

Plan local d'urbanisme (PLU)
de la commune de Chatuzange-le-Goubet

6.6 Etude Loi Barnier
(art. L.111-8 du code de l'urbanisme)

Décembre 2022

Le contexte réglementaire

La loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit les articles L111-6 à 10 du code de l'urbanisme, issus de l'« amendement Dupont », visant à mieux maîtriser le développement urbain le long des voies routières les plus importantes. L'objectif est l'amélioration des qualités urbaines, architecturales et paysagères des entrées de villes.

A ce titre, le code de l'urbanisme dispose que :

Article L111-6 : *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 des autoroutes*, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et **de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation**. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L141-19

Article L111-7 : l'interdiction mentionnée à l'article L111-6 ne s'applique pas : 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ; 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ; 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ; 4° 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.

Article L111-8 : **le plan local d'urbanisme [...] peut fixer des règles d'implantation différentes** de celles prévues par l'article L111-6 **lorsqu'il comporte une étude** justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Sur la commune de Chatuzange-le-Goubet, **l'autoroute A49, ainsi que les RD 532, 532C et 2532N** sont concernées par ces dispositions, qui s'appliquent uniquement en dehors des espaces urbanisés.

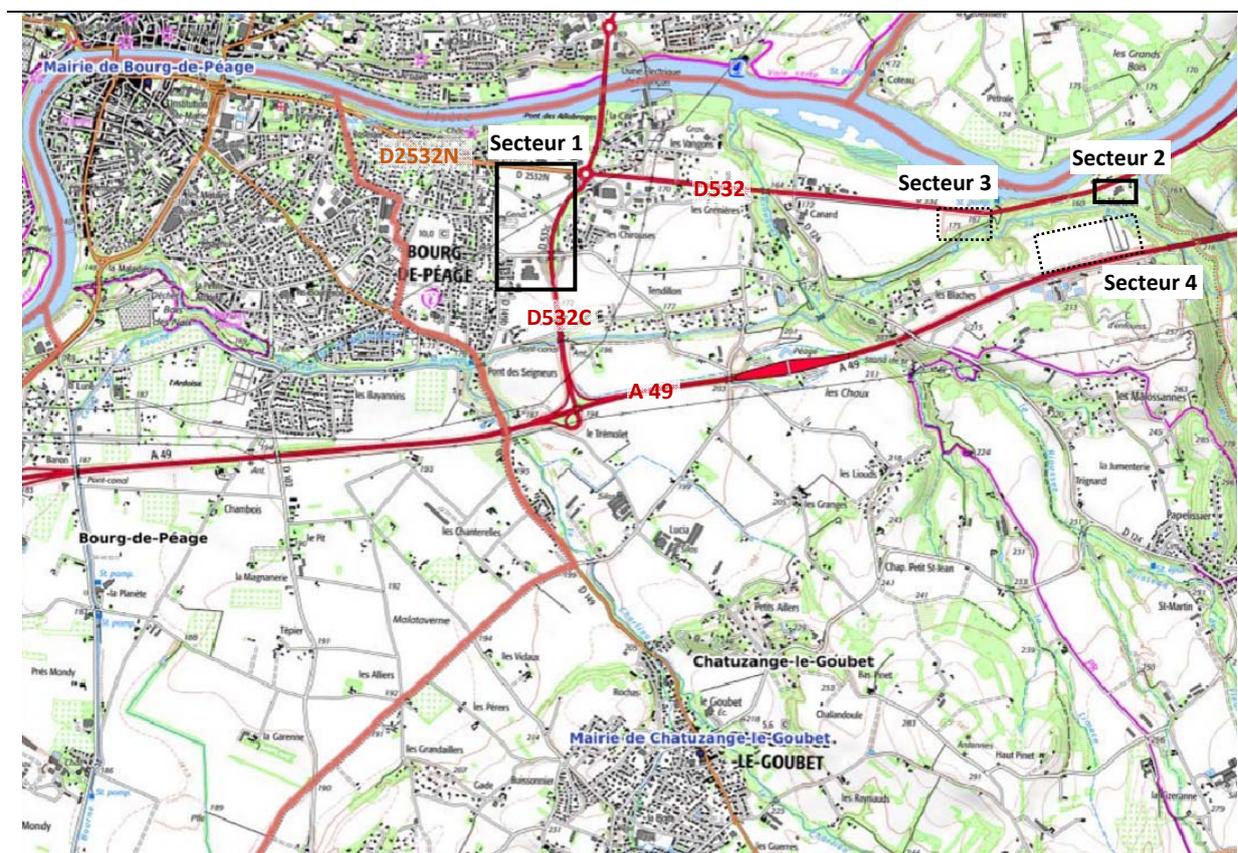
Localisation des secteurs concernés à Chatuzange-le-Goubet

Deux secteurs urbanisables sont concernés :

- > Secteur 1 : secteur de développement urbain à Pizançon, à proximité des RD 532 et 2532N.
- > Secteur 2 : site de développement d'une entreprise quartier Martinet le long de la 2532N.

Des secteurs particuliers de la zone naturelle sont également concernés :

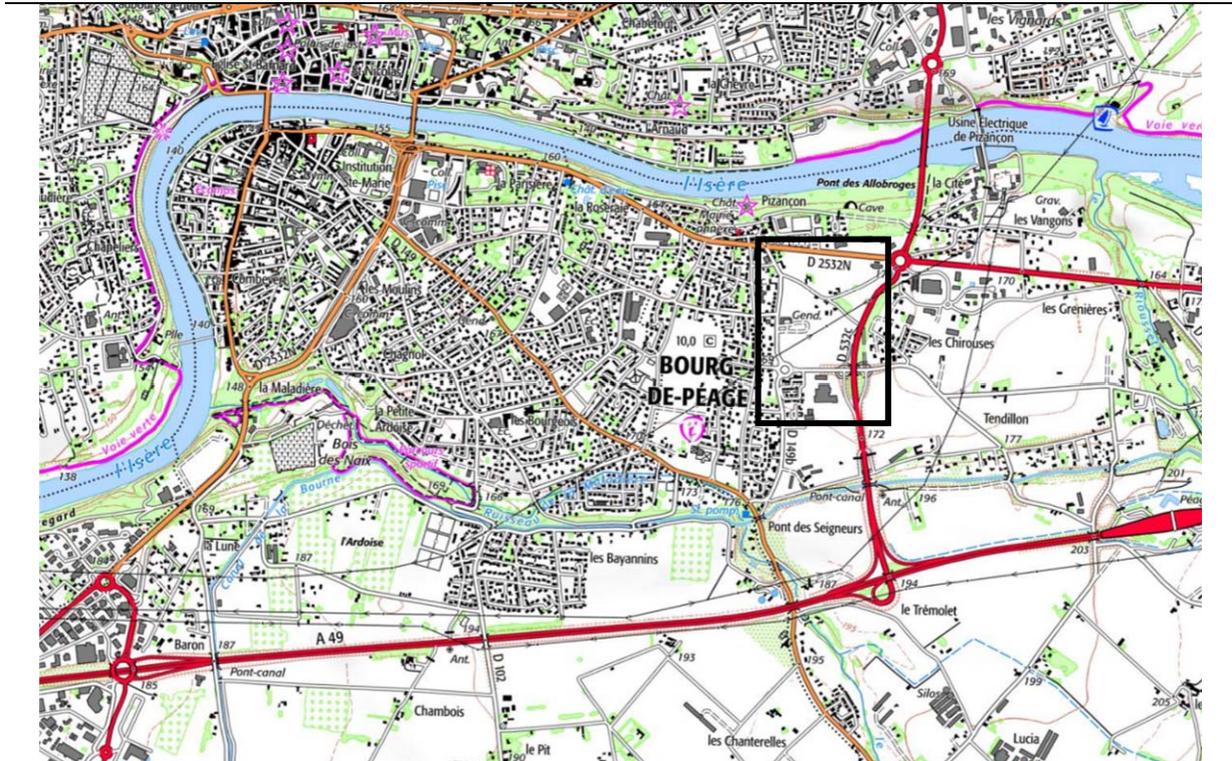
- > Secteur 3 : secteur Nc correspondant à un espace de stockage de matériaux le long de la RD 532
- > Secteur 4 : secteurs Nc (stockage de matériaux) et Ndp (stockage déchets) le long de l'A 49.



