PLU PÉRONNAS ville de demain

PLU DE PÉRONNAS

ETUDE LOI BARNIER – OAP PORTE SUD

6 MARS 2025

CITADIA

SOMMAIRE

01 | Rappel réglementaire

02 | Contexte général

03 | Etat des lieux du secteur

04 | Enjeux de développement sur le secteur

05 | Un projet défini dans le cadre d'une orientation

06 | Justification de la modulation de la bande d'inconstructibilité au regard de l'article L11-8

1 Rappel réglementaire

1 RAPPEL RÈGLEMENTAIRE

Article L111-8 du Code de l'urbanisme

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

Cette interdiction s'applique également dans une bande de ***soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées au dernier alinéa du paragraphe III de l'article l. 141-19.***

Elle 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 à l'extension de constructions existantes.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article 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.

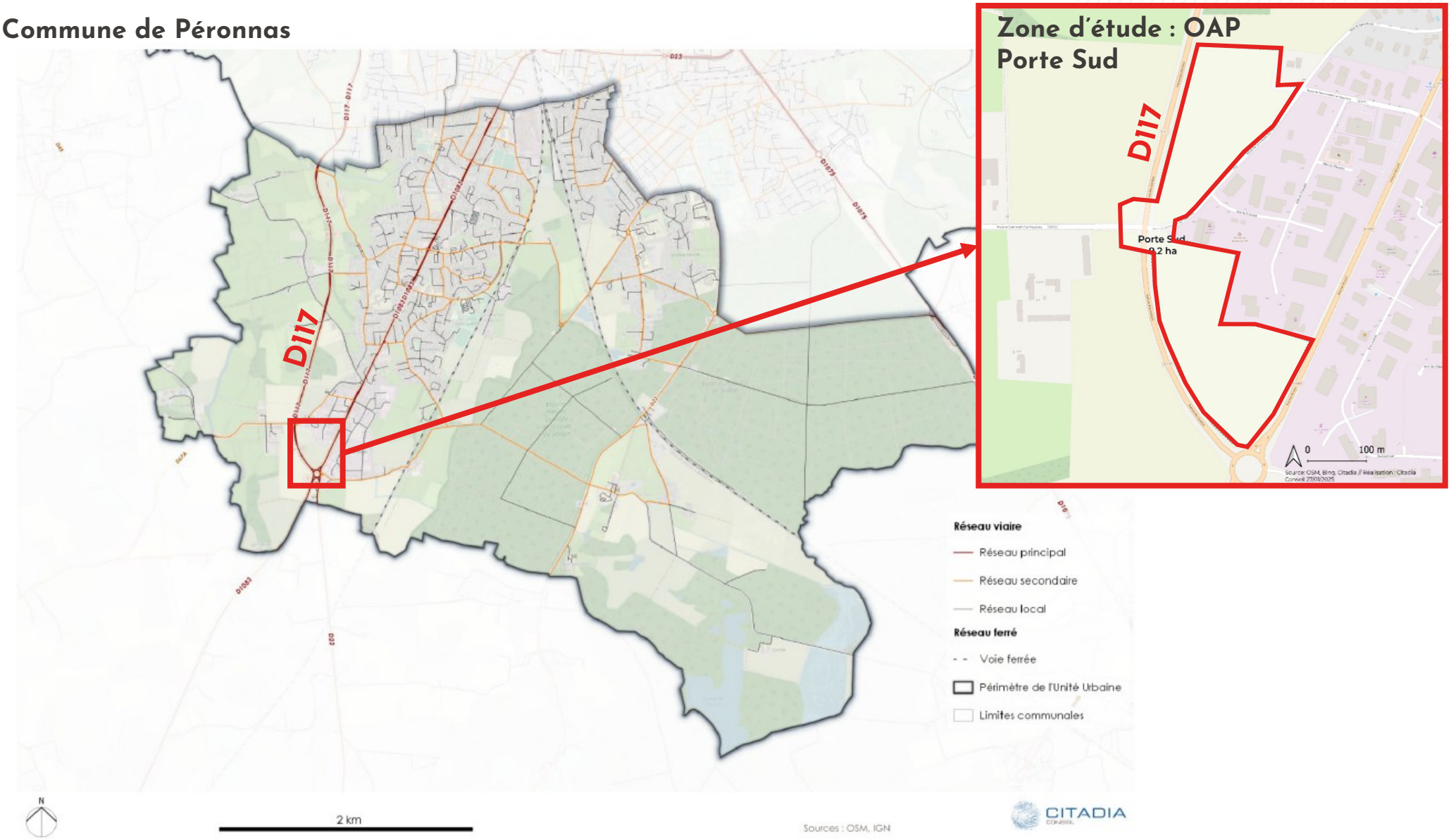
Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation. »

Dans le cadre de la procédure de révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Péronnas, le développement du secteur Porte Sud est planifié au sud-ouest de la commune.
Le périmètre de l'OAP Porte Sud fait l'objet d'une modification de zonage au PLU : le secteur du projet, anciennement classé en zone réservée à l'accueil d'activité (UX) et secteur réservé au développement des activités non ouverte immédiatement à l'urbanisation (AU2X), fait l'objet d'un classement en zone à urbaniser à vocation économique industrielle et artisanale d'agglomération (AUX1). Ainsi, si l'usage du secteur est aujourd'hui agricole, ce dernier est déjà programmé à l'urbanisation dans le PLU en vigueur.

Le périmètre de projet étant situé aux abords immédiats de la D117, infrastructure classée grande circulation au titre du décret n°2010-578 du 31 mai 2010, le présent document constitue l'étude réalisée au titre de l'article l.111-8 du code de l'urbanisme. Celui-ci a vocation à présenter et à justifier la compatibilité du projet avec les objectifs de gestion des risques et des nuisances, de sécurité et de qualité urbaine, architecturale et paysagère afin de lever la bande d'inconstructibilité des 75 m aux abords de la D117 et ainsi permettre la mise en œuvre opérationnelle du projet.

