

.....

# ÉLABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

.....

## PIÈCE N°4-C - ÉTUDES L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME

Elaboration du PLUi	
Prescrite le :	28 janvier 2015
Arrêtée le :	28 janvier 2019
Approuvée le :	





## Coordonnées :



CdC Dronne & Belle  
ZAE Pierre Levée  
24310 BRANTOME-EN-PÉRIGORD  
Tél : 05 53 03 83 55 - Fax : 05 53 03 83 59

# BE-HLC

Bureau d'études en urbanisme,  
environnement et paysage  
36 cours Tourny 24000 PÉRIGUEUX  
contact@behlc.fr // www.behl.fr



Benjamin HAURIT, sociologue urbaniste  
54 avenue Jean Jaurès - A208  
33150 CENON  
benjamin.haurit@hotmail.fr

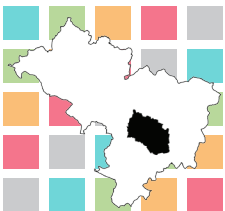
Nature & Compétences

Bureau d'études spécialisé dans les sciences  
naturalistes  
Le Matha 33220 CAPLONG  
f.becheau@nature-et-compétences.com



Arnaud LE GUAY, avocat  
1 rue de la Boétie  
24000 PÉRIGUEUX  
scpavocatslaboetie@aliceadsl.fr





## > ZONE ÉCONOMIQUE AU NIVEAU DE L'ENTREPRISE «TERREFON»

Implantée en bordure de RD939, la zone d'activités au niveau de l'entreprise «terrefon» prend place au sud du pôle de Brantôme. Elle accueille des activités industrielles et artisanales.

Cette zone à conforter nécessite l'abaissement du recul d'inconstructibilité de 75m de part et d'autre de l'axe de la RD939 (route classée à grande circulation).

**Conformément à l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme, le PLUi peut définir une règle d'implantation différente à condition de garantir la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. Ces préconisations sont retranscrites dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLUi Dronne & Belle.**

### A/ Nuisances

- Des lisières paysagères seront aménagées afin de limiter les nuisances visuelles, sonores et olfactives à l'encontre des zones d'habitation voisines, situées à l'ouest, et depuis la RD939.
- Des noues paysagères et un grand bassin de rétention des eaux pluviales végétalisés seront implantés afin d'éviter tout ruissellement sur les propriétés voisines et sur la RD939 en contrebas.

### B/ Sécurité

- Aucun nouvel accès sur la RD939 ne sera créé. L'accès actuel se fait par le biais de 2 tourne-à-gauche sécurisés.
- La bande inconstructible maintenue ne devra pas être végétalisée avec des arbres ou arbustes massifs, afin de ne pas obstruer la visibilité depuis la RD939.

### C/ Qualité architecturale

- Les volumes bâtis seront simples et compacts, et les styles architecturaux des nouveaux bâtiments d'activités seront à harmoniser.
- Les matériaux biosourcés seront à privilégier (structure, couverture, façades, isolation, menuiseries, aménagements intérieurs, mobilier de bureaux...).
- Les couleurs seront neutres pour les façades (nuances sombres de gris, de brun pour les bardages ; tons sable, ocre pour les enduits), comme pour les menuiseries.

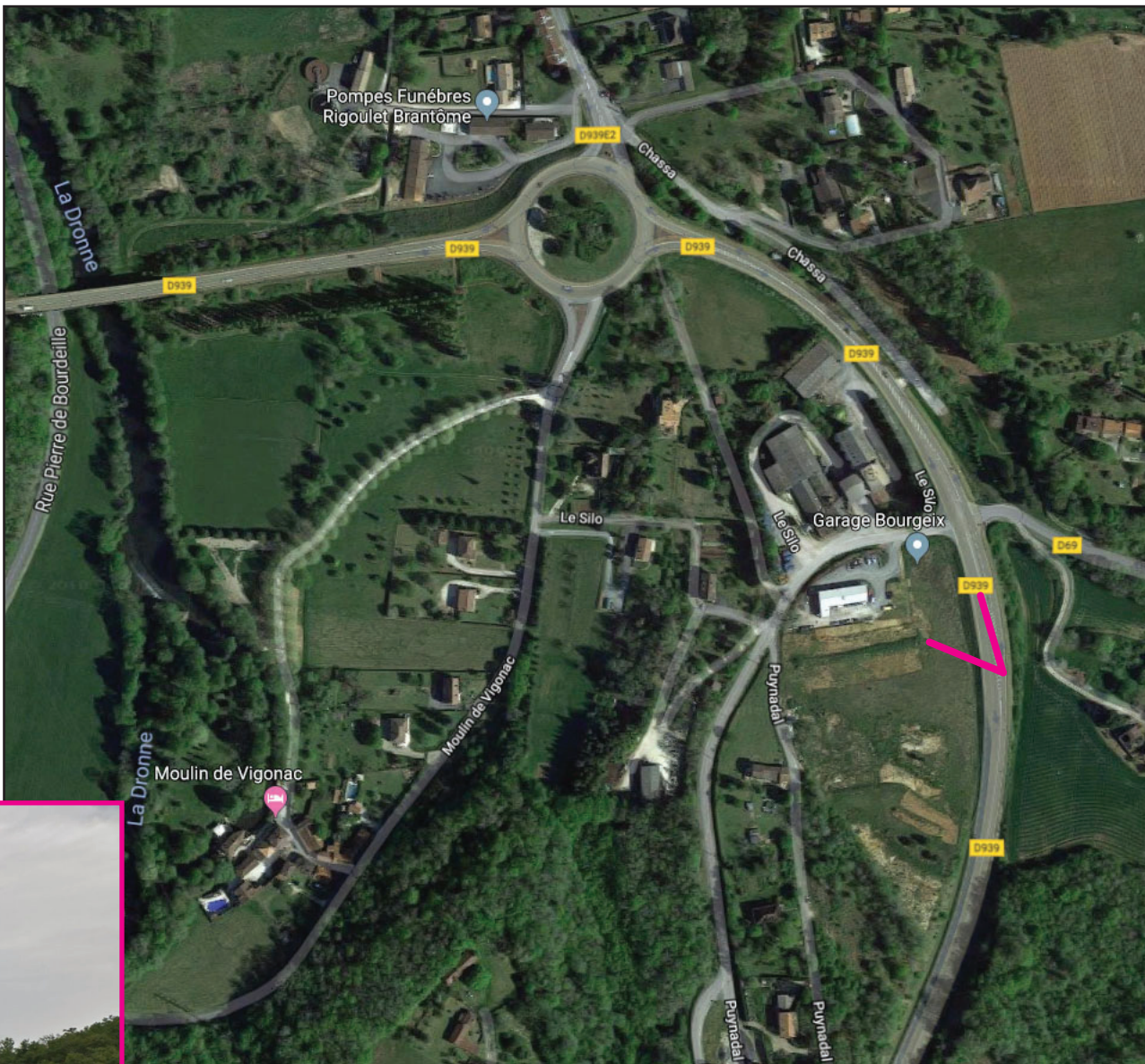
### D/ Qualité de l'urbanisme

- Un recul inconstructible d'environ 40m de l'axe de la RD939 sera maintenu. Cet espace tampon sera dédié à la voie de desserte, au bassin de rétention et aux stationnements. Il sera à végétaliser tout en maintenant une visibilité suffisante de l'accès depuis la route départementale.

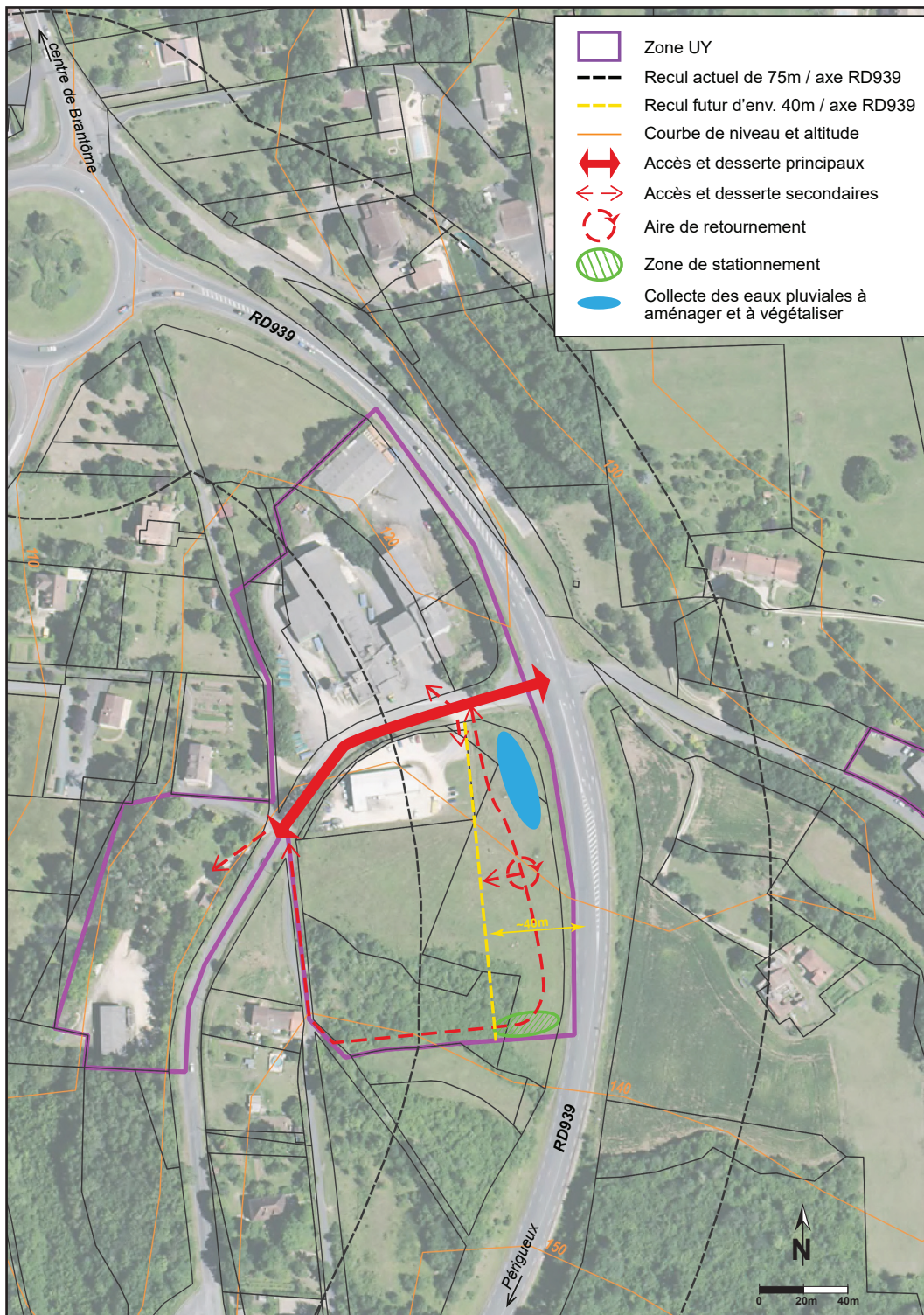
### E/ Qualité des paysages

- Des surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables seront maintenues (sols végétalisés, toitures et terrasses végétalisées, murs et façades végétalisés, surfaces des stationnements alvéolées perméables, etc.).
- Des espèces végétales diversifiées et adaptées aux conditions du terrain seront utilisées (exposition, vent, sols, zones humides...) favorisant au maximum la biodiversité.
- Les enseignes seront harmonisées et la signalétique rationalisée en un point stratégique (entrée dans la zone). La publicité sera limitée et discrète.









- Zone UY
- Recul actuel de 75m / axe RD939
- Recul futur d'env. 40m / axe RD939
- Courbe de niveau et altitude
- Accès et desserte principaux
- Accès et desserte secondaires
- Aire de retournement
- Zone de stationnement
- Collecte des eaux pluviales à aménager et à végétaliser

## ZONE DE «TERREFON»

Type de zone : UY

Surfaces aménageables disponibles : 1,20 ha

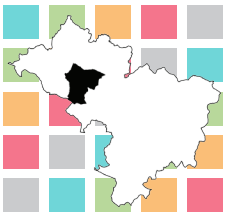
Parcelles : G 1239, 1491, 1492, 1493, 1494, 1495, 1496, 1497  
H 112, 243, 512, 529, 561, 564, 758

Foncier : privé

Assainissement collectif : ???

Desserte eau potable et réseaux secs : oui

Défense incendie : oui



## > ZAE «CHEZ NOAILLAC»

Implantée en bordure de RD939, la ZAE «Chez Noaillac» prend place au sud du pôle de Mareuil. Elle accueille des activités commerciales et artisanales, mais aussi des services privés (funérarium) et publics (déchetterie).

Cette zone à conforter nécessite l'abaissement du recul d'inconstructibilité de 75m de part et d'autre de l'axe de la RD939 (route classée à grande circulation).

**Conformément à l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme, le PLUi peut définir une règle d'implantation différente à condition de garantir la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. Ces préconisations sont retranscrites dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLUi Dronne & Belle.**

## A/ Nuisances

- Des lisières paysagères seront aménagées afin de limiter les nuisances visuelles, sonores et olfactives à l'encontre des zones d'habitation voisines, situées au nord-ouest et au sud-est de la ZAE.
- Des noues paysagères et des bassins de rétention des eaux pluviales végétalisés seront implantés afin d'éviter tout ruissellement sur les propriétés voisines.

## B/ Sécurité

- Aucun nouvel accès sur la RD939 ne sera créé. L'accès actuel se fait par le biais de 2 tourne-à-gauche sécurisés.
- Une voie douce sera à aménager par le sud pour faciliter et sécuriser les déplacements à pieds ou à vélo depuis le pôle de Mareuil.

## C/ Qualité architecturale

- Les constructions seront à adapter au relief du terrain et à la nature des sols, en fractionnant au besoin les volumes bâtis de façon à limiter les déblais/remblais.
- Les volumes bâtis seront simples et compacts, et les styles architecturaux des nouveaux bâtiments d'activités seront à harmoniser.
- Les matériaux biosourcés seront à privilégier (structure, couverture, façades, isolation, menuiseries, aménagements intérieurs, mobilier de bureaux...).
- Les couleurs seront neutres pour les façades (nuances sombres de gris, de brun pour les bardages ; tons sable, ocre pour les enduits), comme pour les menuiseries.

