Montaigne Montravel et Gurson
Communauté de Communes

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
portant les effets d'un Schéma de COhérence Territorial

Annexe 2 au Rapport de Présentation

Les études de la RD 936
Pour l'application de l'article L.111-6 (ex. L.111-1-4) du code de l'urbanisme

PLU**i** arrêté par délibération du conseil communautaire du 29 mai 2017

PLUi approuvé par délibération du conseil communautaire du 27 septembre 2018

Septembre 2018

Cabinet NOËL
Urbanistes conseil

PratiCité
Les praticiens du territoire

GÉRÉA
Ingénieurs écologues

HARISTOY
LANDSCAPE AGENCY

COMMUNE DE
LAMOTHE-MONTRAVEL

I. DISPOSITIONS PARTICUL/ERES A LA ROUTE DEPARTEMENTALE 936 : Article L 111-1.4 du Code de l'Urbanisme

1.- Le cadre législatif

La loi environnement du 2 février 1995 ou « Loi Barnier » a introduit dans le Code de l'Urbanisme, un article L 111-1.4, qui est entré en application le 1er janvier 1997 qui précise pour les P.O.S. et le P.L.U. que :

« *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'autres 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'adaptation au changement de destination, à la réfection ou 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 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.

2. - Prise en compte des dispositions de l'article L 111.1.4

Elles s'appliquent aux zones en bordure de la route départementale 936.

Les zones concernées sont les suivantes :

- les zones UB délimitant les zones urbanisées en prolongement des parties agglomérées classées
- en zone UA ou UA a
- une zone UY de la Zone d'activités
- une zone UYg liée à l'activité et à l'exploitation d'une gravière
- une zone AU d'urbanisation future réservée à l'habitat située au Nord de la route départementale 936
- une zone AUY d'urbanisation future réservée aux activités située au Sud de la route départementale 936
- des zones Ne, zone partiellement bâtie intégrés dans un environnement leur conférant un caractère d'espace rural

2.1. Nuisances :

Elles sont générées par la voie elle-même. Les prescriptions d'isolement acoustique sont exigées pour les constructions.

Il n'existe pas de nuisance supplémentaire provenant d'autres activités.

2.2. Sécurité :

A l'importance du trafic s'ajoutent une circulation non négligeable de transports exceptionnels.

Cependant, certains accès ont déjà été aménagés avec « tourne à gauche »

- Accès à l'usine d'eau et à la gravière
- Face à la direction de Saint Michel de Montaigne
- Face à la voie communale menant au monument« Talbot»
- Accès à la zone d'activités existante

2.3. L'architecture et urbanisme

Différents types sont en présence :

- Au bourg, un habitat de caractère ancien et traditionnel généralement sur deux niveaux :

  - En prolongement du bourg et dans les zones d'extension un habitat pavillonnaire traditionnel bas avec la façade principale souvent parallèle à la RD936
  - Dans la zone d'activités, des constructions de type industriel récent

A l'Ouest de la commune, au lieu-dit « Fonladan », un habitat pavillonnaire ancien très dense donnant l'aspect d'une petite zone agglomérée

2.4. Paysage

La carte des unités de paysage réalisée montre bien que c'est le long de la route départementale 936, où il existe une forte diversité des séquences paysagères, qu'une urbanisation linéaire viendrait détériorer.

Cependant une certaine confusion existe et il manque de transition et de visualisation du paysage.

Il convient donc de préserver certaines percées visuelles, de protéger les espaces verts servant de tampon entre les secteurs bâtis, d'organiser l'urbanisation en intégrant dans le règlement de zone des prescriptions paysagères.

2.5. Objectifs et propositions

a) Sécurité

Ce thème a été un thème de réflexion important pour les élus et les principales dispositions prises ou proposées sont les suivantes :

- Ne pas créer d'accès nouveau sur la route départementale 936

- Améliorer la sécurité côté Sud de la route départementale 936 en prévoyant le classement d'un chemin rural en voie communale, son aménagement avec création d'une liaison avec la

route départementale 936 au droit du carrefour aménagé de la zone d'activités et la mise en place de sens unique afin d'inciter les usagers à emprunter un itinéraire plus sécurisant.

b) Urbanisme

Le projet de zonage proposé intègre le principe de la diversité de l'occupation des sols le long de l'itinéraire de la route départementale 936 avec :

- certaines zones inconstructibles : zone N
- la protection des espaces boisés : délimitation d'espaces boisés classés
- le maintien de zone naturelle sans urbanisation nouvelle sauf en terme d'extension mesurée : zone Ne
- le maintien d'espaces agricoles : zone A
- la délimitation de zones urbaines : zones UA, UB, UY
- la localisation de zones à urbaniser : zones AU, AUY

Parmi ces zones, les dispositions de l'article L 111.1.4 peuvent s'appliquer aux zones UB, UY, AU, AUY, dès lors qu'elles sont situées en dehors du périmètre de l'agglomération.

- ***Pour les zones UB*** situées en dehors du périmètre d'agglomération, il est créé un secteur UBp lorsqu'il est proposé de déroger à la règle du recul de 75 m

  C'est le cas pour :

  - une partie de la zone UB qui prolonge le hameau de Fonladan

    Cette zone est très limitée en superficie et les accès sont assurés par des chemins ruraux existants ayant déjà un accès à la route départementale 936. Les terrains potentiellement constructibles sont en deuxième rang par rapport aux constructions existantes qui longent la route départementale 936.11 est donc seulement proposé que les façades des nouvelles constructions soient parallèles aux voies d'accès.

- ***Pour la zone UY***, qui longe sur près de 350m la route départementale 936, les prescriptions pour déroger à la règle du recul de 75 m sont les suivantes :

  - Traitement paysager d'une zone tampon entre l'alignement crée par l'implantation des clôtures existantes et la route départementale 936. Aménagement de cette zone par des mélanges d'arbustes champêtres et d'arbres de haut jet, soit en plantation en alignement, soit en créant des bosquets arborescents naturels. Ces plantations peuvent être accompagnées de mouvements de sol (hauteur maximale 1 m)

  - Façades parallèles à la route départementale 936 pour les terrains situés aux abords et implantation à une distance minimum de 25 m par rapport à l'axe de la route départementale 936.

  - Toitures de faibles pentes.

  - Zone de stockage à l'intérieur, en arrière des Façades donnant sur la route départementale 936.

- Traitement paysager des emplacements de stationnement.

- Réglementer les clôtures : de type métalliques transparentes, peintes de préférence en vert ou en harmonie avec l'aspect extérieur du bâtiment principal à construire, d'une hauteur maximale de 2 m ou mur bahut.

- ***Pour la zone AUY***, qui doit prolonger la zone d'activités existante, il est proposé de reconduire les mêmes prescriptions en conservant notamment l'alignement créé par les clôtures implantées en façade de la route départementale 936 dans la zone d'activités.

- ***Pour la zone AU***, qui longe sur près de 150 m la route départementale 936, les prescriptions pour déroger à la règle du recul de 75 m sont les suivantes :

  - pas d'accès depuis la route départementale 936 pour des raisons de sécurité,

  - traitement paysager d'une zone tampon. Elle aura une largeur de 25 m par rapport à l'axe de la route départementale 936.

  - Façades ou pignons des constructions situées dans une bande de 75 m par rapport à l'axe de la route départementale 936 non parallèles à cet axe, à l'instar des implantations dans le lotissement communal situé dans le Bourg.

  - Aucune construction implantée à moins de 35 m de l'axe de la route départementale 936

COMMUNE DE MONTCARET

RÉVISION DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS
CRÉATION D'UN PLU

DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE

COMMUNE
DE
MONTCARET

PLAN LOCAL D'URBANISME

2- Etude de la RD 936 pour l'application de l'article L.111.1.4.

PRÉFECTURE DE LA DORDOGNE
17 OCT. 2007
ARRIVÉE

Révision du POS prescrite le : 9 novembre 2001

Projet de PLU arrêté le : 19 juillet 2006

PLU approuvé le : 4 octobre 2007

EREWHON
Atelier d'architecture et d'urbanisme - 17, rue fonneuve - 33500 LIBOURNE
tél 05 57 51 62 10 & fax 05 57 74 10 89 e-mail : anne-vdelst@wanadoo.fr

PLU de Montcaret
Etude concernant la RD 936
Application de l'article L.111.1.4
du Code del'Urbanisme

SOMMAIRE

PREAMBULE .....

DIAGNOSTIC ET ENJEUX .....
1-1. LA VOIE RD 936 , SES FONCTIONS GENERALES ET LOCALES .....
1-2. LE SITE TRAVERSE ET SES CARACTERISTIQUES .....
1-2.1. CONTEXTE GENERAL.....
1-2.2. ANALYSE DU SITE ET DE SES ABORDS.....
1-2.2. a - Nuisances.....
1-2.2. b - Sécurité.....
1-2.2. c - Qualité architecturale et urbaine .....
1-2.2. d - Qualité paysagère.....

PROPOSITIONS .....
PRINCIPES D'AMENAGEMENT A REALISER.....
PRINCIPES DE ZONAGE DU PLU.....

CARTOGRAPHIE.....
- Etat des Lieux et Sécurité routière .....
- Urbanisme-Architecture-Utilisation dominante .....
- Paysages : séquences et points forts .....
- Photographies des séquences Paysagères .....
- Propositions .....

PREAMBULE

Le POS initial de Montcaret date de 1987, et a été modifié en 1988, 1990 et 1996. Ce POS est en cours de révision par délibérations municipales des 16 septembre 1999 et 09 novembre 2001 pour devenir un PLU. La commune est traversée dans sa partie urbaine au Sud par la RD 936 . Cette route départementale a un statut de voie classée à grande circulation.

L'article 52 de la loi n°95.101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit un nouvel article L 111-1-4 dans le code de l'urbanisme visant à mieux maîtriser le développement urbain le long des voies routières les plus importantes. Cet article définit un principe de réservation, en dehors des secteurs déjà urbanisés, d'une bande inconstructible de part et d'autre de l'axe de ces voies :

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

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

Pour la commune de Montcaret, les dispositions de l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme imposent donc aux constructions nouvelles un recul de 75 mètres en bordure de la RD 936, sauf à prescrire des mesures permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, des nuisances, de l'architecture, de l'urbanisme et des paysages.

Le projet d'aménagement de l'itinéraire de la voie de la vallée de la Dordogne a été pris en considération par l'avant projet du 30 avril 1993. En outre, la commune de Montcaret a arrêté un projet de réduction de la bande d'étude pour l'aménagement de la déviation de la RD 936 en mai 2000. L e PLU conservera cette bande réservée pour la nouvelle route départementale.

La présente étude a pour objet la traversée de la commune par l'actuelle RD 936 au regard de l'urbanisation future . La longueur de l'itinéraire de 4, 7 kilomètres donnent lieu à des secteurs variés.

Rappelons les points importants qui jalonnent la traversée de Montcaret :

- Pour les zones d'activités : Deux zones sont situées aux entrées est (fabrication de vans, garage , zone en développement) et ouest de la commune (zone aménagée) .Des activités nombreuses sont implantées au cœur du bourg de Tête Noire, entre la RD 936 et la voie ferrée (une cave coopérative, des magasins d'antiquités et de brocante) qui lui est parallèle . D'autres activités se situent sur cet itinéraire
- Pour les secteurs d'habitat : le bourg de Tête Noire concentre un habitat continu dense, toutefois , plusieurs hameaux anciens se répartissent sur tout le long de la route avec des parties qui continuent de s'urbaniser.

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Présentation de la RD936 - problématique et enjeux pour les espaces traversés

1-1. LA VOIE RD 936 , SES FONCTIONS GENERALES ET LOCALES

La route départementale RD 936 de Bordeaux à Bergerac est une route classée à grande circulation. Historiquement, cette portion de la vallée de la Dordogne a toujours été le support d'une activité importante générée par les relations entre les villes de Bordeaux et de Bergerac et par la rivière de la Dordogne ; l'ancienne route royale est depuis toujours un axe de transit important qui a été complété au XIXème siècle par la création d'une ligne de chemin de fer.

Devenue aujourd'hui la liaison principale entre ces deux pôles, la RD 936 supporte un trafic routier d'un moyenne annuelle de 10 496 véhicules jours, avec des moyennes estivales de 16000 véhicules jours . Les communes traversées subissent donc la route et l'urbanisation existant sur cette voie se trouve en péril alors même que cette voie en a été la dynamique .

La route départementale a plusieurs rôles :

- Le trafic local, communal et intercommunal avec les villages voisins
- Une desserte urbaine : pour le bourg de Tête Noire et pour toute la voie où sont situées activités et habitations en grand nombre . Au cœur du bourg de Tête Noire au carrefour avec la RD 9 pour la liaison avec le bourg de Montcaret et le reste de la commune .
- Un itinétaire routier majeur pour la liaison Bordeaux-Bergerac.

1-2. LE SITE TRAVERSE ET SES CARACTERISTIQUES

1-2.1. CONTEXTE GENERAL

La RD 936 est située au sud du département de la Dordogne, en limite avec le département de la Gironde sur près de 20 kilomètres. Pour la commune de Montcaret, elle se trouve dans le tiers sud de son territoire et le parcourt d'Est en Ouest sur une longueur de 4,7 km.

Le site traversé est constitué par les moyennes terrasses de la vallée de la Dordogne occupées par un paysage rural de prairies et de cultures, et limité à l'est et à l'ouest par les vallées des ruisseaux de l'Estrop et du Grand Rieu , au Sud, les ruisseaux du Grand Rieu et de Gourgue ; plus au nord, la vallée est bordée par un relief de collines boisées.

Les points de relief se situent entre la cote 19 NGF à l'est, 17 à Tête Noire et la cote 14 NGF à l'ouest. La route est donc globalement plate et rectiligne. Une légère inflexion après la zone d'activité ouest au sortir de Lamothe-Montravel et une inflexioon plus importante au lieu-dit l'Hirondelle . Les terrains sont en en contrebas sur la partie ouest de la commune.

Le paysage des territoires traversés est à caractère rural avec un bâti ancien diffus et certains fronts bâtis aux lieux-dits principaux. L'ensemble forme un parcours linéaire dans un paysage ample ponctué par quelques activités ; le bourg de Tête Noire est lui-même assez vite franchi .

1-2.2. ANALYSE DU SITE ET DE SES ABORDS

Analyse du site et de ses abords au regard:

1-2 .2.a- des nuisances
1-2 .2.b- de la sécurité
1-2 .2.c - de la qualité architecturale
1-2 .2.d - de la qualité urbaine et paysagère

1-2.2. a - Nuisances

Les nuisances aux abords de la RD 936 concernent :

- le bruit
- la pollution

- Le bruit

La RD 936 est concernée sur la totalité de son tracé par l'arrêté de classement du 30 mai 1996 des infrastructures de transports terrestres dont les dispositions des articles 2 et 4 sont applicables dans le département de la Dordogne. Cette infrastructure est classée ainsi :

- en catégorie 2 entre les panneaux d'agglomération de Montcaret . La largeur du secteur affecté par le bruit est de 250 mètres à partir du bord de la chaussée (type de tissu : U , correspond à un tissu urbain en rue) .
- en catégorie 3 en dehors de l'agglomération. La largeur du secteur affecté par le bruit est de 100 mètres à partir du bord de la chaussée (tissu ouvert) .

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la détermination de l'isolement acoustique des bâtiments à construire inclus dans les secteurs affectés par le bruit sont :

Catégorie	Niveau sonore au point de référence en période	
	diurne	nocturne
2	79 dB(A)	74 dB(A)
3	73 dB(A)	68 dB(A)

De ce fait les constructeurs devront prendre toutes mesures utiles pour assurer l'isolement acoustique des bâtiments qu'ils réalisent pour assurer l'isolement acoustique des bâtiments qu'ils réalisent et qui sont susceptibles d'être touchés par les nuisances de la présence de la voie.

L'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit donne la valeur de l'isolement minimal des pièces de bâtiment et le bord extérieur de la chaussée la plus proche (articles 5 à 9). Ces valeurs peuvent ainsi être diminuées pour prendre en compte l'orientation de la façade par rapport à l'infrastructure, la présence d'obstacles tels qu'un écran ou un bâtiment entre l'infrastructure et la façade .

La présence de murs hauts limitant les propriétés privées protègent les habitants du bruit . Les buttes de terre engazonnées sont également des solutions envisageables .

- La Pollution

- Pollution atmosphérique

La RD 936 n'est pas à considérer comme une source de pollution atmosphérique dans les secteurs classés en tissu ouvert en raison de la topographique ouverte du site ; en outre, le volume quotidien de circultation inférieur à 15 000 véhicules jours laisse à penser que la contamination des sols et des végétaux par voie aérienne est faible. Par contre dans la partie classée en tissu U partie agglomérée en rue , la pollution est réelle générée aussi par la présence de 8% de poids lourds.

- Eaux pluviales

Les évacuations des eaux de ruissellement de la route située en surplomb par rapport aux terrains d'habitation devra être contrôlée.

1-2.2. b – Sécurité

La sécurité aux abords de la RD 936 concernent :

- le risque industriel
- le risque inondation
- la sécurité liée à la route et au trafic routier

- risque industriel

Il y a une installation classée présentant un risque industriel dans la zone d'étude : «la cartoucherie » qui est située en zone urbaine.

- risque inondation

La zone concernée n'est pas touchée par le risque inondation.

- La sécurité liée à la route et au trafic routier

Seul reste le risque lié au trafic routier.

➢ Trafic

Le trafic moyen journalier en 2001 est de 10 496 véhicules / jour, dont 8,3% de poids lourds.

La période estivale voit remonter le trafic à :

14 627 véhicules/jour en Juillet

17 598 véhicules/jour en Août`

15 746 véhicules/jour en septembre

Après la création de la déviation, cette voie restera classée à grande circulation avec 50 % du trafic qui restera local (environ 6000 véhicules une fois créée la déviation)

La RD 936 est également un itinéraire de convois exceptionnels .

➢ Caractéristique de la voie

La RD 936 comporte trois zones :

- Secteur est : Les Chapelles, Pré de Chalustre, les Fosses ,Moulin à vent, , environ 1,700 km Route à deux voies assez large sur toute la longueur (moyenne de 7 à 8 mètres) . Route droite avec de simples accotements enherbés sans aménagements spécifiques sauf un marquage peint pour la séparation des deux voies et le bord de la chaussée; pas d'éclairage public mais des poteaux pour l'alimentation électrique en bordure nord de la voie. Les abords de la chaussée permettent un stationnement ponctuel.

- Zone agglomérée : secteur est: l'Hirondelle, Grange neuve, environ 0,600 km , secteur proche de l'agglomération, la voie reste large et présente des accotements enherbés de largeur variable avec parfois un fossé. Pas d'éclairage public, mais le secteur est assez aménagé car plus construit avec un stationnement ponctuel possible.
  Zone agglomérée du bourg de Tête Noire , environ 0,950 km entre les panneaux d'agglomération. l'ensemble comporte un éclairage public . La partie est de l'agglomération reste assez rurale ; elle est marquée par une station service et quelques maisons . La chaussée conserve une certaine largeur. Elle est constituée d'une route à deux voies avec des bordures par endroits. Dans le cœur du bourg de Tête Noire la voie est assez étroite avec un bâti dense ; les trottoirs sont parfois limités à une simple bordure ; le croisement avec la RD 9 est très étroit . La partie ouest des l'agglomération est assez large (moyenne de 7 à 8 mètres) avec un carrefour en T aménagé à l'entrée ouest de l'agglomération permettant un tourne à gauche vers le bourg de Montcaret. Les trottoirs y sont relativement aménagés soit goudronnés soit en terre battue vaguement engazonnée avec une bordure.

- Secteur ouest : Le Grand Chemin , Fongratin, Pinta, environ 1,500 km : la route est droite et assez large, à deux voies (moyenne de 7 à 8 mètres) et présente des accotements enherbés de largeur variable avec parfois un fossé. Pas d'éclairage public, une chaussée peinte. Les abords de la chaussée permettent un stationnement ponctuel. Certaines parties sont aménagées ponctuellement, avec une glissière de sécurité en face de l'horticulteur « la Plantation » . Un bâti linéaire en contrebas de la chaussée, au lieu-dit « Grand-Chemin nord ouest » avec un stationnement ponctuel . La sortie de la commune ou son entrée depuis Lamothe-Montravel est marquée par l'aménagement d'une zone d'activité et l'élargissement de la chaussée. Ce parcours linéaire présente une inflexion après l'entrée ouest de la commune entre la zone d'activités et Grand-Chemin .

➢ Carrefours, accès

La RD 936 présente de nombreux carrefours et accès à des zones d'activités et des commerces. La plupart de ces branchements se font directement sur la route ce qui crée des sources réelles de danger . Sur cet itinéraire les aménagements sont les suivants :

- Secteur est : sur 6 carrefours, aucun carrefour n'est aménagé, 5 carrefours ont une signalisation directionnelle. Il y a 6 accès à des commerces ou ou services.
- Dans le secteur de l'agglomération(Tête Noire jusqu'à l'Hirondelle) : un croisement important au cœur du bourg de Tête Noire avec la route départementale (RD 9 / RD 10 E3) reliant Tête Noire au bourg de Montcaret et plus loin la commune de St Seurin de Prats , Pessac sur Dordogne, aux coteaux Bonneville et St Michel de Montaigne . Un carrefour en T reliant la RD936 au RD 10 E3 avec tourne à gauche aménagé. Sur les 8 autres carrefours, 8 carrefours comportent une signalisation directionnelle. Il existe en outre 10 accès à des commerces ou services.
- Secteur ouest : aménagement d'un tourne à gauche pour l'accès à la zone d'activités. Sur les 6 autres carrefours, 4 carrefours comportent une signalisation directionnelle. Il existe en outre 2 accès à des commerces ou ou services.

➢ Panneaux d'agglomération

L'agglomération de Montcaret est marquée au bourg de Tête Noire par les deux panneaux d'agglomération d'entrée et de sortie du village traversé par la RD 936.

➢ Vitesse

La vitesse est réglementée entre les panneaux d'agglomération à 50 km/h, en dehors à 90 km/h.

De façon générale, la vitesse des véhicules est trop rapide; l'itinéraire est en effet situé entre les agglomérations de Lamothe-Montravel , le bourg de Tête Noire et le bourg des Réaux (commune de Vélines) . Les grandes portions de lignes droites permettent des dépassements avec souvent une

augmentation de la vitesse des véhicules par rapport à la vitesse autorisée, et les espaces traversés sont malmenés par la route dont le trafic est élevé

➢ **Accidents**

Les accidents constatés entre 1995 et 2001 sont nombreux et ont plusieurs causes :

- en relation avec les dépassements
- aux carrefours, lors de franchissements de la voie aux carrefours en croix ou plus souvent carrefours en T .
- pour une desserte locale : des ralentissements exigés pour une desserte locale pour accéder à une habitation, une activité ou un commerce , avec déport du véhicule d'un côté ou de l'autre, et dépassement par le véhicule qui le suit.

Les accidents constatés entre 1995 et 2001 sont les suivants : 3 tués, 13 accidents corporels graves , 16 accidents légers . Ils sont répartis sur tout l'itinéraire et repérés:

Secteur est

Lieu-dit LES CHAPELLES, LES GARGARINES : 2 tué, 2 accidents corporels graves , 1 accident léger .
Accidents mettant en évidence la vitesse et les intersections :

Les véhicules circulant dans le sens allant vers Bergerac et ceux circulant dans le sens allant vers Castillon ont l'opportunité d'augmenter leur vitesse dans la ligne droite.
Au lieu-dit Les chapelles, la RD 936 est rectiligne, cette interminable ligne droite est ponctuée par des intersections . La densité exceptionnelle et la vive allure des véhicules circulant dans les deux sens, oblige de traverser rapidement pour franchir la voie. Les véhicules se retrouvent alors au milieu de la chaussée créant l'accident .

Lieu-dit LES FOSSES : 1 tué, 2 accidents corporels graves , 1 accident léger « chemin des seigles »
Accidents mettant en évidence la vitesse et les intersections :

Les véhicules circulant dans le sens allant vers Bergerac et ceux circulant dans le sens allant vers Castillon ont l'opportunité d'augmenter leur vitesse dans la ligne droite.
Au lieu-dit Les fosses, la RD 936 est rectiligne, cette grande ligne droite est ponctuée par des intersections . La densité exceptionnelle et la vive allure des véhicules circulant dans les deux sens, oblige de traverser rapidement pour franchir la voie. Les véhicules se retrouvent alors au milieu de la chaussée créant l'accident .

Lieu-dit L'HIRONDELLE : 4 accidents corporels graves , 2 accidents légers .
Accidents mettant en évidence la vitesse, et le manque de visibilité :

Les véhicules circulant dans le sens allant vers Bergerac et ceux circulant dans le sens allant vers Castillon ont l'opportunité d'augmenter leur vitesse dans la ligne droite.
Au lieu-dit L'hirondelle, la RD 936 s'infléchit légèrement. Dans cette courbe, la visibilité est réduite par les bâtiments et la végétation . Par la vitesse excessive les deux véhicules sont alors déportés au centre de la chaussée ou en dehors de celle-ci.

Secteur du centre

Bourg de TETE NOIRE : 3 accidents corporels graves , 6 accidents légers .
Accidents mettant en évidence le manque d'équipements routiers :

Les véhicules circulant dans le sens allant vers Bergerac ont une vitesse réduite en sortie d'agglomération. Ceux circulant dans le sens allant vers Castillon ont l'opportunité d'augmenter leur vitesse dans la ligne droite.

Au lieu-dit Tête noire, la RD 936 est classée en agglomération, étroite et bordée de bâtiments. La chaussée trop exiguë oblige l'arrêt des véhicules pour tourner à gauche, en particulier pour accéder à la station service ou aux habitations et commerces. Dans le pire des cas la station service permet est aussi de pratiquer un demi-tour de même que l'espace libre situé en face de la station. Comme pour les autres accès privés, les véhicules pour sortir se retrouvent alors au milieu de la chaussée.

Secteur ouest

Lieu-dit GRANDS CHEMINS : 1 accident corporel grave , 5 accidents légers .
Accidents mettant en évidence la vitesse et les intersections :

Les véhicules circulant dans le sens allant vers Bergerac et ceux circulant dans le sens allant vers Castillon ont l'opportunité d'augmenter leur vitesse dans la ligne droite.
Au lieu-dit Grands chemins, la RD 936 est plus étroite et bordée de bâtiments. Avec une vitesse excessive, il est impossible d'éviter un obstacle dû aux véhicules provenant des voies latérales ou d'accès privés. Les véhicules se déportent alors vers l'accotement et viennent heurter un mur, un poteau, un véhicule en stationnement etc...ou vers la voie de gauche et viennent heurter un véhicule en face.

Lieu-dit LE PINTA : 1 accident corporel grave , 1 accident léger .
Accidents mettant en évidence la vitesse, et le manque de visibilité :

Les véhicules circulant dans le sens allant vers Bergerac et ceux circulant dans le sens allant vers Castillon ont en effet l'opportunité d'augmenter leur vitesse dans la ligne droite.
Au lieu-dit Le Pinta, la RD 936 s'infléchit légèrement. Dans cette courbe, la visibilité est réduite par la végétation. Avec la vitesse excessive les deux véhicules se sont déportés vers le centre de la chaussée et se sont heurtés.

1-2.2. c – Qualité architecturale et urbaine

- organisation urbaine et architecture

Aux abords de la RD 936, l'urbanisation est répartie en hameaux anciens formant des fronts bâtis le long de la voie. Ces hameaux sont nombreux. Des secteurs d'activités se sont implantés de part et d'autre de la voie formant un bâti diffus. Les espaces agricoles sont nombreux, mais aussi les espaces de jardins privés arborés. La longueur de l'itinéraire présente donc une organisation urbaine variée et composite.

Secteur est

Séquence rurale, avec peu de constructions, une répartition diffuse de l'habitat.

Des secteurs d'activités se sont implantés de part et d'autre de la voie à proximité du village voisin Les Réaux,

Dominante des terres agricoles ; la séquence est marquée par une belle propriété agricole située peu avant l'Hirondelle et créant une qualité paysagère dans le site.

Secteur aggloméré

Séquence semi-urbaine à dominante pavillonnaire au lieu-dit l'Hirondelle : un bâti ancien, en arrière plan côté nord. De façon générale, un bâti aéré tout le long de la voie, avec des constructions pavillonnaires en retrait et des jardins privés créant une qualité de la périphérie urbaine de Montcaret.

