DIRECTION
DEPARTEMENTALE
DE L'EQUIPEMENT
DE LA CORREZE

COMMUNE DE VIGEOIS

Application de l'article L.111.1.4. du Code de l'Urbanisme

Projet d'implantation d'une zone d'activités au Mas du Puy Haut



février 2000



SOMMAIRE

INTRODUCTION	2
1 DIAGNOSTIC ET ENJEU	X7
1.1 - LA VOIRIE	9
a) Le bâtib) Les surfaces agricolesc) La végétation	12 12
1.3 - LES RÉSEAUX a) Eau potable b) Assainissement c) Electricité d) Téléphone	14 16 16
1.5 - LES NUISANCES	16
1.6 - LE PAYSAGE a) Les caractéristiques paysagères b) Les perceptions c) La politique paysagère	18 20
1.7 - SYNTHESE	24

2 PARTI D'AMENAGEMENT -25

2.1 - LES OBJECTIFS DE L'AMENAGEME	NT2
2.2 - LA COMPOSITION D'ENSEMBLE DU PROJET URBAIN	
a) La voirie	2
b) Les constructions	
c) Le paysage	_
d) Les terrassements	
e) Les zones de dépôts ou de stockage	3
f) La signalisation	
g) Les réseaux	
3 - PLAN DE ZONAGE PROPOSE	4

INTRODUCTION

L'article 52 de la loi n° 95.101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit un nouvel article L.111.1.4 dans le Code de l'Urbanisme visant à mieux maîtriser le développement urbain le long des voies routières les plus importantes.

Il définit un principe de réservation en dehors des secteurs déjà urbanisés, d'une bande inconstructible de part et d'autre de l'axe de ces voies de :

- 100 mètres pour les autoroutes et routes express,
- 75 mètres pour les autres voies classées à grande circulation.

Toutefois, les communes disposant d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) peuvent, sous réserve d'avoir édicté dans ces documents, pour les secteurs concernés, des règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère, s'affranchir de ces dispositions à un degré plus ou moins important.

Le POS de Vigeois a été approuvé en janvier 1985 et modifié pour la dernière fois en avril 1998.

La zone concernée par le projet d'implantation de zone d'activités au lieu-dit « Le Mas du Puy Haut » figure dans ce document en zone NC. Elle est bordée à l'ouest par l'autoroute A20 et à l'est par la RD 920 (ex RN 20). Ces 2 infrastructures sont classées voie à grande circulation et comportent respectivement une bande inconstructible de 100 mètres et de 75 mètres. Si la première recouvre une partie du terrain de la future implantation, la seconde ne fait qu'effleurer la limite est du terrain.

Le souhait de la commune d'urbaniser le site concerné (sur un linéaire d'environ 250 mètres en bordure de l'autoroute) nécessite

donc l'application de cet article et de justifier du bien-fondé de l'urbanisation de ce secteur.

€

(n

Éir.

La commune de Vigeois (1200 habitants) est une commune à vocation agricole (bovins et pommes) et touristique (abbatiale St Pierre, vieux pont sur la Dordogne, if millénaire, lac de Pontcharal).

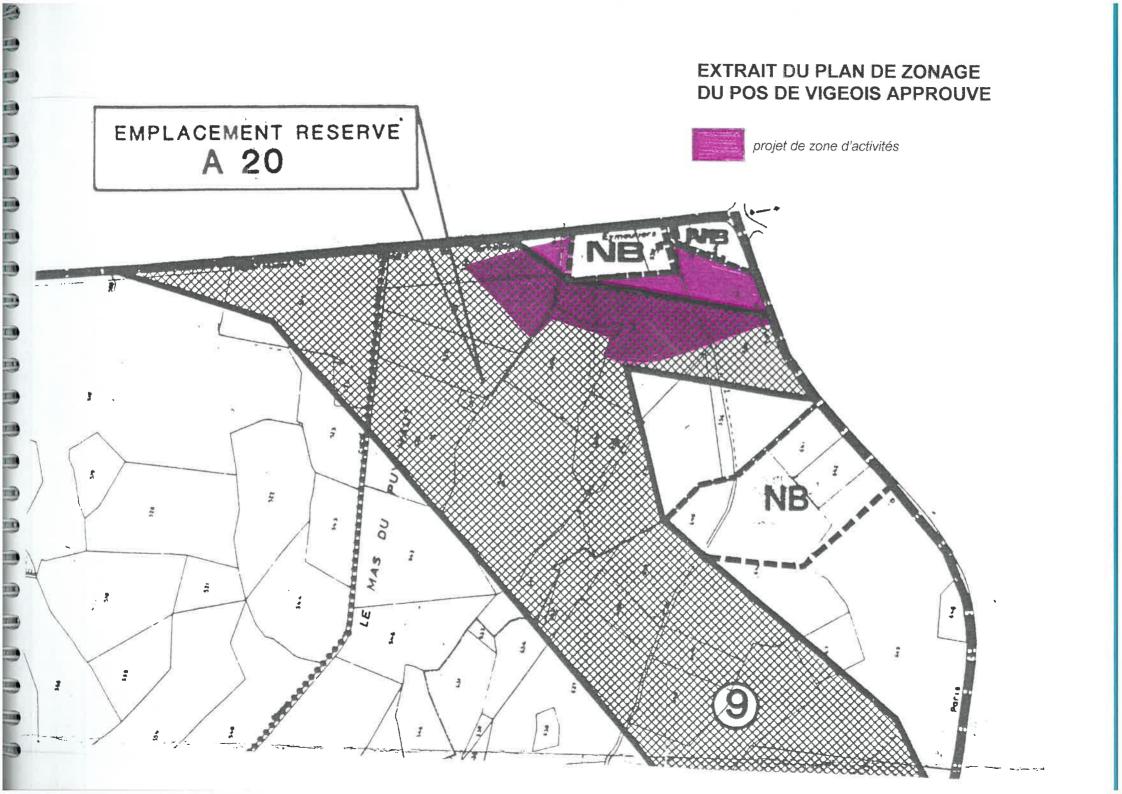
Le projet de zone d'activités est situé à environ 5 km du centre bourg, à l'extrémité est du territoire communal. Il jouxte les communes d'Uzerche et d'Espartignac. Il ne constitue donc qu'une entrée très éloignée du bourg. Par contre, ce secteur représente, depuis la sortie n°45 de l'autoroute, l'entrée dans le pays d'Uzerche.

La 1^{ère} phase de cette étude consiste à réaliser un diagnostic du site retenu en bordure de voie (caractéristiques routières, urbanistiques, paysagères) et à définir les enjeux principaux.

La 2^{ème} phase établira des propositions d'aménagement.

Surface de la future zone d'activités : environ 3.8 ha





DIAGNOSTIC ET ENJEUX

1.1 - LA VOIRIE

Le site concerné est encadré par plusieurs catégories de voiries :

- l'autoroute A20, liaison Vierzon / Brive-la-Gaillarde.

Le terrain concerné par le projet est bordé sur le côté ouest par la section courante à 2x2 voies, en forts déblais, et sur le côté sud par la bretelle autoroutière à 2 voies rejoignant le giratoire des Balladours.

Sur la section considérée, l'autoroute supporte un trafic de 12 800 véhicules/jour (TMJA 1998), dont 14.5% de poids lourds. Le trafic de la bretelle autoroutière est estimé à 4 000 véhicules/jour.

Il n'y a pas d'accès direct sur l'autoroute.

- la RD 920 (ex RN20), liaison avec Uzerche vers le nord et Brive vers le sud.

Cette voie, réaménagée lors des travaux de l'autoroute, longe en déblai, à une cinquantaine de mètres, le côté est du terrain concerné. Un délaissé de l'ancienne nationale sert de parking.

- la RD3, liaison avec le bourg de Vigeois, la vallée de la Vézère et au-delà Arnac Pompadour, « capitale du cheval ».

Cette route départementale de 1ère catégorie à 2 voies supportent un trafic réduit, de l'ordre de moins de 2 000 véhicules/jour. Elle rejoint à l'est un carrefour aménagé avec la RN920. A l'ouest, elle franchit l'autoroute par un ouvrage supérieur.

