

Département  
de la Dordogne



Communauté de communes  
du Brantômois

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

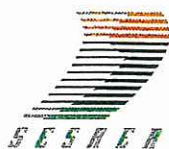
Développement d'une zone à urbaniser à court terme  
et d'une zone urbanisée à vocation principale d'habitat  
à la Pougé

COMMUNE DE BRANTÔME

Décembre 2007



ETUDE COMPLEMENTAIRE ANNEXEE AU PLU



## SOMMAIRE

### INTRODUCTION

#### 1 - ETAT DES LIEUX –ANALYSE DU SITE

#### 2 - BILAN ET ENJEUX

#### 3 - PROJET – DISPOSITIONS A PREVOIR POUR NE PAS APPLIQUER LE REcul PREVU AU 1<sup>ER</sup> ALINEA DE L'ARTICLE L111.1.4 ET SES JUSTIFICATIONS

#### 4- DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES APPLICABLES AU SECTEUR AYANT FAIT L'OBJET D'UNE ETUDE COMPLEMENTAIRE ATTESTANT DE LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES, DE LA SECURITE, DE LA QUALITE ARCHITECTURALE, DE LA QUALITE DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES

## INTRODUCTION

Afin de répondre aux besoins de développement de la communauté de communes du Brantômois et de la commune de Brantôme, exprimés dans le cadre de la révision du plan d'occupation des sols valant plan local d'urbanisme de Brantôme, les élus inscrivent une zone urbanisée à vocation principale d'habitat (UD) et une zone à urbaniser à vocation principale d'habitat (1AU) au lieu-dit « La Pougé », au nord-ouest de Brantôme.

Or, ces projets se situent le long de la route départementale n° 939, déviation de Brantôme, voie classée à grande circulation. L'article L-111.1.4 du code de l'urbanisme oblige en ce cas un recul de 100 m. de part et d'autres de l'axe de la voie en dehors des espaces urbanisés.

Compte tenu de l'intérêt de ce projet pour la commune de Brantôme, celle-ci souhaite réduire cette marge de recul pour permettre son implantation.

Néanmoins, ce recul ne peut être réduit que si une étude est réalisée. L'étude développée ici a donc pour objet la définition de la distance de la marge de recul par rapport à l'axe de la RD 939 ainsi que l'analyse et l'attestation de la prise en compte de l'impact du projet de construction au regard notamment :

- des nuisances,
- de la sécurité,
- de la qualité architecturale,
- de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

### **Rappels des éléments qui ont conduit à la constitution d'un dossier L-111.1.4 :**

- ✓ Le site se trouve hors agglomération,
- ✓ L'article L-111.1.4 (voir rappel du texte page suivante) du code de l'urbanisme offre la possibilité de s'affranchir des reculs imposés,
- ✓ Les acteurs locaux ont une volonté affirmée de réaliser une opération de qualité, garante de la préservation et de la mise en valeur de l'environnement.

**Les conclusions et les préconisations de cette étude seront annexées au dossier du PLU.**

**Rappel de l'article L-111.1.4 du code de l'urbanisme**

CODE DE L'URBANISME  
PREMIÈRE PARTIE LÉGISLATIVE  
LIVRE PREMIER RÈGLES GÉNÉRALES D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME  
TITRE PREMIER RÈGLES GÉNÉRALES D'UTILISATION DU SOL  
CHAPITRE PREMIER RÈGLES GÉNÉRALES DE L'URBANISME

**Art. L. 111-1-4** (L. n° 83-8 du 7 janv. 1983, art. 73; L. n° 95-101 du 2 févr. 1995) :

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

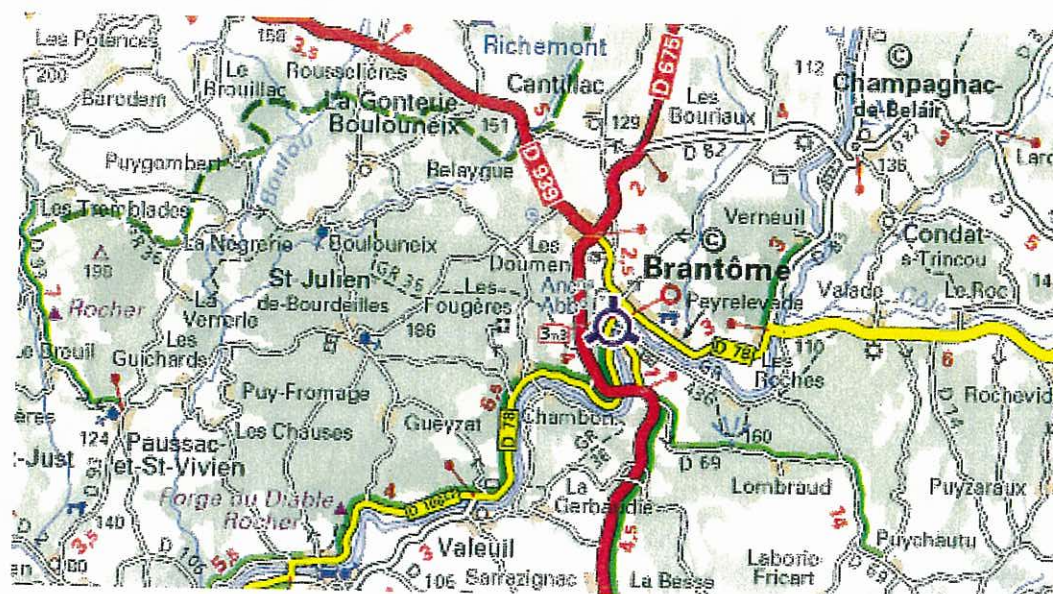
Cette interdiction ne s'applique pas :

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

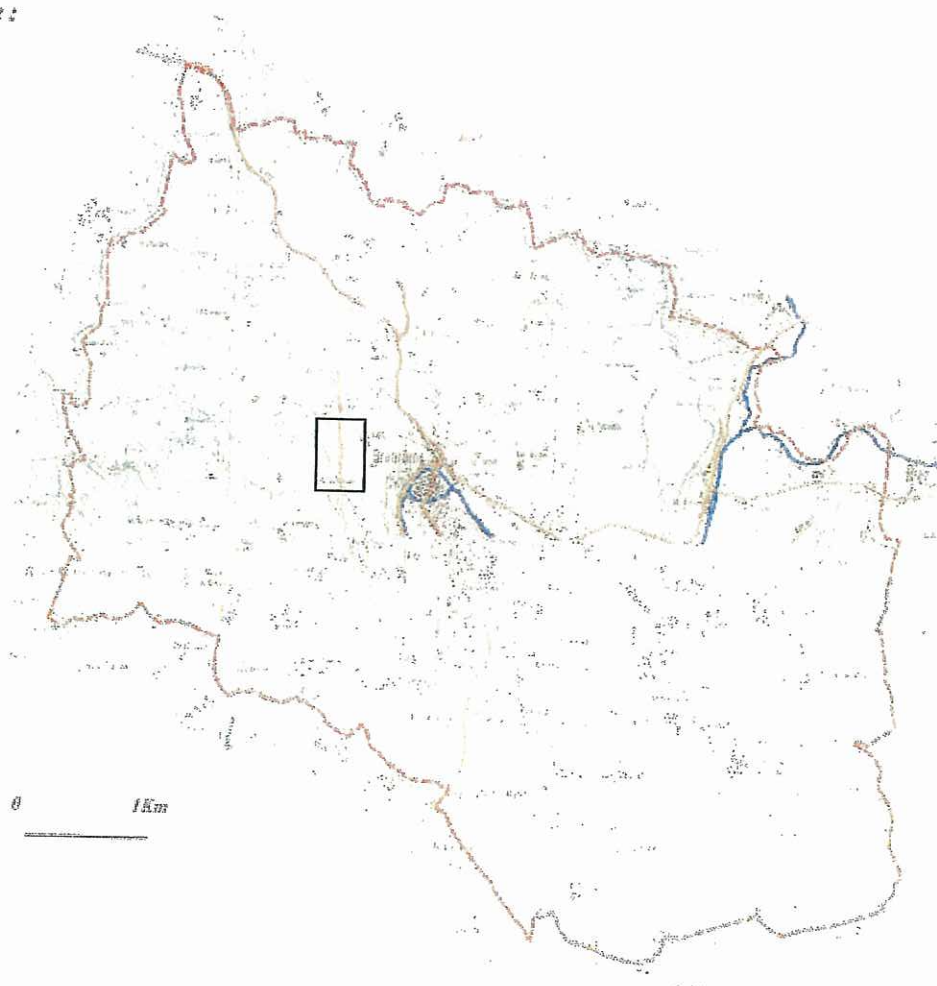
Elle ne s'applique pas non plus à (L. n° 2003-590 du 2 juill. 2003, art. 34-II) «l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à» l'extension de constructions existantes.

Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le (L. n° 2000-1208 du 13 déc. 2000, art. 202-III) «plan local d'urbanisme», ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

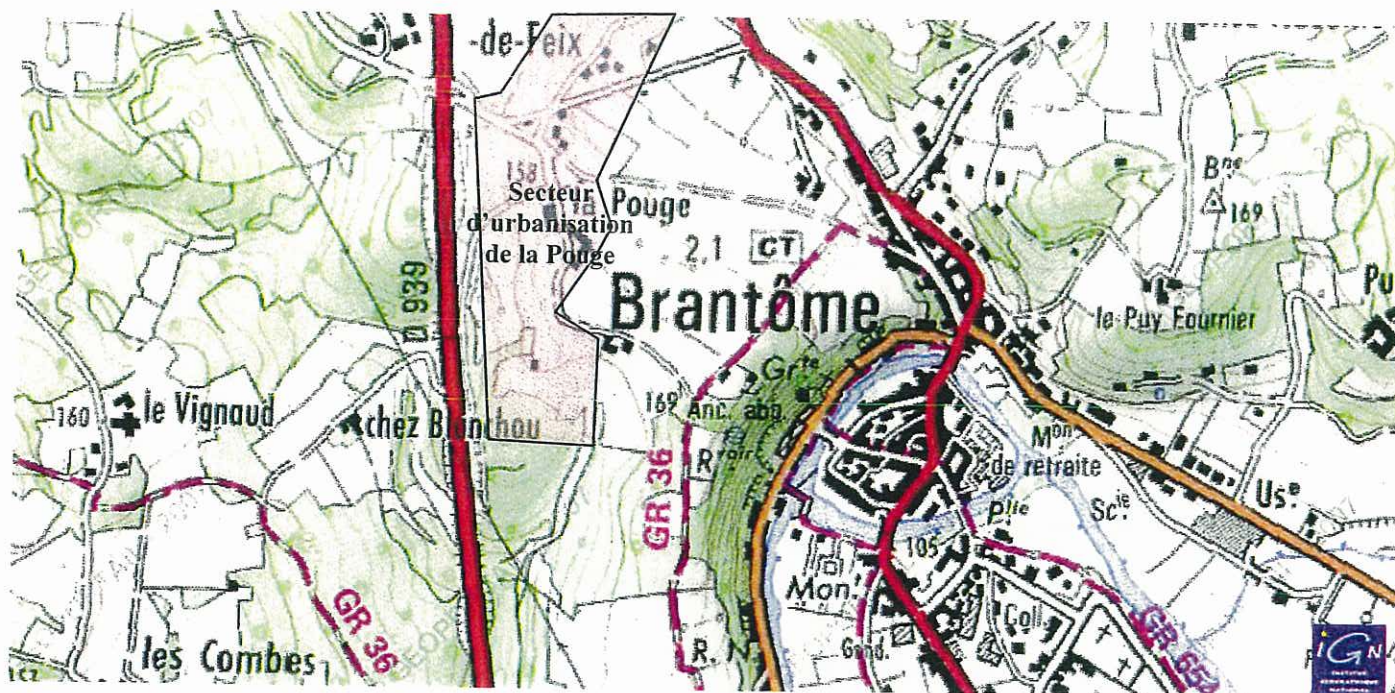
(L. n° 2000-1208 du 13 déc. 2000, art. 12) «Il en est de même, dans les communes non dotées d'un plan local d'urbanisme, lorsqu'une étude attestant de la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages, ayant reçu l'accord de la (Ord. n° 2004-637 du 1er juill. 2004, art. 28-II, 2o) «commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites» [ancienne rédaction: Commission départementale des sites], est jointe à la demande d'autorisation du projet.»

Présentation du projet*Cartes de localisation géographique du projet*

Commune de Brantôme :  
Fond IGN



Source : extrait de la carte IGN au 1/25 000e.



La commune de Brantôme souhaite établir un lotissement à vocation d'habitat sur les parcelles cadastrales n° 83, 85, 86, 88, 89, 90, 91, 93, 1517 en continuité d'une zone urbanisée, parcelles n° 78, 79 et 1517, également à vocation principal d'habitat.

Ces nouvelles habitations seront situées au nord ouest du centre bourg de Brantôme, au lieu-dit La Pougé, au sein d'un espace voué à l'urbanisation à court terme (IAU) et secteur urbanisé (UD) dans le zonage du PLU. Joutant l'axe de la déviation de Brantôme, la route départementale n° 939, cette nouvelle implantation s'intégrera dans un espace aujourd'hui agricole et boisée.

Ce nouveau lotissement comprendra :

- des habitations à vocation exclusive d'habitat locatif ou d'accession à la propriété,
- des espaces publics verts,
- des voies de dessertes.

A proximité d'un accès à la déviation de Brantôme et sur un espace proche du centre-bourg (environ 300 m), à proximité donc de services et commerces dont les écoles, la création de ce lotissement offrira une nouvelle zone d'accueil pour de futurs habitants de Brantôme participant grandement au renforcement de l'identité de l'ensemble urbain de La Pougé à Courrières, secteur de développement où s'exerce une forte pression foncière.