Une répartition diffuse de commerces de meubles principalement, et d'antiquités .

Séquence urbaine du bourg de Tête Noire : un front bâti ancien construit en bordure de la voie en resserre l'espace public. Les constructions sont assez peu mises en valeur dans la partie est, avant le carrefour. Côté ouest, le bâti est légèrement en retrait par rapport à la voie, en particulier à l'entrée de l'agglomération , ce qui autorise un aménagement plus qualitatif. . Jardins privés, espaces agricoles et boisés apportent à cette partie ouest de l'agglomération une qualité paysagère.

Les commerces toutefois, alimentaires et de services ont des enseignes de couleur criardes, voir même la façade peinte en rouge ou en rose qui font référence aux commerces outre manche.

Secteur ouest

Séquence rurale : paysage mixte avec hameaux, un bâti continu ancien est construit en bordure de la voie et le plus souvent en contrebas de celle-ci, au lieu-dit Grand Chemin.

Des activités répartis tout le long de la voie, formant un bâti diffus de hangars et entrepôts, avec des dépôts de véhicules ou de matériaux peu esthétiques (Fongratin)

Séquence rurale de la zone d'activités au lieu-dit Le Pinta. A l'entrée Ouest de Montcaret, la commune a créé une zone d'activité jouxtant la commune de Lamothe Montravel ; cette zone comporte uniquement deux entreprises .

1-2.2. d – Qualité paysagère

- Grands éléments de paysage

Les paysages de la commune de Montcaret traversés par la RD 936 se caractérisent par la qualité de la vallée de la Dordogne qui est un paysage ouvert limité au nord par des collines boisées avec des éléments d'architectures remarquables qui dominent le site formant des points forts dans le paysage, en particulier le bourge de Montcaret qui est construit sur le relief. La rivière de la Dordogne n'est pas visible mais les espaces cultivés ou naturels sont ceux d'une vallée dominée par les prairies humides avec des massifs boisés et une végétation de type ripisylve le long des cours d'eau de l'Estrop et du Grand Rieu.

- séquences paysagères et points forts :

Secteur est

Séquence d'approche du village Les Réaux : paysage mixte sans qualité. Un écran visuel vient séparer le secteur d'activité du paysage rural alentour.

Séquence rurale à dominante paysage ouvert les Fosses, L'Hirondelle sud-est, Le Gourdon: paysage d'habitat dispersé avec des points de vue sur le paysage à l'Hirondelle, ainsi qu'un ensemble architectural et paysager intéressant au sud. Au nord les coteaux forment une ligne de visibilité à dominante boisées.

Secteur aggloméré

Séquence semi-urbaine à dominante pavillonnaire à l'Hirondelle, Grange-neuve, : mixité du paysage semi-urbain au tissu pavillonnaire parfois dissimulé derrière des haies ou des écrans d'arbres, murets, portails.

Séquence urbaine du bourg de Tête Noire : les constructions anciennes y forment un bâti, avec une percée visuelle notable à hauteur de l'ancienne cave coopérative. L'ensemble architectural du bourg de Montcaret domine les rares vues ponctuelles . Un tissu pavillonnaire côté ouest du bourg est notable.

Plusieurs maisons de qualité architecturale sont repérable côté ouest.

Des commerces d'antiquités installés dans de grands hangars colorés perturbent la lisibilité architecturale du village.

Secteur ouest

Séquence rurale : paysage mixte de qualité, avec un bâti continu ancien formant un ensemble architectural intéressant au hameau de Grand Chemin .

Les points de vue sur les coteaux nord sont marqués par des massifs boisés et le château de Montravel .

PROPOSITIONS

PRINCIPES D'AMENAGEMENT A REALISER

Secteur est

Séquence d'approche du village Les Réaux : paysage mixte avec zone d'activités à aménager

Séquence rurale à dominante paysage ouvert : parcours dangereux et accidentogène à aménager : carrefour pour ralentir la vitesse, séparateur central à créer avant le lieu-dit l'Hirondelle

Secteur aggloméré

Séquence semi-urbaine à dominante pavillonnaire au lieu-dit l'Hirondelle : panneau d'agglomération à déplacer ; entrée d'agglomération à sécuriser .

Séquence urbaine du bourg de Tête Noire : prévoir des aménagements de requalification urbaine de la route, avec trottoirs aménagés et places de stationnements bien définies .

Séquence d'approche du bourg : maintenir des percées visuelles sur les coteaux et le bourg de Montcaret . Re-qualifier la route en rue de village avec des trottoirs aménagés et des places de stationnement.

Secteur ouest

Séquence rurale : paysage mixte avec hameau, à préserver ; pas d'aménagement particulier, sauf à Fongratin où les points de vue sur les coteaux sont à protéger, en particulier au premier plan.

Séquence rurale : paysage ouvert ; aménagement de la zone d'activités au lieu-dit Le Pinta.

PRINCIPES DE ZONAGE ET DE REGLEMENT DU PLU

ZONAGE

Secteur est

Cette Séquence prolonge celle du village voisin des Réaux, bien que séparée par le ruisseau qui forme la limite avec la commune de Vélines . Celle-ci a développé une zone d'activités qui s'étend sur la commune de Montcaret tout en maintenant son habitat ancien issu du village des Réaux . Les terrains de ce secteur sont à classer en zone à urbaniser 1AUY pour conforter la zone d'activités déjà présente.

Au-delà, en direction du cœur de Montcaret, la Séquence est de type rurale à dominante de paysage ouvert et donc à maintenir en zone naturelle N.

Secteur aggloméré

Séquence semi-urbaine à dominante pavillonnaire au lieu-dit l'Hirondelle : à classer en zone urbaine UC , en discontinu.

Séquence urbaine du bourg de Tête Noire : maintenir en zone urbaine U.

Séquence d'approche du bourg : maintenir la séquence rurale en classant l'ancienne zone NB en zone naturelle N la partie au nord de la voie pour conserver les percées visuelles et classer en zone urbaine la partie au sud pour conforter l'habitat peu dense des abords du village .

Secteur ouest

Séquence rurale : paysage mixte avec hameau, à préserver ; maintenir en zone naturelle N et en zone A agricole.

Séquence rurale : paysage ouvert ;

L'aménagement de la zone d'activités au lieu-dit Le Pinta est en continuité de la commune voisne de Lamothe-Montravel ; ce scénario est identique à celui du secteur Est. Les terrains sont à Classer en zone UY et AUY pour le secteur à aménager.

Il est prévu un emplacement réservé pour une liaison future de la zone d'activités avec la déviation de la RD 936.

RÈGLEMENT

Article 6

La distance minimale d'implantation des constructions nouvelles par rapport à la RD 936 est égale à :

- *Zones AUY et 1 AUY : 25 m de l'axe de la RD 936.*
- *Zone UC : 25 m de l'axe de la RD 936.*
- *Zones UA et UB : recul de 5m par rapport à l'alignement*
- *Zones N et A et 2 AUY : 75 m de l'axe de la RD 936.*

Article 10

Pour les zones d'activités UY et AUY :
En bordure de la RD 936, la hauteur des constructions n'excédera pas 6m à l'égout par rapport au sol naturel avant travaux.

Article 13

Le long de la RD 936 , les obligations en matière d'espaces libres et de plantations sont réglementées en particulier pour les zones d'activités UY et AUY afin de conserver une bonne tenue du paysage bâti.

Ainsi il est prescrit les règles suivantes:

La bande de recul le long de la RD 936 sera paysagée sur une largeur minimum de 8 m.

En limite du domaine public de la RD936 , il sera planté une haie vive dont la hauteur ne dépassera pas 1,20 m. La bande paysagée de 8 m sera engazonnée.

La haie sera doublée par une plantation d'arbres de haute tige implantée en alignement à une distance de 5 m à 10 m du domaine public de la RD936. Les arbres seront espacés de 10 m au plus sur un même alignement.

Les essences employées pour les arbres de haute tige seront locales, tels que chêne, tilleul, érable, charme commun (carpinus betulis), frêne commun (fraxinus excelsior)....

Les aires de stationnement découvertes seront plantées à raison d'un arbre pour quatre emplacements.

Les stockages extérieurs seront reportés en fond de parcelle. Ils seront masqués par des rideaux d'arbres formant écran pour qu'ils ne soient pas visibles depuis le domaine public ou les zones d'habitat. A défaut, il peut être imposé des clôtures permettant d'obtenir un masque équivalent

CARTOGRAPHIE

- Etat des Lieux et Sécurité routière pages 9 à 14
- Urbanisme-Architecture-Utilisation dominante pages 15 à 17
- Paysages : séquences et points forts pages 18 à 20
- Photographies des séquences Paysagères pages 21 à 23
- Application réglementaire pages 24 à 26
- Principes d'aménagement pages 27 à 29

LEGENDE

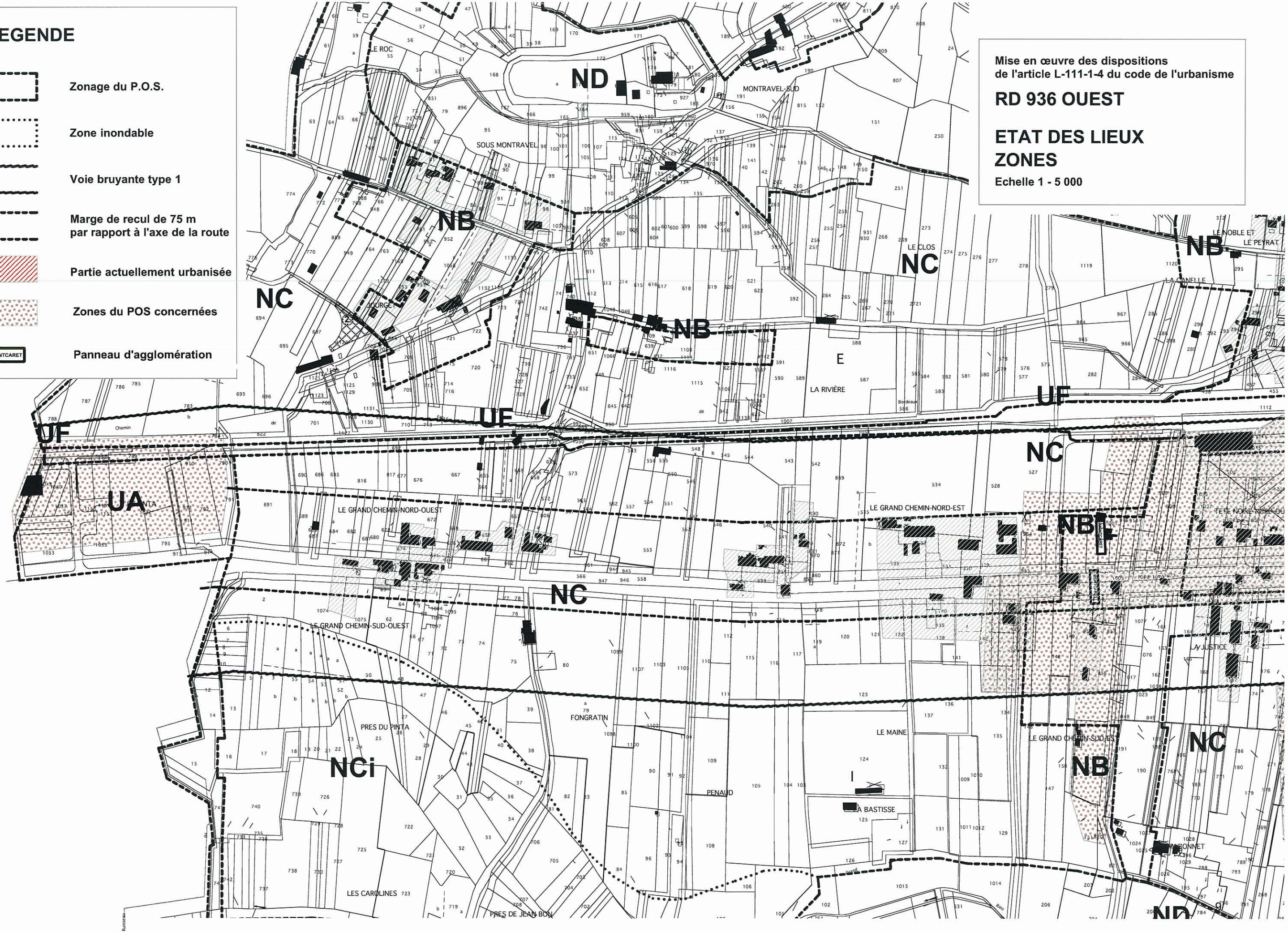
- Zonage du P.O.S.
- Zone inondable
- Voie bruyante type 1
- Marge de recul de 75 m par rapport à l'axe de la route
- Partie actuellement urbanisée
- Zones du POS concernées
- MONTCARET — Panneau d'agglomération

Mise en œuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 du code de l'urbanisme

RD 936 OUEST

ETAT DES LIEUX ZONES

Echelle 1 - 5 000



LEGENDE

- Zonage du P.O.S.
- Zone inondable
- Voie bruyante type 1
- Marge de recul de 75 m par rapport à l'axe de la route
- Partie actuellement urbanisée
- Zones du POS concernées
- MONTCARET — Panneau d'agglomération

Mise en œuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 du code de l'urbanisme

RD 936 CENTRE

ETAT DES LIEUX ZONES

Echelle 1 - 5 000

LEGENDE

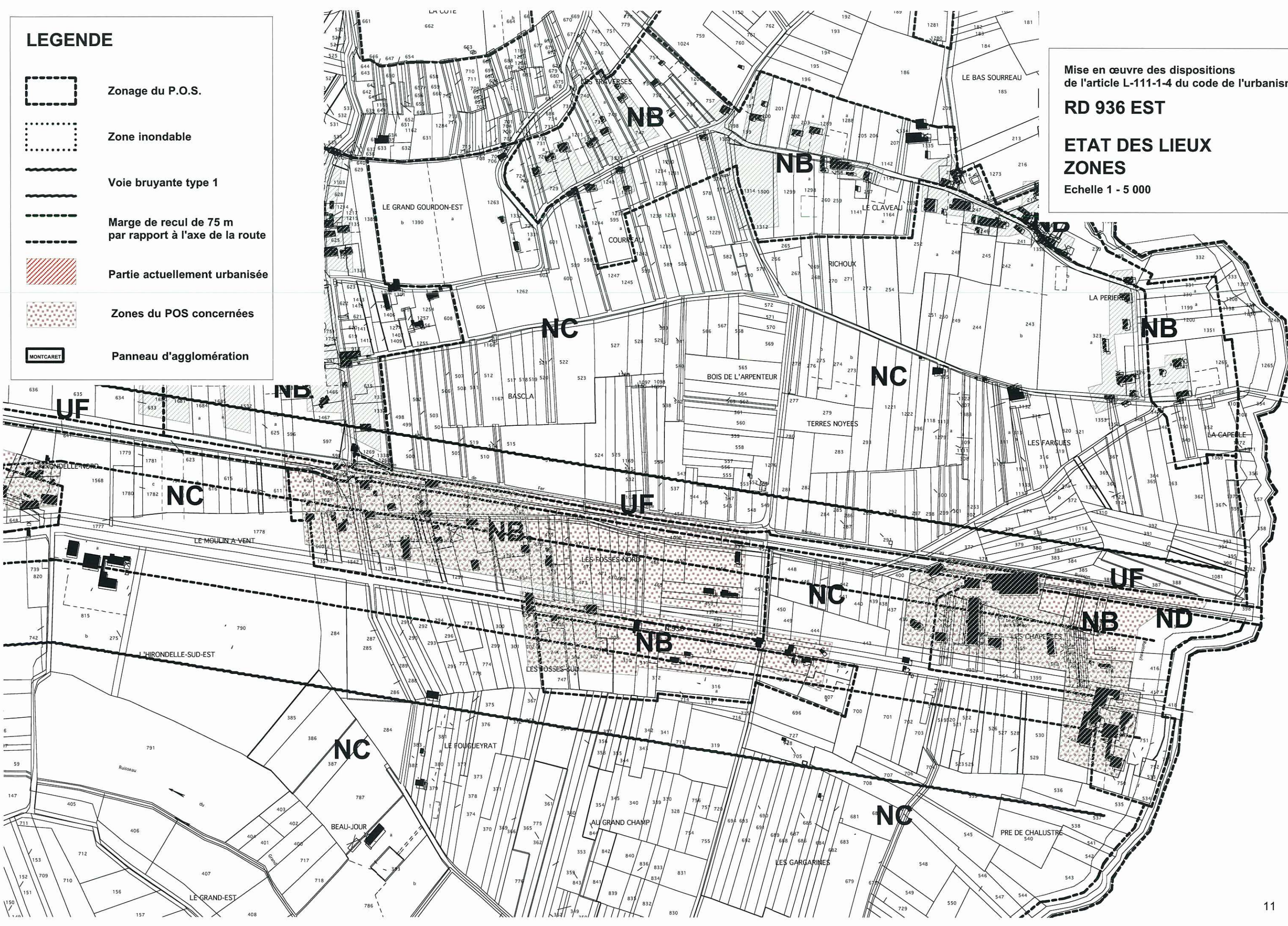
- Zonage du P.O.S.
- Zone inondable
- Voie bruyante type 1
- Marge de recul de 75 m par rapport à l'axe de la route
- Partie actuellement urbanisée
- Zones du POS concernées
- MONTCARET — Panneau d'agglomération

Mise en œuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 du code de l'urbanisme

RD 936 EST

ETAT DES LIEUX ZONES

Echelle 1 - 5 000



LEGENDE

PERIODE 1995 - 2001

- Point dangereux : accident grave ou concentration d'accidents
- Point dangereux : accident léger ou concentration d'accidents
- Carrefour aménagé
- Carrefour signalé
- Voie en surplomb par rapport aux propriétés
- Voie étroite
- Glissière de sécurité
- Accès aux zones d'activités
- Accès aux commerces et artisans
- MONTCARET — Panneau d'agglomération

FREQUENTATION SUR RD 936 : ANNEE 2001

Moyenne journalière annuelle :
10 496 véhicules / jours
dont 8,3 % de poids lourds

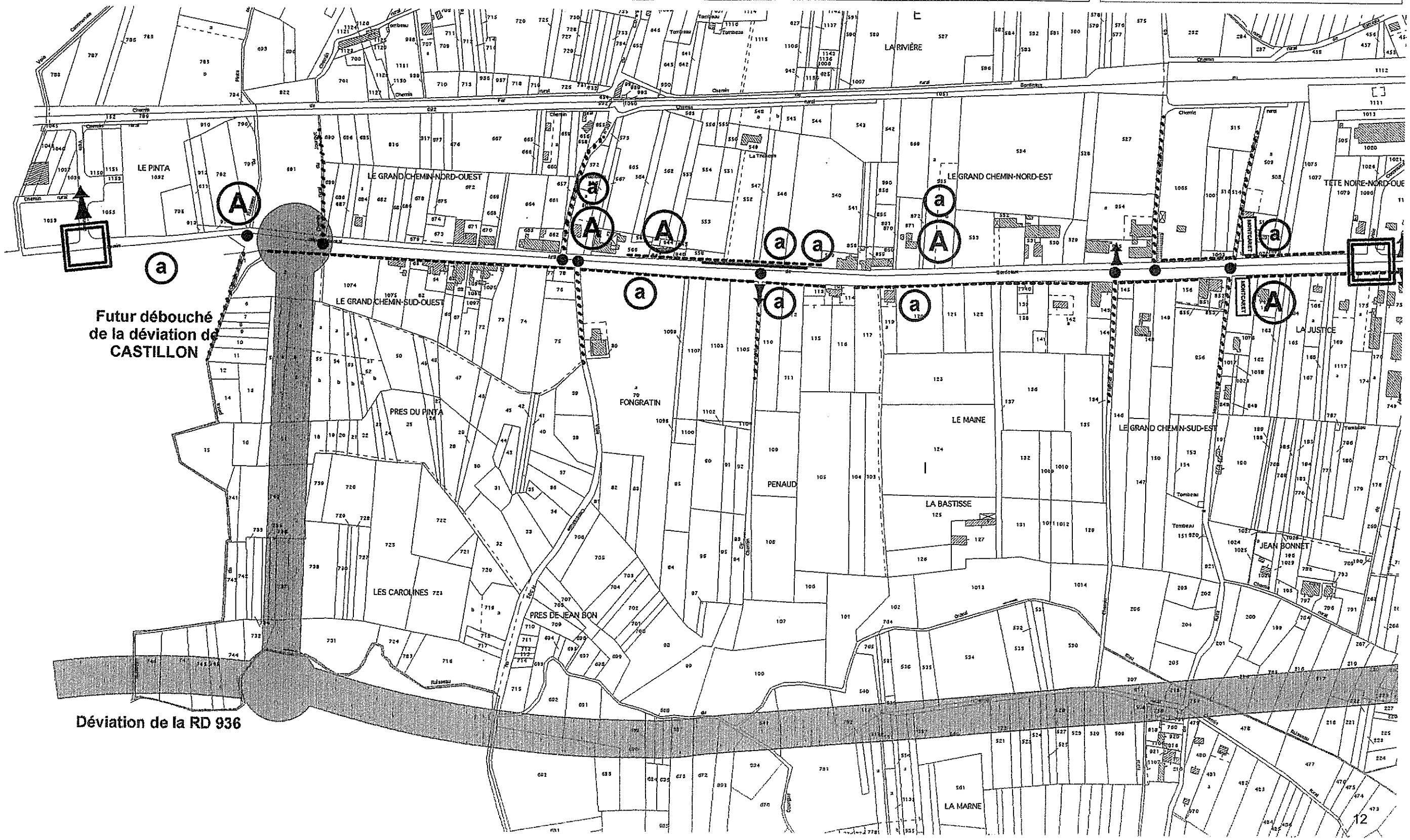
Moyenne journalière pour la période estivale :
Juillet : 14 627 véhicules / jours
Août : 17 598 véhicules / jours
Septembre : 15 746 véhicules / jours

Mise en œuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 du code de l'urbanisme

RD 936 - OUEST

ETAT DES LIEUX SECURITE ROUTIERE

Echelle 1 - 5 000



LEGENDE

PERIODE 1995 - 2001

- Point dangereux : accident grave ou concentration d'accidents
- Point dangereux : accident léger ou concentration d'accidents
- Carrefour aménagé
- Carrefour signalé
- Voie en surplomb par rapport aux propriétés
- Voie étroite
- Glissière de sécurité
- Accès aux zones d'activités
- Accès aux commerces et artisans
- MONTCARET — Panneau d'agglomération

FREQUENTATION SUR RD 936 : ANNEE 2001

Moyenne journalière annuelle :
10 496 véhicules / jours
dont 8,3 % de poids lourds

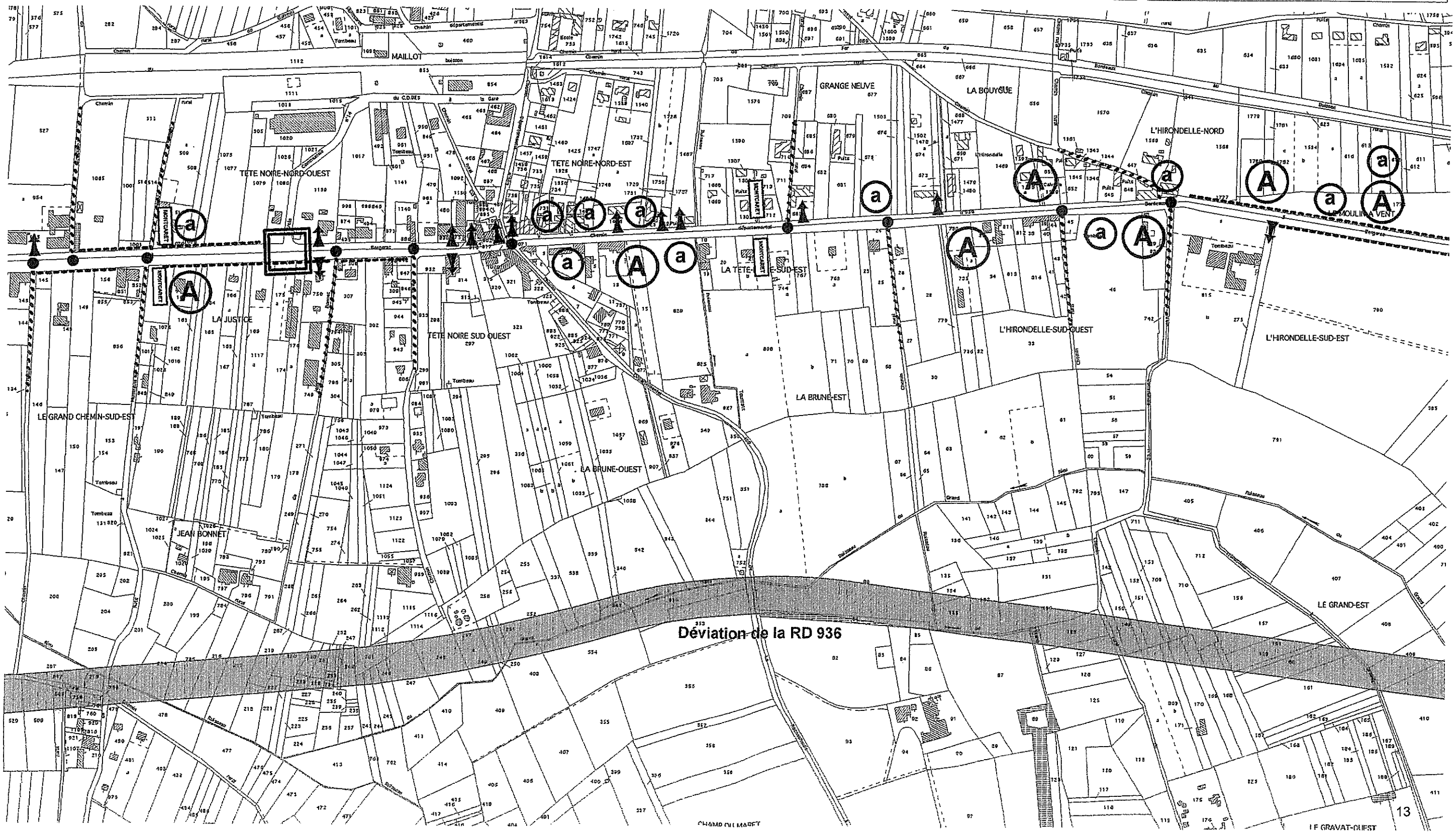
Moyenne journalière pour la période estivale :
Juillet : 14 627 véhicules / jours
Août : 17 598 véhicules / jours
Septembre : 15 746 véhicules / jours

Mise en œuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 du code de l'urbanisme

RD 936 - CENTRE

ETAT DES LIEUX SECURITE ROUTIERE

Echelle 1 - 5 000



LEGENDE

PERIODE 1995 - 2001

- Point dangereux : accident grave ou concentration d'accidents
- Point dangereux : accident léger ou concentration d'accidents
- Carrefour aménagé
- Carrefour signalé
- Voie en surplomb par rapport aux propriétés
- Voie étroite
- Glissière de sécurité
- Accès aux zones d'activités
- Accès aux commerces et artisans
- MONTCARET — Panneau d'agglomération

FREQUENTATION SUR RD 936 : ANNEE 2001

Moyenne journalière annuelle :
10 496 véhicules / jours
dont 8,3 % de poids lourds