Sur la section ouest, la visibilité est limitée par le virage et le relief. Sur cette route débouche la voie de desserte de la zone d'activités de La Gane Lachaud (commune d'Uzerche). On notera que les entreprises de la zone d'activités et la subdivision autoroutière de l'Equipement ne possèdent pas d'accès sur la RD3. Ceux- ci sont aménagés sur la voie de desserte de la zone d'activités. La subdivision bénéficie d'un accès exceptionnel en période hivernale.

Les 3 pavillons implantés sur le côté sud de la RD3 ont un accès direct sur la route.

Le fichier accidents de la CDES recense, sur les 5 dernières années, aucun accident corporel sur cette section de la route départementale.

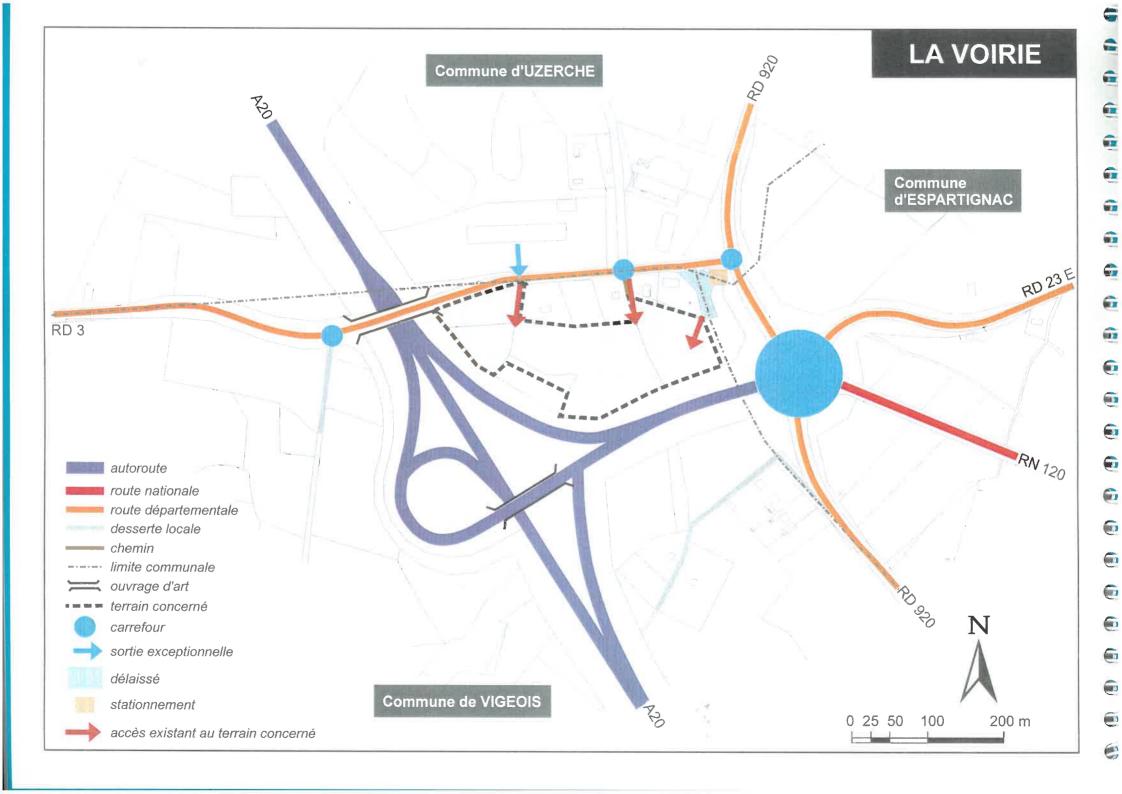
Le terrain concerné par le projet est actuellement accessible en 3 points :

- à l'ouest par un accès agricole
- au centre entre les haies de 2 pavillons par un chemin enrobé
- à l'est par le délaissé de la RN20

Sur le giratoire des Balladours se raccordent également la RN120 (environ 5 000 véhicules/jour), liaison avec Tulle et à terme avec le diffuseur de Tulle nord donnant accès à l'autoroute A89, et la RD23E, à desserte locale.

Les différentes voies aboutissant à ce giratoire sont implantées en déblais.

>>> en conclusion, le terrain concerné par le projet n'est accessible que par la RD3, route au trafic réduit et aux accès directs peu nombreux.



La création de la zone d'activités devrait entraîner une augmentation modérée du trafic et des mouvements de circulation.

1.2 - L'USAGE DES LIEUX

Le secteur d'étude est situé sur un plateau agricole à dominante d'élevage, à une altitude d'environ 400 mètres. Les pentes sont faibles. Le point culminant est situé plus à l'ouest à la limite de d'Espartignac et de St Jal à 474 mètres.

Il n'y a pas de cours d'eau dans le secteur d'étude.

Le terrain concerné par le projet est occupé par des cultures à l'ouest et une friche à l'est.

a) Le bâti

Le bâti du secteur d'étude présente une certaine diversité :

- habitat pavillonnaire

En bordure de la RD3 sont implantés 3 pavillons d'une vingtaine d'années à l'architecture homogène (2 niveaux, façades en crépi blanc, toits couleur ardoise), entourés de grands jardins arborés et de clôtures végétales denses. Le zonage NB du POS approuvé autorise la construction de la « dent creuse » encore occupée par un pré.

A 150 mètres de l'autre côté de la bretelle autoroutière, 3 pavillons sont en bordure de la RD920 et 2 sont implantés à l'arrière un peu plus à l'ouest.

- bâtiments d'activités

Au nord de la RD3, dans la zone d'activités de La Gane Lachaud, sont regroupées des entreprises à la production diversifiée : salaisons, matériel électrique, artisans, centrale à béton, vente de matériel agricole, cartonnerie...

Ces constructions sont des volumes simples habillés de bardages aux couleurs discrètes : gris, jaune pâle, beige...

Les clôtures sont formées de haies ou de grillage.

Les enseignes sont accrochées sur façades et discrètes.

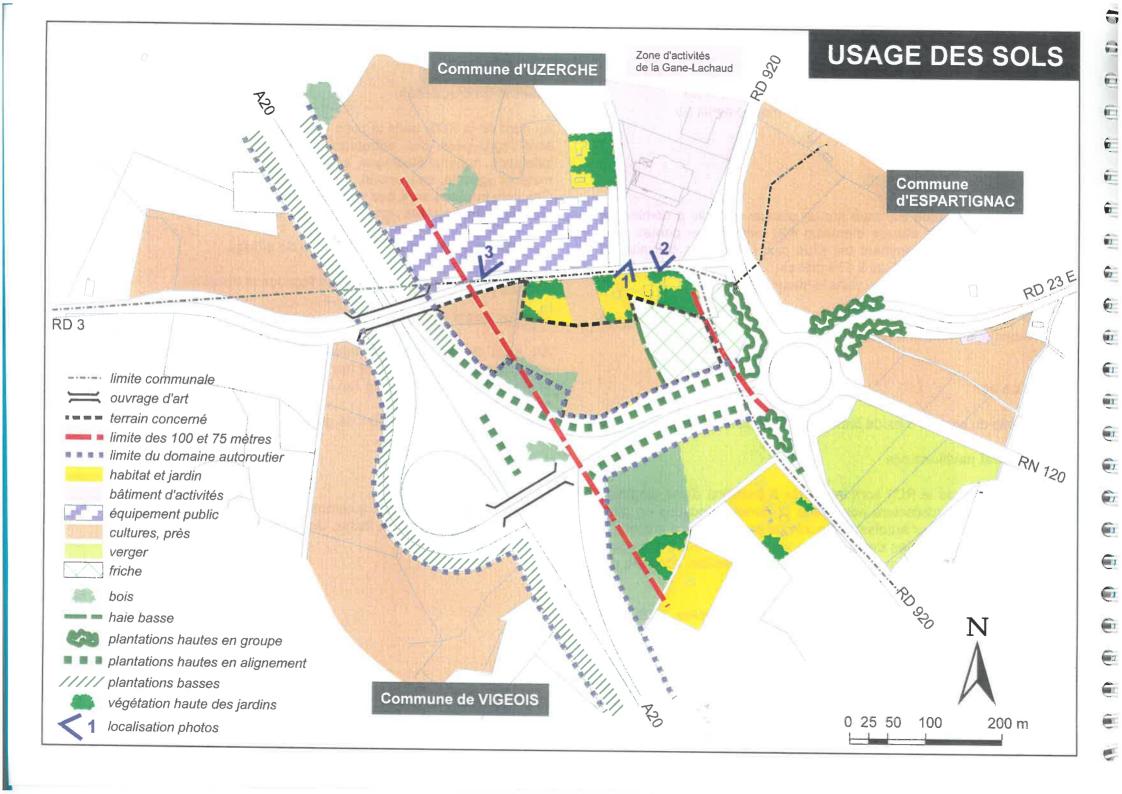
- équipements publics

Au nord de la RD3, le bâtiment original de la subdivision autoroutière de l'Equipement (un long volume en bois au toit plat) jouxte le bâtiment contrasté (un haut volume en métal gris) de la gendarmerie.

