

Département de la DORDOGNE  
COMMUNE DU BUISSON DE CADOUIN

**P.L.U.**

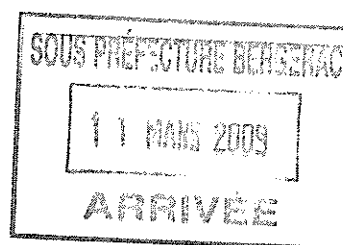
**Analyse permettant de déroger ou non aux règles de recul  
de part et d'autre de l'axe de voies classées à grande  
circulation (L. 111-1-4)**

---

**ETUDE N°1 : RD25**

Vu pour être annexé à la délibération en date du 24 février 2009

Le Maire :



P.L.U.	PRESCRIT	P.A.D.D. débat	PROJET ARRETE	APPROUVE
REVISION	8 Juillet 2003	06 décembre 2005	27 décembre 2007	24 février 2009

<b>L. 111-1-4 du Code de l'urbanisme</b>	<b>P.L.U. LE BUISSON DE CADOUIN</b>
--	---

## SOMMAIRE

<b>L'article L. 111-1-4</b>	<b>P 3</b>
<b>Périmètre de l'étude / LE CONTEXTE GEOGRAPHIQUE</b>	<b>P 4</b>
<b>I - Analyse des espaces traversés par la route départementale n°25</b>	<b>P 6</b>
<b>I-A Aspects routiers</b>	<b>P 6</b>
<b>I-B Aspects paysagers</b>	<b>P 16</b>
<b>II Enjeux et préconisations</b>	<b>P 25</b>
<b>III Conclusions</b>	<b>P 26</b>

### **L'article L. 111-1-4 du Code de l'urbanisme.**

*Article L.111-1-4 (L. n°83-8, du 7 janvier 1983, art 73 ; L. n° 95-101 du 2 février 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 et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.*

*Cette interdiction ne s'applique pas :*

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

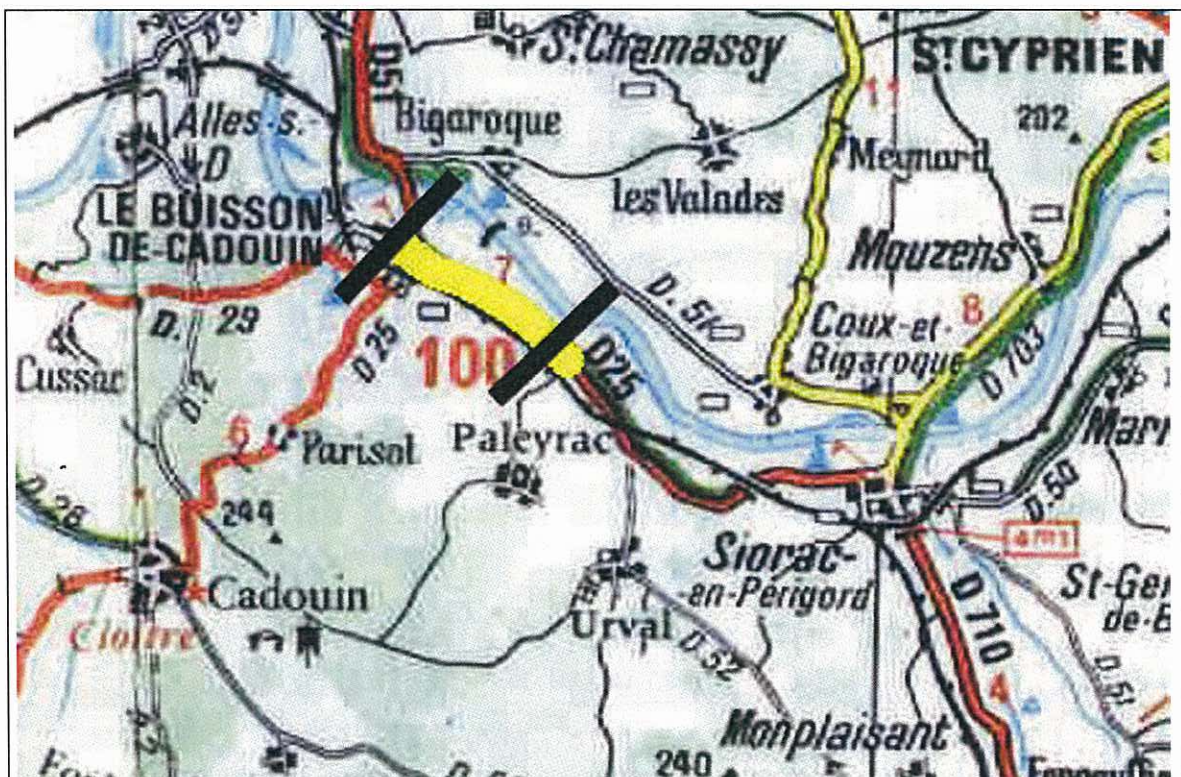
*Elle ne s'applique pas non plus à « l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à » l'extension de constructions existantes.*

*Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le « 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 la qualité de l'urbanisme et des paysages.*

Parmi les objectifs pour la révision de son Plan d'Occupation des Sols, la commune du Buisson de Cadouin a défini l'objectif suivant :

« Développer et organiser des zones d'activités en fonction des besoins nouveaux estimés, et des mesures destinées à, éventuellement, se dispenser du recul de 75 m en bordure de la route départementale n°25 »

Le bourg du Buisson est traversé d'est en ouest par la route départementale n°25. Puis elle bifurque au sud en direction de Cadouin. La RD n° 25 a été classée selon l' Article L.111-1-4, ci-dessus défini, à grande circulation par décret du 27 octobre 1972, du Buisson à Siorac (en partie Est du Buisson) : le trafic y est supérieur à au moins 3000 véhicules par jour. Le problème de la sécurité est donc posé. De façon générale, on a pu observer que des activités, qu'une péri urbanisation avaient tendance à s'implanter le long de ces axes. Au critère de la sécurité s'ajoute celui de l'aspect urbain des ces voies express.



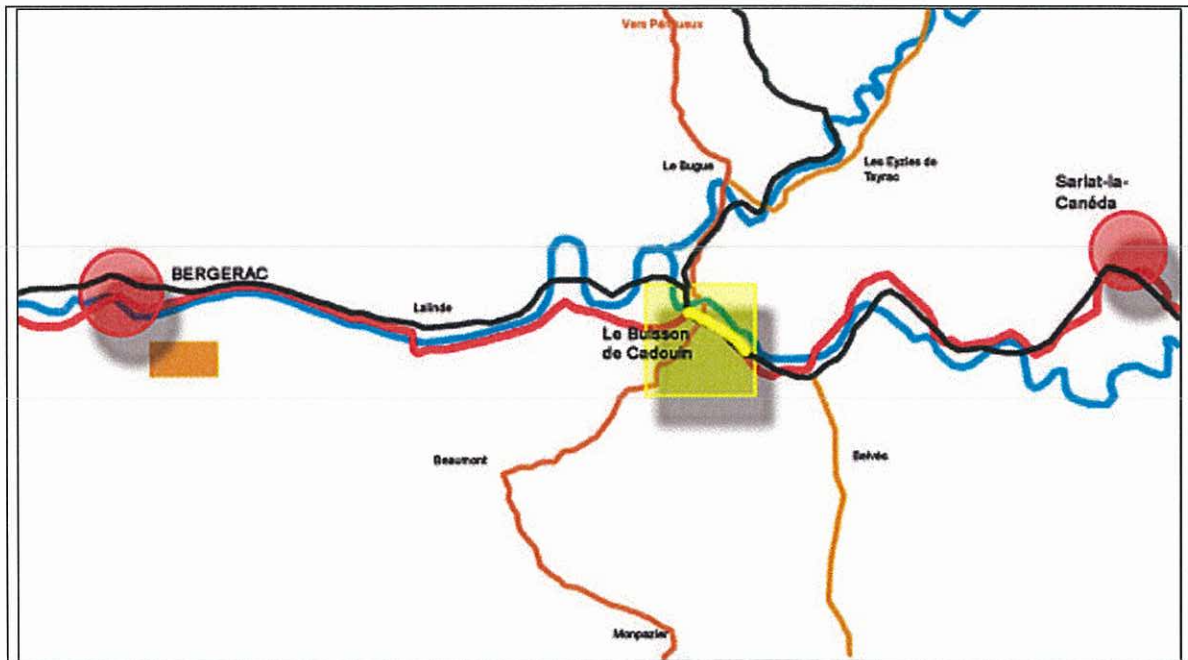
Tronçon de la RD25 objet de l'étude

Le périmètre d'étude retenu est donc l'axe de la RD n° 25 de Siorac au Buisson, depuis la bretelle d'accès à Paleyrac au bourg du Buisson. Plus précisément, le périmètre démarre au carrefour de Paleyrac et se termine au carrefour de la boulangerie, sur une profondeur limitée par les coteaux et par la visibilité de la plaine.



*L'étude aura donc comme objectif de démontrer si l'on peut déroger ou non aux aspects paysagers et sécuritaires.*

*La route départementale n°25 se situe sur l'axe de la voie dite de la vallée. Cette voie suit la Dordogne et dessert les différentes villes et villages sur un axe Bergerac-Sarlat-la-Canéda. C'est un axe principal très emprunté se situant au carrefour de Bergerac, à l'ouest, Périgueux, au nord, Sarlat-la-Canéda à l'est, Villefranche du Périgord au sud.*



*C'est en outre un axe très usité durant les périodes estivales et touristiques puisque, situé dans le Périgord noir, il dessert les sites les plus fréquentés en Dordogne (Sarlat-la-Canéda, Beynac, Les Eyzies de Tayrac, vallée de la Vézère...)*

## **I ANALYSE DES ESPACES TRAVERSES PAR LA ROUTE DEPARTEMENTALE N°25**

### **I-A ASPECTS ROUTIERS**

Les aspects routiers prennent en considération plusieurs critères.

Ces critères sont :

- le trafic
- les points de sécurité : carrefour + accès individuel sur la voie, vitesse, traversée piétonne ...
- la configuration de la chaussée : trottoir, accotements, virage, ligne droite, largeur de voie
- cheminements piétons, cyclistes
- traitement routier
- stationnements : besoins
- les réseaux

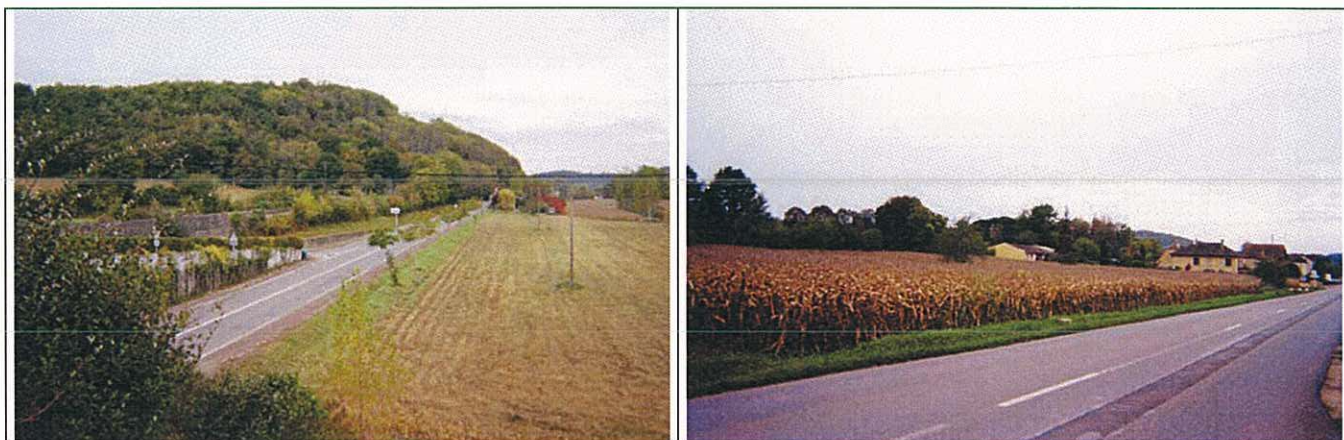
Les caractères routiers en présence démontrent :

**Un axe large sur la plupart du parcours, un bas-côté étroit, une vitesse accrue :**

De façon générale, dans un sens Siorac-Le Buisson, les bas-côtés sont stabilisés mais sans véritable trottoir jusqu'en limite d'agglomération.

