

DEPARTEMENT DU TARN
GAILLAC GRAULHET AGGLOMERATION



P.L.U.

**Modification n°1 du
Plan Local d'Urbanisme de Gaillac**

**1 – Notice explicative et étude entrée de
ville**

Modification du
P.L.U. :

Approuvée le

Exécutoire le

Visa

Date :

Signature :



Bâtiment 8
16, av. Charles-de-Gaulle
31130 Balma
05 34 27 62 28
paysages-urba.fr

1

I.	Préambule.....	2
1.	Cadre réglementaire	2
2.	Objet de l'étude	3
II.	Analyse du site.....	4
1.	Périmètre d'étude.....	4
2.	Dispositions réglementaires du PLU en vigueur	6
III.	Etat des lieux.....	7
1.	Contexte paysager.....	7
2.	Les déplacements	16
3.	Les risques et nuisances	20
IV.	Principes d'aménagement	24
V.	Traduction réglementaire	26

I. Préambule

1. Cadre réglementaire

Partant du constat d'une urbanisation anarchique en périphérie des agglomérations, d'une banalisation et d'une uniformisation des entrées de ville, le législateur a souhaité que les collectivités locales mènent une réflexion d'ensemble avant tout aménagement aux abords des axes routiers classés à grande circulation.

Article L 111-6 du code de l'urbanisme :

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

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

Article L 111-8 du code de l'urbanisme :

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

Dans ce contexte, la réalisation d'une étude entrée de ville/amendement Dupont poursuit plusieurs objectifs :

- Inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes,
- Lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers,
- Finaliser un projet urbain qui trouvera sa traduction réglementaire dans les documents d'urbanisme.

2. Objet de l'étude

La communauté d'agglomération Gaillac-Graulhet a engagé les procédures de révisions allégées n°2 et n°3 du PLU de Gaillac par délibérations en date du 29 juin 2022 et du 17 janvier 2023. Les projets consistent en l'extension de la zone du Mas de Rest et la création d'un STECAL (Secteur de Taille et de Capacité d'Accueil Limitées) à vocation économique au nord du chemin Toulze, face à la zone d'activités économiques du Mas de Rest. Ces deux projets bordent la RD 18.

Les projets envisagés sont en partie implantés dans la bande de retrait de 75m identifiée de part et d'autre l'axe de la RD18 en application de l'article L111-6 du code de l'urbanisme.

La présente étude entrée de ville vise à justifier la possibilité de déroger aux dispositions des articles L111-6 à L111-10 du code de l'urbanisme en proposant de réduire la limite d'inconstructibilité de la RD18 à 15 mètres de l'axe de la chaussée. Cette dérogation ne concernant que la zone Ux et le secteur Ax nouvellement créé, ces dispositions ne s'appliquent pas à la zone A. Le périmètre d'étude prend appui sur une séquence couvrant la zone d'activités et les intersections qui la bordent pour déroger au titre de l'article L 111.8 du CU aux dispositions du retrait d'implantation des constructions dans ce secteur en application de l'article L 111-6 du CU.

En effet, l'article L 111-6 du CU instaure une bande d'inconstructibilité de 75 m de part et d'autre de la RD18, inconstructibilité à laquelle il est possible de déroger à condition de réaliser une étude justifiant que les nouvelles règles d'implantation des constructions n'engendrent pas de nouvelles nuisances et respectent la sécurité, la qualité architecturale, ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages tel que le formule l'article L 111-8 du CU.

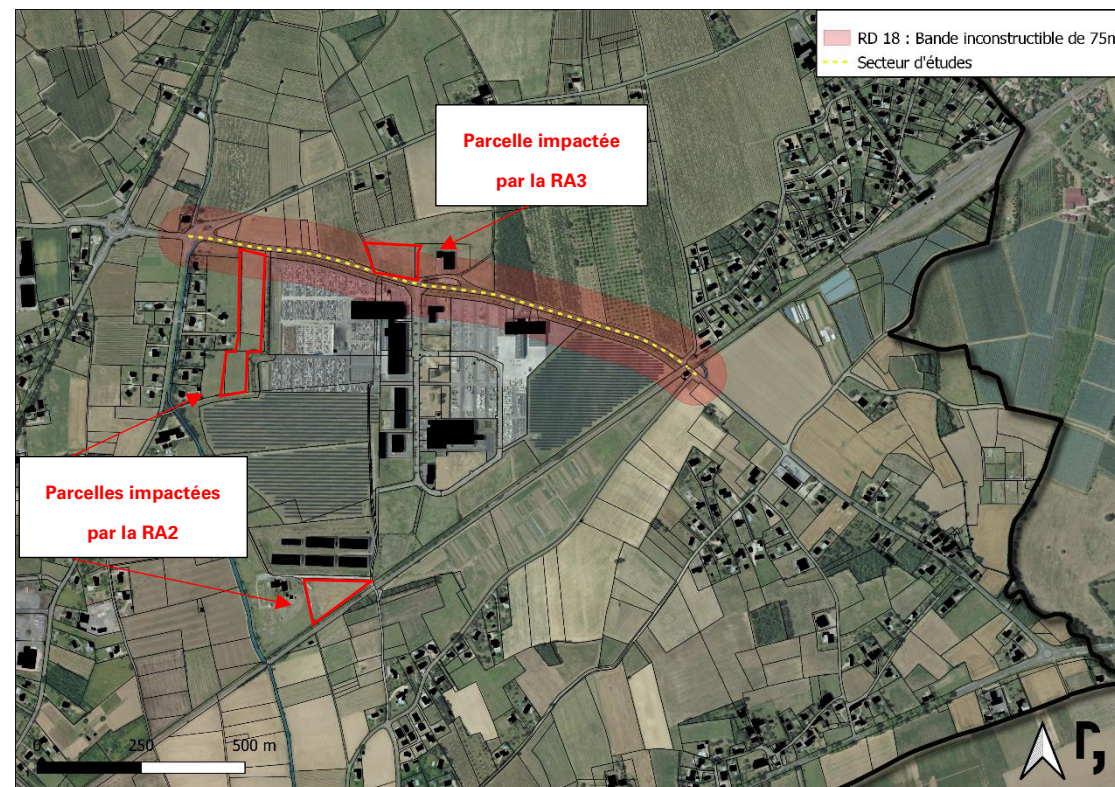


Figure 1 : Localisation du projet et application de l'article L111-6 du CU, réalisation : Paysages

II. Analyse du site

1. Périmètre d'étude

a) Localisation de la commune

La commune de Gaillac est située à l'ouest du département du Tarn dans la plaine albigeoise, sur la rive droite du Tarn et à 20 km d'Albi, 55 km de Toulouse, 50 km de Montauban, 60 km de Castres.

La commune appartient à la Communauté d'Agglomération Gaillac Graulhet qui regroupe 56 communes à l'Ouest du Tarn autour de Gaillac et Graulhet dans un territoire de 71 988 habitants entre la métropole toulousaine et l'agglomération d'Albi.