Les clôtures sont constituées de grillage.

b) Les surfaces agricoles

Entre la RD3 et la bretelle autoroutière, elles sont constituées de prés, de cultures et d'une friche. Un verger de pommiers longe le sud de la bretelle.





- 1 Pavillon et jardin en bordure de la RD 3
- 2 Bâtiment de la zone d'activités de la Gane Lachaud
- 3 Bâtiments de la subdivision de l'antenne autoroutière (1^{er} plan)et de la gendarmerie (2^{tent} plan)





c) La végétation

3 composantes végétales sont à différencier :

- les boisements naturels

Ils ponctuent l'espace agricole par de petits massifs de chênes, de châtaigniers et de hêtres.

Au sud-ouest du terrain concerné, un boisement composé de jeunes chênes, de bouleaux, de noisetiers, de houx et de fougères (et non entretenu) marque la limite du domaine autoroutier.

- les espaces verts routiers

L'ensemble du domaine routier a fait l'objet d'aménagements paysagers :

- . plantation dense de charmes pyramidaux autour du giratoire des Balladours qui formera à terme un boisement
- marquage de la bretelle par un alignement de charmes pyramidaux qui laissera passer la vue
- . plantation basse (genêt) des talus de déblais de l'autoroute
- la végétation des jardins

Les pavillons sont entourés d'une végétation variée de belle taille (bouleaux, chênes, châtaigniers, conifères, pommiers...) et de haies de tuyas ou de lauriers. Ces végétaux isolent les riverains de la proximité des voiries et des secteurs d'activités.

Aucun boisement est protégé dans le POS approuvé.

>>> en conclusion, le terrain de la future zone d'activités a l'inconvénient d'être situé à proximité de quelques bâtiments d'habitation qui bénéficient d'un cadre de vie côté est encore rural et verdoyant. Ils représentent donc un enjeu dans les conditions d'implantation de la future zone.

1.3 - LES RESEAUX

a) Eau potable

La commune de Vigeois est desservie dans le secteur d'étude par le réseau d'eau potable de la commune d'Uzerche. Une canalisation de diamètre 63 est implantée sous la RD3 et alimente les 3 pavillons.

WI.

(i)

m1

6

6

(11)

WI 2

(0.7)

101

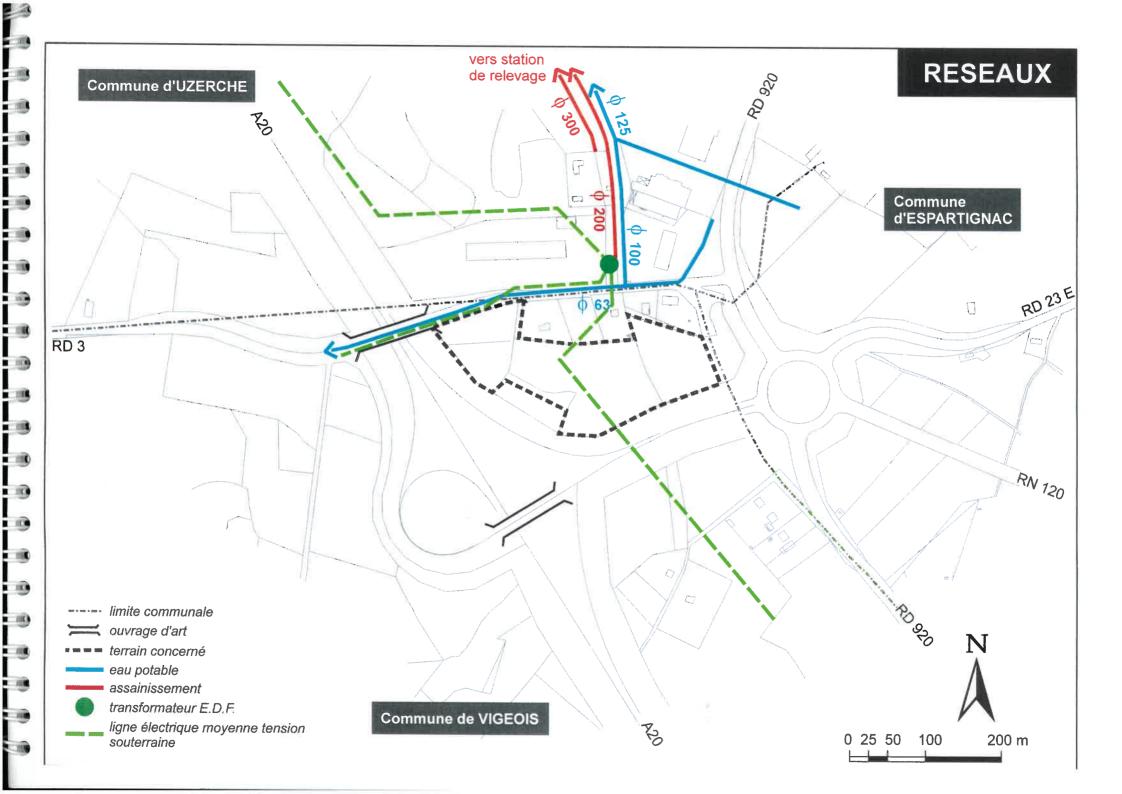
La commune d'Uzerche est déficitaire en eau (une partie de ses besoins est couvert par la commune d'Espartignac), ce qui handicape d'ailleurs le remplissage de la zone d'activités de La Gane Lachaud. Un schéma de recherche en eau potable devrait d'ailleurs être prochainement lancé sur les communes d'Uzerche; Espartignac et Seilhac.

Le réseau actuel d'Uzerche ne peut donc desservir actuellement, sur la future zone d'activités de Vigeois, que des activités peu consommatrices d'eau (consommation maximale de 30 m3/jour). L'alimentation de la défense incendie ne pourra pas être assurée par le réseau.

Le réseau d'eau de la commune de Vigeois s'arrête à environ 2 km de la zone concernée. La commune n'a pas envisager d'étendre ce réseau en direction de l'est.

La possibilité d'alimentation en eau potable de la future zone d'activités limitera les catégories d'entreprises.

DIAGNOSTIC ET ENJEUX



b) Assainissement

Le réseau d'assainissement collectif de Vigeois ne dessert pas la zone concernée. Les 3 pavillons ont un assainissement individuel.

La zone d'activités de La Gane Lachaud dispose d'un assainissement collectif. Un collecteur de diamètre 200 débute dans la zone d'activités et aboutit une station de relevage située en bordure de la RD920. La station d'épuration d'Uzerche est dimensionnée pour 5 000 équivalents-habitants.

La future zone d'activités de Vigeois pourra être raccordée sur le réseau d'Uzerche avec création d'une nouvelle station de relevage, le terrain concerné par le projet étant situé sur un bassin versant différent.

c) Electricité

3 lignes moyenne tension souterraines 15 000 à 20 000 volts alimentent un transformateur électrique implanté au sud de la zone d'activités de La Gane Lachaud.

d) Téléphone

Il n'y a pas d'ouvrage exploité à proximité du terrain concerné.