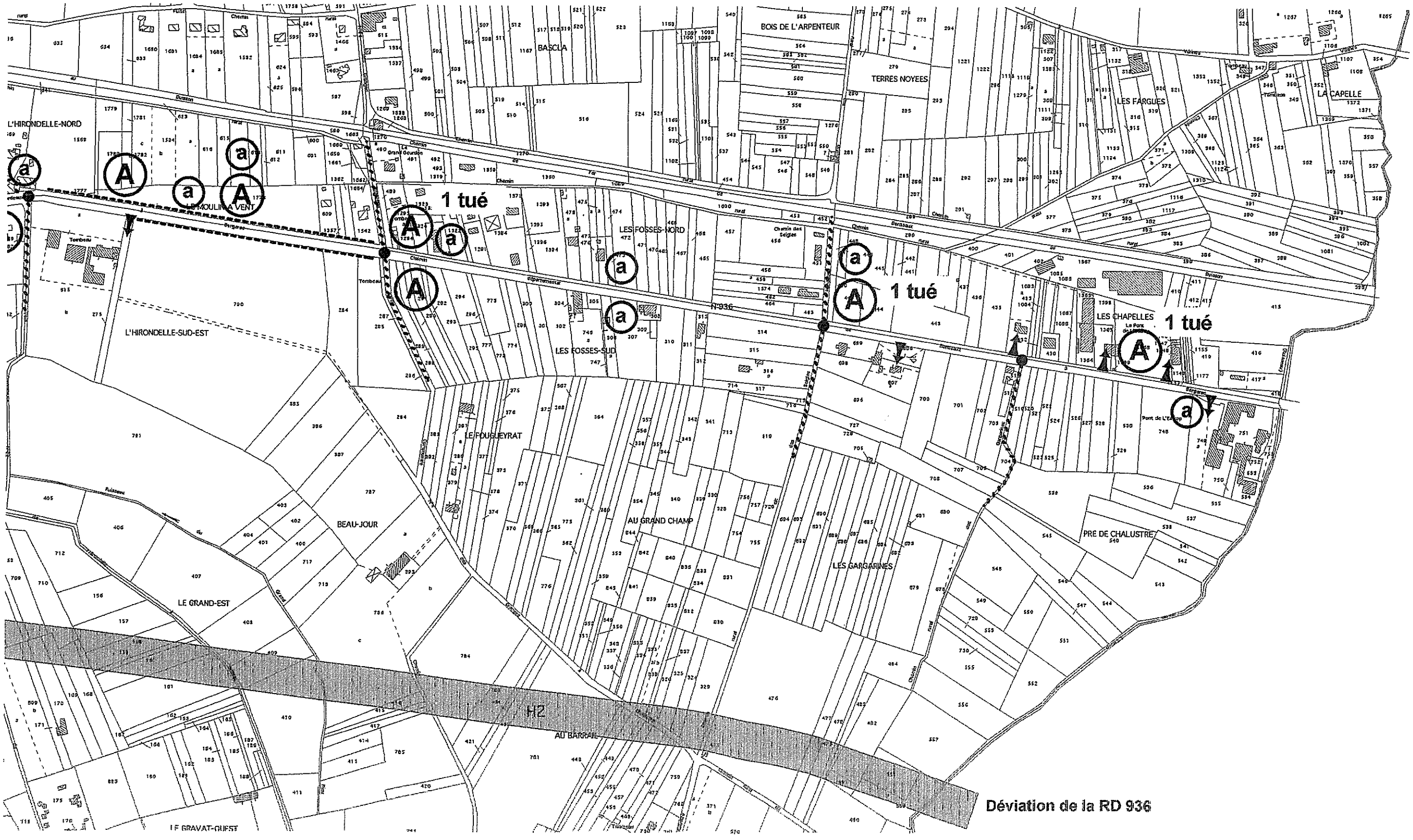
Moyenne journalière pour la période estivale :
Juillet : 14 627 véhicules / jours
Août : 17 598 véhicules / jours
Septembre : 15 746 véhicules / jours

Mise en œuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 du code de l'urbanisme

RD 936 - EST

ETAT DES LIEUX SECURITE ROUTIERE

Echelle 1 - 5 000



Mise en oeuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 du code l'urbanisme

RD 936 Ouest

URBANISME- ARCHITECTURE- UTILISATION DOMINANTE

échelle: 1/5000

LEGENDE

- Front bâti
- Bâti diffus
- Activités
- Terres agricoles
- Vignoble
- Bois
- Alignements d'arbres
- Haies
- Jardins privés arborés

Tapissier

Entreprise de travaux publics

Serres "la plantation"

Antiquaire

Magasin cartouches, munitions

Mise en oeuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 du code l'urbanisme

RD 936 Centre

URBANISME- ARCHITECTURE- UTILISATION DOMINANTE

échelle: 1/5000

LEGENDE

- Front bâti
- Bâti diffus
- Activités
- Terres agricoles
- Vignoble
- Bois
- Alignements d'arbres
- Haies
- Jardins privés arborés

Entreprise de travaux publics

Antiquaire

Tabac multiservice

Boulangerie/ primeur

Restaurant

Station service

Maçon

Artisanat d'art

Electricien

Magasin meubles

Antiquaire

Magasin cartouches, munitions

Antiquaire

Ferme fromagerie

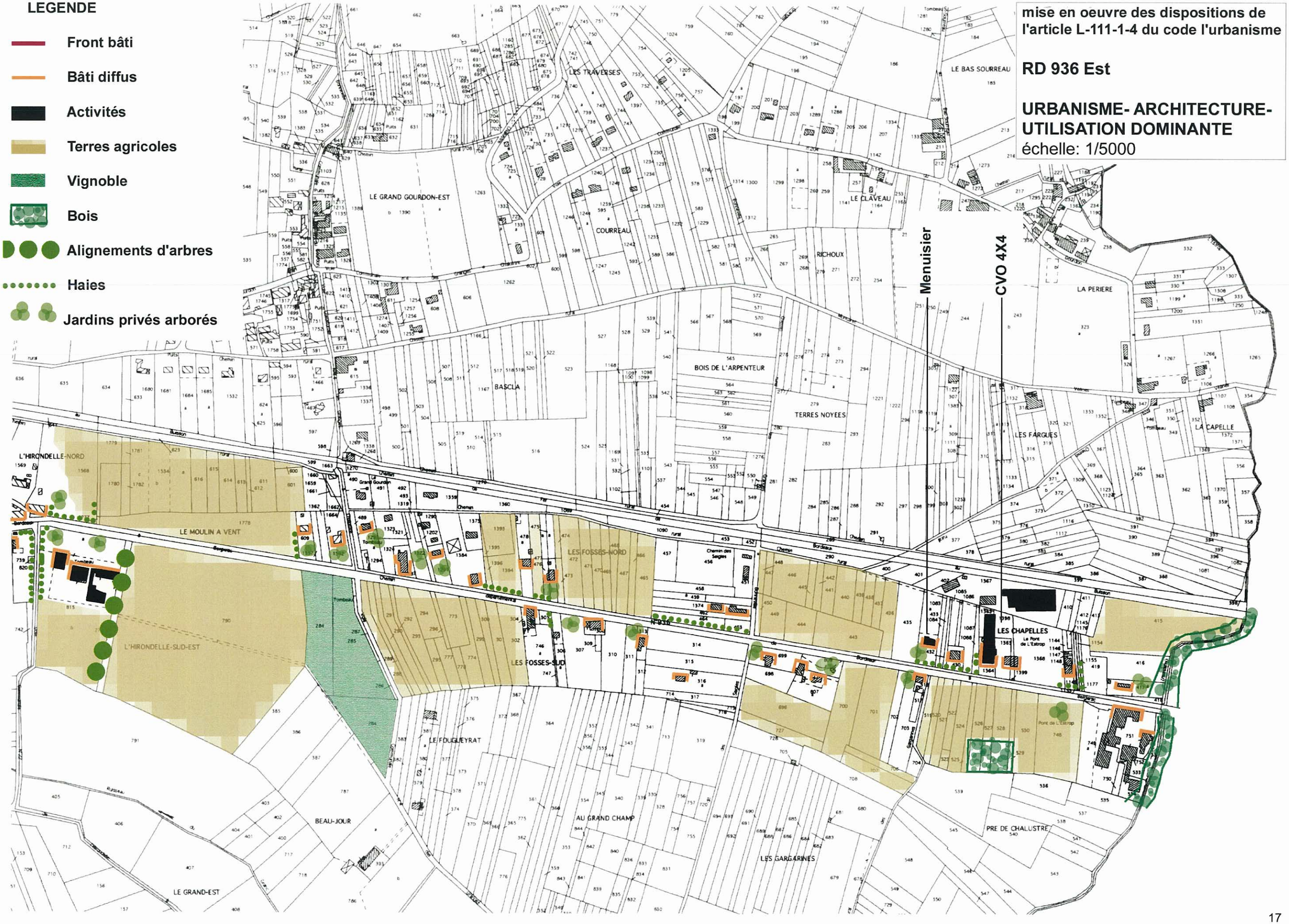
LEGENDE

- Front bâti
- Bâti diffus
- Activités
- Terres agricoles
- Vignoble
- Bois
- Alignements d'arbres
- Haies
- Jardins privés arborés

mise en oeuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 du code l'urbanisme

RD 936 Est

URBANISME- ARCHITECTURE- UTILISATION DOMINANTE
échelle: 1/5000



mise en œuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 du code de l'urbanisme

RD 936 - OUEST

PAYSAGES : SÉQUENCES ET POINTS FORTS
echelle 1 / 5000

LEGENDE

- ligne de visibilité du coteau
- front bâti (hameau, village)
- paysage ouvert
- paysage rural habitat dispersé
- paysage mixte sans qualité
- tissu pavillonnaire
- écran visuel
- ensemble architectural intéressant
- alignement d'arbres
- voie latérale ccroisement

séquence rurale
dominante paysage ouvert

séquence rurale
paysage mixte avec hameau

séquence d'approche
du bourg

mise en œuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 du code de l'urbanisme

RD 936 - CENTRE

PAYSAGES : SÉQUENCES ET POINTS FORTS
echelle 1 / 5000

LEGENDE

- front bâti (hameau, village)
- paysage ouvert
- tissu pavillonnaire
- écran visuel
- ensemble architectural intéressant
- alignement d'arbres
- voie latérale ccroisement

séquence d'approche du bourg

séquence urbaine du bourg

séquence semi-urbaine (dominante pavillonnaire)

mise en œuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 du code de l'urbanisme

RD 936 - EST

PAYSAGES : SÉQUENCES ET POINTS FORTS
echelle 1 / 5000

LEGENDE

- ligne de visibilité du coteau
- front bâti (hameau, village)
- paysage ouvert
- paysage rural habitat dispersé
- paysage mixte sans qualité
- écran visuel
- ensemble architectural intéressant
- alignement d'arbres
- voie latérale ccroisement

séquence rurale
dominante paysage ouvert

séquence d'approche
du village des Réaux

mise en œuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 du code de l'urbanisme

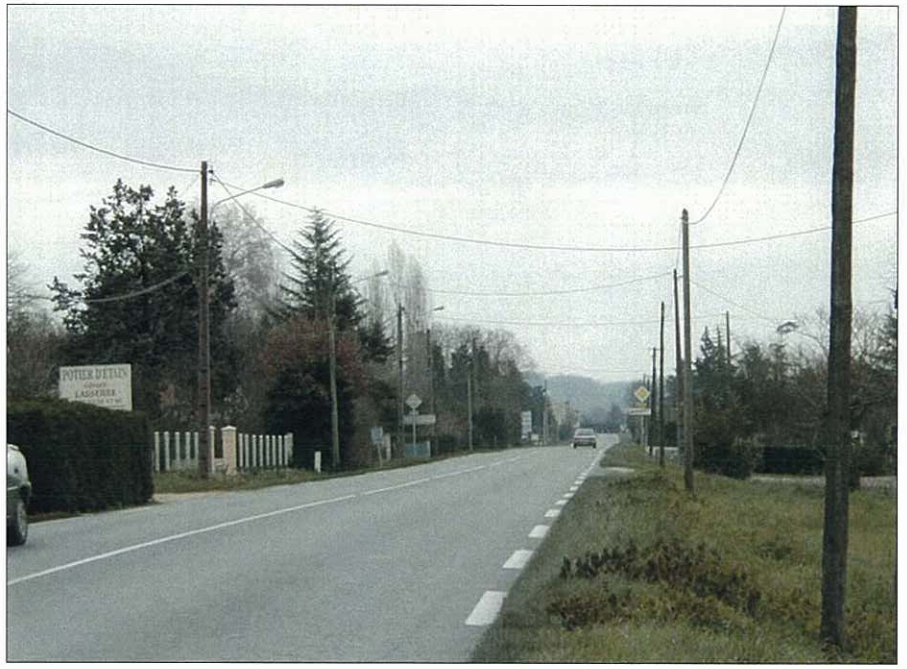
RD 936 - OUEST

PAYSAGES : PHOTOGRAPHIES DES SÉQUENCES
echelle 1 / 5000

mise en œuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 du code de l'urbanisme

RD 936 - CENTRE

PAYSAGES : PHOTOGRAPHIES DES SÉQUENCES
echelle 1 / 5000



mise en œuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 du code de l'urbanisme

RD 936 - EST

PAYSAGES : PHOTOGRAPHIES DES SÉQUENCES
echelle 1 / 5000

mise en œuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 du code de l'urbanisme

RD 936 - OUEST

PROPOSITIONS
échelle 1 / 5000

ZONE D'ACTIVITÉS
A CONFORTER

SEQUENCE MIXTE BATIE

SEQUENCE RURALE À PRÉSERVER

SEQUENCE MIXTE D'ENTRÉE DE BOURG
PAVILLONNAIRE À CONFORTER AU SUD
PAYSAGE RURAL À PRÉSERVER AU NORD

Plantation d'alignement

Voie de desserte

Principe de parcellaire

mise en œuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 du code de l'urbanisme

RD 936 - CENTRE

PROPOSITIONS
échelle 1 / 5000

SÉQUENCE MIXTE D'ENTRÉE DE BOURG
PAVILLONNAIRE À CONFORTER AU SUD
PAYSAGE RURAL À PRESERVER AU NORD

SÉQUENCE AGGLOMÉRÉE
CONFORTER LES FACADES URBAINES
(ALIGNEMENT OU RETRAIT DE MOINS DE 5M)

SÉQUENCE PAVILLONNAIRE
URBANISATION "VERTE" À CONFORTER
TRAITEMENT URBAIN DE LA VOIE

mise en œuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 du code de l'urbanisme

RD 936 - EST

PROPOSITIONS
échelle 1 / 5000

SEQUENCE RURALE À PRÉSERVER

ZONE D'ACTIVITÉS A CONFORTER

SÉPARATEUR CENTRAL

CARREFOUR A AMÉNAGER POUR RÉDUIRE LA VITESSE

ZONE D'ACTIVITÉS A CONFORTER

Plantation d'alignement

Contre- allée

Principe de parcellaire

LEGENDE

Zonage du PLU

Zones de dérogation :

Zones Nh :
Aucun recul de constructibilité

Zones Ua et Ub:
Recul de 5 m par rapport à l'alignement de la RD 936

Zones UY et 1AUY:
Recul de 25 m par rapport à l'axe de la RD 936

Zones UC:
Recul de 25 m par rapport à l'axe de la RD 936

Zones non-soumises à dérogation :

Zones N, A et 2AUY:
Recul de 75 m par rapport à l'axe de la RD 936

Mise en œuvre des dispositions
de l'article L-111-1-4 du code de l'urbanisme

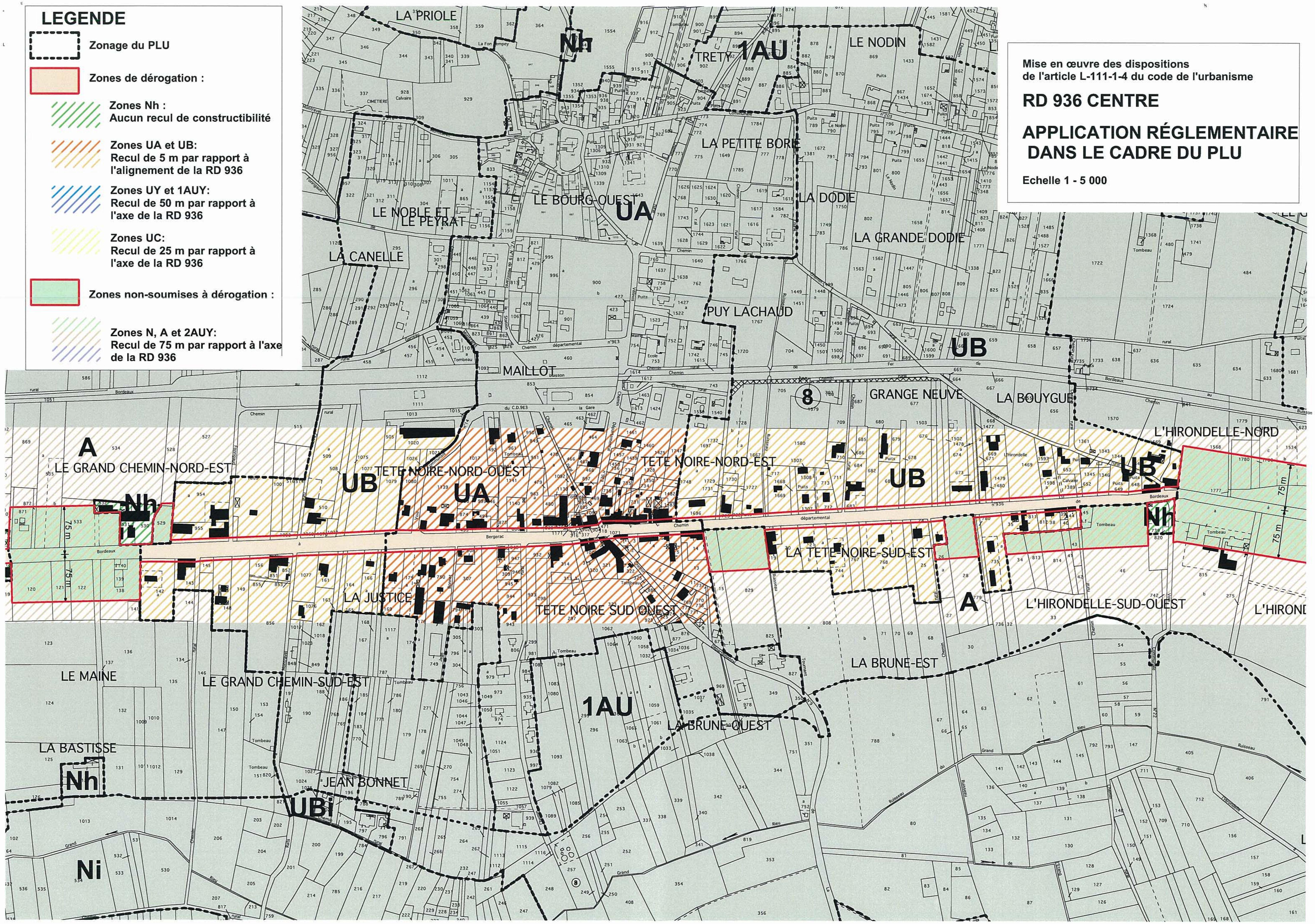
RD 936 OUEST

APPLICATION RÉGLEMENTAIRE DANS LE CADRE DU PLU

Echelle 1 - 5 000

Futur débouché de la déviation de CASTILLON

LE ROC
SOUS MONTRAVEL
MONTRAVEL-SUD
LE CLOS
LE PEYRAT
LA CANELLE
JOURGET
LA RIVIÈRE
LE PINTA
LE GRAND CHEMIN-NORD-OUEST
LE GRAND CHEMIN-NORD-EST
TETE NOIRE-NORD-O
LE GRAND CHEMIN-SUD-OUEST
LA JUSTICE
PRES DU PINTA
FONGRATIN
LE MAINE
LE GRAND CHEMIN-SUD-EST
PENAUD
LA BASTISSE
JEAN BONNET
LES CAROLINES
PRES DE JEAN BON



LEGENDE
Zonage du PLU
Zones de dérogation :
Zones Nh :
Aucun recul de constructibilité
Zones UA et UB:
Recul de 5 m par rapport à l'alignement de la RD 936
Zones UY et 1AUY:
Recul de 50 m par rapport à l'axe de la RD 936
Zones UC:
Recul de 25 m par rapport à l'axe de la RD 936
Zones non-soumises à dérogation :
Zones N, A et 2AUY:
Recul de 75 m par rapport à l'axe de la RD 936
Mise en œuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 du code de l'urbanisme
RD 936 CENTRE
APPLICATION RÉGLEMENTAIRE DANS LE CADRE DU PLU
Echelle 1 - 5 000
LA PRIOLE
LE NODIN
TRETY
1AU
Nh
LA PETITE BORIE
LE BOURG-OUEST
UA
LA DODIE
LE NOBLE ET LE PEYRAT
LA GRANDE DODIE
LA CANELLE
PUY LACHAUD
UB
MAILLOT
GRANGE NEUVE
LA BOUYGUE
L'HIRONDELLE-NORD
A
LE GRAND CHEMIN-NORD-EST
TETE NOIRE-NORD-OUEST
TETE NOIRE-NORD-EST
LA TETE-NOIRE-SUD-EST
LA JUSTICE
TETE NOIRE SUD OUEST
L'HIRONDELLE-SUD-OUEST
LA BRUNE-EST
LE MAINE
LE GRAND CHEMIN-SUD-EST
LA BRUNE-OUEST
LA BASTISSE
JEAN BONNET
UBi
Ni
75 m

LEGENDE

Zonage du PLU

Zones de dérogation :

Zones Nh :
Aucun recul de constructibilité

Zones UA et UB:
Recul de 5 m par rapport à l'alignement de la RD 936

Zones UY et 1AUY:
Recul de 25 m par rapport à l'axe de la RD 936

Zones UC:
Recul de 25 m par rapport à l'axe de la RD 936

Zones N, A et 2AUY:
Recul de 75 m par rapport à l'axe de la RD 936

Mise en œuvre des dispositions
de l'article L-111-1-4 du code de l'urbanisme

RD 936 EST

APPLICATION RÉGLEMENTAIRE DANS LE CADRE DU PLU

Echelle 1 - 5 000

modifié septembre 2007

COMMUNE DE
SAINT-ANTOINE-DE-BREUILH

ANNEXE : ETUDE DE LA RD 936

Pour l'application de l'article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme

SOMMAIRE

PREAMBULE 4

I – DIAGNOSTIC ET ENJEUX 5

I.1 – La RD 936, ses fonctions générales et locales 5

I.2 – Le site traversé et ses caractéristiques 5

II – PROPOSITIONS 10

II.1 – Principes d'aménagement à réaliser 10

II.2 – Principes de zonage du PLU 10

III – TRADUCTION REGLEMENTAIRE DES DISPOSITIONS PREVUES ET JUSITIFICATIONS . 11

PREAMBULE

La commune de Saint-Antoine-de-Breuilh est traversée par la RD 936, route départementale classée voie à grande circulation.
Depuis juillet 2005, une déviation classée voie expresse contourne le bourg de St-Antoine en direction de Ste-Foy-la-Grande.

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie express et de 75 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,
- à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Le Plan Local d'Urbanisme peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111.1.4, 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.

Cette disposition introduit donc un mécanisme incitatif par lequel l'autorité responsable de la planification urbaine peut lever une inconstructibilité de principe si elle a fait "l'effort" d'une réflexion générale traduite dans le document de planification sous forme de prescriptions et tendant à faire cesser les dysfonctionnements constatés.

La commune de Saint-Antoine-de-Breuilh avait choisi de mener une étude conjointement à l'élaboration de son PLU pour une partie de l'itinéraire de la RD 936.

La présente étude reprend en l'actualisant le dossier approuvé le 3 mai 2007, concernant la portion ouest de la commune qui précède l'entrée dans la partie urbanisée.

La séquence de la RD 936 (également nommée avenue du Périgord) concernée s'étend de la commune de Vélines jusqu'au carrefour giratoire avec la voie express, correspondant à la RD 936.
La portion de RD traversant le bourg a été renommée RD 936^{E}2.

I – DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Présentation de la route départementale 936– problématique et enjeux pour les espaces traversés.

I.1 – LA RD 936, SES FONCTIONS GENERALES ET LOCALES

La RD 936, reliant Bordeaux à Bergerac, est une route classée à grande circulation. Historiquement, cette portion de la vallée de la Dordogne a toujours été le support d'une activité importante générée par les relations entre les villes de Bordeaux et de Bergerac et par la rivière de la Dordogne ; l'ancienne route royale est depuis toujours un axe de transit important qui a été complété au XIXème siècle par la création d'une ligne de chemin de fer.

Devenu aujourd'hui la liaison principale entre ces deux pôles, la RD 936 supporte un trafic routier d'une moyenne de 8 893 véhicules par jour dont 7,6% de poids lourds (chiffre 2013 commune de Vélines).
Les communes traversées subissent donc un trafic important qui peut nuire à leur fonctionnement (coupure physique, danger, pollution, bruit) alors que cette route est historiquement le principal facteur de développement urbain de ces mêmes communes.

La route départementale à plusieurs rôles :

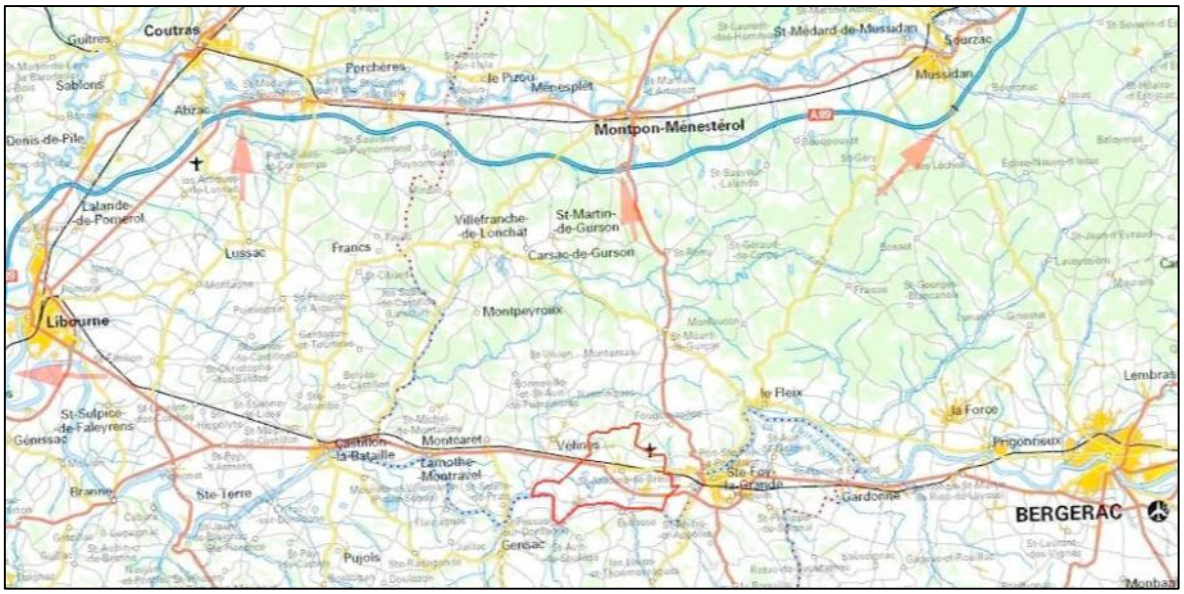
- Le trafic local, communal et intercommunal
- Itinéraire routier majeur pour la liaison Bordeaux-Bergerac.

I.2 – LE SITE TRAVERSE ET SES CARACTERISTIQUES

I.2.1 – CONTEXTE GENERAL

La RD 936 est située au sud du département de la Dordogne, en limite avec le département de la Gironde sur près de 20 km. Elle traverse la commune de Saint-Antoine-de-Breuilh, au milieu du territoire, doublée par la voie ferrée, ce qui crée deux secteurs bien distincts entre la partie Nord et la partie Sud.

En périphérie urbaine, les constructions récentes sont disséminées le long de la route. Ce sont des bâtiments à caractère industriel et commercial et des habitations de type pavillonnaire. Le bourg de St-Antoine proprement dit est plus qualitatif et se compose d'un bâti ancien formant un front continu au cœur du village.



I.2.2 – ANALYSE DU SITE ET DE SES ABORDS

Analyse de site et de ses abords au regard :

- I.2.2.1 – des nuisances
- I.2.2.2 – de la sécurité
- I.2.2.3 – de la qualité paysagère
- I.2.2.4 – de la qualité urbaine et architecturale

• I.2.2.1 – NUISANCES

Les nuisances aux abords de la RD 936 concernent :
- le bruit,
- la pollution.

Le bruit

La RD 936 est concernée sur la totalité de son tracé par l'arrêté de classement du 30 mai 1996 des infrastructures de transport terrestres dont les dispositions des articles 2 et 4 sont applicables dans le département de la Dordogne. Cette infrastructure est classée en catégorie 3 en dehors de la zone agglomérée. La largeur du secteur affecté par le bruit est de 100 m à partir du bord de la chaussée (tissu ouvert).