Gaillac est classé « pôle de moins de 50.000 habitants ». La zone d'influence urbaine de Toulouse s'est progressivement étendue le long de l'A68. Cette extension s'observe notamment sur les communes proches de Gaillac qui se situent désormais dans la couronne du grand pôle de Toulouse. Cette extension est contenue par le développement concomitant de l'aire urbaine d'Albi et des pôles d'emploi de Gaillac et Graulhet qui parviennent encore à capter une large part de leurs salariés résidents.

La zone d'influence de Gaillac s'est également étendue, passant de pôle rural en 1999 à pôle moyen en 2010, tout en augmentant son attractivité de pôle. Les communes de Lisle-sur-Tarn, Parisot et Rivières se retrouvent par exemple donc sous l'influence des deux zones urbaines, et deviennent des communes multipolarisées en 2010.

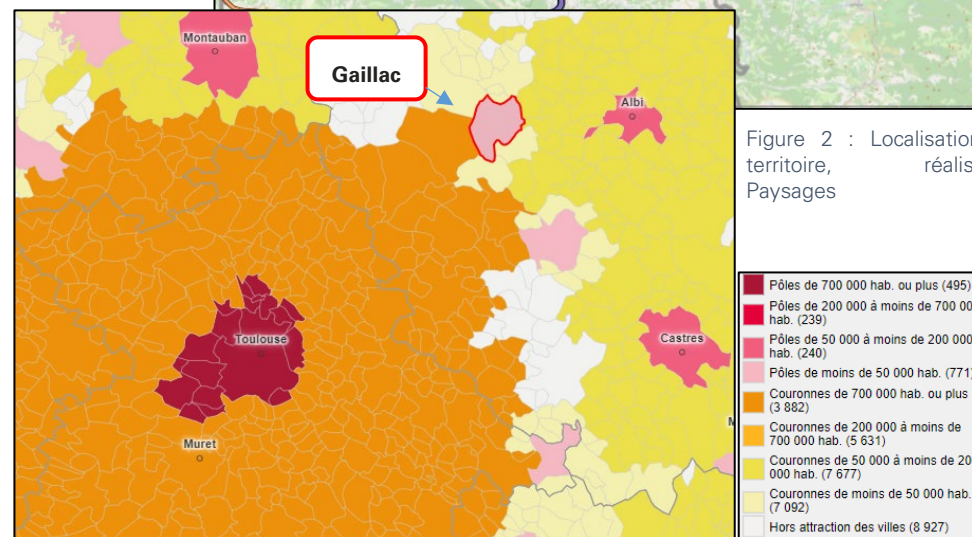
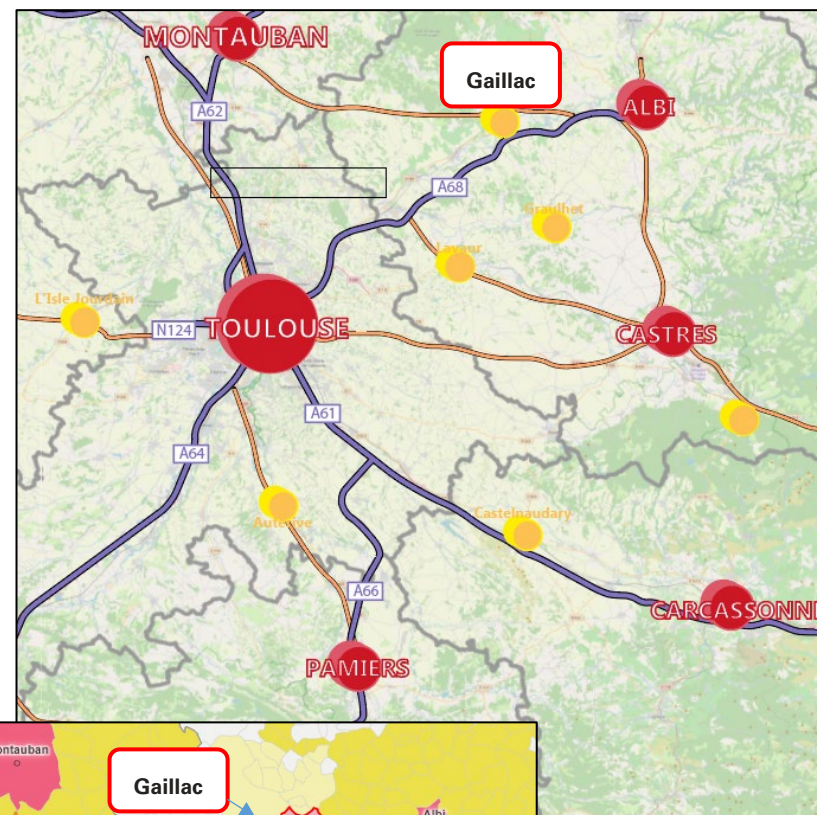


Figure 2 : Localisation du territoire, réalisation Paysages

Figure 3 : Zonage des typologies communales en 2010, source : Géoclip

b) Localisation du site : Secteur entrée de ville Nord RD18

Ce secteur est situé au nord du centre-ville en continuité du tissu urbanisé et de ses extensions des dernières décennies mais également en articulation avec la zone d'activité des Clergous, aujourd'hui connecté au reste de la ville.

L'entrée de ville Nord depuis la RD18 avec notamment la zone économique d'intérêt régional du Mas de Rest figure comme l'un des axes les plus importants en matière de développement économique du territoire.

Les contraintes de recul impactent la qualité de l'entrée de ville et neutralisent du foncier qui pourrait jouer le double rôle de servir le développement économique et de qualifier l'entrée de ville.

La présente modification vise à fixer des règles de recul différentes des 75m imposés actuellement en compatibilité avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