Il reste assez dangereux de stationner sur ces trottoirs étroits.

La vitesse sur ce tronçon est facilitée par la largeur de voie et les abords paysagers continus (agricole et bois sur talus)



Des trottoirs n'apparaissent qu'à partir du panneau d'agglomération sur la rive droite de la route. La rive gauche en est pourvue, quant à elle, à partir de l'entrée du lotissement. Ces trottoirs sont étroits.





On trouve, par ailleurs, depuis le domaine de Bellerive jusqu'au panneau d'agglomération : à droite, des bas-côté étroits enherbés ; à gauche, des bas-côté enherbés étroits + un fossé.



#### **Un manque de stationnement :**

Ce manque de bas-côté bien marqués, influence d'une certaine façon la circulation puisque sur la majorité du parcours il est difficile de s'arrêter et de stationner. Le manque de parkings, ou leur mauvaise disposition représentent une contrainte importante : parkings de la boulangerie par exemple : deux emplacements côté boulangerie pas très bien marqués ; stationnement « minute » face à la boulangerie très étroit et ne laissant la place qu'à deux véhicules au grand maximum.

D'autres parkings sont aménagés dans l'enceinte ou sur la parcelle des commerces qu'ils desservent (fabrique de foie gras, magasin de bricolage).

#### **Des dangers potentiels :**

Le virage du Peyrat est relativement sec. Une barrière blanche le souligne en bordure de rivière, précédée d'une barrière végétale.





Au moins trois carrefours semblent représenter un certain danger. Le premier se situe après le domaine de Bellerive, dans un axe où la vitesse des véhicules est prégnante.



Le second dessert le premier groupe d'habitat aggloméré sur la gauche et dessert Cabans sur la droite. Ce croisement est encore situé dans une zone de vitesse excessive.



Le troisième est le carrefour du centre bourg situé dans un virage relativement sec, juste à la fin d'une longue ligne droite. Des problèmes d'annonce de direction sont à ajouter à la complexité de ce carrefour.



Toutes les habitations situées sur l'axe d'étude ont leur accès donnant sur la RD n° 25 ; ce qui engendre un problème de sécurité tant à la sortie qu'à l'entrée d'un véhicule.



### **Un manque de passage protégés, de voies cyclistes :**

Trois passages protégés ont été recensés sur cet axe et n'apparaissent qu'en agglomération. Ils sont soulignés par une couleur voyante (rouge) et, sur les trottoirs sont encadrés par des potiches de plantes. Il n'y en a pas avant, alors que des zones sont habitées. Bien que la route soit large tout au long de son tracé, il n'existe pas de voie cyclable. La vitesse des véhicules représente sensiblement un danger pour ce mode de locomotion.

### **Propositions :**

- Déplacer le panneau d'agglomération en amont de la RD n°25 (vers Siorac) : ainsi, on pourrait réfléchir au fait d'intégrer le premier groupe bâti aggloméré en face du pressoir à l'agglomération.
- Opérer un aménagement paysager et technique des espaces, à partir de la limite d'agglomération pour les piétons (trottoirs plus large, plantation d'arbres espacés, passage pour piéton, terre plein central...) et pour les cyclistes (voie cyclable protégée sur la RD n°25...)
- Travailler sur les accès des habitations de Belle Rive avec traitement paysager pour opérer une coupure avant l'arrivée dans l'agglomération et ainsi, inciter les véhicules à ralentir.
- Requalifier les voies par le traitement des bas-côtés de la zone agglomérée pour qu'ils permettent d'annoncer le carrefour complexe du centre bourg.
- Aménager des parkings latéraux.
- Prévoir des aires de stationnement aux pôles commerciaux.



## Trafics quotidiens et estivaux, accidentologie, points noirs

### Liste des accidents sur la commune, sur la Route Départementale n°25 Période d'étude : 01/01/1999-31/12/2003

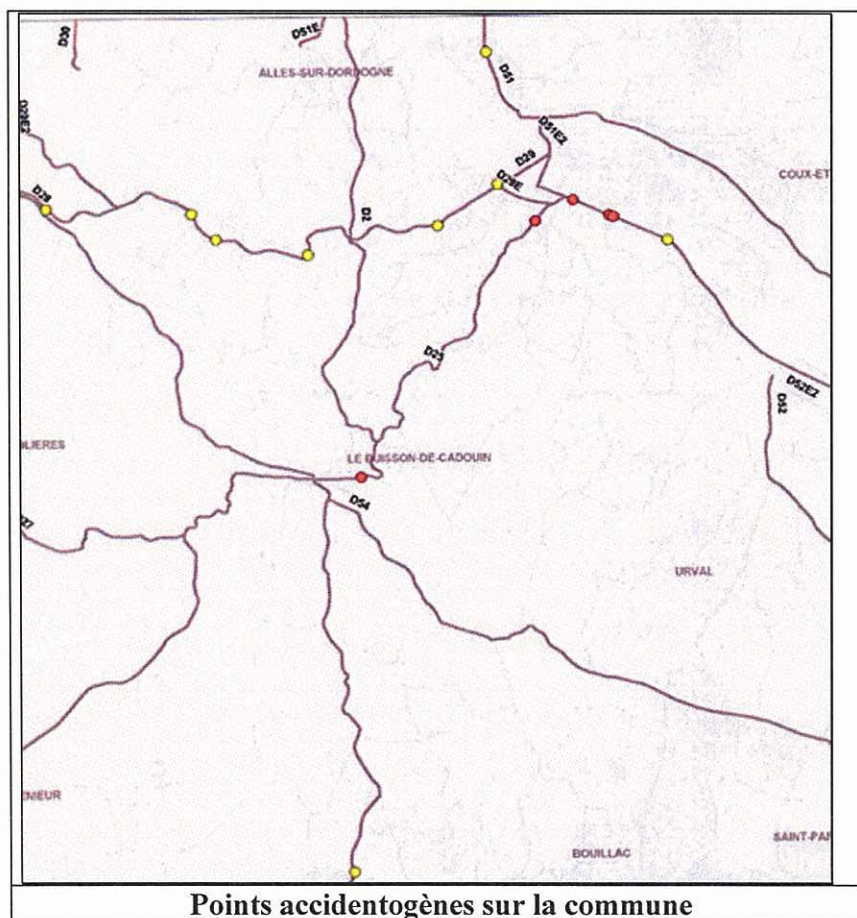
Id Fonctionnel			Caractéristiques		Lieu1			Lieu2			Veh1	Veh2	Veh3	Recap		
Org/Unité/PV	Date	Heure	Com	Adresse	CatR	NumR	PR	CatR	NumR	PR	CAdmin	CAdmin	CAdmin	NTu	NBG	NBL
GN/1498/270	03/05/01	23.45	66	CD 25	RD	25	0	VC	0	0	VL	Bicy	VL	0	0	1
GN/1498/326	11/10/02	15.00	66	AVENUE DES SYCOMORES	RD	25	240053	Autr	0	0	VL	Bicy	Bicy	0	0	2
GN/1498/241	29/07/00	03.45	66	AVENUE DES SYCOMORES	RD	25	240100				VL			0	0	2
GN/1498/234	06/06/99	04.45	66	RUE DES SYCOMORES	RD	25	240500	Autr	0	0	Moto			0	1	0
GN/1498/224	27/09/03	12.00	66		RD	25	240992	Autr	0	0	VL	VL		0	2	1
GN/1498/104	15/04/02	15.00	66		RD	25	240200				VL	VL		0	0	1

Il n'apparaît pas de zones précises accidentogènes sur la RD 25. Toutefois, il apparaît que la zone située entre le repère 24 et le bourg est concernée par une moyenne d'environ un accident par an, à l'exception de l'année 2002 qui en a connu deux. Trois accidents sur six concernent un vl et une bicyclette ou une moto. Aucun n'a été mortel mais on relève trois blessés graves pour les accidents de moto et deux blessés graves entre deux vl. 4 blessés légers se répartissent sur les 4 autres accidents. Dans chaque accident il y a eu au moins un blessé léger.

Un seul accident est arrivé à un carrefour : au croisement de la RD n°25 et de la VC n°25.

La cause des autres accidents n'est pas connue.

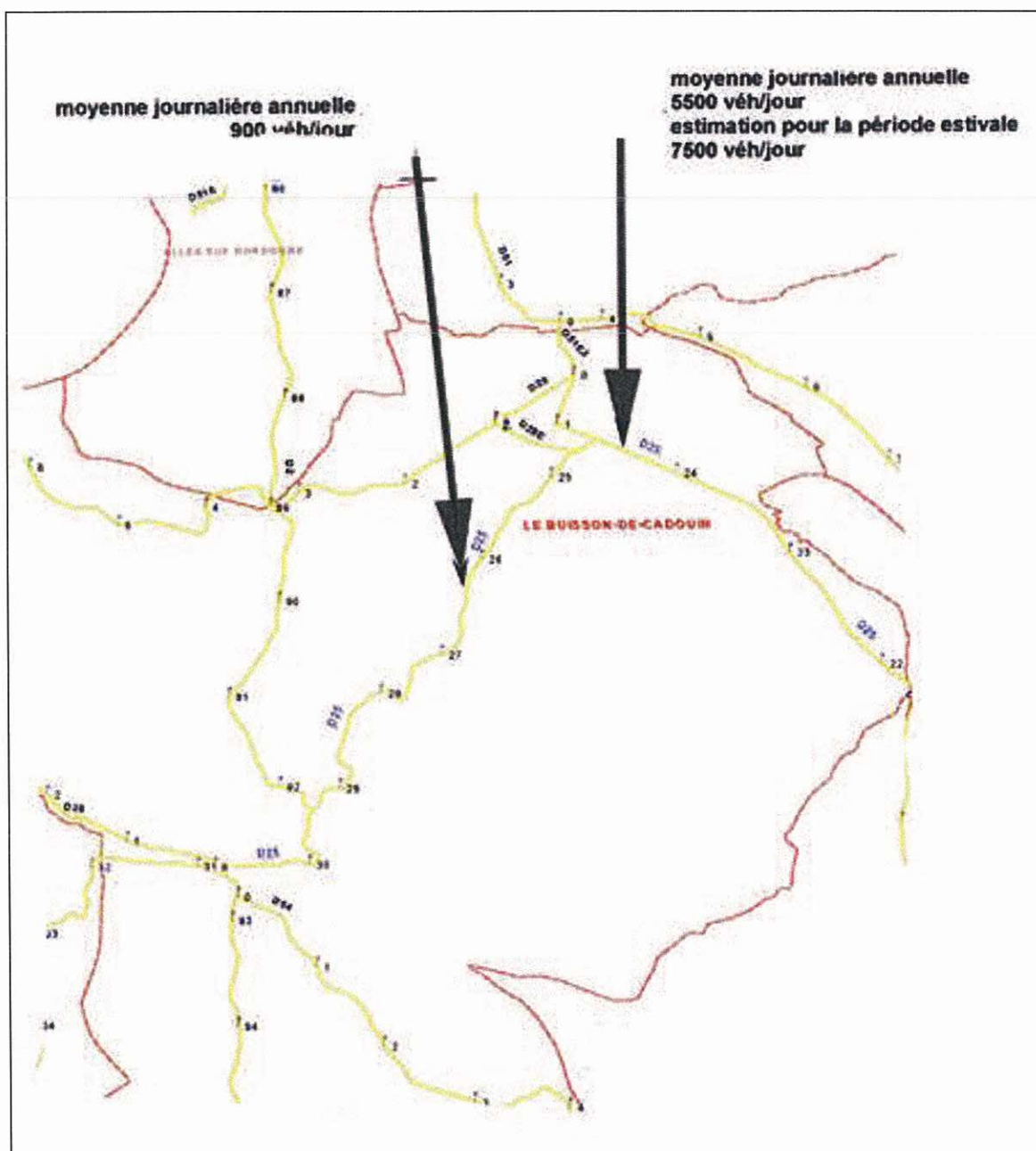
La RD n° 25 apparaît donc dangereuse pour les cyclistes. Il conviendra de réfléchir à des aménagements en leur faveur.