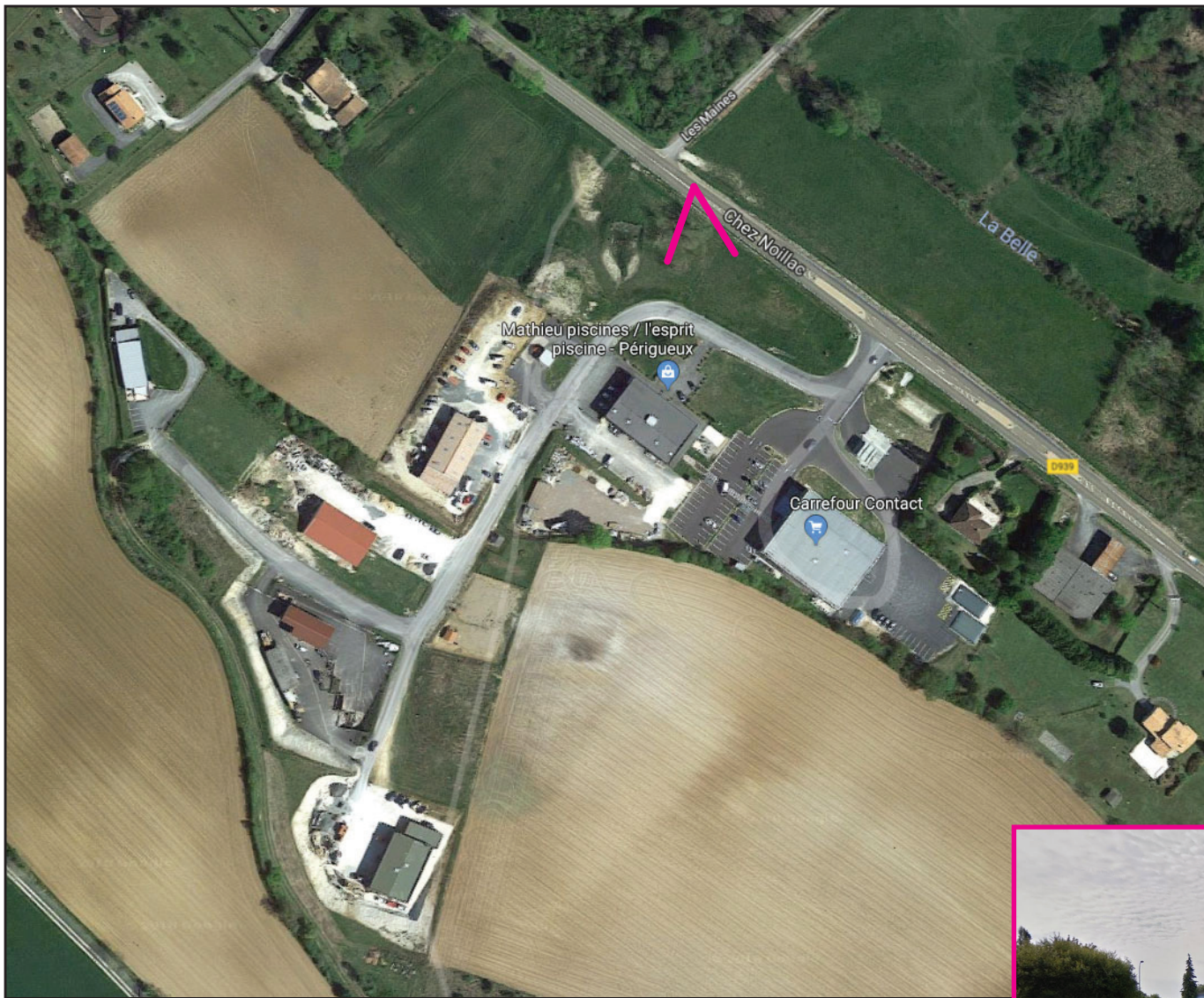
## D/ Qualité de l'urbanisme

- Un recul inconstructible de 30m de l'axe de la RD939 sera maintenu, dans l'alignement des constructions existantes voisines. Cet espace tampon sera à végétaliser tout en maintenant une visibilité suffisante de l'accès depuis la route.

## E/ Qualité des paysages

- Des surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables seront maintenues (sols végétalisés, toitures et terrasses végétalisées, murs et façades végétalisés, surfaces des stationnements alvéolées perméables, etc.).
- Des espèces végétales diversifiées et adaptées aux conditions du terrain seront utilisées (exposition, vent, sols, zones humides...) favorisant au maximum la biodiversité (type haie fruitière, haie bocagère...).
- Les enseignes seront harmonisées et la signalétique rationalisée en quelques points stratégiques. La publicité sera limitée.







## ZAE «CHEZ NOAILLAC»

Types de zone : UY et AUY

Surfaces aménageables disponibles : 4,84 ha

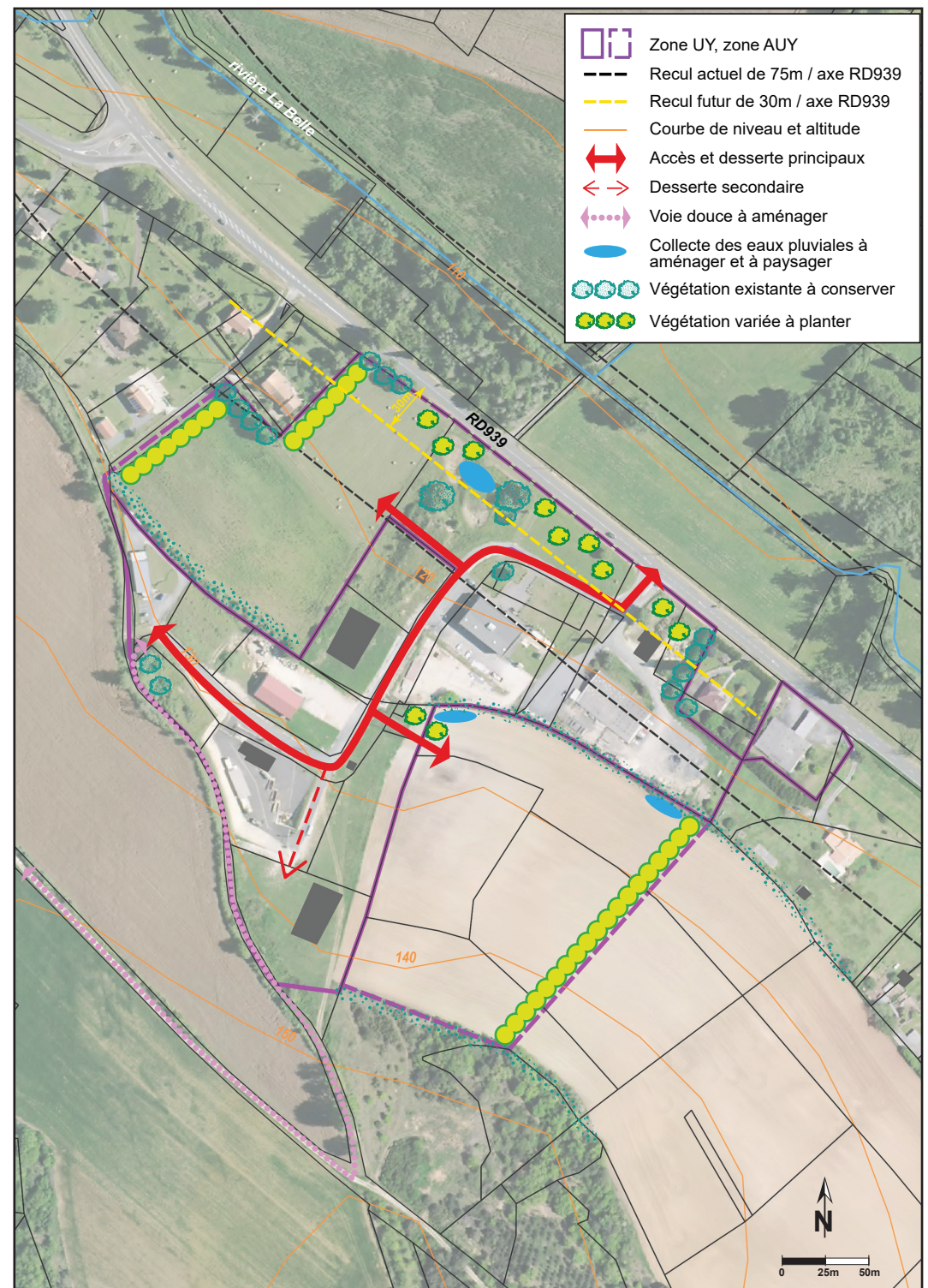
Parcelles : I 74, 75, 76, 77, 427, 591

Foncier : privé

Assainissement collectif : ???

Desserte eau potable et réseaux secs : oui

Défense incendie : oui



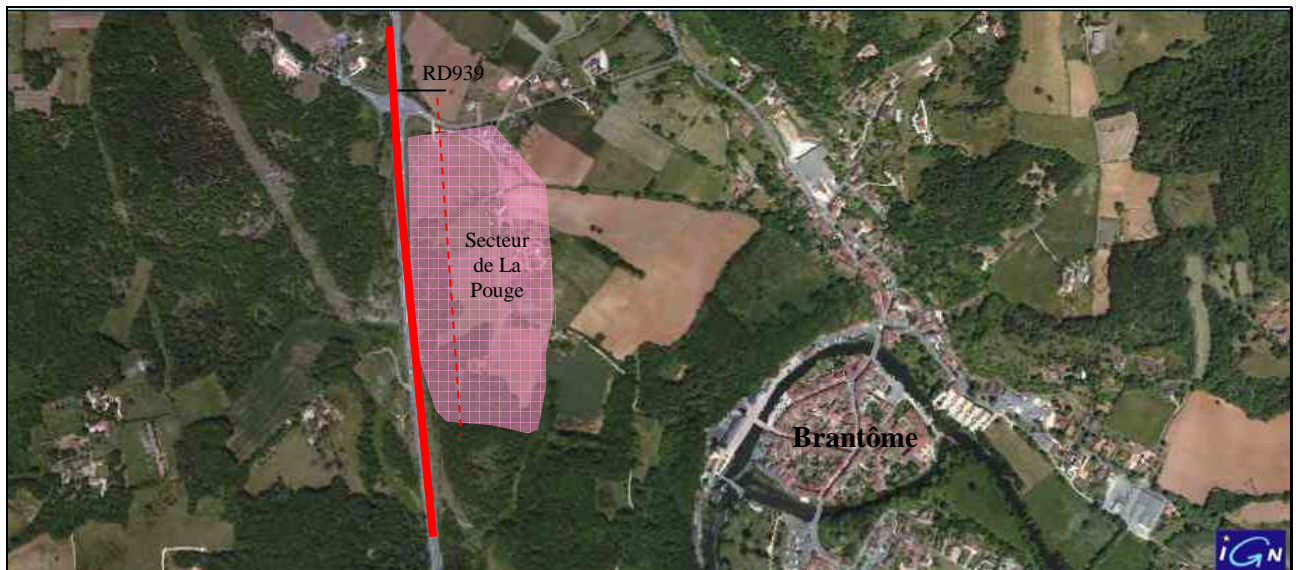


DEVELOPPEMENT DE L'URBANISATION SOUMIS A  
L'ARTICLE L 111.1.4 DU CODE DE L'URBANISME

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<sup>ER</sup> 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 Pougé », 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.»