Localisation générale des secteurs concernés

> Secteur 1 – Pizançon

• Situation et localisation



Site 1 – Pizançon - Localisation



Site 1 – Pizançon – Vue aérienne générale

Le quartier de Pizançon est situé en continuité de l'agglomération romano-péageoise, à proximité immédiate d'axes de circulation structurants.

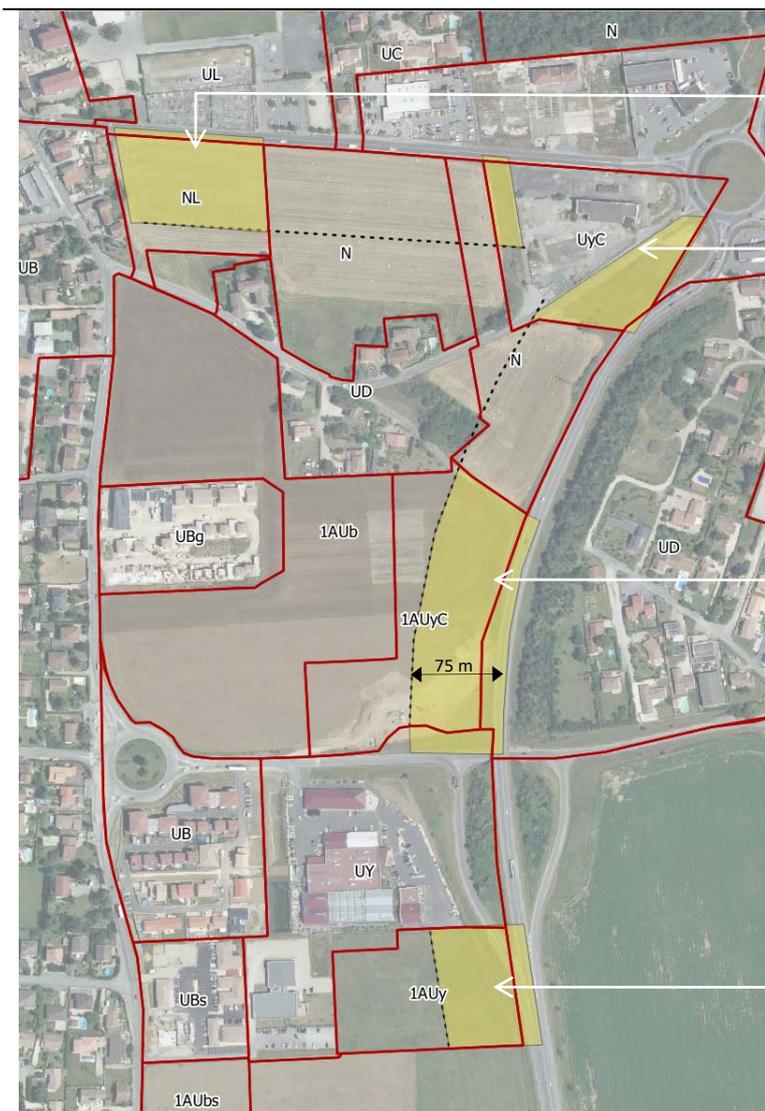
Le développement envisagé s'inscrit dans la suite des évolutions amorcées, dont les plus récentes sont :

- un quartier mixte (habitat, commerces et village de santé) au sud de la rue du 19 mars 1962 ;
- la gendarmerie et ses logements le long de l'avenue du Vercors ;
- l'aménagement d'un double échangeur entre la RD532C et la rue du 19 mars 1962 ;
- la suppression de l'accès de la rue Battelier au rond-point des Allobroges ;

Sont en outre prévus :

- un tourne à gauche et une voie pour relier la rue Battelier à la RD 2532N ;
- ▭ l'aménagement de la RD 2532N pour les modes actifs.

- **Le projet de PLU et les secteurs concernés par un recul de 75 m**



Le secteur NL est réservé à l'implantation d'un terrain de sport.

La zone UyC (activités commerciales) est déjà urbanisée pour l'essentiel.

La zone 1AUyC est une zone à urbaniser à vocation d'activités économiques et commerciales.

La zone 1AUy est une zone à urbaniser à vocation d'activités économiques.

Site 1 – Pizanon – Projet de PLU et secteurs concernés

- **Etat initial du site**

Le long de la RD 2532N :
(Avenue Charles de Gaulle)



Le long de la RD 532C :





- **Analyse du site : contexte physique**

> Topographie : la topographie plane de ce secteur de plaine a seulement été remaniée par les aménagements routiers (et notamment le passage de la rue du 19 mars 1962 sous la RD 532C).

> Hydrologie : aucun cours d'eau n'est présent sur le site. La rivière Isère, à 300 m environ au nord du giratoire des Allobroges, n'est pas visible.

> Végétation : les terrains non bâtis sont pour l'essentiel des terrains agricoles de grandes cultures.

- **Analyse du site : contexte urbain**

Le secteur d'études est implanté entre :

- un quartier d'habitat pavillonnaire, à l'Ouest de l'avenue du Vercors,
- un secteur récemment urbanisé au Sud de la rue du 19 mars 1962 qui comprend de l'habitat dense (R+1 maximum), des commerces et services et le village de santé ;
- un secteur de zones d'activités et d'équipements au Nord de la RD 2532N ;
- la RD 532C qui le limite à l'Est.

Le bâti environnant est de hauteur relativement modeste, qu'il s'agisse d'habitat (R0 ou R+1) ou d'activités.

- **Analyse du site : réseau viaire**

La RD 532C qui relie le rond-point des Allobroges à l'A49 est l'axe de circulation majeure, puisqu'il draine toute la circulation de transit entre Valence et Romans d'une part et entre Romans et Grenoble (via l'49) d'autre part.