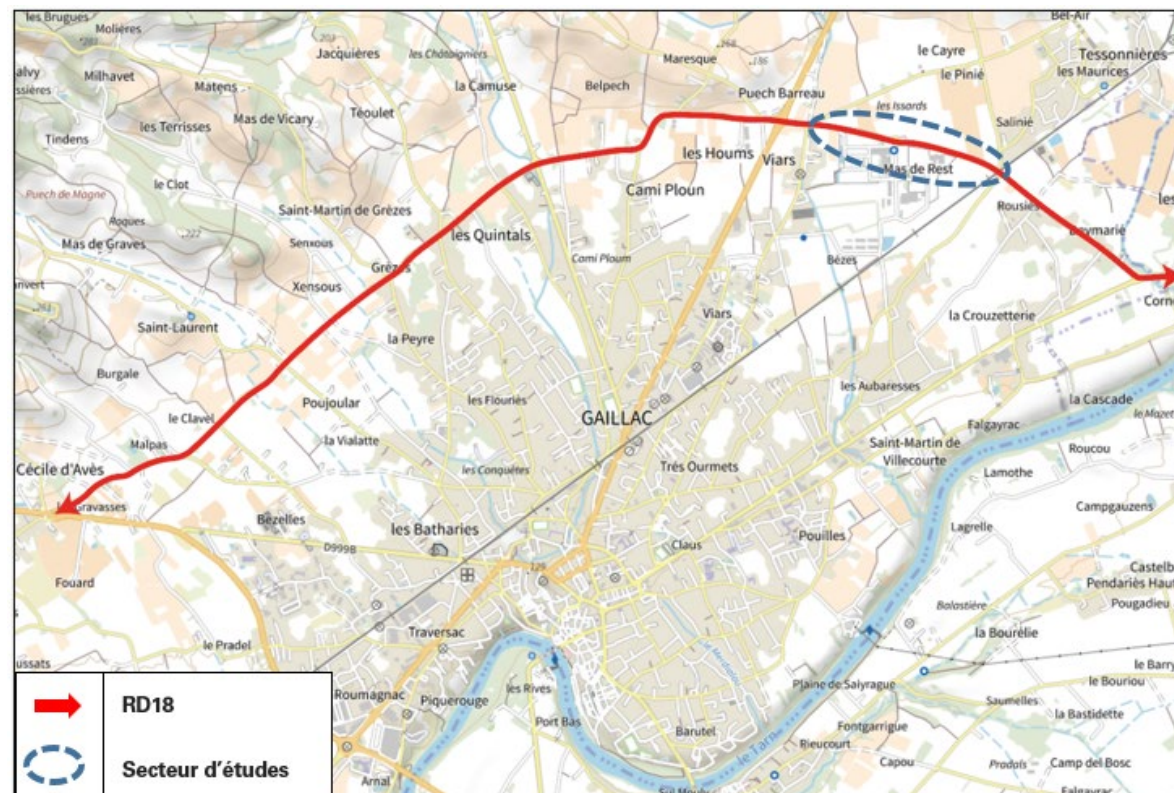


Figure 4 : Zonage des typologies communales en 2010, source : Géoclip

2. Dispositions réglementaires du PLU en vigueur

Le secteur d'étude est couvert par plusieurs zones :

- Le secteur concerné est classé en zone « A » et « Ap » au Nord et à l'Est, zone à vocation agricole,
- Le secteur concerné est classé en zone Ux au Sud dans le PLU en vigueur, ce qui correspond à la zone d'activité du Mas de Rest.

La révision allégée n°2 du PLU de Gaillac visera l'extension de la zone Ux des parcelles actuellement localisées en zone Agricole.

La révision allégée n°3 du PLU de Gaillac visera la création d'un secteur de taille et capacité d'accueil limitées (STECAL) dénommé Ax afin d'accompagner le développement d'une coopérative agricole sur la parcelle 464 actuellement localisée en zone Agricole.

Selon la loi Barnier (1995/L111-6 CU), l'implantation de constructions aux abords des routes classées à grande circulation, comme la RD18 classée par décret du 3 juin 2009, doit respecter un recul de 75 m pour les parties non agglomérées.

Cependant, dans l'objectif de promouvoir un urbanisme de qualité, une réflexion d'ensemble portée sur le traitement des voiries, de la sécurité ainsi que de la qualité architecturale, urbaine et paysagère, il est possible de déroger à cette disposition dans les objectifs portés par l'Amendement Dupont (L 111-8 CU). C'est dans le cadre de cette procédure qu'une dérogation à l'application de l'article L 111-6 du CU, sous forme d'une étude « entrée de ville », est sollicitée pour permettre l'implantation de constructions dans le périmètre affecté par le recul obligatoire d'implantation par rapport à la RD18.

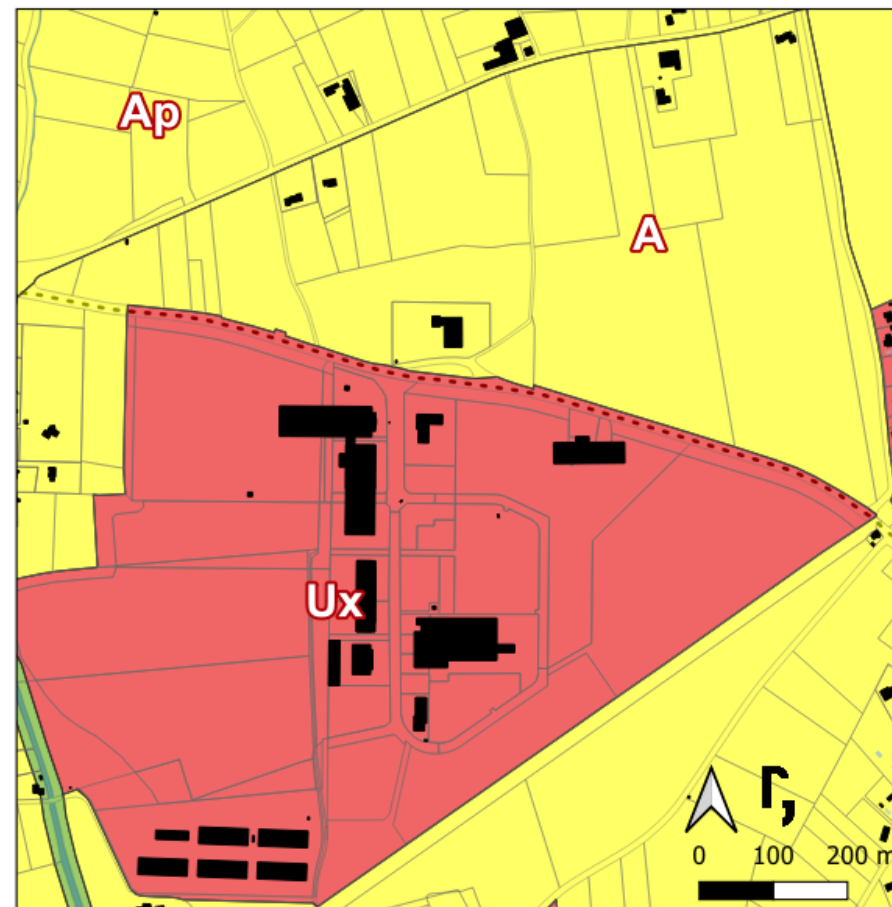


Figure 5 : Extrait du zonage en vigueur, réalisation Paysages

III. Etat des lieux

1. Contexte paysager

a) Evolution de la zone du Mas de Rest

Le site s'inscrit historiquement dans un contexte agricole important, déconnecté du cœur de ville historique mais bordé par les RD 18 et 988 ; le secteur était néanmoins ponctué de quelques fermes.

Jusqu'au milieu du 20^{ème} siècle, le contexte du site reste majoritairement très agricole, une ferme est implantée au cœur du site et d'un contexte viticole.

Dans les années 2000, la zone d'activités du Mas de Rest est projetée en lien avec la proximité de Gaillac et de plusieurs axes structurants.

L'aménagement de la zone est mixte avec une part importante dédiée à de l'accueil d'activités économiques et une partie des espaces dédiée à de la production d'énergie photovoltaïque.