1 RAPPEL RÈGLEMENTAIRE

Commune de Péronnas



RÉSEAU VIAIRE À L'ÉCHELLE COMMUNALE

2 Contexte général

2 CONTEXTE GÉNÉRAL

Par son statut d'entrée Sud de la ville de Bourg-en-Bresse avec qui elle est limitrophe et plus globalement du cœur de l'agglomération burgienne, la commune de Péronnas bénéficie d'une position géographie stratégique. Elle est traversée par deux départementales, la D117 qui permet le contournement du bourg de Péronnas et la D1083 qui correspond à l'axe viaire Lyon-Bourg-en-Bresse. Ces deux routes se rejoignent au sud de la commune où se situe la zone à urbaniser « Porte Sud » et constituent l'entrée de ville. Cette zone à urbaniser dont l'objectif principal est de développer la zone d'activité existante, s'inscrit le long de la D117.

Le secteur « Porte Sud » est un espace stratégique pour la commune de Péronnas. En effet, il se situe à proximité immédiate de la zone d'activité des Bruyères et de Monternoz qui regroupe une centaine d'entreprises. En outre, l'accessibilité du site et son inscription en continuité d'une zone urbanisée en font un site particulièrement stratégique pour le renforcement de la zone d'activité de Monternoz et plus largement de l'offre d'emploi sur l'unité urbaine de l'agglomération.

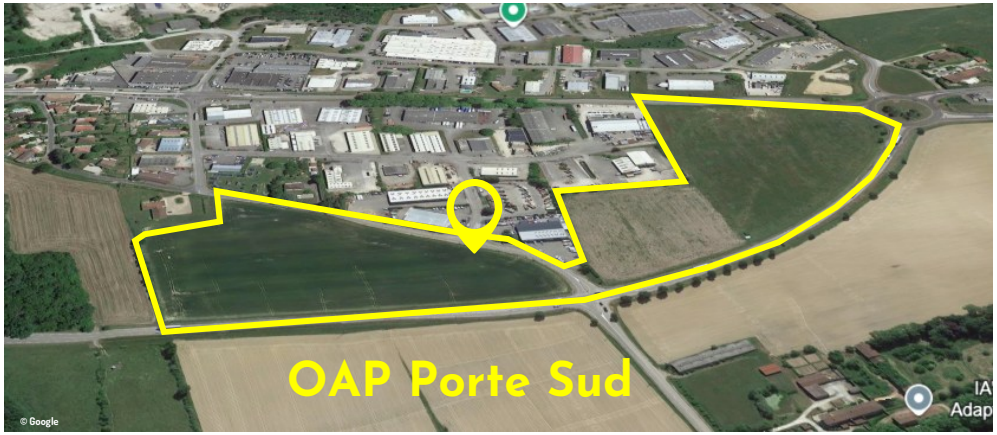
Ce secteur de développement économique et d'équipements publics futur se trouve le long de la D117, voie classée à grande circulation, nécessitant la réalisation de la présente étude pour déroger à la bande de d'inconstructibilité de 75 m qui s'impose de part et d'autre de la voie.

L'OAP Porte Sud couvre une superficie de 8,5 ha. Elle est identifiée comme un secteur à fort potentiel de développement au regard de ses caractéristiques :

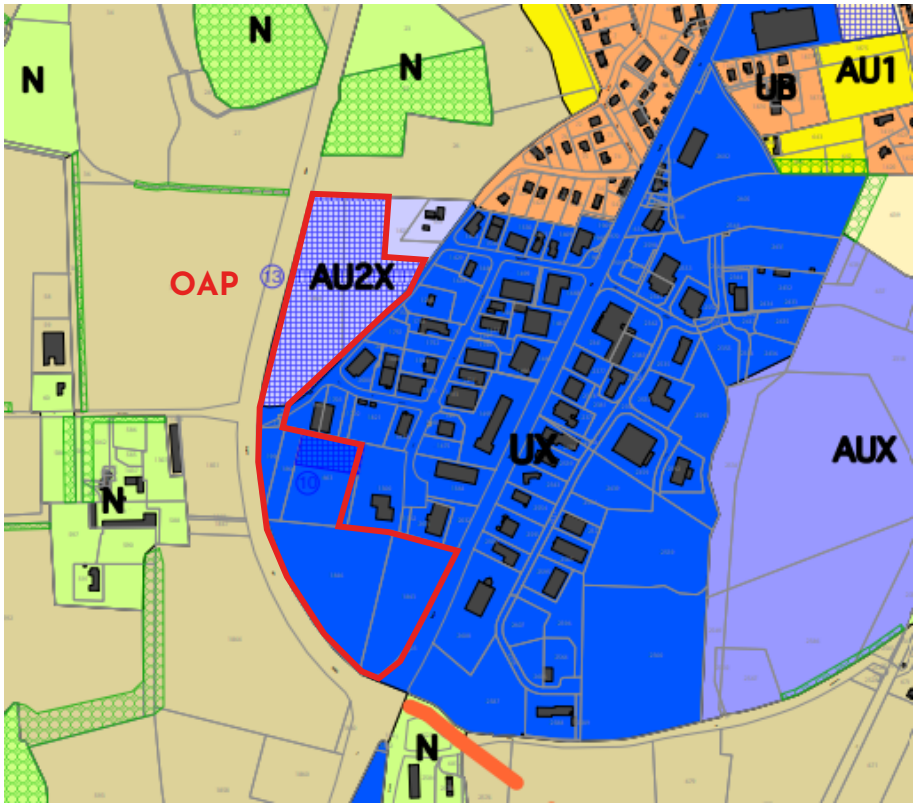
- Une situation en entrée de ville le long de deux départementales, lui conférant une forte visibilité ainsi qu'une bonne accessibilité, mais également source de nuisances sonores qui contraignent les aménagements
- Une continuité avec la zone d'activité des Bruyères et de Monternoz

La présente étude vise donc à déroger au principe d'inconstructibilité pour permettre la mise en œuvre du projet d'aménagement de l'OAP Porte Sud, en justifiant la compatibilité de celle-ci avec les critères visés à l'article L.111-8 du code de l'urbanisme, notamment en matière de :