>>> en conclusion, la desserte en eau potable et en assainissement ne parait pas satisfaisante.

1.4 - LES SERVITUDES

Le terrain concerné par le projet ne comporte pas de servitudes d'utilité publique.

1.5 - LES NUISANCES

La commune de Vigeois n'appartient pas à une zone sismique déterminée par le décret n° 91-461 du 14 mai 1991.

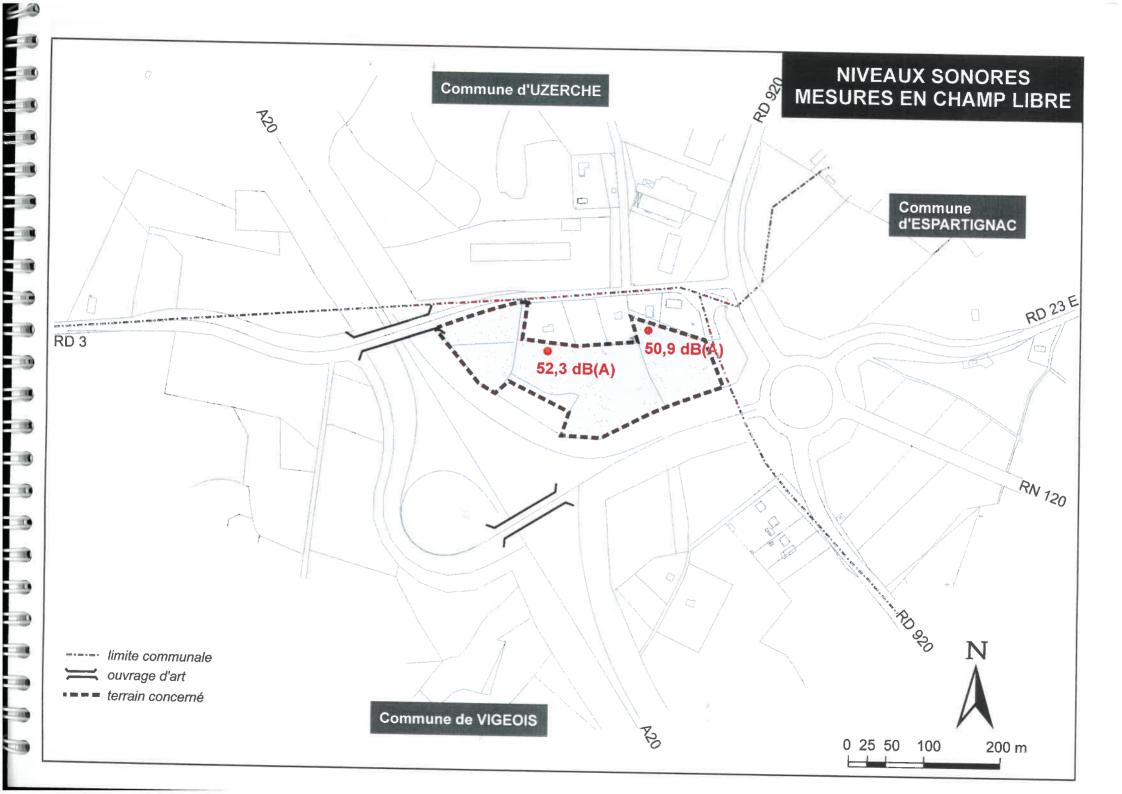
Il n'y a pas d'activités pouvant comporter un risque industriel à proximité.

L'autoroute A20 n'est pas à considérer comme une source de pollution atmosphérique en raison de la topographie ouverte du site.

L'autoroute A20 est concernée par l'arrêté de classement sonore des infrastructures de transport terrestres. Elle est classée en catégorie 2. La largeur du secteur affecté par le bruit est de 250 mètres à partir du bord de chaussée (tissu ouvert). De ce fait, les constructeurs devront prendre toute mesure utile pour assurer l'isolement acoustique des bâtiments qu'ils réalisent et qui sont susceptibles d'être touchés par les nuisances résultant de la présence de l'autoroute.

Le bruit routier concerne les 3 pavillons implantés en bordure de la RD3. Il émane de l'ensemble des infrastructures routières mais surtout de l'autoroute A20.

L'ambiance sonore du site concerné par le projet a été déterminée par des mesures de bruit en champ libre (voir localisation sur le plan). Les résultats montrent, au droit des pavillons, une variation de 52,3 à 51 dB(A) au fur et à mesure de l'éloignement de la



route. Il faut ajouter 3 dB(A) si on veut considérer le niveau sonore en façade (soit 55.3 à 54 dB(A)).

A titre de comparaison, lors de la création d'une voie nouvelle, la réglementation sur le bruit routier détermine une ambiance sonore modérée en dessous de 60 dB(A) à 2 mètres en avant des façades.

L'ambiance sonore du site peut donc être considérée comme modérée.

>>> en conclusion, malgré la présence de plusieurs infrastructures routières, le terrain concerné par le projet bénéficie d'un environnement sonore plutôt calme;

Sa conservation impliquera de ne pas autoriser l'implantation d'activités bruyantes dans la future zone.

1.6 - LE PAYSAGE

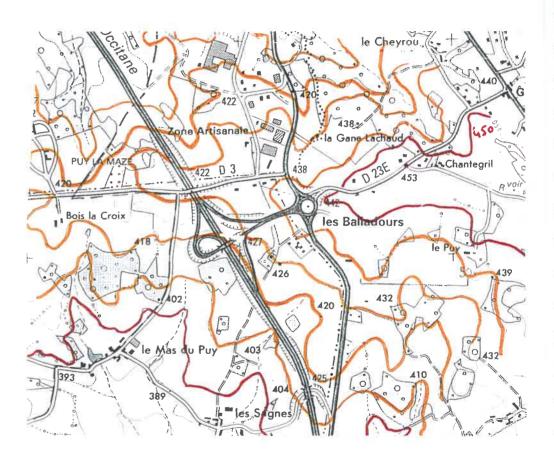
Le paysage est caractérisé par un relief vallonné, où les secteurs construits sont situés en ligne de crête.

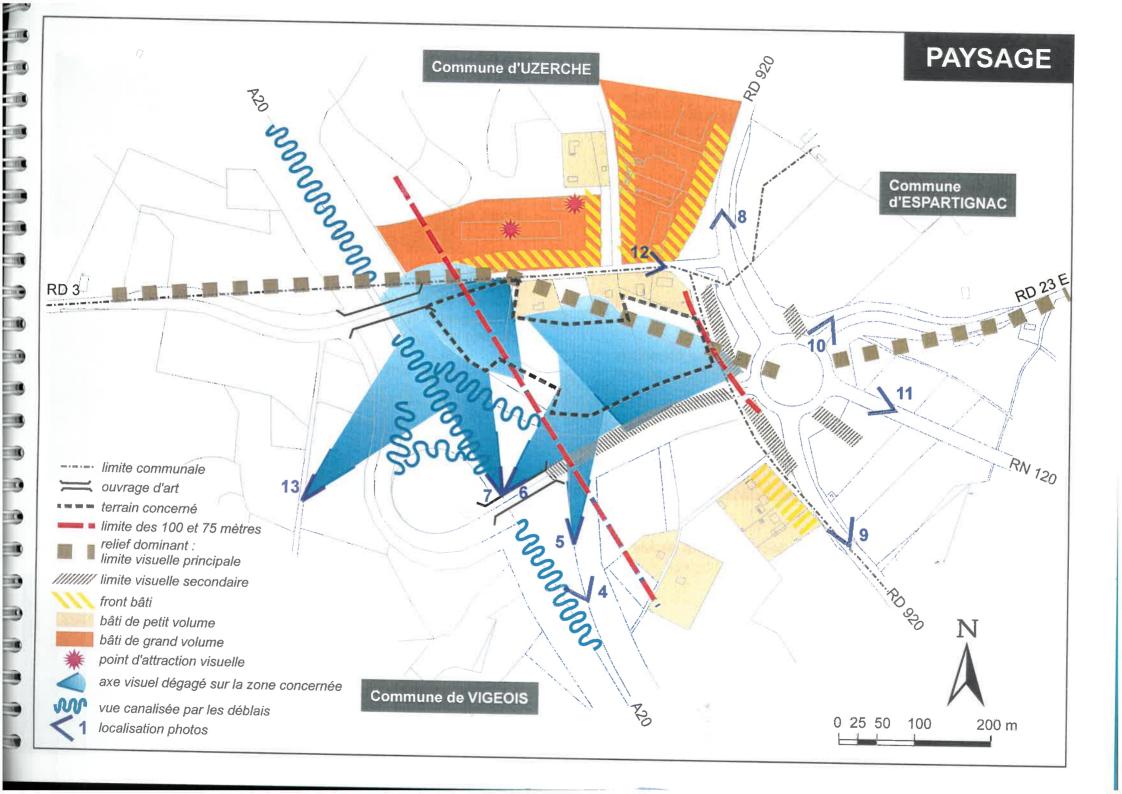
La ligne de crête orientée est/ouest est calée sur la RD3, le giratoire des Balladours puis la RD23E. Elle constitue un élément important du paysage.