Aujourd'hui le site d'études est quasi intégralement occupé.

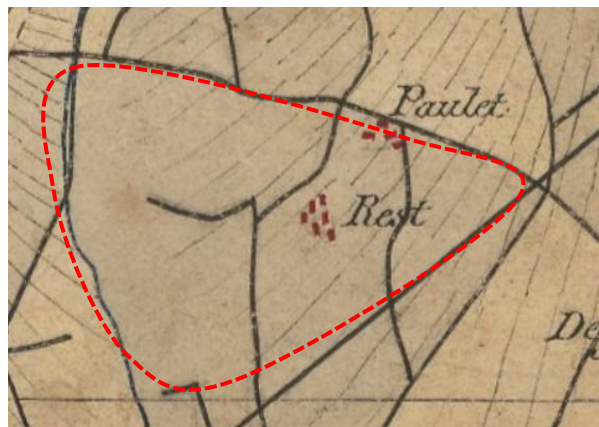


Figure 6 : Site de l'étude, carte de l'état-major, 19^{ème} siècle, source Géoportail



Figure 7 : Site d'étude, vue aérienne (1950-1965), source Géoportail



Figure 8 : Site d'étude, vue aérienne (1982), source Géoportail



Figure 9 : Site d'étude, vue aérienne aujourd'hui, source Géoportail

b) La topographie

Le site d'étude se situe en pied de coteau sur la plaine du Tarn.

La topographie du secteur d'étude est relativement plane avec une pente moyenne de 1 à 2% propice à des opérations d'aménagement.

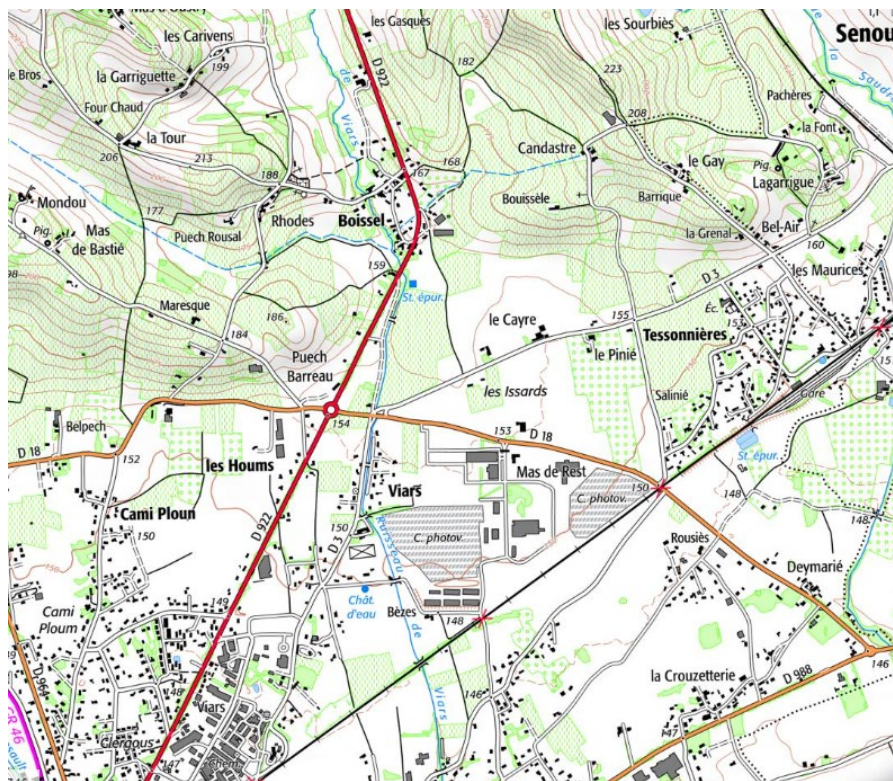


Figure 11 : Carte topographique du contexte du site d'étude, source Géoportail

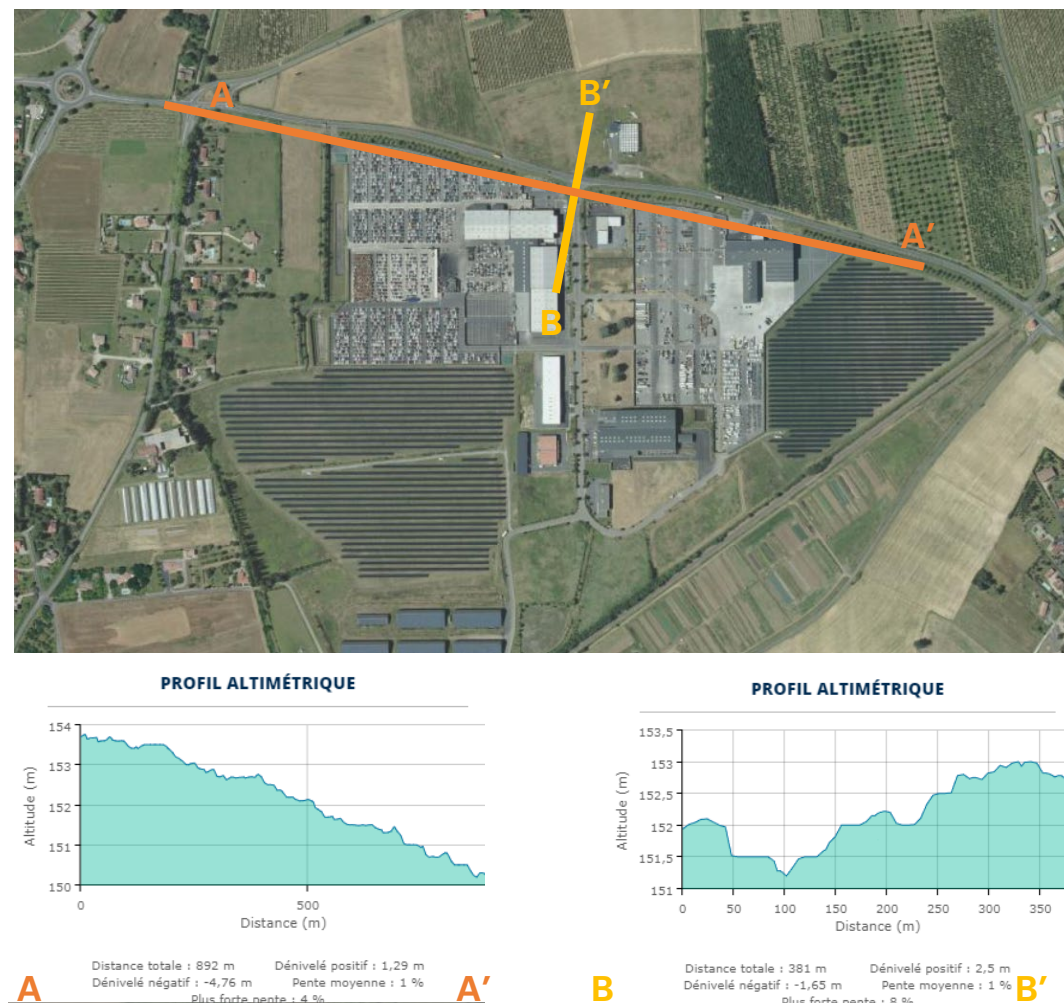


Figure 10 : Topographie du site, source : Géoportail

c) L'occupation du site et le contexte urbain



Figure 12 : Localisation des différentes vues de l'occupation du site, source : Géoportail

Afin de mieux comprendre le contexte paysager dans lequel s'insère la zone étudiée, le diagnostic paysager portera sur un secteur plus étendu : de la limite du rond-point avec la D922 jusqu'à la traversée de la ligne ferroviaire en entrée de ville.