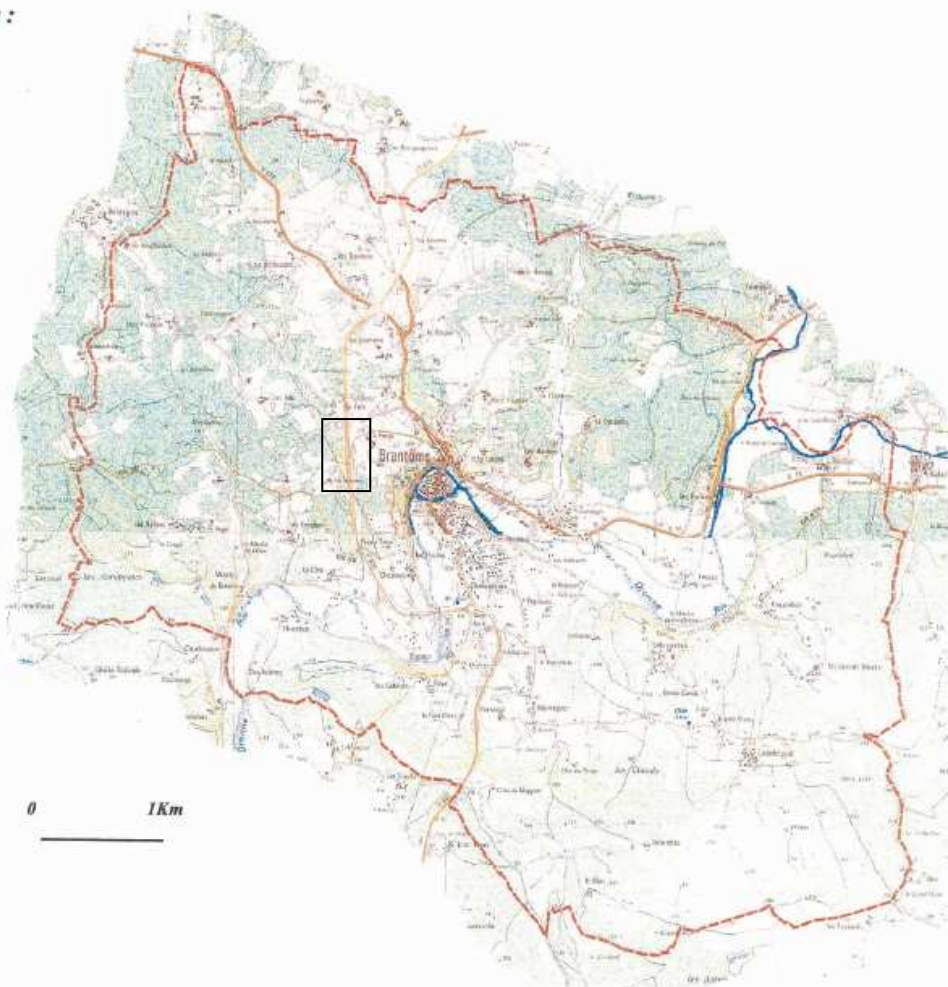


### Présentation du projet

#### Cartes de localisation géographique du projet

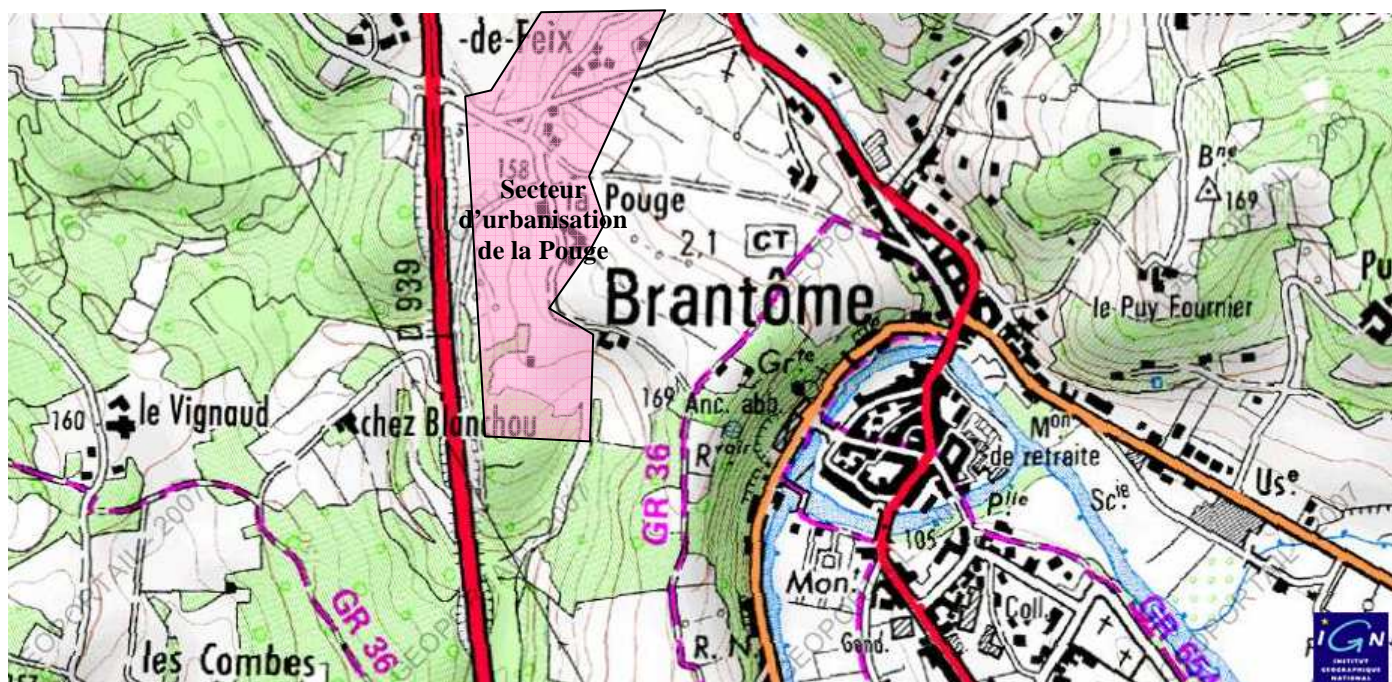


Commune de Brantôme :  
Fond IGN



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.

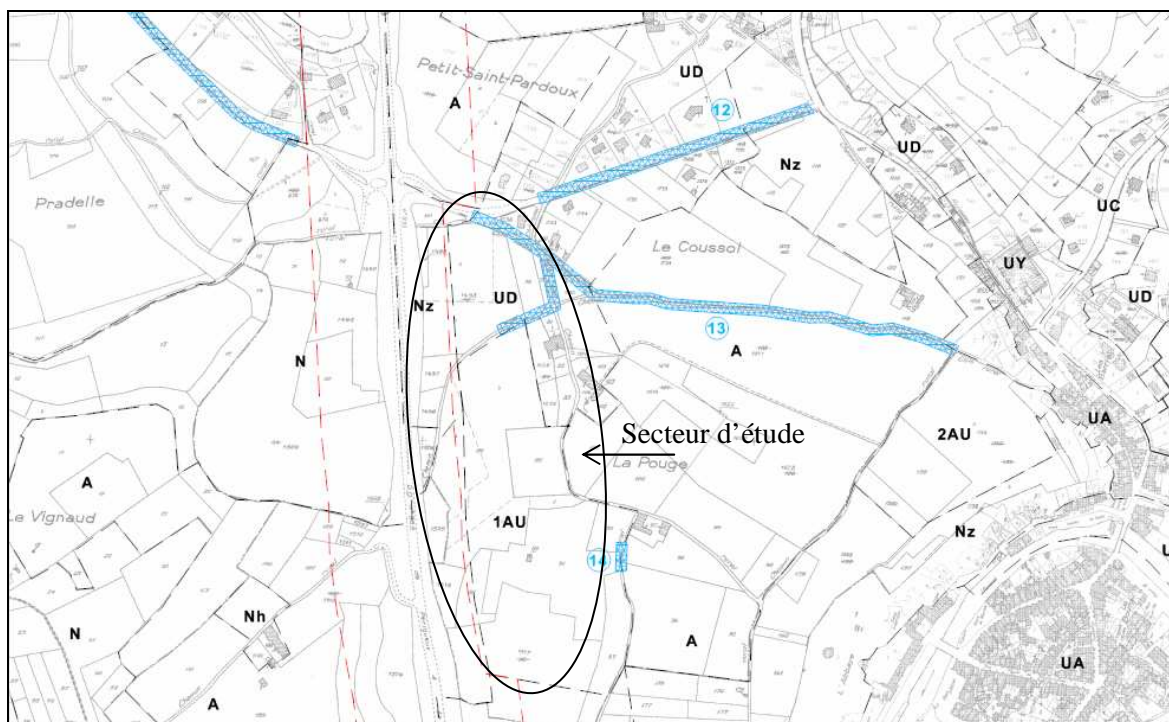
La collectivité de Brantôme souhaite réduire la marge de recul imposée par l'article cité ci-dessus pour permette l'implantation de ce nouveau lotissement. En ce cas il convient de réaliser une étude complémentaire au PLU pour examiner l'impact du projet de construction vis-à-vis :

- 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.

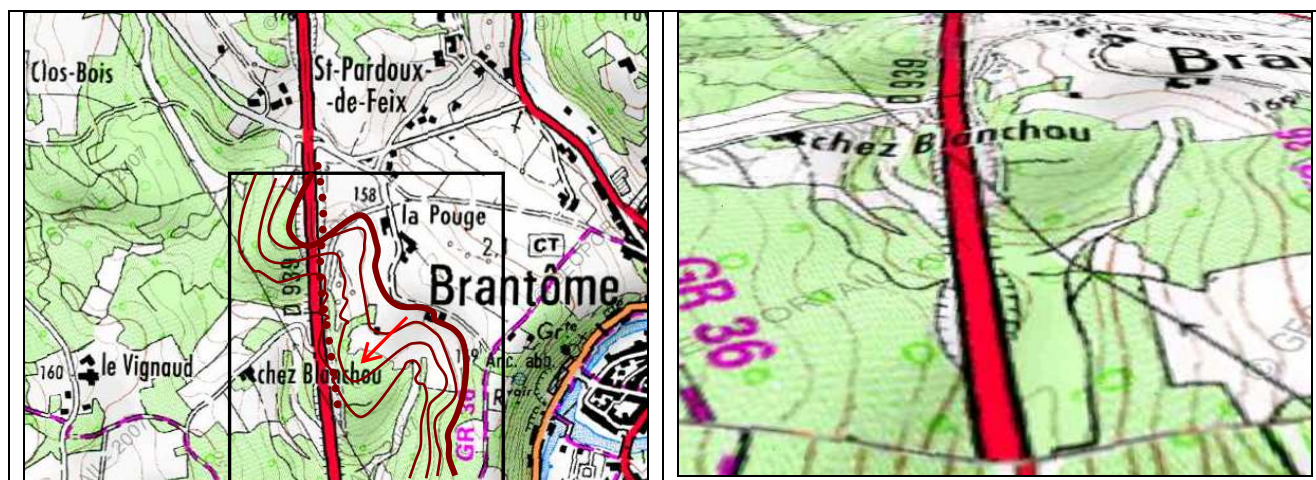
#### Les informations à prendre en compte :

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 infrastructure 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 quel que 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 1AU 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"><li>■ qu'elle valorise les espaces urbains à l'arrière et le site dans son ensemble,</li><li>■ 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.</li></ul>
--	---

**3 – PROJET – DISPOSITIONS A PREVOIR POUR NE PAS APPLIQUER LE REcul PREVU AU 1<sup>ER</sup> 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><b><u>Les aménagements routiers :</u></b></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 Pougé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pas de desserte à partir de la RD 939</li> <li>- aménagements, élargissements de voies existantes suivant les emplacements réservés n° 13 inscrits au plan de zonage du PLU</li> </ul> <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"><b><i>La sécurité</i></b></p> <p align="center"><b><i>et</i></b></p> <p align="center"><b><i>la qualité de l'urbanisme</i></b></p>
<p><b><u>La marge de recul et son traitement :</u></b></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"><b><i>La qualité de l'urbanisme et du paysage</i></b></p> <p align="center"><b><i>et</i></b></p> <p align="center"><b><i>limiter les nuisances</i></b></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;"><b><i>La qualité du paysage, la mise valeur et l'intégration du site.</i></b></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;"><b><i>La qualité de l'urbanisme, et la mise en valeur de l'architecture.</i></b></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 traduite 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 a 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° 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° 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 m<sup>2</sup>, 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 m<sup>2</sup> 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<sup>ème</sup> 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**

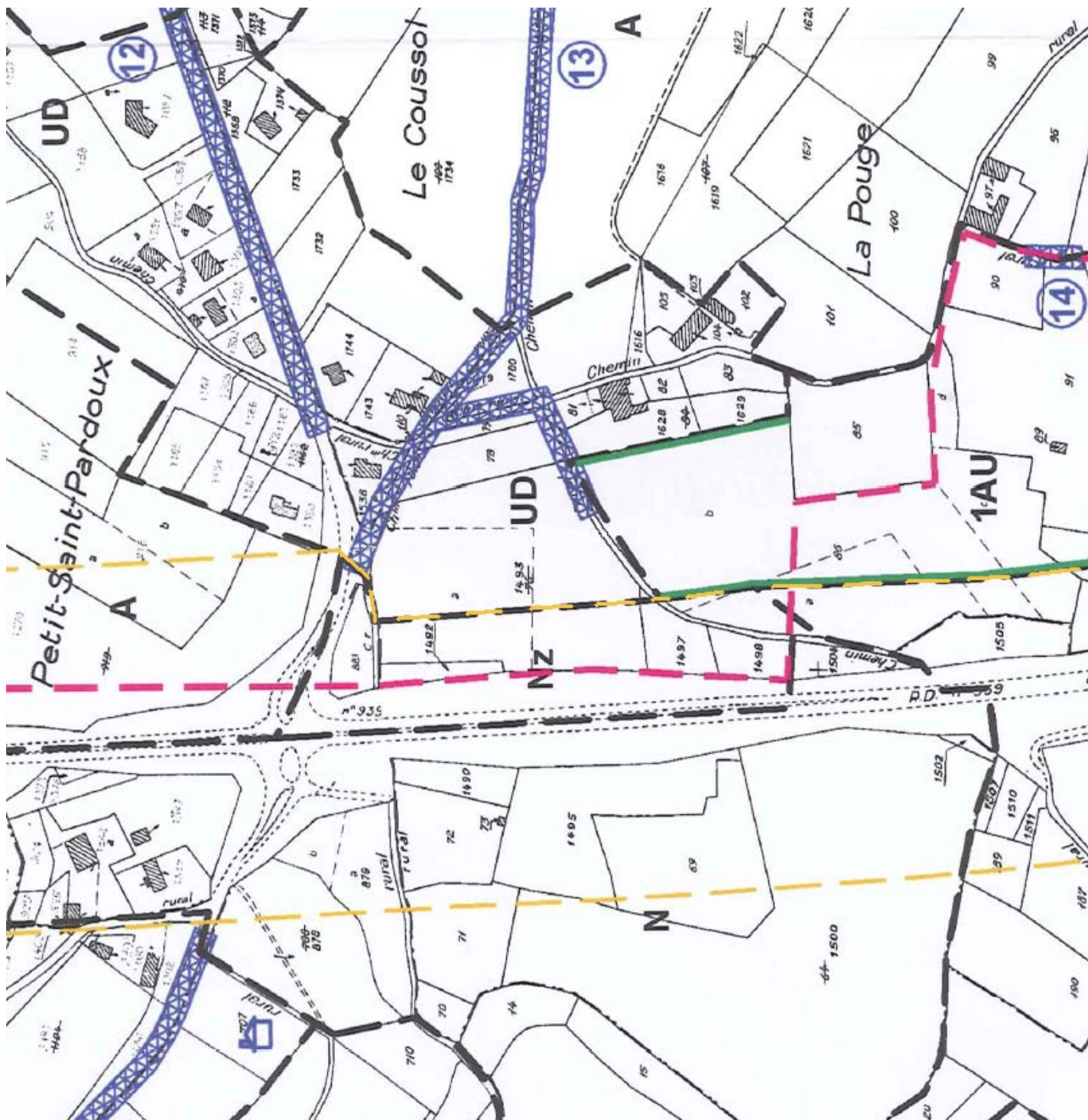
## Extrait de zonage

PLU de Brantôme  
Planche Nord-Ouest

Rectification d'une erreur matérielle correspondant à un report inexact de la bande d'inconstructibilité de chaque côté de la RD 939 (partie déviation Ouest de Brantôme) qui passe de 100 m à 60 m dans la zone ayant fait l'objet d'une étude dérogatoire au titre de l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme.

— Nouveau report de la bande d'inconstructibilité de la RD 939

Le plan, ci-contre intègre la rectification de cette erreur matérielle évoquée ci-dessus et dans l'exposé des motifs.



*Définity*

Département  
de la Dordogne

Communauté de communes  
du Brantômois

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

Développement de la zone d'activités de Valeuil

COMMUNE DE VALEUIL

Avril 2006





# 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<sup>ER</sup> 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 (DEVELOPPEMENT DE LA ZONE D'ACTIVITES DE VALEUIL)

## INTRODUCTION

Afin de répondre aux besoins de développement de la communauté de communes du Brantômois, exprimés dans le cadre de la réalisation de documents d'urbanisme sur son territoire, les élus intercommunaux envisagent la création d'un site d'activité économique sur la commune de Valeuil.