Toutefois, les terrains concernés par ce projet jouxtent la déviation (RD 939) de Brantôme, concernée par l'article L 111 1 4 du code de l'urbanisme obligeant un recul de 100 m. de part de d'autres de l'axe de la voie en dehors des espaces urbanisées.

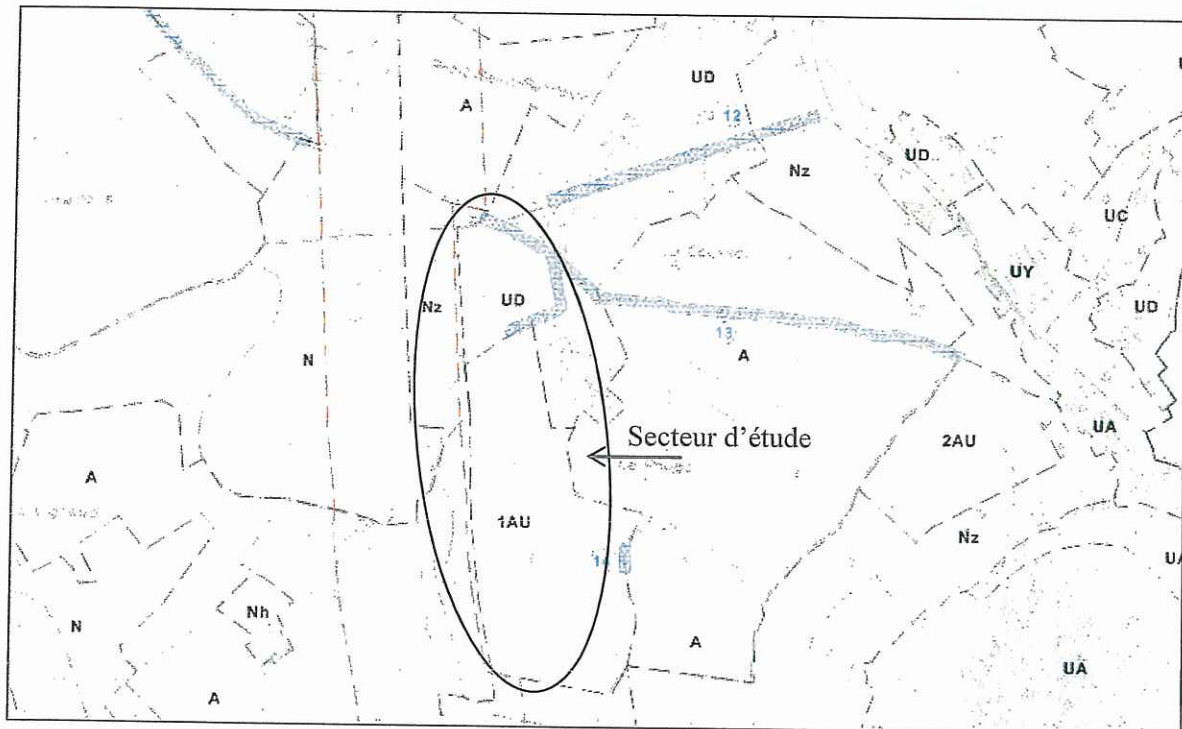
La collectivité de Brantôme souhaite réduire la marge de recul imposée par l'article cité ci-dessus pour permette l'implantation de ce nouveau lotissement. En ce cas il convient de réaliser une étude complémentaire au PLU pour examiner l'impact du projet de construction vis-à-vis :

- des nuisances,
- de la sécurité,
- de la qualité architecturale,
- ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

## 1 - ETAT DES LIEUX – ANALYSE DU SITE

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

#### Le classement des zones voisines au regard du PLU



Les zones voisines du projet sont classées :

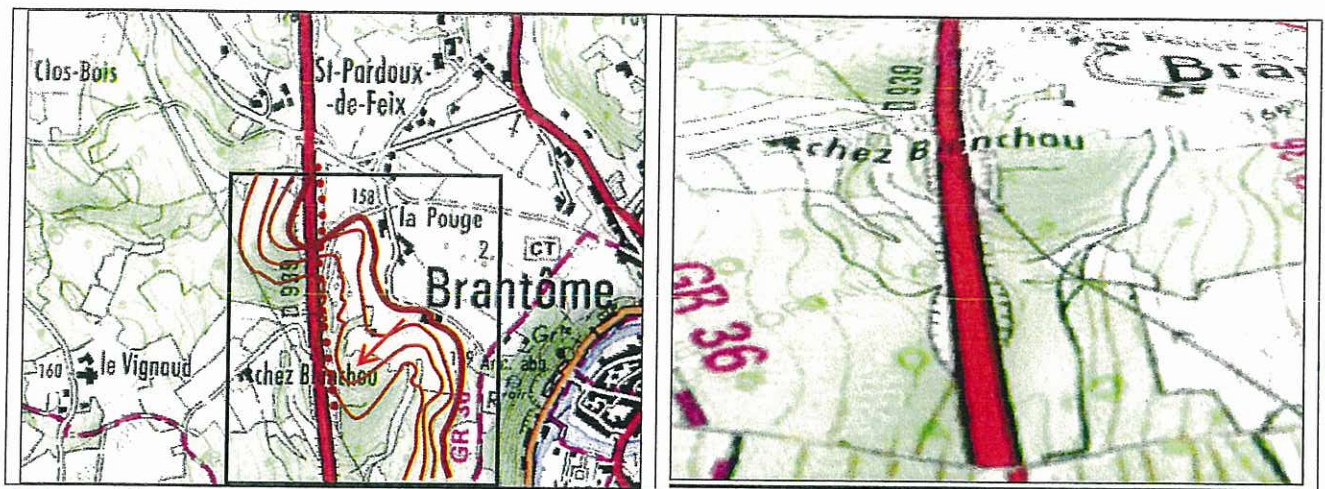
- ✓ Au nord, en zone UD : zone urbaine peu dense à usage principal d'habitation  
=> il s'agit d'un secteur légèrement excentré de l'agglomération, à la densité de l'habitat relativement lâche en raison de contraintes d'assainissement.
- ✓ A l'est, en zone Nz, N ou A : la zone Nz recouvre des espaces naturels protégés par la zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager (ZPPAUP).  
=> Ici, le classement répond à un intérêt d'ordre paysager (talus boisé).
- ✓ A l'est, au sud et à l'ouest, en zones N et A qui recouvrent respectivement des espaces naturels à préserver en raison de la qualité de leurs paysages et des terrains à préserver au regard de leur potentiel agronomique et biologique.




#### Les informations à prendre en compte :

Sur le secteur d'études, à l'exception des contraintes liées à la proximité de la RD 939, (L.111.1.4 et loi sur le bruit) et l'existence d'un secteur de la ZPPAUP rappelé ci-dessus, il n'existe aucun périmètre de protection qui puisse influencer ou contraindre l'installation d'un lotissement à usage d'habitation :

- pas de périmètre de protection de monument historique,
- pas de périmètre de protection de captage d'eau potable,
- pas de zones aux qualités écologiques à protéger

## Le contexte topographique



 talus  
 courbes de niveau  
 sens de la pente principale

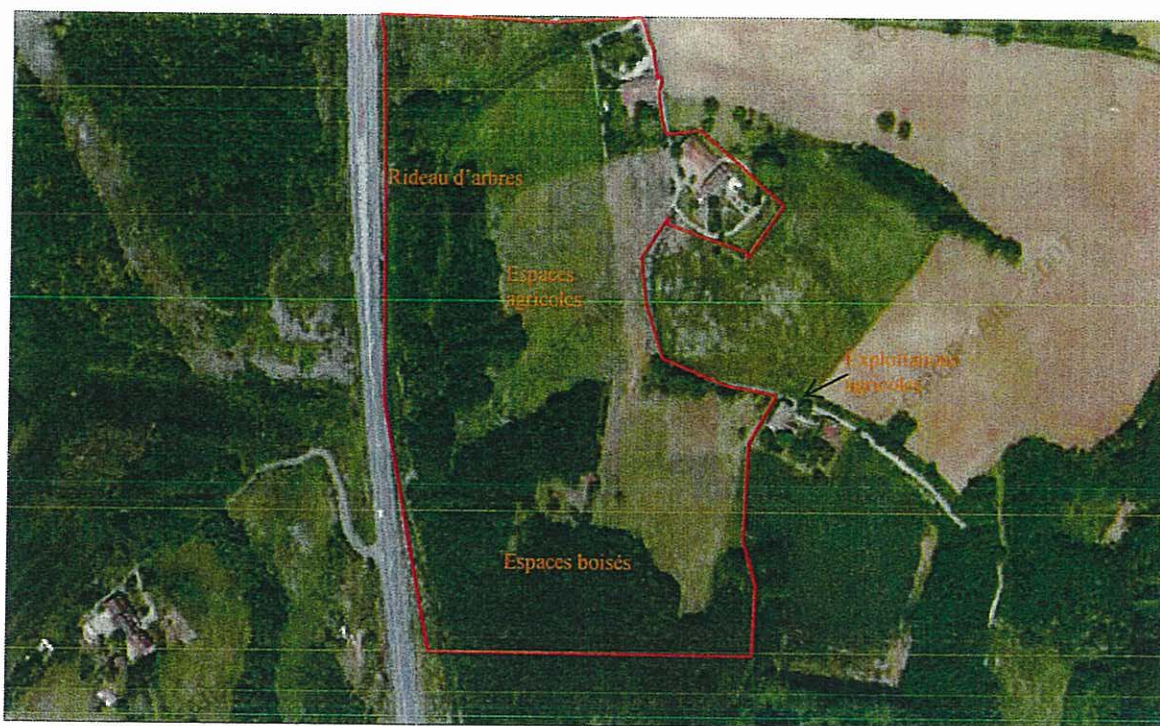


Le relief ondulé de la zone du futur projet d'aménagement oscille entre 174 m et 140. Cette zone forme une butte dont la courbe de niveau la plus élevée suit le chemin rural à l'est du projet (Cf. esquisse plan de masse).

A l'ouest de la zone, vers la RD 939, un talus de faible hauteur se dessine, permettant d'isoler de la voie, les futures habitations.

Ainsi, ces terrains connaissent une pente douce. Néanmoins, il faut signaler que les terrains de la zone d'activité se trouvent en surplomb par rapport à la chaussée de la RD 939 de quelques mètres.

## L'occupation du sol :



La zone du projet en cours d'étude n'est pas urbanisée à l'exception de 2 constructions. L'occupation actuelle de la surface est agricole (cultures) et forestière.

Une exploitation agricole est présente en bordure de zone.

La zone n'a pas fait l'objet d'aménagement paysager spécifique. Toutefois, elle porte un espace forestier et un rideau d'arbres intéressants.

L'environnement de la zone offre ainsi un paysage serein, où l'arbre offre une atmosphère de quiétude. Associé au dénivelé, les espaces boisés assurent une dissimulation de la future zone dans l'environnement et le paysage local.

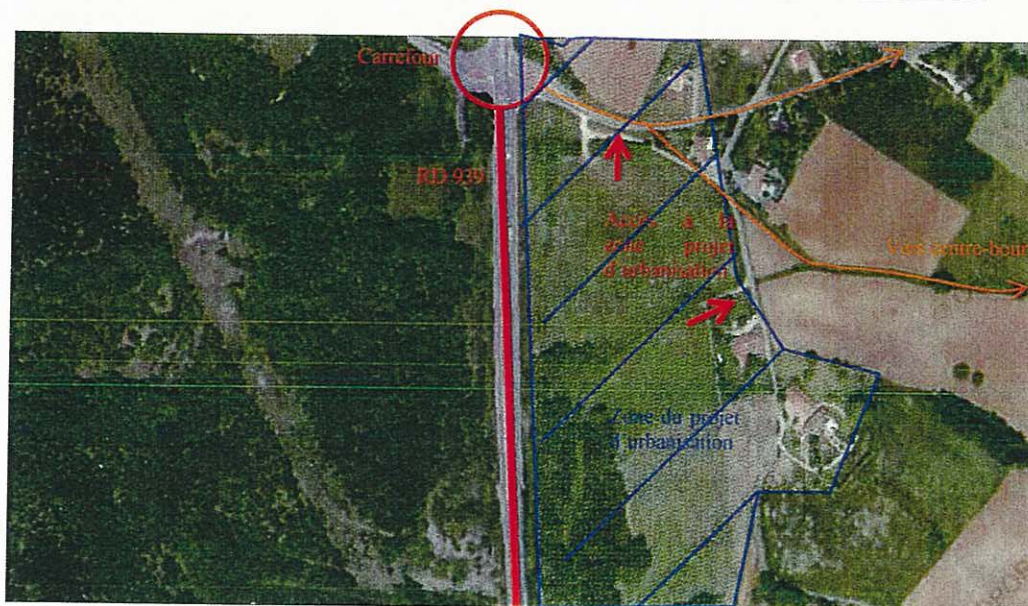
Pour la zone dite 1AU, une seule voie de desserte existe au sein de la zone, un chemin rural.

### 1-2 La RD 939, :

- La RD 939 est un itinéraire structurant du département reliant Angoulême à Périgueux.
- Cet axe est régulièrement emprunté par des convois exceptionnels.
- Cette voie est composée de 3 voies.
- La vitesse y est limitée à 90 km/h.
- Le trafic moyen journalier est de 7500 véhicules par jour dont plus de 9 % de poids lourds.
- Au niveau du secteur d'étude, la route est légèrement encaissée et les voies rétrécissent passant de 3 à 2 voies aux abords d'un carrefour.