La RD18 s'y s'étend en ligne quasiment droite sur environ 1.5 km. Les faibles variations de relief du secteur ainsi que l'occupation du sol, majoritairement agricole et urbanisée, ouvrent largement les paysages. Les espaces agricoles ouverts sont ponctués de végétation (bosquet, haies, alignement d'arbres...), particulièrement sur la droite de la RD18 (du sud vers le nord).

Le tissu bâti aux abords du secteur d'études est hétérogène :

- Au Nord-Ouest :

Un premier tissu d'habitat (*vue 1 et 3*), venu s'implanter le long de la route de Viars de manière linéaire, il est relativement peu visible depuis la D18 et ne vient pas troubler la lecture de l'entrée de ville. Les parcelles sont marquées par l'implantation de haies monospécifiques qui forment des franges manquantes avec l'espace agricole.

Un second tissu compose l'essentiel des abords de la voie au Sud, la zone d'activités du Mas de Rest est dense et desservie par la D18 et par un chemin de traverse au Sud, traversant la voie ferrée. Les panneaux solaires occupant une grande partie du secteur UX, viennent marquer une rupture forte avec le paysage bâti et les espaces agricoles.



Figure 13 et 14 : Localisation des différentes vues de l'occupation du site, source : Géoportail

- Au Nord (*vues 2, 4, 5 et 6*), le secteur d'étude borde des espaces agricoles, ainsi que des espaces naturels boisés, seule une serre vient troubler ce paysage non bâti.
- A l'Est, la voie ferrée bordée d'espaces agricoles vient marquer une rupture avec la linéarité constatée dans les autres espaces. De l'autre côté de la voie ferrée, plusieurs bâtisses sont implantées suivi d'un habitat implanté sous forme de lotissements plus denses et organisés.

La végétation aux abords immédiats du site est matérialisée par des merlons plantés d'arbres le long de la D18 (*vues 6 et 7*), ainsi que plusieurs plantations d'arbustes et de haies. Quelques clôtures végétalisées renforcent la qualité paysagère du site, notamment à l'entrée du parc d'activités, bordants les locaux d'activités.

Les caractéristiques paysagères principales de ce secteur d'entrée de ville permettent d'identifier différentes ambiances paysagères :

- Au Nord, les espaces agricoles ouverts et quelques poches plantées,
- Au Sud, les espaces d'activités de la ZAE le Mas du Rest et une urbanisation diffuse peu dense tournée sur la RD 922.

Le site d'étude se trouve sur les abords de la RD18. Il est donc encadré par ces deux ambiances paysagères.



Figure 15 et 16 : Localisation des différentes vues de l'occupation du site, source : Paysages



Figure 17, 18 et 19 : Localisation des différentes vues de l'occupation du site, réalisation : Paysages



Figure 20 : Contexte urbain du site et de ses abords, réalisation Paysages

d) Les séquences paysagères

Le secteur étudié se trouve au Nord Est de la commune de Gaillac, le long de la D18. Il correspond à plusieurs parcelles variées et enclavées entre la D922 et la voie ferrée (*vue 4*), et traversé par la D18 sur un tronçon, entre la voie ferrée sur sa lisière Ouest et la D820 sur sa lisière Est, et entre la zone d'activités du Mas de Rest au Sud (*vue 1 et 3*) et des poches d'habitations isolées, ainsi que des espaces viticoles et agricoles préservés au Nord avec quelques habitations diffuses (*vue 2*).

Ce secteur, de par son caractère très ouvert, offre une fenêtre paysagère sur la plaine et les coteaux agricoles au Nord.

Néanmoins, elle ne fait pas réellement partie d'un ensemble agricole homogène d'un point de vue paysager, du fait de son organisation morcelée, que ce soit par les voies de communication ou le tissu urbain. En tant que tel, le secteur ne compte aucune composante paysagère particulière, mais seulement de la végétation spontanée. Ces éléments ne présentent pas de valeur paysagère.



Figure 20 : Localisation des différentes séquences paysagères, réalisation : Paysages



Figure 21,22,23,24 et 25 : Localisation des différentes séquences paysagères, réalisation : Paysages

2. Les déplacements

a) Le réseau routier

Le réseau routier sur la commune de Gaillac se structure principalement autour d'une départementale principale et de plusieurs autres départementales secondaires qui traversent le territoire communal d'Ouest en Est et s'insèrent dans un réseau développé de voies permettant de rejoindre un grand nombre de communes périphériques.

Cette voie structurante est la D 988, qui traverse la commune d'Ouest en Est et permet de relier Toulouse ou Albi. La D922 traverse elle, la commune du Nord au Sud. Ces deux axes se croisant au centre de la commune. L'A68 passe proche des limites communales au sud après le Tarn. Plusieurs voies de plus faible importance irriguent le territoire communal notamment la D964.