Or, ce projet se situe le long de la route départementale 939 (axe Angoulême-Périgueux), voie classée à grande circulation. L'article L-111.1.4 du code de l'urbanisme oblige en ce cas un recul de 75 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 communauté de communes, qui regroupe par ailleurs une surface de 10,5 hectares, 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 (article 52 de la Loi n° 95-101 du 02 février 1995 relative à la protection de l'environnement),
- ✓ Les acteurs locaux ont une volonté affirmée de réaliser une opération de qualité, garante de la préservation et de la mise en valeur de l'environnement.

**Les conclusions et les préconisations de cette étude s'appliqueront aux demandes d'implantations d'activités sur la zone.**

**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.

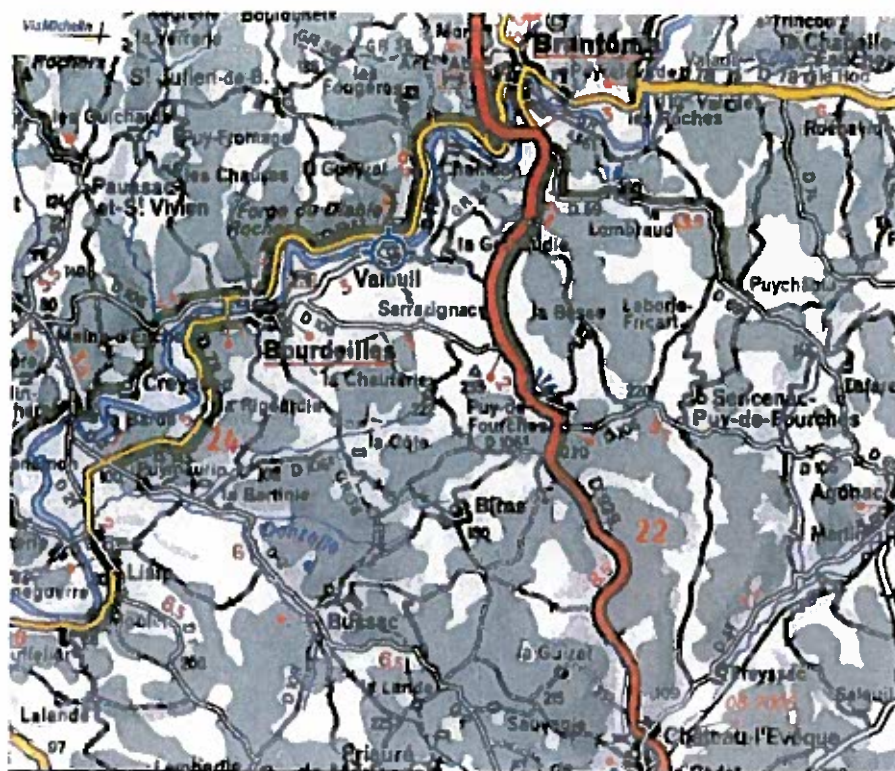
Elle ne s'applique pas non plus à (L. n° 2003-590 du 2 juill. 2003, art. 34-II) «l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à» l'extension de constructions existantes.

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.»

**Cartes de localisation géographique**

*Situation de la commune de Valeuil dans son environnement proche*

**Distances et temps de parcours depuis la zone économique**

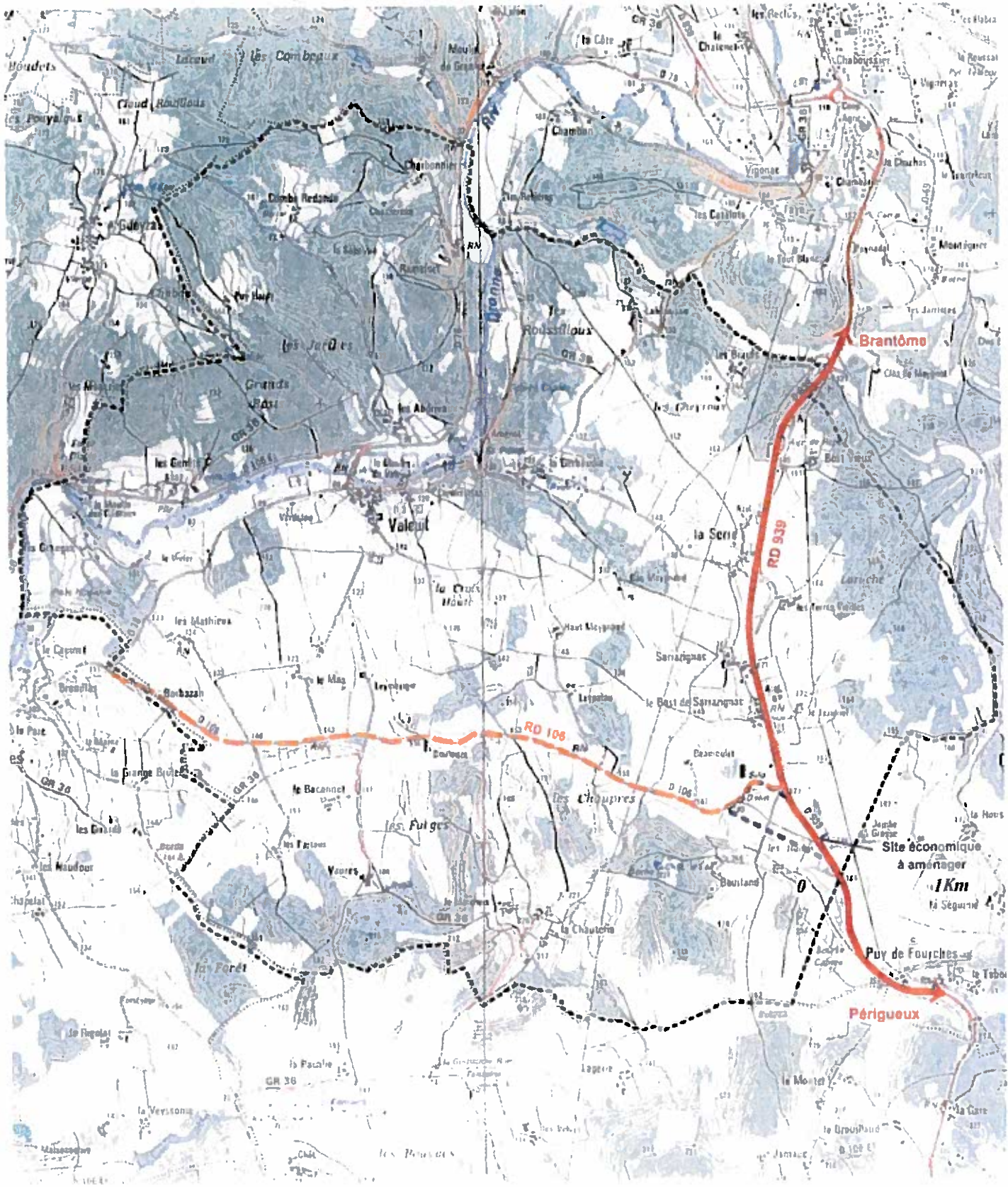
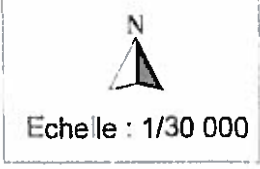
	<i>Brantôme</i>	<i>Périgueux</i>	<i>Angoulême</i>
<i>Distances depuis la zone économique</i>	<b>6 km</b>	<b>21 km</b>	<b>63 km</b>
<i>Temps de parcours</i>	<b>5 mn</b>	<b>24 mn</b>	<b>56 mn</b>

*Ces distances et temps de parcours sont calculés depuis les centres villes des communes citées.*





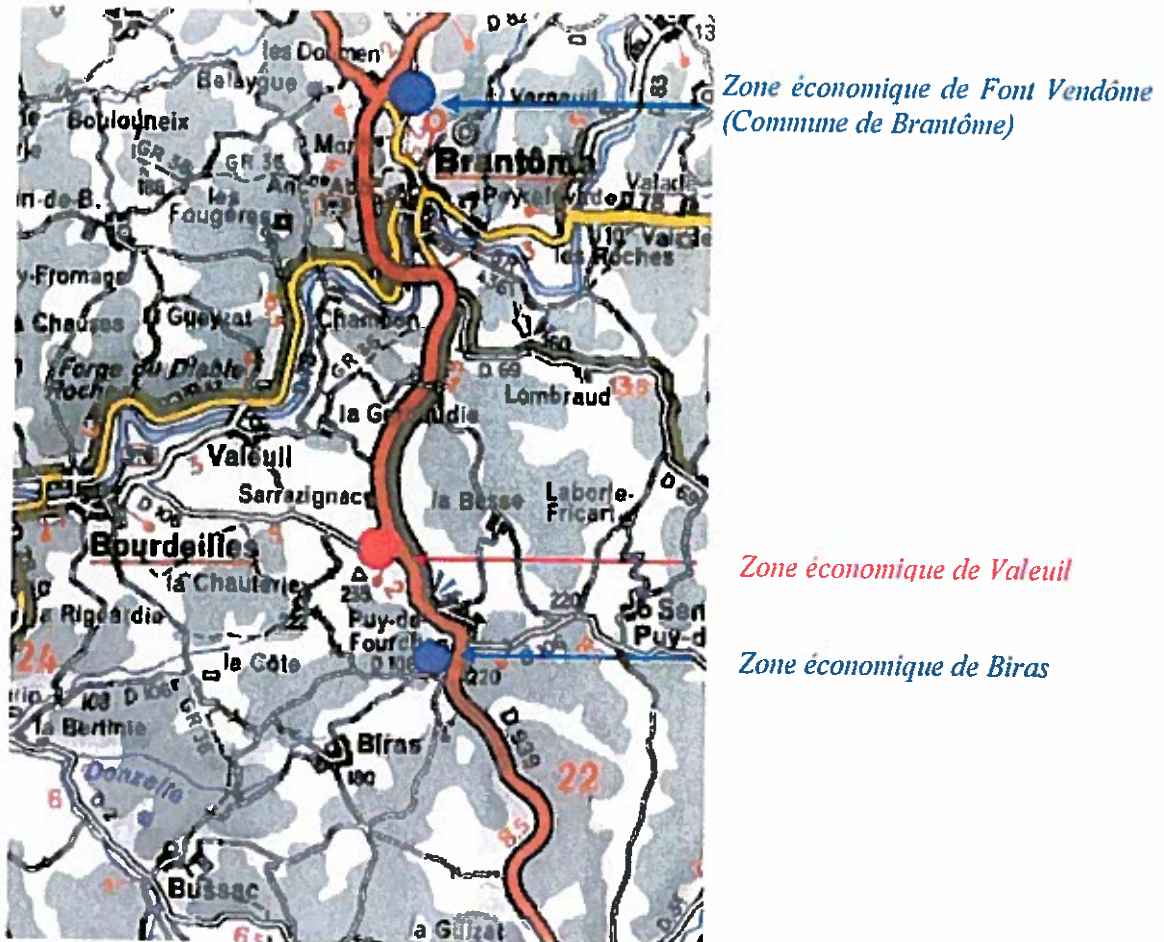
**Commune de Valeuil (24)**  
**Situation de la zone à aménager**  
**sur le territoire communal**



Source : extrait de la carte IGN n° 1934 Ouest au 1/25 000e.



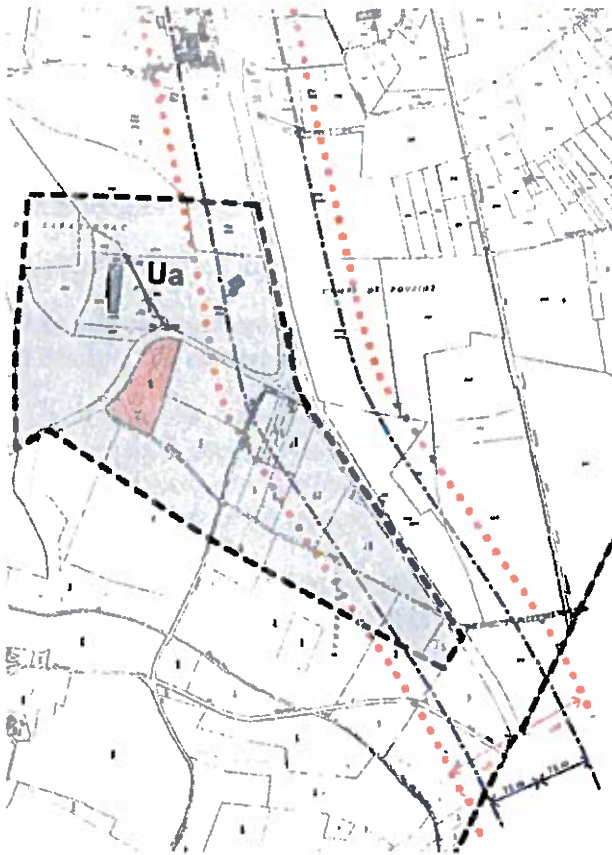
### Contexte économique



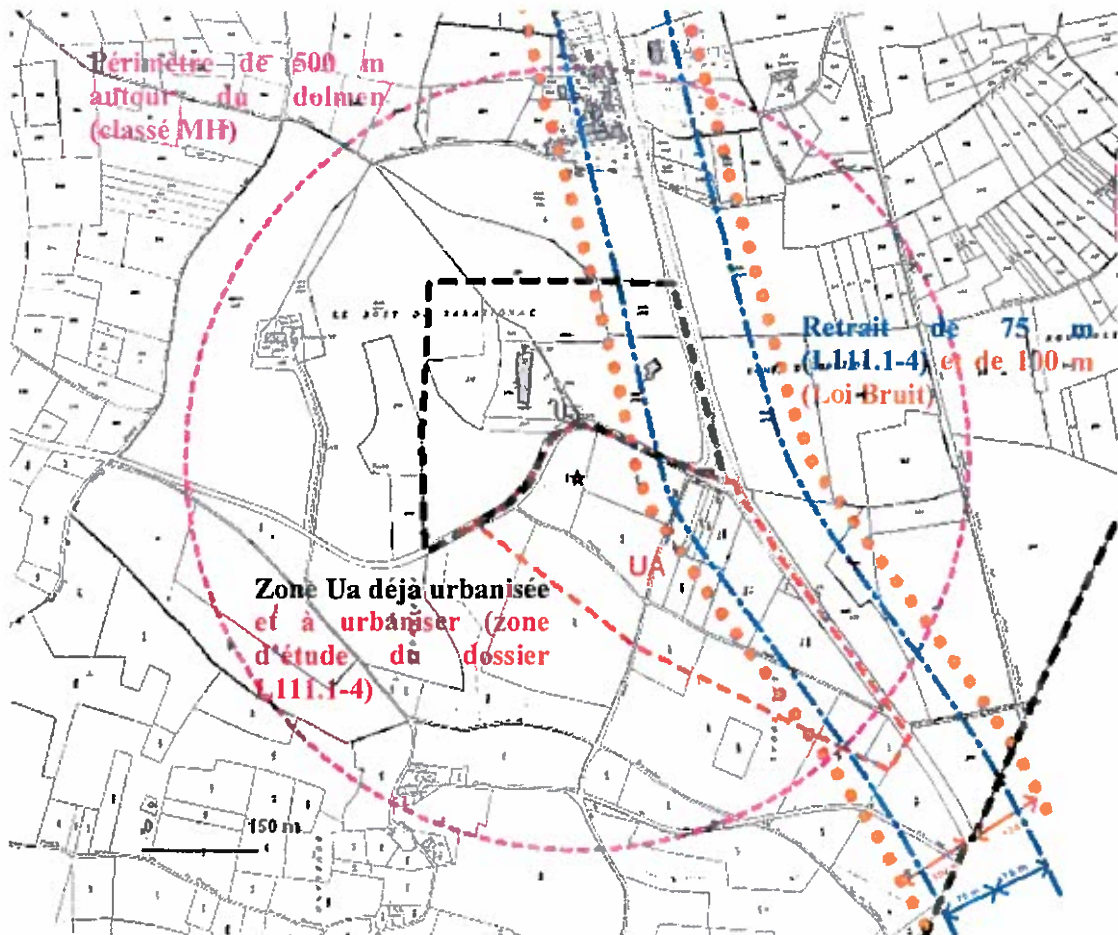
Les 3 zones présentées ci-dessus ont été retenues par la Communauté de Communes comme zones d'intérêt communautaire (compétence intercommunale en matière de développement économique).