- Le carrefour permet la desserte du bourg : bonne visibilité.
- On ne recense aucun accident sur ce secteur.
- Cette voie est classée voie bruyante de type 3. Une bande de 100 m. à partir du bord extérieur de la chaussée est affectée par le bruit. Les constructeurs d'habitations ont l'obligation de prendre en compte cette contrainte en édifiant dans cette bande, des constructions à l'isolement acoustique répondant aux caractéristiques suivantes : le niveau sonore au point de référence en période diurne ne peut être supérieur à 73 dB(A) et le niveau sonore au point de référence en période nocturne ne peut être supérieur à 68 dB(A).

**La desserte et les accès à la zone objet du projet d'activités depuis la RD 939 :**



Le projet ne créera pas de sortie ou d'entrée de la RD 939 vers la zone du projet d'aménagement.

Les accès seront réalisés en direction des voies secondaires.

### 1-3 Analyse du site et de ses abords :

#### 1-3-1 Au regard des nuisances :

##### Les nuisances générées par la voie ...

La RD 939 est une voie classée comme voie bruyante de type 3 sur la commune de Brantôme. Cela signifie qu'une bande de 100 m à partir du bord extérieur de la chaussée est affectée par le bruit généré par la circulation sur cette artère (Cf. arrêté préfectoral du 29 octobre 1999).

Un bruit se caractérise par son niveau sonore et son intensité. L'oreille humaine peut entendre des bruits compris entre 0 dB(A), seuil d'audibilité, et 120 dB(A), seuil de douleur.

Ordinairement, dans l'environnement, une voie à grande circulation type déviation est classée en zone bruyante à très bruyante et on peut y associer les repères sur l'échelle des bruits suivants :

92 dB(A)	Passage d'un poids lourds sur une autoroute à 10 m
80 dB(A)	Niveau moyen d'une autoroute
65 dB(A)	à 180 m d'une autoroute moyennement chargée
60 dB(A)	Niveau d'une conversation normale ou à 30 m d'une petite route (300 véhicules/jour)
45 dB(A)	Intérieur d'un appartement le jour
30 dB (A)	ambiance calme en milieu rural

Réglementairement en France, les niveaux sonores ne doivent pas dépasser :

>70 dB(A)	Point noir du bruit routier
60 dB(A)	Limite réglementaire pour l'exposition des riverains des voies routières nouvelles (niveau moyen le jour)

30 dB(A) Niveau limite pour le bruit des équipements collectifs dans les pièces habitables (VMC, chaufferie, ascenseur...)

Pour information, il convient de signaler qu'une augmentation de 10 dB(A) correspond à un doublement de la sensation bruyante.

La nuisance sonore perçue par les habitants ou les usagers des logements situés au voisinage de la source de bruit sera fonction principalement :

- de l'éloignement de la source de bruit
- de l'exposition des lieux de vie (chambre, séjour, terrasses...) par rapport aux sources de bruit,
- du niveau sonore ambiant initial
- de la durée du bruit
- de la période durant laquelle se produisent les nuisances (jour/nuit ; été/hiver)

Pour la RD 939, les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la détermination de l'isolation acoustique des bâtiments à construire sont (pour les voies classées en catégorie 3) :

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

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

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

Au regard de ces normes, il convient de chercher des solutions techniques pour réduire les nuisances sonores. Ces solutions techniques reposent sur l'orientation et l'isolement de l'habitation.

Ainsi, les logements devront être construits pour que les pièces de vie ne soient pas orientées dans l'axe de la source de bruit et devront respecter les principes d'isolation d'une habitation exposée au bruit conformément à la réglementation acoustique qui prévoit une valeur d'isolement minimum de 30 dB(A) pour les fenêtres quelque soit l'environnement.

Les documents annexés à la présente étude (Bruit de circulation : comment isoler votre logement) précisent les solutions techniques à imposer aux constructeurs dont la pose de fenêtres équipées d'un vitrage haute performance ou la mise en œuvre d'un double vitrage.

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

Au sein de la zone actuelle, une exploitation agricole peut générer des nuisances envers des tiers. Il conviendra de respecter la règle de réciprocité agricole.

#### **1-3-2 Au regard de la sécurité :**

La zone sera desservie indirectement par la RD 939 par un carrefour aménagé :

- ☐ les véhicules accèdent à la zone à partir d'un carrefour parfaitement sécurisé
- ☐ L'accès à la RD 939 depuis la zone fait l'objet d'un stop.
- ☐ Il n'y aura pas d'accès direct entre les zones d'habitat et la RD 939.

Les autres accès à la zone du projet sont assurés par des voies secondaires ne présentant aucun danger. Ils ne nécessitent que des aménagements particuliers inscrits au PLU par des emplacements réservés (élargissement de voie)

Le développement du site se fera à partir d'accès à aménager et autour de la voie interne déjà en place (chemin).

Le développement de la zone ne nécessite pas de nouveaux aménagements « sécuritaires » depuis la RD 939 car son accès a déjà été sécurisé et les trafics supplémentaires engendrés par les nouvelles activités ne devraient pas modifier profondément le fonctionnement

de l'accès et de la desserte de la zone au regard de son potentiel de développement.

Les voies à aménager seront donc principalement au cœur de la zone d'habitat future.

Ces aménagements sont déjà pris en considération dans le PLU.

### 1-3-3 Au regard de la qualité de l'architecture et de l'urbanisme :

#### **Les espaces bâtis environnants :**

Il n'y a pas d'espaces habités à proximité immédiate de la zone 1AU présente ou à aménager.

Les habitations les plus proches de la zone déjà urbanisée sont de type pavillonnaire et le dessin du projet ne générera pas de rupture d'ambiance architecturale puisqu'il est d'une part en continuité d'une zone UD, et d'autre part relativement éloigné des habitations à l'est de la zone 1A.

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

Concernant les réseaux :

- ✓ Au niveau de la voirie interne, il convient d'aménager le chemin rural.
- ✓ Concernant les réseaux d'eau, les canalisations les plus importantes de la commune se situent à proximité de la zone, permettant d'établir également une défense incendie satisfaisante.
- ✓ La présence du transformateur facilite la desserte électrique.

*La proximité de tous les réseaux permettra un aménagement satisfaisant de la zone. Le réseau viaire interne devra notamment être étudié de façon globale.*

*La zone n'est, à l'inverse, pas desservie par un réseau de collecte des eaux usées. Chaque nouvelle habitation devra disposer d'un assainissement autonome aux normes en vigueur.*

*Un réseau de collecte des eaux pluviales pourra être aménagé au sein de la zone et un ou plusieurs bassins de retenues d'eau pourront être envisagés bien que la pente naturelle permette une bonne évacuation des eaux.*

*Le ramassage des déchets sera organisé comme sur le reste de la commune.*

#### 1-3-4 Au regard de la qualité des paysages :

Le site est implanté dans un paysage agricole ou l'arbre prend de plus en plus d'importance vers la RD 939, et tout particulièrement vers le nord.

#### \* Les ambiances paysagères :

De la RD 939, l'espace du projet est peu visible et ne prête pas une observation particulière. Uniquement la présence d'un rideau d'arbre au dessus de talus retient le regard.

Le site du futur lotissement modifiera par contre l'ambiance paysagère à l'est des terrains, vers le centre bourg de Brantôme. Aujourd'hui, terre agricole et en partie boisée, le site portera des habitations de type pavillonnaire transformant complètement la perception de ce site.

*Toutefois, cette zone ne se découvre que très tardivement. Les espaces boisés denses en bordure de l'axe routier réduisent en effet le champ de vision à la simple vue du talus et des arbres.*

*En arrivant véritablement sur la zone, le champ de vision est large, essentiellement en raison du relief qui s'expose face au conducteur. L'aménagement de la partie ouest de la zone (à proximité de la RD 939) devra intégrer les boisements en place en conservant un rideau d'arbre et un bois au nord de la zone pour éviter tout effet d'urbanisation non intégré à son environnement.*

2 – BILAN ET ENJEUX :

	<i>LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS A ATTEINDRE</i>
<i>LES NUISANCES</i>	<p>Limiter les nuisances de tous types (sonores et visuelles)</p> <p>Conserver un espace d'isolement entre les espaces urbains et la RD 939.</p> <p>Anticiper les impacts négatifs des nouvelles constructions et de l'urbanisation du site (assainissement, impacts visuels, paysagers, sonores, ...).</p>
<i>LA SECURITE</i>	<p>Développer la zone sans nouvel accès direct à la RD 939 (s'appuyer sur les voies secondaires).</p> <p>Définir une desserte adaptée garante d'une sécurité optimale pour l'ensemble des utilisateurs (résidents, visiteurs, piétons, véhicules de secours, de collecte des déchets, ...).</p> <p>Limiter l'occupation et l'utilisation du sol aux activités ne portant pas atteinte à la sécurité publique et ne générant pas un trafic routier conséquent.</p>
<i>LA QUALITE DE L'URBANISME</i>	<p>Préserver la perception du site actuel depuis la RD 939</p> <p>Valoriser la bande non urbanisée le long de la RD 939.</p> <p>Définir une forme urbaine compatible avec le site (topographie, ambiances paysagères, perceptions, ...). Densité, organisation, retrait d'implantation,..., sont autant d'éléments qui favorisent l'intégration paysagère.</p>
<i>LA QUALITE ARCHITECTURALE</i>	<p>Garantir la meilleure intégration possible des constructions,</p> <p>Interdire certaines composantes architecturales pouvant porter préjudice à l'environnement (couleur, ...)</p> <p>Concevoir une implantation conforme à l'environnement proche du site : habitation type pavillonnaire et conforme à la réglementation acoustique.</p>
<i>LA QUALITE DES PAYSAGES</i>	<p>Assurer un verdissement du site,</p> <p>Définir une composition urbaine respectueuse de la topographie actuelle, garante de la protection et de la mise en valeur des perceptions et des ambiances paysagères,</p> <p>Conserver la trame paysagère existante,</p>

	<p>Prendre appuis sur cette dernière pour réaliser les aménagements paysagers,</p> <p>Paysager la marge de recul existante de telle manière :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>■ qu'elle valorise les espaces urbains à l'arrière et le site dans son ensemble,</li><li>■ qu'elle marque toujours le rideau végétal soulignant le talus et conserver la majeure partie du boisement du nord de la zone permettant la préservation des perceptions et ambiances paysagères.</li></ul>
--	---

### 3 – PROJET – DISPOSITIONS A PREVOIR POUR NE PAS APPLIQUER LE REcul PREVU AU 1<sup>ER</sup> ALINEA DE L'ARTICLE L111.1.4 ET SES JUSTIFICATIONS :

Voir cartographie du projet qui présente notamment les principes d'organisation et d'aménagement du site.

LE PROJET	LES ENJEUX
<p><u>Les aménagements routiers :</u></p> <p>L'accès à la zone depuis / vers la RD 939 sera réalisé conformément aux règlements, et orientations d'aménagements de la zone de la Pougé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pas de desserte à partir de la RD 939</li> <li>- aménagements, élargissements de voies existantes suivant les emplacements réservés n° 13 inscrits au plan de zonage du PLU</li> </ul> <p>La desserte interne de la zone sera assurée entre autre par la voie existante (chemin rural) qui devra toutefois être re-calibrée aux vues de la destination de la zone.</p> <p>La mise en place d'espace pour les piétons afin d'éviter les conflits entre les différents usagers est fortement encouragée.</p>	<p style="text-align: center;"><i>La sécurité</i></p> <p style="text-align: center;"><i>et</i></p> <p style="text-align: center;"><i>la qualité de l'urbanisme</i></p>
<p><u>La marge de recul et son traitement :</u></p> <p>Application d'un traitement paysager sur la marge de recul pour valoriser l'entrée du site et intégrer les constructions à l'arrière suivant les orientations d'aménagements.</p> <p>Définition d'une marge de recul de 60 m par rapport à l'axe de la RD 939.</p> <p>Application d'un traitement paysager : conservation du rideau d'arbres entre les habitations et les arbres déjà existants dans la bande des 60 m.</p> <p>Vu depuis la RD 939, ce rideau d'arbre ne perturbera pas le conducteur dont le champ de vision ne sera pas distrait car son regard ne croisera pas un nouveau point d'accroche. Par ailleurs, ces arbres stabiliseront toujours le</p>	<p style="text-align: center;"><i>La qualité de l'urbanisme et du paysage</i></p> <p style="text-align: center;"><i>et</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Limiter les nuisances</i></p>

<p>talus et « masqueront » les bâtiments de la zone depuis un environnement plus lointain.</p>	
<p><u>Les aménagements paysagers à réaliser, internes à la zone :</u></p> <p>Une haie de préservation paysagère autour de la zone ouest devra être plantée afin de constituer un espace tampon entre ancien et nouvel habitat, entre habitation et espace agricole.</p> <p>Dans le « fond » du secteur, au nord, la préservation d'une zone boisée permettra une bonne intégration paysagère de la zone depuis l'extérieur, notamment du versant sud, en surélévation de la zone. Ainsi, cet espace tampon maintiendra les points de vue existant en direction du nord. Cette haie arbustive sera la continuité visuelle des espaces boisés du sud-est de la zone.</p> <p>Enfin, ces bois auront un effet de récolte des eaux de pluies.</p> <p>Pour compléter, ces aménagements, des dispositions réglementaires renforçant le verdissement et la mise en valeur du site sont imposés (superficies minimales de traitement en espaces verts, interdiction de l'unicité des essences, ...).</p>	<p><i>La qualité du paysage, la mise valeur et l'intégration du site.</i></p>
<p><u>Composition urbanistique :</u></p> <p>Application de dispositions réglementaires pour assurer une réalisation conforme du projet :</p> <p>Le secteur est réservé à une zone d'urbanisation et sera ici à vocation principale d'habitations.</p> <p>L'ensemble des constructions devra être conforme aux spécificités techniques définies par la réglementation « isolement acoustique des bâtiments d'habitation » rappelés ci-après.</p> <p>Les définitions des dispositions réglementaires architecturales sont toutefois souples pour favoriser d'une part la mixité, la diversité et les projets novateurs, ..., tout en étant garantes d'une parfaite intégration au site et d'une préservation de l'environnement.</p>	<p><i>La qualité de l'urbanisme, et la mise en valeur de l'architecture.</i></p>

#### 4 - Dispositions réglementaires applicables au secteur ayant fait l'objet d'une étude complémentaire attestant de la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages

Les conclusions de cette étude complémentaire au PLU doivent être prises en compte dans le règlement du PLU et traduites dans les orientations d'aménagement.