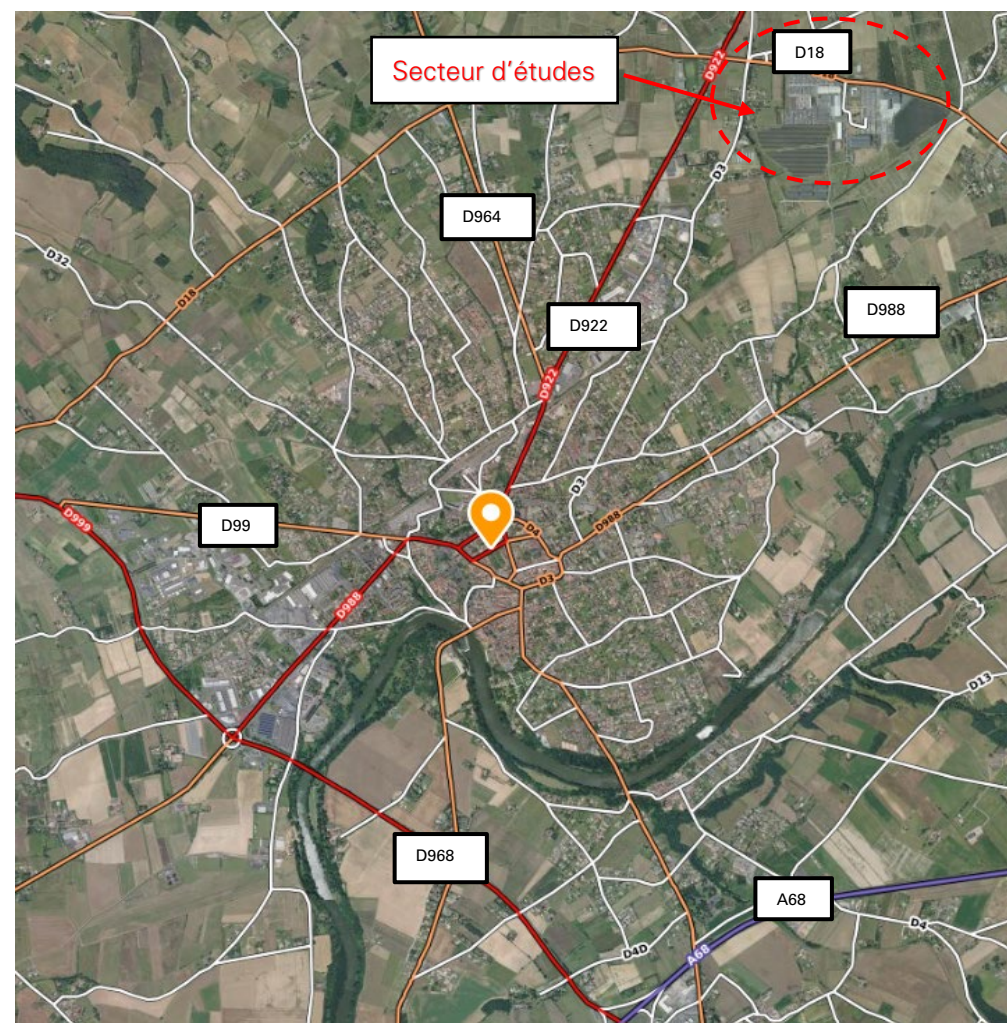


Figure 26 : Cartographie du réseau routier de Gaillac, source : PLU de Gaillac

Concernant le tronçon de la D18 étudié, il comporte différentes séquences de traitement dont certaines sont similaires :

- 1 : Chaussée à deux voies, en double sens, d'une emprise moyenne de 7 mètres. Son traitement est de type « routier » avec un enrobé noir, une ligne médiane unique et des lignes de rives blanches marquées au sol et des accotements enherbés,
- 2 : Chaussée à deux voies, en double sens, d'une emprise de 7 à 15 mètres. Son traitement est de type « routier » avec un enrobé noir, des lignes médianes doubles et des lignes de rives blanches marquées au sol ainsi que des accotements non enherbés. Cette séquence est liée à la ZIR du Mas de Rest est localisée aux abords du rond-point.



Figure 27 : séquence de traitement n°1, réalisation : Paysages



Figure 28 : séquence de traitement n°2, réalisation : Paysages

b) Les accès au site

Le secteur d'études est perpendiculaire à un axe structurant : la D922. Deux axes de moindre importance permettent un accès au site : la D3 et le Chemin de la Moussée.

Les accès par la D3 font l'objet d'un traitement et d'une sécurisation particulière avec la présence d'un carrefour.

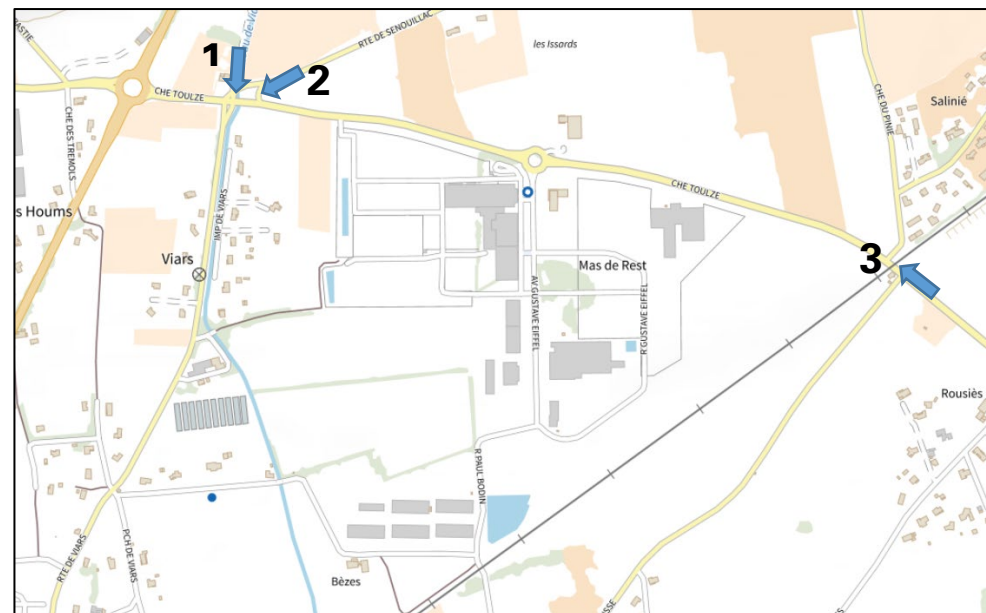


Figure 29 : Accès vers le site d'études, source : plan IGN, réalisation Paysages



Figure 30 : Cartographie des accès vers le site d'études, réalisation : Paysages

c) Les transports en commun et mobilités douces

La gare de Gaillac, desservie par des TER Occitanie qui la relient à Toulouse-Matabiau et à Carmaux ou à Rodez. La gare de Tessonnières, située également sur le territoire de la ville, est-elle aussi desservie par des TER Occitanie, elle est proche du secteur d'études. En lien avec la mobilité avec le train, une nouvelle gare routière a été créée en 2016, située au niveau de l'esplanade La Clavelle. Gaillac est desservie par son propre réseau de transports en commun, Il se compose de 5 lignes régulières qui traversent la ville et qui transitent toutes par la Place de la Libération, située en centre-ville.

La ville est également desservie par de nombreuses lignes régulières du réseau régional liO : la ligne 702 vers Albi ou Saint-Sulpice-la-Pointe ; la ligne 704 vers Castres ; la ligne express 709 vers Albi ou Saint-Sulpice-la-Pointe ; la ligne 710 vers Lavaur ; la ligne 712 vers Albi ; la ligne 721 vers Montauban ou Albi.

Deux arrêts de bus sont localisés le long de la RD18 sur ce tronçon, même si aucune ligne de bus régulière ne dessert le site.



Figure 31 : Cartographie des transports en commun et des mobilités douces, réalisation : Paysages

Figure 32 : Photographie des arrêts de bus localisés sur la RD18, réalisation : Paysages

3. Les risques et nuisances

a) Les risques

La commune de Gaillac est concernée par les risques naturels suivants :

- Inondation,
- Mouvement de terrain,

Risques liés aux inondations

Le territoire de la commune de Gaillac est composé d'un système hydrographique qui rassemble de nombreux ruisseaux et cours d'eau, ainsi qu'une rivière majeure : le Tarn. Cette configuration rend vulnérable en de nombreux points la ville face au risque d'inondation.