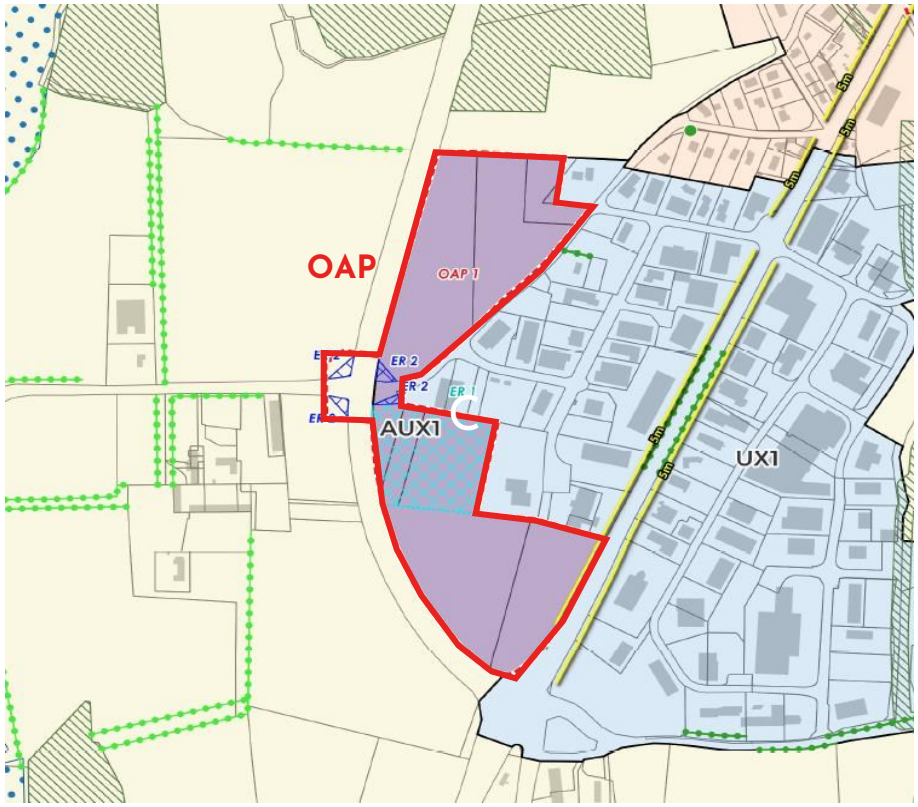
- **Environnement urbain ;**
- **Qualité urbaine, environnementale, paysagère et architecturale ;**
- **Accès et desserte ;**
- **Gestion des risques et des nuisances.**



2 CONTEXTE GÉNÉRAL



Extrait du zonage du PLU en vigueur



Extrait du projet de zonage du PLU

3 Etat des lieux du secteur

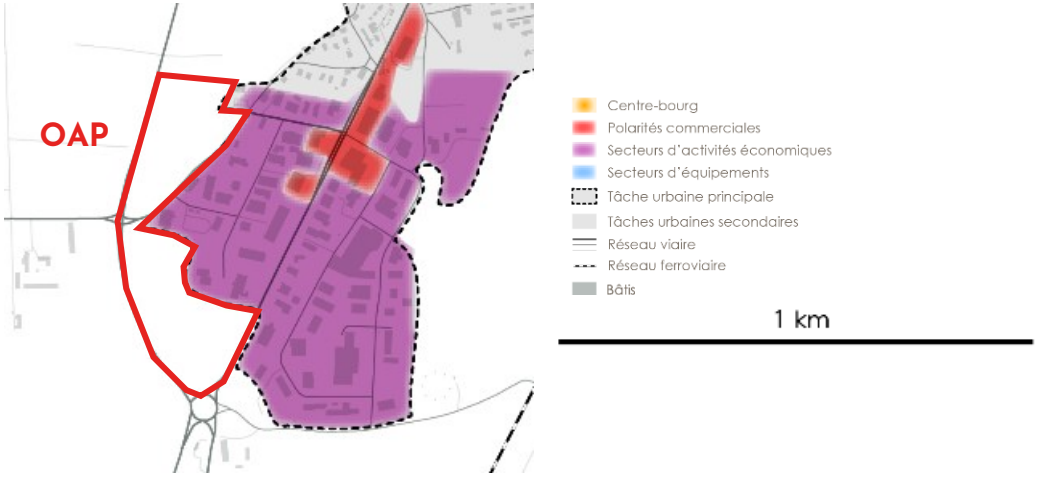
Environnement urbain

Le périmètre du projet urbain est aujourd'hui entièrement non bâti et occupé par des parcelles agricoles ainsi que de quelques haies et arbres sur certaines bordures.

Le périmètre du projet est délimité par :
- A l'ouest : la route départementale D117,
- A l'est : la zone d'activité économique de Monternoz,
- Au nord : une parcelle agricole
- Au sud : un carrefour à sens giratoire.

Le site est à environ 1,4km à vol d'oiseau du centre-ville de Péronnas et de 4,7km de celui de Bourg-en-Bresse.

Les riverains les plus proches habitent directement en lisière du secteur d'OAP, au nord-est. Une autre habitation se trouve de l'autre côté de la route de Saint-André.