Cette voie est accessible uniquement depuis les bretelles d'accès via les 2 ronds-points récemment créés sur la rue du 19 mars 1962.

La RD 2532N est l'autre axe majeur du secteur, qui relie le centre-ville de Bourg-de-Péage au rond-point des allobroges, puis vers Grenoble.

- **Analyse du site : unités paysagères et perceptions**



Le paysage du secteur est en constante évolution depuis plusieurs années et présente aujourd'hui des unités paysagère morcelées et imbriquées :

- les champs cultivés (grandes cultures)
- les paysages d'activités commerciales, économiques ou d'équipements
- les espaces d'habitat à dominante pavillonnaire
- quelques petits espaces de boisements spontanés sur des secteurs en friche ou sur le merlon à l'est de la RD532C.



Le zones de développement sont visibles en vue directe depuis les axes qui les bordent, sans qu'aucun élément remarquable au plan paysager n'émerge.

En dehors des vues lointaines vers l'Est sur le Vercors que l'on peut avoir depuis la RD2532N, les perspectives sont relativement courtes et fermées à l'arrière plan par les espaces bâtis environnants, qu'ils soient à usage d'habitat ou d'activités.

Cet encadrement urbanisé fait que les sites de développement ne sont pas visibles de loin.

- **Enjeux et objectifs**

Le développement de ce quartier situé en entrée de ville et bordé par deux axes concernés par la Loi Barnier présente des enjeux en terme :

- de desserte et de circulation pour les véhicules motorisés comme pour les modes actifs (piétons et vélos) ;
- de mixité fonctionnelle avec des secteurs d'habitat et de services, des secteurs à vocation commerciales et d'activités et des équipements publics de sports et loisirs notamment ;
- de reconstitution d'une trame verte ;
- de qualité architecturale et urbaine, afin d'améliorer la perception plutôt hétéroclite de ce secteur ;

En parallèle au développement du secteur est prévu l'aménagement en boulevard urbain de la RD2532 N avec :

- la réalisation d'un tourne-à-gauche vers une nouvelle voie interne permettant de supprimer les accès directs au tènement commercial existant au niveau du rond-point des Allobroges et de rejoindre la rue Battelier.
- l'aménagement côté sud d'une voie douce séparée de la chaussée par une bande verte, qui complètera le cheminement piétons existant côté nord.

- **Orientations d'aménagement retenues**

- > **Prise en compte de la sécurité**

Desserte routière :

> La desserte routière **du secteur d'activités (zone 1AUyC)** qui s'étend le long de la RD532C sera assurée par une voie interne reliée côté sud au nouveau giratoire au niveau de la rue du 19 mars 1962 ;

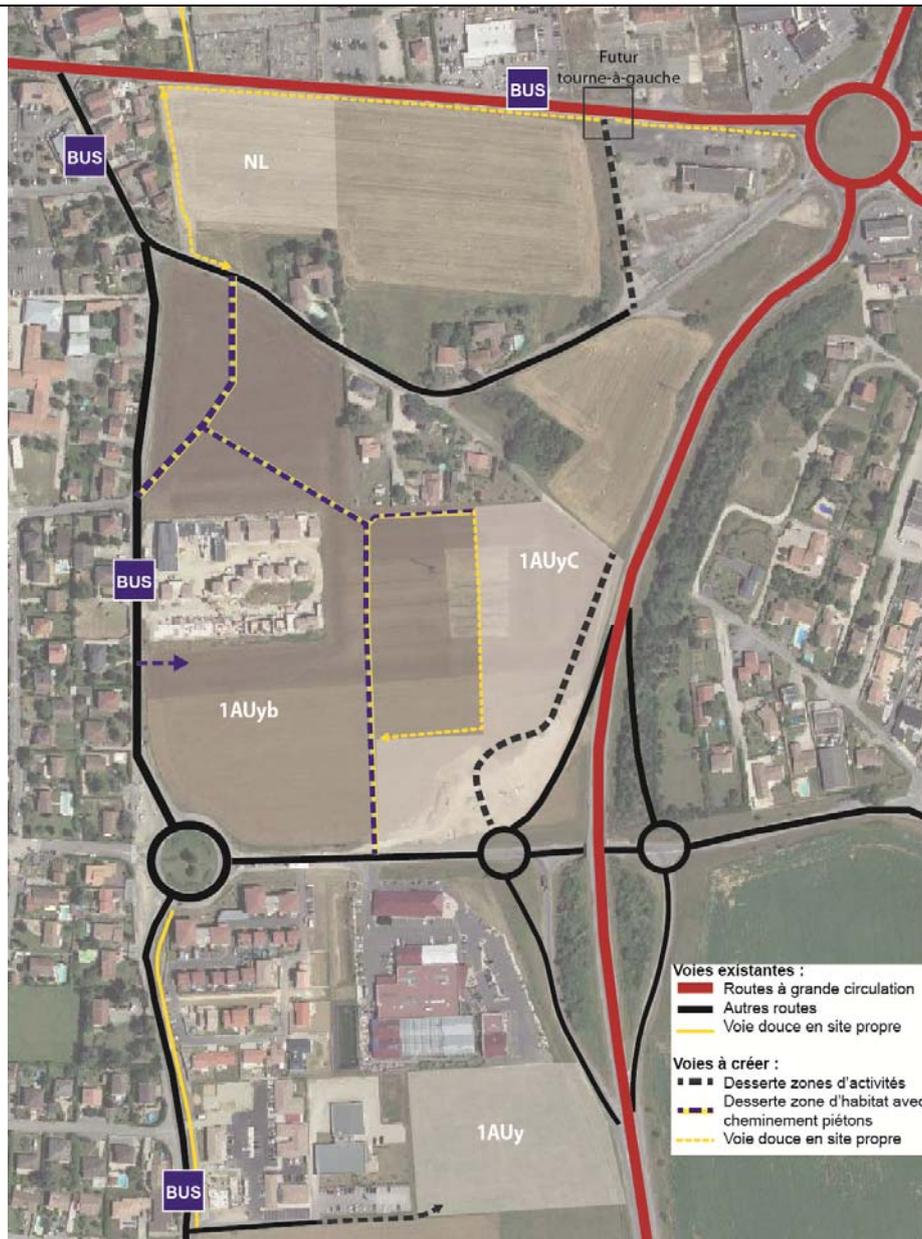
Pour information, la desserte du secteur d'habitat (zone 1AUb) qui s'étend plus à l'ouest sera indépendante de la desserte de la zone d'activités.

> La desserte **du UyC** sera modifiée pour être assurée depuis la RD 2532N par un tourne-à-gauche programmé par la commune et une voie qui débouchera sur la rue Batellier au sud ;

> La desserte **du secteur NL** à vocation d'équipements de sports et loisirs sera assurée pour les véhicules depuis la rue Battelier au sud.

> La desserte **du secteur d'activités (zone 1AUy)**, le long de la RD532C au sud, sera assurée à partir de la rue qui dessert le village de santé depuis la rue du Vercors.

