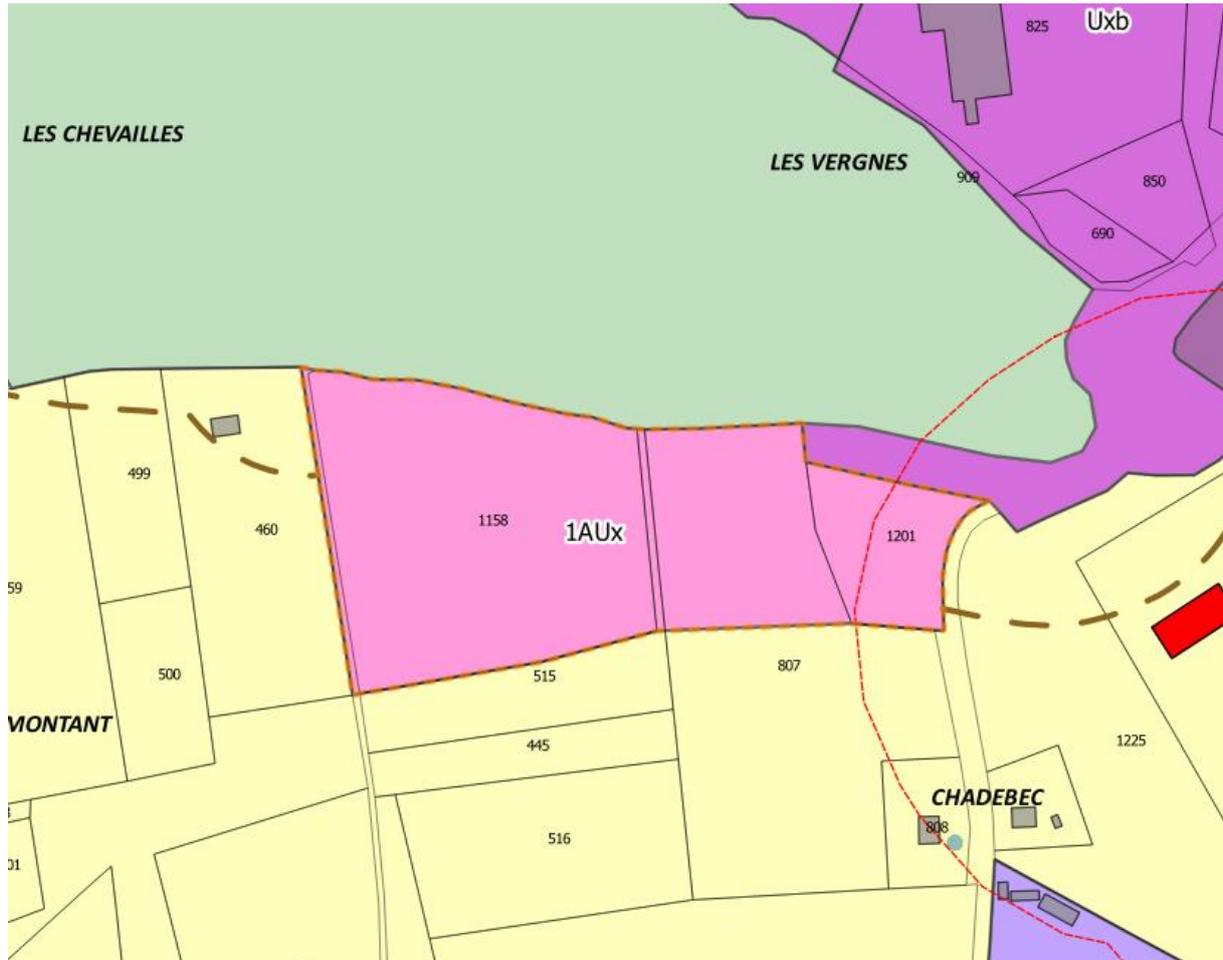
Les éléments naturels présents sur le site et composant le paysage devront être utilisés au maximum dans l'aménagement de la zone.