#### 4.1 LE REGLEMENT

##### *ZONE D'URBANISATION FUTURE*

##### Caractère de la zone

Cette zone recouvre des terrains à caractère naturel, destinés à être ouverts à l'urbanisation.

Les unités de la zone suffisamment équipées à leur périphérie immédiate pourront être urbanisées à court terme soit sous forme d'opération d'ensemble, soit au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone prévus par les orientations d'aménagement et le règlement.

Les autres unités de la zone ne pourront être urbanisées que lorsque les conditions prévues au paragraphe précédent seront remplies, éventuellement après modification ou révision du PLU.

#### *SECTION 1 – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL*

##### **article 1AU 1 – occupations et utilisations du sol interdites**

Toute occupation ou utilisation du sol non soumise à des conditions particulières conformément à l'article 1AU.2 est interdite.

##### **article 1AU 2 – occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières**

A condition que les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité, d'assainissement existant à la périphérie immédiate de chaque unité de la zone aient une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de la dite unité, sont admises :

1/ Les constructions desservies par les équipements internes à la zone prévus par les orientations d'aménagement, au fur et à mesure de leur réalisation, notamment celles à usage d'habitation, d'équipement collectif, d'hôtellerie, de commerces, d'artisanat, de bureaux et de services, ainsi que leurs annexes.

2/ Les opérations d'aménagement d'ensemble comprenant habitations, équipements collectifs, bâtiments annexes et locaux à usage d'activité qui leur sont directement liés (commerces, artisanat, services)

4/ A condition de faire partie des constructions ou opérations visées aux paragraphes ci-dessus :

- les installations classées liées directement aux activités prévues dans l'opération ou aux besoins des constructions,
- les aires de stationnement,
- les piscines,
- les antennes d'émission et de réception des signaux radio électriques,
- les clôtures.

5/ Les constructions à usage d'équipement collectif d'infrastructure (ouvrages techniques et travaux exemptés du permis de construire nécessaires au fonctionnement des divers réseaux).

## SECTION 2 – CONDITIONS DE L'UTILISATION DU SOL

### **ARTICLE 1AU 3 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC**

#### 1 – Voirie

Les voies publiques ou privées doivent desservir les terrains dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination des constructions qui y sont édifiées. Les caractéristiques de ces voies doivent notamment permettre la circulation et l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

Les voies à aménager ou à créer doivent respecter les principes définis par les orientations d'aménagement.

Les voies en impasse ne pourront desservir plus de 10 logements.

Les fonds d'impasse desservant plus de trois logements doivent être aménagés en placettes dont la surface devra permettre au moins l'inscription d'un cercle de 10 mètres de rayon, non comptée la largeur des trottoirs.

#### 2 – Accès

Les constructions et installations autorisées doivent avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par passage aménagé sur les fonds voisins, éventuellement obtenu dans les conditions fixées par l'article 682 du code civil.

Ces accès doivent présenter les caractéristiques minimales définies ci-dessous :

- leurs caractéristiques géométriques doivent répondre, à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles qu'ils desservent pour satisfaire aux exigences de la sécurité, de la protection civile et de la défense contre l'incendie.

- leur raccordement sur les voies publiques doit être aménagé en fonction de l'importance du trafic des dites voies en assurant notamment une visibilité satisfaisante vers la voie.

**ARTICLE 1AU 4 – CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS****1- Eau potable :**

Toute construction ou installation qui requiert une desserte en eau potable doit être alimentée par branchement sur une conduite publique de distribution de caractéristiques suffisantes, située au droit du terrain d'assiette. Toutefois, il peut être prévu un raccordement en application des dispositions relatives aux équipements propres établies par l'article L 332-15, 3° alinéa du code de l'urbanisme. Il est rappelé que ledit raccordement ne peut excéder 100 mètres.

**2- Assainissement :****a) dispositions générales**

Les eaux usées de toute nature doivent être évacuées par des canalisations souterraines au réseau public d'assainissement situé au droit du terrain d'assiette, en respectant ses caractéristiques et dans des conditions conformes à la réglementation d'hygiène en vigueur.

Les lotissements et ensembles de logements doivent être desservis par un réseau d'égout évacuant directement et sans aucune stagnation les eaux usées de toute nature d'une part, et les eaux pluviales d'autre part.

Ces réseaux seront raccordés aux réseaux publics du quartier où est établi le lotissement ou l'ensemble de logements.

**3- Autres réseaux**

Toute construction doit être alimentée en électricité dans des conditions répondant à ses besoins par branchement sur une ligne publique de distribution de caractéristiques suffisantes, située au droit du terrain d'assiette. Toutefois, il peut être prévu un raccordement en application des dispositions relatives aux équipements propres établies par l'article L 332-15, 3° alinéa du code de l'urbanisme. Il est rappelé que ledit raccordement ne peut excéder 100 mètres.

Les lignes électriques ou téléphoniques et leurs branchements doivent être réalisés en souterrain.

**article 1AU 5 – superficie minimale des terrains constructibles**

Toute construction nécessitant l'installation d'un dispositif d'assainissement autonome conformément aux dispositions de l'article 1AU 4-2 b ci-dessus doit être implantée sur un terrain dont les caractéristiques seront conformes pour permettre l'installation du dispositif d'assainissement le plus adapté à la nature du sol et à la configuration du terrain.

Non réglementée dans les autres cas.

**article 1AU 6 – implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

Les constructions doivent être implantées à 5 mètres au moins de l'axe des voies existantes à aménager (15 m. le long des routes départementales).

L'implantation le long des voies à créer sera adaptée au plan de masse de l'opération. En l'absence de plan d'aménagement général, les constructions doivent être implantées à 5 mètres au moins de l'alignement des voies prévues.

L'implantation des constructions à usage d'équipement collectif d'infrastructure n'est pas réglementée lorsque cela est justifié par des impératifs techniques liés à la nature de la construction.

2 – Dispositions applicables le long de la RD 939 et 675 : application de l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme :

Excepté les secteurs faisant l'objet d'une étude particulière conformément à l'article L 111 1 4 du code de l'urbanisme, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe de la RD 939 et de soixante quinze mètres de l'axe de la RD 675.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.
- à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Dans les cas ainsi énumérés, les constructions doivent être implantées (à 25 mètres au moins de l'axe de la RD 939 et 675), sauf dans le cas d'extension d'une construction existante.

**article 1AU 7 – implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

1 – Dispositions générales

Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives, sauf lorsqu'il s'agit d'immeubles groupant plusieurs logements, édifiés sur plus de deux niveaux de plancher.

Dans tous les cas d'implantation en retrait des limites séparatives, la distance comptée horizontalement de tout point d'une construction au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

**article 1AU 8 – implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété**

La distance comptée horizontalement de tout point d'une construction au point le plus bas et le plus proche d'une autre construction édifiée sur le même terrain doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 6 mètres

Cette distance peut être réduite de moitié lorsque l'une au moins des constructions en vis-à-vis ne comporte pas de pièce habitable ou assimilée.

**article 1AU 9 – emprise au sol des constructions**

L'emprise au sol des constructions ne peut excéder (50%) de la superficie du terrain d'assiette de leur implantation

**article 1AU 10 – hauteur maximale des constructions****1 – Définition**

La hauteur d'une construction est la différence de niveau entre le sol naturel avant terrassement et l'égout du toit.

Sur terrain plat, elle est mesurée le long de chaque façade de la construction. Lorsque le terrain naturel est en pente, la hauteur est mesurée à la partie médiane de la façade le long de laquelle la pente est la plus accentuée.

**2 Règles**

La hauteur des constructions ne doit pas excéder 7 mètres.

**article 1AU 11 – aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords****A/- Dispositions générales**

Les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions, ou l'aspect extérieur des bâtiments à édifier ou à modifier, ne devront pas être de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

**B/- Prescriptions particulières****1 - Façades**

L'emploi à nu de tôle galvanisée ou de matériaux non recouverts d'un parement ou d'un enduit tels que briques creuses, parpaings, etc... est interdit.

**2 - Toitures**

Sauf lorsqu'il est fait application des dispositions fixées au paragraphe 4 ci-dessous, les constructions doivent être terminées par des toitures en pente simple ou double, couvertes de tuiles mises en œuvre conformément aux règles de l'art.

- tuiles canal, romanes ou similaires, lorsque la pente est inférieure à 45%.
- tuiles plates ou similaires lorsque la pente est supérieure à 120%.

La réalisation de toitures selon des pentes intermédiaires, entre 45 et 120 %, ou l'utilisation de matériaux de couverture autres que ceux cités ci-dessus sont interdites.

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

4 - Pour les bâtiments à usage d'activité ou d'équipement collectif d'infrastructure, les dispositions visées au paragraphe 2 ci-dessus peuvent ne pas être applicables. Dans ce cas, la forme des dits bâtiments sera simple et extérieurement justifiée par les impératifs techniques liés à la nature de la construction. Les surfaces extérieures pleines ne pourront être brillantes.

L'ensemble des règles imposées dans cet article ne devront pas porter préjudice aux règles applicables par l'Architecte des Bâtiments de France.

#### **article 1AU 12 – OBLIGATIONS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT**

Afin d'assurer, en dehors des voies publiques, le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations, la superficie à prendre en compte pour le stationnement d'un véhicule étant de 25 m<sup>2</sup>, y compris les accès, il est exigé au moins :

1 – Pour les constructions à usage d'habitation :

Deux places de stationnement par logement, dont une partie doit être banalisée dans les opérations visées à l'article 1AU 2, à raison d'une demi-place au moins par logement (arrondie au nombre entier supérieur).

2 – Pour les constructions à usage de commerce, de production artisanale ou de service :

Une place de stationnement par tranche de 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher hors œuvre nette de la construction.

3 – Les constructions ou établissements non prévus ci-dessus sont soumis à la règle de ceux qui leur sont le plus directement assimilables dans la liste citée.

#### **article 1AU 13 – OBLIGATIONS EN MATIERE DE REALISATION D'espaces libres et plantations, espaces boisés classés**

1 – Espaces libres

Les espaces libres de toute construction ainsi que le délaissé des aires de stationnement seront prioritairement aménagés en espaces verts.

2 – Plantations

Les aires de stationnement doivent être plantées d'arbres

3 - Espaces boisés classés

Les espaces boisés classés à conserver ou à créer reportés sur le plan devront être protégés. Ils sont soumis, pour leur entretien et leur aménagement aux dispositions introduites par l'article L 130-1 du Code de l'Urbanisme.

4 - Dispositions particulières applicables aux éléments remarquables du paysage identifiés

conformément à l'article L 123.1.7<sup>ème</sup> du code de l'Urbanisme.

Dans les espaces boisés, parcs et alignements d'arbres repérés au plan comme éléments remarquables du paysage, les coupes et abattages d'arbres ne sont admis que pour des motifs liés à la santé et à la vie de l'arbre, ou pour des aménagements nécessaires à la circulation publique ou à des équipements d'intérêt collectif.

Les défrichements sont interdits.

### *SECTION 3 – POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU Sol*

#### **article 1AU 14 – coefficient d'occupation du sol**

Le coefficient d'occupation du sol applicable à la zone 1AU est fixé à 0,6

Il n'est pas fixé de COS :

- pour les constructions à usage d'équipement collectif d'infrastructure.

## **4.2 LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENTS DE LA POUGE**

## ANNEXES

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

Développement d'une zone à urbaniser à court terme  
à vocation d'accueil d'activités économiques  
à Puy-Laurent-Est



COMMUNE DE BRANTÔME

Mars 2009

# SOMMAIRE

## INTRODUCTION

1. ETAT DES LIEUX –ANALYSE DU SITE
2. BILAN ET ENJEUX
3. PROJET – DISPOSITIONS A PREVOIR POUR NE PAS APPLIQUER LE REcul PREVU AU 1<sup>ER</sup> ALINEA DE L'ARTICLE L111.1.4 ET SES JUSTIFICATIONS
4. DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES APPLICABLES AU SECTEUR AYANT FAIT L'OBJET D'UNE ETUDE COMPLEMENTAIRE ATTESTANT DE LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES, DE LA SECURITE, DE LA QUALITE ARCHITECTURALE, DE LA QUALITE DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES



# INTRODUCTION

Afin de répondre aux besoins de développement de la communauté de communes du Brantômois et de la commune de Brantôme, exprimés dans le cadre de la révision du plan d'occupation des sols valant plan local d'urbanisme de Brantôme, les élus ont inscrit une zone à urbaniser à vocation d'accueil d'activités économiques (1AUy) au lieu-dit « Puy-Laurent-Est », au nord de Brantôme.

Or, ce projet se situe le long de la route départementale n° 675, voie classée à grande circulation pour laquelle l'article L-111.1.4 du code de l'urbanisme oblige en ce cas un recul de 75 mètres de part et d'autres de l'axe de la voie en dehors des espaces urbanisés.

Compte tenu de l'intérêt de ce projet pour la commune de Brantôme, celle-ci souhaite réduire cette marge de recul pour permettre l'implantation d'une ou plusieurs entreprises artisanales, industrielles ou commerciales.