Aucun accès routier direct des constructions à usage d'activités ou de commerces ne seront donc réalisés, ni depuis la RD532C ni depuis la RD2532N.



Site 1 – Pizançon – Principes de desserte routière et modes actifs

Desserte modes actifs :

Le développement du quartier s'accompagnera de la création de liaisons dédiées aux modes actifs (piétons et vélos) internes permettant un accès sécurisé des piétons et cycles, vers les arrêts de bus situés sur la RD 2532N au Nord (un arrêt) et sur l'avenue du Vercors à l'Ouest (trois arrêts).

En outre, des cheminements piétons et cycles sont prévus le long de la RD 2532N et dans la partie Nord de la rue du Vercors (ces aménagements étant réalisés dans la partie sud de cette rue).

Le secteur sport et loisirs (NL) sera relié par un cheminement doux aux installations sportives existantes au Nord de la RD2532N et au futur quartier d'habitat au sud.

> **Prise en compte des nuisances**

Aucun secteur d'habitat n'est prévu à proximité des axes à grande circulation, qui génèrent des nuisances sonores. Seuls sont prévues des implantations économiques et commerciales dans les zones 1AUy et 1AUyC. Le secteur NL accueillera un terrain de sport d'entraînement, qui ne sera donc utilisé que ponctuellement.

Les zones d'habitat seront donc toutes situées à l'arrière de ces secteurs et seront en outre protégée par une frange paysagère implantée entre la zone d'activités commerciales et la zone d'habitat (largeur minimale de 5 m).

> **Composition urbaine et intégration paysagère**

> **Les zones d'activités commerciales (UyC et 1AUyC) :**

- L'aménagement de la zone devra permettre de proposer une façade urbaine (vitrine économique) homogène et qualitative dans la perception qu'elle offre depuis la RD532C, depuis l'avenue Charles de Gaulle (D2532N) et depuis la rue du 19 mars 1962.

- Un traitement paysager qualitatif sera prévu au nord et à l'Est pour traiter la transition entre la zone d'activités et les voies à grande circulation D2532N et D532C. Les caractéristiques paysagères s'inscriront en cohérence avec la mise en valeur des façades économiques.

- A l'arrière, une frange paysagère sera implantée entre la zone d'activités commerciales et la zone d'habitat (largeur minimale de 5 m).

> **L'espace à vocation de sport et loisirs (NL)** le long de la RD2532N est réservé pour l'implantation d'un terrain de sport. Un traitement paysager qualitatif est prévu tout le long de cet axe (avenue Charles de Gaulle) dont l'aménagement en boulevard urbain est prévu avec la création d'une voie douce séparée de la chaussée par une bande verte plantée côté sud.

> **L'espace à vocation d'activités industrielles (1AUy)** prévu au sud le long de la RD532C devrait accueillir une unique implantation industrielle. Y sont prévues :

- une frange paysagère au sud pour traiter la transition entre la zone d'activités et les espaces agricoles, sous la forme de plantations d'une largeur minimum de 5 mètres.

- un traitement paysager qualitatif à l'est pour traiter la transition entre la zone d'activités et la voie à grande circulation (RD 532c). Les caractéristiques paysagères s'inscriront en cohérence avec la mise en valeur des façades économiques.

L'aménagement de la zone devra permettre de proposer une façade urbaine (vitrine économique) homogène et qualitative dans la perception qu'elle offre depuis la RD532C.

> **Qualité architecturale**

L'urbanisation devra se faire sous la forme d'opérations d'aménagement d'ensemble portant sur chaque zone, qui devront respecter les principes d'aménagement étudiés dans le présent document.

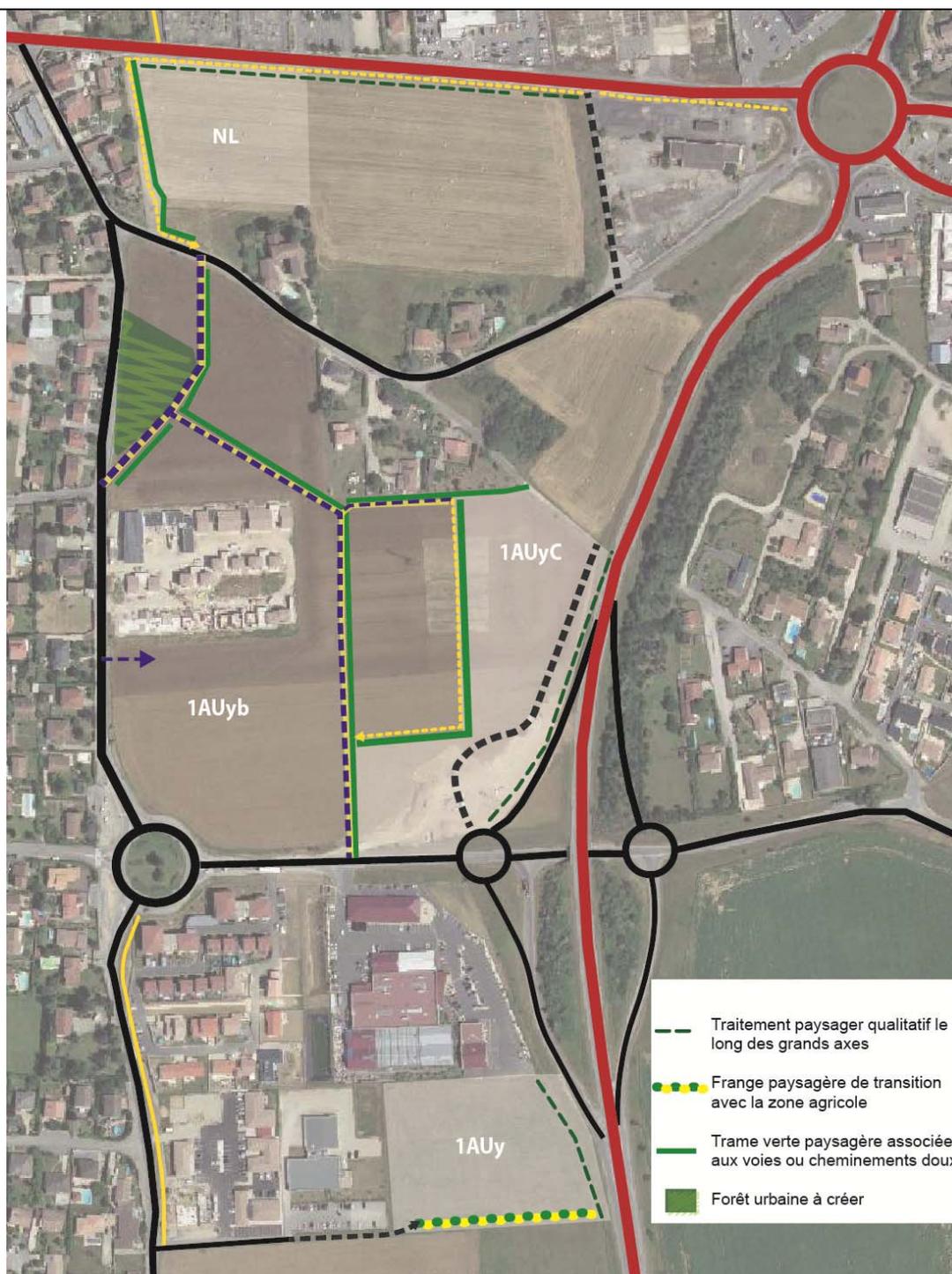
Au plan architectural, il s'agira surtout d'obtenir une cohérence globale à l'échelle de chaque zone dédiée aux activités :

- Demander une certaine homogénéité dans le bâti, en évitant des couleurs ou des matériaux trop singuliers, ainsi que dans les formes et pentes des toitures des bâtiments .