Les espaces non consommés par la construction de bâtiment ou la voirie devront être aménagés en espaces verts d'agrément.

Les accotements de la route nationale devront être traités afin d'être davantage mis en valeur. Les constructions devront respecter une distance minimale d'implantation par rapport à l'axe de la RD 9B4.

La hauteur et l'aspect extérieur des constructions devront s'harmoniser avec ceux des constructions déjà existantes.

La modification de la règle d'implantation par rapport à l'autoroute



La règle de retrait depuis l'axe de l'autoroute de 100 mètres est supprimée par la présente étude au titre de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme.

Le règlement du PLU et l'OAP fixe par contre un retrait de 20 mètres depuis l'alignement de la RD 9B4, qui est la voie bordant le secteur au Nord. Cela permet ainsi :

- une bande inconstructible confortable afin de prévoir un accompagnement paysager sur la zone ;
- un recul plus pertinent par rapport à la voie bordant le site.

Le parti d'aménagement au regard des 5 critères de l'Amendement Dupont

1 Les nuisances

1.1 Les nuisances liées au fonctionnement des activités

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

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

1.2 L'articulation avec le PLU

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

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

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

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

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

1.3 La traduction dans le projet d'aménagement

Le schéma d'aménagement de l'OAP s'attache donc à concilier au mieux l'insertion paysagère des futures constructions en détaillant particulièrement :

- des marges de recul vis-à-vis de la RD 9B4 longeant le site au Nord, pour permettre un accompagnement paysager le long de cet axe et éviter d'avoir des constructions trop proches de la voie ;
- la préservation des franges boisées, en particulier les bordures des voies communales afin de maintenir des écrans visuels et sonores pour les constructions voisines ;
- le traitement des lisières de la zone d'activité en limite parcellaire Sud en accompagnement de la voie de desserte à créer, afin de conférer une signature paysagère, rurale, du territoire.

2 La sécurité du site

2.1 Accessibilité et risque accidentogène

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

- Aucun accès ne sera réalisé depuis la RD 9B4 compte tenu de son caractère de route départementale,
- Les accès seront réalisés depuis les voies communales et pourront notamment être reliés par une voie de desserte interne.

2.2 Risque incendie

La défense incendie de toute construction devra être assurée selon les normes en vigueur.

2.3 La gestion des eaux pluviales

Le site étudié étant en légère pente, il devra prendre en compte la question des eaux pluviales en particulier sur le point bas (partie Ouest et Nord).

Une bonne gestion des eaux pluviales permet de limiter l'imperméabilisation des sols avec en corolaire la diminution des risques d'inondation.

La gestion des eaux pluviales intégrée à l'aménagement de la zone devra prévoir la circulation des eaux de ruissellement en bordure et à l'intérieur du site d'activités. Les eaux pluviales seront collectées et traitées si nécessaire avant d'être rejetées dans le milieu naturel via des fossés.

2.4 La gestion des eaux usées/effluents dans le milieu naturel

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

3 La qualité architecturale

Dans le périmètre de protection des monuments historiques délimité sur le plan des servitudes, toute construction, démolition, transformation ou modification d'aspect extérieur ou tout déboisement, doit être soumis à l'avis de l'ABF.

3.1 La volumétrie des constructions

Les constructions doivent s'insérer dans le paysage naturel et bâti, par leur implantation, leur volume et leurs couleurs extérieures.

Cette intégration doit respecter la végétation existante, le site bâti ou non et le relief naturel du terrain. La construction tiendra compte de la pente éventuelle du terrain: les remblais et les décaissements de terrain doivent être limités à l'emprise de la construction et à ses proches abords. Les remblais type « taupinière » sont interdits sur terrain plat.