Points accidentogènes sur la commune



Le trafic est conséquent sur la RD n° 25. La moyenne journalière annuelle est de 5500/jour. L'estimation pour la période estivale est de 7500/jour, soit près de 40 % de circulation en plus. Ces chiffres ne sont pas anodins. La RD n°25 est un axe principale desservant la vallée de la Dordogne tant pour les habitants que pour les estivants.

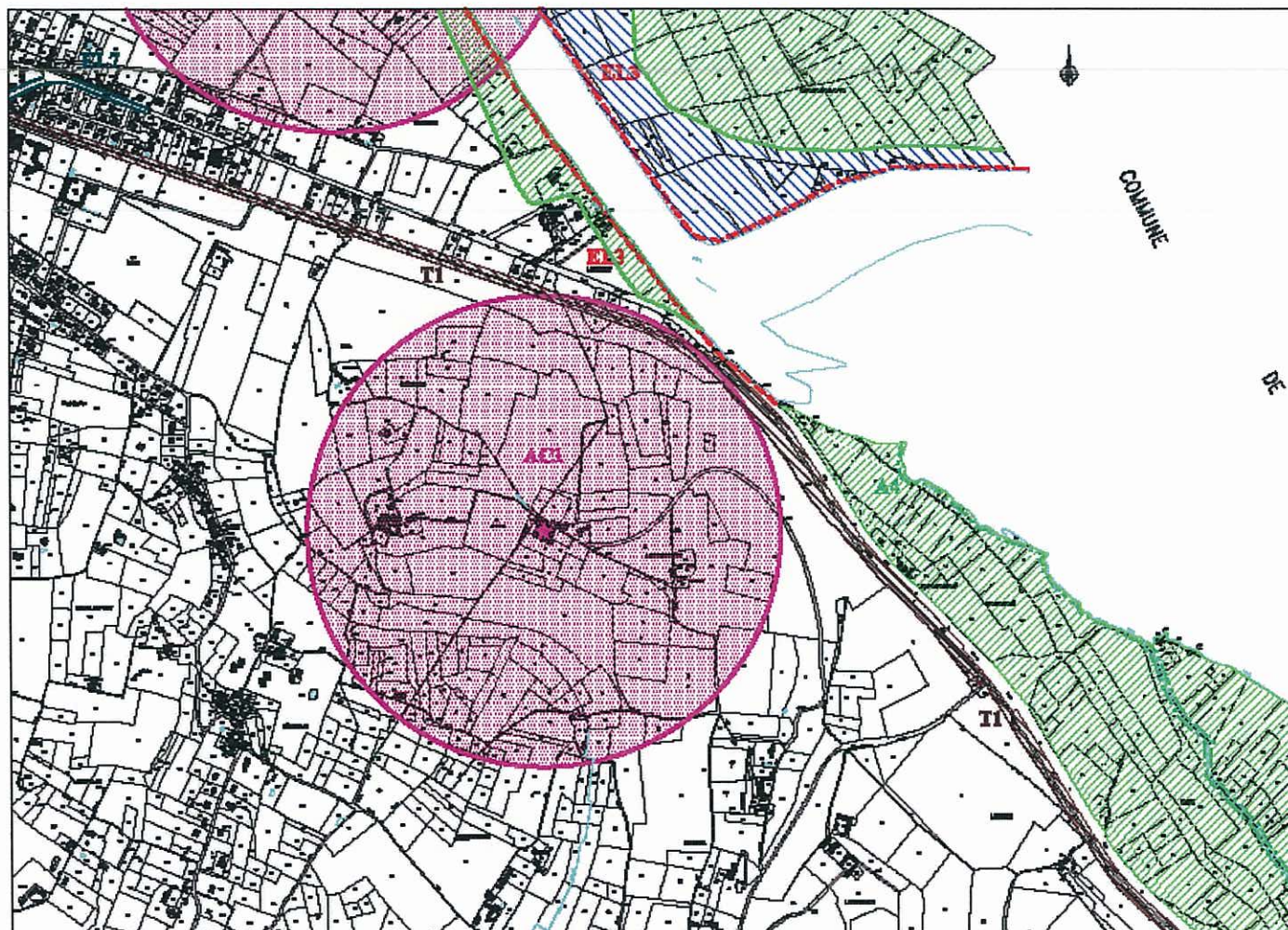


### Les servitudes

Le périmètre concerné par l'étude comporte une série de servitudes d'utilité publique et de contraintes qu'il convient de prendre en compte.

Ces servitudes concernent notamment :

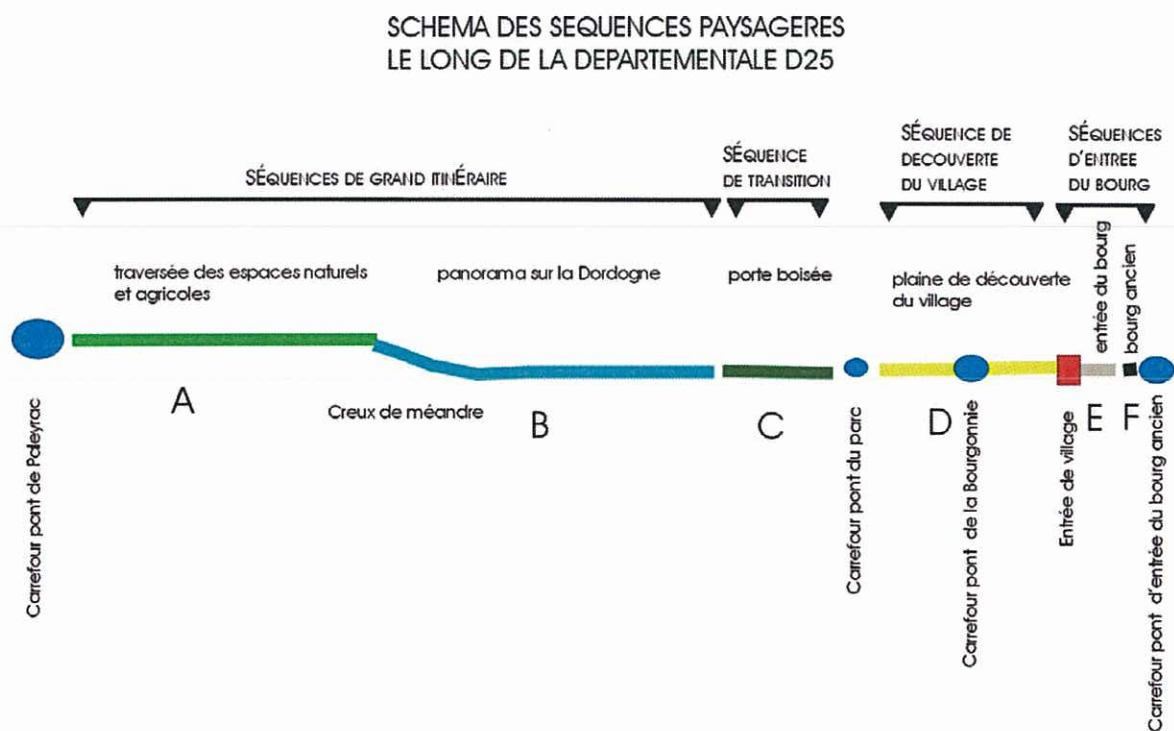
- le passage de la voie ferrée
- la protection du monument historique de la Bourgonnie
- la zone inondable



Servitudes et contraintes dans le périmètre de l'étude

## I-B ASPECTS PAYSAGERS ET URBAINS

Le tracé de la route départementale traverse des unités paysagères bien différentes, formant des séquences dans la découverte du territoire.





### a) Les espaces de plaine agricole

#### Physionomie du site

Depuis le carrefour de Paleyrac à l'entrée du virage, la route longe le coteau pour donner une vue dégagée sur la plaine de la Dordogne, dont les méandres alternent zones de vastes plaines et goulots étroits à flanc de coteau.



Dans la zone d'étude, la plaine à Paleyrac offre un espace ouvert conséquent dédié aux activités agricoles.

Une bande boisée au pied de coteau limite les visions qui se focalisent sur cette plaine.

Le liseré boisé qui soutient le cours du ruisseau affluent à la Dordogne est un élément structurant dans ce paysage ouvert.

La massif boisé que surplombe la Bourgonnie forme une colline qui vient verrouiller cette plaine au creux du méandre de la Dordogne. Cet ensemble boisé reste très prégnant dans le paysage.





***Bâti et structures urbaines :***

Le bâti est ponctuel : maison de garde barrière et exploitation agricole en bordure de voie, côté plaine.

**Synthèse :**

Espace ouvert de plaine agricole

Éléments structurant : massif boisé de la Bourgonnie, ripisylve de la Dordogne, linéaire boisé qui longe la voie ferrée

Infrastructure : départementale à physionomie routière de grande traversée

**Propositions :**

La physionomie de cette plaine ne permet pas d'envisager ici un quelconque développement urbain, qui pourrait nuire à la logique de ces espaces de qualité.

## b) La Dordogne

Quoique la route départementale longe la rivière, elle reste ponctuellement perceptible ; de même, sur le territoire de la commune, la découverte de la Dordogne concerne des champs limités à des vues directes depuis les berges ou les ponts.



Le cours de la rivière pour autant est un élément marquant du paysage, puisqu'il façonne les courbes de la plaines et l'insertion des coteaux qui limitent la plaine et forme la vallée.

Ainsi, ce tronçon de voie qui démarre au creux du méandre, offre un champ de vue depuis la voie sur la Dordogne, du fait du pincement de la plaine et de son ouverture.

Le massif boisé et le liseré de pied de coteau qui se prolongent, limitent également les perceptions côté coteau.

Côté coteau, un bâti linéaire ponctuel et relativement banal s'est installé entre la voie et le rail. Un accompagnement paysager est à recommander pour harmoniser ces espaces bâtis avec l'ambiance de cette unité paysagère : à savoir discrétion des clôtures, arbres de haut jet, bosquets et palette végétale à respecter.

On notera que la haie de lauriers implantée à la sortie du virage occulte en partie le champ de vision de la rivière.

### ***Bâti et structures urbaines :***

Le bâti est implanté sur la rive gauche (venant de Siorac) en contrebas du talus ferré. Ces habitations sont environnées de parcelles cultivées (maïs).

Cet habitat (3 constructions) est relativement récent et est implanté de façon homogène avec des accès individuels sur la RD25 : ce bâti s'est implanté dans le cadre d'un lotissement autorisé en 1971 ; deux lots entre les maisons restent à bâtir. Dans cette zone paysagère et agricole, il n'apparaît pas opportun d'allonger cet espace bâti d'autant plus que les accès seront multipliés. A noter qu'une des parcelles comporte un dépôt de fioul.



### **Synthèse :**

Espace ouvert de découverte de la rivière, perspectives lointaines rares sur la rivière

Effet de pincement au droit du creux du méandre, accentué par le coteau boisé

Eléments structurants : massif boisé de la Bourgonnie, lisière du parc, rivière

### **Propositions :**

La qualité de ces espaces mérite que l'on mette en valeur les perspectives sur la rivière. Ainsi un développement du bâti n'est pas souhaitable, tout au plus paraît-il intéressant d'apporter un traitement végétal aux espaces bâtis existants ainsi que d'envisager des constructions dans l'espace entre les deux maisons existantes (parcelles 1014 et 1018).

### **c) Le parc**

Cette petite séquence est vécue comme une transition entre les domaines essentiellement naturels de traversée et l'approche du village.

Son caractère boisé en contraste avec les espaces ouverts de la plaine, en fait une lisière structurante dans le paysage. Par ailleurs, la qualité des arbres de haut jet (feuillus âgés imposants) dans un ensemble de parc abritant un bâti remarquable, situe cet ensemble comme un événement marquant dans le parcours.

C'est en effet une frontière déterminante qui annonce un village.





Le massif boisé du coteau de la Bourgonnie et le liseré boisé qui souligne la voie ferrée sont également des structures très perceptibles dans le paysage, encadrant la plaine.

Le carrefour d'entrée au parc (hôtel de Bellerive) qui marque la fin de cette séquence, se positionne comme le premier point de découverte lointaine du village, sur premier plan de plaine ouverte.

La cohérence de cette unité pourrait être améliorée par un traitement paysager du parcellaire bâti et des rives de la voie, dont la physionomie reste très routière.

***Bâti et structures urbaines :***

Côté coteau, le développement linéaire de l'habitat s'est prolongé depuis l'unité précédente, sous forme de parcelles ponctuelles bâties sans lien, ni composition urbaine en rapport avec les lieux.