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la détermination de l'isolement acoustique des bâtiments à construire inclus dans les secteurs affectés par le bruit sont :

Catégorie	Niveau sonore au point de référence en période	
	diurne	nocturne
3	73 dB(A)	68 dB(A)

De ce fait, les constructeurs devront prendre toutes les mesures utiles pour assurer l'isolement acoustique des bâtiments qu'ils réalisent qui sont susceptibles d'être touchés par les nuisances de la présente voie.

L'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures terrestres à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectée par le bruit donne la valeur de l'isolement minimal des pièces de bâtiment et le bord extérieur de la chaussée la plus proche (articles 5 et 9). Ces valeurs peuvent ainsi être diminuées pour prendre en compte l'orientation de la façade par rapport à l'infrastructure, la présence d'obstacles tels qu'un écran ou un bâtiment entre l'infrastructure et la façade.
La présence de hauts murs limitant les propriétés privées protègent les habitants du bruit. Les buttes de terre engazonnées sont également des solutions envisageables.

La pollution

- Pollution atmosphérique
La RD 936 n'est pas à considérer commune une source de pollution atmosphérique dans les secteurs classés en tissu ouvert en raison de la topographie ouverte du site ; en outre, le volume quotidien de circulation inférieur à 15 000 véhicules par jour laisse penser que la contamination des sols et des végétaux par voie aérienne est faible.

- Eaux pluviales
Les évacuations des eaux de ruissellement de la route située en surplomb par rapport aux terrains d'habitation devront être contrôlées.

• I.2.2.2 – SECURITE

La sécurité aux abords de la RD 936 peut concerner :
- le risque industriel
- le risque inondation
- la sécurité liée à la route et au trafic routier

Le risque industriel

Il n'y a pas d'installation classée présentant un risque industriel dans la zone d'étude.

Le risque inondation

La zone concernée n'est pas touchée par le risque inondation.

La sécurité liée à la route et au trafic routier

- **Trafic routier**

- RD 936 : trafic routier d'une moyenne de 8 893 véhicules par jour (chiffres 2013), dont 7,6% de poids lourds. Elle est également un itinéraire pour convois exceptionnels.
- RD 936E2 : moyenne de 4 948 véhicules par jour (en 2014), dont 4,7% de poids lourds. Malgré la mise en service de la déviation, cette voie présente encore une fréquentation importante, sans commune mesure cependant avec le trafic sur l'axe RD.936.

- **Caractéristiques de la voie**

La portion étudiée de la RD 936 part de la limite communale avec Vélines au carrefour giratoire marquant l'entrée du centre-bourg :

→ entrée de la commune sur environ 1,3 km. La route est droite et assez large, à 2 voies (moyenne de 7 à 8 m) et présente des accotements enherbés de largeur variable avec

un fossé le plus souvent. La route est ponctuée d'arbres de haute tige (acacias notamment). Il n'y a pas d'éclairage public.

Extrait Geoportail

- **Carrefour, accès**

La RD 936 présente peu de carrefours pour le tronçon étudié ; peu de zones d'habitat. La plupart des branchements se font directement sur la route, ce qui crée des sources réelles de danger.

- **Vitesse**

La vitesse est règlementée à 90 km/h. On observe néanmoins que le carrefour giratoire ralentit considérablement la vitesse à ses abords.

- **Accidents**

Entre 2004 et 2009, un seul accident a été recensé sur la RD 936 (localisé sur la photo ci-dessus par ce symbole : △).

• I.2.2.3 – QUALITE PAYSAGERE

Grands éléments de paysage

Le site traversé est constitué par les moyennes terrasses de la vallée de la Dordogne formant un paysage rural de prairies et de cultures. Les coteaux boisés composent le paysage au Nord, alors que la vue vers le sud s'étend sur la plaine agricole.
Cet ample paysage caractérise la vallée de la Dordogne dans sa partie ouest. Les vastes prairies alternent avec des pièces de vignes et sont ponctuées çà et là par un bâti diffus ancien.

Points de vue de la RD 936 vers le Sud : la plaine agricole

1) Vigne

2) Prairie et culture

Les paysages de la commune se caractérisent par la qualité de la vallée de la Dordogne qui est un paysage ouvert limité au nord par les coteaux boisés avec des éléments d'architecture remarquable qui surplombent le site.

Points de vue de la RD 936 vers le Nord : 1er plan : paysage agricole et 2nd plan : les coteaux

3) terre labourable et ferme, puis les coteaux

4) Prairie, vigne puis les coteaux

Séquences paysagères et points forts

La partie de la RD 936 concernée et une séquence principalement rurale avec un paysage de qualité, offrant des points de vue sur les coteaux nord et de vastes espaces au Sud.

Seule la portion avant le giratoire marque un léger changement de perception. En effet, le rond-point marque une rupture physique et paysagère. Après lui, on entre dans un paysage plus urbain conduisant au bourg de St-Antoine.

5) Le giratoire, marqueur d'entrée de ville

• I.2.2.4 – QUALITE URBAINE ET ARCHITECTURALE

Organisation urbaine et architecture

Cette séquence de la RD 936 est peu concernée par des zones bâties :

- Quelques habitations éparses en second rang de parcelle (photo 3 ci-dessus).
- Un hameau au lieu-dit le « champ de Mars », qui se caractérise par de l'habitat ancien, est traversé par la RD.

6) Une séquence bâtie peu visible depuis la RD avec des haies végétales denses

II – PROPOSITIONS

II.1 – PRINCIPES D'AMENAGEMENT A REALISER

HORS ZONE 1AUY

Dans ce paysage rural ouvert, il n'y a pas d'aménagement particulier. Les larges points de vue (coteaux, plaine agricole) sont à préserver au maximum.

ZONE 1AUY

Conformément aux orientations d'aménagement, la zone à urbaniser à vocation d'activité fait l'objet de prescriptions paysagères précises.

L'entrée principale sera desservie par le carrefour giratoire. Une connexion routière à la zone d'activité existante (UY) est aussi prévue.

L'ensemble de la bande de recul, inconstructible, devra être végétalisée, au même titre que la voie ouest existante.
Il ne devra pas être autorisé de dépôts de matériaux et stockage dans cette bande de recul.
En outre une attention particulière devra être accordée aux enseignes et publicité.

II.2 – PRINCIPES DE ZONAGE DU PLU

HORS ZONE 1AUY

Maintenir ce secteur en zones A ou N afin de préserver l'agriculture et les zones naturelles.

ZONE 1AUY

Zone AU devant faire l'objet d'une orientation d'aménagement.

III – TRADUCTION REGLEMENTAIRE DES DISPOSITIONS PREVUES ET JUSITIFICATIONS

ZONE DE DEROGATION : ZONE 1AUY DU PLU

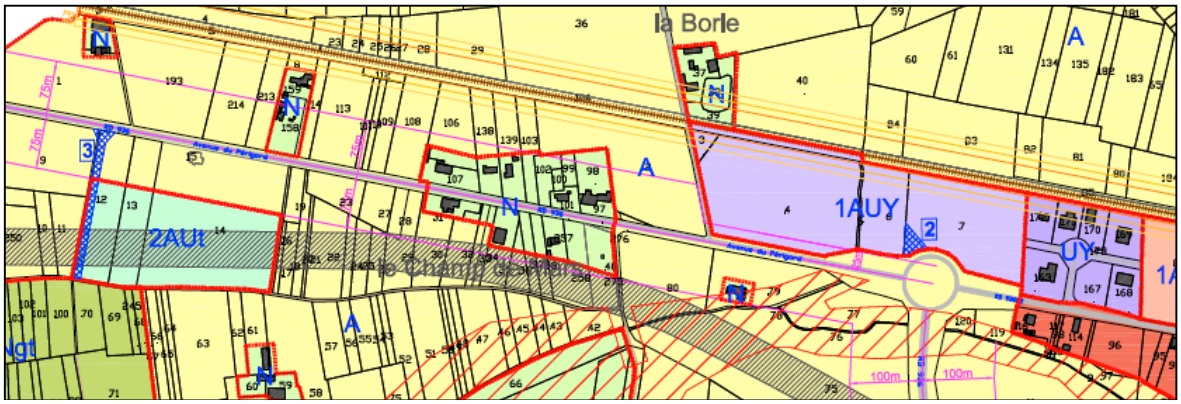
L'article L111.1.4 définit un principe de réservation d'une bande d'inconstructibilité de 75m de part et d'autre de l'axe de la RD 936.

Dans le cadre de la maîtrise du développement urbain et afin de permettre le développement des activités économiques de la commune, il est ici proposé de **créer un secteur de dérogation dans la zone 1AUY du PLU.**

La situation de la zone 1AUY est en effet stratégique pour l'implantation de nouvelles constructions liées à l'activité.

L'emplacement permet d'une part la densification du secteur existant et d'autre part la mise en valeur de l'entrée de bourg par la création d'un accompagnement végétal paysager de la voie dans la bande de réservation et plus généralement le long des voies existantes.
Le branchement routier sur le carrefour giratoire (emplacement réservé n°2 matérialisé) garantit par ailleurs une desserte sécurisée.

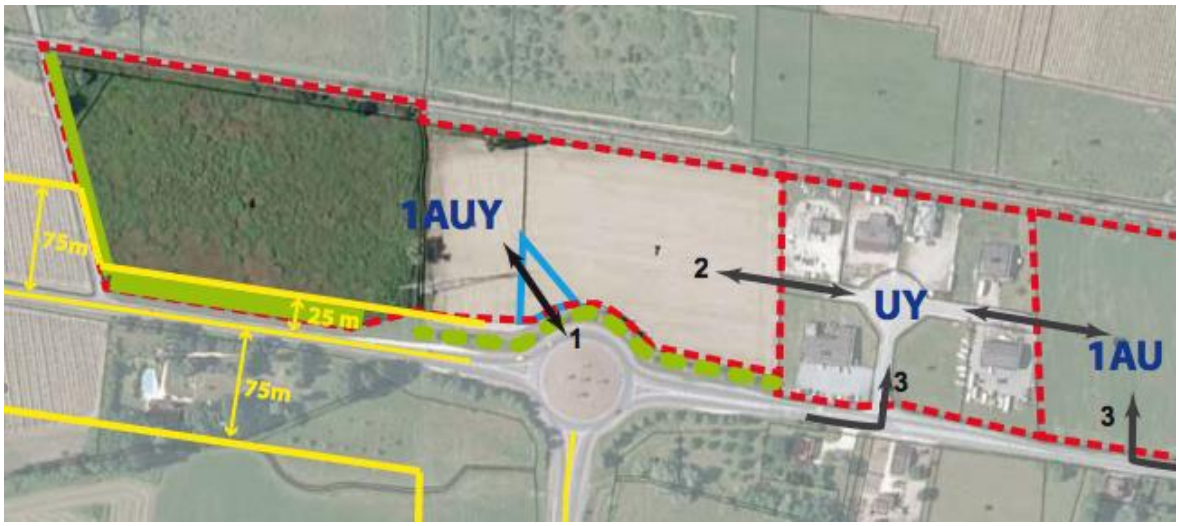
En conséquence **la bande d'inconstructibilité est ramenée à 25m**, l'implantation des nouvelles constructions devra être compatible avec un aménagement cohérent de la zone, tel que défini dans les orientations d'aménagement.



Extrait du plan de zonage du PLU

Dans la bande de recul le long de la RD 936, seules les aires paysagères de stationnements pour véhicules légers seront autorisées.

La bande de recul le long de la RD 936 sera paysagée sur une largeur minimum de 4 m. les nouvelles plantations seront en alignement, parallèle à la voie, sur deux rangées disposées en quinconces. Les essences seront locales, arbre de haute tige tel que chêne.



Le long de la RD 936, la hauteur des constructions n'excédera pas 6m à l'égout, par rapport au sol naturel avant travaux.

Certains articles du règlement du PLU pour la zone 1AUY sont concernés.
Ce sont les articles 3, 6 10 12 et 13, détaillés ci-après.

PROPOSITION DE REGLEMENT DE LA ZONE 1AUY - ARTICLES CONCERNES

ARTICLE 1AUY.3 - ACCES ET VOIRIE

Pour être constructible, toute unité foncière doit 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 être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.
Ils doivent permettre de satisfaire aux règles de sécurité pour la défense contre l'incendie.

La création d'accès direct à la RD.936 est interdite.

Voirie

Les constructions et installations doivent être desservies par des voies dont les caractéristiques correspondent à leur destination et permettent notamment l'accès permanent en tous temps des véhicules de secours et de lutte contre l'incendie.

L'ouverture d'une voie carrossable pourra être refusée lorsque son raccordement à la voie existante peut constituer un danger pour la circulation.

Les voies en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics (lutte contre l'incendie, enlèvement des ordures ménagères…) de faire aisément demi-tour.

ARTICLE 1AUY.6 : IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées à 25 mètres de l'axe de la RD 936, à 15 mètres de la limite du domaine public pour les autres voies.

ARTICLE1AUY.10 : HAUTEUR MAXIMUM

La hauteur des constructions à usage d'habitations est limitée à 8 mètres depuis l'égout du toit par rapport au sol naturel avant travaux.
La hauteur des autres constructions ne pourra excéder 12 mètres à l'égout du toit par rapport au sol naturel avant travaux.
Peuvent sortir du gabarit les superstructures propres aux activités présentant des impératifs techniques spécifiques.

En bordure de la RD.936, la hauteur n'excédera pas 6 mètres à l'égout par rapport au sol naturel avant travaux.

ARTICLE 1AUY.12 - STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations, sera assuré en dehors des voies publiques, sur la parcelle.
Il est exigé :

- Pour les constructions à usage de commerce ou de bureau ; une place de stationnement par 50 m2 de surface de plancher de la construction.

- Pour les autres établissements à usage d'activité : une place de stationnement par 80 m2 de surface de plancher de la construction.

- Pour les constructions à usage d'hôtels et restaurants, une place de stationnement par chambre et une place de stationnement pour 10 m2 de salle de restaurant.

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.

Dans la bande de recul de 25 mètres le long de la RD.936, seules les aires paysagères de stationnement pour véhicules légers seront autorisées.

ARTICLE 1AUY.13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les espaces libres et plantations doivent être aménagés ou plantés d'essences locales afin de s'harmoniser avec le milieu environnant. Les arbres existants seront au maximum maintenus.
Les aires de stationnement doivent être plantées à raison de un arbre au moins pour quatre places.

La bande de recul le long de la RD936 sera paysagée sur une largeur minimum de 4 mètres.
Les nouvelles plantations seront en l'alignement, parallèles à la voie sur deux rangées disposées en quinconces.
Les plantations d'alignement seront des arbres de haute tige, de préférence d'essence locale, telle que le chêne.

Les dépôts de matériaux et stockage dans la bande de recul seront interdits.

COMMUNE DE VELINES

Commune de **VÉLINES**

Plan Local d'Urbanisme

ETUDE Article L 111 1.4

RD 936

P.L.U prescrit le 24/01/2003

PLU arrêté le 08/03/2007

PLU approuvé le 17 JUIN 2009

SOUS PRÉFECTURE BERGERAC
22 JUIN 2009
ARRIVÉE

Pièce 2

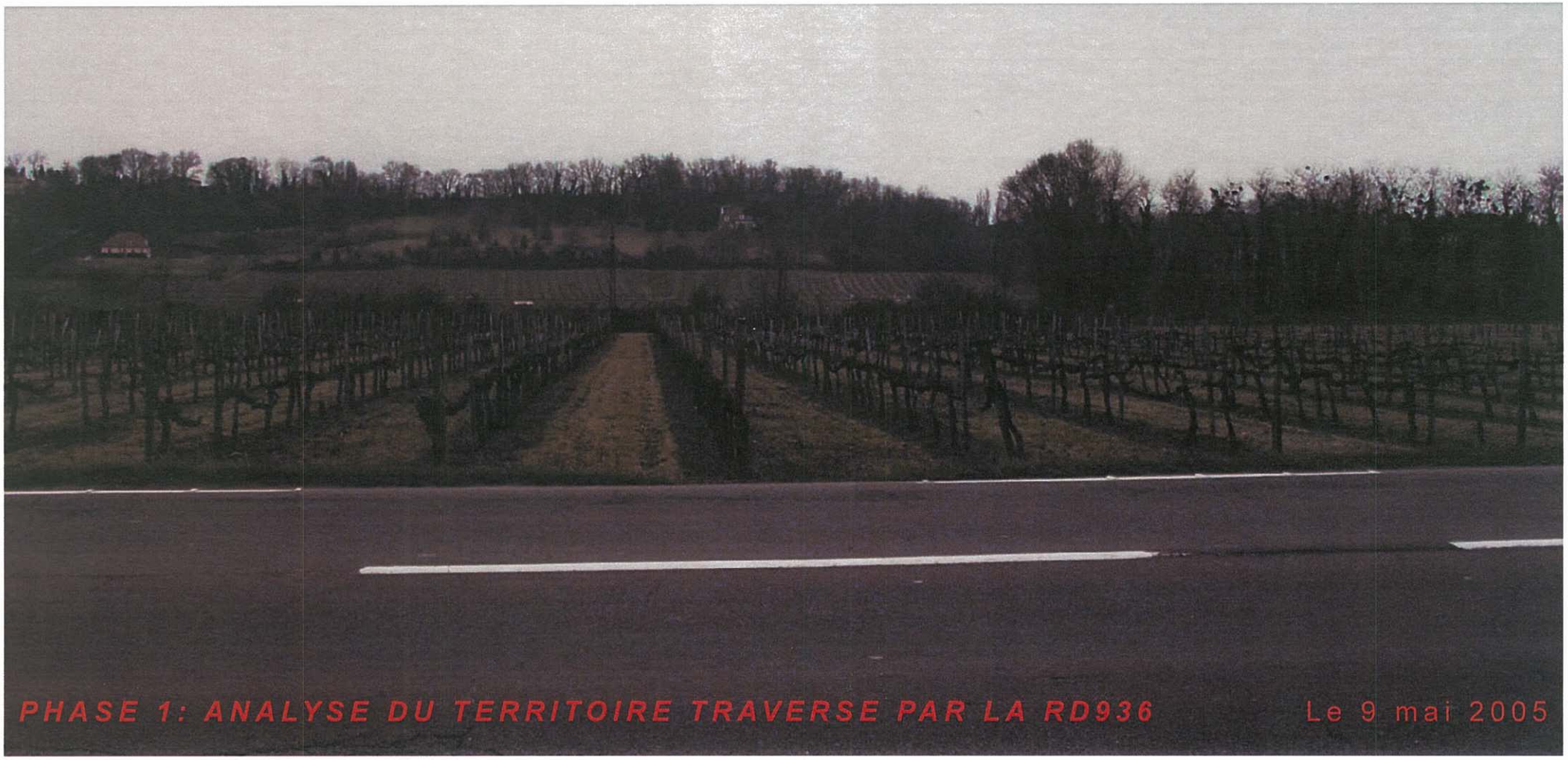
SOMMAIRE

1) Analyse du territoire traversé par la RD 936

2) Incidences du L 111-1.4 pour le PADD et scénario retenu

3) Préconisations et traductions réglementaires

Commune de Vélines : étude L 111-1-4 dans le cadre de l'élaboration du PLU



Atelier ARCADIE - 225, rue Georges Bonnac - E. Prieur : Architecte Paysagiste - J Carré : Collaborateur Infographiste -33 000 Bordeaux - Tel. : 05-56-52-18-96 - prieur.emmanuel@wanadoo.fr
Ecotom - ZI Technopole - C.Albarran - 33 600 Martillac - 05-56-64-84-26

INTRODUCTION

L'article L111-1-4 du code de l'urbanisme a institué des dispositions visant à mieux maîtriser le développement urbain le long des voies classées à grande circulation.

La route départementale 936 est à la fois un ruban fonctionnel répondant à des normes strictes d'aménagement. Néanmoins son implantation dans le fond de vallée de la Dordogne lui confère un caractère de belvédère sur les paysages de fond de vallée et de coteau.

La commune de Vélines est traversé d'Est en Ouest par la RD 936. A l 'échelle de l'ensemble de l'itinéraire la section de Vélines représente une problématique d'urbanisation linéaire.

Dans le cadre de l'élaboration de son PLU la commune a souhaité mettre en place une démarche spécifique le long de cette voie afin de mettre en corrélation les dispositions réglementaires du PLU et l'application du L111-1-4.

Cette étude complémentaire en l'application de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme se décompose en trois phases permettant d'aboutir à la définition de préconisations et prescriptions réglementaires :

- Analyse du territoire traversé par la RD 936
- Incidence du L111-1-4 pour le PADD
- Préconisation et règlement

Article L 111-1-4 : intérêts et modalités d'application

L'article L111-1-4 a pour but d'amener les communes à réfléchir sur leurs espaces d'entrée de ville. Il est en vigueur depuis le 1er janvier 1997.

« 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 ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières,
- aux services publics exigeants la proximité immédiate des infrastructures routières
- aux bâtiments d'exploitation agricole
- aux réseaux d'intérêt public.

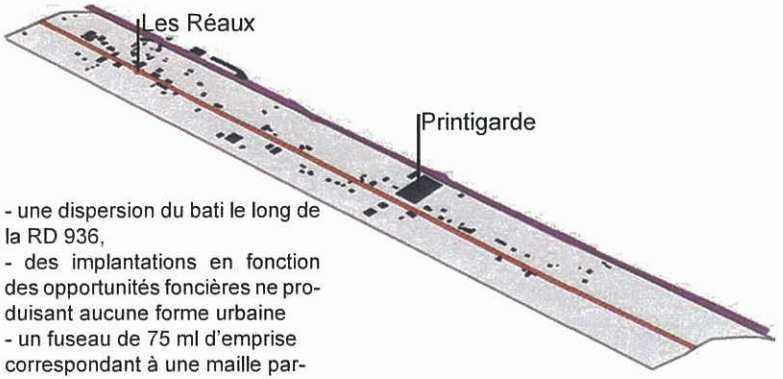
Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, la réfection ou l'extension de constructions existantes.
Les dispositions des alinéas précédants ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones , contenues dans le plan local d'urbanisme ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiés et motivés au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.
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 commission départementale des sites est jointe à la demande d'autorisation du projet. »

Cet article a deux objectifs principaux :

1 Lutter contre les désordres urbains le long des voies routières et notament dans les situations d'entrée de ville dus à une forte pression économique (commerciale ou artisanale). Ces modes d'occupation du sol se traduisent par la prolifération de constructions à usage d'activité ou de service, implantées de façon linéaire en méconnaissance des préoccupations d'urbanisme, d'architecture ou de paysage. Ces pratiques engendrent de nombreux dysfonctionnements en matière de circulation et de sécurité routière par un effet « vitrine » et une démultiplication des accés.

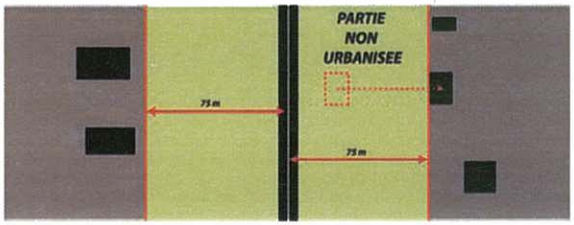
2 Inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes en engageant une réflexion préalable et global sur l'aménagement futur des abords de ces axes et permettant de finaliser un vrai projet urbain.

Les dispositions de l'article L 111-1-4 semblent claires, l'application concrète est cependant plus complexe. En effet, deux notions méritent un éclaircissement :

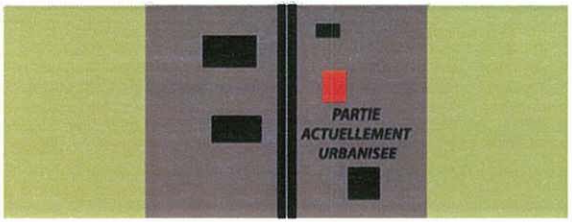


- une dispersion du bati le long de la RD 936,
- des implantations en fonction des opportunités foncières ne produisant aucune forme urbaine
- un fuseau de 75 ml d'emprise correspondant à une maille parcellaire d'activité

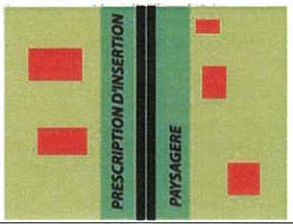
Hors PAU et sans prescriptions, recul imposé de 75ml par rapport à la voie



En PAU aucun recul particulier n'est imposé

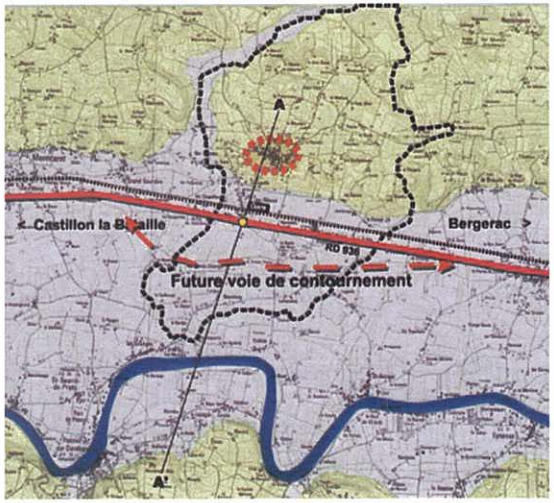


La mise en place de prescriptions paysagères, architecturales et sur la sécurité permet de limiter le recul imposé par la loi.



Atelier ARCADIE - 225, rue Georges Bonnac - E. Prieur : Architecte Paysagiste - J Carré : Collaborateur Infographiste -33 000 Bordeaux - Tel. : 05-56-52-18-96 - prieur.emmanuel@wanadoo.fr
Ecotom - ZI Technopole - C.Albarran - 33 600 Martillac - 05-56-64-84-26

Situation de la RD 936



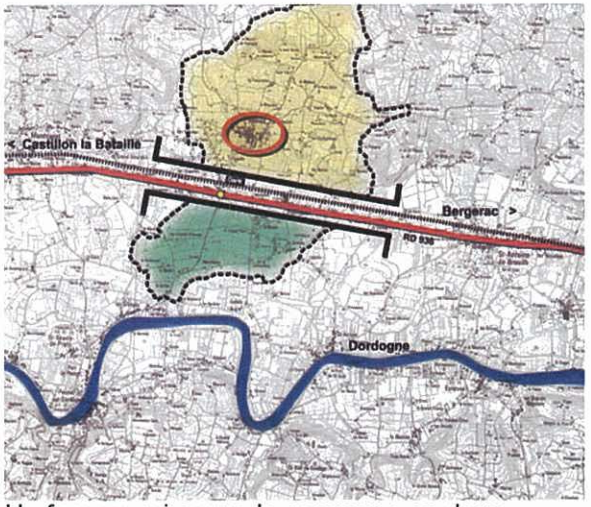
Une situation en pied de coteau

La situation en fond de vallée de la RD 936 offre des points de vues lointains et permet de :

- Percevoir les coteaux de la Dordogne
- Les paysages agricoles caractéristiques (Vignes)

- Aprécier l'implantation traditionnelle de l'habitat sur les coteaux.

Aujourd'hui face à l'activité croissante, les perceptiopns lointaine disparaissent laissant place à des implantations d'habitat plus récents, le long de la voie.