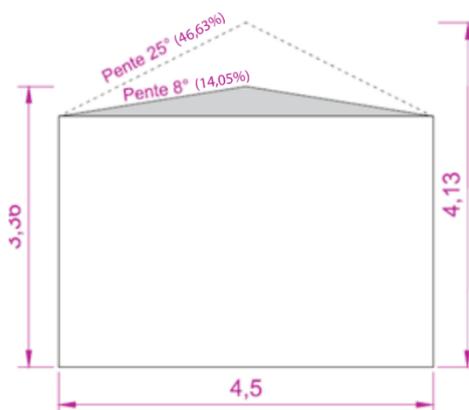
Le permis de construire peut-être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

3.2 La hauteur des bâtiments

La hauteur maximale mesurée à l'égout de toit des constructions est fixée à 12 mètres.

3.3 La pente du toit

Les constructions auront une toiture à faible pente, entre 8 et 25° (14,05 et 46,63%) et les toitures terrasses seront admises.



3.4 Les matériaux

Le type de matériaux est peu réglementé, il a été préféré de réglementer l'aspect des constructions.

Les teintes des façades devront être dans les tons foncés (gris ou vert par exemple). Les tons blancs, réfléchissants et les teintes trop colorées seront proscrits.

La couleur et la forme des toitures devront s'harmoniser avec le bâti environnant. Les toitures des constructions principales, des annexes, des extensions devront s'intégrer dans leur environnement proche et présenter une harmonie d'ensemble sur l'unité foncière. Leur teinte sera de couleur sombre.

Les constructions bois seront de teinte naturelle et non vernies.

Cas particuliers :

En cas de ligne graphique d'entreprise en contradiction avec les couleurs demandées ci-dessus, cette ligne graphique pourra être autorisée sous condition de présenter une note technique du projet en mairie.

3.5 Les enseignes

Elles ne sont pas réglementées par le PLU.

En l'absence de RLP/RLPi (Règlement Local de Publicité), c'est le règlement national de publicité qui s'applique.

4 La qualité de l'urbanisme

4.1 Les accès

Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès automobile à une voie publique ou privée.

La création ou la modification d'un accès sur le domaine public fait l'objet d'une permission de voirie, conformément au règlement de voirie communal.

Un projet peut être refusé, ou n'être accepté que sous réserve de prescriptions spéciales, si l'accès présente un risque pour la sécurité des usagers (de la voie ou de l'accès). Cette sécurité est appréciée compte tenu, de la position de l'accès, de sa configuration, de la nature et de l'intensité du trafic...

Les voies publiques et privées doivent avoir des caractéristiques adaptées aux opérations qu'elles desservent et doivent être aménagées pour permettre la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

Selon la configuration des lieux, les services techniques peuvent prescrire, pour des raisons de sécurité et dans l'intérêt de la circulation, que les voies comportent dans leur partie terminale un espace permettant aux véhicules des services publics de faire demi-tour. Lorsque le terrain est riverain de plusieurs voies publiques, l'accès sur une voie qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

4.2 Le stationnement

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors de la voie publique ; il peut être réalisé sur le terrain d'assiette du projet ou dans son environnement immédiat (cf : Dispositions générales). En outre, toutes dispositions doivent être prises pour rechercher sur chaque terrain les emplacements nécessaires au stationnement, aux manœuvres, opérations de chargement et de déchargement et aux manutentions afin qu'il n'en résulte aucun encombrement de la voie publique.

Le stationnement des véhicules lourds se fera en fonction des nécessités propres à chaque implantation.

5 La qualité des paysages

5.1 Objectifs

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

- qualifier et valoriser le secteur vu depuis l'extérieur (marges naturelles, axe routier, habitation riveraine) ;
- rendre cohérent l'intégration des nouvelles constructions au sein du site appréhendé avec une volonté affichée de conforter l'image attractive du site dans son ensemble.