Contexte paysager et environnemental

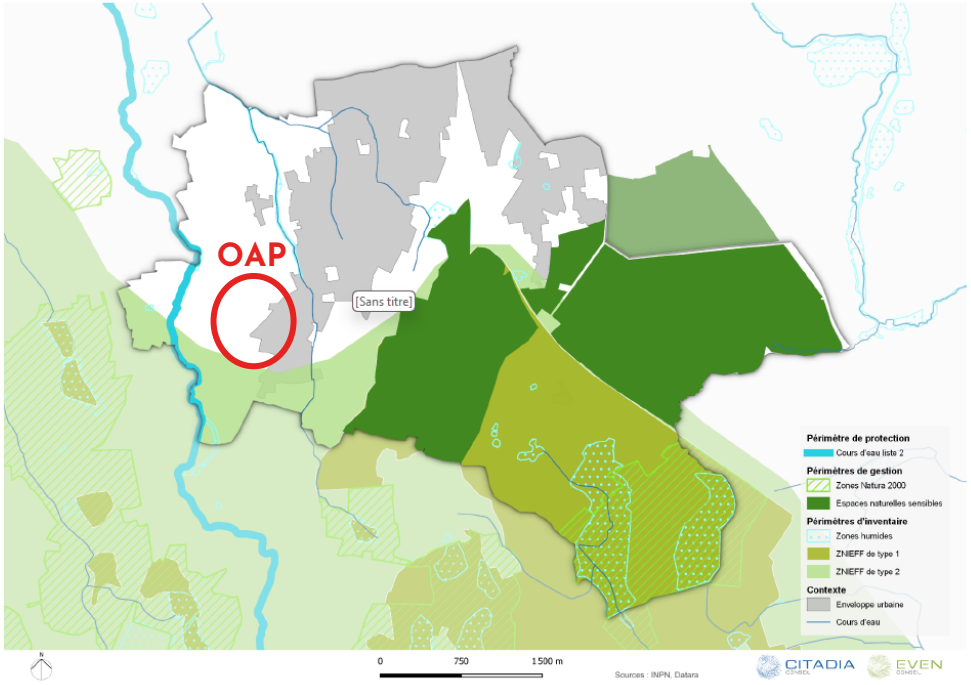
Biodiversité - Trame verte et bleue

Situé sur une emprise relativement plane, le secteur Porte Sud est composé de deux parcelles agricoles de grande taille (plus de 3,5 ha). Y est notamment cultivé du maïs.

Les deux parcelles sont bordées au Nord par quelques buissons, haies et arbres. Ces espaces restreints peuvent constituer un habitat pour la faune locale, que ce soit pour le nourrissage, la reproduction ou le repos. De nombreuses fleurs mellifères bordent également l'extrémité sud du secteur.

Le site du futur projet n'est pas concerné par des enjeux notables en lien avec la biodiversité (réservoir de biodiversité ou corridors écologiques). Toutefois, il s'agit d'un espace perméable, qui joue le rôle d'espace relais à préserver au sein de la trame verte et bleue.

En outre, une ZNIEFF de type 2 (ensemble formé par la Dombes, ses étangs et sa bordure orientale forestière) bord le sud du secteur du projet.







Contexte paysager et environnemental

Paysage et Patrimoine

Le site ne présente pas d'enjeux notables en lien avec le paysage et le patrimoine. Il s'agit d'une entrée de ville aujourd'hui peu qualitative.

Il se caractérise par un paysage agricole ponctué, à l'ouest, par de petits bois et des ouvertures sur les espaces agricoles de la vallée de la Veyle. À l'est, la zone d'activités forme une limite visuelle qui ferme le paysage.

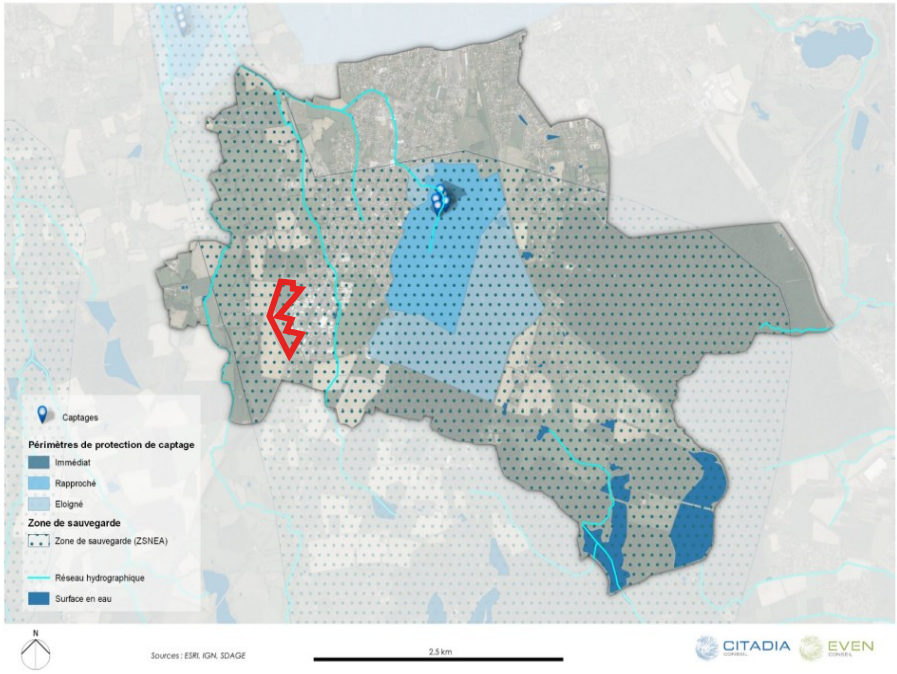
Le relief est marqué par une pente douce, s'élevant du nord (245 m) vers le sud, où il atteint son point le plus haut à 258 m.

Ressource en eau

Aucun cours d'eau ne traverse le périmètre du site. Cependant, il est entièrement localisé au sein d'une zone de sauvegarde non exploitée (ZSNEA) mise en place par le SDAGE, qui couvre 80% du territoire, ce qui traduit la présence d'enjeux en lien avec la ressource en eau.

En effet, la commune de Péronnas est située sur la nappe des cailloutis de la Dombes qui constitue une ressource importante pour l'alimentation en eau potable, ce qui explique son inscription en tant que ressource stratégique dans le SDAGE)

Si le développement de nouvelles activités peut contribuer à polluer la ressource en eau, la pollution existe déjà en raison de la présence de la zone d'activité.







Contexte paysager et environnemental

Accès et desserte
Le site est directement desservi par la D117, contournement routier du centre-bourg de Péronnas. Le carrefour à sens giratoire situé au sud du site fait la jonction avec la D1083 qui relie Lyon à Bourg-en-Bresse.