**Synthèse :**

Espace de transition de qualité qui mérite une harmonisation (effet de porte)

Qualité du parc boisé

Éléments structurants : parc, massif boisé de la Bourgonnie, liseré boisé le long de la voie ferrée

**Proposition :**

Un développement urbain ne paraît pas envisageable hormis l'insertion dans la « dent creuse » existante, sur la rive gauche en allant vers le Buisson, sous réserve d'un accès commun.

Un harmonisation de cet espace de frontière paraît souhaitable, cette séquence étant l'annonce de l'entrée vers un village.

Traitement paysager des abords de la voie par des arbres de haut jet et des strates arbustives empruntés au registre des espèces locales (Erable champêtre, Châtaignier, Chêne, Aubépine, Noisetiers, Cornouiller...).

Réflexion sur le traitement du carrefour et de la voie : annonce du changement par des alignements de haut jet laissant filtrer les perspectives sur la plaine.



**d) La découverte du village sur la plaine dégagée (entrée du parc au panneau d'agglomération)**

Cet espace s'intercale entre les unités naturelles et l'entrée de village à proprement parler. C'est ainsi une séquence de découverte rapprochée du village.



La plaine, côté Dordogne offre un vaste espace dégagé qui permet de découvrir le village de Cabans et notamment la silhouette de l'église, ainsi qu'un premier plan un corps de ferme traditionnel de caractère, inscrit au milieu de ses terres.

Le bâti le long de la voie reste ponctuel aux abords de l'entrée du village permettant cette ouverture sur la plaine.

***Bâti et structures urbaines :***

Côté voie ferrée, un groupe d'habitations s'est installé au droit du carrefour qui monte à la Bourgonnie, en alignement, proche, le long de la voie.

Le bâti côté plaine s'est implanté après le carrefour, en alignement proche sur la voie marquant un tissu urbain relativement serré sur la voie, mais aujourd'hui non continu. Certains bâtiments offrent un caractère architectural remarquable.



L'attention à avoir sur les modalités d'alignement et d'implantation est à souligner.

On peut considérer ces espaces comme urbanisés côté coteau et côté plaine après le corps de ferme, d'où la non-application du recul sur la voie.

### **Synthèse :**

Importance de la vue dégagée sur la plaine et découverte de l'église de Cabans (nombreuses perspectives).

Changement de l'aspect de la voie, avec des accotements enherbés et étroits.

Espace de découverte du village.

Éléments structurants : silhouette de l'église de Cabans, corps de ferme, liseré boisé de la Dordogne, aplat de la plaine

### **Propositions**

Compte tenu de la qualité des perspectives sur la plaine et de leur contribution à annoncer l'entrée dans un village imminente, il apparaît nécessaire de conserver la lisibilité de cette séquence, voire à l'améliorer : traitement de la voie, absence de constructions nouvelles côté plaine entre l'espace ouvert entre le carrefour du parc et la première bâtisse après le corps de ferme côté voie, et traitement paysager côté coteau.

L'implantation éventuelle de bâti nouveau côté plaine entre le tissu bâti existant devra permettre de conserver des vues rythmées sur la plaine et éviter la fermeture complète des espaces côté plaine. Les implantations devront poursuivre les alignements de façon à garder la cohérence aux différentes phases d'approches du bourg. La nature des clôtures et des haies est également importante dans la perception des lieux.

Une réflexion sur le traitement des carrefours parc/Bourgonnie pourrait éventuellement permettre d'envisager un développement sur les champs de maïs inscrit entre les îlots bâtis côté voie ferrée, ceci afin de limiter les entrées individuelles (on pourrait reprendre les entrées existantes pour créer des accès communs). Compte tenu de l'étroitesse de la partie entre la voie et la voie ferrée, les possibilités restent limitées.

Le traitement de la voie devrait permettre de rendre lisible les différentes étapes d'approche du bourg pour être remarquées par les conducteurs.

### **e) L'entrée de village, la périphérie du bourg ancien**

Actuellement le panneau d'agglomération est implanté au départ des trottoirs côté gauche en direction du bourg.

L'apparition des trottoirs marque effectivement l'entrée dans l'agglomération. D'un point de vue paysager, cette limite est cohérente, même si elle pouvait être remplacée une centaine de mètres en amont au niveau du carrefour de la Bourgonnie.



La séquence d'entrée du village présente une organisation variée : côté coteau le bâti est implanté souvent loin de la voie au centre du jardin, alors que côté plaine, les implantations successives alternent des positions contre la voie à des reculs importants dans des structures de lotissements. Le vis à vis offre également des sorties individuelles et des sorties communes de lotissements.

L'espace bâti domine le paysage avec les espaces libres associés tels que les jardins et les parcs (à noter un parc de qualité avec sa bâtisse associée en fin de séquence).

Le vocabulaire des clôtures et des haies est très important dans l'harmonie des lieux, ainsi il faut y être attentif : certains murs végétaux mériteraient d'être remplacés par des associations rappelant une structure de parc.

#### ***Bâti et structures urbaines :***

A partir du panneau d'agglomération le bâti se densifie. A droite, nous retrouvons la typologie bâtie qui caractérise le secteur de la gare : maison R+1 de la fin du XIX<sup>e</sup> - début XX<sup>e</sup> : les toits sont pentues, leurs tuiles sont soit du type « canal », soit traditionnelle : plates et foncées. Les clôtures se composent de muret surmontés de grillages ou de fer forgés. Des arbustes de la même hauteur que les grilles cachent parfois le rez-de-chaussée des habitations.

A droite, un bâti plus ancien, peut-être à caractère ouvrier, agricole en pierre, à tuile plate.

A gauche, les habitations ont une bande de terrain entre leur façade et le muret rehaussé de fer forgés ou de grillage ; à gauche, les façades deviennent peu à peu, au fur et à mesure que l'on gagne le centre historique, alignées sur la rue. Une rupture se fait pourtant exercée par la présence des clôtures du lotissement étant venu remplir un espace sans doute vide antérieurement. On ne voit de ce lotissement guère que les tuiles de couleurs plus claires que les tuiles environnantes.

#### **Synthèse :**

Entrée de village

Resserrement de la structure urbaine

Eléments structurants : parc boisé, bâti de qualité ; liseré boisé voie ferrée

#### **Proposition :**

Entrée de village à affirmer par le traitement de la voie et le resserrement du tissu urbain.

Vocabulaire végétal et qualité des clôtures à accompagner

Qualité architecturale et identité du bâti

Problème de sécurité piéton/cycliste et stationnement à traiter



#### **f) séquence d'entrée du bourg ancien**

Elle est marquée par le bâti en ordre continu sur la rive droite de la voie (dans la direction du bourg) et par une perspective sur l'église du Buisson. Un alignement d'arbres marque cette entrée sur la gauche de la voie.



Le carrefour au niveau du parc impose un changement de direction rend peu lisible par la configuration des voies et notamment la continuité de la ligne droite qui prolonge le tissu urbain côté gauche.

On ressent déjà la bipartition du bourg ancien par la voie ferrée.

Ce carrefour d'entrée dans le bourg ancien présente une configuration très routière qui pourrait être réadaptée pour s'inscrire dans la logique urbaine de cet espace.

#### ***Bâti et structures urbaines :***

Le bâti est aligné. Il s'agit d'un bâti à R + 1, aux toits pentus et aux tuiles plates foncées. La couleur de ce bâti varie du crépi blanc cassé au beige. C'est un bâti homogène, surtout en ce qui concerne la frange du bourg historique. Sur la frange opposée, à la succession de constructions du type architecture ferroviaire, succèdent des constructions plus récentes présentant en vitrine le lotissement se trouvant derrière.

#### **Synthèse**

Densification du tissu et aspect plus ancien

Perspective sur l'église

Parc structurant

Carrefour routier pouvant jouer un rôle de transition alors qu'il provoque un effet de rupture important

#### **Propositions**

Réflexion sur les itinéraires piétons, cycles, stationnement

Traitement du carrefour

Mise en valeur du patrimoine (signalétique, itinéraire différencié de découverte...)

## **II ENJEUX ET PRECONISATIONS**

Le fait que la route départementale soit incluse entre la voie ferrée et la Dordogne limite les espaces de développement : les contraintes qu'imposent ces deux « barrières » sur l'espace sont par trop importantes.

### **Séquences a et b**

Pour respecter les rythmes paysagers, les séquences 1 et 2 ont vocation à rester naturelles (séquences agricole et séquence Dordogne), donc doivent rester libres : ce sont des espaces agricoles ou des percées visuelles rares sur la Dordogne.

Un projet de zone d'activités serait une erreur. Nous proposons donc de mener une réflexion sur la possibilité de conforter la zone d'activités existantes sur l'entrée ouest du Buisson, voire de gagner sur le bâti et l'emprise de la voie ferrée.

Les deux maisons existantes sont séparées par deux terrains (parcelle 1014 et 1018) découpés dans le cadre d'un lotissement autorisé en 1971. L'implantation de deux maisons supplémentaires aurait un impact marginal sur le paysage ; par contre le problème de la sécurité de l'accès et des nuisances route/voie ferrée est à noter. Un accès commun est à envisager.

Le zonage PLU devra inscrire ces espaces dans des zones adaptées à ces objectifs.

### **Séquences c (Manoir de Bellerive)**

Les constructions existantes composées sur la rive gauche, de quelques habitations séparées par un terrain vierge, et, en vis à vis, l'espace remarquable du Manoir dont un besoin en bâti nouveau est prévisible (hôtel) forment un nœud bâti.

La réalisation de deux constructions sur les lots libres ne porterait pas à conséquence sur le paysage mais devra s'inscrire dans un accès commun.

Afin de permettre ces nouvelles constructions, une dérogation des dispositions de l'article L111-1-4 est à effectuer : porter le recul à 35 m pour la rive du parc Bellerive en incluant un Espace Boisé Classé le long de la voie sur les bois existants, et porter le recul à celui des habitations existantes pour le lotissement (20m).

Il serait intéressant d'avoir une démarche d'aménagement du carrefour afin d'apporter à cette zone un accès commun. On pourrait envisager par exemple un aménagement paysager et un développement limité de cet espace avec pour objectifs :

- créer un carrefour commun sécurisé ;
- végétaliser la frange côté voie ferrée afin de redonner une harmonie à l'espace situé entre l'unité très naturelle et l'approche lointaine du bourg.

### **Séquence d**

La plaine agricole de Cabans : il y a nécessité de préserver des percées visuelles sur le village de Cabans et la plaine représentant des éléments identitaires forts du Buisson.

Il y a également nécessité de préserver un espace libre autour du bâtiment de Belle Rive et de sauvegarder sa mise en valeur.

En intégrant le carrefour de la Falconnie jusqu'au bourg, nous posons une réflexion sur les séquences d'accès au bourg. Celle-ci est à mener en terme de densité du bâti et en terme d'aménagement des entrées de ville par un aménagement paysager et urbain.

### III CONCLUSIONS

L'analyse précédente a permis de démontrer la qualité des espaces en entrée de ville le long de la RD 25.

Les différentes physionomies méritent selon leur rôle paysager une prise en compte dans le cadre du PLU (zone N ou A), l'application de l'article L111-1-4 CU avec le recul de 75 m de l'axe restant insuffisante.

Exception faite de la séquence du Manoir de Bellerive, et de l'îlot bâti de la séquence b, les dérogations à cet article ne sont donc pas pertinentes eu égard également au problème de sécurité.

Sur la zone de Bellerive, la dérogation s'inscrit dans l'objectif de conserver l'aspect de porte boisée et de traiter un carrefour commun :

- recul porté à 35 m sur la rive du Manoir en inscrivant un Espace Boisé Classé sur la frange boisée du Parc longeant la route
- recul porté à l'existant (soit 20 m environ) pour la rive gauche côté lotissement, permettant la construction des deux lots libres sous réserve d'un accès commun.