Les zones inondables se concentrent aux abords des ruisseaux de Viars et de Jeansault, situés au nord de la ville. Les aménagements jalonnant leurs parcours, qui ont été réalisés au cours du temps, limitent le bon écoulement des eaux lors des épisodes de fortes précipitations (obstacles liés à l'urbanisation, ligne SNCF, busage...). Le risque est également présent à proximité immédiate du lit du Tarn.

Celui-ci étant très encaissé, le risque d'inondation reste limité. La Cartographie Informatrice des Zones Inondables (CIZI) nous informe sur les zones à risques qu'il convient de prendre en compte pour assurer un développement de la commune limitant sa vulnérabilité.

La commune s'inscrit dans le périmètre du Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRi) du Tarn aval, suite à l'arrêté préfectoral du 26 décembre 2012 qui vient d'être approuvé (aout 2015).

Risques liés aux mouvements de terrains

La commune dispose d'un Plan de Prévention du Risque mouvement de terrain en raison d'un risque présent sur la quasi-totalité de la commune de retrait et gonflement des argiles. L'ensemble des communes du Département du Tarn est soumis à l'arrêté préfectoral de 2009 sur le risque retrait / gonflement des argiles.

La connaissance du risque s'appuie sur un repérage des zones exposées réalisé dans le cadre de l'élaboration du Plan de Prévention des Risques (PPR) Effondrement des berges du Tarn en aval du barrage de Rivières approuvé le 10/12/99.

Le phénomène de retrait-gonflement de certaines formations géologiques argileuses affleurantes provoque des tassements différentiels qui se manifestent par des désordres affectant principalement le bâti individuel. Les zones soumises aux PPRN ne font pas l'objet d'interdictions de construire, mais sont soumises à des prescriptions de constructions (essentiellement pour les habitations futures).

Le non-respect du PPRN peut conduire à la perte du droit à l'indemnisation, malgré la reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle. Une fois approuvé, celui-ci constitue une servitude d'utilité publique opposable aux autorisations d'occupation et d'utilisation du sol.

Le risque de rupture de barrage

Une partie de Gaillac est concernée par le risque d'inondation en cas de rupture de barrage.

Le risque d'accident de transport de matières dangereuses

La commune est concernée par le risque d'accident de transport de matières dangereuses sur les principaux axes qui la traversent et notamment la RD999, la RD922, la RD964 et la RD988.

La commune de Gaillac compte huit Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. SURPLUS INDUSTRIES est la seule située dans la zone d'activité du Mas de Rest

Aucune installation industrielle ne fait l'objet d'un plan de prévention des risques sur Gaillac (PPRT risque technologique).



Figure 33 : Localisation de l'entreprise SURPLUS INDUSTRIE
source : Géorisques



b) Les pollutions et nuisances

Deux grandes voiries départementales (les RD999/RD968/RD964 et la RD988 se croisent sur le territoire gaillacois et drainent des flux de véhicules à l'échelle départementale et locale avec des trafics journaliers importants entre 5000 et 7000 véhicules (plus de 13 000) sur la RD 968 tronçon entre l'échangeur et le rondpoint est de Gaillac).

Sur la RD18, appelé aussi chemin de Toulouse, circulent plus de 3.000 véhicules par jour, dont 300 poids lourds.

On ne relève pas de nuisances visuelles ou olfactives particulières sur le site en lui-même. Seule la présence de la voie ferrée, en limite est, reste propice à générer des nuisances sonores plus ou moins importantes en fonction du trafic.

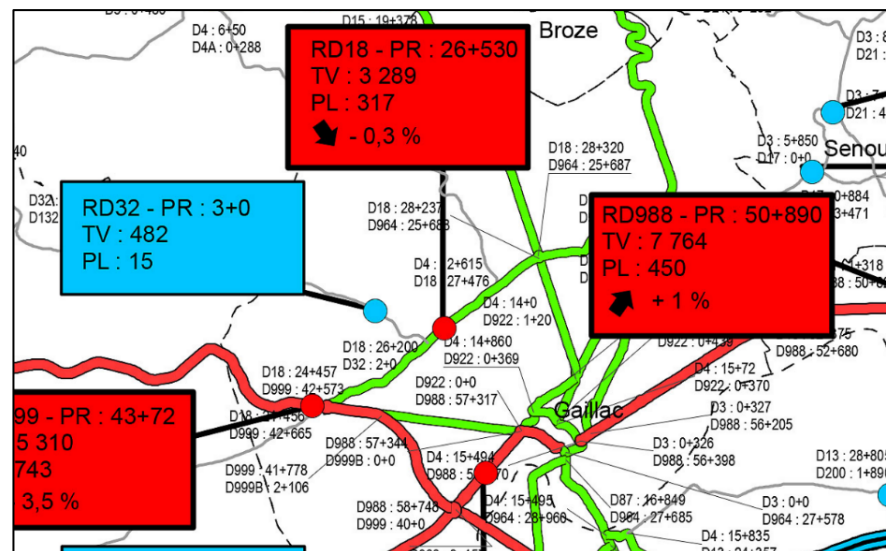


Figure 34 : Carte bilan du trafic routier en 2021 source : Département du Tarn

c) La sécurité des déplacements

Le secteur d'études est bordé par une départementale fortement fréquentée dont la vitesse est limitée à 70 km/h. Cependant, les caractéristiques de la RD 18 (traitement routier, lignes droites, visibilité large) entraînent une certaine insécurité routière liée à la vitesse. Cette insécurité est moins perceptible en direction de Gaillac en raison de l'aménagement du rond-point situé en entrée de ville qui favorise une diminution de la vitesse.

Les piétons disposent de peu de passages sécurisés à proximité de la zone d'activités, aucune piste cyclable n'est matérialisée le long de la D18 au niveau du secteur étudié. Les abords de la voie aux accotements enherbés sont inadaptés à la circulation des piétons et dangereux, aucun dispositif sécurisant les déplacements n'est aménagé.

Moins passantes, les routes et chemins adjacents posent le même constat, les accotements ne sont pas aménagés et sécurisés pour les déplacements doux. Les nombreux virages sinueux qu'elles comportent sans visibilité rendent les déplacements piétons très dangereux.

Néanmoins, certains aménagements participent à la sécurisation des déplacements, notamment au niveau de l'entrée dans la zone d'activité du Mas de Rest.