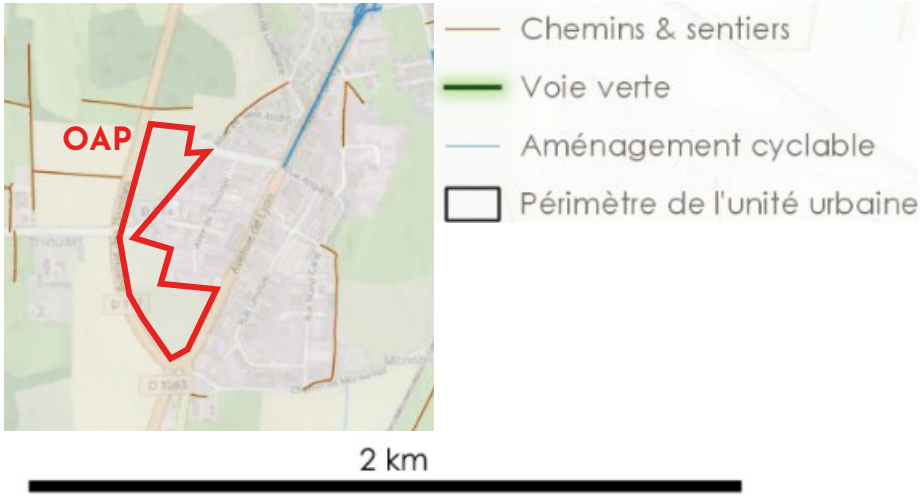
L'accès à la zone se fait par la D67A, qui constitue le point d'entrée sud de la zone d'activités depuis la D117. Il est aussi possible d'accéder au secteur depuis la D1083 qui rejoint également la D67A.

En matière de transports en commun, le départ de la ligne 3, reliant Aulagnier et Péronnas Blé d'or, se situe à 600m du centre du site, sur la R1083. Cette ligne permet de relier la zone d'activité au centre-ville de Péronnas ainsi que celui de Bourg-en-Bresse, en passant notamment par la gare SNCF. Les horaires de passage sont très réguliers (toutes les 15 minutes) et permettent de rejoindre Bourg-en-Bresse en 20 minutes.

Si des aménagements cyclables sont également disponibles sur la RD1083, au nord de la zone d'activité, le secteur n'est pas directement desservi par ces mêmes aménagements.

La gare SNCF la plus proche est celle de Bourg-en-Bresse. Une voie ferrée est présente à environ 600m du site. Les lignes passant sur cette voie :
- *Lyon PD Besançon (P33)*
- *Belfort, Besançon Lyon Part Dieu (K13)*
- *Paris Lyon Part Dieu (K7)*
- *Lyon Perrache Lyon Part Dieu Bourg en Bresse (C23)*

Ainsi, le site est presque uniquement accessible en voiture individuelle.



Les risques et les nuisances

Aléa retrait gonflement des argiles

Le site est concerné par un aléa faible de retrait-gonflement des argiles, ce qui n'a pas d'impact significatif sur le projet et les futures constructions, hormis des procédés constructifs spécifiques.

Nuisances et pollutions atmosphériques liées au trafic routier

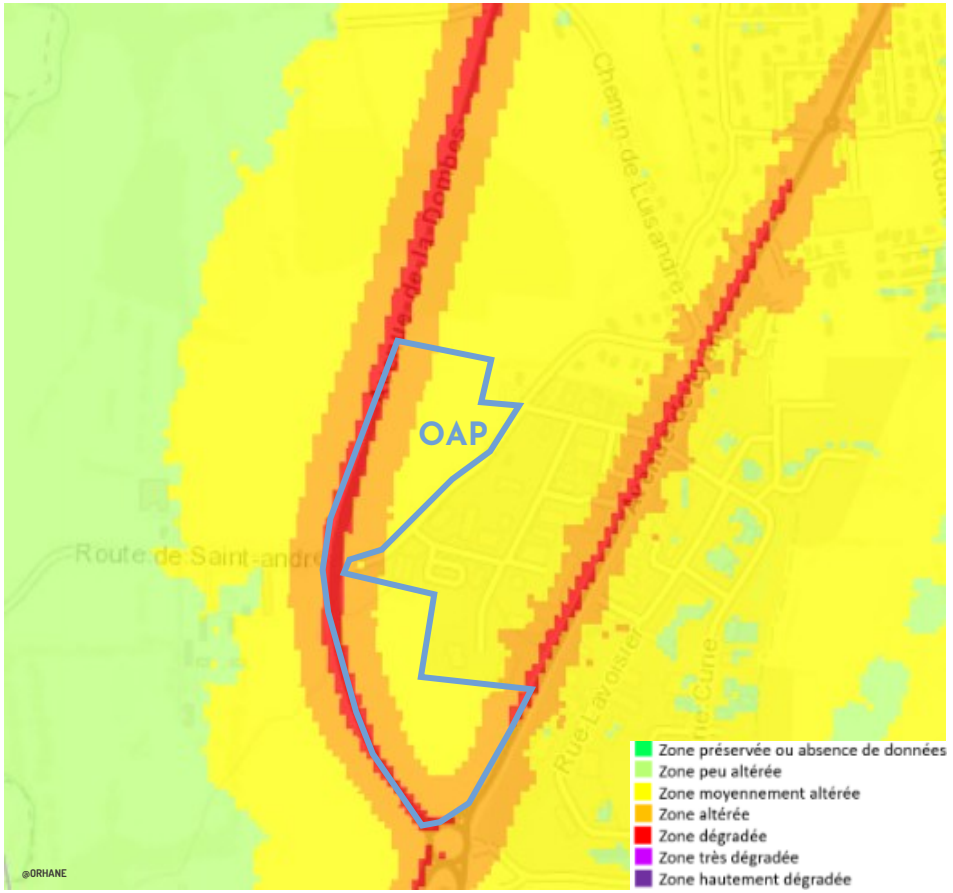
Le secteur est soumis aux nuisances (sonores, olfactive) de l'avenue de la Dombes à l'ouest et de l'avenue de Lyon à l'est. Entre 5 000 et 9 999 véhicules passent chaque jour sur la D117 et la D1083. Cette proximité suppose d'adapter l'isolation acoustique des nouvelles constructions, mais aussi l'implantation du bâti pour prévenir les risques sur la santé humaine.

Selon l'ORHANE et son indicateur d'exposition Air/Bruit, la D117 est une zone dégradée. Le secteur est localisé dans une zone altérée sur ses bordures et dans une zone moyennement altérée sur le reste du site.