La commune de Valeuil est située au cœur de la Communauté de Communes du Brantômois. La compétence économique est intercommunale.

**Zone**



A gauche, présentation générale de la zone Ua (la parcelle hachurée en rouge correspond à un site archéologique : présence d'un dolmen) et en bas, présentation plus détaillée de la zone et de ses principales contraintes.



## 1 - ETAT DES LIEUX – ANALYSE DU SITE

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

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

#### Quelques données :

- La RD 939 est un itinéraire structurant du département reliant Angoulême à Périgueux.
  - Cet axe est régulièrement emprunté par des convois exceptionnels et utilisé comme itinéraire de transport de matières dangereuses.
  - Cette voie est composée selon les secteurs de 2 ou 3 voies. Au nord de la future zone économique, 2 secteurs de 3 voies se succèdent (en direction de la commune de Brantôme) à partir du croisement entre les RD 939 et RD 106 (19 m de chaussée). Au niveau de la zone et au Sud, en direction de Périgueux, la route n'est composée que de 2 voies (12,5 m de chaussée).
  - Trafic moyen annuel journalier 4464 véhicules par jour dont plus de 18 % de poids lourds (données de 2004 fournies par le Service des Infrastructures et de la route – DDE 24).
  - Voie rectiligne dans le sens Angoulême – Périgueux avant le carrefour desservant la zone. La vitesse est limitée à 90 km/h en traversée de la zone économique en cours de développement.
  - Dans le sens Périgueux - Angoulême, avant d'arriver sur la zone, on note la présence d'une série de virages.
  - Carrefour existant en bordure de zone sécurisé : le carrefour permet la desserte du bourg de Valeuil et de la commune de Bourdeilles par la RD 106 : bonne visibilité des véhicules provenant d'Angoulême, de Périgueux ainsi que de la RD 106.
  - Entre 2000 et 2004, sur la RD 939, on recense 4 accidents sur l'ensemble de la commune de Valeuil. Deux accidents ont été mortels, en 2000 et 2001, causant la mort de 5 personnes au total. Sur le secteur, du projet on ne recense pas d'accidents sur cette même période.
  - Des modifications de signalétiques ont cependant amélioré la sécurité de la RD 939 ces dernières années.
- La RD 939 semble pouvoir supporter un trafic supplémentaire (à la fois poids lourds et véhicules légers) lié au développement futur de la zone.



Commune de VALEUIL (24)

Etat initial de l'environnement



Bâtiments économiques

Espaces boisés



Haie agricole



Arbres



Dolmen



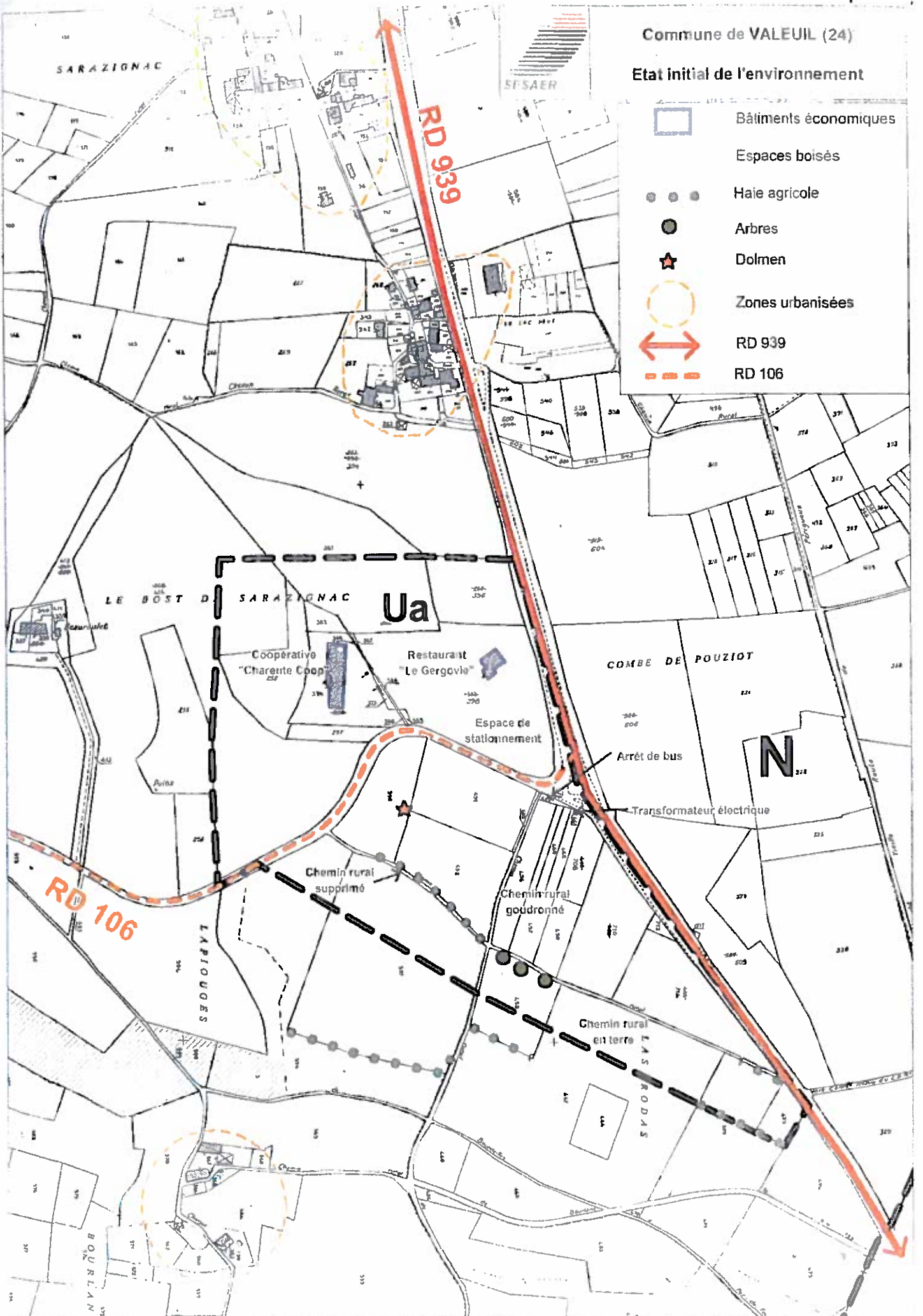
Zones urbanisées



RD 939



RD 106



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

La zone d'activités est desservie depuis la RD 939 par un carrefour aménagé. C'est ensuite la RD106 qui permet la desserte interne de la zone existante et à créer :

- les véhicules qui viennent d'Angoulême accèdent à la RD 106 à l'aide d'un tournebride sur la droite.
- les véhicules qui viennent de Périgueux accèdent, quant à eux, à la zone grâce à un tourne à gauche.



*Le tourne à gauche et le tourne à droite au croisement des RD 939 et 106*

La RD 106 sépare ensuite la zone déjà urbanisée de la zone à aménager. Le carrefour entre la RD 106 et la RD 939 permet une desserte aisée en camions puisqu'un trafic lié à la coopérative « Charente Coop » et au restaurant « Le Gergovie » existe déjà.

Une voie interne au secteur à aménager, de 4 m de large, dessert le hameau du Bourland (ce n'est pas l'unique voie d'accès au hameau). L'étréouissement de la voie ne permet pas aujourd'hui d'y faire demi-tour. Le développement du site se fera à partir de cette voie interne qui devra cependant être aménagée.

#### *En conclusion :*

- *Le développement du site économique va apporter un trafic supplémentaire, sur la RD 939 (poids lourds et véhicules légers) mais également sur la RD 106. Les infrastructures existantes permettront de supporter cette augmentation sensible de trafic.*
- *Dans le cadre du développement du site d'activités, il est prévu :*
  - *de s'appuyer sur le carrefour existant déjà sécurisé lors de l'aménagement de la partie nord de la zone (liée au restaurant et à la coopérative agricole),*
  - *de s'appuyer sur la desserte interne existante : la voie d'accès au hameau de Bourland devra cependant être redimensionnée suivant les besoins nouveaux.*
  - *de créer une voie perpendiculaire à la voirie interne existante, notamment pour desservir toute la partie sud est de la zone (les chemins indiqués au cadastre n'existent plus ou pratiquement plus sur le terrain).*



## 1-2 Description du site et de ses caractéristiques :

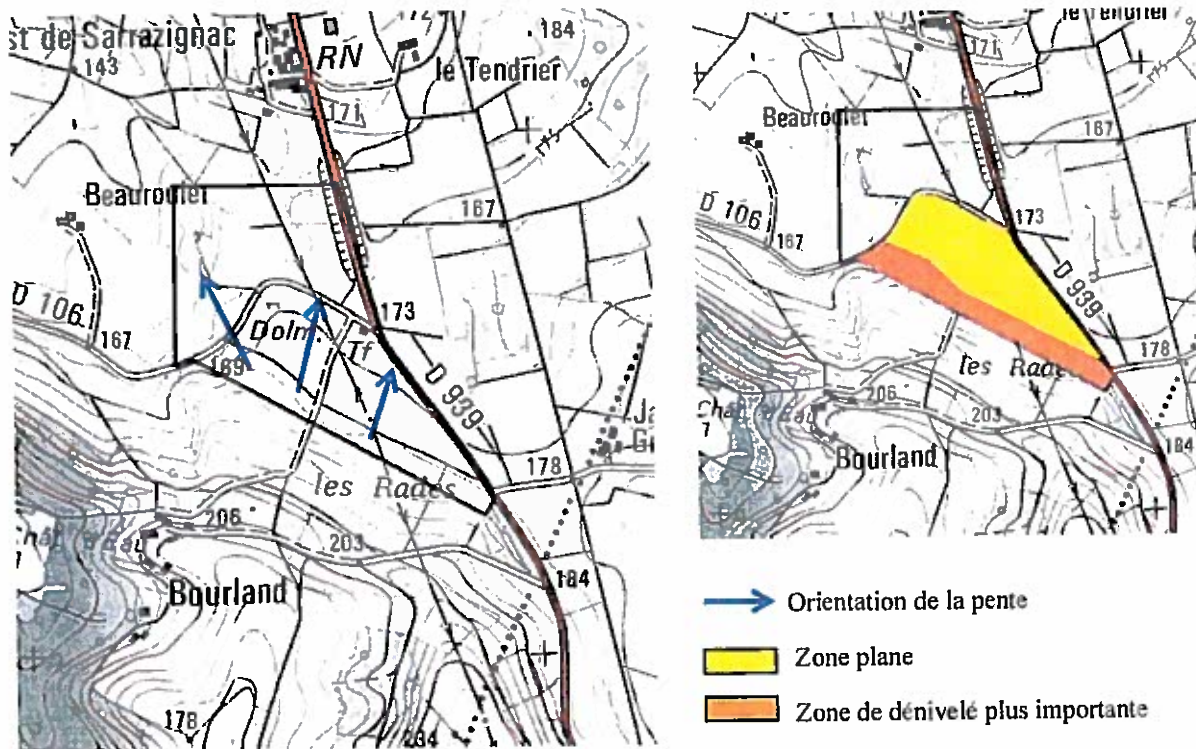
### Les informations à prendre en compte :

Sur le secteur d'études, un dolmen fait l'objet d'un périmètre de protection des Monuments Historiques. Cette protection n'interdit pas la construction mais la délivrance des permis de construire sera soumise à l'accord préalable de l'Architecte des Bâtiments de France. La protection s'applique dans un rayon de 500 mètres autour du dolmen.

La zone à aménager ne fait pas l'objet de périmètre supplémentaire pouvant influencer ou contraindre l'urbanisation (pas de périmètre de protection de captage d'eau potable, pas de zones aux qualités écologiques à protéger, ...).

Cependant, un rayon de 30 mètres doit être respecté autour de la coopérative, correspondant à la protection d'une cuve de gaz. Ce rayon ne concerne pas la zone d'activité future à aménager.

### Le contexte topographique



Source : IGN, SESAER – 02/2006

En terme topographique, 2 secteurs peuvent être identifiés sur la future zone à aménager :

- la partie nord de la zone, la plus basse et plane. Elle est surélevée de quelques mètres par rapport aux 2 routes départementales 106 et 939.
- La partie sud de la zone, présentant une pente orientée vers le nord. Elle domine la partie nord de la future zone d'activités.

La zone d'activités actuellement aménagée (accueillant la coopérative et le restaurant) se situe en léger contrebas de la future zone d'aménagement (parties nord et sud).

Dans un environnement plus large, les points haut de la zone offrent des points de vue assez lointains vers le nord.

Le relief de la zone à aménager oscille entre 169 et 183 m.

Les terrains se situant aux abords de la voie connaissent une pente très douce (entre 173 et 180 mètres). Néanmoins, il faut signaler que les terrains de la zone d'activité se trouvent en surplomb par rapport à la chaussée de la RD 106 (d'un à deux mètres environ).