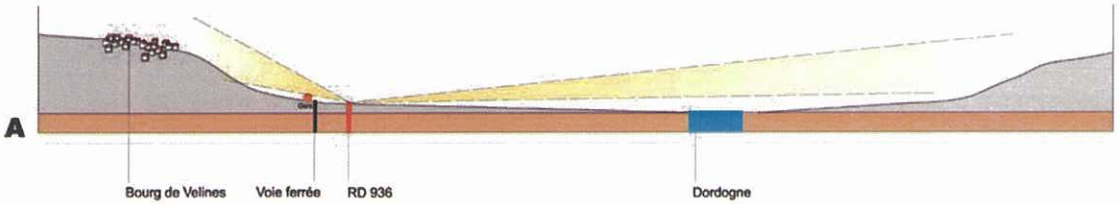
Un fuseau qui coupe la commune en deux

La proximité des ces deux réseaux engendre:

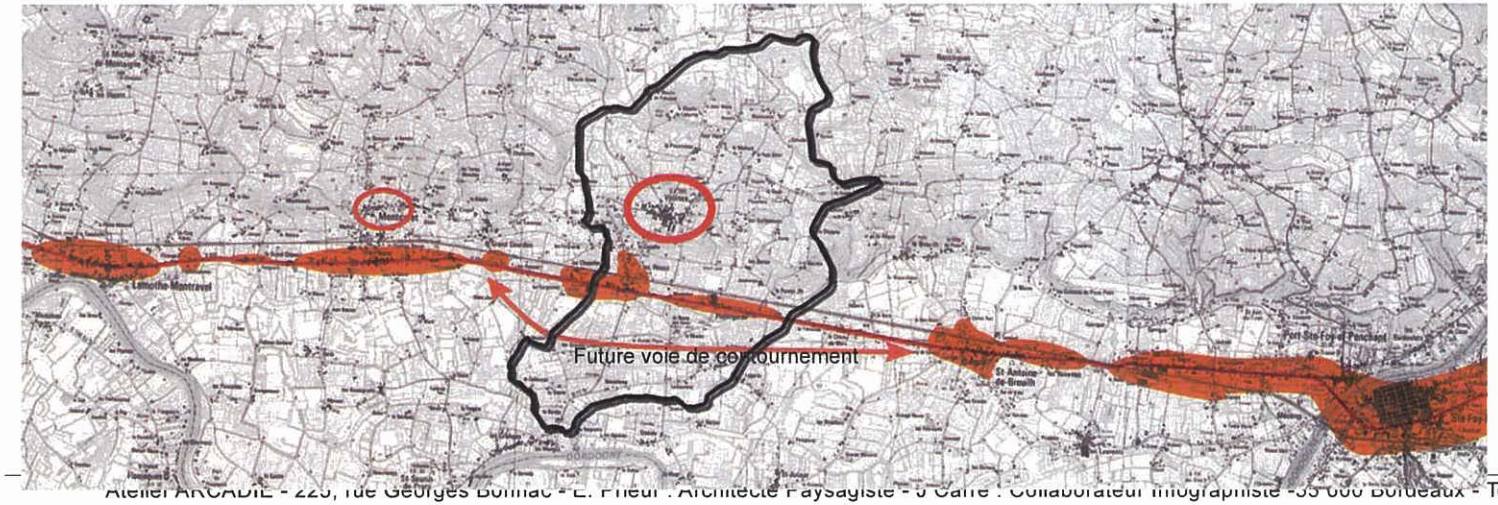
- Une bande de 100m. entre RD et chemin de fer ou l'urbanisation est surtout vouée aux activités nécessitant une vitrine

- Des déplacements contraints entre Nord et Sud

- Un paysage périurbain le long de la voie ne refletant pas le caractère rurale et l'identité du bourg de Velines.



Des réseaux d'échelle géographique qui focalisent les activités et l'habitat



L'attractivité de la RD a entrainé une urbanisation linéaire discontinue et hétérogène (Habitat ancien, récent et batiment commerciaux et industriels, et terrains agricoles).

Cette alternance d'occupation des sols donne une perception hachée des paysages de la vallée entre ouverture vers le grand paysage (agricole), et le bâti (ancien, pavillonnaire, batiment d'activités commerciales) aux abords de la voie ou en léger recul.

Atelier ARCADIE - 225, rue Georges Bonnac - E. Prieur : Architecte Paysagiste - 5 Carré : Collaborateur Infographiste - 33 000 Bordeaux - Tel. : 05-56-52-18-96 - prieur.emmanuel@wanadoo.fr
Ecotom - ZI Technopole - C.Albarran - 33 600 Martillac - 05-56-64-84-26

PERCEPTION DE LA VOIE ET OCCUPATION DU SOL

Les perceptions visuelles de la RD 936 reposent essentiellement sur trois échelles de regard :

- perceptions à l'échelle de la géographie

La RD 936 s'inscrit dans le fond de vallée de la Dordogne. Cette implantation induit des perceptions latérales sur les coteaux. La perception lointaine de la RD 936 s'appuie sur l'identification de séquences bâties linéaires liées à deux typologies d'urbanisation : l'habitat et l'activité.
Les structures du paysage agraire limitent l'impact des constructions : vergers, lisière, peupleraie ...

- perception du paysage de la voie

Le paysage de la voie est marqué par une diversité de situations liée à la nature du paysage traversé :

- espace agricole qui induit une ouverture visuelle lointaine sur le coteau (exemple de la vigne des Réaux ou de Prentigarde)
- Espace bâti avec des marges de recul par rapport à la voie très variable : bati ancien en alignement avec peu de recul, bâti pavillonnaire en recul de 5 à 15 m, bâti artisanal en recul de 20 à 60 m par rapport à la voie

- perception du bâti

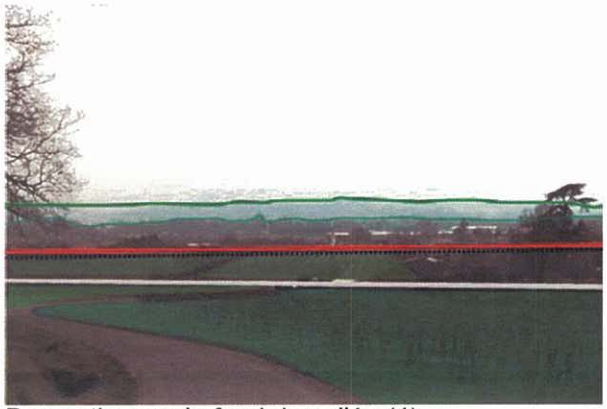
De façon générale le bâti ne structure aucune forme urbaine identifiable.
L'architecture présente le long de la voie n'a pas de qualité remarquable à l'exception :

- du garage Toyota (figure de l'architecture des années 1950)
- du bâti ancien au niveau du hameau des Réaux

Les espaces à vocation d'activité disséminés le long de la voie n'apportent aucune qualification et contribuent au caractère banal de la traversée de Vélines le long de la RD 936.
L'habitat, essentiellement de type pavillonnaire s'appuie sur des modèles standardisés. Cette typologie ne porte pas de valeurs propres au territoire de Vélines. Toutefois, la présence de jardin en façade sur la RD 936 assure une insertion des constructions.

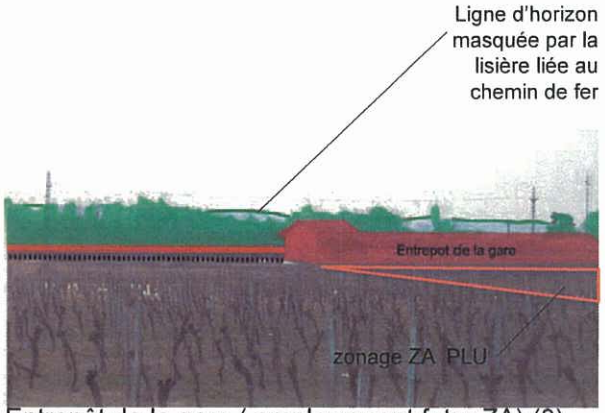
L'occupation du sol actuel le long de la RD 936 :
La diversité des formes d'occupation du sol le long de la voie induit une perte d'identité du territoire traversé. Les implantations au coup par coup, qu'il s'agisse d'habitat ou d'activité induisent une perception fragmentaire et morcelée du paysage. Ces modes d'urbanisation ne permettent pas de générer de forme urbaine à part entière. Aussi, il semble essentiel de préserver les coupures d'urbanisation et vues d'échelle géographique induite par l'activité agricole.

Perceptions visuelles sur la RD 936



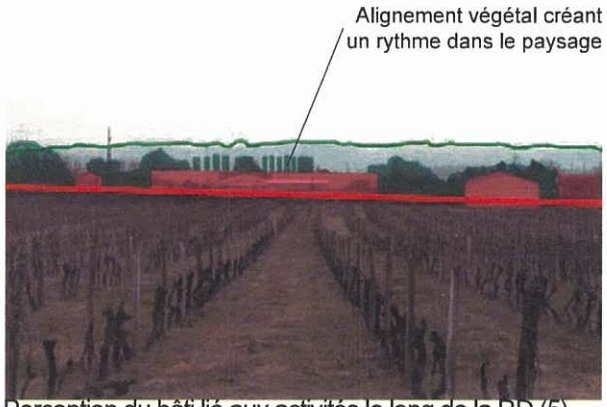
Perception sur le fond de vallée (1)

Vue sur le giratoire aménagé (2)



Entrepôt de la gare (emplacement futur ZA) (3)

Lisière rendant imperceptible la voie férrée et la RD (4)



Perception du bâti lié aux activités le long de la RD (5)

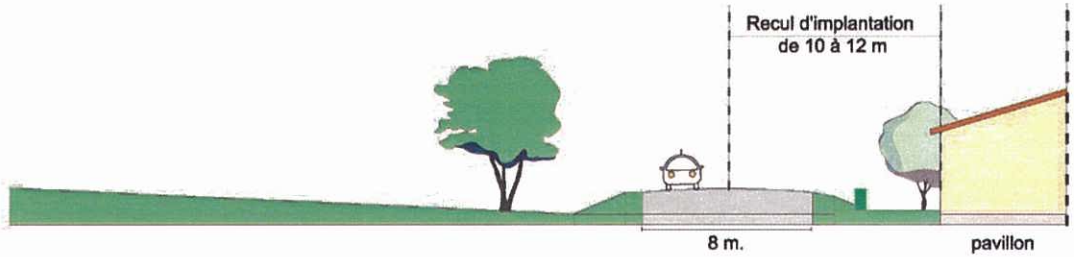
Hameau des Réaux en pied de coteau le long de la RD (6)

Position des prises de vues

Un giratoire aménagé à l'entrée du hameau "Les Réaux (6)

Atelier ARCADIE - 225, rue Georges Bonnac - E. Prieur : Architecte Paysagiste - J Carré : Collaborateur Infographiste -33 000 Bordeaux - Tel. : 05-56-52-18-96 - prieur.emmanuel@wanadoo.fr
Ecotom - ZI Technopole - C.Albarran - 33 600 Martillac - 05-56-64-84-26

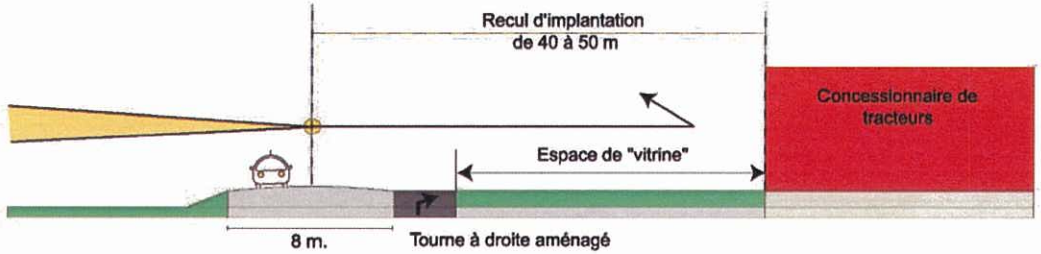
Perceptions visuelles depuis la RD 936 : Un parcours, une diversité de situations et de problématiques



Coupe 1 : Voie en surplomb

Un cours d'eau oublié "l'Estrop" (1)

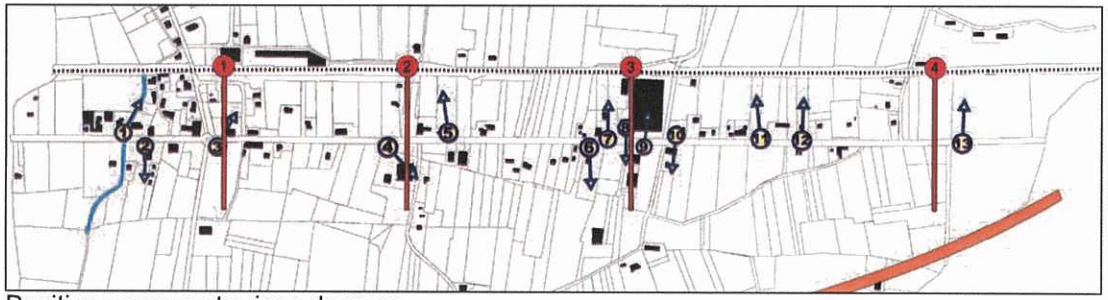
Bâti d'activité des années 50 (2)



Coupe 2 : Aménagement de sécurité

Giratoire aménagé dans le hameau des Réaux (3)

Effet vitrine d'un commercant de tracteur (4)

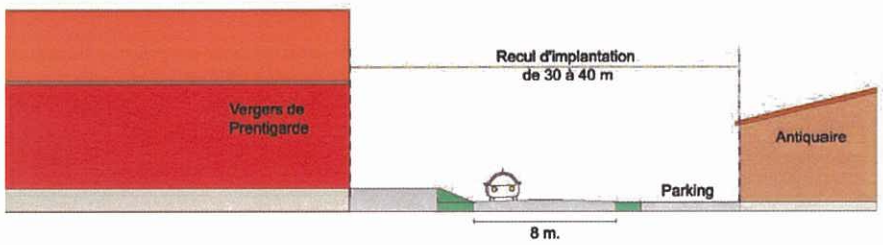


Position coupes et prises de vues

Dépôt de pneu avec un arrière plan sur le coteau Nord (5)

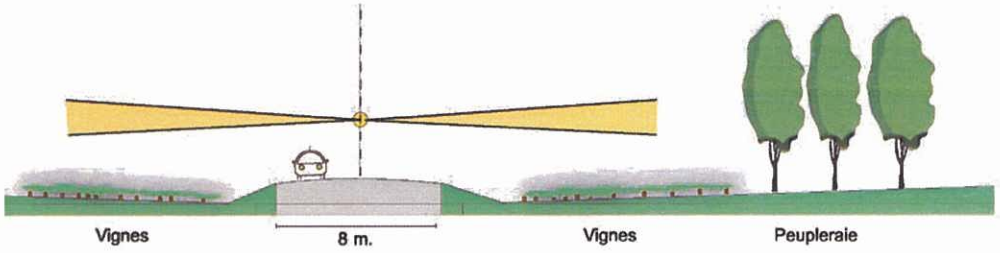
Pavillon "récent" avec un recul limité (20m.) par rapport à la voie (6)

Atelier ARCADIE - 225, rue Georges Bonnac - E. Prieur : Architecte Paysagiste - J Carré : Collaborateur Infographiste -33 000 Bordeaux - Tel. : 05-56-52-18-96 - prieur.emmanuel@wanadoo.fr
Ecotom - ZI Technopole - C.Albarran - 33 600 Martillac - 05-56-64-84-26



Carrosserie avec une limite végétale (7)

Fond de raquette dédiée aux activités (8)



Vergers de Prentigarde, une architecture imposante qui ferme la vision du paysage (9)

Bâti ancien délaissé (10)

- hétérogénéité du paysage de la voie

- urbanisation au coup par coup sans opération d'ensemble

- nombreuses sur-largeurs de voie

Les parcelles agricoles offrent des vues intérressantes sur le paysage rural (11)

Un pavillon derrière une barrière végétale forte (12)

Un patrimoine agricole qui se dévoile en fin de traverse de Velines (13)

Atelier ARCADIE - 225, rue Georges Bonnac - E. Prieur : Architecte Paysagiste - J Carré : Collaborateur Infographiste -33 000 Bordeaux - Tel. : 05-56-52-18-96 - prieur.emmanuel@wanadoo.fr
Ecotom - ZI Technopole - C.Albarran - 33 600 Martillac - 05-56-64-84-26

Une occupation du sol discontinue

Atelier ARCADIE - 225, rue Georges Bonnac - E. Prieur : Architecte Paysagiste - J Carré : Collaborateur Infographiste -33 000 Bordeaux - Tel. : 05-56-52-18-96 - prieur.emmanuel@wanadoo.fr
Ecotom - ZI Technopole - C.Albarran - 33 600 Martillac - 05-56-64-84-26

ENTITES PAYSAGERES ET COUPURES D'URBANISATION

Le paysage de la RD 936 comprend deux entités paysagères :

- paysage urbanisé linéaire

Cette entité comprise entre les Réaux et Montadou se caractérise par de nombreuses implantations bâties discontinues. Elle comprend aussi bien des urbanisations à vocation d'activité que de l'habitat. Ce mitage du territoire agricole est en rapport direct avec les facilités d'accès et l'effet vitrine de la voie due à sa fréquentation. Le caractère linéaire des constructions le long de la voie ne constitue pas un tissu urbain. La problématique de ce type d'entité repose sur l'affirmation d'une entité urbaine et sur la constitution d'un tissu dans l'épaisseur.
L'aménagement du carrefour giratoire des Réaux induit aussi une problématique d'extension urbaine propre à ce type d'aménagement.

- paysage rural ponctué d'espaces à vocation d'habitat

La deuxième entité paysagère est caractérisée par un espace fortement marqué par l'activité agricole. Les paysages traversés sont principalement des paysages viticoles. Cette entité est coupé d'une zone d'urbanisation diffuse (lâche) qui ne compromet pas l 'appréhension d'un paysage rural.

Coupures d'urbanisation

La traversée de la commune de Vélines présente des coupures d'urbanisation qu'il semble primordial de préserver :

- l'Estrop en entrée de bourg des Réaux
- « fenêtre » sur les coteaux au sortir des Réaux (en direction de Bergerac)
- Vigne de Montadou

Ces coupures d'urbanisation, même limitées dans certaines situations, ouvrent des perspectives sur le paysage traversé par la voie. Elles constituent des unités caractéristiques des paysages traversées. Dans le cadre de l'extension de l'urbanisation ou d'un statu quo, il semble primordial de préserver ces coupures.

Entités paysagères et coupures d'urbanisation

2 entités paysagères :
- paysage urbanisé linéaire, dilution d'habitat et de bati à vocation artisanal à partir des Réaux, quelques coupures d'urbanisation

- paysage rural ponctué d'espace à vocation d'habitat : espace largement ouvert sur les coteaux de la vallée

Entité cultivée, naturelle et forestière
Entité bâtie (Pavillons et maisons anciennes)
Entité lié aux zones d'activités

Atelier ARCADIE - 225, rue Georges Bonnac - E. Prieur : Architecte Paysagiste - J Carré : Collaborateur Infographiste -33 000 Bordeaux - Tel. : 05-56-52-18-96 - prieur.emmanuel@wanadoo.fr
Ecotom - ZI Technopole - C.Albarran - 33 600 Martillac - 05-56-64-84-26

Securité face aux voies sécantes à la RD 936

Relief et sinuosité de la voie

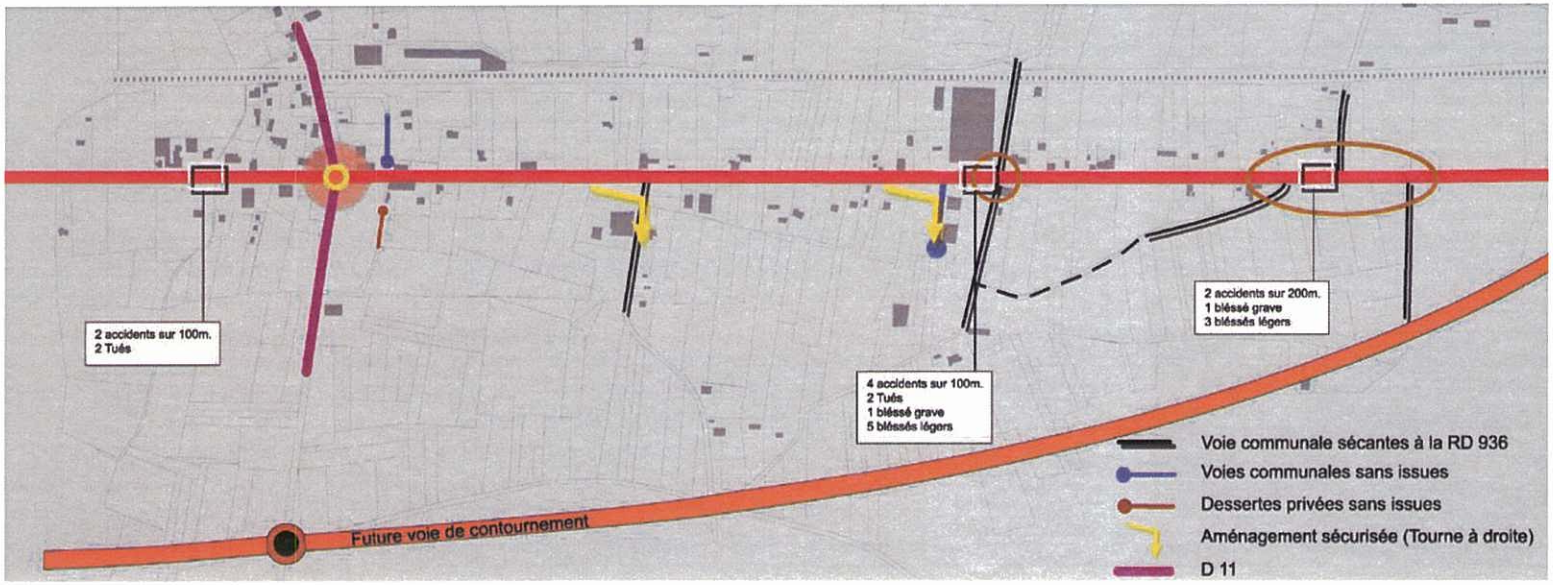
La RD 936 est rectiligne et plane sur la commune de Vélines.

Accès directs

La majorité des parcelles situées de part et d'autre de cet axe ont une sortie donnant sur cette route.
Actuellement, au niveau du rond-point, il y a une contre allée desservant la Poterie et le futur hôtel.

Carrefours et giratoires

Cet axe est coupé par dix voies perpendiculaires.
L'insertion sur la RD936 est difficile en raison du nombre de véhicules circulant et de leur vitesse élevée.



- nombreuses voies sécantes à la RD 936
- démultiplication des accés aux parcelles d'habitat
- amélioration récente importante : tourne à droite et carrefour giratoire aménagé
- quelques parcelles d'habitat avec accés par l'arrière
- trois zones accidentogènes liées à la présence de voies sécantes à la RD 936

Certains carrefours ne sont matérialisés que par une balise de priorité et non par un stop, tel est le cas du carrefour au niveau du marchand de pommes (Prentygarde).
Ces carrefours posent un problème de sécurité important.

Le carrefour de la RD 11 a été remplacé par un rond-point.
De chaque côté du giratoire, des îlots directionnels ont été installés.

Panneaux d'agglomération

Alors que la RD 936 traverse toute la commune, il n'y a qu'une zone agglomérée au niveau des Réaux.
Les panneaux indiquent : « *Les Réaux, commune de Vélines* ».

Visibilité

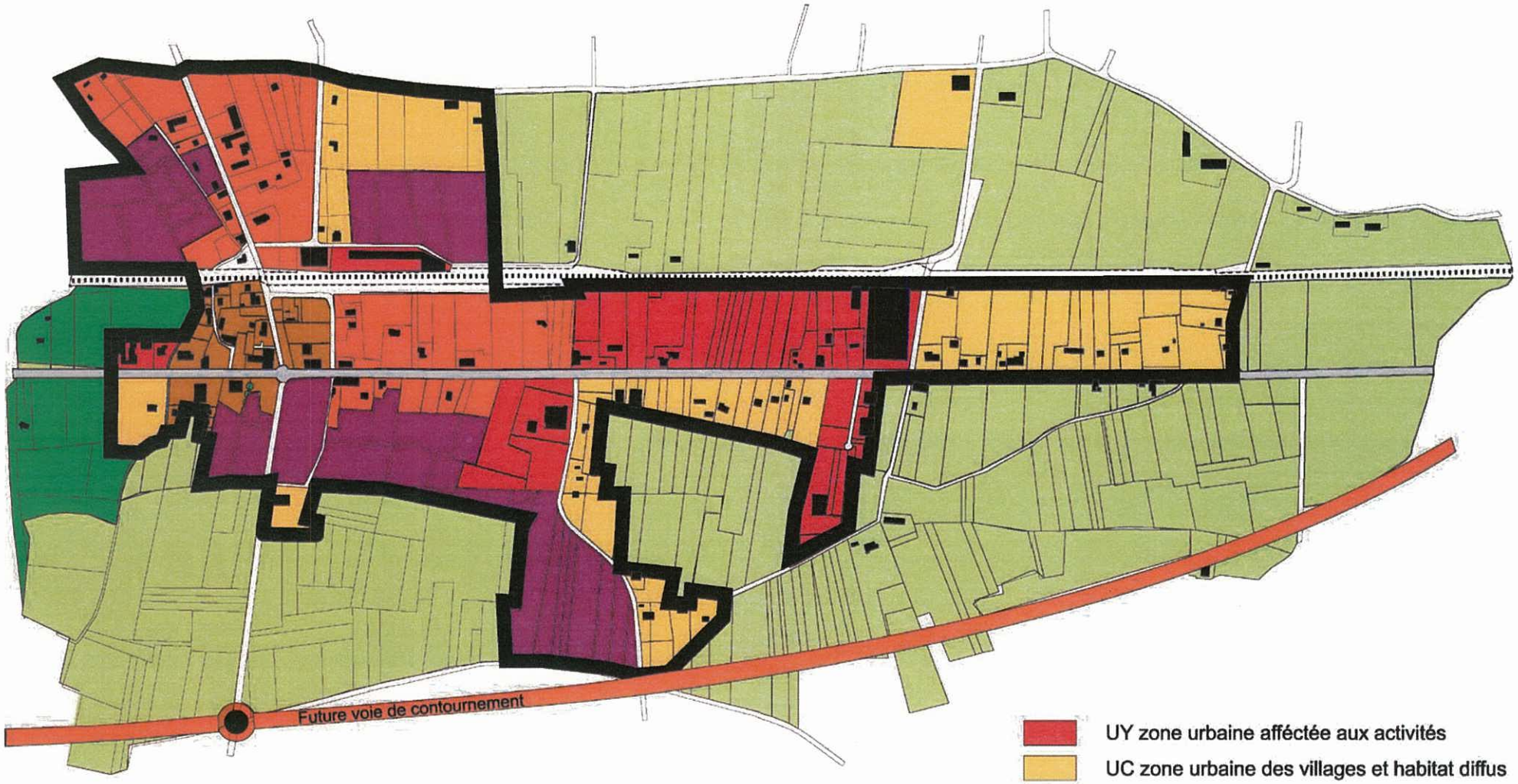
Sur la traversée de Vélines, la RD 936 est rectiligne. Depuis la création du giratoire des Réaux, cette rectitude est volontairement coupée ce qui renforce la sécurité.

L'éclairage public n'est présent qu'au niveau du nouveau rond point des Réaux.