L'entrée du site par la D117 se fait aujourd'hui par un croisement peu marqué, qui ne sécurise par les circulations. De plus, aucun aménagement piéton ni voie cyclable n'existe aux abords du site. Ces facteurs permettent d'affirmer qu'à l'heure de l'étude l'accès au site n'est pas sécurisé pour les cyclistes et les piétons.

Risque d'inondation et de remontés de nappe

Concernant le risque de remontée de nappe, il n'y a pas de risque connu sur le secteur, alors qu'il est existant sur la commune. Le risque d'inondation est également existant sur la commune, mais inconnu pour le secteur.



Les risques et les nuisances

Canalisation de transport de matières dangereuses

Le site est concerné par le risque de transport de matière dangereuse par canalisations sur la totalité de son emprise.

De plus, il se situe au sein de la servitude SUP1, correspondant à la zone d'effets létaux du phénomène dangereux de référence majorant au sens de l'article R.555-39 du code de l'environnement. Cette servitude implique que la délivrance d'un permis de construire relatif à un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou à un immeuble de grande hauteur est subordonnée à la fourniture d'une analyse de compatibilité ayant reçu l'avis favorable du transporteur ou n en cas d'avis défavorable du transporteur, l'avis favorable du Préfet rendu au vu de l'expertise mentionnée au III de l'article R.555-32 du code de l'environnement.

Risque de pollution des sols

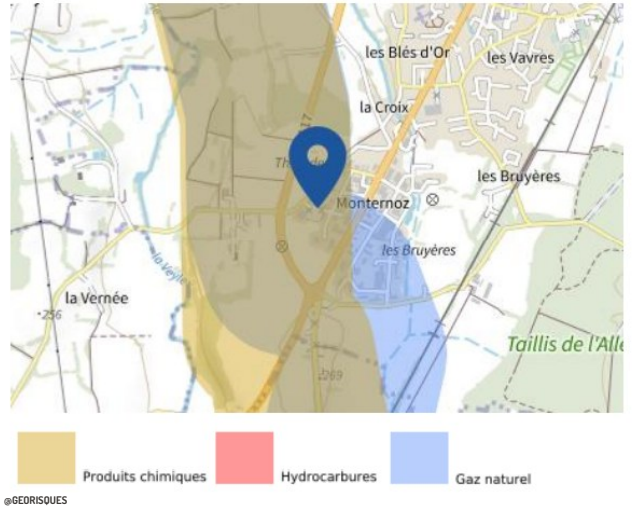
Le site est concerné par le risque de pollution des sols en raison de la localisation à proximité de la zone d'activité et d'anciens sites industriels et activités de services. 9 anciens sites industriels ou activités de service à moins de 500m sont des sites pollués ou potentiellement pollués.

Risques industriels

Une partie du périmètre se trouve à proximité d'un site ICPE présentant des risques pour l'environnement.

Risque de séisme

Comme pour l'ensemble de Péronnas, le secteur est concerné est soumis à une sismicité modérée, ce qui n'a pas d'impact significatif sur le projet et les futures constructions.





4 Enjeux de développement du secteur

4 ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR

Thématiques	Grandes sensibilités	Enjeux à prendre en compte dans le développement du secteur
Environnement urbain	➢ Un positionnement stratégique en entrée de ville et en continuité de la zone d'activité existante ➢ Une entrée de ville peu qualitative	➢ Participer à l'amélioration qualitative de l'entrée de ville ➢ Adapter les nouveaux aménagements à leur proximité avec la D117
Contexte paysager et environnemental	➢ La présence de parcelles agricoles ➢ Des buissons, des haies et des arbres sur certaines bordures ➢ Un espace perméable ➢ Des vues sur les bois et les parcelles agricoles de la plaine de la Veyle ➢ Des vues sur la D117, la D1083 et la zone d'activité	➢ Préserver les éléments végétaux existants ➢ Développer les éléments végétaux existants (faire écran et servir de noues) ➢ Préserver en partie la perméabilité du site et aménager des noues paysagères pour infiltrer les eaux pluviales ➢ Préserver les points de vue sur l'ouest du site (vallée de la Veyle) ➢ Atténuer les vues sur la D117 et la D1083
Accès et desserte	➢ Une voie d'accès par la D117 et une voie d'accès existante par la D1083 ➢ Un service de transports en commun empruntant la D1083 ➢ Une absence d'aménagement cycliste et piéton aux abords immédiats du site	➢ Rendre plus lisible et améliorer la sécurité du secteur ➢ Raccorder le secteur aux aménagements cyclistes ➢ Améliorer les aménagements piétons et le raccordement au service de transport en commun pour inciter à l'utilisation des mobilités douces ➢ Créer la desserte intérieure au site
Risques et nuisances	➢ Nuisances sonores et visuelles liées principalement à la D117 et dans une moindre mesure à la D1083 ➢ Exposition aux polluants atmosphériques liés principalement à la D117 et dans une moindre mesure à la D1083 ➢ Exposition au risque de transport de matières dangereuses par canalisations sur la totalité de son emprise. ➢ Des sols et une ressource en eau potentiellement pollués par les activités et services de la zone d'activité	➢ Adapter la gestion des eaux pluviales au secteur : assurer la bonne infiltration des eaux de pluie, la prise en compte des écoulements et éviter toute pollution des nappes par les activités accueillies. ➢ Aménager le secteur en prenant en compte le risque de transport de matière dangereuse par canalisations

5 | Un projet défini dans le cadre d'une orientation d'aménagement et de programmation

OAP Porte Sud

Le projet d'aménagement a vocation à développer la zone d'activités existante de Monternoz, dans un objectif plus large de confortement de l'offre d'emploi sur l'unité urbaine de l'agglomération.

Divisé en 3 secteurs, le site a vocation à accueillir :

- Secteur 1 : Des locaux techniques et industriels pour les services publics, dont une déchetterie et un Service Départemental d'Incendie et de Secours ;
- Secteur 2 et Secteur 3 : Des activités industrielles, artisanales et logistiques.

Aucun logement n'est programmé.

La commune a investigué d'autres secteurs qui n'ont pas été sélectionnés en raison de leurs enjeux agricoles et environnementaux plus importants.