Département de la DORDOGNE  
COMMUNE DU BUISSON DE CADOUIN

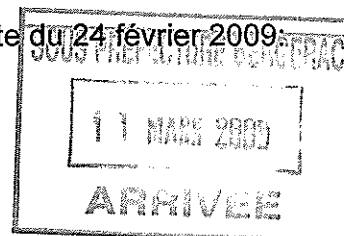
**Analyse permettant de déroger ou non aux règles  
de recul de part et d'autre de l'axe de voies  
classées à grande circulation (L. 111-1-4)**

---

**ETUDE N°2 : RD51**

Vu pour être annexé à la délibération en date du 24 février 2009

Le Maire :



P.L.U.	PRESCRIT	P.A.D.D. débat	PROJET ARRETE	APPROUVE
REVISION	8 Juillet 2003	06 décembre 2005	27 décembre 2007	24 février 2009

**SOMMAIRE**

<b>L'ARTICLE L. 111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME.</b>	<b>3</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>3</b>
<b>I. CONTEXTE GEOGRAPHIQUE - PERIMETRE DE L'ETUDE</b>	<b>5</b>
I-A LE CONTEXTE GEOGRAPHIQUE	5
II-B LE PERIMETRE DE L'ETUDE	8
<b>II. ANALYSE DES ESPACES TRAVERSES PAR LA ROUTE DEPARTEMENTALE N°25</b>	<b>9</b>
II-A ASPECTS ROUTIERS	9
Trafics quotidiens et estivaux, accidentologie, points noirs	10
Des axes aux caractéristiques pouvant engendrer des dangers.	12
II-B ASPECTS PAYSAGERS ET URBAINS	16
Description générale	17
Points de vue et perspectives	18
1) La découverte du village sur la plaine dégagée	19
2) L'entrée de ville/Le Bourg/Déviations RD 25	21
3) Frange du Bourg ancien et Redécouverte de la Plaine agricole	23
4) La Dordogne	27
<b>III - LES SERVITUDES</b>	<b>29</b>
<b>IV - LES RESEAUX</b>	<b>30</b>
<b>V ENJEUX ET MESURES COMPENSATOIRE</b>	<b>32</b>
A – LES MESURES COMPENSATOIRES ROUTIERES	32
B – LES MESURES COMPENSATOIRES PAYSAGERES	34
C - LA ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES	36
<b>CONCLUSIONS</b>	<b>38</b>

## L'ARTICLE L. 111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME.

**Article L.111-1-4 (L. n°83-8, du 7 janvier 1983, art 73 ; L. n° 95-101 du 2 février 1995 ; L. n°2005-157 du 23 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 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.*

**Cette interdiction ne s'applique pas :**

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

*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 des 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. »*

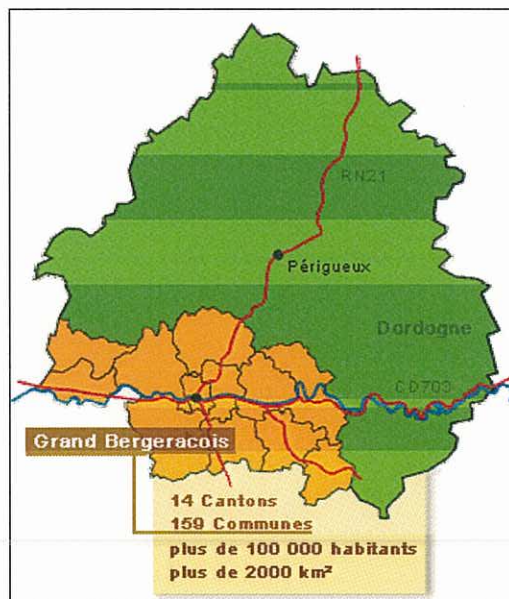
## INTRODUCTION

La commune du **Buisson de Cadouin** est un chef-lieu de canton.

Elle dispose d'un Plan d'Occupation des Sols approuvé depuis 1983 et révisé en 1997. Un Plan Local d'Urbanisme est en cours d'élaboration pour le remplacer.

La commune appartient à la Communauté de communes de Cadouin depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002 qui s'étend entre Bessède et Dordogne. Elle appartient également au Pays du Grand Bergeracois.





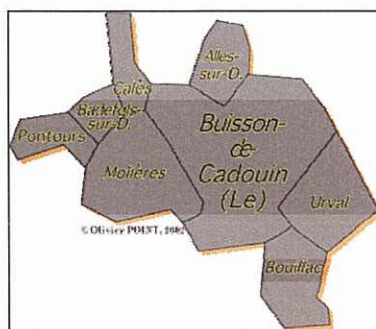
Commune rurale située au cœur du Périgord Noir entre Bergeracois et Sarladais, **Le Buisson de Cadouin** est à la confluence des grottes (Lascaux...), des châteaux forts et des bastides (Monpazier, Molières...) de la vallée de la Dordogne.



Le Buisson  
de Cadouin

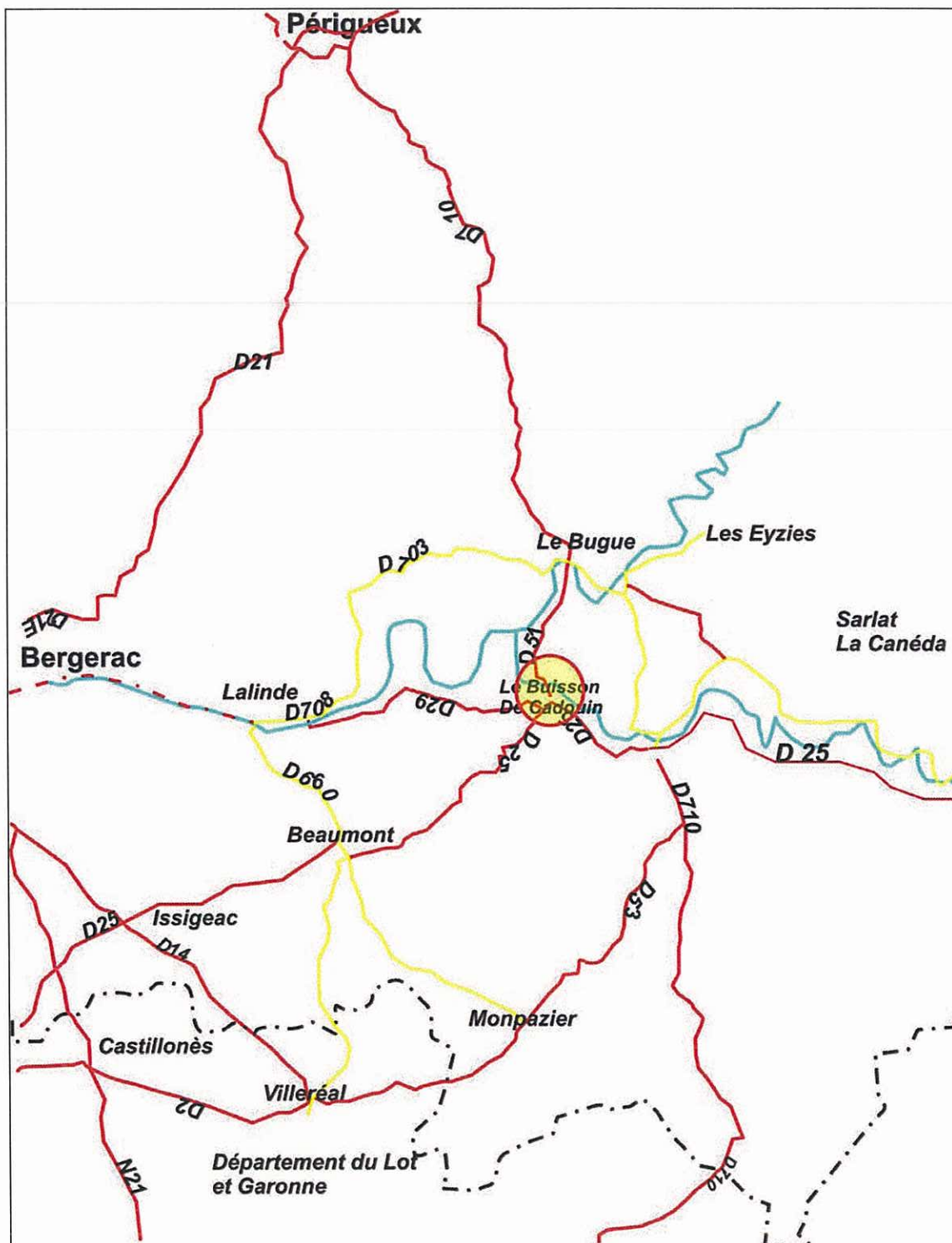
La commune du **Buisson de Cadouin** est avoisinée des communes de :

- CALES et MOLIERES à l'Ouest,
- SAINT CHAMASSY, COUX et ALLES SUR DORDOGNE au Nord,
- URVAL et SIORAC DU PERIGORD à l'Est,
- BOUILLAC au Sud.



## I. CONTEXTE GEOGRAPHIQUE - PERIMETRE DE L'ETUDE

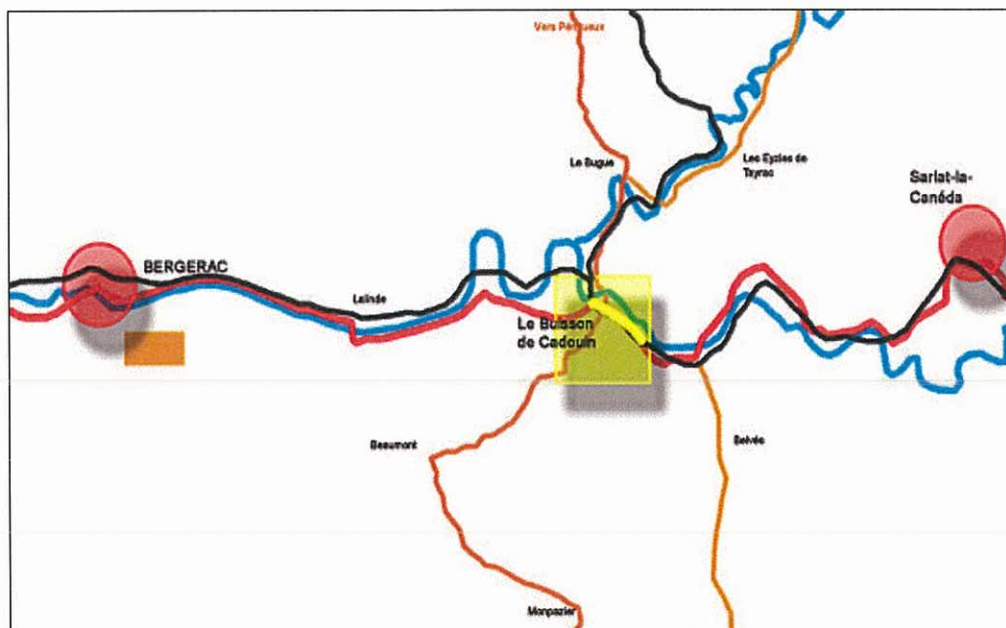
### I-A LE CONTEXTE GEOGRAPHIQUE



Situation générale



Le territoire communal est desservi par un réseau routier permettant le désenclavement vers BERGERAC à l'Ouest (RD29), SIORAC EN PERIGORD à l'Est (RD25), LE BUGUE au Nord (RD51E), BEAUMONT au Sud (RD25).



Le territoire associé, sur plus de 5000 ha, les communes du **Buisson-Cussac**, de **Cadouin** et de **Paleyrac**, érigées en communes associées par l'Arrêté Préfectoral du 28 octobre 1973.

Pour répondre aux enjeux suscités par le **développement intercommunal**, la **commune du Buisson** a relevé l'objectif suivant :

**« Créer et aménager une zone d'activités économiques pour répondre aux besoins nouveaux. Elle envisage la création en fonction des besoins nouveaux Pour ce faire, il est nécessaire de déroger aux dispositions de l'article L 111-1-4 ».**

Elle envisage donc la création de cette zone au lieu-dit « Le Bourg Bas », en bordure de la **route départementale n° 51<sup>E</sup>**, **entrée de ville Nord de la commune.**

Celle-ci, **classée à grande circulation**, nécessite une étude permettant de déroger ou non aux dispositions de l'article L 111-1-4 cité précédemment.

**Ce projet est un projet d'intérêt général pour le territoire du Buisson de Cadouin ; il est situé, à un carrefour vital pour l'ensemble du territoire.**

La **route départementale n°51E** prolonge la départementale n°25 (en provenance de **Sarlat**) et la départementale n°29 (en provenance de **Bergerac**) tout en permettant aux automobilistes de rallier Périgueux.