Trafic routier

Le comptage permanent du trafic moyen journalier annuel sur la voie RD936 sur la commune de Vélines donne le tableau suivant :

POS et PLU : vers une densification de l'urbanisation dans le fuseau de la RD 936

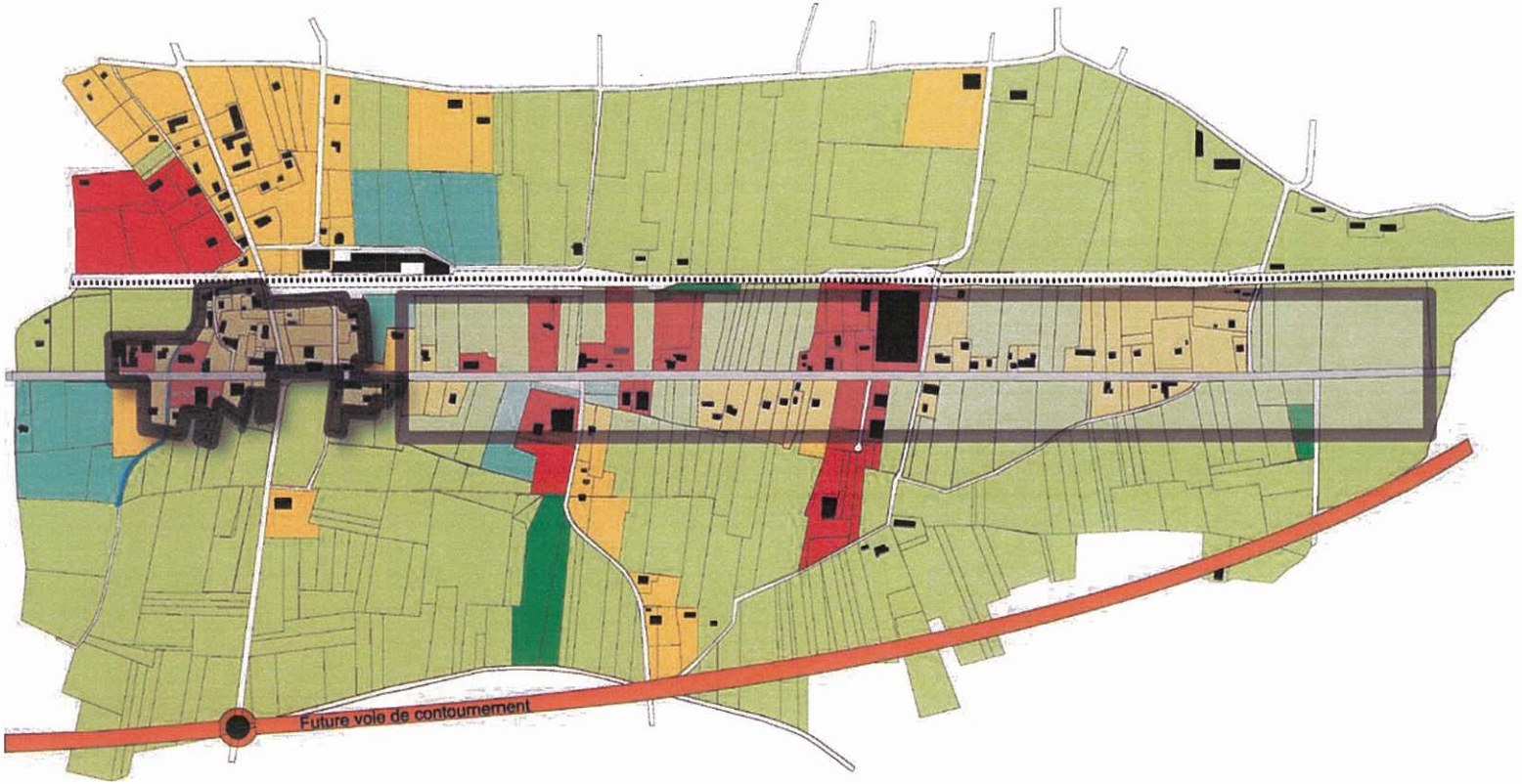


- projet de densification des urbanisations existantes dans le fuseau de la RD 936
- problématique d'insertion des zones à vocation d'activité :
  * Les Réaux et Grimmard
  * Extension linéaire du secteur Montadou / Prentigarde
- problématique à long terme de retournement de l'urbanisation vers la "Voie de la vallée"

UY zone urbaine afféctée aux activités
UC zone urbaine des villages et habitat diffus
UA zone urbaine ancienne et dense
UC zone urabine récente
Zone agricole stricte
Zone naturelle et forestière
zone à urbaniser à usage d'activité

Atelier ARCADIE - 225, rue Georges Bonnac - E. Prieur : Architecte Paysagiste - J Carré : Collaborateur Infographiste -33 000 Bordeaux - Tel. : 05-56-52-18-96 - prieur.emmanuel@wanadoo.fr
Ecotom - ZI Technopole - C.Albarran - 33 600 Martillac - 05-56-64-84-26

Parties actuellement urbanisées



L'article L111-1-4 s'applique à l'extérieur des Parties Actuellement Urbanisées. Les critères de définition sont multiples et s'appuient sur 9 principaux critères issus de la jurisprudence :

- le nombre de construction
- la distance d'une agglomération
- la contiguïté, la proximité immédiate et la présence de constructions voisines
- la desserte des équipements
- la préservation des activités agricoles
- l'insertion dans le paysage et le type d'habitat
- discontinuité urbaine et perception du paysage
- choix environnementaux
- accidentologie

Au-delà de ces critères, la définition des P.A.U. est établie en corrélation avec les documents d'urbanisme.
La définition des PAU concerne uniquement l'ancien hameau des Réaux. Cette zone réduite conditionne l'application des principes énoncés par le L 111-1-4 sur l'ensemble du reste de l'itinéraire.

Justification du non classement en PAU :

- urbanisation distante de plus de 100 m Velines
- discontinuité des typologies de construction (bâtiments discontinus et de nature différente)
- l'insertion paysagère de l'existant n'est pas assuré
- l'urbanisation en zone accidentogène induit une limitation des PAU par défaut

Synthèse et enjeux

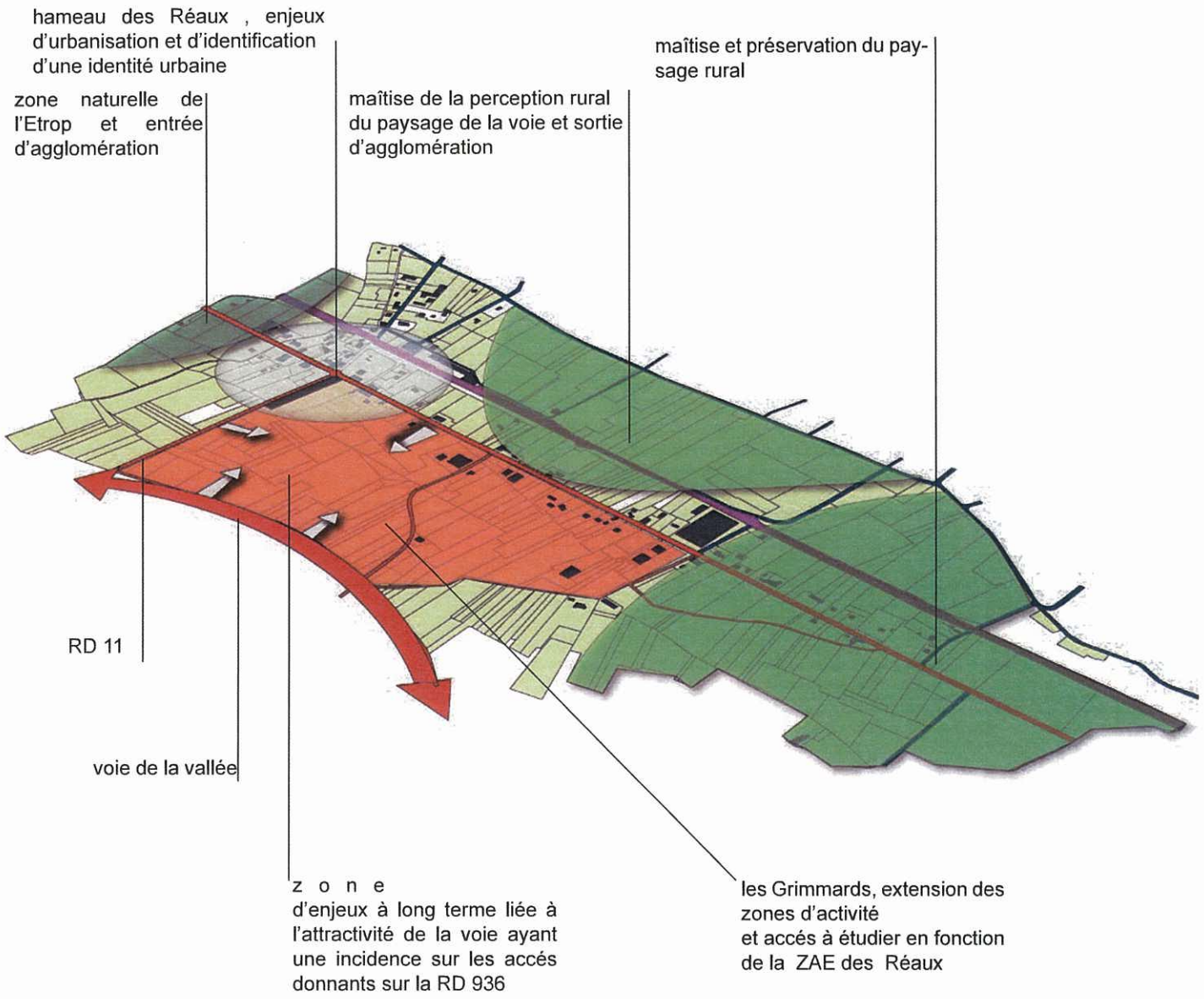
Enjeux d'urbanisation entre RD 936 et future voie de la vallée :
- prendre en compte l'attractivité de cette voie et ses conséquences sur l'urbanisation et les accés le long de la RD 936
- vocation et conséquence sur la RD 11

Lisibilité du paysage de la voie :
- séquences urbaines ou paysagère
- entrée d'agglomération
- identité urbaine

Insertion paysagère des futures zones d'activité ou extension par la prise en compte des problématiques de :
- accés
- enveloppe et perception paysagère
- architecture

Maîtrise de la lisibilité des entrées sur la commune :
- zone naturelle de l'Estrop
- paysage agricole

Maîtrise des configurations parcellaires de l'habitat pavillonnaire :
- limites donnant sur la voie
- accés
- insertion paysagère en général



Atelier ARCADIE - 225, rue Georges Bonnac - E. Prieur : Architecte Paysagiste - J Carré : Collaborateur Infographiste -33 000 Bordeaux - Tel. : 05-56-52-18-96 - prieur.emmanuel@wanadoo.fr
Ecotom - ZI Technopole - C.Albarran - 33 600 Martillac - 05-56-64-84-26

Commune de Vélines : étude L 111-1-4 dans le cadre de l'élaboration du PLU

PHASE 2: Incidence de l'article L 111-1-4 pour le PADD

Atelier ARCADIE - 225, rue Georges Bonnac - E. Prieur : Architecte Paysagiste - J Carré : Collaborateur Infographiste -33 000 Bordeaux - Tel. : 05-56-52-18-96 - prieur.emmanuel@wanadoo.fr
Ecotom - ZI Technopole - C.Albarran - 33 600 Martillac - 05-56-64-84-26

Sommaire

Incidences de l'article L111-1-4 pour le PADD de la commune de Vélines p.3

Présentation de l'avant projet de PADD p.4

Choix déterminant pour le PADD p.5

Scenario 1 : Affirmer les coupures d'urbanisation p.7

Scenario 2 : Affirmer la P.A.U. des Réaux p.8

Synthèse : scénario retenu par la commune p.9

Les enjeux par secteur :
- **Les Réaux** p.10
- **Prentigarde/Montadou** p.11
- **Grimmard Sud** p.12

Au sens large, les incidences de cette étude sur le parti d'aménagement et de développement durable s'appuie sur des stratégies d'affectation de zones de façon à clarifier la perception paysagère, architecturale et la sécurité le long de l'itinéraire.
Cette phase de l'étude reprend l'ensemble des hypothèses émises lors des réunions de travail avec la commune.

Les incidences de l'étude L111-1-4 sur le PADD de la commune de Vélines reposent sur :

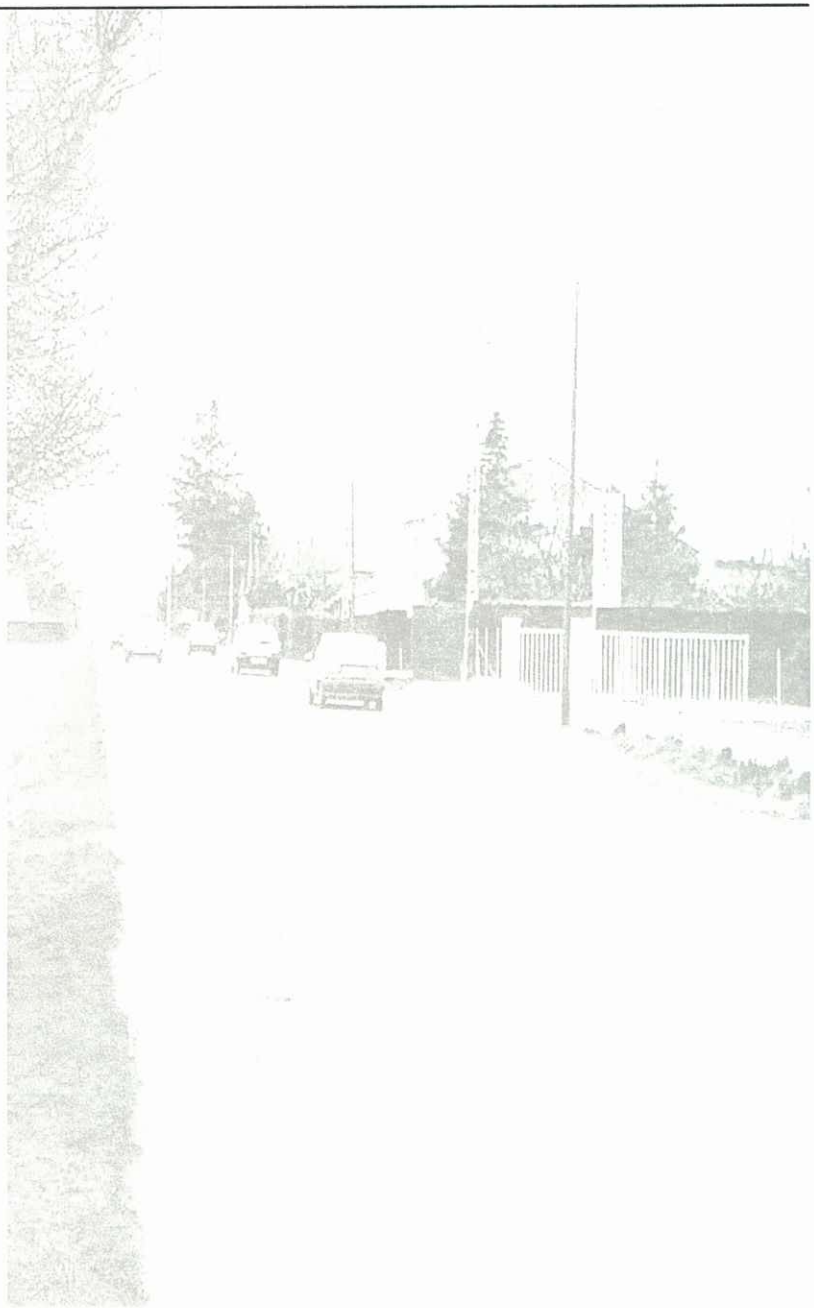
- des choix déterminant pour la commune quant à la définition et spatialisation des principales problématiques le long de l'itinéraire. Cette approche permet d'envisager différentes alternatives de développement sur le tracé de la RD 936.

- un premier scénario de développement de l'occupation du sol fondé sur l'affirmation de coupures d'urbanisation perpendiculaires à l'axe de la RD 936.

- un second scénario qui au contraire du précédent consiste à affirmer et organiser le développement urbain au niveau du carrefour giratoire aménagé des Réaux.

Ces deux scénarii, après concertation avec la commune débouche sur « un parti de synthèse « exprimant les choix de la maîtrise d'ouvrage.

A partir de la définition de synthèse du PADD le long de la RD 936, chaque secteur d'urbanisation futur (porté au zonage du PLU) sont analysés en terme d'enjeux. La définition des enjeux par secteurs fonde le dernier volet de l'étude L111-1-4 en corrélation avec le parti retenu.



Le PADD de Vélines comporte les quatre objectifs suivants :
- Soutenir un développement urbain équilibré,
- Faciliter et sécuriser les déplacements et anticiper les flux futurs,
- Renforcer la vocation économique de Vélines,
- Préserver l'environnement et les paysages pour maintenir la qualité de vie.

De ces objectifs découlent trois orientations d'aménagement :
- Renouveler le centre bourg de Vélines,
- Maîtriser et valoriser l'aménagement le long de la RD 936 au lieu-dit Les Réaux,
- Créer de nouvelles zones d'habitat.

Ce rappel montre que l'enjeu de l'aménagement le long de la RD 936 était évident dès le début de la révision du POS.
Le quartier des Réaux est l'axe d'entrée et d'attractivité pour la commune. Il convient donc d'en tirer le meilleur parti afin d'alimenter le développement vélinois.

Le projet de déviation de la RD 936 qui passera au sud de la commune, avec un échangeur prévu à l'intersection de la RD 11 va à terme modifier l'attractivité de la route actuelle. L'effet vitrine sera transférer sur la « Voie de la Vallée «.

En terme d'urbanisme et d'occupation du sol :

Le projet de PLU a clairement dédié l'urbanisation de la plaine (traversée par la RD 936) aux activités économiques qui cohabiteront avec l'agriculture.
Au nord de la RD, le POS avait permis l'utilisation du sol pour l'habitat et pour les activités (voir carte POS).
L'étude L 111 1.4 qui a intégré les incidences de la future « Voie de la Vallée « a montré l'intérêt de regrouper l'activité économique au sud de la RD 936 et de préserver la vue sur les coteaux au nord de l'axe.
Considérant la question de la maîtrise du foncier, le Conseil municipal n'a pas suivi cette recommandation et une zone dédiée aux artisans sera ouverte au nord de la RD 936 sur un parcellaire actuellement planté de vignes.

En terme de sécurité :
Pour des raisons de sécurité, les parcelles urbanisées n'auront pas d'accès direct à la RD 936.
Pour desservir la zone d'activité au sud de l'axe, une voie spécifique est prévue, elle figure en emplacement réservé dans le projet de PLU.

Les critères de définition des hypothèses ' d'aménagement '

Les critères de définition des hypothèses d'aménagement s'appuient sur une volonté d'améliorer la situation d'entrée de ville de Vélines. Au-delà de la stricte application du L111-1-4, il s'agit d'établir un projet d'entrée de ville et par conséquent d'appuyer un tel projet sur les dispositions du PLU en cours d'élaboration.

Bilan des propositions issues du PLU

Les propositions de zonage de part et d'autre de la RD 936 n'induisent pas de modifications profondes du POS quant à la construction dans le fuseau de la RD 936. Néanmoins, ce zonage traduit une volonté communale de créer de nouvelles zones d'activité dans le fuseau de la RD 936. Ce principe acté dans le PADD introduit des questionnements quant à l'insertion de ces nouvelles zones à vocation économique.

Commune de Vélines
Plan d'Occupation du Sol
zonage

Légende

Zones urbaines
- UA Zone urbaine à forte densité de constructions
- UB Zone urbaine à faible densité de constructions
- UF Domaine ferrovière

Zone industrielle
- UY Zone industrielle

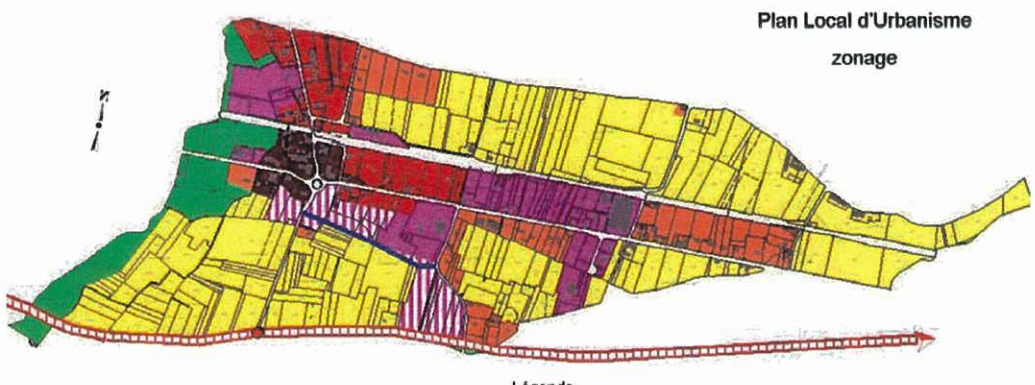
Zone à urbaniser
- NA Zone d'urbanisation future

Zone agricole
- NC Zone agricole

Zone naturelle
- NB Zone naturelle constructible
- ND Zone à protéger

Échelle : 1 cm = 90 m

Commune de Vélines
Plan Local d'Urbanisme
zonage



Légende

Zones urbaines
- UA Zone urbaine ancienne et dense
- UB Zone urbaine récente
- UC Zone urbaine des villages et d'habitat diffus
- UY Zone urbaine affectée aux activités

Zone à urbaniser
- II AU Zone à urbaniser à usage d'activités

Zone agricole
- A Zone agricole stricte

Zones naturelles et forestières
- N Zone naturelle et forestière stricte

Occupation du sol
- Bâti

Voies nouvelles
- Projet de voie de desserte de la zone d'activités
- Projet de déviation de la RD936 : la voie de la vallée
- Carrefour ou rond point à aménager

Échelle : 1 cm = 90 m

Choix déterminant pour le PADD

Les critères de définition des hypothèses d'aménagement

Pour élargir le champ de réflexion du PLU dans le cadre de cette étude, les critères de définition des hypothèses d'aménagement reposent sur :

- Les zones à vocation d'activité existante
o Comment les conforter tout en répondavnt aux objectifs de sécurité, qualité architecturale et paysagère ?
o Quelle prise en compte et incidences du projet de voie de contournement ?

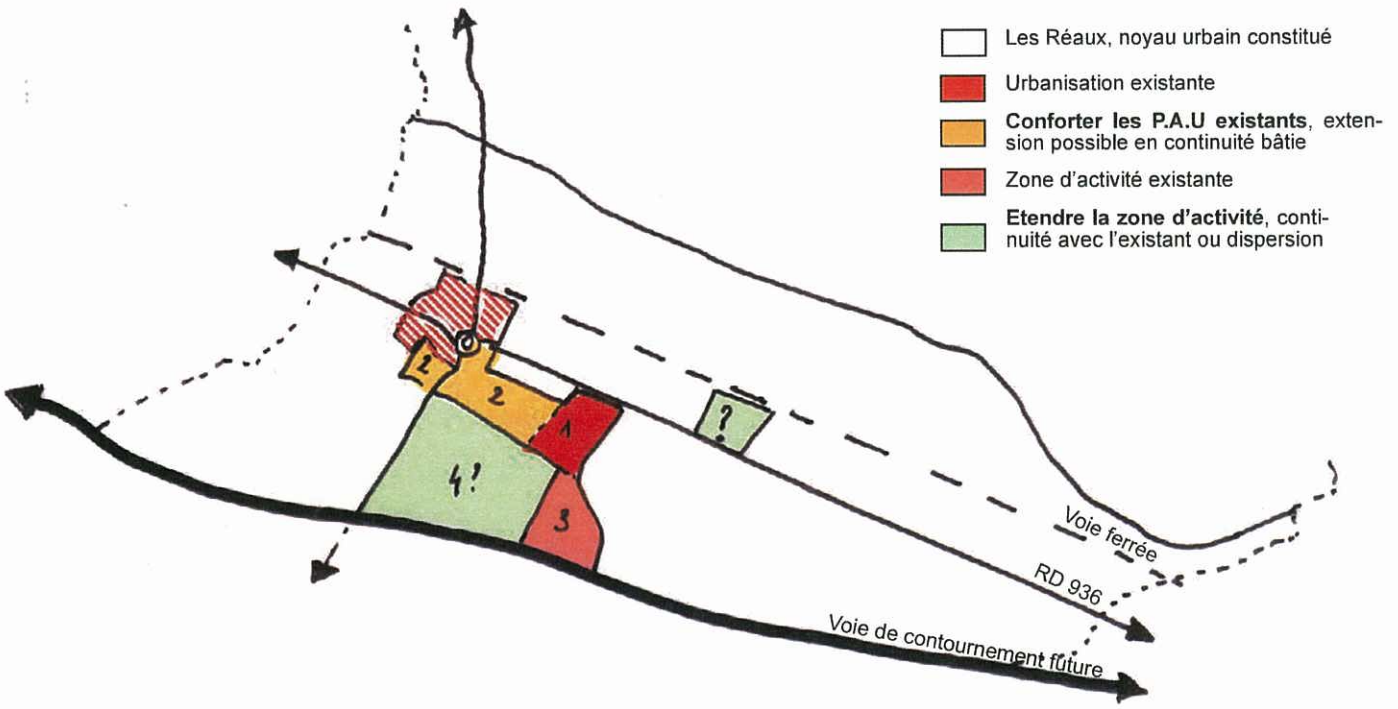
- Domaines viticoles
o La présence de parcelles viticoles jouant un rôle important dans l'appréhension du paysage est remis en cause par le zonage du PLU. Quelles sont les possibilités de prise en compte de cette valeur paysagère pour l'urbanisation des espaces en limite de RD 936 ?

- Projet de voie de contournement de la vallée
o L'impact de ce projet dans les années à venir ne doit-il pas être anticipé ?

- P.A.U. des Réaux
o L'affirmation d'une PAU sur l'ancien hameaux des Réaux pose la question de la forme urbaine à venir.

- Mixité des occupations du sol (mitage)
o De façon générale la mixité des occupations du sol le long de la RD 936 est maintenue. Comment peut-on gérer cette mixité ?

- Maillage viaire existant et potentialité :
o Le réseau de voiries perpendiculaires à la RD 936 ou ancien chemin agricole permettent-ils de créer un maillage urbain détaché de la RD 936 ?



Un enjeu majeur sur la création de zone à vocation économique

Les ambitions de développement économique importante sur la commune repose sur l'attractivité de la RD 936. Aujourd'hui la commune ne fait pas partie d'une communauté de commune. Toutefois, il serait souhaitable d'envisager un développement économique à l'échelle d'une communauté de commune. Ce choix stratégique permettrait d'identifier un pôle économique structurant et d'éviter la démultiplication des zones à vocation économique sur l'itinéraire de la RD936.
Dans cette hypothèse les zones d'activité déjà existantes, et surtout les nouvelles zones devront conserver des possibilités d'extension sur le moyen ou long terme à l'échelle de la commune ou d'une communauté de commune éventuelle.

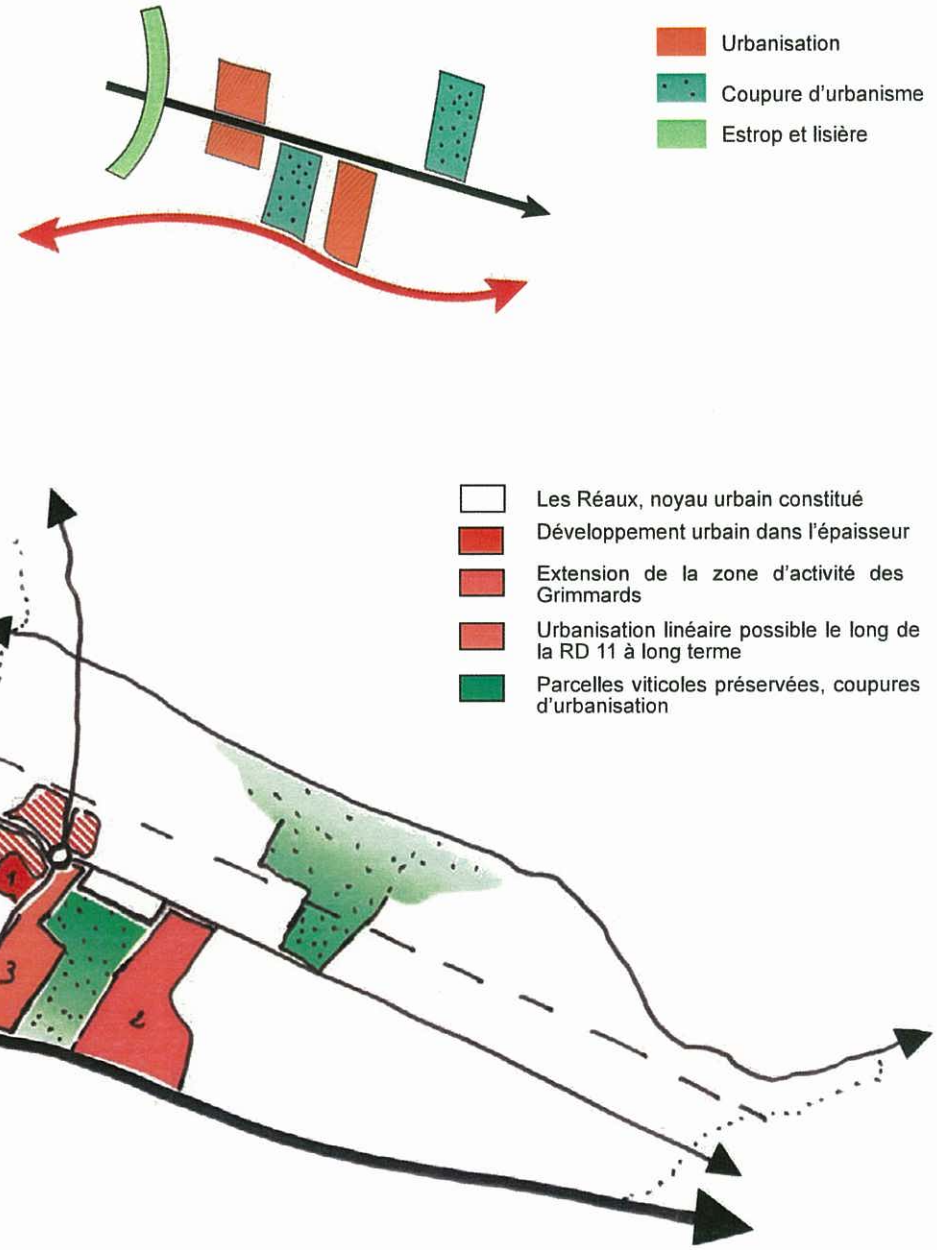
La prise en compte du temps dans la mise en œuvre du PADD (phasage)

Le temps est une donnée essentielle dans la mise en œuvre du PADD de part et d'autre de la RD 936. En effet, il semble souhaitable de conforter les urbanisations existantes avant de constituer de nouvelles PAU. D'autre part, la prise en compte d'un phasage permet de renforcer la cohérence globale du projet d'aménagement et de développement durable. Cette prise en compte induit aussi la mise en place d'opérations d'ensemble.