Qualité environnementale et paysagère
Afin d'assurer une intégration harmonieuse du projet dans son environnement, les haies paysagères existantes seront prolongées et renforcées pour border le site au nord, le long de la D117 et de la D083. Ces franges, d'une largeur minimale de 10m et accueillant une végétation multistrates composée d'essences variées et locales, contribueront à limiter les covisibilités et à atténuer la sensation de bruit, tout en constituant un habitat attractif pour la faune locale, notamment les oiseaux.

Le site, en tant qu'espace perméable jouant un rôle d'interface au sein de la trame verte et bleue, bénéficiera d'une approche paysagère visant à préserver autant que possible la végétation existante et à maintenir une perméabilité optimale des sols. Cette préservation dans la mesure du possible des éléments naturels s'inscrit dans la démarche vertueuse qui participe activement à la qualité environnementale et paysagère. En raison de sa plus grande visibilité, le secteur 2 devra faire l'objet d'un traitement paysager particulier visant à garantir la qualité de l'entrée de ville.

L'OAP prévoit également des principes spécifiques pour assurer une insertion paysagère réussie du futur site. Ainsi, des ouvertures visuelles seront maintenues ou créées depuis les axes routiers afin de préserver certaines perspectives. Par ailleurs, les bandes paysagères seront aménagées pour valoriser les constructions et installations, tout en améliorant la lisibilité des activités dans un cadre paysager de qualité.

L'implantation du bâti et des aménagements sera pensée de manière à garantir un traitement architectural soigné des façades visibles depuis les grands axes. Dans cette logique, les espaces liés aux entrées, aux bureaux, aux showrooms ainsi qu'aux accueils du public seront mis en avant, tandis que les espaces de stationnement des salariés, les zones de livraison ainsi que les espaces de stockage seront positionnés en retrait à l'exception de la déchetterie, à l'arrière ou sur les côtés des bâtiments, afin de réduire leur visibilité depuis l'espace public.

OAP Porte Sud

Qualité urbaine et architecturale

La situation du projet en entrée de ville lui confère une visibilité importante, nécessitant un traitement architectural spécifique afin de renforcer la qualité de l'aménagement. Les constructions bordant la D117 et la D1083 feront ainsi l'objet d'une attention particulière afin d'assurer une meilleure intégration paysagère et architecturale. Dans cette perspective, l'OAP définit des principes visant à requalifier cette entrée de ville et à lui conférer une cohérence visuelle renforcée.

L'architecture retenue reposera sur des lignes sobres et minimalistes, mobilisant une palette restreinte de matériaux afin d'assurer une continuité visuelle entre les différents bâtiments. Une hiérarchisation architecturale sera également mise en place, permettant d'adapter le traitement des bâtiments en fonction de leur vocation et d'organiser leur perception depuis l'espace public.

Afin de limiter l'impact visuel des constructions de grande taille, celles-ci seront fragmentées en plusieurs volumes, réduisant ainsi leur effet massif. De plus, les teintes utilisées privilégieront des nuances neutres afin d'assurer une meilleure insertion paysagère, tout en évitant le blanc, qui pourrait accentuer la visibilité des bâtiments et impacter fortement le cadre environnant.

Enfin, la préservation et l'enrichissement des franges paysagères le long de la D117 et de la D1083 joueront un rôle essentiel dans la transformation de la perception du site. Ces aménagements accompagneront la transition entre les espaces bâtis et les zones paysagères, contribuant à inscrire le projet dans une dynamique d'intégration avec son environnement.

Gestion des eaux pluviales

Le site est aujourd'hui entièrement perméable et joue un rôle essentiel dans l'infiltration des eaux de pluie. L'aménagement projeté doit donc préserver au maximum cette fonction et limiter autant que possible l'imperméabilisation des surfaces.

Une partie de la gestion des eaux pluviales se fera directement à la parcelle. Pour se faire, le maintien d'espaces de pleine terre et végétalisés sera favorisé, tout comme l'utilisation de matériaux perméables, sélectionnés pour leur qualité et leur durabilité. Également dans cette perspective, les stationnements extérieurs seront au moins pour moitié végétalisés et perméables. En complément, l'évapotranspiration sera encouragée par l'aménagement de surfaces plantées d'une végétation multistrates, contribuant ainsi à une meilleure régulation du cycle de l'eau et à la préservation du confort climatique du site.

Lorsque le recours à des aménagements imperméables s'avère inévitable, les espaces libres seront aménagés de manière à permettre un écoulement gravitaire optimal de l'eau vers des dispositifs de rétention paysagers. Noues, jardins de pluie inondables, mares ou encore bassins végétalisés seront intégrés afin de constituer un véritable maillage fonctionnel, assurant une gestion efficace des eaux de ruissellement à l'échelle de l'ensemble du projet. Cette approche vise notamment à prévenir les risques de stagnation dans les espaces bâtis, garantissant ainsi un cadre résilient face aux épisodes pluvieux intenses.

Par ailleurs, l'implantation de nouvelles activités générera une pression supplémentaire sur les réseaux d'assainissement existants. Il sera donc impératif de prendre en compte les plans de réseaux afin d'assurer un raccordement optimal aux infrastructures en place. Le respect des prescriptions techniques du gestionnaire devra être garanti, notamment en ce qui concerne le débit maximal de rejet dans le réseau d'eaux pluviales, afin d'éviter toute surcharge et d'assurer un fonctionnement efficace et durable des installations.

OAP Porte Sud

Gestion des déchets
L'arrivée de nouvelles activités et de nouveaux équipements amènera à une production supplémentaire de déchets. Pour faire face à cette augmentation, l'aménagement prévoit des espaces adaptés au stockage et à la bonne gestion des déchets.

Performance énergétique
Les opérations d'aménagement viseront à intégrer les principes de l'architecture bioclimatique, influençant ainsi l'implantation et la conception des constructions. Cette approche favorisera notamment une compacité du bâti, optimisant ainsi les performances énergétiques et limitant les déperditions thermiques. Par ailleurs, le développement du site reposera sur une démarche vertueuse, encourageant le recours aux dispositifs de production d'énergie renouvelable tout en veillant à leur intégration harmonieuse dans le paysage et l'environnement bâti.