a) Les caractéristiques paysagères

Le secteur de la zone d'étude se compose d'espaces bien délimités :

- un espace de constructions aux petits volumes noyées dans la végétation arborescente des jardins, aux formes et aux couleurs homogènes, alignées approximativement à la même altitude.





- un espace de constructions aux volumes de type "cube" constituant un front bâti marqué, entouré de grandes surfaces minérales. Les bâtiments de la subdivision autoroutière de l'Equipement et de la gendarmerie contraste par leur architecture plus recherchée.
- des espaces ouverts fractionnés constitués des prés et des cultures qui laissent apercevoir le paysage environnant
- des espaces boisés ponctuels, plus sombres, atténuant les reliefs du terrain et masquant de courtes fractions du paysage
- des espaces plantés de végétaux "en devenir" accompagnant la bretelle autoroutière et le giratoire des Balladours

Le terrain du projet n'offre pas de caractéristique paysagère particulière et ne comporte pas d'élément haut qui pourrait servir de repère.

On notera l'absence totale d'enseignes et de panneaux publicitaires dans le secteur d'études.

b) Les perceptions

• Les vues rapprochées

Les terrains de la future zone d'activités sont perçus depuis les axes routiers:

- depuis l'autoroute A20

La bretelle de sortie de l'autoroute en provenance de Brive offre un point de vue progressif sur le terrain. Le 1^{er} plan ouvert de zone agricole laisse voir les pavillons entourés de leur jardin. La zone d'activités de La Gane Lachaud n'est pas vue alors que le bâtiment de la gendarmerie apparaît en fond de paysage entre 2 pavillons.

Sur la section courante, le déblai important ne permet pas d'apercevoir le terrain. Le pont, accès au giratoire des Balladours, n'autorise qu'une vision fragmentée par les petits boisements conservés dans l'emprise autoroutière. Mais le terrain apparaît sur la ligne d'horizon ce qui le met en évidence.

- depuis le giratoire des Balladours

Les voies en déblai offrent des points de vue canalisés sur l'intérieur du giratoire. Le terrain est en arrière plan sur une contre pente et sera masqué à terme par les récentes plantations.

- depuis la RD3

La vue est limitée côté sud par la végétation épaisse des jardins. Le terrain n'est que très ponctuellement aperçu entre 2 pavillons et à l'ouest.



4, 5, 6 et 7 - Vues depuis les bretelles de sortie de l'autoroute







· Les vues lointaines sur le site

Plusieurs sites environnants proposent un point de vue sur les terrains de la future zone d'activités.

- Au sud de la bretelle autoroutière, les habitants des pavillons n'aperçoivent pas le terrain concerné, masqué par la plantation de pommiers.
- A l'ouest de l'autoroute, la route du Mas du Puy permet, dans sa partie la plus au nord, de voir seulement la partie ouest du terrain.

c) la politique paysagère

La politique de valorisation paysagère et de développement économique voulue par l'Etat pour accompagner l'autoroute A20 a impliqué la réalisation de diverses études ayant pour objectifs d'élaborer des principes d'aménagement et des actions prioritaires.

La charte d'itinéraire de la Corrèze (signée en 1993) a développé :

- la valorisation et la maîtrise des paysages du site urbain d'Uzerche : "requalification des entrées de ville et notamment la zone d'activité au droit de l'échangeur sud"
- la contribution à la revitalisation des zones rurales : "labellisation en village-étape d'Uzerche"
- des prescriptions pour une zone d'activité valorisante :
 - minimiser les terrassements
 - ...s'appuyer sur les trames végétales existantes

- préverdissement d'ensemble
- organisation des signes
- arationalisation de la voirie
- gestion et entretien
- . définition de règles du jeu collectives à partir d'un cahier des charges pour les entreprises etc...

La charte locale de développement de la Vallée de la Vézère (validée en 1994) veut mettre en place une démarche innovante pour asseoir le développement touristique autour d'un tourisme rural de qualité. Une part des objectifs concerne :

- le renforcement des services des village-étapes
- le développement de la capacité d'hébergement touristique de moyenne et haute gamme en cohérence avec le secteur hôtelier et les activités

1.7 - SYNTHESE

Les atouts du site sont représentés par :

- ⇒ une bonne desserte routière
- ⇒ la localisation du terrain à proximité de l'échangeur de l'autoroute A20,
- ⇒ l'absence de relief mouvementé
- ⇒ l'effet de vitrine depuis la sortie de l'autoroute

Mais ce site présente également quelques contraintes :

- ⇒ la limitation du réseau existant d'eau potable
- ⇒ la création d'une station de relevage pour se raccorder au réseau d'assainissement d'Uzerche
- ⇒ la proximité immédiate de riverains, bénéficiant d'une ambiance sonore calme et entourés côté sud par un paysage rural
- ⇒ un paysage vulnérable par sa situation en ligne de crête
- ⇒ sa forte perception depuis la bretelle autoroutière
- ⇒ des prescriptions paysagères accompagnant l'environnement de l'autoroute A20

2 PARTI D'AMENAGEMENT

2.1 - LES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

L'enjeu principal des terrains retenus est d'intégrer une zone à vocation d'activités dans un espace naturel, situé en point dominant et à proximité de bâtiments d'habitation.

Pour cela, plusieurs objectifs doivent être mis en œuvre :

💥 vis-à-vis de l'autoroute A20

3

U

⇒ signaler la zone d'activités tout en restant à l'échelle du paysage

xis-à-vis de la bretelle autoroutière

- ⇒ profiter de l'effet de vitrine sur une longue distance (environ 200 mètres)
- ⇒ implanter un ensemble harmonieux valorisant la proximité du bourg de Vigeois et l'entrée de ville d'Uzerche

⇒ signaler discrètement la zone d'activités qui sera à l'arrière-plan du déblai

💥 vis-à-vis de la RD 3

- ⇒ implanter le point d'accès en toute sécurité
- ⇒ marquer visuellement l'entrée dans la zone
- ⇒ constituer une vitrine valorisante