Scenario 1 : Affirmer les coupures d'urbanisation

Stratégie proposée :

La stratégie proposée repose sur l'affirmation de coupures d'urbanisation perpendiculaires à l'axe de la RD 936. Ce scénario permet de conserver la dernière vue perceptible sur le coteau Nord de la vallée de la Dordogne. Il s'appuie sur une extension de la zone d'activité Des Grimmards et sur le renforcement de la PAU des Réaux. Dans ces deux dernières situations, cette stratégie d'urbanisation préserve les vignobles existant en façade sur la RD 936 d'une part mais aussi ceux situés en recul de l'urbanisation.
Ce scénario propose la préservation d'espaces naturels sur les rives de l'Estrop.



Avantage :

- Développement urbain dans l'épaisseur
- Préservation du domaine viticole
- Affirmation de deux PAU : Les Réaux, Grimmards Sud
- PAU permettant de réaliser la station d'épuration communale au droit de la RD 11 et de la future voie de contournement
- Pas de nouveaux accès sur la RD 936

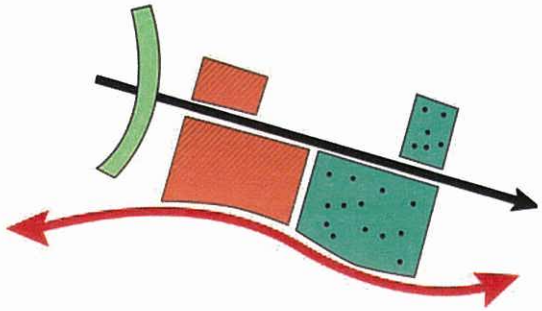
Inconvénient ou contrainte :

- Foncier communal conservé en vigne
- Risque d'urbanisation linéaire sur une rive de la RD 11

Scenario 2 : Affirmer la P.A.U. des Réaux

Stratégie proposée

Le scénario 2 s'appuie sur l'affirmation de la PAU des Réaux entre la RD 936 et la future voie de contournement de la RD 936. Ce scénario permet de conserver la dernière vue perceptible sur le coteau Nord de la vallée de la Dordogne et la parcelle de vigne existante.
La RD 11 marque une limite d'urbanisation. La voie de desserte de Grimmard Sud permet d'initier un maillage pour la future zone d'activité. Cette stratégie anticipe les évolutions à long terme.
Ce scénario propose la préservation d'espaces naturels sur les rives de l'Estrop.

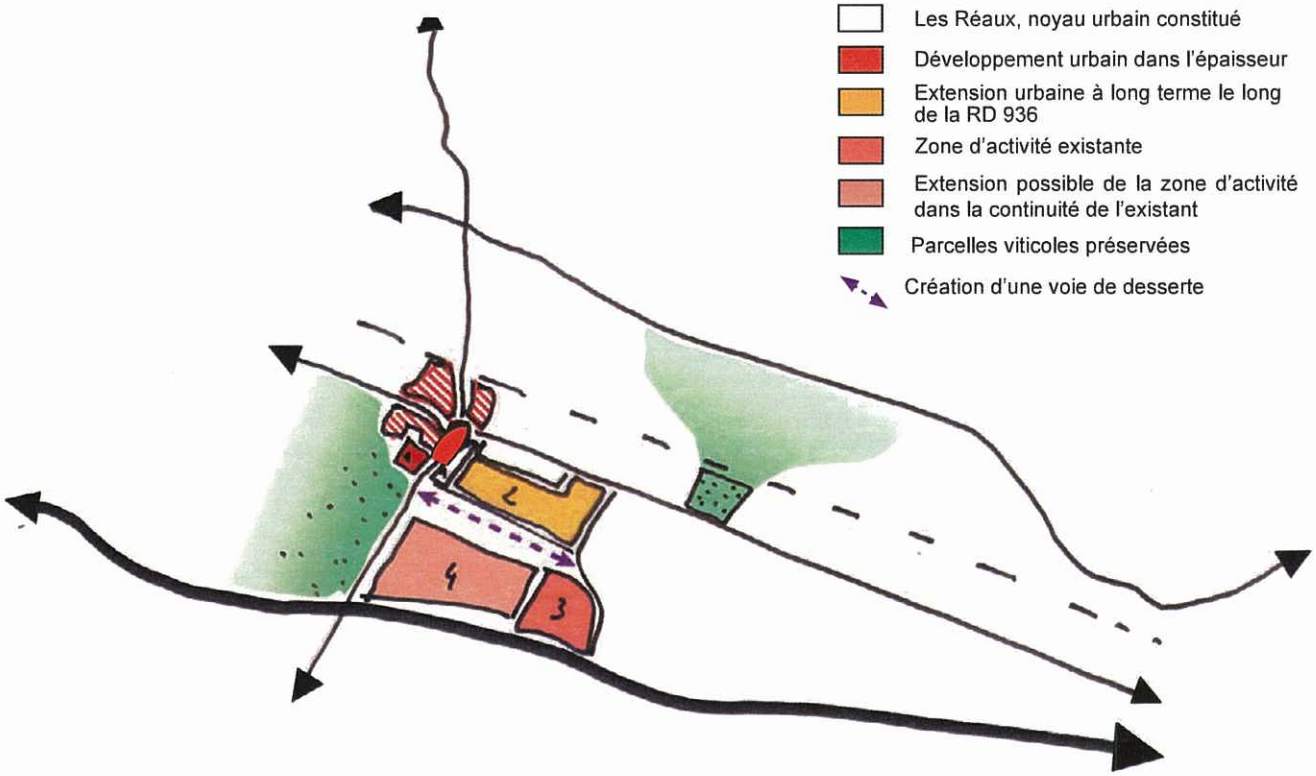


Avantage :

- Développement urbain dans l'épaisseur
- Préservation de la dernière parcelle de vigne perceptible depuis la RD 936
- Affirmation et liaison de deux PAU : Les Réaux et Grimmards Sud
- PAU permettant de réaliser la station d'épuration communale au droit de la RD 11 et de la future voie de contournement
- Pas de nouveaux accès sur la RD 936

Inconvénient ou contraintes :

- Nécessité de mettre en œuvre une procédure adaptée à l'échelle de la zone d'urbanisation future
- Foncier communal conservé en vigne



Atelier ARCADIE - 225, rue Georges Bonnac - E. Prieur : Architecte Paysagiste - J Carré : Collaborateur Infographiste -33 000 Bordeaux - Tel. : 05-56-52-18-96 - prieur.emmanuel@wanadoo.fr
Ecotom - ZI Technopole - C.Albarran - 33 600 Martillac - 05-56-64-84-26

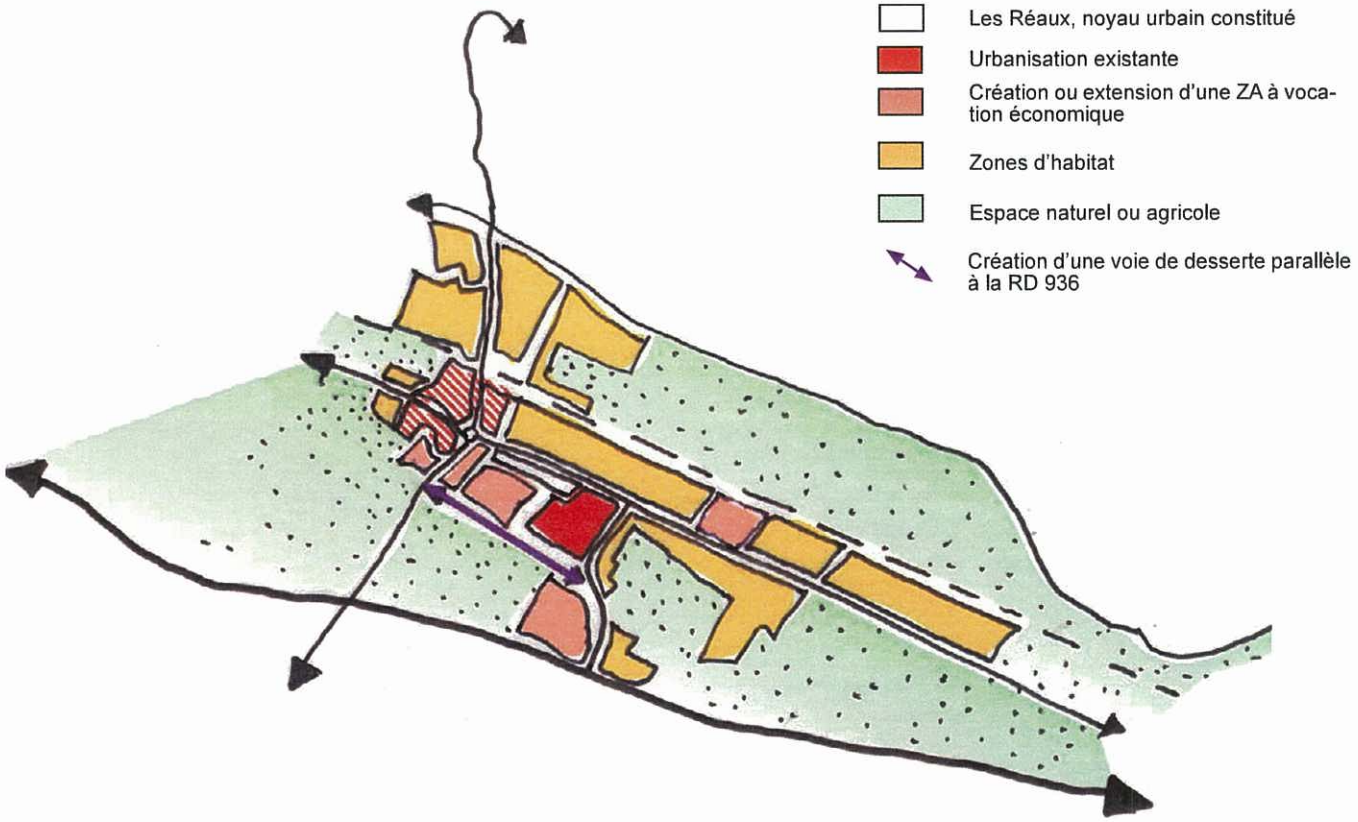
SYNTHESE : scénario retenu par la commune

Le scénario retenu s'appuie sur le renforcement des zones d'activités déjà existantes :

- extension linéaire de la zone existante entre la voie ferrée et la RD 936
- extension de la zone des Grimmards Nord vers les Réaux et vers le Sud des Grimmards
- création d'une voie parallèle à la RD 936 reliant la zone des Grimmards aux Réaux

Ce scénario propose la préservation d'espaces naturels sur les rives de l'Estrop.

Ce scénario induit des prescriptions et préconisations conséquentes en terme :
- d'insertion paysagère afin de limiter l'impact des zones d'urbanisation futures et maîtriser cette situation d'entrée de ville
- de qualité architecturale
- de qualification du paysage de la route

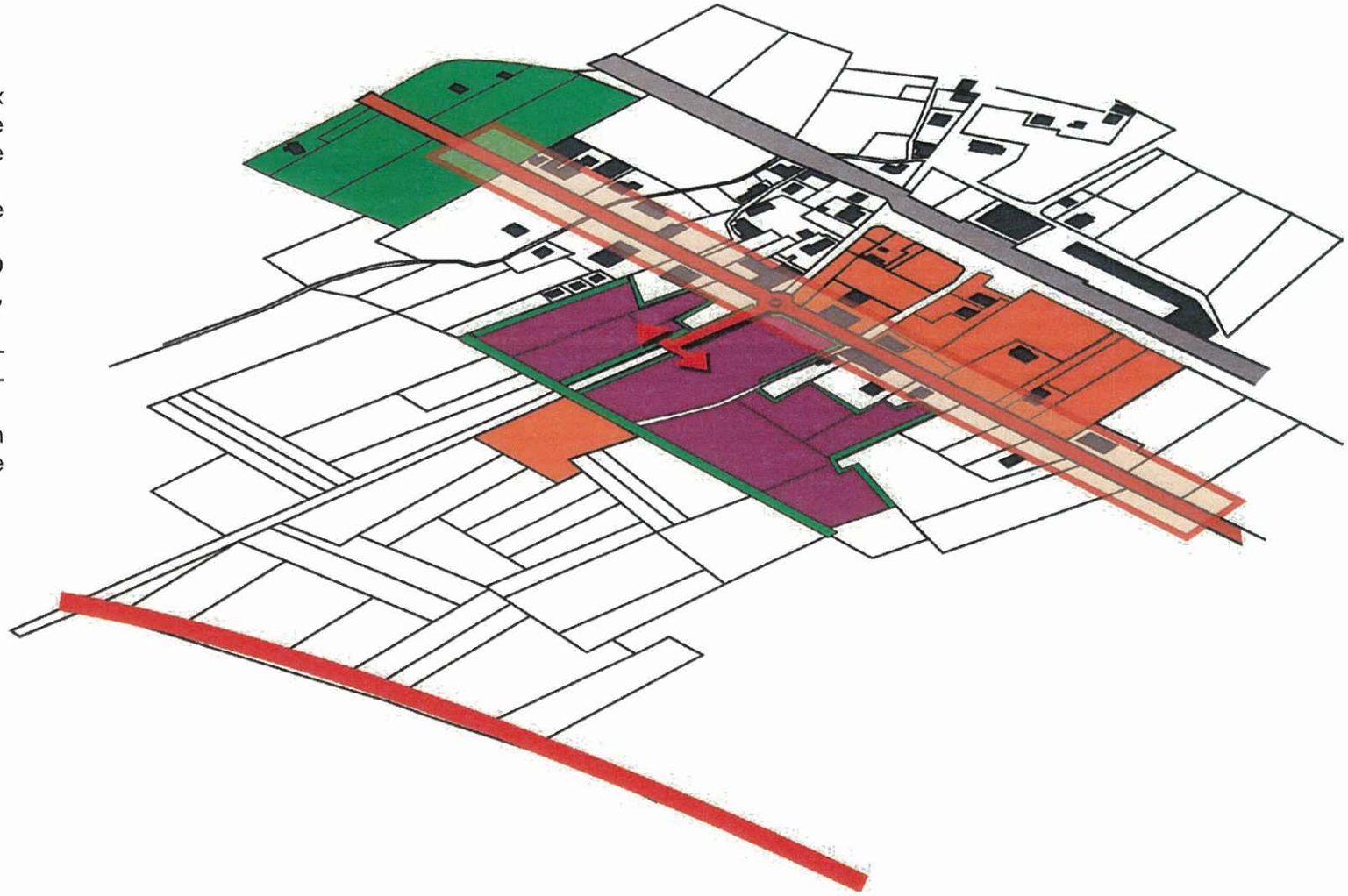


Les Réaux

Les Réaux : la lisibilité d'un espace urbain

Les principaux enjeux sur le secteur des Réaux repose sur l'identification claire d'une traversée urbaine. Cet enjeu se décline sous quatre aspects :

- caractère urbain du secteur : d'un paysage routier à un paysage urbain (la rue)
- la maîtrise des systèmes de vue ; depuis la RD 11 vers l'extension de l'urbanisation des Réaux, perception de l'entrée de zone agglomérée
- desserte de la zone et maillage : problématique du parcellaire libre en limite de RD, accessibilité depuis la RD 11
- plan d'ensemble du secteur et préconisation pour l'insertion paysagère et urbaine de la zone à vocation économique

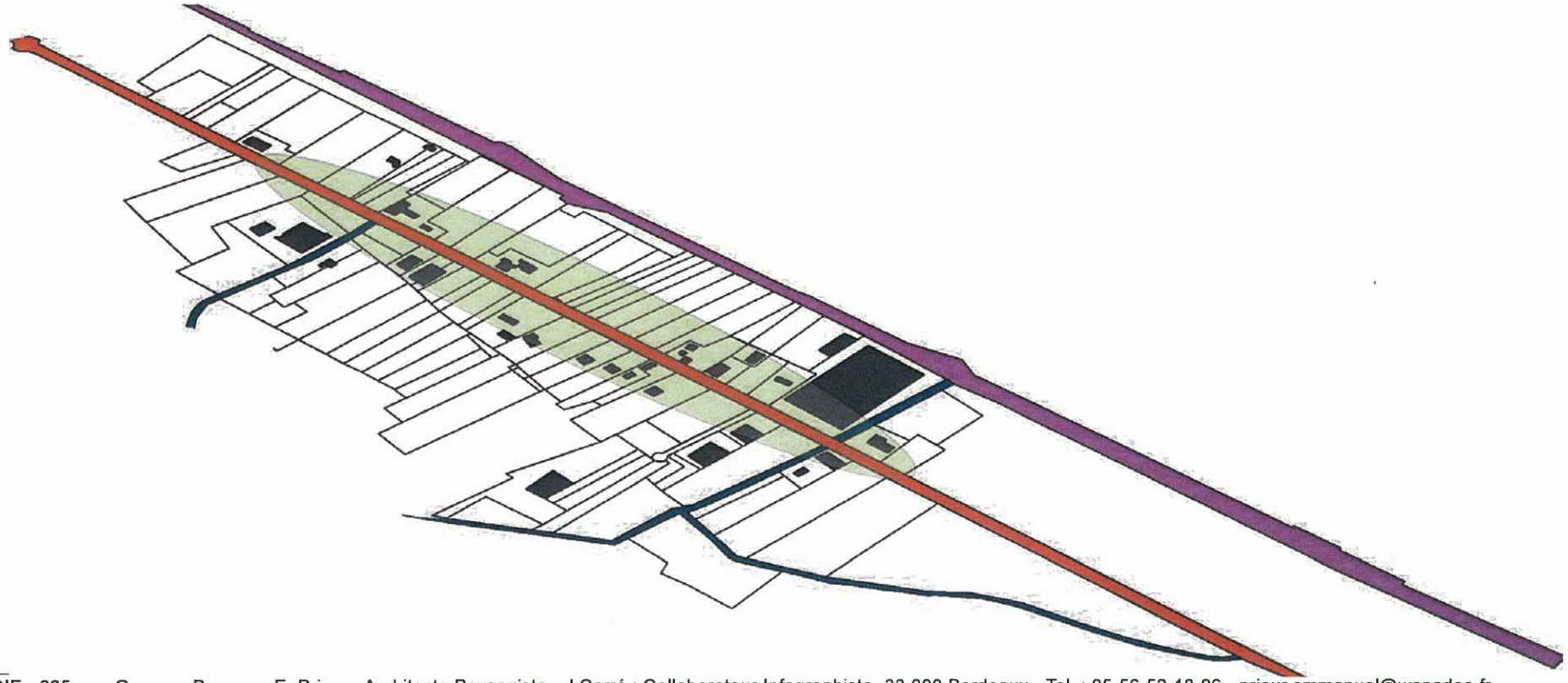


Prentigarde/Montadou

Les principaux enjeux de ce secteur d'urbanisation futur repose sur la lisibilité du paysage de la route. Ce secteur repose sur deux types de zones :

- la zone à vocation économique qui devra répondre à 3 objectifs majeurs :
    - o la création d'un nouvel accès sécurisé depuis la RD 936
    - o la mise en place d'un plan d'ensemble afin de maîtriser la perception visuelle de la zone depuis la voie (avec ou sans perception visuelle vers le coteau)
    - o la maîtrise de la desserte de l'ensemble de la zone à vocation économique avec un seul accès sur la RD 936.

- les espaces à vocation d'habitat dont les accès ne peuvent être en prise directe avec la RD 936

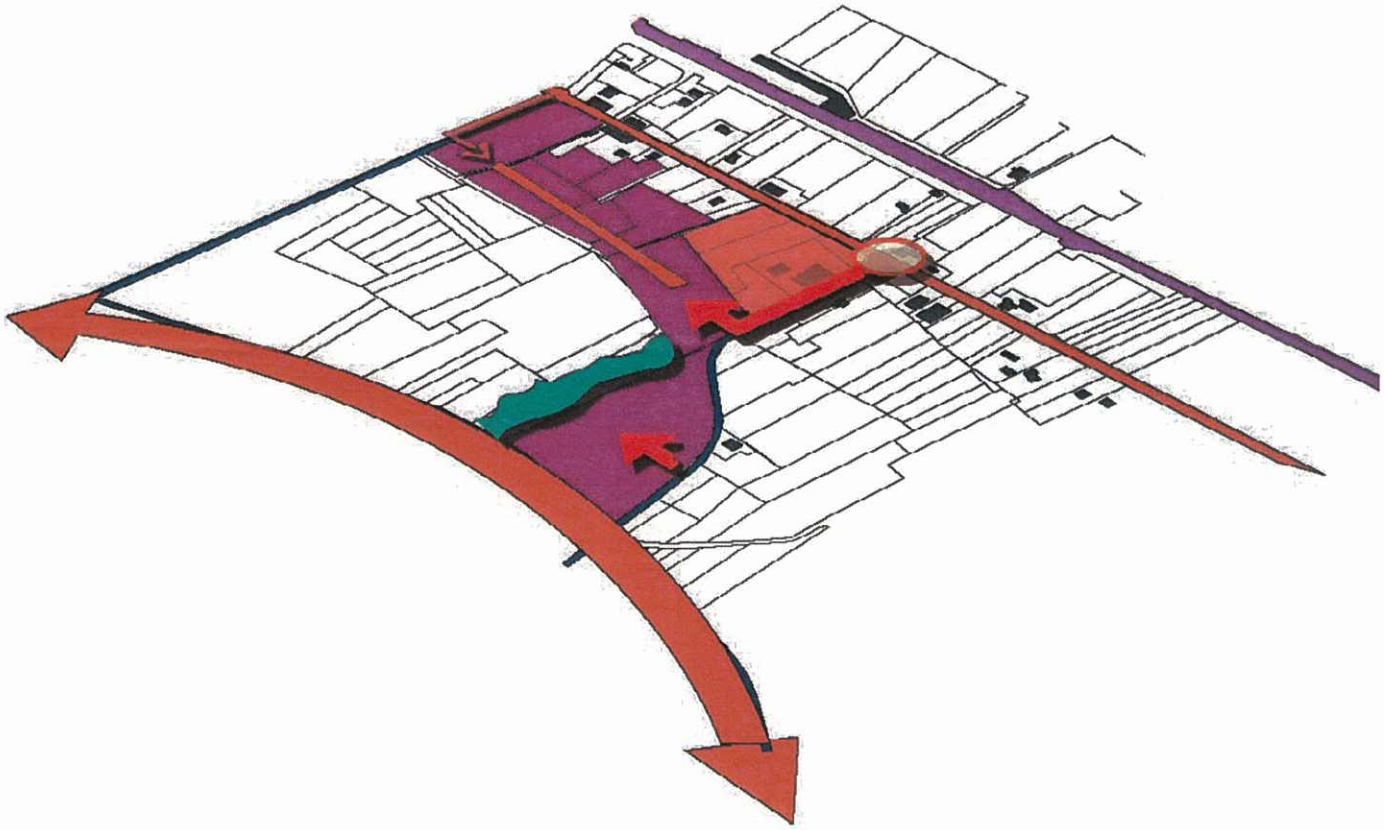


Grimmard Sud

L'enjeu majeur sur la zone des Grimmards Sud repose sur : la lisibilité du paysage rural (insertion paysagère de la zone dans son contexte) et la continuité viaire à établir avec les Réaux. Cette zone est en dehors du champs d'application du L111-1-4.

La concertation avec les scenarii de projet le long de la RD 936 ne remet pas en cause les principes du PADD proposé dans le cadre de l'élaboration du PLU.

Par conséquent les préconisations et préscriptions s'appliquent en fonction du plan de zonage proposé dans le PLU : Zone d'habitat, zone à vocation économique, zone naturelles.