C'est en outre un axe très usité durant les périodes estivales et touristiques puisque, situé dans le Périgord noir, il dessert les sites les plus fréquentés en Dordogne (Sarlat-la-Canéda, Beynac, Les Eyzies de Tayrac, Domme, vallée de la Vézère...)

L'un des projets de la zone d'activités est l'installation d'un supermarché qui pourrait permettre aux habitants des communes de la Communauté de communes du Buisson de Cadouin de faire leurs courses à proximité sans devoir faire une longue route.

Cette implantation s'accompagnerait d'activités artisanales (dont certaines déjà présentes) qui ont besoin, pour se développer correctement, d'une vitrine dont elles ne disposent pas actuellement. Elle permettrait, également, de rendre plus lisible l'entrée Nord de la commune.

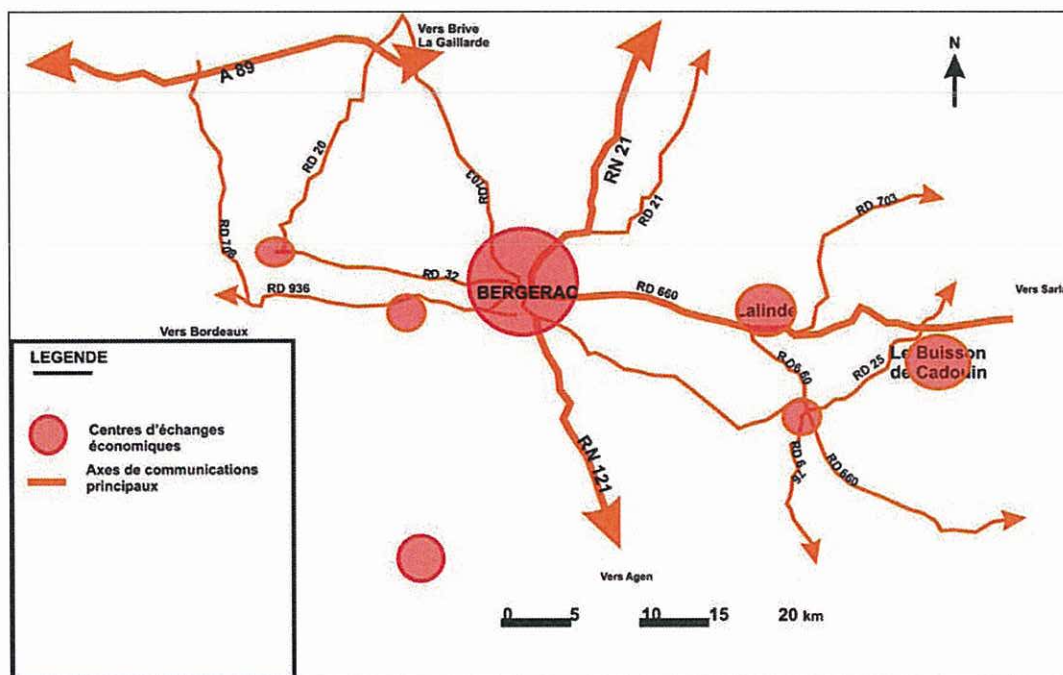


Dans un second temps, cet aménagement permettra la requalification de l'axe bourg /camping municipal du Buisson : cet axe, à partir de la fin de la zone agglomérée est en effet banalisé. Le tronçon de la RD 51E concerné par l'étude souffre de cette banalisation : la vitesse des véhicules y est excessive.

La création d'une zone d'implantation d'entreprises et d'activités commerciales, incluant une grande surface, lui permettrait d'attirer de nouveaux emplois et de nouveaux habitants, la commune en souhaite donc la réalisation.

Différentes entreprises ont déjà manifesté leur intérêt pour cet emplacement.

### Contexte économique

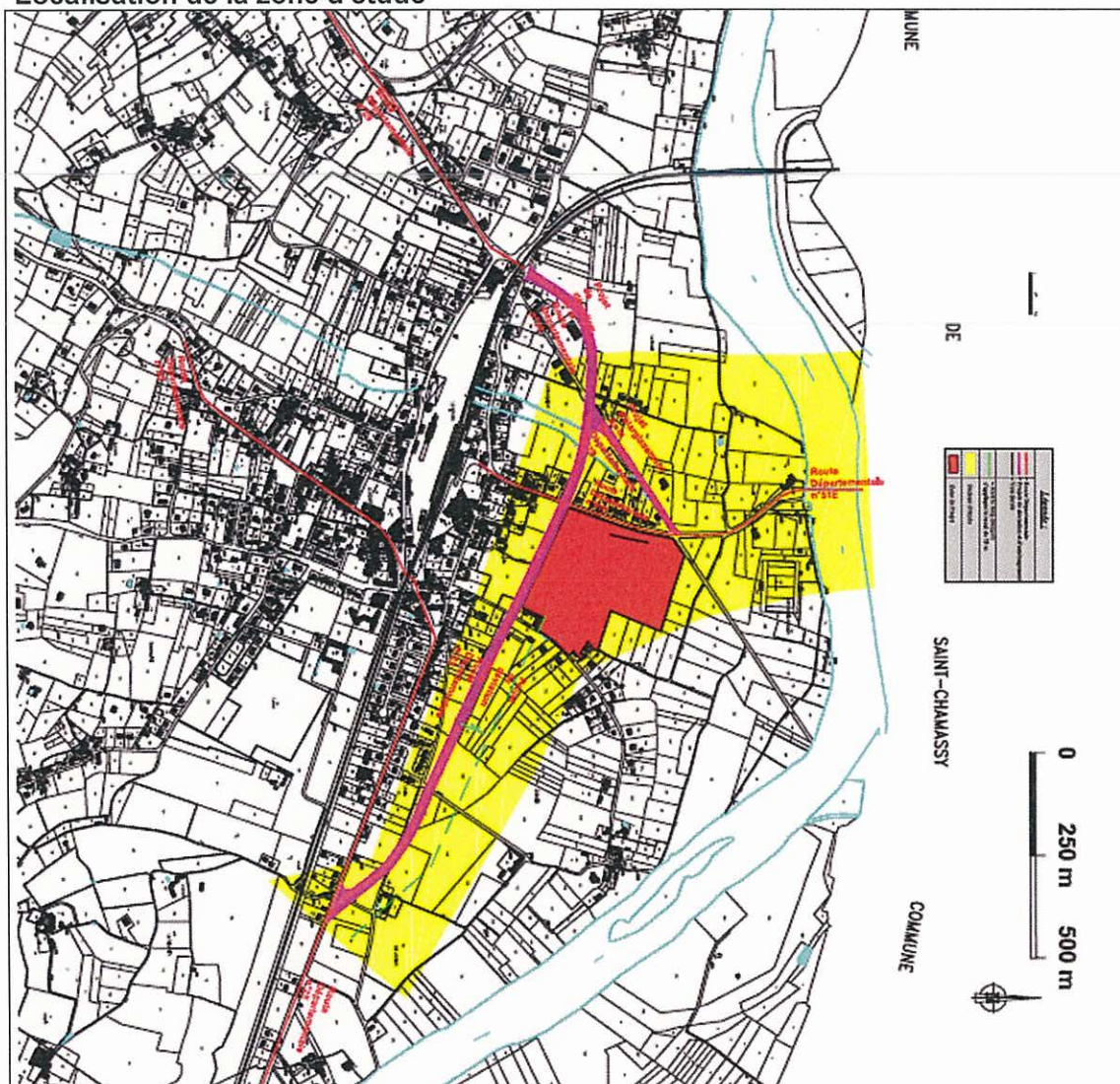


## II-B LE PERIMETRE DE L'ETUDE

Deux périmètres d'études sont concernés : le premier correspond à la partie de la route départementale n° 25 depuis le début de son projet de déviation, à l'Est du bourg, jusqu'au carrefour qu'il forme avec la route départementale n°29 ; le second est représenté par la portion de route départementale n°51<sup>E</sup> depuis la zone agglomérée du bourg jusqu'au pont de Vicq.

Un périmètre retiendra plus particulièrement notre attention : c'est celui de la partie de la départementale n°51<sup>E</sup> longeant la zone de projet d'activités économiques.

### Localisation de la zone d'étude



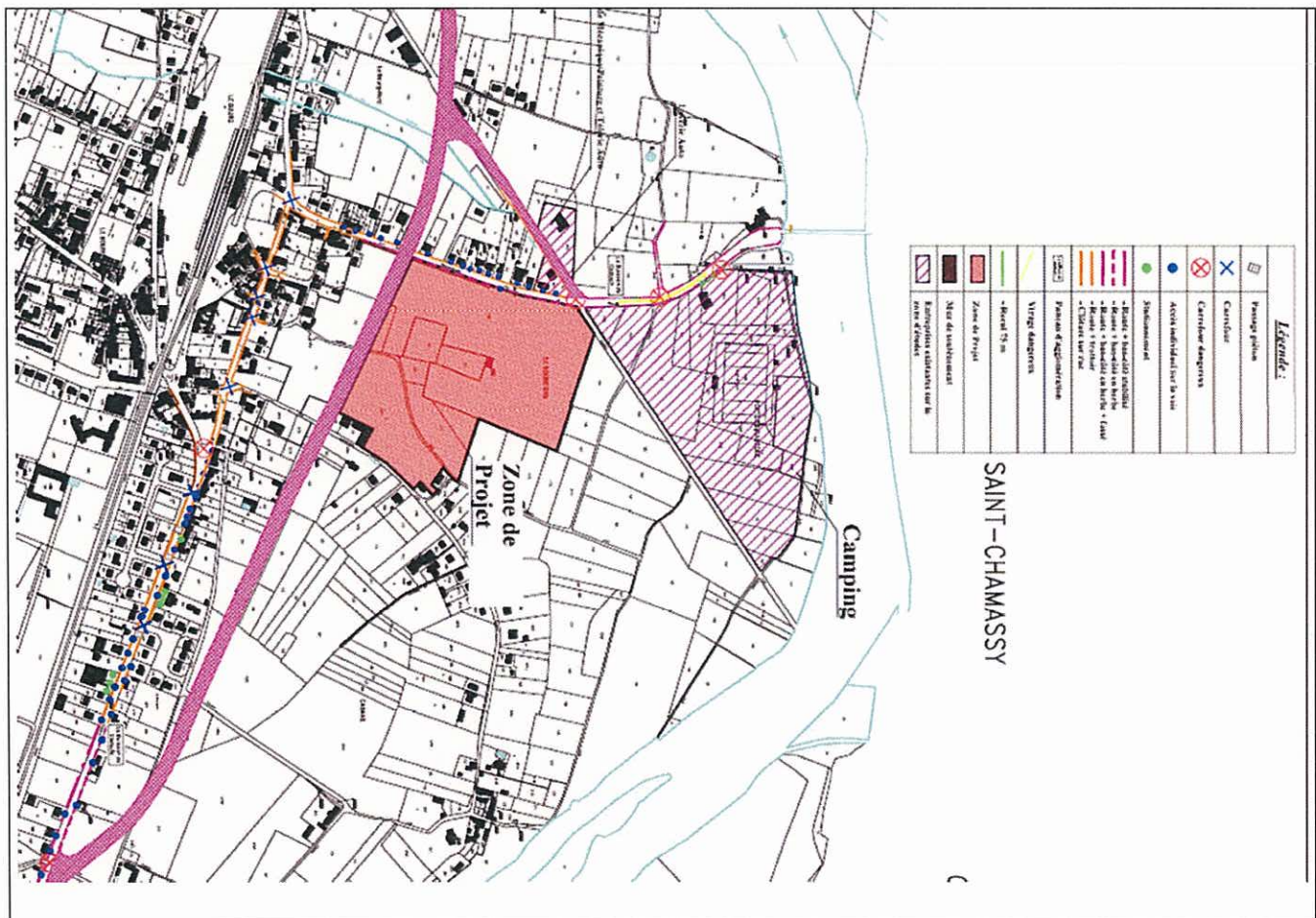


## II. ANALYSE DES ESPACES TRAVERSES PAR LA ROUTE DEPARTEMENTALE N°25

### II-A ASPECTS ROUTIERS

Les aspects routiers prennent en considération plusieurs critères. Ces critères sont :