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



## L'occupation du sol :

(Voir cartographies relative à l'Etat initial)

- La zone en cours d'étude n'est pour le moment pas urbanisée. L'occupation actuelle de la surface est agricole (cultures céréalières).
- Quelques haies de type champêtre sont présentes sur la zone, en délimitation de parcelles. Il n'y a par ailleurs pas de surfaces boisées sur la zone. Quelques arbres sont toutefois présents (5 au total). Ces petits arbres de type feuillus n'ont pas de protections particulières.
- Le paysage global de la zone apparaît donc ouvert, orienté vers le nord.
- Un dolmen est présent sur la partie ouest de la zone. Classé aux monuments historiques, un rayon de protection de 500 mètres s'applique autour de ce dolmen.
- Les seuls bâtiments présents en bordure de zone sont un poste de transformation électrique et un arrêt de cars en pierre à proximité du carrefour entre les RD 939 et 106.
- La zone n'a pas fait l'objet d'aménagement paysager spécifique (aucun aménagement paysager n'a été réalisé à l'entrée et à l'intérieur de la zone, ni sur la marge de recul avec la RD 939).
- Une seule voie de desserte existe au sein de la zone (le chemin rural orienté ouest – est indiqué sur le cadastre a été « grignoté » par les terres agricoles. La voie de desserte existante orienté nord – sud est goudronné mais n'apparaît pas suffisante pour supporter l'accueil d'un trafic économique.
- L'environnement extérieur de la zone offre un paysage relativement « dégradé » vers le nord, caractérisé par l'implantation d'un bâtiment d'activité agricole et d'un restaurant au milieu d'un espace composé d'un grand parking permettant l'arrêt de poids lourds. Vers le sud, le dénivelé ainsi que les espaces boisés (épineux) assurent une dissimulation de la future zone dans l'environnement et le paysage local.



*Haies présentes sur la future zone d'activité*

### 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 Valeuil. Cela signifie qu'une bande de 100 m à partir du bord extérieur de la chaussée est affectée par le bruit.

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

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

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

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

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

Au sein de la zone d'activité actuelle, la présence de la coopérative « Charente Coop » peut engendrer des nuisances de type sonore ou autres.

Un périmètre de 30 mètres est notamment à respecter autour d'une cuve de gaz présente au sein de la coopérative (voir la liste des arrêtés concernant les contraintes liées à la coopérative).

La présence du restaurant « Le Gergovie » peut également engendrer quelques contraintes sonores aux heures de repas. En effet, ce restaurant étant fréquenté par de nombreux routiers, la présence de camions sur la zone peut être prise en compte.

Cependant, ces nuisances actuelles ne compromettent pas l'installation d'activités nouvelles, étant donné que la destination de la zone à aménager concerne également l'activité économique.

Les habitations les plus proches (Beauroulet et le Bost de Sarrazignac) se situent à 250 mètres des activités économiques actuelles. Le développement des activités sur la zone à étudier (au sud de la zone actuelle) n'accroît pas les nuisances de l'habitat existant.

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

1-3-2 Au regard de la sécurité :

La zone d'activités (présente et future) est desservie depuis la RD 939 par un carrefour aménagé :

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



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

- L'accès à la RD 939 depuis la zone d'activité (par la RD 106) fait l'objet d'un stop.



*L'accès à la RD 939 depuis la RD 106.*

On peut également accéder à la zone d'activité par la RD 106 (en provenance des bourgs de Valeuil ou de Bourdeilles). Cet accès est assez peu dangereux et ne nécessite pas d'aménagement particulier car les flux y sont assez peu nombreux.

Une voie interne, d'une largeur étroite (environ 3 à 4 m de large), dessert la zone à aménager mais également le hameau de Bouland (qui possède un autre accès à la RD 939). Elle ne permet pas actuellement aux véhicules d'y faire demi-tour.

Cette voie interne possède une sortie sud la RD 106, pratiquement face à l'entrée du restaurant.



*Vue de la voie interne : vers le nord et vers le sud*

Le développement du site se fera à partir de l'accès unique déjà aménagé et autour de la voie interne déjà en place.

Le développement de la zone d'activités 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 uniquement au cœur de la zone d'activités future.

### 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 Ua présente ou à aménager.

Les habitations les plus proches de la zone d'activité déjà urbanisée sont situées sur le hameau du Bost de Sarrazignac (160 mètres de la limite de zone et 250 mètres des bâtiments d'activité) et sur l'écart de Beauroulet (170 mètres de la limite de zone et 280 mètres des activités existantes).

La zone à aménager, située plus au sud s'éloigne de ces habitations les plus proches. Ainsi, l'écart de Beauroulet se trouve à 350 mètres de la limite de la zone à aménager, tandis que le hameau du Bost de Sarrazignac en est situé lui à 370 mètres.

C'est finalement l'écart de Jambe Grosse (commune de Sencenac - Puy de Fourches), qui se trouvera le plus proche des limites de la future zone d'activité, à 250 mètres ainsi que le hameau de Bourland, à 300 mètres.

La configuration du paysage ne permet pas de vues du hameau de Bourland sur la future zone d'activité (pour des bâtiments de moins de 20 mètres de hauteur qui seraient situés sur les points les plus haut de la zone).

De Beauroulet, les vues ne sont visibles que sur la partie ouest de la zone, si seulement les bâtiments sont d'une hauteur importante.

C'est du Bost de Sarrazignac et de Jambe Grosse que les vues sur la future zone auront le plus d'impacts.



*Vue sur le hameau de Bost de Sarrazignac depuis le point le plus haut de la future zone*



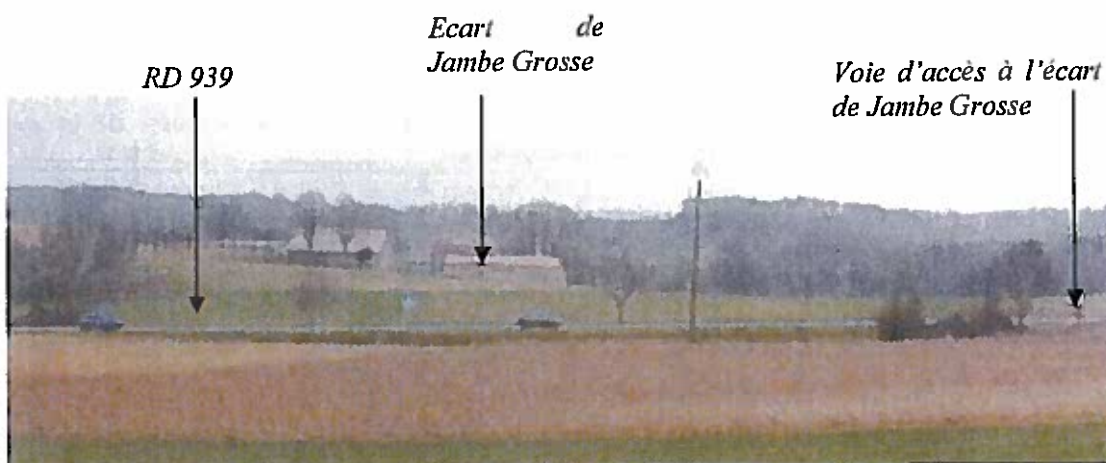


*Vue sur la zone économique depuis le hameau de Bost de Sarrazignac*

Le hameau du Bost de Sarrazignac présente un bâti ancien à destination principalement d'habitat. L'ensemble de ce bâti ancien est situé à l'ouest de la RD 939, ce qui minimise la dangerosité de la traversée du hameau. Les constructions implantées le long de la RD 939 n'ont pas de recul par rapport à la voie.

De l'autre côté de la RD, un bâtiment d'activité plus récent s'est construit. Ce bâtiment en partie en tôle accueille un réparateur de matériel agricole.

L'écart de Jambe Grosse correspond à un bâti traditionnel diffus issu d'une exploitation agricole. Les bâtiments présents sont donc caractérisés par un bâti en pierres de pays recouvert ou non de crépis avec des couvertures en tuiles à 2 pans. La distance de 250 mètres de la limite de zone en fait le groupement d'habitat le plus proche.



*Vue vers l'écart de Jambe Grosse depuis la zone économique à aménager*

**Les caractéristiques architecturales des hameaux ou écarts présents à proximité de la zone d'activité correspondent aux spécificités d'habitat ancien. Les propositions concernant les aspects architecturaux devront s'inspirer des caractéristiques architecturales locales de façon générale.**

**La définition de l'implantation des bâtiments devra permettre la meilleure intégration paysagère possible.**

### Les constructions présentes sur le site ...

Sur l'ensemble de la zone Ua, 2 activités économiques sont présentes :

- ✓ La coopérative agricole « Charente Coop ». Bâtiment d'un seul tenant, cette construction est caractéristique des coopératives agricoles du même type d'un point de vue architectural (hauteur importante et qualité architecturale pauvre)
- ✓ Le restaurant « Le Gergovie ». Situé dans le périmètre des 75 mètres de la RD 939, ce bâtiment est entouré d'un espace de stationnement important permettant l'accueil d'un grand nombre de camions.



Sur la zone économique à aménager, il n'existe que deux petites constructions :

- ✓ Un transformateur électrique alimentant plusieurs communes et situé en bordure des 2 RD (bâtiment technique)
- ✓ Un arrêt de bus en pierre, à côté du transformateur et en bordure de la voie interne de la zone (bâtiment public)

Ces deux constructions sont en bordure de la zone d'étude, de la RD 106 et situées dans la bande des 75 mètres de l'axe de la RD 939.



*Les 2 constructions présentes actuellement sur la zone*

*L'arrêt de bus, proche de l'accès à la zone sera préservé en l'état (malgré l'élargissement nécessaire de l'accès). Ses abords seront aménagés de façon à maintenir la sécurité des utilisateurs.*



La zone accueille également un dolmen classé au titre des monuments historiques. Un rayon de protection de 500 mètres s'applique donc autour de ce dolmen. Il est situé à l'ouest de la zone. Facilement visible depuis la RD 106, il l'est moins en revanche depuis la RD 939.

*Dolmen, vu depuis la RD 106*

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

Concernant les réseaux :

- ✓ Au niveau de la voirie interne, seul le chemin rural permettant un accès au hameau du Bourland est praticable. La partie Est du chemin rural qui lui est perpendiculaire est existant (en mauvais état) mais la partie ouest a été recouverte par l'activité agricole.
- ✓ Concernant les réseaux d'eau, les canalisations les plus importantes de la commune se situent sur la zone, permettant également une défense incendie satisfaisante.
- ✓ La présence du transformateur facilite la desserte électrique.
- ✓ Présence de l'ADSL.

*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 activité 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 devront être envisagés.*

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



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

Le site d'activités est implanté dans un paysage ouvert, mais uniquement vers le nord. Au sud, la topographie et les espaces boisés font qu'on ne découvre la future zone d'activités qu'au dernier moment.

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

Lorsque l'on vient d'Angoulême ou de Brantôme (Nord de la zone), avant d'arriver sur la zone d'activités, on traverse un paysage relativement ouvert et urbanisé. Depuis le nord du territoire communal (à proximité du hameau du Bost Vieux), l'impression d'être sur un plateau est assez forte.

*Voir carte des perceptions :*

*Explications :*

- 1) Arrivée sur le village de Sarrazignac (800 mètres du croisement des RD 939 et 106): Le champ de vision est restreint. Le regard est accroché par les bâtiments situés sur le hameau. La zone Ua n'est pas encore visible.
- 2) Sortie du village de Sarrazignac (700 mètres du croisement): le champ de vision est compris entre les bâtiments artisanaux à gauche de la route et le hameau du Bost de Sarrazignac. Le regard est central, accroché sur les habitations situées au bord de l'axe. La zone est masquée par le hameau. La traversée du hameau capte l'attention.
- 3) Sortie du hameau de Bost de Sarrazignac (400 mètres du croisement et 200 mètres de la zone Ua actuellement urbanisée): le champ de vision s'élargit de façon importante. Il englobe désormais l'ensemble de la zone Ua, le point d'accroche principal étant le restaurant, situé à proximité de l'axe routier. La coopérative et la zone à aménager, en arrière plan, sont des perceptions secondaires.






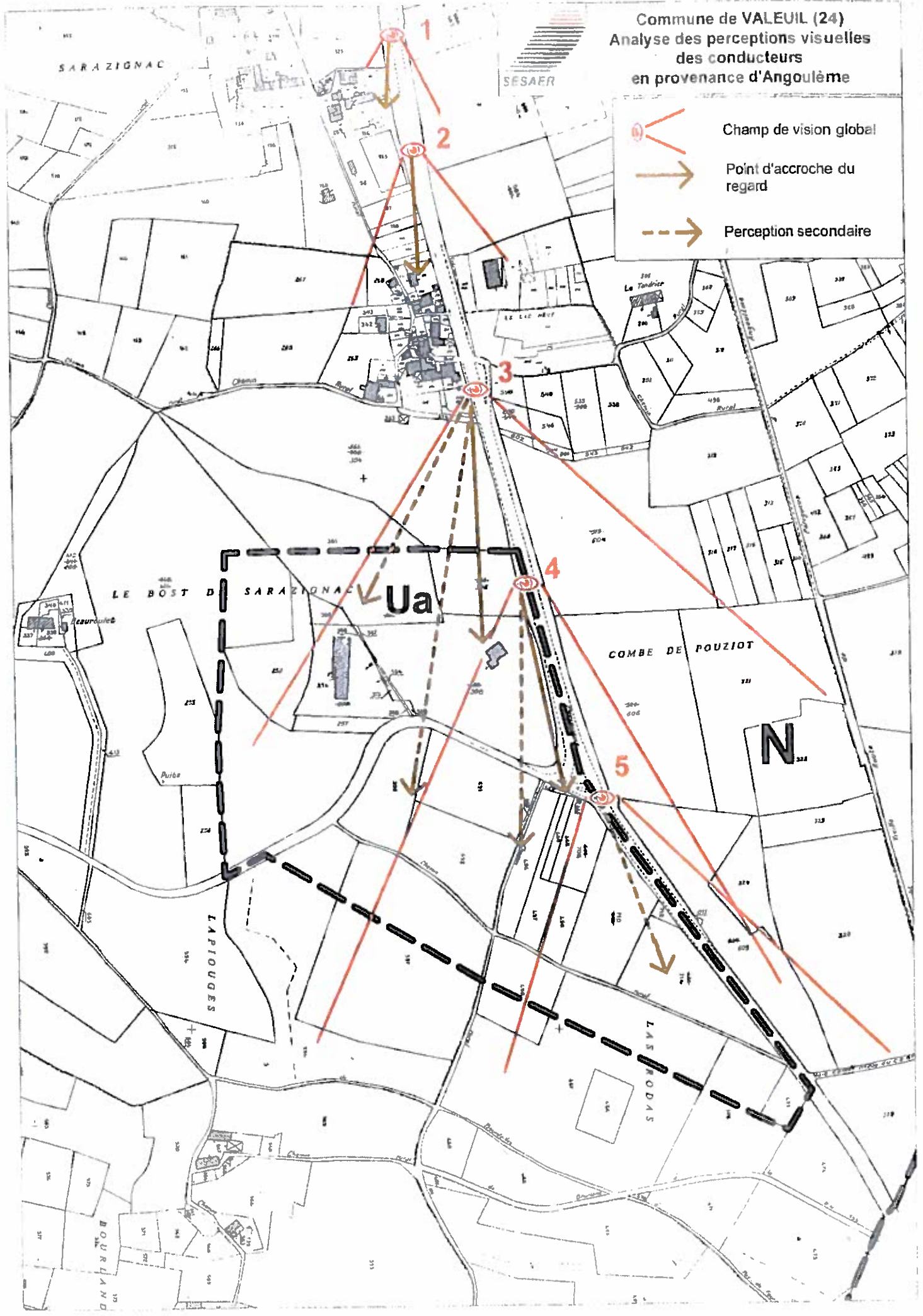
*Vue depuis la sortie de Bost de Sarrazignac*

- 4) Au niveau du restaurant (soit 200 mètres du croisement), le champ de vision est toujours très large. Il comprend l'ensemble de la zone à aménager, dans un angle allant du restaurant à l'extrémité sud-est de la zone. Situé au croisement des RD 939 et 106, le transformateur électrique est le point d'accroche visuel du conducteur. Sa position, en continuité visuelle de l'axe routier, et dans la courbe extérieure de la route en est la cause.