- La publicité et les enseignes seront à intégrer dans la façade (bandeau de 1 mètre de haut) et ne devront pas dépasser la hauteur du volume bâti.

- Les clôtures, s'il y en a, devront avoir un aspect homogène pour chaque secteur.

- Les coffrets techniques, boîtes à lettres, indications de la raison sociale de l'entreprise seront obligatoirement regroupés dans un dispositif technique sobre à l'entrée du terrain de manière à réduire l'impact visuel de ces éléments.



Site 1 – Pizançon – Principes de traitement paysager

- **Adaptation des reculs vis-à-vis des axes à grande circulation**

L'adaptation des reculs est nécessaire dans ce secteur qui a vocation à devenir un nouveau quartier urbanisé de Pizançon, notamment afin d'optimiser la consommation d'espace et d'être cohérent avec l'urbanisation existante aux alentours.

> **Par rapport à la RD2532N – avenue Charles de Gaulle**, qui deviendra un boulevard urbain :

- Il sera imposé un **recul minimal de 10 m par rapport à l'alignement**, qui s'appliquera dans la zone UyC et dans le secteur NL.

La zone N n'est pas destinée à recevoir de constructions.

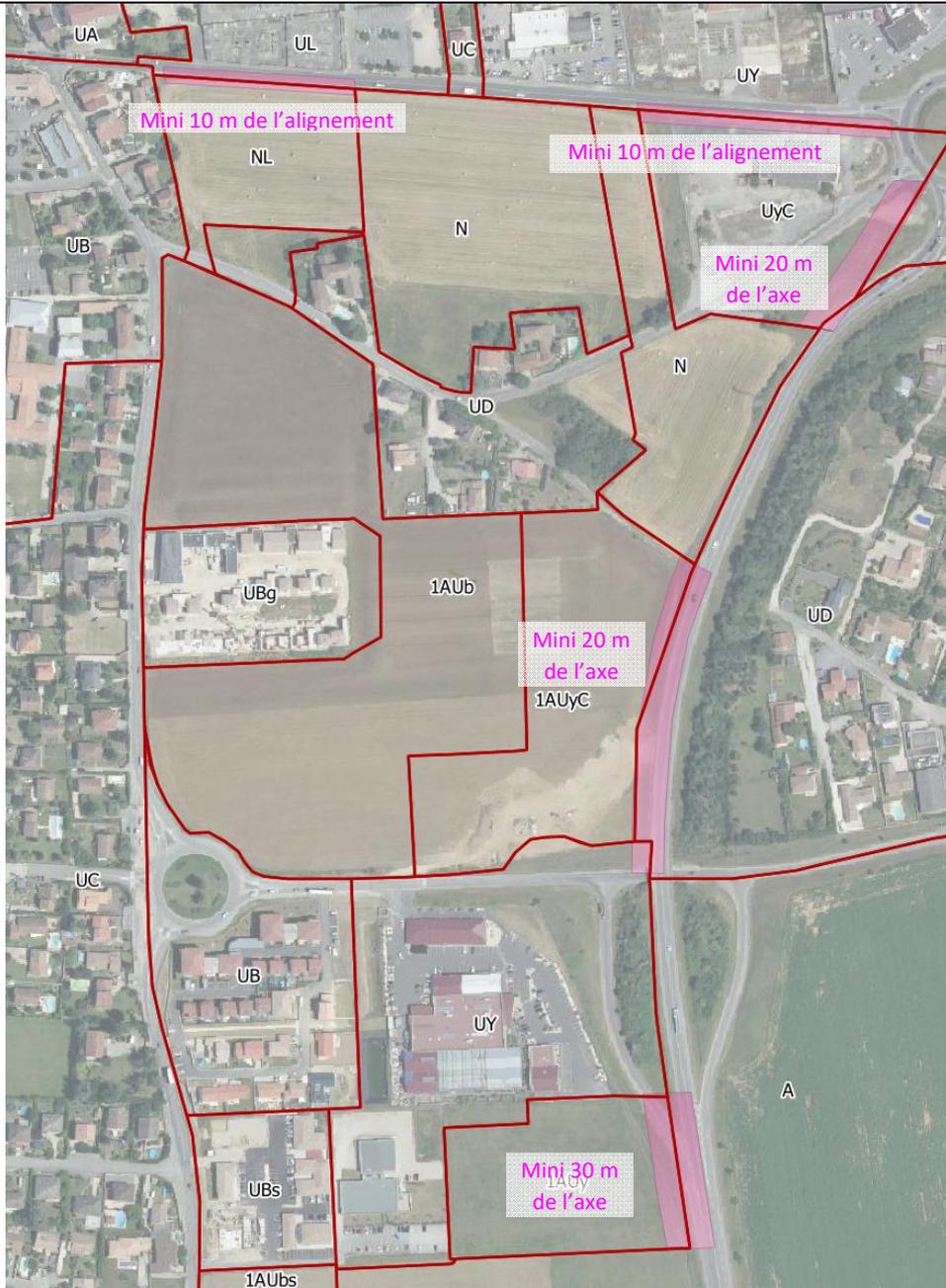
> **Par rapport à la RD532C :**

- **Recul minimal de 20 mètres de l'axe de la voie dans la zone 1AUyC**, située au nord de la rue du 19 mars 1962.

Dans ce secteur, qui sera au cœur du futur quartier urbanisé, il s'agit d'optimiser l'utilisation de l'espace, à l'arrière de la desserte interne qui s'inscrira avec la bande paysagère le long de la RD532C

- **Recul minimal de 30 mètres de l'axe de la voie dans la zone 1AUy**, située au sud de la rue du 19 mars 1962.