- le trafic
- les points de sécurité : carrefour + accès individuel sur la voie, vitesse, traversée piétonne ...
- la configuration de la chaussée : trottoir, accotements, virage, ligne droite, largeur de voie
- cheminements piétons, cyclistes
- traitement routier
- stationnements : besoins
- les servitudes
- les réseaux



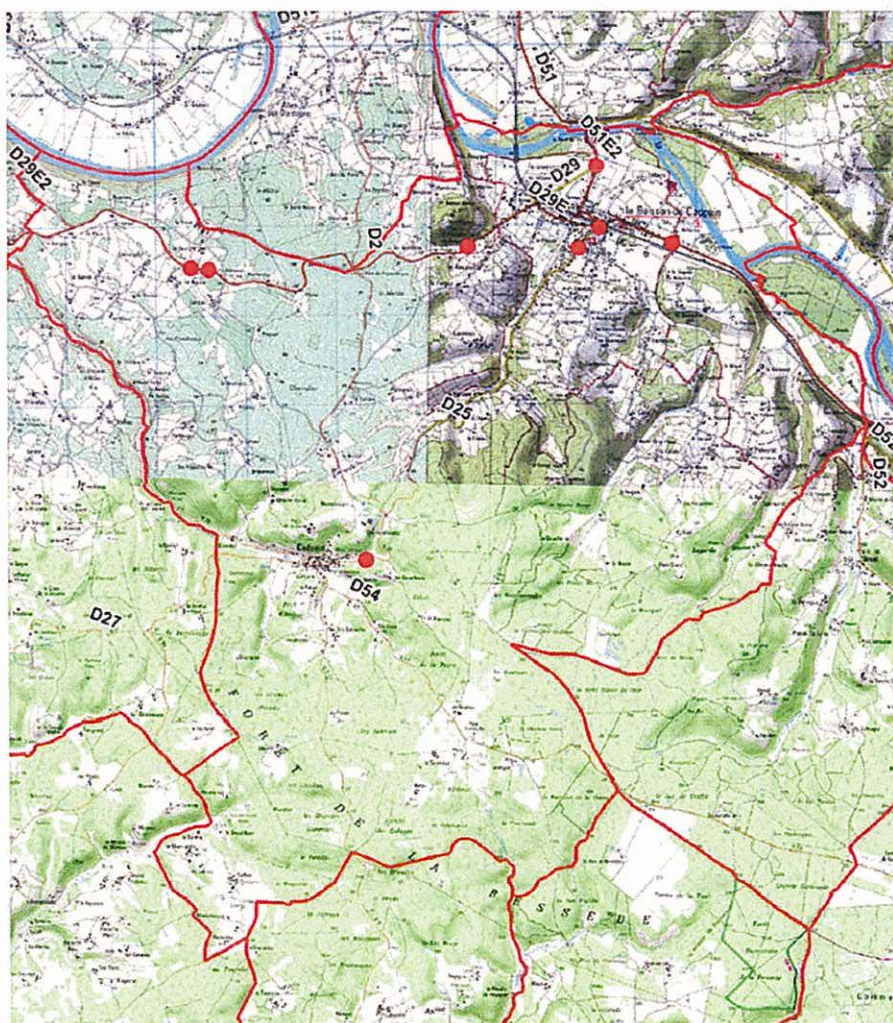


## Trafics quotidiens et estivaux, accidentologie, points noirs

## LE BUISSON DE CADOUIN

Fiche accidents survenus durant la période 2001-2006

Id Fonctionnel			Caractéristiques		Lieu1			Lieu2			Vehi1	Vehi2	Vehi3	Récap		
Org/Unité/PV	Date	Heure	Com	Adresse	CatR	N°	PR	CatR	N°	PR	Cadm.	Cadm.	Cadm.	NTu	NBH	NBNH
GN/0001498/00326	11/10/2002	15:00	68	AV. DES SYCOMORES	RD	25	0024+0053	Autr			VL	Bicy	Bicy	0	0	2
GN/0001498/00224	27/09/2003	12:00	68		RD	25	0024+0992	Autr			VL	VL		0	2	1
GN/0001498/00270	03/08/2001	23:45	68		RD	25	0024+0658	RD	29e	0000+0794	Bicy	VL		0	0	1
GN/0001498/00104	19/04/2002	15:00	68		RD	25	0030+0200				VL	VL		0	0	1
GN/0001498/00801	21/09/2004	18:45	68		RD	29	0001+0900				VL			0	0	1
GN/0001498/00201	18/08/2003	16:45	68	GAVERNAT	RD	29	0005+0300				VL	VL		0	0	1
GN/0001498/00350	05/10/2001	17:00	68	CUSSAC	RD	29	0005+0500				VL			0	0	1
GN/0001498/00006	11/01/2001	08:30	68	RUE DU Gd CHEMIN	RD	51E	0000+0515	RD	29	0000+0000	VL	Bicy		0	0	1



Moyennes journalières annuelles de passages de véhicules et points accidentogènes sur les axes routiers concernés (Source : observatoire de la sécurité routière de la Dordogne)



Sur le secteur d'études, les documents précédents nous montrent 1 accident impliquant une voiture et une bicyclette sur la RD 51, tandis que 5 accidents ont eu lieu sur la RD 25 à hauteur de l'avenue des Sycomores, dont 3 accidents graves. Ces accidents impliquaient soit des véhicules légers entre eux, soit des bicyclettes et des véhicules légers, soit une moto et un véhicule léger. Aucun poids lourd n'était en cause, bien que leur fréquence soit importante.

En tout état de cause, ces chiffres démontrent la situation précaire des deux roues face aux véhicules légers.

L'ensemble du secteur étudié laisse apparaître les caractéristiques suivantes :

- nombreux accès ;
- zone agglomérée ;

Au final, en 5 ans, le nombre d'accidents ne révèle pas forcément une zone accidentogène.

Pour autant, les véhicules empruntant ces axes ne sont pas que des véhicules légers et des deux roues puisque l'on observe la présence également des poids lourds dont on n'a pas pu relever le nombre journalier.



Du point de vue de la sécurité routière, cette étude devra donc prendre en compte ces facteurs à risque pour ne pas en engendrer de nouveaux.

Caractères routiers

**Des axes aux caractéristiques pouvant engendrer des dangers.**

**A/ Sur l'axe de la Départementale n°25 et de la déviation (cette séquence a été traitée pour partie dans l'étude L 111-1-4 sur la RD 25), dans le sens Est-Ouest :**

Le projet de déviation permettra de soulager la circulation dans le bourg du Buisson, notamment au niveau du carrefour de la station service et d'assurer davantage de sécurité routière puisque ce carrefour est situé dans un virage relativement sec, juste à la fin d'une longue ligne droite. Des problèmes d'annonce de direction sont à ajouter à la complexité de ce carrefour.



On retiendra que la déviation prend le pas sur l'ensemble du système de communication. De façon générale, deux carrefours appellent à une structuration spécifique :

- le carrefour constitué par la déviation et par la voie communale n° 201 ;
- le carrefour constitué par la déviation et par la départementale n° 51<sup>E</sup>.

Ces aménagements devront prendre en compte leur sécurisation dans le cadre du projet Départemental.

**Aucun autre accès ne devra être autorisé sur la déviation dans la mesure où ils engendreraient des dangers certains.**

**B/ Sur l'axe de la RD 51<sup>E</sup>, dans le sens Avenue des Sycomores/Pont de Vicq:**

Le long de l'avenue des Sycomores, on compte 17 accès privés sur la rive Nord et plus d'une dizaine sur la rive Sud. On est ici en zone agglomérée, où la vitesse est limitée à 50 km/H.

Sur la **Rd 51<sup>E</sup>**, à partir du croisement RD 51<sup>e</sup> /RD29, la Départementale opère un virage sec qui a pour conséquence de rendre dangereux le carrefour lui-même, mais aussi la sortie du camping.

La multiplication des panneaux d'indication routière à proximité immédiate du carrefour est un élément de confusion.

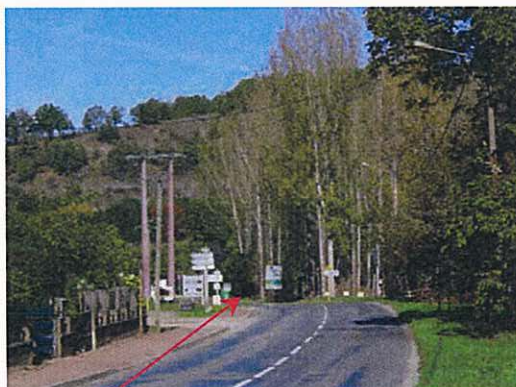




Le panneau d'agglomération n'apparaît que quelques mètres avant le carrefour, lorsque l'on vient du Bugue. La vitesse des véhicules doit décroître à partir de ce panneau, en principe, bien que l'on observe qu'un certain nombre de véhicules conserve une vitesse excessive.

On compte, par ailleurs, 13 accès directs sur l'axe de la **Rd 51<sup>E</sup>** : 11 sur la rive Ouest et 2 sur la rive Est, dont un est un accès agricole sur le plateau du Bourg Bas.

Cette multiplication d'accès engendre un facteur d'insécurité certain, bien que l'on soit à priori en zone agglomérée avec une autorisation de rouler à 50km/h maximum.



Entrée  
Camping



Virage RD51E/RD29

La vitesse des véhicules y est excessive, entraînée par le manque de lisibilité de l'agglomération approchante, par le manque d'aménagement des bas-côté et par le fait qu'après le virage la RD 51<sup>E</sup> devient rectiligne jusqu'au bourg du Buisson.

Dans le sens bourg/Pont de Vicq, les véhicules ont tendance à accélérer de façon importante, une seule rive étant urbanisée. Le virage doit à priori faire freiner les personnes qui ne connaissent pas la disposition des lieux mais n'incite pas certains usagers.



**Un manque de passages protégés, de trottoirs et de voies cyclistes :**

Aucun passage pour piéton, et seule la rive Ouest où se situent la totalité des habitations bénéficie d'un trottoir continu jusqu'au carrefour composé par la RD 29 et la RD 51<sup>E</sup>. Ce dernier représente un point à risque où s'est produit l'accident de 2001, impliquant une voiture et un vélo.

La vitesse des véhicules représente sensiblement un danger pour ce mode de locomotion.



Bas côtés enherbés+fossés rive Ouest/Bas côtés enherbés rive Est ; trottoirs rive Ouest le long des habitations et bas côtés enherbés rive Est le long de la zone de projet

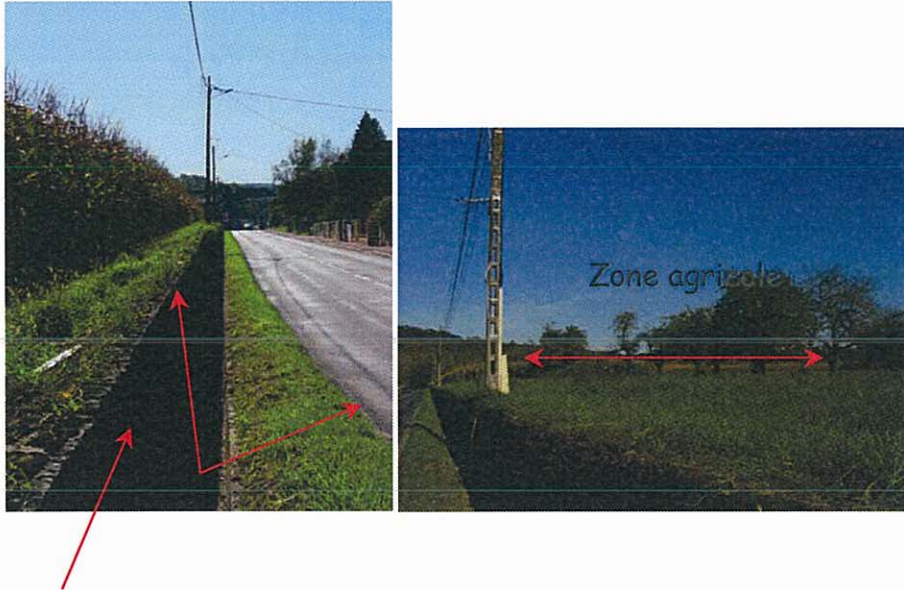
**Propositions :**

Sur la RD 51<sup>E</sup> : un certain nombre d'aménagements serait susceptible d'améliorer la sécurité routière :

- Aménagement d'un rond point sur le carrefour RD 29/RD51<sup>E</sup>
- Déplacer le panneau d'agglomération.
- Favoriser la circulation piétonne entre le carrefour RD 29/RD51<sup>E</sup>, par la réalisation d'un trottoir sur la rive Est de la départementale.
- Création de passages protégés.
- Réalisation éventuelle de ralentisseurs.