💥 vis-à-vis des bâtiments d'habitation

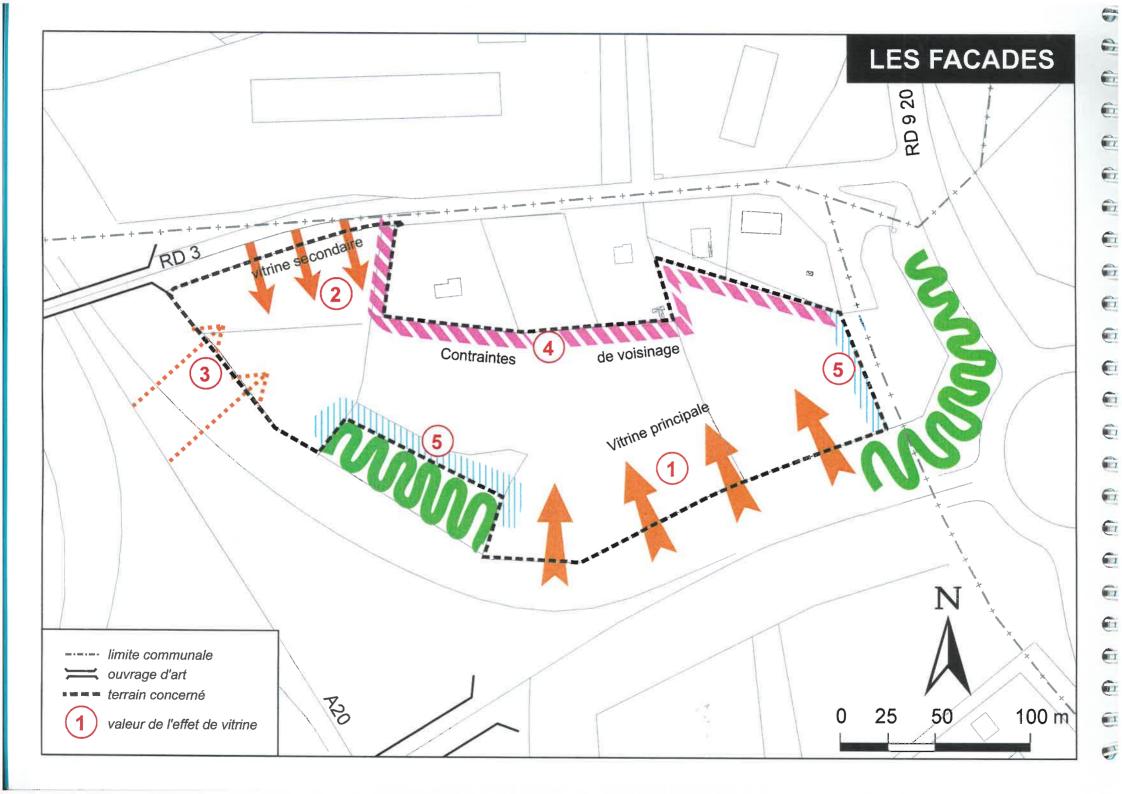
- ⇒ faire cohabiter un quartier d'activités et un quartier d'habitations
- ⇒ limiter les nuisances de bruit et de voisinage

💥 vis-à-vis des réseaux

- ⇒ autoriser, à court terme, l'implantation d'entreprises à faibles besoins en eau
- ⇒ prévoir l'investissement et l'implantation d'une station de relevage
- ⇒ assurer l'écoulement et le recueil des eaux pluviales
- ⇒ assurer la défense incendie indépendamment du réseau d'eau potable

💥 vis-à-vis du paysage

- ⇒ valoriser les 1ers plans
- ⇒ structurer paysagèrement la future zone d'activités
- ⇒ intégrer les nouvelles constructions par leur volume et leur aspect.



2.2 - LA COMPOSITION D'ENSEMBLE DU PROJET URBAIN

Le projet urbain définit, au sens de l'article L.111.1.4 du code de l'urbanisme, les grandes orientations de développement du site étudié en cohérence avec les objectifs d'urbanisation de la commune de VIGEOIS. Il doit permettre de gérer la transition entre zones bâties et paysage rural.

Le site est bordé de plusieurs voiries où l'effet de vitrine n'a pas la même valeur. La façade principale de la future zone d'activités est celle de la bretelle autoroutière (longueur d'environ 230 mètres) où le paysage est ouvert. L'alignement de chênes en 1^{er} plan (arbres espacés de 15 mètres) laissera passer la vue.

La composition d'ensemble du site doit être organisée d'après les paramètres suivants :

- ⇒ accès au projet par la RD3
- proximité de riverains envers lesquels il faudra éviter des nuisances de voisinage
- intégration paysagère du projet à l'environnement semi-rural par un choix de volumes et d'aspect pour les bâtiments et création d'une nouvelle trame paysagère
- intégration paysagère par des masques végétaux existants ou à créer :

Le point de vue sur la zone à partir de la bretelle autoroutière sera l'axe visuel le plus important à traiter en raison du trafic important et de sa position à la sortie de l'autoroute sur un itinéraire touristique.

Les prescriptions suivants sont d'ordre général. Elles devront être prises en compte et adaptées dans la phase opérationnelle.

a) La voirie

L'accès à la zone d'activités sera branché sur la RD3, le plus près possible de la 1^{ère} parcelle bâtie. Il sera aménagé afin d'assurer les mouvements de tourne-à-gauche et la sécurité des usagers.

Cette voie aura une largeur de chaussée de 6 mètres maximum, largeur suffisante pour le croisement de 2 poids lourds roulant à faible vitesse (de l'ordre de 30 à 45 km/h).

Elle pourra être accompagnée de part et d'autre d'une allée en stabilisé qui pourra être utilisée par des piétons et d'un accotement enherbé

L'implantation de la voie de desserte principale peut être envisagée suivant 2 principes permettant de créer des lots de profondeur suffisante :

- solution 1

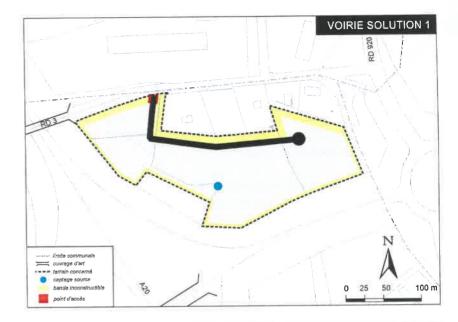
La voie est calée côté Nord vers la limite des parcelles privées. Elle est courte et sera moins onéreuse. Elle a pour inconvénient d'approcher le trafic des pavillons mais d'éloigner les sources de bruit propres aux entreprises. Elle a surtout l'avantage de constituer un espace public dans lequel peut être ajoutée une bande verte. Celle-ci comprendrait une protection acoustique (par exemple un merlon de terre) et une végétation de type boisement. Ces 2 éléments limiteraient les nuisances acoustiques et visuelles. Leur situation dans un espace public assurerait leur réalisation et leur entretien.

- solution 2

La voie est calée côté Sud vers l'autoroute. Elle est plus longue que dans la solution précédente. Elle éloigne une source de bruit mais laisse en périphérie des pavillons les risques de bruit émis par les entreprises. La bande verte souhaitable est alors implantée dans les espaces privés. Rien n'assure de sa réalisation et de son entretien.

Le choix d'une solution, à ce stade d'étude, est prématuré. Il n'est pas indispensable pour l'élaboration du règlement de la zone. Il devra être fait lors de l'élaboration de l'avant-projet en faisant intervenir des critères techniques et financiers.

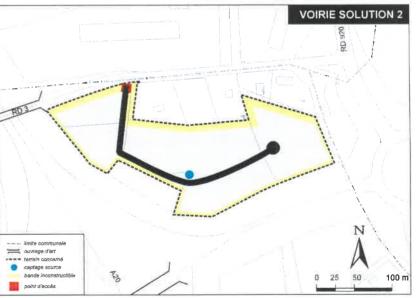
Seul l'accès sera obligatoirement implanté sur la RD 3.