Commune de VALEUIL (24)  
Analyse des perceptions visuelles  
des conducteurs  
en provenance d'Angoulême

-  Champ de vision global
-  Point d'accroche du regard
-  Perception secondaire



- 5) Au niveau du croisement des RD, le champ de vision est toujours large mais se réduit en raison du relief sur la droite (sur la zone à aménager). L'absence de bâtiment ou notamment d'arbre n'offre pas de point d'accroche spécifique au conducteur.

*Vue depuis le carrefour des 2 RD vers le sud (perception n°5)*



*La zone d'activités (présente et future) ne se découvre donc que très tardivement, en arrivant au Bost de Sarrazignac. Les espaces bâtis denses et en bordure de l'axe routier réduisent en effet le champ de vision. C'est véritablement à sa sortie, donc à 300 mètres environ du premier bâtiment qu'est le restaurant que la vue s'expose directement sur la zone. En retrait de 200 mètres de l'axe de la RD 939, la coopérative agricole apparaît jusqu'au dernier moment relativement discrète.*

*En arrivant véritablement sur la zone, le champ de vision est large, essentiellement en raison du relief qui s'expose face au conducteur. L'unique point d'accroche sur la zone d'étude est le transformateur électrique. Un travail devra être réalisé pour l'intégrer au mieux dans l'environnement ou le masquer. L'aménagement de la partie est de la zone (à proximité de la RD 939) devra également intégrer les futurs bâtiments pour éviter de créer de multiples points d'accroche du regard.*

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

Le paysage traversé en arrivant du sud de la zone (de Périgueux) est beaucoup plus fermé.

Masqué préalablement à la fois par le relief et les espaces boisés, le conducteur découvre la zone qu'au dernier moment, en arrivant directement à son niveau.

*Voir carte des perceptions :*

*Explications :*

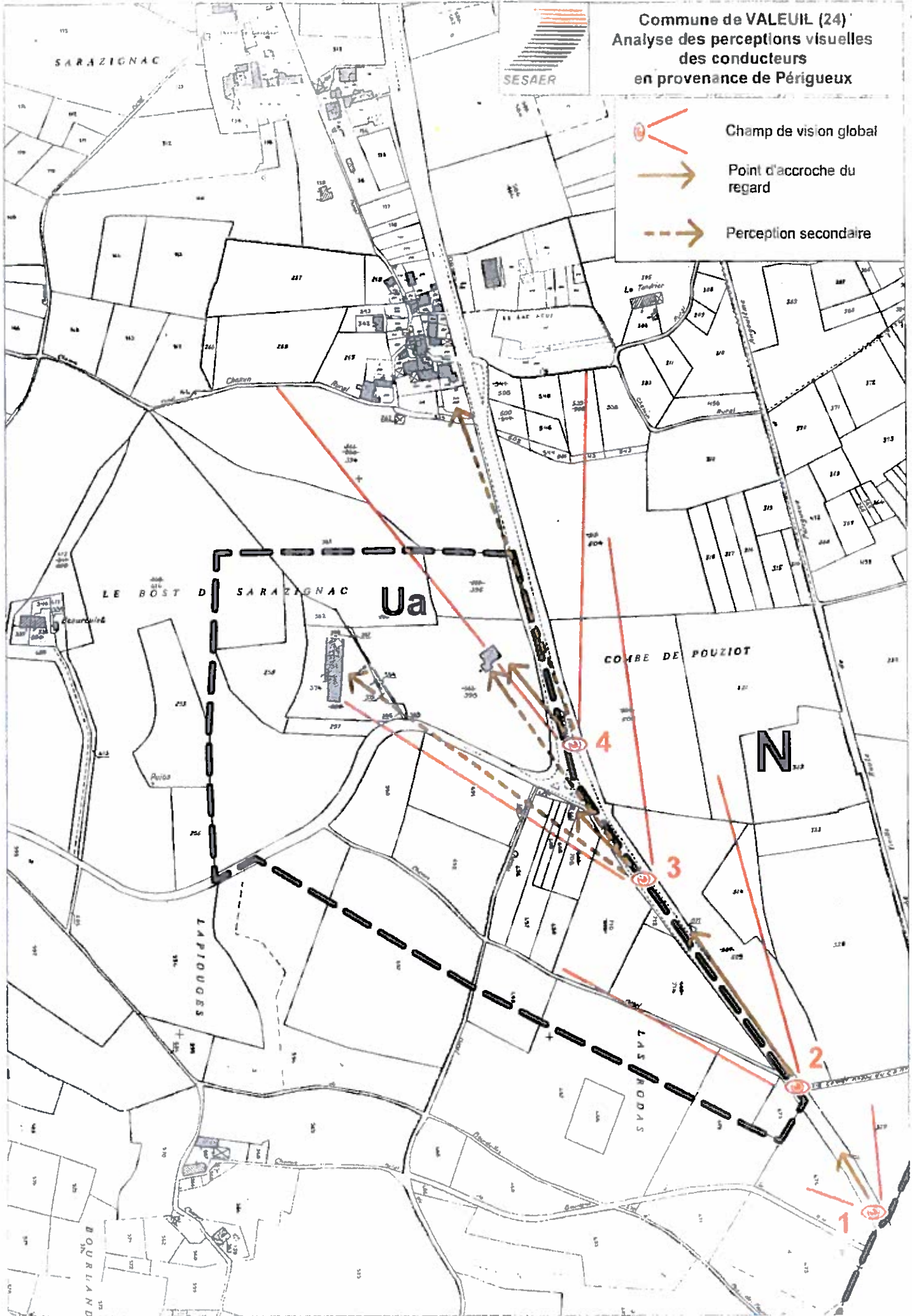
- 1) Arrivée sur la commune de Valeuil (150 mètres du début de la future zone) : le conducteur sort d'une succession de virages. le paysage à l'inverse est très fermé, bloqué notamment par la présence d'un espace boisé implanté sur une butte. Le champ de vision est donc très étroit et le regard est canalisé sur la route (attention particulière en raison des virages). Aucune perception sur le futur site d'activités.
- 2) Arrivée sur la zone à aménager : le champ de vision s'ouvre au conducteur. Les paysages de collines s'adoucissent et deviennent plus ouverts. Pas de présence d'espaces boisés important qui pourrait fermer les perceptions à partir de cet endroit. En revanche, le point d'accroche reste essentiellement l'axe de la route.



Commune de VALEUIL (24)  
Analyse des perceptions visuelles  
des conducteurs  
en provenance de Périgueux



- Champ de vision global
- Point d'accroche du regard
- Perception secondaire



- 3) A 200 mètres du carrefour des 2 RD, le champ de vision est toujours large mais des bâtiments amène des points d'accroche. C'est le cas essentiellement du transformateur et accessoirement de la coopérative agricole et du restaurant. La présence des panneaux indiquant le carrefour apporte également un sentiment d'entrer dans une zone urbanisée.
- 4) Au niveau du carrefour, le champ de vision s'élargi encore un peu plus, d'autant que la largeur de la route (plus importante) augmente ce sentiment d'espace. Le restaurant, à proximité de l'axe devient le point d'accroche mais la vue porte ensuite rapidement vers les espaces urbanisés d'habitat qui approchent (Bost de Sarrazignac).

*Vue depuis la perception n°2 :  
arrivée sur la zone depuis le sud*



*La zone ne se découvre qu'au dernier moment. L'aménagement de la future zone d'activité devra maintenir au mieux l'absence de point d'accroche sur la gauche de la route. Dans ce sens de circulation, le sentiment d'urbanisation n'arrive donc qu'à proximité du carrefour des 2 RD.*



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, visuelles, olfactives, ...)</p> <p>Isoler les espaces urbains proches (hameau de Bost Sarrazignac et du Bourland, et écarts de Beuroulet et Jambe Grosse).</p> <p>Anticiper les impacts négatifs des nouvelles constructions et de l'urbanisation du site (assainissement, impacts visuels, paysagers, sonores, flux routiers, ...).</p>
<i>LA SECURITE</i>	<p>Développer la zone d'activités sans nouvel accès à la RD 939 (donc accès unique depuis le carrefour de la RD 106).</p> <p>Définir une desserte adaptée (gabarit, aménagement de la plateforme de retournement, ...) garante d'une sécurité optimale pour l'ensemble des utilisateurs (artisans, industriels, visiteurs, piétons, véhicules de secours, de collecte des déchets, ...).</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,</p> <p>Réaliser un parc d'activités « vert » en multipliant les espaces paysagers qu'ils soient privatifs ou publics, et intégré dans l'environnement général.</p> <p>Valoriser les espaces non bâtis, et notamment l'entrée de la zone mais également 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, hauteur, orientation, ..., sont autant d'éléments qui favorisent l'intégration paysagère.</p>
<i>LA QUALITE ARCHITECTURALE</i>	<p>Améliorer la perception du site actuel,</p> <p>Garantir la meilleure intégration possible des constructions,</p> <p>Offrir une certaine liberté dans la conception des bâtiments tout en garantissant une intégration parfaite au site.</p> <p>Interdire certaines composantes architecturales pouvant porter préjudice à l'environnement (couleur, ...)</p>

<p><i>LA QUALITE DES PAYSAGES</i></p>	<p>Préserver la perception du site actuel, notamment les points de vue sur et depuis la future zone,</p> <p>Assurer un verdissement conséquent 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>Enrichir 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"><li>■ qu'elle valorise les espaces urbains à l'arrière et le site dans son ensemble,</li><li>■ qu'elle ne soit pas un écran végétal dense et permette la préservation des perceptions et ambiances paysagères.</li></ul> <p>Proposer une trame verte hiérarchisée (hauts jets, arbustes, végétation buissonnante, végétation basse) adaptée aux enjeux paysagers, urbains, aux nécessités de dissimulation et d'intégration.</p>
---	--

**3 – PROJET – DISPOSITIONS A PREVOIR POUR NE PAS APPLIQUER LE REcul PREVU AU 1<sup>ER</sup> 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><b><u>Les aménagements routiers :</u></b></p> <p>L'accès à la zone depuis / vers la RD 939 a déjà été sécurisé lors de la création de la zone. Il n'est pas prévu de le modifier.</p> <p>L'accès à la zone sera unique pour minimiser les infrastructures et maximiser la sécurité (aucun accès direct depuis la RD 939 par exemple). Dans un premier temps, cet accès sera également la voie de sortie de la zone.</p> <p>A plus long terme, lors d'un aménagement global, l'accès initial ne sera plus une sortie de zone. Cette sortie sera privilégiée à l'ouest de la zone, où la visibilité pour entrer sur la RD 106 est plus importante. Une petite voie de lancement en direction du carrefour des 2 RD pourra être envisagée.</p> <p>La desserte interne de la zone sera assurée par la voie existante (chemin rural orienté nord-sud vers Bourland) qui devra toutefois être re-calibrée aux vues de la destination de la zone (accueil de poids lourds notamment).</p> <p>Des voies de desserte interne seront créées de façon perpendiculaire à la voie d'accès principale. Le carrefour entre ces voies de desserte et la voie d'accès principale sera aménagée pour permettre aux véhicules publics (service incendie, ordures ménagères...) et aux poids lourds d'y faire demi-tour. En attendant ce carrefour, une plate forme de retournement pourrait être envisagée.</p> <p>La mise en place d'espace pour les piétons afin d'éviter les conflits entre les différents usagers est fortement souhaitée (pour permettre l'accès au restaurant Le Gergovie par exemple).</p>	<p style="text-align: center;"><i>La sécurité</i></p> <p style="text-align: center;"><i>et</i></p> <p style="text-align: center;"><i>la qualité de l'urbanisme</i></p>

La marge de recul et son traitement :

Application d'un traitement paysager sur la marge de recul pour valoriser l'entrée du site et intégrer les constructions à l'arrière.

Définition d'une marge de recul de 30 m par rapport à l'axe de la RD 939.

Intégration du transformateur électrique dans le paysage en favorisant des plantations denses et à feuillage épais.

Application d'un traitement paysager progressif sur la marge de recul : haut-jets sur la partie Nord de la zone pour aboutir à une végétation basse sur la partie Sud.

La plantation de hauts-jets dans la marge des 30 m permettra une meilleure adaptation des besoins de l'activité économique tout en préservant l'intégration de la zone dans son environnement extérieur. En effet, des arbres à haute tige auront pour effet d'être vus depuis la RD 939 (effet visuel de la zone économique), mais la forte densité des plantations ne perturbera pas le conducteur (la densité cadre le champ de vision du conducteur sans lui dévier le regard de la route en provoquant un point d'accroche) et ces hautes tiges auront la capacité de « masquer » les bâtiments de la zone depuis un environnement plus lointain.