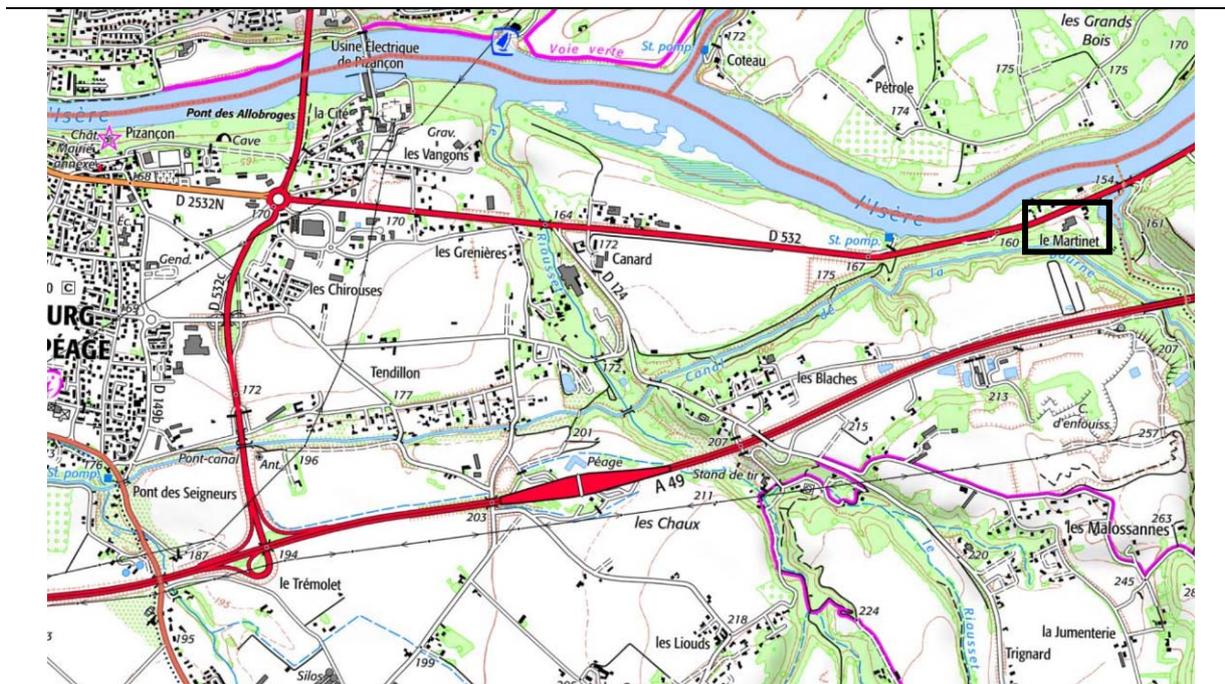
Au niveau de cette zone 1AUy, la RD532C est bordée par une bretelle d'accès et le recul est donc nécessairement supérieur afin de prendre en compte la largeur de cette bretelle.



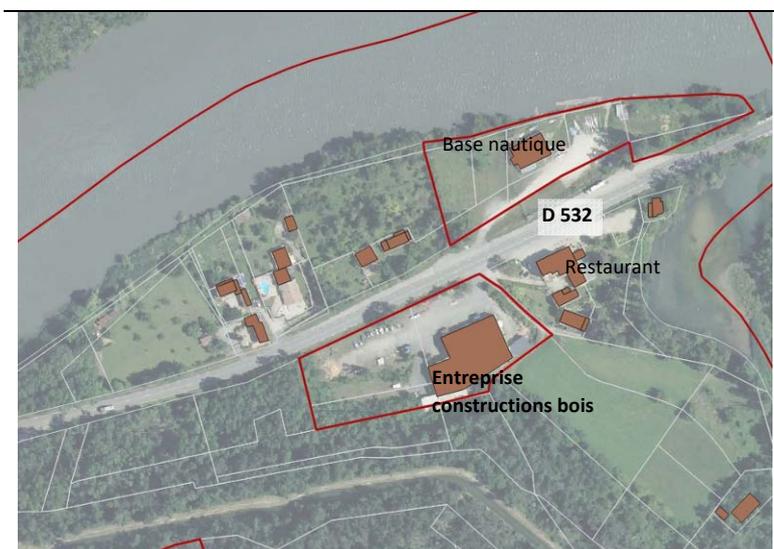
Site 1 – Pizançon – Adaptation des reculs

> Secteur 2 – Quartier Martinet

- Situation et localisation



Site 2 – Le Martinet - Localisation



Site 2 – Le Martinet – Vue aérienne générale

Ce secteur est situé à l'entrée Est du territoire, sur la RD532, à proximité de la rivière Isère.

Il s'agit d'un petit quartier à l'écart des principales zones urbaines qui comprend :

- > Entre l'Isère et la RD532 :
 - un groupe d'habitations,
 - la base nautique d'un club d'aviron.
- > Au nord de la RD532 :
 - un restaurant et deux dépendances ;
 - un bâtiment industriel occupé par une entreprise de construction de maisons à ossature bois.

L'entreprise de construction bois a connu un développement de ses activités et a besoin d'un bâtiment pour le stockage de ses produits finis (aujourd'hui stockés en plein air).

- **Le projet de PLU et le secteur concerné par un recul de 75 m**



Le secteur concerné par le projet de nouveau bâtiment est classé en zone Uyi dans le projet de PLU : zone réservée aux activités économiques, plus particulièrement à vocation industriel (commerces interdits).

Site 2 – Martinet – Projet de PLU et secteur concerné par la loi Barnier

Le projet de nouveau bâtiment concerne la partie ouest du site, déjà artificialisée puisqu'elle est utilisée comme zone de circulation des véhicules de livraison, de stationnement et de stockage en plein air des produits finis.

Ce secteur étant situé le long de la RD 532 est donc totalement contraint par le recul de 75 m.

- **Etat initial du site**



Le bâtiment industriel existant est à peine visible, caché par le restaurant et la végétation



La partie arrière du bâtiment industriel est seulement visible depuis cet axe de vue



- **Analyse du site : contexte physique**

> Topographie : la topographie du secteur est relativement plane, avec une pente très douce orientée vers l'Isère au Nord. A l'arrière du site, un coteau boisé marque la première terrasse de l'Isère.

> Hydrologie : aucun cours d'eau n'est présent sur le site lui-même. La rivière Isère, au nord est visible par intermittence quand elle n'est pas cachée par la végétation ou des bâtiments. Un ruisseau se déverse dans l'Isère à l'Est du quartier, il est visible au niveau de sa traversée par la RD 532.

> Végétation : la végétation est très présente aux abords du site avec le coteau boisé au sud et la ripisylve de l'Isère qui encadrent la RD 532 en amont et en aval du quartier du Martinet. Les différentes constructions du quartier sont également accompagnées de haies (pour les habitations au sud) ou d'une végétation plus éparse, qui contribue néanmoins à l'insertion des constructions dans le site.

- **Analyse du site : contexte urbain**

Le secteur étudié est situé dans le quartier du Martinet isolé dans l'espace rural et qui a utilisé un espace relativement plat à un endroit où l'Isère s'est éloignée de la butte marquant la 1^{ère} terrasse.

Immédiatement en amont et en aval du quartier, la RD 532 s'insère dans un contexte boisé puisqu'elle est confinée entre la ripisylve de l'Isère au sud et le talus boisé au nord.

- **Analyse du site : réseau viaire**

La seule voie de circulation dans le secteur est la RD 532. Le bâtiment industriel et le restaurant disposent d'un accès direct sur cette voie côté sud.

Côté Nord, on compte trois accès pour les différentes habitations et un accès pour la base nautique.