Mobilité et déplacement
L'OAP prévoit une hiérarchisation des voies de sorte à rationnaliser les déplacements sur le secteur. Ce dernier bénéficiera de l'organisation viaire suivant :

- **Un accès général au site par le giratoire** qui sera créé à l'intersection de l'avenue de la Dombes et de la route Saint-André. Aucun nouvel accès direct ne sera créé sur l'avenue de la Dombes. Ce giratoire permet de sécuriser le trafic routier en y réduisant la vitesse.
- **Une voirie principale**, correspondant à la route Saint-André qui desservira le secteur 1 et mènera aux voies internes du secteur 3
- **Des voiries secondaires internes** :
  - Secteur 2. Une voie interne à sens unique reliant l'extrémité de l'allée du Thioudet au giratoire
  - Secteur 3. Deux voies nouvelles : une dans le prolongement du tronçon est-ouest de la route Saint-André, une dans le prolongement de la rue du Tioudet.

La gestion de la sécurité et des nuisances associées à la D117 passe par l'aménagement du linéaire pour lui conférer un caractère urbain et ainsi faire évoluer les perceptions.

Les mobilités douces et actives, aujourd'hui absentes du secteur et de ses abords, doivent être renforcées afin d'inciter les futurs usagers à adopter des modes de déplacement plus durables. L'extension de la zone d'activité entraînera une augmentation du trafic routier, notamment sur les voies secondaires, rendant essentiel l'aménagement d'infrastructures sécurisées pour les piétons et les cyclistes afin de réduire le risque accidentogène.

Dans cette optique, des cheminements piétons et cyclistes sécurisés, distincts de la circulation automobile, seront aménagés sur les nouvelles voiries. Leur intégration paysagère contribuera à améliorer la qualité des espaces publics et le confort des usagers. D'autres aménagements piétons assureront des liaisons directes entre les zones économiques, les pôles de vie, les quartiers résidentiels et les équipements du centre-bourg. L'accessibilité au transport en commun sera également optimisée grâce à des cheminements adaptés reliant efficacement le site à l'arrêt de la ligne 3. Tous les cheminements seront perméables et végétalisés.

Par ailleurs, des aires de stationnement vélo seront aménagées au sein de chaque parcelle d'activité économique afin de favoriser l'usage des modes actifs. Les aires de stationnement pour véhicules légers seront perméables et végétalisées et devront prévoir un système de traitement des pollutions pour éviter les rejets au milieu naturel.

Concernant le stationnement, une approche rationnelle et mutualisée entre les entreprises sera privilégiée lorsque cela est possible, afin d'optimiser l'emprise foncière. Le dimensionnement des espaces dédiés aux clients ainsi qu'aux cycles et deux-roues sera ajusté en fonction des besoins estimés, garantissant une gestion efficiente des surfaces tout en limitant l'impact sur le foncier disponible.

5 UN PROJET DÉFINI DANS LE CADRE D'UNE ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Traduction de principe du projet d'aménagement de l'OAP Porte Sud





Périmètre de l'OAP

Accès / voiries
- Rond-point à aménager
- Accès principal
- Sens unique de circulation (sauf véhicules incendie)
- Voie à sens unique

Paysage / patrimoine
- Haie paysagère à créer ou à préserver

Constructions
- Front bâti structurant
- Secteur d'activités mixtes
- Equipement d'intérêt collectif et service public

0 50 m

Source: OSM, Bing, Citadia // Réalisation : Citadia
Conseil 13/01/2025

6 Justification de la modulation de la bande d'inconstructibilité au regard de l'Article L11-8

6 JUSTIFICATION DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITÉ AU REGARD DE L'ARTICLE L11-8

OAP Porte Sud

L'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme indique que les constructions ou installations en dehors des « espaces urbanisés » sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voierie et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Le site concerné par la présente étude se situe le long de la D117. Cependant, il présente des spécificités locales qui permettent, comme indiqué dans l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme, de déroger à cette règle.

Justification au regard des nuisances

Les nuisances sonores et visuelles générées par la proximité immédiate avec la D117 sont atténuées par une mise en recul et une implantation adaptée du bâti. De plus, la végétation nouvelle implantée renforçant celle existante le long de la D117, viendra limiter, dans une certaine mesure, la perception des nuisances acoustiques. Le traitement technique notamment acoustique (obligatoire dans le tampon de 250m) des constructions permettra de limiter les perceptions de ces nuisances.

Justification au regard de la sécurité

Les éléments techniques et/ou règlementaires qui pourraient contraindre l'urbanisation du site seront pris en compte lors de l'aménagement.

Une véritable hiérarchie des voies sera mise en place pour assurer un réseau routier adapté et sécurisé au regard du projet. Porte d'entrée principale du site, le croisement entre la D177 et la route de Saint-André sera conforté en un giratoire, contribuant activement au ralentissement de la vitesse et donc à la sécurisation des circulations.

En outre, l'aménagement du secteur ne viendra pas altérer la lisibilité du secteur et n'accentuera pas le risque accidentogène du secteur.

L'aménagement du secteur viendra développer et sécuriser les déplacements cyclistes et piétons grâce à des aménagements dédiés.

Justification au regard de la qualité architecturale

L'aspect extérieur des constructions s'inscrira en cohérence avec les principes d'aménagement définis dans l'OAP.

La position en entrée de ville du secteur le soumet à un traitement qualitatif et adapté des bâtiments : aspect extérieur, intégration de dispositifs anti-bruit / performance acoustique et thermique.

Justification au regard de la qualité des paysages et de la trame verte et bleue

Le projet prend en compte les enjeux environnementaux afin de conserver dans la mesure du possible les fonctions de biodiversité, hydraulique et paysagère de la trame verte et bleue sur le secteur d'étude.

Le renforcement des franges végétales sur les bordures de la D117 permettra de créer des habitats favorables à une plus grande biodiversité ainsi que de réduire les covisibilités et de contribuer à l'amélioration de la perception de cette entrée de ville.

La gestion interne des eaux pluviales par des ouvrages végétalisés participera à renforcer la qualité paysagère du site.