Néanmoins, ce recul ne peut être réduit que si une étude est réalisée. L'étude développée ici a donc pour objet la définition de la distance de la marge de recul par rapport à l'axe de la RD 675 ainsi que l'analyse et l'attestation de la prise en compte de l'impact du projet de construction au regard notamment :

- des nuisances,
- de la sécurité,
- de la qualité architecturale,
- de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

## **Rappels des éléments qui ont conduit à la constitution d'un dossier L-111.1.4 :**

- Le site se trouve hors agglomération ;
- L'article L-111.1.4 (voir rappel du texte page suivante) du code de l'urbanisme offre la possibilité de s'affranchir des reculs imposés ;
- Les acteurs locaux ont une volonté affirmée de favoriser le développement économique tout en réalisant une opération de qualité, garante de la préservation et de la mise en valeur de l'environnement ;
- Les entreprises qui souhaiteront s'installer sur le site auront besoin, compte tenu de la topographie du terrain et afin d'optimiser leurs projets, de voir réduite la bande inconstructible.



## Rappel de l'article L-111.1.4 du code de l'urbanisme

CODE DE L'URBANISME  
PREMIÈRE PARTIE LÉGISLATIVE  
LIVRE PREMIER RÈGLES GÉNÉRALES D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME  
TITRE PREMIER RÈGLES GÉNÉRALES D'UTILISATION DU SOL  
CHAPITRE PREMIER RÈGLES GÉNÉRALES DE L'URBANISME

**Art. L. 111-1-4** (Modifié par Ordonnance n°2004-637 du 1 juillet 2004 - art. 28 JORF 2 juillet 2004 en vigueur le 1er juillet 2006 et modifié par Loi n°2005-157 du 23 février 2005 - art. 200 JORF 24 février 2005)

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 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.

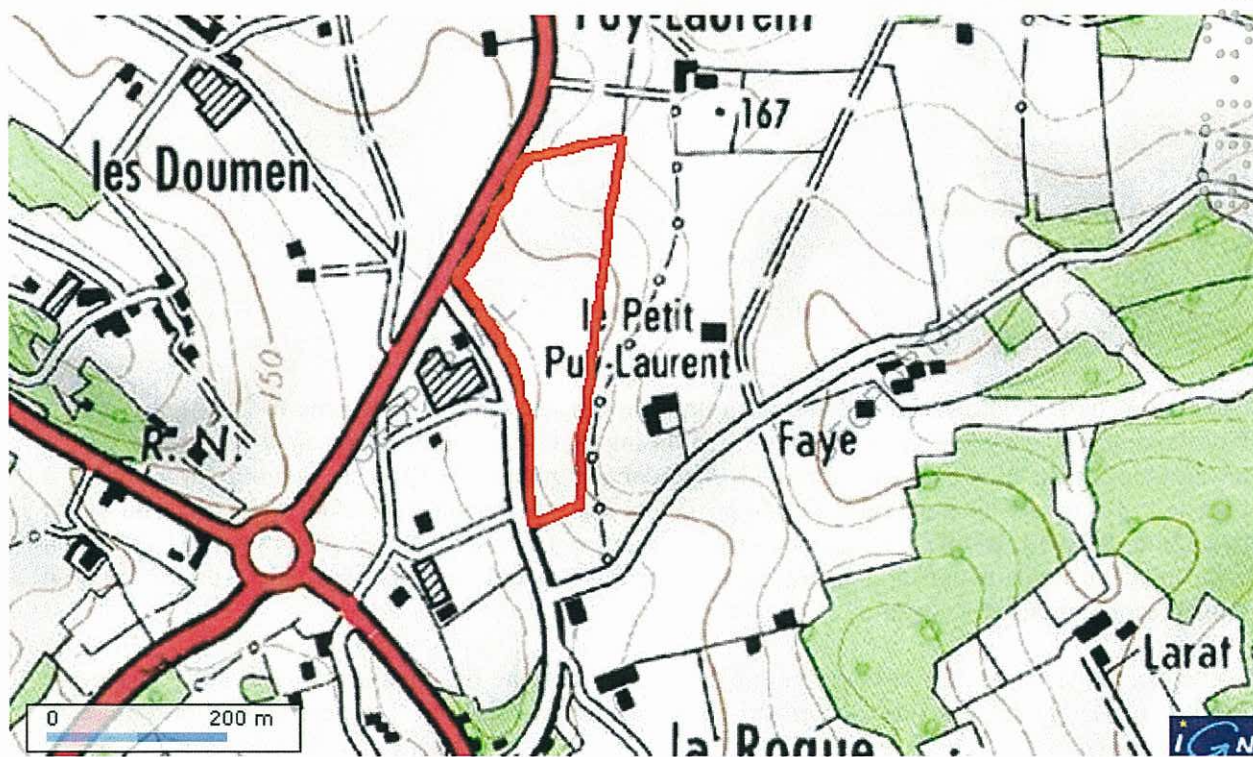
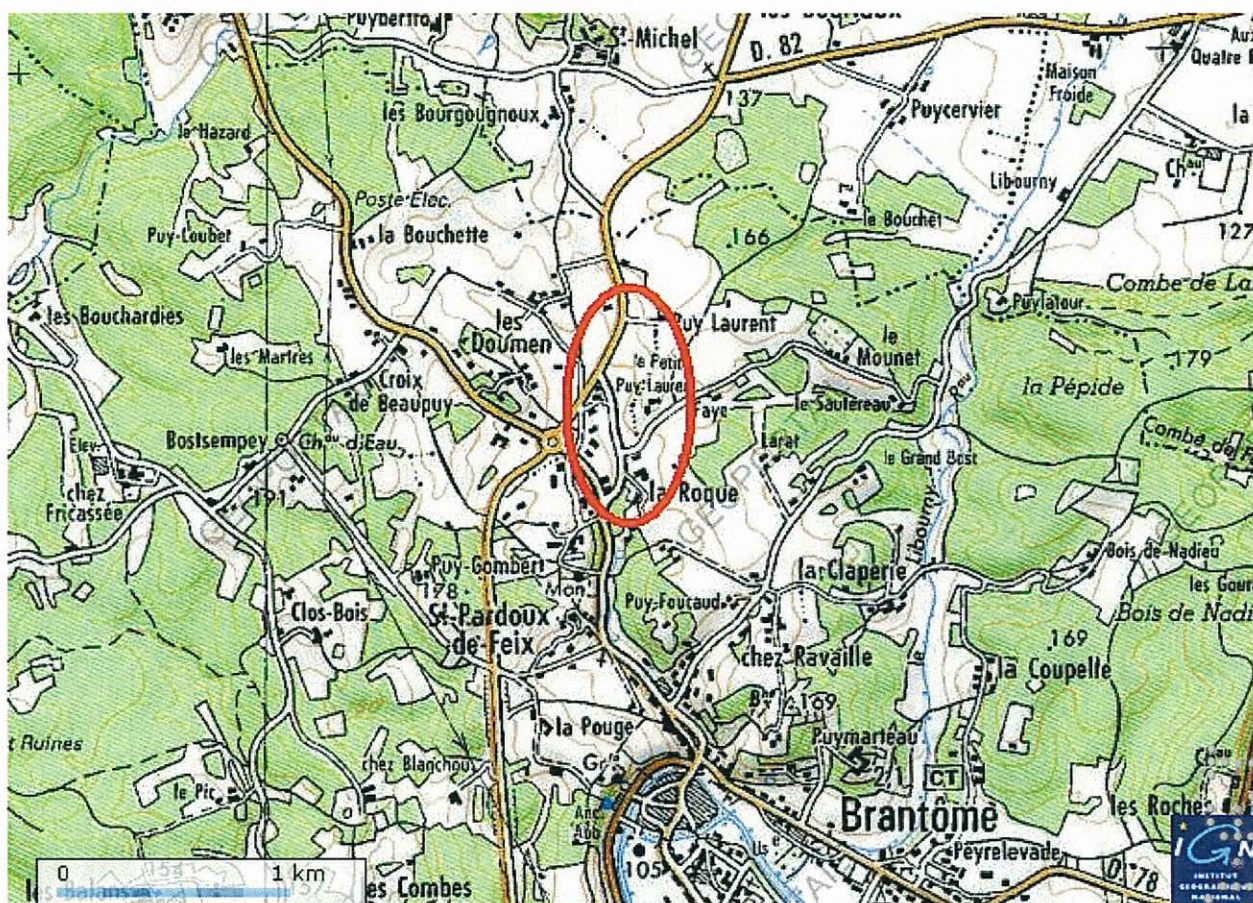
Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'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.

## Présentation du projet

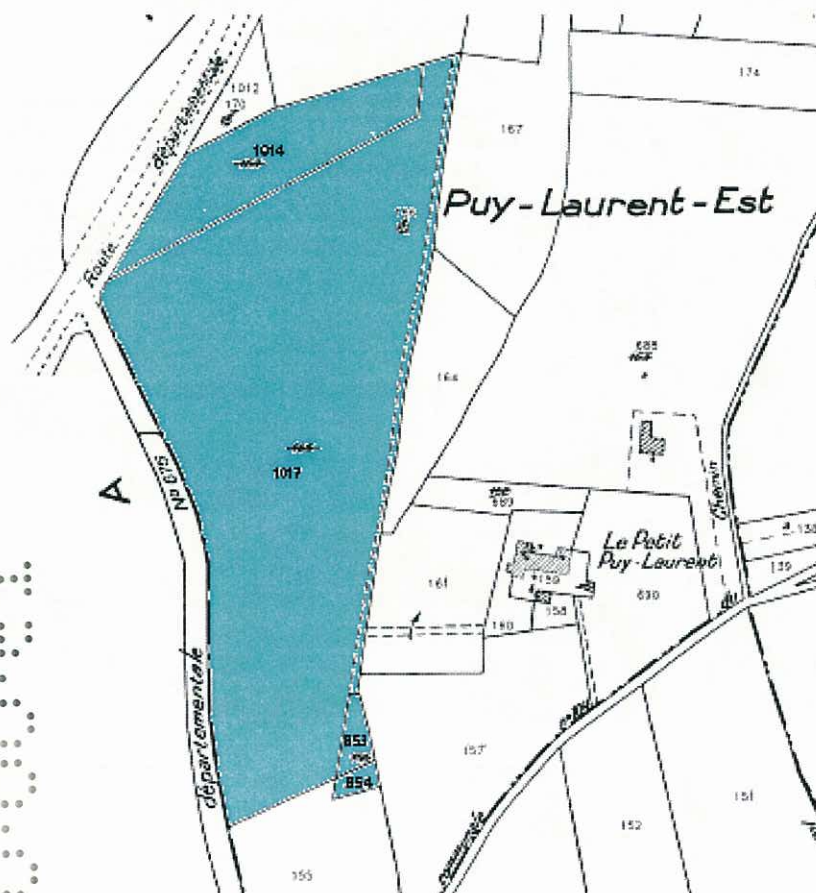
### Cartes de localisation géographique du projet



La commune de Brantôme souhaite développer un secteur destiné à l'accueil d'activités économiques dans le prolongement des entreprises déjà implantées pour plus de cohérence dans son développement économique et urbain.

Ce secteur est positionné sur les parcelles cadastrales n° 853-854-1014 et 1017 section B, sur une superficie d'environ 4,2 ha au lieu-dit Puy-Laurent Est.

Au vu de l'emplacement de cette zone, classée 1AUy, il est clairement établi l'intérêt pour des entreprises de s'implanter sur le secteur (réseaux déjà présents, surfaces disponibles importantes, accessibilité facile, visibilité depuis la RD 675...)



Source : [www.cadastre.gouv.fr](http://www.cadastre.gouv.fr)

• Détail des surfaces de parcelles :

- ✓ 853 : 4 a 62 ca
- ✓ 854 : 2 a 64 ca
- ✓ 1014 : 54 a 44 ca
- ✓ 1017 : 3 ha 58 a 61 ca

Cette nouvelle zone d'activités est située au nord du centre bourg de Brantôme (à 2 km), au lieu-dit Puy-Laurent-Est, dans la continuité naturelle d'un important secteur UY, au sein d'un espace voué à un développement urbain à court terme (1AUy) dans le zonage du PLU (le y signifiant « destiné à l'accueil d'activités économiques »). A proximité du rond-point (carrefour déviation ouest de Brantôme, RD 939, RD 675, et ancienne route départementale) et jouxtant partiellement la RD 675, cette nouvelle implantation s'intégrera dans un espace aujourd'hui agricole, mais à proximité d'un secteur économique déjà construit.

Toutefois, les terrains concernés par ce projet jouxtent la route départementale (RD 675), concernée par l'article L.111.1.4 du code de l'urbanisme obligeant un recul de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie.

La collectivité de Brantôme souhaite réduire la marge de recul imposée par l'article cité ci-dessus pour permettre l'implantation de nouvelles activités.

En ce cas il convient de réaliser une étude complémentaire au PLU pour examiner l'impact du projet de construction vis-à-vis :

- des nuisances,
- de la sécurité,
- de la qualité architecturale,
- ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Distances et temps de parcours depuis la zone économique :

	Brantôme	Nontron	Périgueux	Angoulême
Distances depuis la zone économique	2,5 km	20 km	29 km	57 km
Temps de parcours	3 min	20 min	33 min	59 min



## **1 - ETAT DES LIEUX – ANALYSE DU SITE**

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

#### **Les informations à prendre en compte :**

Sur le secteur d'études, à l'exception des contraintes liées à la proximité de la RD 675, (article L.111.1.4), il n'existe aucun périmètre de protection qui puisse influencer ou contraindre l'installation d'une zone d'activité économique ou d'entreprises :

- pas de périmètre de protection de monument historique ;
- pas de périmètre de protection de captage d'eau potable ;
- pas de zones aux qualités écologiques à protéger.