Il faut noter que dans toute la traversée du quartier, la voie est bordée de vastes bas-côté qui facilitent l'insertion des véhicules dans la circulation et d'autre part renforcent la visibilité des différents débouchés, qui est bonne car la voie est en ligne droite.

- **Analyse du site : unités paysagères et perceptions**



Le quartier se découvre au dernier moment depuis la RD 532 qui est enchassée dans la végétation en amont et en aval.

Aucune perception lointaine sur le site depuis cet axe n'est donc possible.

Une fois dans le quartier, le bâtiment industriel lui-même est seulement visible au droit du site, étant en grande partie dissimulé des vues depuis l'Est par le bâtiment du restaurant (voir photo 1) et depuis l'Ouest par la végétation (voir photo 5).

Les différents bâtiments présents sur le site sont assez hétéroclites avec :

- des bâtiments d'habitation traditionnels au nord (en R+1),
- les installations de la base nautique au nord-est avec un ensemble bâti « traditionnel » en R et R+1 auquel est accolée une annexe métallique ;
- l'ensemble bâti du restaurant récemment restauré qui est relativement imposant avec sa façade en R+2 ;
- le bâtiment industriel à la façade clair qui présente un volume important pour une hauteur sensiblement équivalence à celle du restaurant.

- **Enjeux et objectifs**

Le classement en zone Uiy du tènement déjà occupé par une entreprise vise à répondre à son besoin de construction d'un nouveau bâtiment ouvert pour abriter le stock de produits finis aujourd'hui entreposés sur des racks en plain air.

Les enjeux visent essentiellement au maintien de la trame verte afin de faciliter l'intégration paysagère du futur bâtiment.

- **Orientations d'aménagement retenues**

- > **Prise en compte de la sécurité**

La desserte du secteur ne sera pas modifiée par rapport à l'existant : l'accès est large et dispose d'une bonne visibilité ainsi que des surlargeurs facilitant l'insertion des véhicules.

Il n'est pas prévu d'augmentation significative de la circulation s'agissant d'une entreprise déjà en activité.

- > **Prise en compte des nuisances**

Il s'agit d'un secteur d'activités existant et les bâtiments de stockage prévus ne sont pas de nature à modifier les nuisances générées ou subies par l'activité concernée.

- > **Intégration paysagère et architecturale**

Comme il l'a été présenté, le site est très peu visible en dehors des vues directes depuis la voie au droit du site lui-même.

Le maintien de la végétation existante aux abords du site est donc le principal enjeu afin de garantir l'intégration paysagère du projet. C'est pourquoi les boisements existants le long de la RD 532 à l'Ouest du site, ainsi que ceux le bordant au sud, sont protégés.

Il faut noter que le hangar ouvert à ossature bois (l'entreprise étant spécialisée dans les constructions bois) présentera un aspect plus qualitatif que les racks actuellement utilisés.

- **Adaptation des reculs vis-à-vis des axes à grande circulation**

L'adaptation des reculs est nécessaire dans ce secteur afin d'utiliser les espaces déjà artificialisés de l'entreprise et de conserver les espaces boisés qui encadrent le quartier.

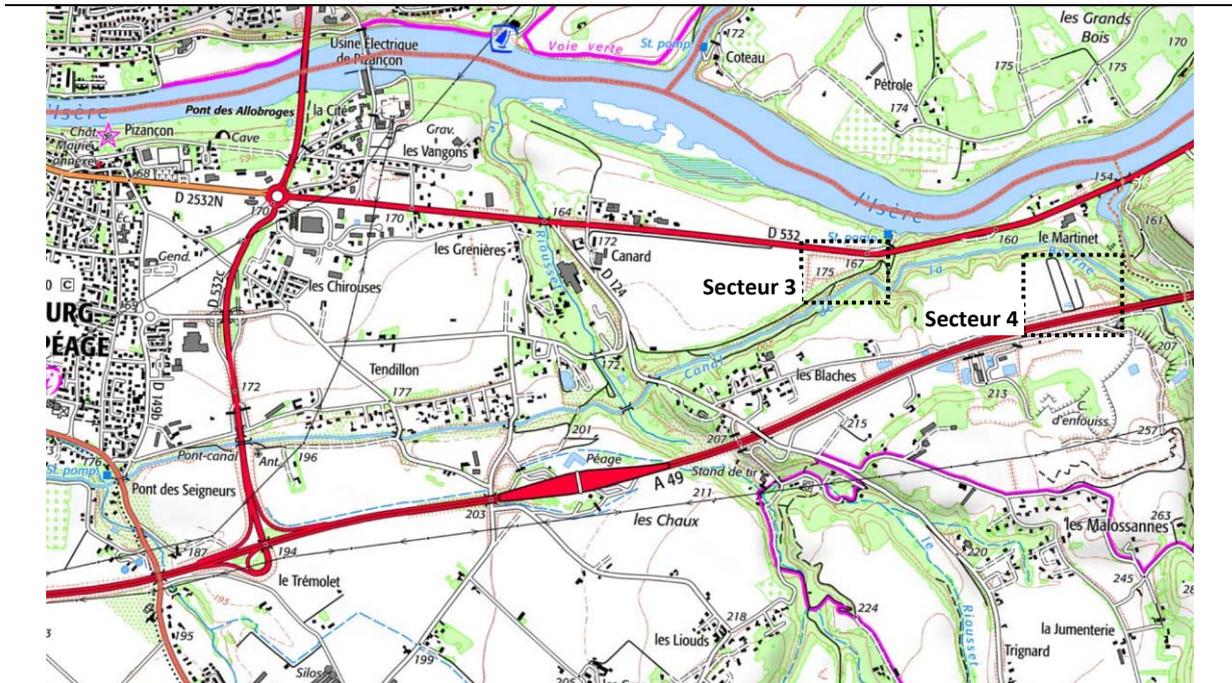
Dans le secteur Uyi, Il est donc proposé un recul minimal de 10 m par rapport à l'alignement de la RD 532, ce qui correspond à un recul cohérent avec le bâtiment du restaurant d'une part et d'autre part de conserver un espace suffisant pour le maintien des arbres existants au droit du site.



Site 2 – Martinet – Adaptation du recul

> Secteurs 3 et 4 – Secteurs Nc et Ndp

- Situation et localisation



Sites 3 et 4 – Localisation



Sites 3 et 4 – Vue aérienne générale

- **Le projet de PLU et les secteurs concernés par un recul**



Secteur Nc, dans lequel les équipements d'intérêt collectif réservés à l'exploitation ou au stockage de matériaux sont autorisés.
Concerné par un recul de 75 m de l'axe de la RD 532.

Site 3 – Projet de PLU et secteur concerné par la loi Barnier



Secteur Ndp : le secteur au nord de l'autoroute correspond au projet d'extension du pôle stockage énergie. La partie au sud de l'autoroute est en exploitation.

Secteur Nc, dans lequel les équipements d'intérêt collectif réservés à l'exploitation ou au stockage de matériaux sont autorisés.