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

La philosophie du projet s'articule comme il suit :

L'accent est mis sur le traitement des devant et fonds de parcelle de la zone, visibles depuis la RD 9B4 et surtout l'A89 faisant l'objet d'un classement en route à grande circulation. La prise en compte de la proximité des habitations riveraines existantes de part et d'autre de la zone 1AUx est également importante. En ce sens, les principes d'aménagement paysagers proposés accordent une grande valeur au traitement des lisières de la zone 1AUx.

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

Le parti d'aménagement proposé intègre les éléments suivants :

- Les lignes de force générées dans le paysage par les infrastructures majeures mais également par les futurs éléments de composition, tels que la volumétrie souvent imposante des unités à vocation industrielle qui contribueront à terme à signer le paysage sur l'entrée du territoire depuis l'A89 et l'A20.
- Un effet vitrine intéressant car lisible à partir de la RD 9B4 et les autoroutes sur plus de 300 m.
- La volonté d'assurer une protection face aux nuisances (visuelles, sonores).

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

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

La présence de motifs paysagers structurants (boisements) mérite des mesures de protection spécifiques. Fort de ce constat, les choix retenus pour les aménagements paysagers s'articulent autour de la définition de règles strictes pour protéger en particulier les franges boisées du secteur, notamment le long des voies communales existantes. La bande de recul depuis l'axe de la RD 9B4 devra être végétalisée afin d'apporter un traitement qualitatif en accompagnement des constructions futures. Ceci permettra une bonne intégration des futures constructions dans l'optique d'une visibilité atténuée depuis l'autoroute. Ces plantations seront réalisées à partir d'essences locales (cf règlement), non pas pour marquer de manière rigide les limites physiques de l'emprise de la zone d'activités, mais davantage pour favoriser leur insertion dans une échelle paysagère élargie en veillant à préserver le caractère bucolique de cette partie de territoire qui se réfère à une campagne habitée.

5.3 Le traitement des limites du site

La plantation de haies permet une meilleure intégration du bâti isolé dans le cadre paysager et assure par ailleurs une transition en douceur entre les séquences urbaines et les espaces agricoles et naturels. L'implantation d'une strate arborée en bordure des secteurs étudiés permet de souligner l'emprise des secteurs d'activités en l'intégrant dans un parcellaire de type agreste. Pour autant, il convient de ne pas créer des barrières végétales opaques dont l'impact paysager est aussi fort que ce que l'on cherche à masquer. Toutes les limites de parcelles non boisées seront doublées de haies vives. En façade depuis la RD 9B4, la bande de recul de 20 mètres sera plantée et enherbée.

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

5.4 Le traitement des surfaces libres

Chaque opération doit participer au maintien des caractéristiques paysagères des différents espaces ou à la création d'espaces verts correspondant à l'importance de l'opération à réaliser (coupure à l'urbanisation, plantations...). Ainsi tous les espaces qui ne seront pas bâtis et utilisés pour les circulations ou les stationnements doivent être végétalisés.

6 Les principes d'aménagement



*Schéma d'aménagement donné à titre
indicatif*



SYNTHESE

- Les plantations seront d'essences locales dans les aménagements et leur gestion écologique sera favorisée.
- Les constructions devront s'intégrer dans leur environnement et dans le paysage.
- Les bordures des voies communales verront leur boisement maintenu afin de faire écran avec le voisinage d'habitation. Un accompagnement paysager (haie, alignement d'arbres) sera prévu au Sud de la zone en transition de la zone agricole.
- La bande non constructible de 20 mètres de large le long de la RD 9B4 sera plantée/enherbée afin d'apporter un traitement paysager aux abords de l'autoroute.
- En l'absence du réseau d'assainissement collectif, les constructions devront prévoir un dispositif de traitement des eaux usées autonome.
- La gestion du pluvial doit être traitée à l'échelle de l'aménagement et adaptée à l'opération en fonction du type d'occupation prévue (type de construction, aménagements extérieurs, ...).
- Les accès seront créés depuis les voies communales et pourront être reliés par une voie de desserte interne.