Il existe une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager sur la commune de Brantôme, néanmoins, le secteur objet de l'étude n'est pas compris dans le périmètre de cette ZPPAUP.

#### **L'occupation du sol :**



Pour repérage : se reporter aux cartes de localisation, dans la partie « présentation du projet »

La zone du projet en cours d'étude n'est pas urbanisée à l'exception d'une construction ayant perdu son usage. L'occupation actuelle de la surface est exclusivement agricole et se présente sous la forme de prairies où seuls quelques arbres sont implantés. Une ou plusieurs exploitations agricoles sont présentes en bordure de zone.



La zone n'a pas fait l'objet d'aménagement paysager spécifique. Toutefois, L'environnement de la zone offre un paysage rural (prairies, terres cultivées, exploitation agricole visible aux Doumen située à l'Ouest de la zone 1AUy).

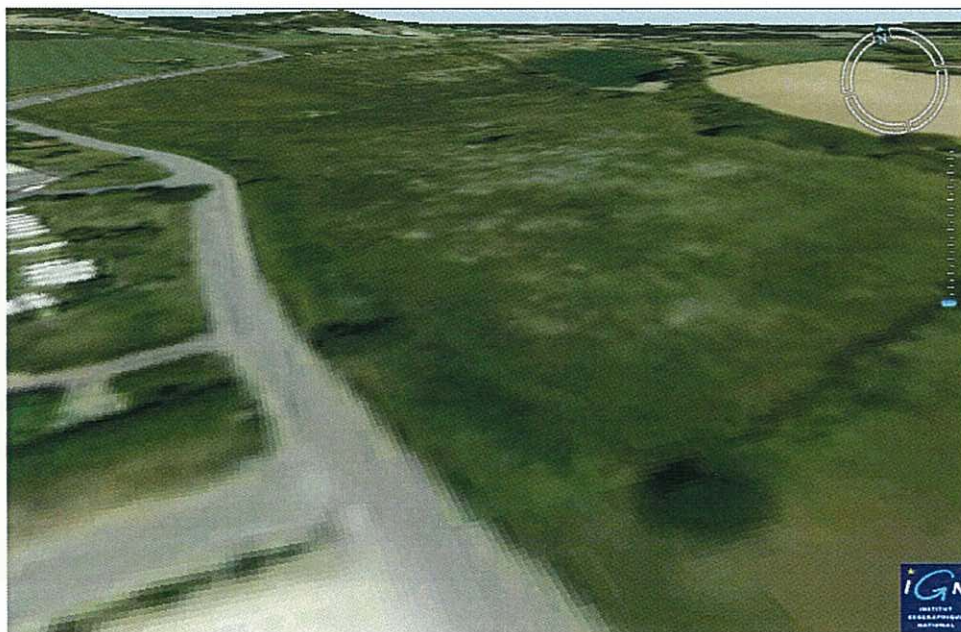
Il est à signaler que ce secteur, situé en entrée de secteur à urbanisation continue du nord de l'agglomération de Brantôme, commune attractive d'un point de vue touristique.

### **Le contexte topographique**

Le relief ondulé de la zone du futur projet d'aménagement oscille entre 160 m et 141 m. Cette zone se situe en léger surplomb de la RD 675 et de la voie secondaire.

Actuellement, en bordure de la RD 675, un talus de faible hauteur se dessine, et permet d'isoler visuellement depuis la route, une partie de la zone.

Ces terrains connaissent une pente douce sur la partie la plus proche de la RD 675 et connaissent des pentes plus abruptes sur le Sud-Est de la zone 1AUy, susceptibles de rendre difficile le développement de ces secteurs.





→ Sens de la pente

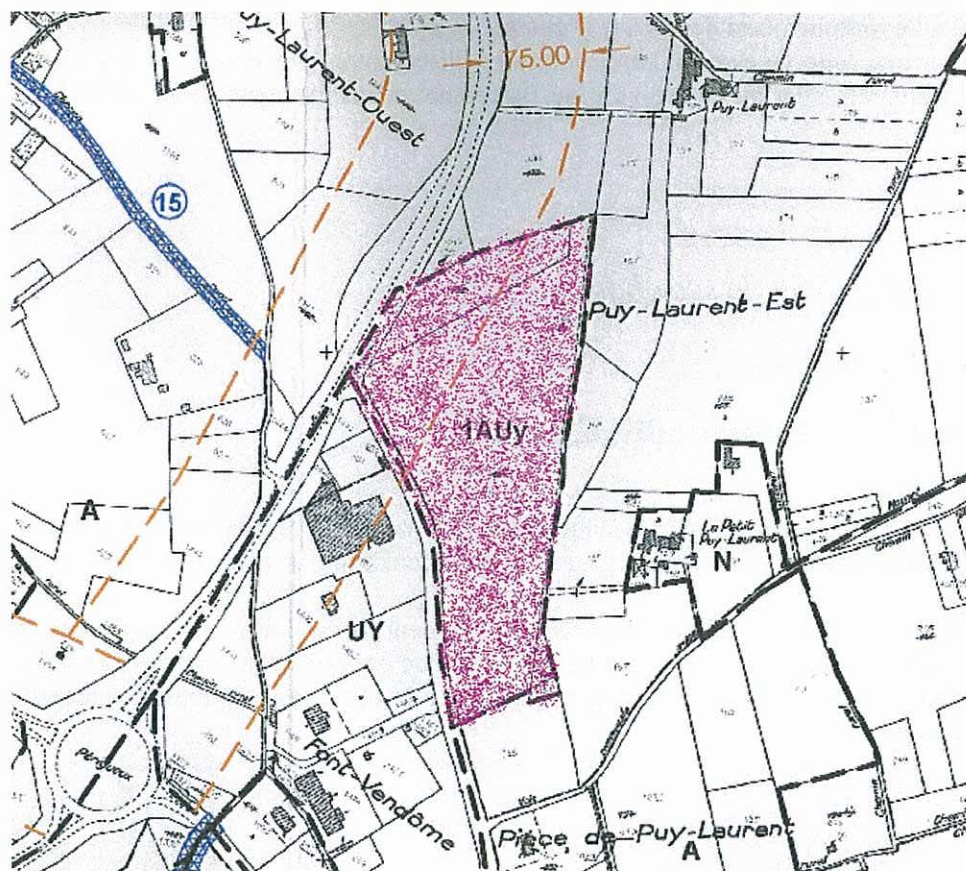
### Le classement des zones voisines au regard du PLU

Au Sud-Ouest de la zone 1AUy objet de l'étude, mais de l'autre côté de la voie secondaire, une zone UY sur le secteur de Font-Vendôme (zone urbaine destinée à l'accueil d'activités économiques artisanales, commerciales ou industrielles).

Cette zone est déjà pleinement occupée, notamment par une entreprise de fabrication-vente de camping-cars pour laquelle le bâtiment d'exploitation est situé très largement dans la bande des 75 m, notamment suite à l'extension du bâtiment.



Tout autour du reste de la zone 1AUy, se trouve une importante zone agricole, essentiellement occupée par des prairies et des cultures.



La limite d'inconstructibilité des 75 m apparaît sur cet extrait du plan de zonage du PLU en pointillés rouges.

## 1-2 La RD 675 :

### Quelques données :

- La RD 675 est un itinéraire structurant du département reliant Brantôme à Nontron, puis continuant vers Piégut-Pluviers, puis Saint-Junien (Haute-Vienne) et constitue un itinéraire bis de circulation Nord/Sud entre la RN 10 et l'A 20.
- Cet axe est régulièrement emprunté par des convois exceptionnels.
- Cette route, rectiligne à proximité de la zone et du carrefour la desservant, est composée de 2 voies.
- La vitesse y est limitée à 90 km/h.
- Le trafic moyen journalier est de 2803 véhicules dans les 2 sens (données : conseil général, 2007, statistiques de circulation prises juste avant le rond-point avec la RD 939 et la déviation de Brantôme et l'ancienne RD 939) dont plus de 8 % de poids lourds.
- Au niveau du secteur d'étude, la route coupe légèrement la pente naturelle, d'où un petit talus du côté de la zone 1AUy, qui limite la co-visibilité entre la RD et la zone d'activités).

### La desserte et les accès à la zone objet du projet d'activités depuis la RD 675 :

La zone objet de l'étude est desservi par une voie secondaire (ancienne route départementale 675, toujours RD mais classée 675 E2), déjà actuellement utilisée par les entreprises situées sur le secteur (usine de camping-cars, déchetterie, entreprise Bernegoue...). Un carrefour entre la RD 675 et cette voie se situe à l'extrémité ouest de la zone d'étude.

Il faut signaler que cette voie secondaire est aussi utilisée comme raccourci par les locaux venant de Nontron et souhaitant aller au centre-ville de Brantôme, et inversement, et ce, afin d'éviter le rond-point.

## 1-3 Analyse du site et de ses abords :

### 1-3-1 Au regard des nuisances :

#### Les nuisances générées par la voie (RD 675) :

La RD 675 n'est pas une voie classée comme voie bruyante sur la commune de Brantôme. Cela signifie qu'il n'y a pas de bande affectée par le bruit généré par la circulation sur cette artère (Cf. arrêté préfectoral du 29 octobre 1999).

En outre, l'importance toute relative du trafic notamment poids lourd, la position de la zone d'étude en surplomb de la route, l'éloignement d'une partie de la zone par rapport à la route (RD 675) et la destination de la zone sans aucune liaison avec l'habitat permettent de relativiser les contraintes en terme de bruit par rapport au projet présenté.

### Pour information :

Un bruit se caractérise par son niveau sonore et son intensité. L'oreille humaine peut entendre des bruits compris entre 0 dB(A), seuil d'audibilité, et 120 dB(A), seuil de douleur.

Ordinairement, dans l'environnement, une voie à grande circulation type déviation est classée en zone bruyante à très bruyante et on peut y associer les repères sur l'échelle des bruits suivants :

92 dB(A) Passage d'un poids lourds sur une autoroute à 10 m

80 dB(A) Niveau moyen d'une autoroute

65 dB(A) à 180 m d'une autoroute moyennement chargé

60 dB(A) Niveau d'une conversation normale ou à 30 m d'une petite route (300 véhicules/jour)

45 dB(A) Intérieur d'un appartement le jour

30 dB (A) Ambiance calme en milieu rural

Réglementairement en France, les niveaux sonores ne doivent pas dépasser :

>70 dB(A) Point noir du bruit routier ;

60 dB(A) Limite réglementaire pour l'exposition des riverains des voies routières nouvelles (niveau moyen le jour) ;

30 dB(A) Niveau limite pour le bruit des équipements collectifs dans les pièces habitables (VMC, chaufferie, ascenseur...) ;

Pour information, il convient de signaler qu'une augmentation de 10 dB(A) correspond à un doublement de la sensation bruyante.

Au regard de ces normes, et malgré l'absence de classement de cette voie en voie bruyante, soumise à prescriptions particulières en matière de bruit, il convient de chercher des solutions techniques pour réduire les nuisances sonores. Ces solutions techniques reposent notamment sur l'orientation et l'isolement des constructions.

Néanmoins, en l'occurrence pour ce projet de création de zone d'activités économiques (artisanat, commerce, industrie), la contrainte générée par le bruit reste relativement faible.

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

La présence de l'usine « Font-Vendôme 2000 », à 30 m de la zone 1AUy, juste de l'autre côté (Sud) de la voie secondaire, peut engendrer des nuisances de type sonores ou autres.



On peut aussi noter la présence d'une exploitation agricole avec bétail sur le secteur du Doumen (environ à 200 m) visible depuis certains secteurs de la zone d'étude. Située de l'autre côté de la RD 675, cette exploitation n'entraîne aucune gêne particulière par rapport à l'aménagement de la zone concernée.

Enfin, on peut noter la présence d'habitations isolées à proximité relative de la zone (100 m) (cf. partie développée sur les espaces bâtis environnants).

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

### 1-3-2 Au regard de la sécurité :

**Accidentologie :** le secteur objet de cette étude L.111-1-4 est peu concerné par les accidents, comme le confirme le tableau suivant. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000, il n'y a eu qu'un accident sur le carrefour entre la RD 675 et l'ancienne route départementale (voie secondaire desservant la future zone), impliquant un véhicule et un cycliste, qui n'a fait qu'un blessé léger.

Dates	Voie 1	Voie 2	Distance zone	Orientation	Véh. 1	Véh. 2	Nb Tués	Nb B H	Nb B N H
<b>Juillet 2002</b>	<b>RD 675</b>	<b>Ex RD 675</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>VU</b>	<b>Cyclo</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Juin 2000	RD 675	RD 939	400	S	VL	Moto	0	1	1
Juillet 2002	RD 675	RD 82	1700	N	VL	Moto	1	1	4

*En gras, statistique du carrefour situé dans le périmètre d'étude.*

### Accès au secteur (depuis la RD 675) de Puy-Laurent – Font-Vendôme :

Dans le sens Nontron – Brantôme : avant l'arrivée sur le secteur, on peut noter la présence d'une petite série de courbes et d'une pente légèrement descendante. La vitesse moyenne n'est généralement pas trop élevée. De plus, il n'y a pas de possibilité de doubler malgré le caractère rectiligne de la voie, probablement pour tenir compte du carrefour avec la voie secondaire.