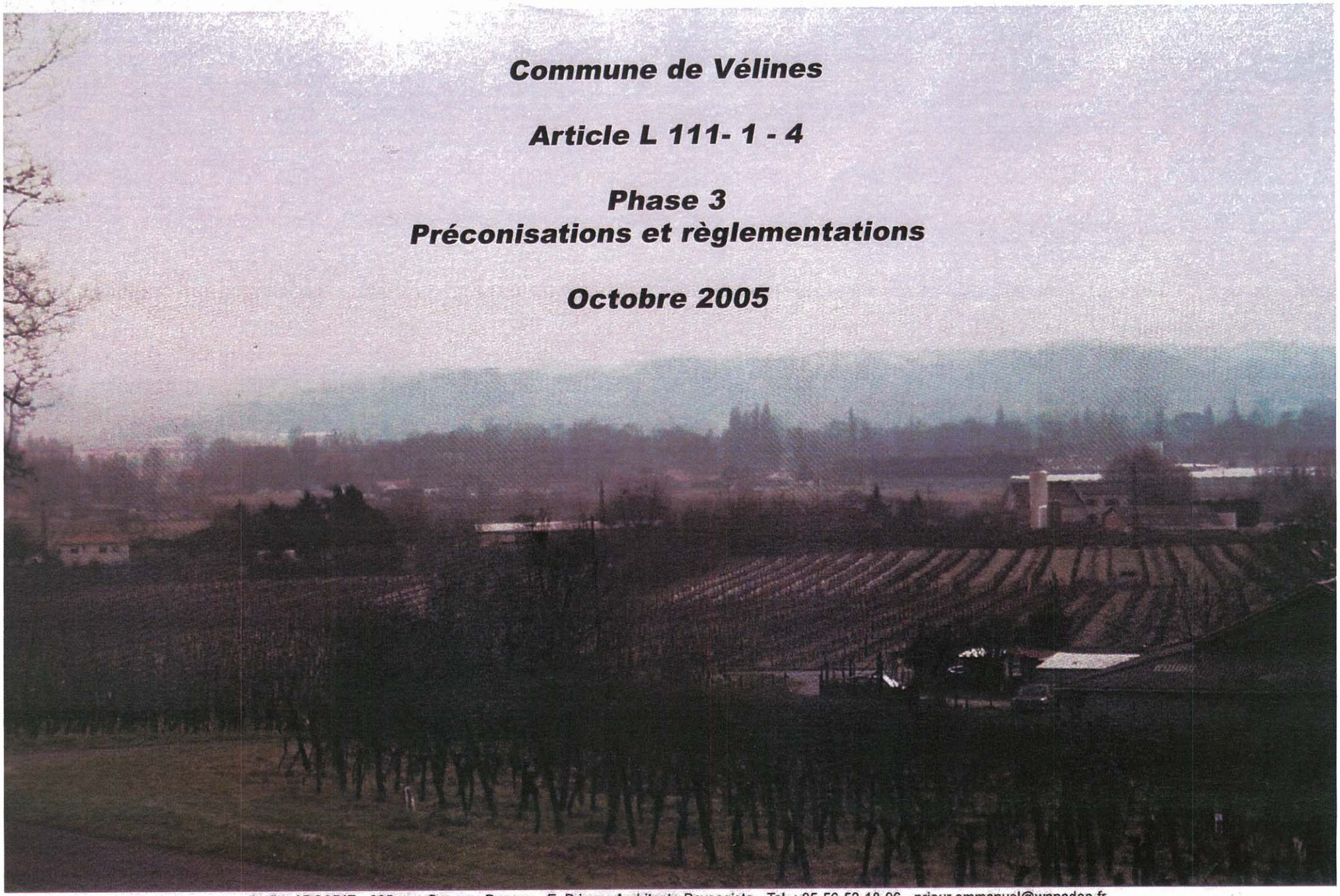


Commune de Vélines

Article L 111- 1 - 4

Phase 3
Préconisations et règlementations

Octobre 2005



Atelier ARCADIE - 225, rue Georges Bonnac - E. Prieur : Architecte Paysagiste - Tel. : 05-56-52-18-96 - prieur.emmanuel@wanadoo.fr
Ecotom - ZI Technopole - C.Albarran - 33 600 Martillac - 05-56-64-84-26

Préconisations thématiques

Le paysage agricole et la ripisylve de l'Estrop

Le paysage de la route - *Le paysage pavillonnaire*

- *Les paysages d'activités artisanales et commerciales restreintes*

Préconisation par secteur - *Les Réaux*

- *Prentygarde*

Traduction règlementaire dans le PLU

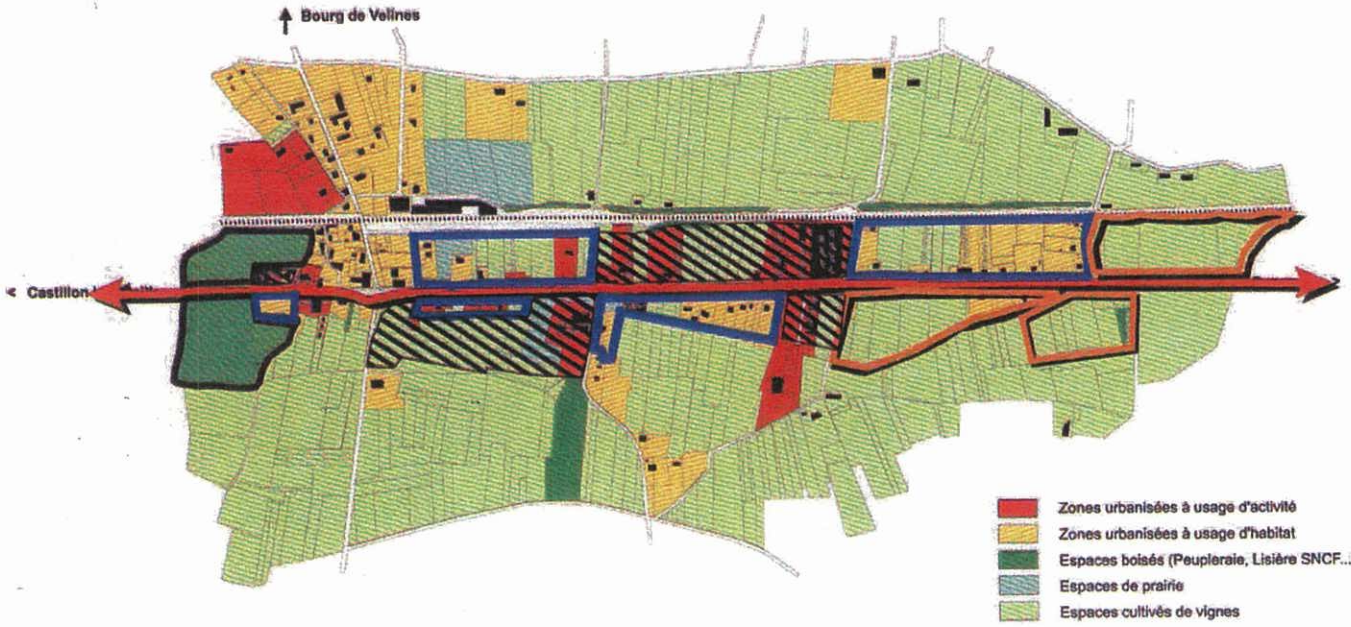
Le parti d'aménagement et de développement durable choisi nécessite la mise en place de prescriptions et de préconisations strictes afin de maîtriser cette situation d'entrée d'agglomération. Le choix de conforter l'ancien POS induit une urbanisation linéaire sur la quasi totalité de l'itinéraire. Les préconisations se fondent principalement sur l'identification claire de rythmes dans l'occupation du sol d'une part et sur une insertion paysagère des zones à vocation économique d'autre part.

Zone 1 : Préservation des paysages agraires

Zone 2 : Préservation de la ripisylve de l'Estrop et paysages agraires attenants

Zone 3.1 : Paysage de la route; le paysage pavillonnaire

Zone 3.2 : Paysage de la route; paysages d'activités artisanales et commerciales restreintes



La définition de rythme dans l'occupation du sol s'appuie sur la préservation de deux seuils paysagers existants aux extrémités Est et Ouest de la commune: la ripisylve de l'Estrop et l'espace agricole en entrée d'agglomération.

- L'entrée Est : préservation des paysages agraires **(Zone 1)**
La protection des paysages agricoles en entrée Est de l'agglomération repose sur la règle de recul de 75 ml par rapport à l'axe de la voirie. Ce principe est le plus approprié à la préservation de l'espace agricole en entrée d'agglomération. Cette règle combinée à l'impossibilité de créer de nouveaux accès sur la voie limite la construction linéaire afin de préserver un paysage ouvert en entrée d'agglomération.

- L'entrée Ouest : préservation de la ripisylve et des paysages agraires attenants **(Zone 2)**
La préservation de l'Estrop repose sur la lisibilité d'un seuil paysager en entrée d'agglomération d'une part et de sa ripisylve ayant vocation de corridor écologique d'autre part. Cette volonté se traduit déjà dans le zonage du PLU par l'identification d'une zone ND à vocation naturelle et forestière.

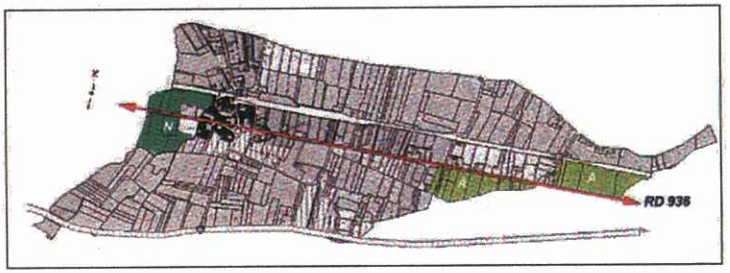
La préconisation dans le cadre du L111-1-4 renforce ce choix par :
- la préservation et valorisation d'une emprise de 40ml de part et d'autre de l'axe du cours d'eau (zone inconstructible même au delà des 75ml)
- la protection des activités agricoles ou forestières.

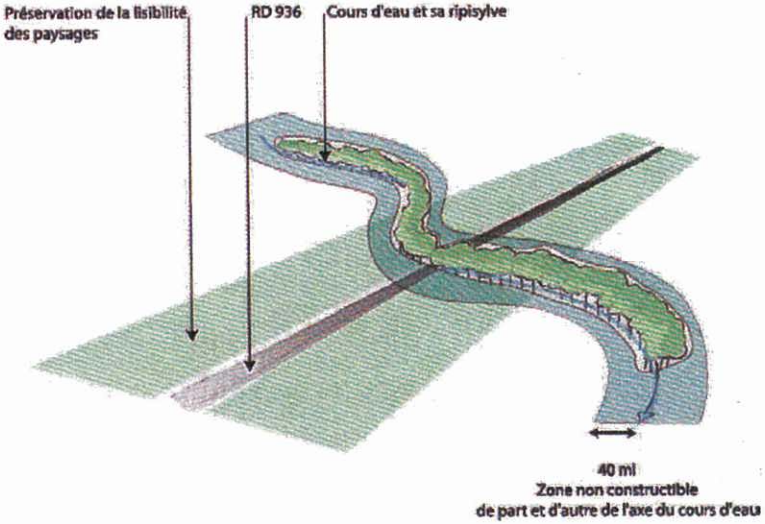
Traduction réglementaire dans le PLU - Points clefs
Zone A - à usage agricole

Pour renforcer la sécurité, il est interdit de créer de nouveaux accès sur la RD 936.

Les nouvelles constructions doivent être implantées à 75 mètres de l'axe de la voie.

Situation des zones A & N ▶





SCHEMA étude L111-1-4 (E. PRIEUR - G. LAIZE)

Le paysage de la route

Le paysage de la route concerne l'ensemble du secteur d'urbanisation linéaire et diffus compris entre les deux seuils paysagers. La mixité d'occupation du sol (habitat nouveau, habitat ancien et zones d'activités) nécessite d'affirmer le paysage de la route dans les deux situations rencontrées ou entérinées par le zonage du PLU, paysage pavillonaire et d'activités artisanales et commerciales restreintes.

Le paysage pavillonnaire (Zone 3.1)

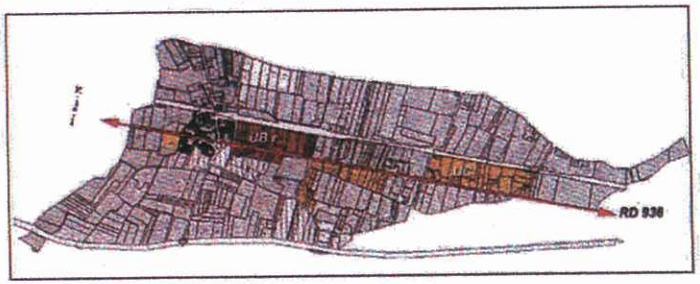
Les préconisations sur ce type de tissu s'appuie sur le contact entre la RD 936 et les jardins. L'objectif est de limiter la perception des urbanisations linéaires et diffuses par l'orientation des jardins « en façade « sur la RD 936.

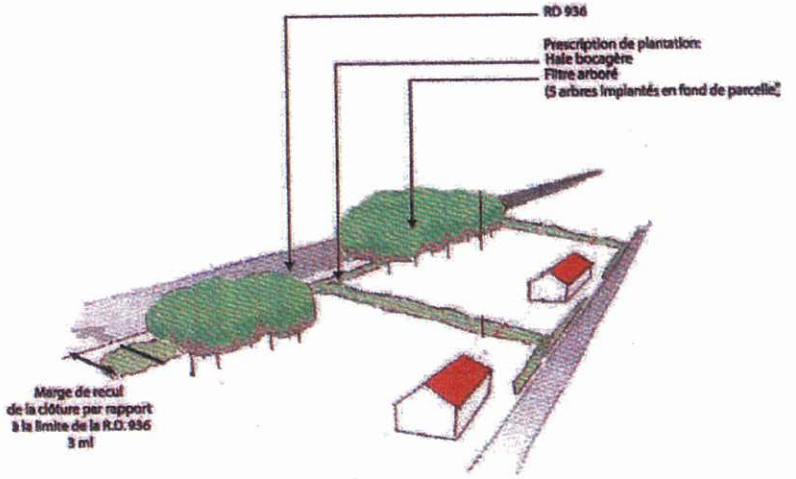
Cet objectif se traduit par 2 préconisations :
- marge de recul d'implantation dé la limite de 3 ml à partir du bas-coté et plantée d'une haie végétale type haie bocagère pouvant se composer de Noisetier, Saule, Aubépine, Cornouiller
- plantation de 5 arbres en fond de parcelle, composé d'essences variées: Chênes Pédonculés, Frênes, Saules. Charmes, Aulnes (à titre indicatif).

Les bâtiments, à usage d'habitation, n'excéderont pas deux niveaux. Les toitures, en tuiles, seront à pente apparente.

Pas de traduction réglementaire, uniquement des préconisations.

Situation des zones UC et UB r ►





SCHEMA étude L111-1-4 (E. PRIEUR - G. LAIZE), Principe adopté pour les zones UC

Les paysages d'activités artisanales et commerciales restreintes (Zone 3.2)

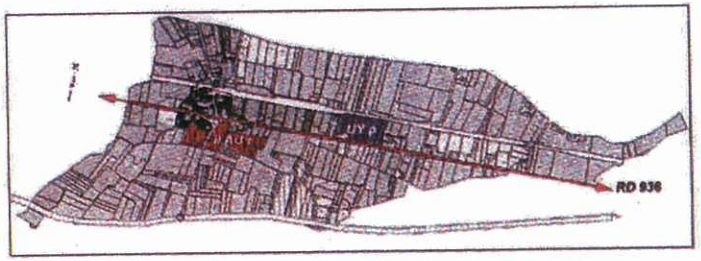
Ces paysages concernent le devenir des secteurs des Réaux et de Prentygarde. Le développement d'espaces d'activité induit une urbanisation linéaire qu'il conviendra d'encadrer par l'affirmation du paysage de la voie avec des préconisations différenciées en fonction des situations.

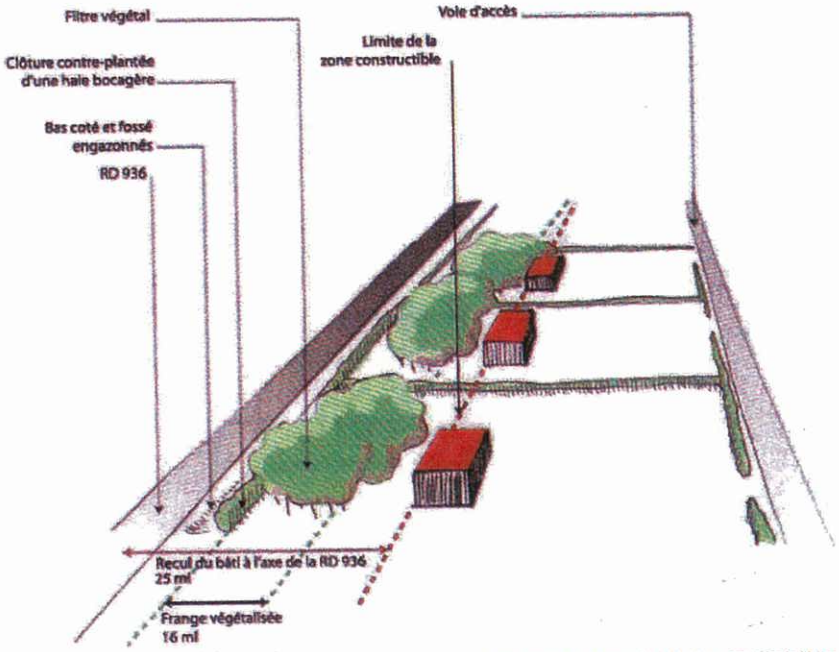
De manière générale sont préconisés le long de la RD 936:
- un recul des batiments de 25 ml par rapport à l'axe de la voie

UYp Prentygarde
- la plantation d'une clôture végétale de type haie bocagère
- la plantation à l'arrière de cette haie et sur une profondeur de 16 ml, d'un filtre végétal, groupement d'arbres d'essences variées

Ces préconisations ont été adaptées, aux configurations et usages particulièrs des secteurs des Réaux et de Prentygarde.

Situation des zones UY p et II AU r ▶





SCHEMA étude L111-1-4 (E. PRIEUR - G. LAIZE)

Préconisations par secteurs - Les Réaux

Le secteur des Réaux s'inscrit dans une identité déjà urbaine de part la présence du ancien hameau des Réaux et de l'aménagement récent du carrefour giratoire aménagé.
L'objectif sur ce secteur consiste à définir un coeur d'îlot, c'est à dire une implantation bâtie en limite de voie (densité urbaine) et un espace intérieur permettant d'organiser le stationnement et ou un système de place urbaine.

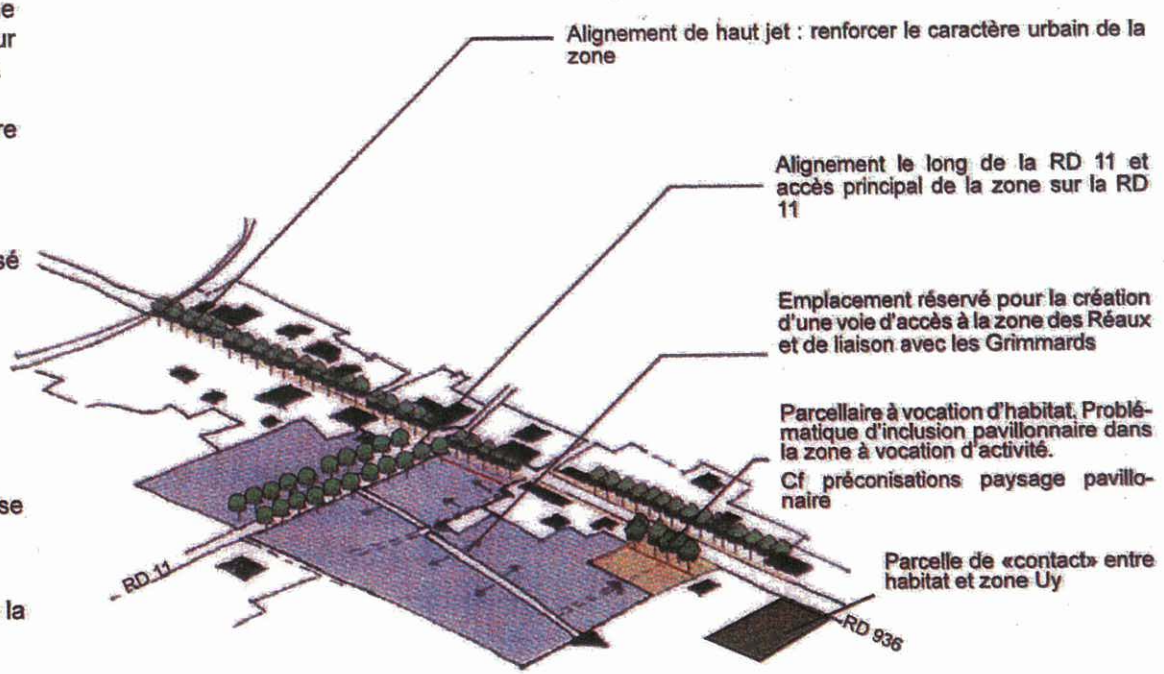
Les préconisations auront alors pour objet, le renforcement du caractère urbain des Réaux :

Le long de la RD 936 :
- la préconisation d'une plantation de platanes en alignement dans la traversé des Réaux
- un recul des bâtiments de 12 ml par rapport à l'axe de la voie afin d'induire une densité bâtie
- les clôtures :

  · gabarit homogène
  · contre plantées d'une haie bocagère pouvant se composer de Noisetier, Saule, Aubépine, Cornouiller, Charme
  - hauteur maximum 2 mètres
- la préconisation d'un alignement d'arbres de haut jet implanté à 2 m de la limite d'emprise de la voie

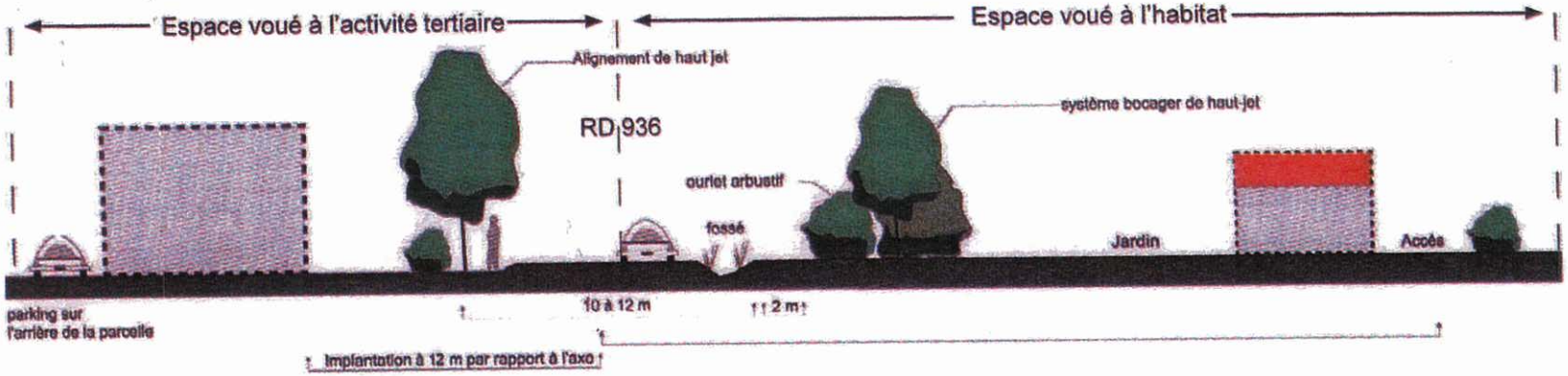
Le long de la RD 11 :
- la mise en place d'un alignement d'arbres: tilleuls, marroniers ou charmes

A l'intérieur de la zone des Réaux :
- la création d'un nouvel accès orienté sur la RD 11 (emplacement réservé)
- hauteur de bâtiment n'excédant deux niveaux de plancher



- une modénature architecturale simple
- le stationnement devra être implanté sur l'arrière des parcelles.

Il serait souhaitable que l'urbanisation de cette zone soit établie dans le cadre d'un plan d'ensemble prenant en compte :
· l'aménagement paysager du carrefour giratoire
· la requalification urbaine de cette section de voie (profil de la voie, emprise, trottoirs...)
· l'aménagement de l'accès depuis la RD 11, la liaison avec le secteur des Grimmards



Traduction réglementaire dans le PLU - Points clefs
Zone II AU - zone à urbaniser à usage d'activités

Pour renforcer la sécurité, il est interdit de créer un nouvel accès sur la RD 936.

Les nouvelles constructions doivent être implantées à 12 mètres de l'axe de la RD 936.

La clôture sera plantée d'une haie bocagère.

La RD 936 et la RD 11 pourront être plantées d'arbres de haut-jet en alignemert à deux mètres de la limite de la voie.

Les bâtiments ne devront pas excéder 2 niveaux et observer une modénature architecturale simple.

Préconisations par secteurs - Prentygarde

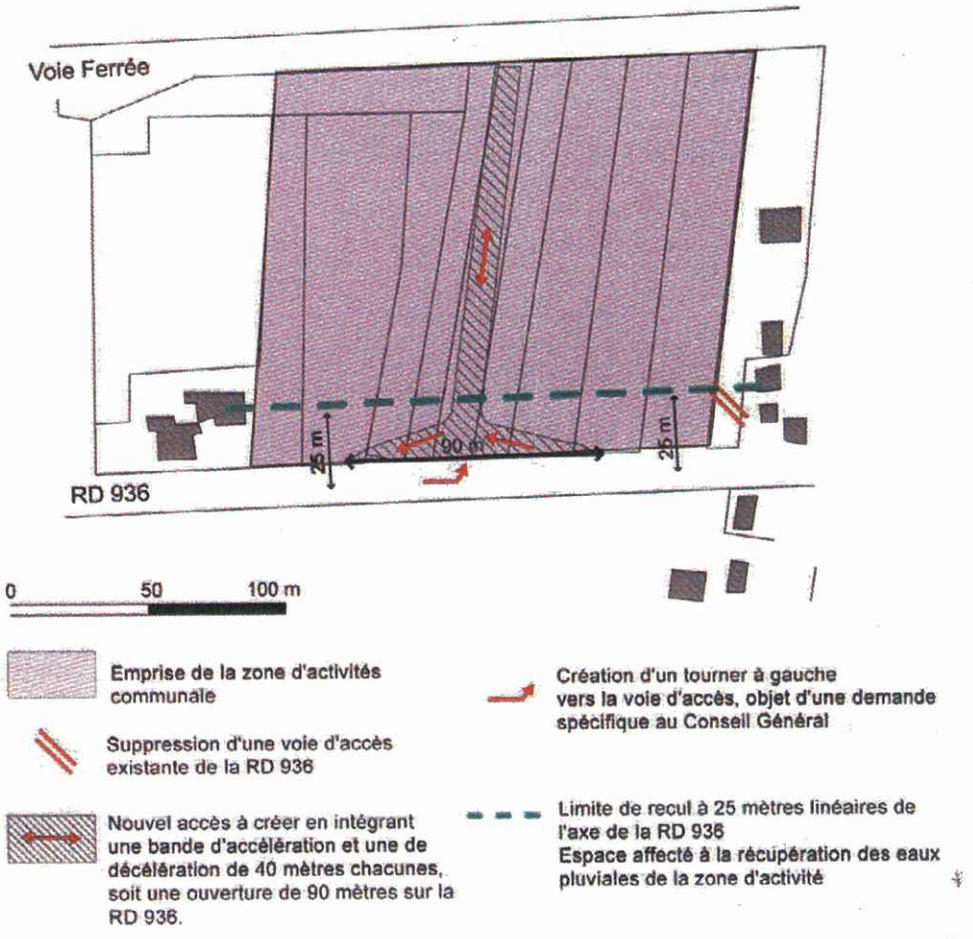
Le secteur de Prentygarde à l'emplacement actuelle de la vigne va transformer radicalement la perception du paysage. Ce secteur n'ayant pas de caractère urbain aujourd'hui la préconisation s'inscrit dans une logique paysagère.

Le long de la RD 936 sont préconisés:
- un recul des bâtiments de 25ml par rapport à l'axe de la voie. Cet espace sera affecté à la récupération des eaux pluviales de la zone d'activité.
- la plantation d'un filtre végétal composé d'un mélange d'au moins 3 essences d'arbres différents d'essences hygrophiles sur une bande d'une profondeur de 16 ml à partir de 2ml de la limite de la voie
    - densité de plantation : 10 arbres pour 100 m2
    - essences hygrophiles données à titre indicatif : Frênes, Saules, Aulnes, Peupliers blancs

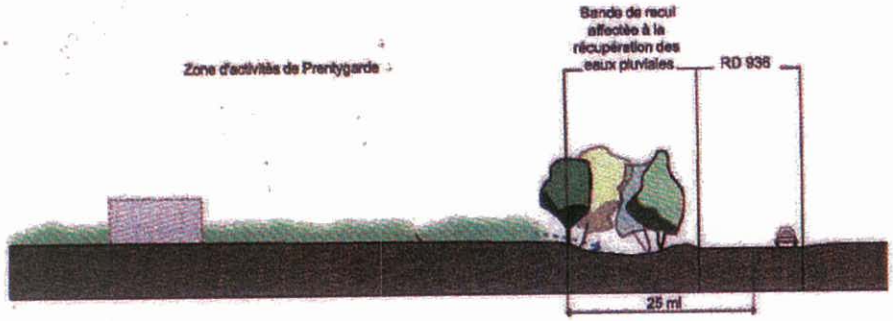
Aucun nouvel accès ne peut être réalisé à partir de la RD936 (la création du tourne à gauche se substitue à un accès existant).

A l'intérieur de la zone:
- une hauteur de bâtiment n'excédant pas 9 m
- une modénature architecturale simple
- le stockage et dépôts de matériaux à l'arrière de la parcelle
- les clôtures :
    - gabarit homogène, hauteur maximum 2 mètres
    - contre-planté d'une haie bocagère pouvant se composer de Noisetier, Saule, Aubépine, Cornouiller, Charme, Viorne

CRÉATION DE LA ZONE D'ACTIVITÉS DE PRENTYGARDE, SCHÉMA DE PRINCIPE



L'accès à la zone fera l'objet d'une demande de création d'un tourne à gauche au Conseil Général pour la sécurité.
Il s'effectuera par un nouvel accès à créer à partir de la RD 936. Il intégrera une bande de décélération et une d'accélération de 40 mètres chacune, soit une ouverture de 90 mètres.



Traduction réglementaire - Points clefs - Zone UYp - urbaine affectée aux activités

Pour renforcer la sécurité, un seul nouvel accès sera autorisé après suppression de l'accès existant.
La création du tourne à gauche fera l'objet d'une demande spécifique au Conseil Général.

Les nouvelles constructions doivent être implantées à 25 mètres de l'axe de la RD 936 et 10 mètres de l'axe de la voie de desserte.

Ce recul de l'axe de la RD sera affectée à la récupération des eaux pluviales de la zone, il sera planté d'un mélange d'essences hygrophiles: Frênes, Saules, Aulnes, Peupliers blancs

Les bâtiments ne devront pas excéder 9 m de haut à l'égout et observer une modénature architecturale simple.
Les clôtures ne devront excéder 2 mètres et seront contre-plantée d'une haie bocagère, en limite de voirie.