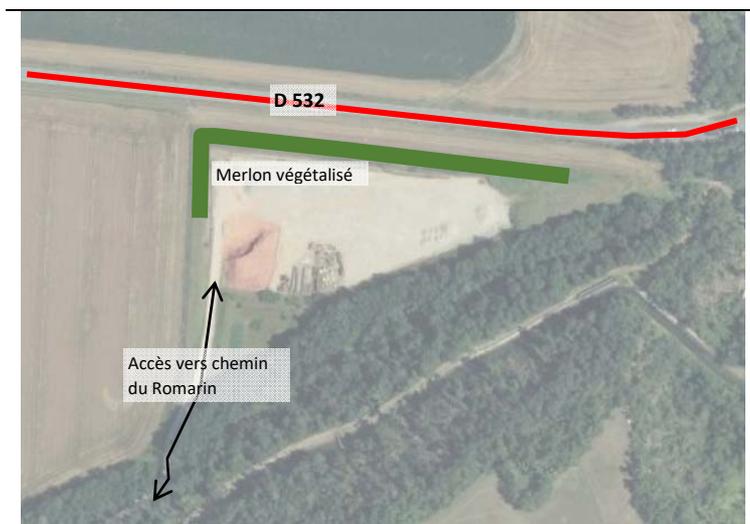
Ces 2 secteurs sont concernés par un recul de 100 m de l'axe de l'A49

Site 4 – Projet de PLU et secteur concerné par la loi Barnier

Les deux secteurs Nc concernent deux activités existantes et autorisées de stockage de matériaux, qui ne sont pas destinées à recevoir des constructions.

- **Etat initial des sites**

Site 1 – Le long de la RD 532



Site 3 – Etat initial

Le site est enclavé entre la RD 532 au Nord et un talus boisé au Sud. Il est bordé par un espace agricole ouvert au sud.

Il est accessible depuis le chemin du Romarin au sud. Il ne dispose d'aucun accès direct sur la RD 532 dont il est séparé par un merlon végétalisé.

Les matériaux stockés sont donc pour l'essentiel cachés depuis la RD 532 par ce merlon boisé qui permet leur intégration paysagère.

Seules des vues fugitives depuis l'Ouest permettent de les apercevoir, comme le montrent les photos ci-dessous.



Vue depuis la RD532 en venant de l'Est :

Le site est à l'arrière du merlon végétalisé en contre-haut du talus de la RD532.



Vue depuis la RD532 en venant de l'Ouest :

Le site est à peine perceptible en partie caché par le merlon végétalisé.

Site 2 – Le long de l’A49



Site 3 – Etat initial

Le site est enclavé entre l’A49 au Sud et les boisements du talus de la 1^{ère} terrasse de l’Isère à l’Ouest, au Nord et à l’Est.

Il est accessible uniquement depuis le chemin des Blaches, qui longe l’autoroute.

Le secteur Nc est déjà occupé par une activité de stockage de matériaux.

Le secteur Ndp est aujourd’hui à l’état de parcelle agricole.

Depuis l’A49, la perception du site est très faible, l’autoroute étant encaissée par rapport au plateau sur lequel est implanté le site, seuls la partie la plus proche est visible comme le montrent les photos ci-dessous.

Le site n’est donc réellement visible que depuis la dernière partie du chemin des Blaches qui se termine ici.



Vue depuis le chemin des Blaches en venant de l’Ouest :

Le secteur Nc est au fond à gauche et l’autoroute à droite est encaissée en contrebas et invisible.



Vue depuis l’A49 en venant de l’Ouest. Seule la partie du secteur Nc la plus proche de l’autoroute est perceptible.



Vue depuis l’A49 en venant de l’Est. Le site n’est pas perceptible en raison de la végétation arbustive présente sur le talus de l’autoroute.

- **Enjeux et Objectifs et principes de réduction du retrait**

Pour les 2 secteurs Nc (dépôts de matériaux) :

- > Ces 2 secteurs sont déjà occupés par des activités de dépôt et d'exploitation de matériaux autorisés et ne sont pas destinés à recevoir de construction ; Ils ne sont donc pas amenés à évoluer significativement dans le futur.
- > Ils ne sont pas accessibles directement depuis les voies à grande circulation concernées (D532 et A49) ;
- > Ils sont à l'écart de toute zone d'habitat et sont en outre très peu visibles dans le paysage du fait notamment de la présence de secteurs boisés sur une grande partie de leurs bordures ; Les secteurs boisés présents aux abords de ces secteurs sont protégés dans le PLU.

Par conséquent, ces 2 secteurs Nc ne présentent pas d'enjeu particulier au sens des articles L.111-6 à L.111-8 du code de l'urbanisme en matière de sécurité, de nuisances, de qualité architecturale, urbaine et paysagère.

Les activités autorisées seront donc soumises aux reculs fixés par le règlement du PLU vis à vis de la RD 532 et de l'A 49 pour l'ensemble de la zone N.

Pour le secteur Ndp (stockage de déchets non dangereux) :

Le secteur Ndp est réservé pour l'extension de la capacité du centre de stockage de déchets dangereux exploité depuis plusieurs décennies au sud de l'A 49. Cette extension a fait l'objet d'une déclaration de projet et ce projet a ensuite été autorisé par arrêté préfectoral du 09/07/2020.

Cet arrêté définit, entre autres, les conditions d'exploitation, ainsi que les aménagements paysagers qui seront mis en œuvre tout au long de l'exploitation du site pour éviter les nuisances et pour sa meilleure intégration paysagère possible.

L'extension prévue au nord de l'autoroute sera reliée au site existant au sud par un pont qui sera construit au-dessus de l'A49 et dédié au site.

Pour mémoire, l'exploitation du site consistera à :

- Dans un 1^{er} temps à creuser des casiers dans le sol et à les étanchéifier. Les déchets seront déposés dans le casier en activité où ils sont compactés par strates successives et recouverts de façon journalière au fil de l'exploitation.
- Au terme de l'exploitation, le casier est couvert d'une couche imperméable et équipé d'un drainage des eaux de ruissellement superficielles. Sur cette couverture, des puits de collecte du biogaz sont forés dans le massif de déchets.
- En dernier lieu, un apport de terre végétale et une végétalisation des casiers seront effectués afin de restituer au site, autant que possible, son aspect paysager d'origine.

> Ce secteur dédié au stockage de déchets non dangereux autorisé par arrêté préfectoral n'est pas destiné à recevoir de construction ;

> Il sera directement connecté par un pont au site d'exploitation principal au sud de l'A49 ;

> Il est à l'écart de toute zone d'habitat et est en outre très peu visible dans le paysage du fait notamment de la présence de secteurs boisés sur une grande partie de ses bordures ; Les secteurs boisés présents aux abords de ces secteurs sont protégés dans le PLU.

Il est d'autre part très peu visible de l'autoroute situé en contrebas et fera l'objet d'un aménagement paysager au fur et à mesure de l'exploitation.

Afin de prendre en compte ces objectifs et enjeux et optimiser l'utilisation des terrains, des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-6 sont proposées en frange Sud de la zone Ndp : un recul de 40 mètres minimum par rapport à l'axe de la A49.



Site 4 - Adaptation du recul