Dans le sens Brantôme – Nontron : on peut noter la présence d'un grand rond-point, carrefour entre les destinations d'Angoulême (RD 939), Périgueux (par la déviation de Brantôme, RD 939) et Brantôme centre. La RD 675 est la route vers le nord, en direction de Nontron, qui est quasiment rectiligne, et donc en légère montée sur tout le linéaire qui nous intéresse. Les véhicules venant du sud sont en phase d'accélération, mais n'ont généralement pas atteint leur vitesse maximale au niveau du carrefour. Ceux-ci ont la possibilité d'effectuer des dépassements par une ligne discontinue se terminant après le carrefour avec l'ancienne route départementale.

### Accès à la voie secondaire (depuis la RD 675) :

- Les véhicules venant de Nontron peuvent accéder à la zone en tournant à gauche vers l'ancienne RD : la visibilité est bonne, cependant, il n'y a pas de voie spécifique sécurisée créée pour le tourne à gauche.
- Les véhicules venant de Périgueux ou Angoulême peuvent tourner à droite directement vers cette voie secondaire.



#### Accès à la zone 1AUy (depuis la voie secondaire) :

L'accès à la zone 1AUy se fait par la voie secondaire, de préférence, par une seule entrée (voire deux entrées maximum), de façon à limiter les accès à la zone. L'accès devra se réaliser à une distance suffisante du carrefour avec la RD 675 pour permettre un dégagement rapide (au minimum 50 m) des véhicules arrivant de la RD et souhaitant entrer sur la zone.

#### Accès à la RD 675 (depuis la voie secondaire) :

Les véhicules venant de la zone (ou de Brantôme centre) et désirant sortir de la voie secondaire pour entrer sur la RD 675 n'ont pas de stop, mais simplement un « cédez le passage » du fait de la visibilité à gauche, sur la route depuis le rond-point (sur la gauche). En revanche, il est absolument nécessaire de s'arrêter si on souhaite couper cette voie et partir vers Périgueux ou Angoulême.

En dehors des voiries existantes, il ne devrait pas y avoir de création d'une voie interne à la zone 1AUy, mais une zone de stationnement pouvant desservir plusieurs entreprises ou commerces.

Le projet ne créera donc pas de sortie ou d'entrée supplémentaire sur ou depuis la RD 675.

Le carrefour aménagé répond parfaitement aux besoins actuels du site, cependant, il conviendra de modifier les conditions de circulation afin de mieux prendre en compte le trafic supplémentaire engendré par les nouvelles activités projetées.

#### **Pour conclure en matière de sécurité, les propositions suivantes sont donc formulées :**

##### Sur la RD 675 :

- interdiction de doubler en venant du sud, matérialisée par une ligne blanche continue et par des plots centraux au niveau du carrefour actuel ;
- limitation de la vitesse à 70 km/h.

##### Sur la RD 675 E2 (voie secondaire) :

- Limitation de la vitesse à 50 km/h ;
- Création d'un stop pour sortir sur la RD 675.

### 1-3-3 Au regard de la qualité de l'architecture et de l'urbanisme :

#### La construction présente sur le site



Au sein du secteur 1AUy sur lequel porte cette étude L.111-1-4, un seul bâtiment d'une surface très limitée, est présent (parcelle n°166).

Actuellement en ruine, il se situe dans la partie Est de cette zone à 151 m d'altitude.

Cette construction est relativement peu visible, cachée par une végétation envahissante et ne présente aucun intérêt visuel

#### Les espaces bâtis environnants :

Il n'y a que quelques espaces habités à proximité immédiate de la zone 1AUy présente ou à aménager, il s'agit d'habitations des hameaux de Puy-Laurent-Est et du Petit Puy-Laurent distants de 60 à 120 m de la zone. Ces habitations sont situées sur des parties légèrement plus hautes que la zone et des espaces agricoles et des haies les isolent visuellement (en partie) du secteur 1AUy.



Nous pouvons aussi signaler le village du Haut-Doumen, qui est situé à 400 m, à l'ouest de la zone 1AUy, mais qui, du fait d'une situation topographique plus haute, dispose d'une vue dégagée sur cette zone d'activités projetée.



Il est à signaler aussi qu'une cabane en pierres, couvertes de tuiles, bien conservée se situe en bordure de cette zone 1AUy, et à proximité physique et visuelle de la RD 675.



Il conviendra donc de faire des préconisations qui permettront de protéger au mieux ce patrimoine architectural environnant et de limiter les impacts négatifs liés au développement de cette future zone d'activités économiques.

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

- Le réseau d'accès en voirie est suffisant et sera à la charge de la ou des entreprises d'aménager l'entrée et la sortie de la zone (sur l'ancienne RD) et d'aménager un réseau viaire interne permettant la circulation des véhicules dans un souci sécuritaire.
- Assainissement : le secteur est situé en assainissement non collectif, et chaque entreprise devra assurer l'organisation du traitement des eaux usées sur sa parcelle. Les préconisations du prestataire ayant réalisé la carte des techniques d'assainissement propose sur le secteur des « filtres à sable verticaux non drainés », mais des études de sols devront permettre d'affiner en fonction des projets.
- Eaux pluviales : un réseau de collecte des eaux pluviales devra être aménagé au sein de la zone et un ou plusieurs bassins de retenues d'eau devront être envisagés dans la partie basse, bien que la pente naturelle permette une bonne évacuation des eaux. La capacité de cet espace de stockage des eaux de ruissellement sera notamment conditionnée aux surfaces imperméabilisées (à déterminer par des études spécifiques).
- Réseaux d'eau potable : les canalisations semblent suffisantes pour desservir ce secteur et l'entreprise Font-Vendôme (à vérifier en fonction de besoins spécifiques des entreprises qui souhaiteront s'implanter). La défense incendie est présente sur la zone.
- Desserte électrique : elle semble suffisante, là encore, les entreprises devront se rapprocher des fournisseurs d'énergies afin de déterminer leurs besoins particuliers.
- Le ramassage des déchets sera organisé comme sur le reste de la commune.

**Cette zone 1AUy semble disposer de tous les réseaux nécessaires à un développement immédiat.**

#### 1-3-4 Au regard de la qualité des paysages :

Le site est implanté dans un paysage à la fois agricole, mais aussi industriel du fait de la présence de l'usine Font-Vendôme, très prégnante sur le site.

#### Les ambiances paysagères :

Le projet de développement d'une zone d'activités artisanales, industrielles ou commerciales sur plus de 4 ha, modifiera sans aucun doute le paysage local et son caractère rural actuel.

#### *Analyse des perceptions visuelles des conducteurs en provenance de Nontron : voir carte des perceptions*

Lorsque l'on vient de Nontron (Nord de la zone), avant d'arriver sur la zone d'activités, on traverse un paysage relativement ouvert et peu urbanisé. A dominante agricole très forte, des petits hameaux ou des maisons isolées jalonnent les alentours de la RD. La situation de la route est alors dominante avant d'engager la descente vers le point bas (rond-point avec la RD 939, la déviation de Brantôme et l'ancienne RD 939, situé à proximité de la zone 1AUy).

#### **Perception n°1 :**

Arrivé sur le secteur de la Montade, (à 500 mètres du croisement de la RD 675 et de l'ancienne RD 675 (voie secondaire d'accès à la zone 1AUy). Le champ de vision est élargi, surtout sur la partie droite de la route en léger contrebas. Le regard est rapidement accroché par les bâtiments de l'usine actuelle Font-Vendôme situé à proximité immédiate du secteur d'étude. Cependant, la zone 1AUy n'est pas encore visible, en dehors de la partie haute de celle-ci (la plus au nord), qui se devine juste derrière le grillage de séparation de la parcelle 1014 avec la parcelle 1011.



*Vue depuis la RD675, début de la zone 1AUy, en venant du Nord (perception n°2)*

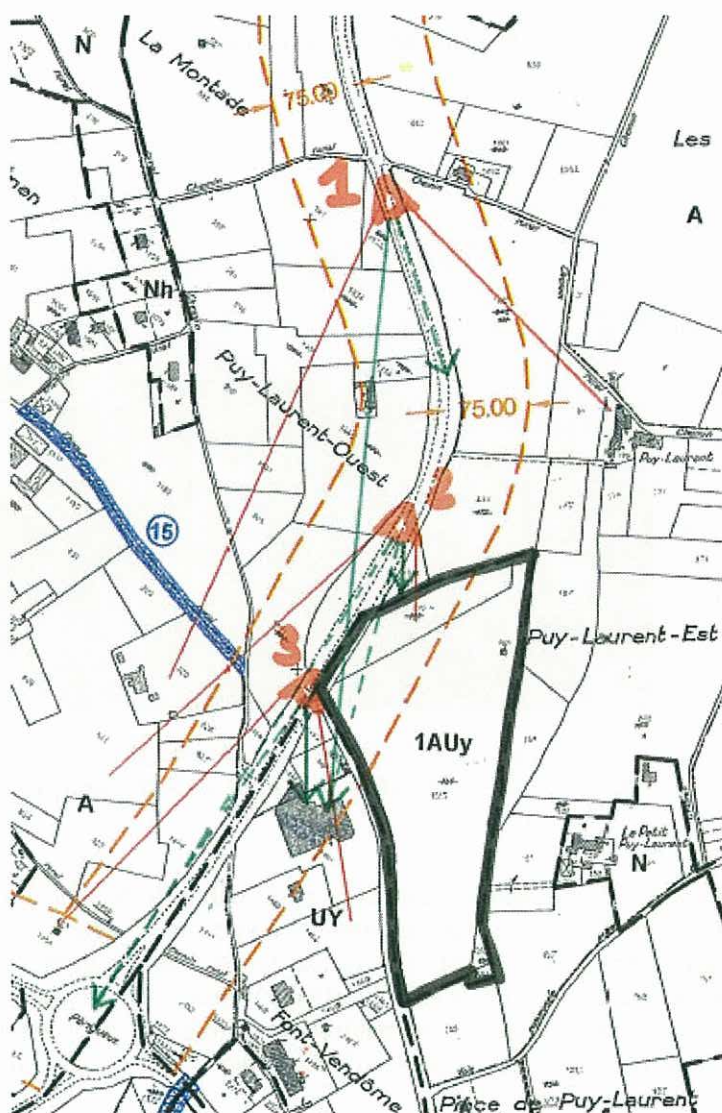
### Perception n°2 :


Dans le début de la ligne droite longeant la zone 1AUy, la cabane en pierres, située en surplomb de la route sur la gauche (parcelle 1012), est un élément remarquable qui attire le regard. Le champ de vision qui est ouvert sur la droite de la route, mais il est réduit à gauche. Les terrains de la zone d'activités ne sont plus visibles. Le haut des bâtiments de l'usine Font-Vendôme et le rond-point plus au sud sont des points d'accroche visuelle secondaires.


### Perception n°3 :

Arrivé au niveau du carrefour avec l'ancienne RD 675, le regard est principalement attiré par l'usine Font-Vendôme et les camping-cars qui sont stockés tout autour de celle-ci. La vue sur la zone d'étude est alors très limitée. Le champ de vision est aussi attiré vers le rond-point et les conducteurs se doivent de ralentir afin d'anticiper celui-ci.

### Analyse des perceptions visuelles des conducteurs en provenance de Nontron



 Champ de vision global

 Point d'accroche du regard

 Perception secondaire



*La visibilité sur la zone d'activités future reste donc très limitée en venant du nord et ne se découvre que partiellement et tardivement. La topographie et les quelques haies perçues depuis l'axe routier réduisent en effet le champ de vision sur la future zone. C'est véritablement à son niveau et sa sortie, que la vue peut se porter un peu sur la zone, l'usine Font-Vendôme (hors zone 1AUy) concentrant l'attention des conducteurs bien en amont.*

## *Analyse des perceptions visuelles des conducteurs en provenance de Périgueux : voir carte des perceptions*

Le paysage traversé en arrivant du sud de la zone (de Périgueux) est plus fermé que celui en arrivant du nord. Il est à signaler que la première vision de la partie haute de la zone se fait depuis la déviation de Brantôme dans une partie haute, avant la descente vers le rond-point (point bas). Après le rond-point, le conducteur découvre petit à petit la zone.

### **Perception<sup>o</sup>1 :**

Dans la descente de la déviation de Brantôme en direction du rond-point menant vers Angoulême et Nontron (axe RD 675, objet de la présente étude), il est à noter qu'il y a un panorama qui embrasse une grande partie du plan présenté dans la carte des perceptions. Cependant, il n'y a pas de points particuliers qui accrochent vraiment le regard, aussi le conducteur regarde-t-il le rond-point et anticipe celui-ci en réduisant sa vitesse. L'usine de Font-Vendôme est quand même un élément qui mobilise l'attention des conducteurs.

Depuis ce point, la partie haute de la zone est visible, mais pas observée réellement, car n'étant pas urbanisée et n'ayant pas de point d'accroche visuelle forte.

### **Perception n<sup>o</sup>2 :**

Au sortir du rond-point, sur le début de la RD 675, les conducteurs sont en phase d'accélération et l'usine Font-Vendôme est là le principal lieu attirant l'œil (voir photo). On peut noter aussi que le hameau de Puy-Laurent Est se situe dans la perspective de l'usine et qu'il constitue une perception secondaire du conducteur.

L'exploitation agricole, sur la gauche, peut attirer aussi l'attention, mais celle-ci est ramenée rapidement sur les parties droites de la route avec l'usine Font-Vendôme et le carrefour avec l'ancienne RD 675.