6

61

W 1



Le stationnement sera organisé dans les parcelles privées. Pour des raisons de voisinage ou d'aspect esthétique, il est proposé l'organisation suivante dans les bandes de recul des constructions:

. côté bretelle : pas de stationnement

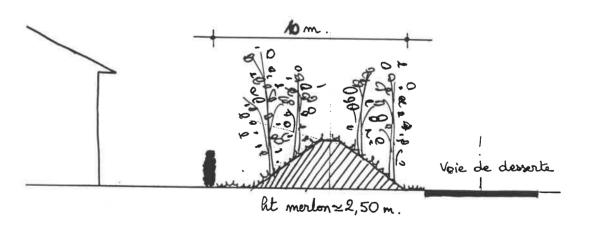
. côté autoroute : autorisation de stationnement

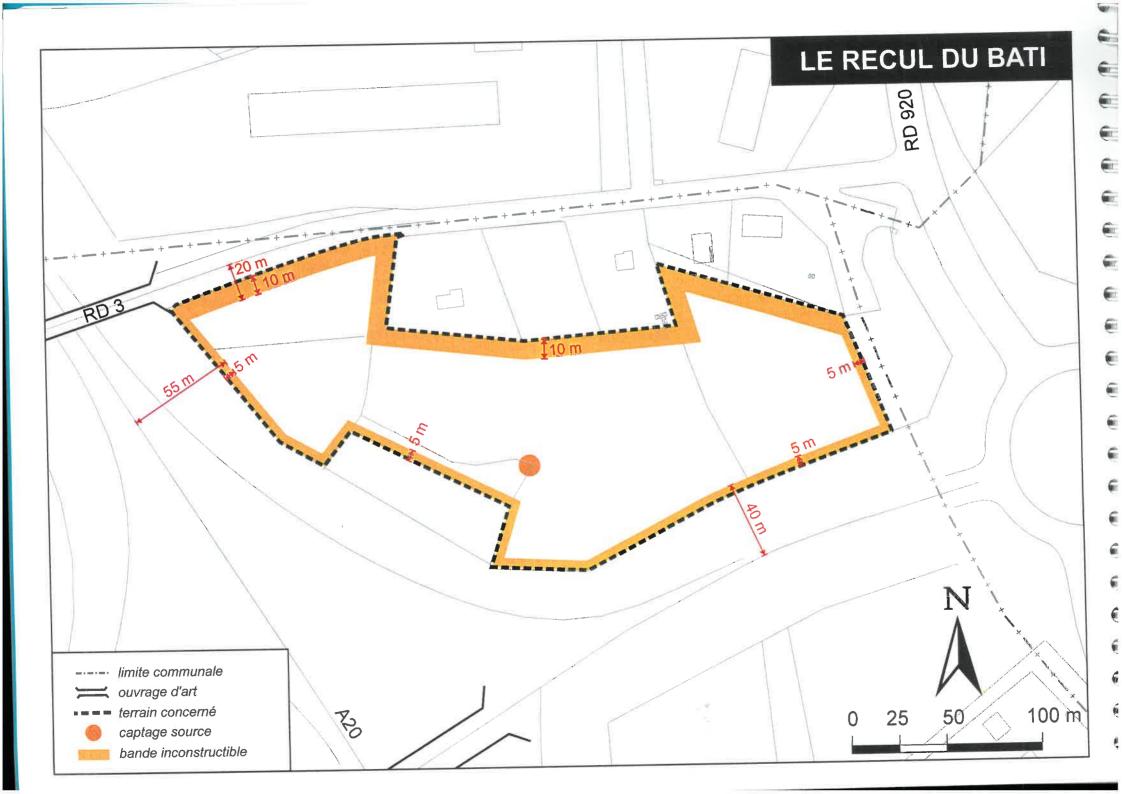
. côté RD3 : autorisation de stationnement avec plantations

côté riverains : pas de stationnement

⇒ nuisances

Le bruit sera sans doute la nuisance la plus gênante pour les riverains. Les habitants des pavillons bénéficient actuellement d'une ambiance sonore modérée. Les entreprises qui s'installeront dans la zone d'activités devront être compatibles avec ce critère. La préservation de l'ambiance sonore actuelle pourra être confortée par la création d'une protection acoustique (par exemple une butte de terre) en limite du terrain côté Nord.





b) Les constructions

⇒ recul

Le recul des futures constructions par rapport aux voiries et aux limites d'emprise sera différent suivant les secteurs considérés :

- bretelle autoroutière

L'emprise autoroutière est de 35 mètres ce qui est déjà important. Cet espace enherbé et planté d'un alignement de chênes espacés de 15 mètres constitue un 1^{er} plan de qualité et ouvert. Il laissera passer la vue même quand les arbres auront poussé. Le recul du bâti sera de 5 mètres au-delà de la limite d'emprise, soit 40 mètres de l'axe de la bretelle.

- autoroute A20

L'emprise autoroutière est de 50 mètres en raison d'un grand talus de déblais. Celui-ci est planté d'une végétation arbustive. Le décalage topographique permettra à l'usager de l'autoroute d'apercevoir le sommet des futurs bâtiments à condition que leur hauteur dépasse 5 mètres de hauteur. La partie visible des bâtiments n'est pas susceptible de détourner l'attention de l'usager de l'autoroute et de mettre en cause sa sécurité. Le recul du bâti sera de 5 mètres au-delà de la limite d'emprise, soit 55 mètres de l'axe de l'autoroute.

- RD3

L'emprise routière est d'environ 10 mètres et est limitée par un talus enherbé. Il est souhaitable que les abords immédiats de la route conserve une certaine ouverture de l'espace avec un 1^{er} plan qualitatif. Le recul du bâti sera de 10 mètres au-delà de la

limite d'emprise, soit 20 mètres de l'axe de la route départementale.

- RD920 (ex RN20)

La limite de la future zone d'activités est à 65 mètres de l'axe de la voie. Le talus de déblai est planté de jeunes végétaux qui à terme constitueront un boisement et masqueront la zone. Le recul du bâti sera de 5 mètres au-delà de la limite d'emprise, soit 70 mètres de l'axe de la route départementale.

- côté riverains

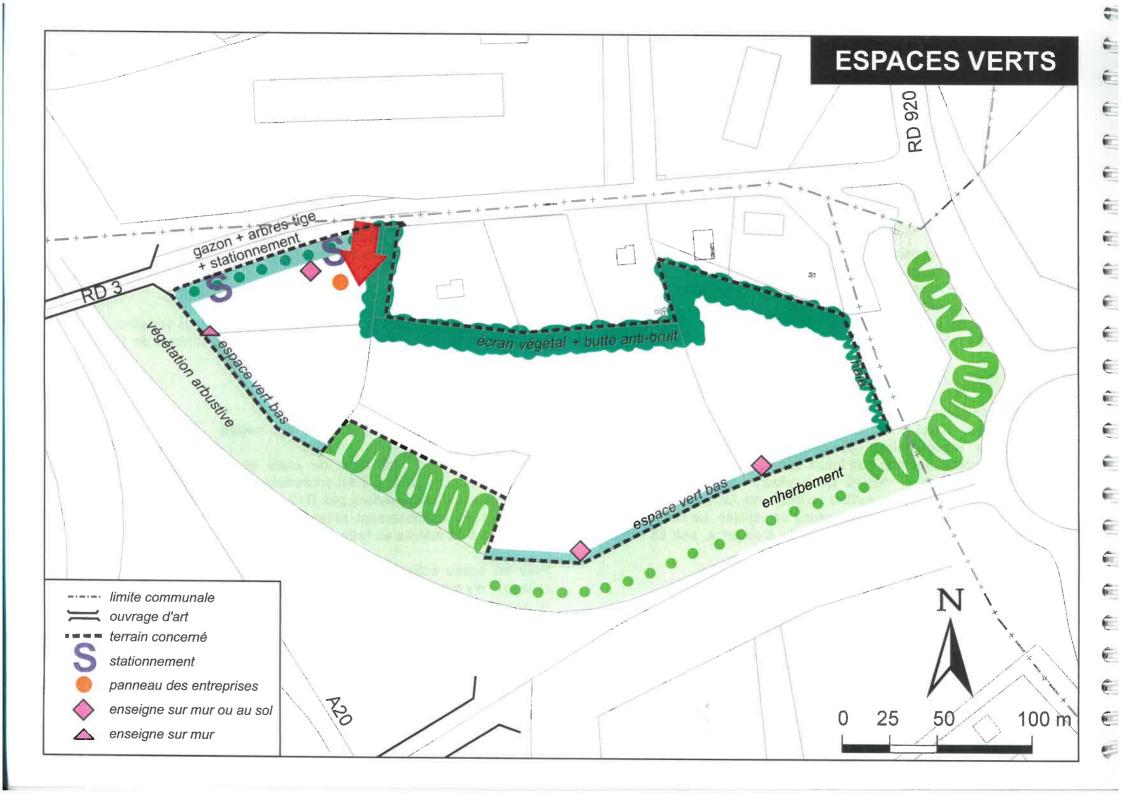
Afin de limiter les nuisances de voisinage et les relations visuelles, les futures constructions devront observer un recul minimal de 10 mètres.