Prévoir au sein de la bande de recul plusieurs bassins ou un fossé continu de récupération des eaux de pluies de la zone.

L'espace tampon de 20 mètres depuis la bordure de la RD 939 devra être planté de haies basses (1 mètre) de façon à atténuer les nuisances sonores de l'axe.

Les aménagements paysagers à réaliser, internes à la zone :

Une haie de préservation paysagère autour du dolmen devra être plantée. Cette haie, coté zone d'activités, permettra au dolmen d'être visible depuis la RD 106, dans un environnement sauvegardé, sans vues d'arrière plan sur les bâtiments de la zone. Un accès au dolmen pourra cependant être prévu, depuis la zone, de façon à créer un espace de mise en valeur autour du monument historique.

*La qualité de l'urbanisme et du paysage*

*et*

*limiter les nuisances*

*La qualité du paysage,*

*la mise valeur et l'intégration du site.*



Sur les voies perpendiculaires à la voie d'accès de la zone, des arbres seront plantés de façon dense. De la même façon que les plantations de haut-jets dans le recul de 30 m, ces arbres auront pour objectif de masquer les bâtiments d'activités situés en arrière de la zone. La topographie étant plus haute à cet endroit, l'intégration sera efficace seulement en plantant des arbres relativement importants en terme de hauteur.

Dans le fond de la zone, une haie arbustive très dense 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. A l'ouest de la zone, aux abords de la RD 106, elle permettra également une intégration optimum depuis l'écart de Beauroulet.

Enfin, cette haie plantée perpendiculairement à la pente aura pour effet de récolter les eaux de pluies venant du versant sud situé en amont.

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, ...).

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

#### Composition urbanistique :

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

- Un secteur réservé à l'urbanisation plus basse et moins dense (partie Sud du site - visibilité en direction et depuis le nord : Bost de Sarrazignac ou environnement plus général).
- Un secteur réservé à l'urbanisation plus dense et plus haute (partie Nord de la zone plus près du carrefour entre les 2 RD) – Impact limité et réduit par la plantation de hauts-jets sur la marge de recul.

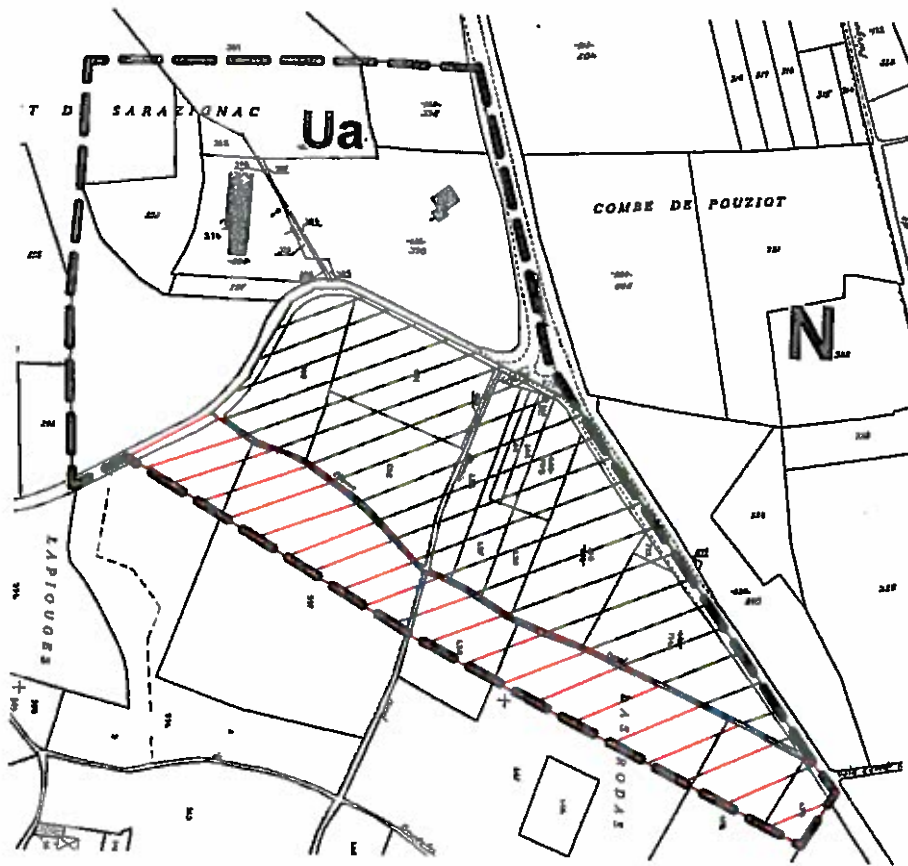
*La qualité de l'urbanisme,  
et  
la mise en valeur de l'architecture.*

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

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

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

Carte de délimitation des zones basses (hachurées en vert) et hautes (hachurées en rouge)

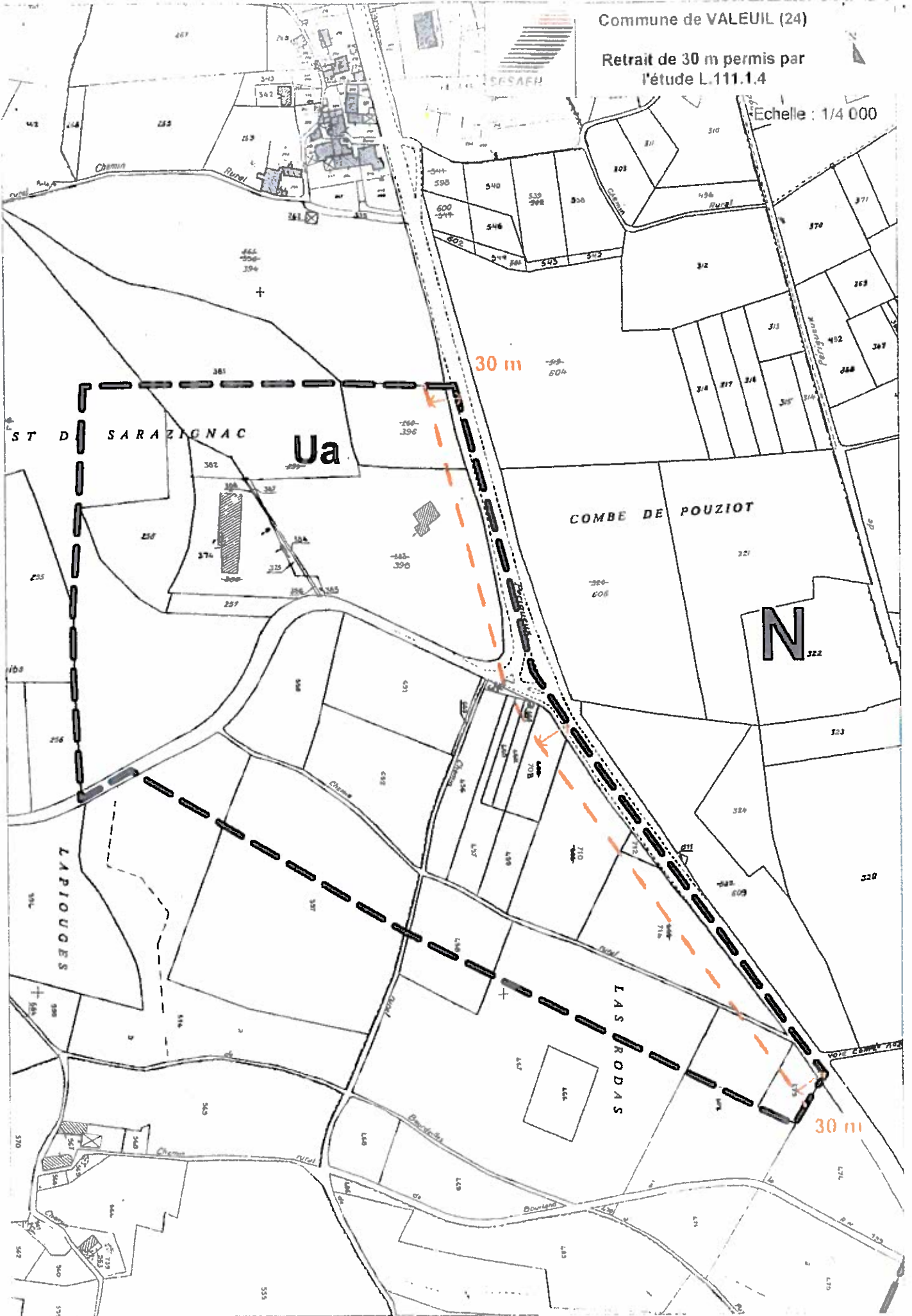


*L'aménagement de la zone devra suivre une progressivité en urbanisation préalablement la partie basse de la zone (partie hachurée en vert) et ensuite la partie haute (hachurée en rouge).*

Commune de VALEUIL (24)

Retrait de 30 m permis par l'étude L.111.1.4

Echelle : 1/4 000



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

*Ces dispositions devront être intégrées dans le règlement du lotissement. En cas d'absence de procédure de lotissement, les permis de construire devront respecter ces règles :*

**Les occupations et utilisations du sol interdites :**

- a. Les installations classées soumises régime des autorisations.
- b. Les éoliennes.
- c. les aires de stationnement et les dépôts de véhicules désignés à l'article R 442-2 alinéa b) du code de l'urbanisme (casses de véhicule notamment)

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

Les occupations et utilisations du sol désignées ci-après sont admises à condition que leur usage soit lié à l'activité économique (artisanale, commerciale ou industrielle) ou qu'elles soient nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et sous réserve qu'ils respectent les orientations d'aménagement prévues dans ce dossier :

- les constructions à usage professionnel ou d'accueil du public, pour satisfaire aux besoins de l'activité économique
- les installations classées soumises à déclaration correspondant aux besoins de la dite activité
- les constructions à usage d'habitation destinées au logement des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer le fonctionnement, la surveillance ou le gardiennage des établissements et installations implantés dans la zone. Ces constructions devront être obligatoirement intégrés au volume d'un des bâtiments d'activités.
- les bâtiments annexes liés aux constructions ou installations autorisées dans la zone
- les affouillements et exhaussements du sol désignés à l'article R 442-2 alinéa c) du code de l'urbanisme, lorsqu'ils sont nécessaires à l'implantation des constructions autorisées dans la zone, ou à la mise en œuvre de leurs aménagements périphériques (voirie, stationnement, etc...)
- les clôtures nécessaires aux constructions et installations désignées ci-dessus.

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

*Accès :*

Les accès et sorties de zone seront réalisés depuis la RD 106 à partir des deux carrefours présentés sur le schéma d'aménagement.

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.

En particulier, les accès doivent être adaptés à la circulation des véhicules lourds et leur permettre d'entrer et de sortir sans manœuvre.

- Les accès directs des constructions et installations sur la RD 939 sont interdits. Les accès seront privilégiés sur les voiries internes à la zone.

- Les clôtures à proximité immédiate des accès aux établissements et des carrefours des voies ouvertes à la circulation doivent être établies de telle sorte qu'elles ne créent pas une gêne pour la circulation publique, notamment en diminuant la visibilité.

#### *Voirie :*

La desserte de la zone doit être assurée par des voies répondant à l'importance et à la destination des immeubles susceptibles d'y être édifiés.

En particulier :

- Lorsque des voies seront à créer, elles devront avoir au moins 10 mètres de plate-forme (chaussée + accotement ou trottoir).

- Les voies en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale de façon à permettre aux véhicules, notamment aux véhicules lourds, de faire aisément demi-tour (tourne-bride).

#### **Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :**

Les constructions doivent être implantées au minimum à :

- 30 m de l'axe de la RD 939,

- 10 m de l'axe des voies existantes ou à créer.

#### **Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

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

Des marges plus importantes peuvent être imposées par l'autorité compétente lorsque des conditions particulières de sécurité ou de défense civile doivent être strictement respectées.

#### **Emprise au sol des constructions :**

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

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

L'aménagement des terrains devra être conçu de façon à ce que les véhicules correspondant aux besoins de l'activité présente puissent faire demi-tour sur le terrain d'assiette.

### Desserte par les réseaux :

#### 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° alinéa du code de l'urbanisme. Il est rappelé que le dit raccordement ne peut excéder 100 mètres.*

#### Eau pluviale :

Les constructeurs doivent prévoir les aménagements nécessaires à l'absorption des eaux pluviales sur leur terrain sauf impossibilité technique. En ce cas, l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau public peut être admis.

Assainissement des eaux usées : Chaque constructeur réalisera un assainissement autonome conforme aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Electricité : Les nouveaux réseaux devront être établis si possible en souterrain.

Télécom : Les nouveaux réseaux devront être établis si possible en souterrain.

### Hauteur maximale des constructions

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

La hauteur absolue des constructions mesurée du sol naturel au faitage des toitures, ne peut excéder 10 m sur la partie basse de la zone (voir carte du projet).

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

Conformément à l'article R 111-1 du code de l'urbanisme, les dispositions de l'article R 111-21 du dit code rappelées ci-après restent applicables :

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.

La forme des bâtiments sera simple et extérieurement justifiée par les impératifs techniques liés à la nature de la construction. L'unité des formes sera privilégiée.

Les surfaces extérieures pleines ne pourront être brillantes.

Les bardages devront être privilégiés.

Les matériaux suivants sont interdits pour un usage extérieur :

- peinture ou revêtement de couleur blanche ou vive, sauf dans le cas d'impératif technique ou réglementaire lié à la nature de la construction. Les couleurs devront être choisies dans les gammes de beige, ocres clairs, gris clairs, verts clairs. Les couvertures pourront être de couleur tuiles.
- tôle galvanisée employée à nu.
- parpaings ou briques creuses non revêtus d'un enduit.

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

*Les clôtures :*

Les clôtures seront de type végétal (au minimum 3 essences locales ou des variétés horticoles rustiques, utilisées en mélange) et leur hauteur ne pourra excéder 1,5 m, Elles pourront être doublées à l'arrière d'un grillage sur poteaux métalliques de couleur verte n'excédant pas 2 m.

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

**Obligations en matière 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 m<sup>2</sup>, y compris les accès, il est exigé au moins :

1 – Pour les constructions à usage de commerce ou de bureau, une place de stationnement par tranche de 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher hors d'œuvre nette de la construction.

2 – Pour les autres établissements à usage d'activité, une place de stationnement par tranche de 75 m<sup>2</sup> de surface hors œuvre nette de la construction.

A ces espaces à aménager pour le stationnement des véhicules de transport des personnes s'ajoutent les espaces à réserver pour le stationnement des camions et divers véhicules utilitaires.

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

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

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

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

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