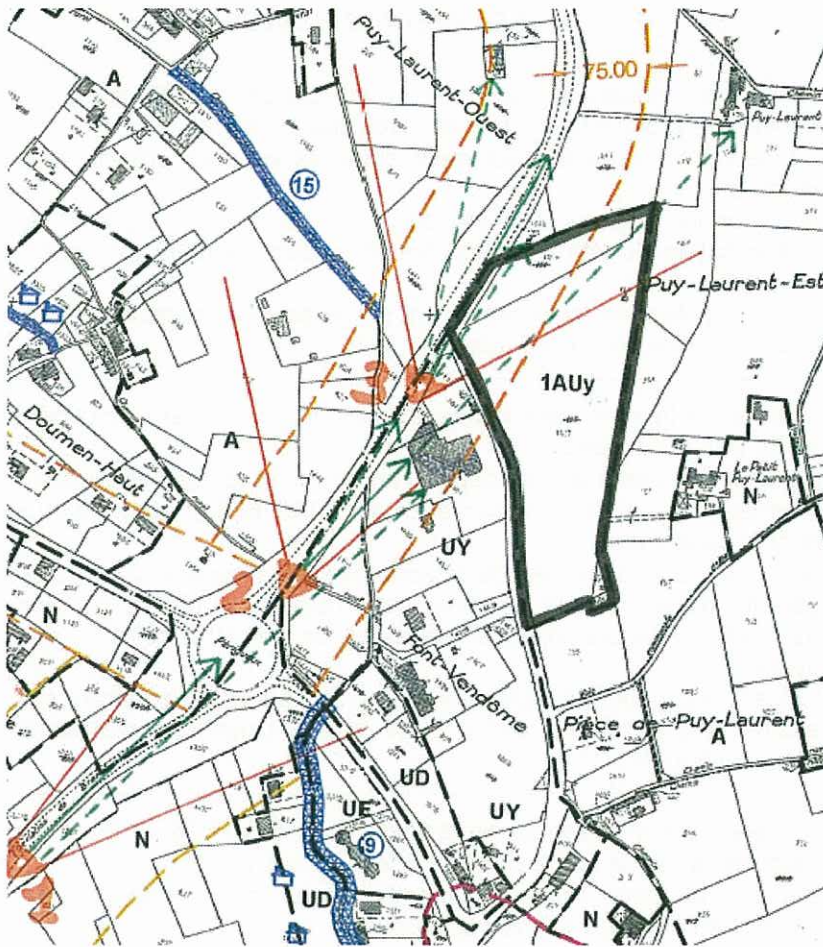
*Vue depuis la RD675, à la sortie du rond-point, sur la partie haute de la zone 1AUy, en venant du Sud (perception n<sup>o</sup>2)*




### **Perception n<sup>o</sup>3 :**

Après l'usine Font-Vendôme et à proximité immédiate du carrefour et du début de la zone 1AUy, il n'y plus (en dehors du carrefour) de point d'accroche très important. La vue sur la zone d'étude est alors la meilleure possible puisque la plupart de la zone est alors visible (parties hautes bien sûr, mais aussi la partie la plus basse située en bordure de l'ancienne RD 675 (lieu d'entrée principal de la future zone). Ainsi les bâtiments qui composeront la zone seront naturellement bien visibles depuis ce secteur. L'espace est relativement ouvert sur la gauche de la route, même s'il n'y a pas de point particulier fixant le regard des conducteurs.

Après le carrefour, et compte tenu du petit talus actuel en bordure de la zone 1AUy, le regard se porte rapidement droit devant, vers la route et la perspective d'une courbe en direction de la gauche, et très furtivement vers la cabane en pierres pour ceux qui l'ont repérée. Après la borie, le paysage commence à s'ouvrir, notamment sur la droite, compte tenu de la prise d'altitude et de l'arrivée sur une sorte de plateau. La future zone d'activités ne sera alors plus du tout visible depuis la RD dans ce sens.

## Analyse des perceptions visuelles des conducteurs en provenance de Périgueux-Angoulême



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


*La visibilité sur la zone est donc la meilleure en venant du Sud (Périgueux- Angoulême) et n'est optimale qu'à partir de l'usine Font-Vendôme, d'où des contraintes d'aménagement paysager relativement limitées.*



## 2 – Bilans et Enjeux

	<i>Les enjeux et les objectifs à atteindre</i>
Les Nuisances	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limiter les nuisances de tous types depuis la RD 675, les habitations proches et les perspectives plus lointaines</li> <li>• Conserver un espace d'isolement entre les espaces urbains et la RD 675</li> <li>• Anticiper les impacts négatifs des nouvelles constructions et de l'urbanisation du site (assainissement, impacts visuels, paysages, sonores...)</li> <li>• Veiller à préserver l'environnement sur le secteur (assainissement, écoulement des eaux pluviales...).</li> </ul>
La Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer la zone sans nouvel accès à la RD 675 en s'appuyant sur la voie secondaire.</li> <li>• Sécuriser l'accès à la zone depuis l'ancienne route départementale.</li> <li>• Modifier si besoin la réglementation sur la RD 675 et les voies aux abords de la zone.</li> <li>• Définir un fonctionnement de la zone avec un réseau viaire adapté garante d'une sécurité optimale pour l'ensemble des utilisateurs (résidents, visiteurs, piétons, véhicules de secours, collecte, des déchets...).</li> <li>• Limiter l'occupation et l'utilisation du sol aux activités ne portant pas atteinte à la sécurité publique et ne générant pas un trafic routier trop conséquent.</li> </ul>
La qualité de l'Urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Préserver la perception du site actuel depuis la RD 675.</li> <li>• Valoriser la bande non urbanisée le long de la RD 675.</li> <li>• Définir une forme urbaine compatible avec le site (topographie, ambiances paysagères, perceptions...).</li> </ul>
La qualité Architecturale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Protéger le bâti de qualité situé autour de la zone.</li> <li>• Garantir la meilleure intégration possible des constructions.</li> <li>• Interdire certaines composantes architecturales pouvant porter préjudice à l'environnement (couleur...)</li> <li>• Concevoir une implantation conforme à l'environnement et à la topographie du site.</li> </ul>
La qualité des Paysages	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conserver la trame paysagère existante et prendre appui sur cette dernière pour réaliser les aménagements paysagers</li> <li>• Assurer/garantir le maintien du verdissement du site,</li> <li>• Veiller aux perspectives (points hauts, continuité des espaces boisés).</li> <li>• Veiller à maintenir des espaces tampons (haies, bande arbustive...) composées de plusieurs essences locales.</li> <li>• Définir une composition urbaine respectueuse de la topographie actuelle, garante de la protection et de la mise en valeur des perceptions et des ambiances paysagères.</li> <li>• Limiter la hauteur des bâtiments de façon à ce qu'ils puissent être vus, mais qu'ils ne constituent pas pour autant des verrues visuelles</li> </ul>

### **3 – Projet : Dispositions à prévoir**

<b>Le Projet</b>	<b>Les Enjeux</b>
<p><b>Fonctionnement général :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Pas de desserte nouvelle à partir de la RD 675</li> <li>✓ Utilisation de la voie secondaire existante (RD 675 E2) et transfert de cette voie dans la compétence communale.</li> <li>✓ Accès à la zone par la voie secondaire.</li> <li>✓ Limitation du nombre d'entrées/sorties directes sur la RD 675 E2 (1 principale et 1 secondaire éventuelle).</li> <li>✓ Distance minimum de 50 m entre l'entrée principale de la zone et le carrefour avec la RD 675.</li> <li>✓ Le réseau viaire interne à la zone devra être envisagé afin de desservir plusieurs entreprises et activités (suivant le projet présenté).</li> </ul> <p><b>Aménagements sécuritaires :</b></p> <p><u>Sur la RD 675 E2 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Limitation de la vitesse à 50 km/h sur la totalité du linéaire.</li> <li>✓ Création d'un stop au carrefour avec la RD 675.</li> <li>✓ Aménagement du carrefour d'entrée principale de la zone avec la voie secondaire (sur l'espace de la zone 1AUy).</li> <li>✓ Aménagement éventuel du carrefour d'entrée secondaire de la zone avec cette même voie (sur l'espace de la zone 1AUy).</li> </ul> <p><u>Sur la RD 675 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Limitation de la vitesse à 70 km/h du rond-point au début de la courbe au nord de la zone.</li> <li>✓ Interdiction de doubler en venant du rond-point (Sud).</li> </ul> <p><b>Préservation de l'environnement :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Réaliser / privilégier un traitement des eaux pluviales et usées de cette espace économique et de ses bâtiments au sein de cette zone 1AUy : des études de sols spécifiques à chaque construction concernant l'assainissement non collectif et une étude loi sur l'eau globale devront déterminer précisément la nature et les lieux des réalisations nécessaires.</li> </ul>	<p>Maintien de la sécurité et limitation des nuisances</p> 
<p><b>Marge de recul et son traitement :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Définition d'une <u>marge de 30 m</u> par rapport à l'axe de la RD 675 ;</li> <li>✓ Application d'un traitement paysager sur cette marge de recul pour valoriser l'entrée du site et intégrer les constructions à l'arrière suivant les orientations d'aménagement.</li> </ul> <p><b>Bâtiments et espaces urbanisés :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Réalisation de bâtiments industriels, artisanaux ou commerciaux de bonne qualité visuelle et architecturale, bien intégrés et visibles depuis les voies d'accès : à préciser dans les permis de construire.</li> <li>✓ Privilégier l'installation de bâtiments HQE (haute qualité environnementale).</li> <li>✓ Réalisation d'aires de stationnement et/ou de stockage et services présentant un caractère paysager.</li> </ul>	<p>Promotion de la qualité de l'urbanisme et mise en valeur de l'architecture</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Limitation des espaces constructibles au sein de la zone 1AUy [bande des 30 m, pointe Nord (secteur le plus haut en altitude avec visibilité lointaine), et frange Est (secteur haut, avec visibilité lointaine et topographie contraignante)].</li> </ul> <p><b>Aspects réglementaires des zones 1AUy :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Le secteur est réservé à une zone d'urbanisation future à court terme et est ici à vocation d'accueil d'activités économiques (artisanales, industrielles ou commerciales).</li> <li>✓ Veiller à ne pas implanter d'entreprises présentant un risque industriel ou écologique.</li> <li>✓ Veiller à ne pas implanter d'entreprises commerciales trop importantes en matière de surfaces commerciales, de besoins de stationnements ou d'augmentation du trafic.</li> <li>✓ Application des dispositions réglementaires pour assurer une réalisation conforme du projet (densité, hauteur, retrait, composantes architecturales, dispositions paysagères pour un verdissement conséquent du secteur).</li> <li>✓ Existences de dispositions réglementaires renforçant le verdissement et la mise en valeur du site sont imposés (superficie minimales de traitement en espaces verts, interdiction de l'unicité des essences...).</li> <li>✓ Définitions des dispositions réglementaires architecturales qui sont toutefois souples pour garantir une parfaite intégration au site et une préservation de l'environnement.</li> </ul>	<p>Promotion de la qualité de l'urbanisme et mise en valeur de l'architecture</p>
<p><b>Aménagements paysagers :</b></p> <p><u>Application d'un traitement paysager interne à la zone :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mise en place d'un écran sur la bande des 30 m, constitué d'arbres de hauts-jets espacés de quelques mètres, établis en retrait derrière le fossé et joints par des massifs de végétaux bas afin de limiter la visibilité lointaine, mais de permettre une bonne visibilité de la zone au niveau de cette bande, par transparence.</li> <li>✓ Maintien des perspectives naturelles sur le haut de la zone (bordures Est et Nord) avec renforcement ou création de haies afin de constituer un espace tampon entre les futures activités économiques et les activités agricoles et habitations proches.</li> <li>✓ Protection de la cabane à proximité de la zone par une bande arbustive renforcée masquant toute visibilité sur les bâtiments de la zone depuis la RD 675 en venant du Nord.</li> <li>✓ Mise en valeur de quelques haies discontinues en bordure de l'ancienne RD 675, mais pas de maintien systématique.</li> </ul> <p><u>Visibilité de la zone et de ses bâtiments :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Partielle au sud de la zone du fait du talus, puis bonne depuis l'ancienne RD 675 en venant de Brantôme, sur la droite.</li> <li>✓ Bonne depuis la RD 675 E2 en venant de la RD 675, sur la gauche</li> <li>✓ Nulle depuis la RD 675 en venant du Nord, mais partielle au niveau de la bande des 30 m, sur la gauche.</li> <li>✓ Limitée depuis la RD 675 en venant du Sud, mais bonne à partir de l'usine Font-Vendôme, partielle après le carrefour et nulle à partir de la cabane.</li> <li>✓ Très ponctuelle depuis d'autres voiries.</li> </ul>	<p>Valorisation de la qualité du paysage et de l'intégration du site</p>

*Les secteurs de la zone 1AUy situés les plus en hauteur (partie Nord ou frange Est), et bien sûr, sur la bordure de la RD 675 (30 m) ne seront pas urbanisés et conserveront leur caractère paysager naturel. De plus, la présence visuelle prégnante de l'usine située à proximité de la zone d'étude, notamment depuis les deux voies de la RD 675 donne déjà un caractère économique au secteur. Si des aménagements paysagers sont à opérer au moment du développement de ce secteur, il faut aussi veiller à ce que les entreprises artisanales, industrielles et/ou commerciales qui s'installent puissent disposer d'une visibilité depuis la route départementale et depuis la voie secondaire.*

*On peut signaler que le règlement du plan local d'urbanisme (PLU) des zones d'urbanisation future (1AU), annexé, conditionne déjà la nature de l'occupation du sol, les dessertes, les surfaces de terrains constructibles, et pour les bâtiments (leur implantation, leur hauteur, leur emprise au sol ou encore leur aspect extérieur...).*

*Les propositions faites dans cette étude L.111-1-4 s'adaptent à la zone concernée et permettent à la collectivité de maîtriser un peu mieux les projets qui se feront jour. Elles sont complémentaires du règlement du PLU et ne se substituent pas à lui. Elles n'obèrent donc pas les entreprises de respecter à la fois ces préconisations et le règlement du PLU.*

*Les éléments présentés dans ce tableau se traduisent aussi dans les orientations d'aménagement.*