⇒ hauteur

La hauteur des constructions devra être limitée.

Le site constituant une ligne de crête et étant entouré de bâtiments de niveaux R+1, il est souhaitable d'édifier des volumes dont la hauteur ne dépassera pas R+2. Cette hauteur permettrait d'accueillir un établissement hôtelier. La hauteur maximale est donc fixée à 12 mètres au faîtage.

Pour les autres activités, la hauteur sera limitée à 10 mètres au faîtage. Il n'y a pas de hauteur fixée pour les ouvrages techniques. Ils seront étudiés au cas par cas, avec justification du traitement architectural



⇒ aspects

- toits

E HO

9

100

10

EC)

110

10

IIC)

Les toits pourront être à 2 pentes avec couverture de teinte ardoise ou en terrasse.

façades

L'aspect extérieur des constructions devra être dans une harmonie de matériaux et de couleurs proches des bâtiments existants, c'est-à-dire dans des tons clairs à l'exception du blanc. Seront exclus tous les matériaux brillants.

- clôtures

Les clôtures seront une composante importante de l'espace., en particulier côté bretelle autoroutière, vitrine principale de la zone. L'emploi de végétaux en haies vives d'une hauteur limitée à 1.50 m sera recommandée sur ce côté de la parcelle. Les essences pourront être naturelles (liaison avec l'espace encore rural) ou horticoles (liaison avec le quartier bâti). Le grillage sera acceptée à condition qu'il soit "transparent" (couleur sombre) sans muret en partie basse. Il devra avoir un aspect identique sur tous les lots. Carte espaces verts

c) Le paysage

Le végétal est l'atout indispensable à l'intégration de la zone dans le paysage rural.

N'étant pas présent sur le site même, il devra faire partie de l'aménagement afin de limiter les surfaces minérales :

- clôture sous forme de haie
- plantations des parkings

- accompagnement de la voie de desserte

La partie végétale de la zone la plus importante consiste en la création d'une bande verte tampon en limite des jardins des pavillons. Cette bande végétale de 10 mètres de largeur minimale devra être enherbée et plantée sur une largeur de 5 mètres d'une haie naturelle diversifiée (mixité d'arbustes et de feuillus de hauteur moyenne). Les végétaux devront être choisis parmi des essences locales comme pour toutes les surfaces à planter de la zone d'activités.

Les stationnements situés dans les bandes de recul des constructions devront être accompagnés d'espaces verts et d'un arbre-tige pour 4 places.

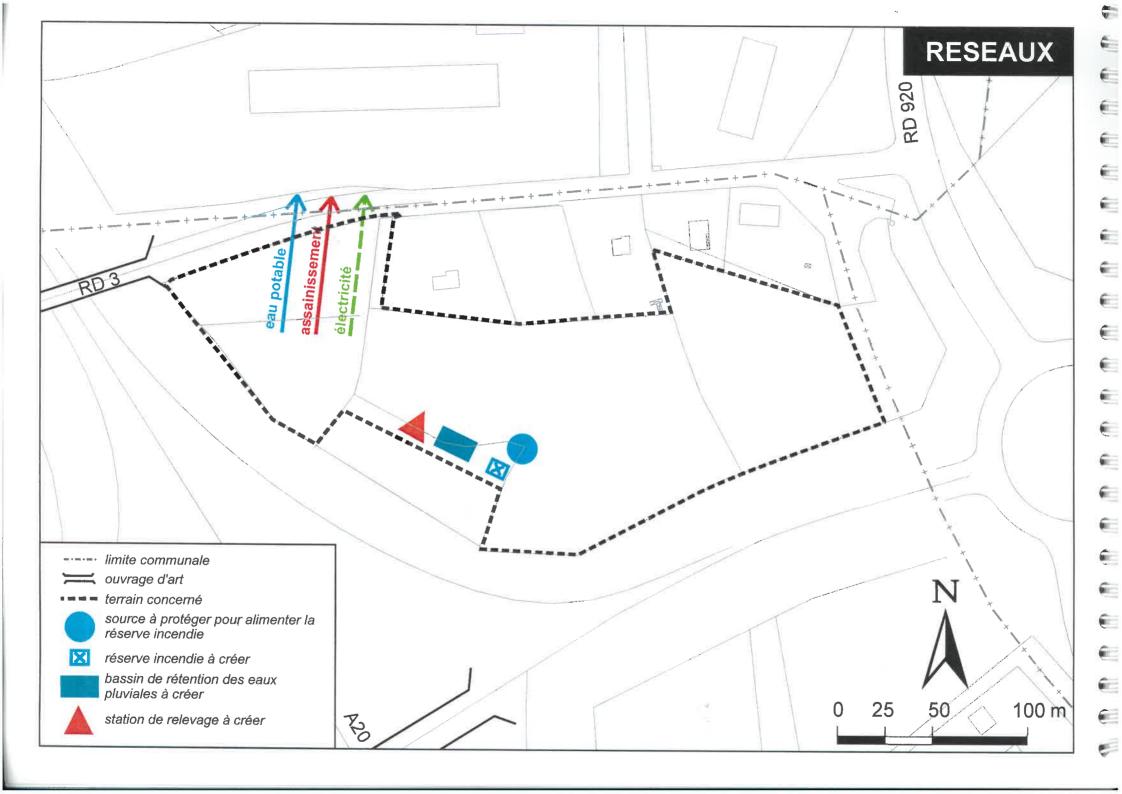
La pérennité du boisement existant au Sud-Ouest et situé dans l'emprise autoroutière est souhaitable. Cette masse végétale permettra d'atténuer la présence de la zone d'activités en en masquant une partie. Cet élément est donc à préserver.

d) Les terrassements

La topographie du site en légère pente en direction du sud conditionnera la réalisation de terrassements. Ceux-ci devront se caler au mieux sur les courbes de niveaux. Ils seront enherbés.

e) Les zones de dépôts ou de stockage

Les zones de dépôts et de stockage de matériaux sont souvent des éléments incontournables d'une zone d'activités et souvent dévalorisantes. Elles sont généralement la concrétisation de "l'avant" et de "l'arrière" des entreprises. Ici, la façade côté bretelle autoroutière pourrait devenir "l'arrière" d'une parcelle puisque l'entrée devrait se faire côté nord.



La préservation de vues qualitatives sur la zone sera donc effective si les dépôts et stockages sont interdits sur la périphérie Sud. Il est également souhaitable qu'ils soient interdits côté A20 et RD3.

f) La signalisation

Il est souhaitable, dans ce site dominant et représentant l'entrée dans une région touristique, de limiter la prolifération d'enseignes et de panneaux publicitaires. Publicité et enseignes seront conformes à la réglementation en vigueur. Une zone de publicité autorisée (ZPA) devra être créée.

- <u>Signalisation</u>: la zone d'activités sera signalée au point d'entrée sur la RD 3 par un panneau portant le nom de la zone et les noms et logotypes des entreprises. Cette entrée pourra comporter une petite zone d'arrêt pour les véhicules.
- <u>Publicité</u>: les panneaux publicitaires seront interdits dans les bandes de recul.
- <u>- Enseignes</u> : le nombre d'enseignes sera limité à 2 par entreprise. Elles seront apposées sur une façade et ne devront pas dépasser du bâtiment.

Elles pourront également posées au sol à condition d'avoir une envergure limitée et de s'intégrer dans le paysage (2 mètres de hauteur maximum).

g) Les réseaux

Le réseau d'eau potable sera raccordé au réseau d'Uzerche. Dans l'attente de l'amélioration de la capacité du réseau, la contrainte sera d'autoriser l'installation d'entreprises dont la consommation

totale ne dépassera pas 30 m3/jour. Cette contrainte disparaîtra lors de l'augmentation de la capacité du réseau.

La réserve incendie (création d'un bassin) sera alimentée par la source située sur le terrain. Une étude devra au préalable confirmer sa capacité.

Le réseau d'assainissement sera raccordé au réseau d'Uzerche avec création d'une station de relevage en point bas de la zone d'activités de Vigeois.

Les eaux pluviales seront recueillies en point bas dans un bassin de rétention avant rejet dans le milieu naturel.