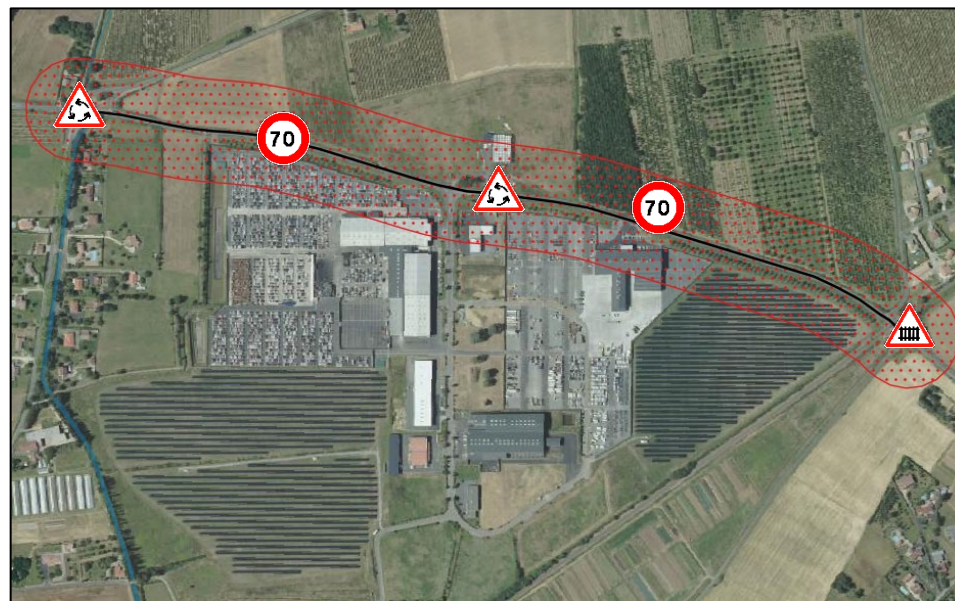


Figure 35 : Limitation de la vitesse, source : Relevé de terrain Paysages

IV.Principes d'aménagement

Selon la loi Barnier (L111-6 CU), l'implantation de constructions aux abords des routes classées à grande circulation, comme la D18, doit respecter un recul de 75 m pour les parties non agglomérées. Cependant, dans l'objectif de promouvoir un urbanisme de qualité et de porter une réflexion d'ensemble sur le traitement des voiries, de la sécurité ainsi que de la qualité architecturale, urbaine et paysagère, il est possible de déroger à cette disposition dans les objectifs portés par « l'Amendement Dupont » (L 111-8 CU).

Ainsi, une modification du PLU est engagée pour assurer la cohérence et la qualité de l'urbanisation future en lien avec les attendus de la commune de Gaillac et de l'Agglomération Gaillac/Graulhet.

La composition urbaine et paysagère vise à redonner de la lisibilité au site, en particulier sur le traitement paysager par une végétalisation importante du site et de ses limites : impact environnemental.

Cette zone a connu des aménagements successifs, la mise en place d'un traitement paysager homogène sur une bande de 15 mètres permettra une requalification progressive de ce secteur d'entrée de ville.

La végétalisation des abords de la voie est essentielle à la bonne intégration de la zone d'activités dans le paysage agricole permettant d'assurer la continuité avec les espaces naturels environnants.

L'impact visuel des bâtiments d'activités bordant la voie sera limité et mieux intégré par la mise en place d'une transition paysagère et végétale entre la voie et les espaces d'activités aménagés.



Figure 36 : Traitement paysager le long de la RD18, source : Relevé de terrain Paysages

DEUX PRINCIPES RETENUS SUR LA SEQUENCE QUI SERONT TRADUITS DE MANIERE REGLEMENTAIRE :

- Dérogation à l'article L 111-6 en instituant une limite de 15 mètres par rapport à l'axe de la RD 18 (zone Ax et secteur Ux).
- Végétalisation des espaces bordant logeant la RD18 pour matérialiser l'entrée de ville et mettre en place progressivement un écran paysager fonctionnel et qualitatif en transition entre activité et axe circulé.



Figure 37 : Traitement paysager le long de la RD18, source : Relevé de terrain Paysages

V. Traduction réglementaire

Les mesures prises en matière de sécurité, de nuisance, de qualité architecturale, d'intégration paysagère urbaine conduisent à adapter le recul de 75 m dans la zone UX et la zone AX par rapport à la RD 18 (la zone AX est créée dans le cadre de la révision allégée n°3 du PLU en parallèle de la procédure de modification n°1).

Ces conclusions amènent à appliquer aux abords de la RD 18 les mêmes dispositions qu'à proximité des autres voies départementales, avec une attention plus spécifique sur l'aménagement paysager à développer aux abords de l'axe pour poursuivre la qualification de l'entrée de ville.

La zone UX est donc modifiée comme suit pour la modification du recul par rapport à la RD 18 :

- Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

Toute construction doit être implantée, pour tous ses niveaux et en tout point de la construction (balcon, débord de toit...), avec un recul au moins égal à 5 m de l'alignement des voies existantes ou de la limite de l'emplacement réservé s'il existe.

Pour les voies départementales de 2^e et 3^e catégories, hors agglomération, les constructions devront s'implanter à 15 mètres minimum de l'axe de la voie, recul à porter à 20 mètres de l'axe de la voie en cas de plantations d'alignement.

Pour les voies départementales de 1^{ère} catégorie (RD968, RD 988 et RD 999), le recul par rapport à l'axe de la voie doit être de 35m minimum hors agglomération.

Pour la RD 18, le recul par rapport à l'axe de la voie doit être de 15 m minimum.

Exception pour les ~~RD18~~, RD988, RD968 et RD999 qui sont des axes classés voie à grande circulation, et sur lesquelles s'applique un recul de

75m par rapport à l'axe de la voie en dehors des espaces urbanisés des communes (Article L.111.1.4. du Code de l'Urbanisme).

L'accompagnement paysager, déjà abordé dans le cadre de la zone Ux, est complété pour mieux traiter les abords de l'axe de la RD 18 :

- Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et des abords des constructions

Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige au moins pour 4 places de stationnement.

Les plantations haute tige existantes devront être maintenues ou remplacées par des plantations de valeur équivalente.

Les plantations devront se référer aux essences présentées dans la palette végétale intégrée dans les dispositions générales du règlement (article 7).

L'accompagnement paysager sera compatible avec les dispositions figurant dans l'OrientatIon d'Aménagement et de Programmation « Trame Verte et Bleue ».

La surface des espaces verts plantés doit être au moins égale à 15 % de la superficie du terrain.

Le long des voies et emprises publiques sur le terrain d'assiette du projet pour dissimuler les espaces extérieurs dédiés à l'entreposage de matériaux divers des plantations seront réalisées (haies et arbres de haute tige). L'aménagement de zones d'activité publiques ou privées au voisinage immédiat de secteurs d'habitat s'accompagnera de la réalisation de merlons plantés d'une hauteur minimale de 2m en limite séparative.

Le long de la RD18 des aménagements paysagers et plantés seront réalisés sur une bande de 15m comptée de l'axe de la voie.

Lors de sa création dans le cadre de la révision allégée du PLU, la zone AX intègre les dispositions liées au traitement paysager des abords de la RD 18. Dans ce cadre la seule modification réglementaire de la zone AX relève de l'adaptation des dispositions d'implantation par rapport à la voie :

- Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

Les constructions ou installations doivent être implantées à une distance minimale de ~~75~~ 15 m par rapport à l'axe de la RD 18.