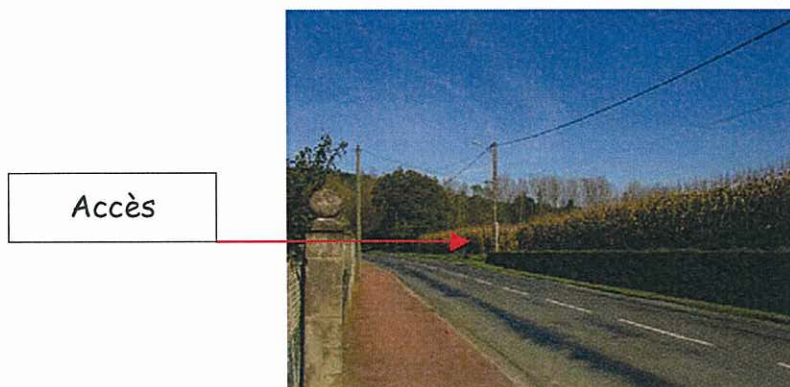
**La zone de projet :**

La zone de projet surplombe la route départementale. Un muret de pierre de soutient la borde en partie :



Muret de  
soutènement

En milieu de secteur un chemin transversal dessert ce plateau. Ce chemin n'est ni empierré ni goudronné.



En fin de secteur, débouchant sur le carrefour RD 51<sup>E</sup>/ Rd29, un chemin rural constitue la limite Nord du secteur. C'est une petite voie goudronnée.  
Ces deux chemins sont des dessertes possibles pour l'ensemble de la zone de projet.

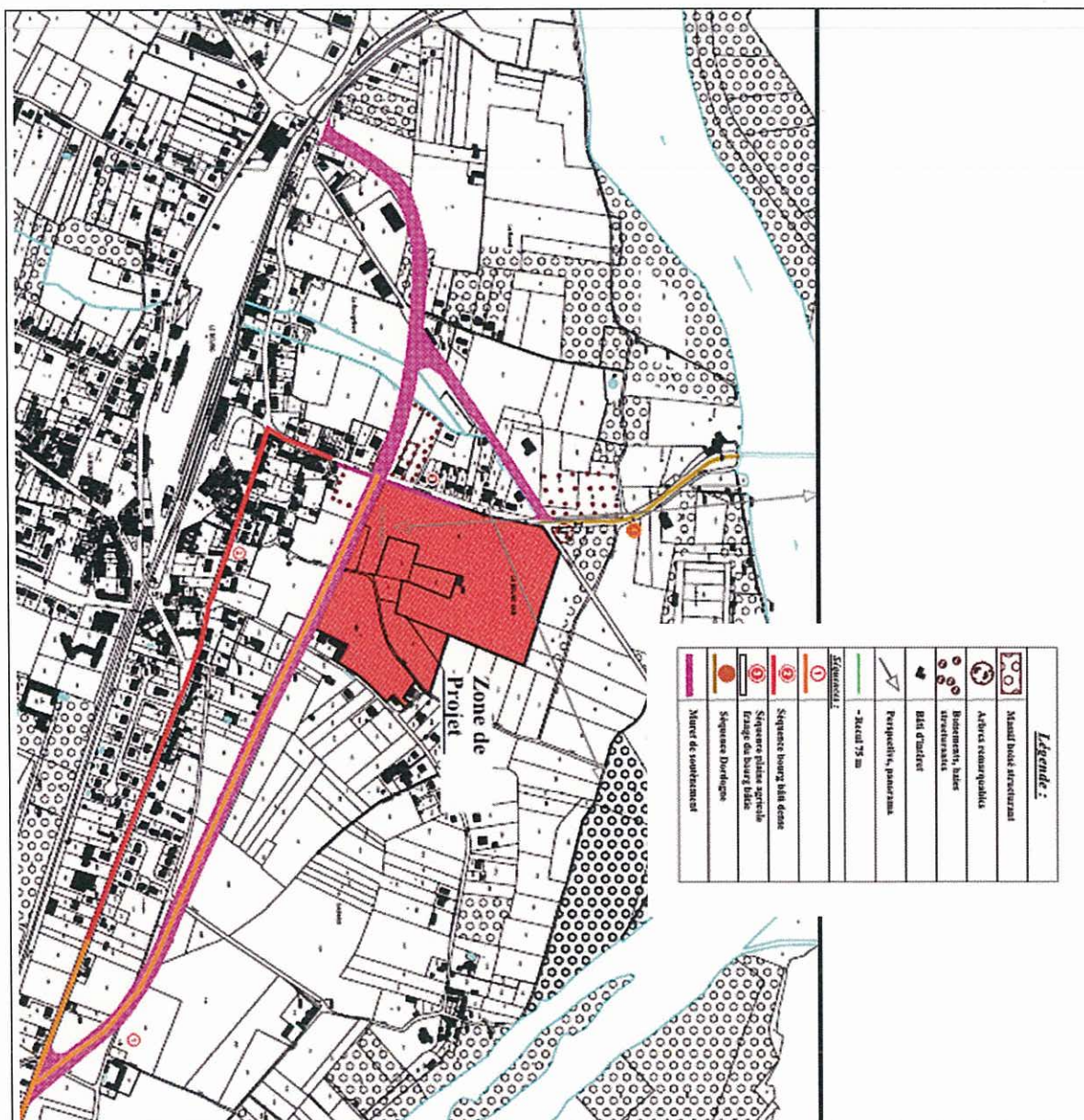


Du point de vue des aspects routiers, la dérogation à l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme permettra donc l'aménagement d'une zone d'activités, ayant ses accès sur la RD 51<sup>E</sup>, en respectant la volonté affirmée par la Direction Départementale des Routes de ne pas créer d'accès sur la future déviation.

## II-B ASPECTS PAYSAGERS ET URBAINS

Le tracé des routes départementales (RD25, RD51<sup>E</sup>, RD29 et déviation RD25) traverse des unités paysagères différentes ; elles ont, cependant, en commun l'agglomération du Buisson

Les deux premières séquences (la Plaine agricole et le Bourg, pour partie) ont été reprises de l'analyse L 111-1-4 concernant la RD 25 car elles représentent le lien entre les deux études, à cette exception près, que l'étude de la déviation est ici ajoutée.





**Description générale** (source PLU du Buisson de Cadouin)

**La commune du Buisson décrit plusieurs entités paysagères : paysage de plaine agricole dominé par les coteaux de la Dordogne et marqué par la présence de l'agglomération (bourg)**

La plaine agricole quelque peu conquise par le bourg du Buisson reste limitée en étendue. Elle offre des espaces naturels de qualité liés à la rivière (bras morts, rives, boisements humides, îles...)

Si la Dordogne n'est que ponctuellement perceptible, le liseré boisé qui la souligne atteste de son tracé dans la plaine.

L'espace agricole offre une succession de champs, prairies et noyers. Deux hameaux pittoresques (les Angles et Cabans) offrent un bâti de qualité. Cabans s'est regroupé autour de son église au bord de l'eau. Ces deux hameaux sont les seuls à exprimer ce rapport à l'eau.



Les coteaux de la Dordogne dominent l'ensemble du site et sont perceptibles de façon quasi permanente. Ils forment dans cette unité le versant abrupt du cingle de Trémolat.

Seule la partie de crête reste ouverte, les boisements occupant les pentes côté Dordogne et côté départementale.

Ainsi, un véritable effet de filtrage permet d'assurer l'insertion du bâti qui s'est installé en crête.



Le bourg est installé dans la plaine et reste un ensemble urbain qui s'est organisé de part et d'autre de la voie ferrée.

Différentes auréoles expriment les phases de développement du tissu urbain : bourg ancien, lotissements ; zones d'activité, étalement le long de l'axe principal (Départementale 25).

Places, arbres d'alignements, bâtisses et parcs définissent des espaces de qualité.

La plaine agricole est quelques peu « entamée » par des incursions urbaines.

De la traversée de ces paysages par l'ensemble des départementales qui suscitent notre attention, il peut se dégager 4 séquences, dont la première servira de lien entre la première étude L111-1-4 et la présente étude.

Les grandes séquences paysagères rencontrées sur l'aire d'étude sont d'Est en Ouest :

- ① La plaine agricole (D25 et déviation)
- ② Le bourg
- ③ Frange du bourg et plaine agricole
- ④ La Dordogne

### Points de vue et perspectives

Au Nord, les coteaux de Saint Chamassy limitent les perspectives à des panoramas rapprochés.

Seule la partie de crête reste ouverte, les boisements occupant les pentes côté Dordogne et côté départementale.

Il faut également ajouter, d'une façon générale l'importance du végétal d'accompagnement du bâti, des clôtures et de la couleur des enduits dans le paysage.

En effet, traditionnellement l'espace bâti ouvert sur la zone agricole était accompagné d'arbres de haut jet, dont les silhouettes traduisent la présence d'un bourg, d'un hameau ou d'un édifice ancien : Chênes, Pins, Bouleaux ou conifères de haut jet.

La qualité des clôtures et des haies est d'un impact non négligeable sur le territoire. Un registre de haies basses perméables est préférable à des murs végétaux de persistants.

On notera que la tradition de l'arbre est très prégnante sur ces territoires avec de magnifiques sujets isolés, en alignement, en accompagnement du bâti ancien.

## 1) LA DECOUVERTE DU VILLAGE SUR LA PLAINE DEGAGEE

Cet espace s'intercale entre les unités naturelles et l'entrée de village à proprement parler. C'est ainsi une séquence de découverte rapprochée du village.



La plaine, côté Dordogne offre un vaste espace dégagé qui permet de découvrir le village de Cabans et notamment la silhouette de l'église, ainsi qu'un premier plan un corps de ferme traditionnel de caractère, inscrit au milieu de ses terres.

Le bâti le long de la voie reste ponctuel aux abords de l'entrée du village permettant cette ouverture sur la plaine.



### ***Bâti et structures urbaines :***

Côté voie ferrée, un groupe d'habitations s'est installé au droit du carrefour qui monte à la Bourgonnie, en alignement, proche, le long de la voie.

Le bâti côté plaine s'est implanté après le carrefour de la future déviation, en alignement proche sur la voie marquant un tissu urbain relativement serré sur la voie, mais aujourd'hui non continu. Certains bâtiments offrent un caractère architectural remarquable.

Cette séquence est urbanisée sur les deux rives à partir du nouveau carrefour de la déviation. En revanche, celle-ci pénétrera sur la plaine agricole, ce qui aura pour effet d'avoir la rive Nord non bâtie et la rive Sud bâtie.





L'attention à avoir sur les modalités d'alignement et d'implantation est à souligner.

### **Synthèse :**

Importance de la vue dégagée sur la plaine et découverte de l'église de Cabans (nombreuses perspectives).

Changement de l'aspect de la voie, avec des accotements enherbés et étroits.

Espace de découverte du village.

Eléments structurants : silhouette de l'église de Cabans, corps de ferme, liseré boisé de la Dordogne, aplat de la plaine

La voie qui emprunte le plus ce paysage est la déviation de la RD 25. C'est pourquoi nous suggérons qu'il n'y ait pas de dérogation à l'article L111-1-4 le long de ce futur axe, à l'exception de la zone de projet située en continuité du bâti existant.

D'autre part, favoriser le développement de construction quand bien même cela serait du côté aggloméré (rive Sud de la déviation) favoriserait la multiplication des accès, et nuirait à la qualité de vie des riverains.

## 2) L'ENTREE DE VILLE/LE BOURG/DEVIATION RD 25

Actuellement le panneau d'agglomération est implanté au départ des trottoirs côté droit en direction du bourg.

L'apparition des trottoirs marque effectivement l'entrée dans l'agglomération. D'un point de vue paysager, cette limite est cohérente, même si elle pourrait être remplacée une centaine de mètres en amont au niveau du carrefour de la Bourgonnie.



La séquence d'entrée du village présente une organisation variée : côté coteau le bâti est souvent implanté en fond de jardin ; côté plaine, on assiste à une alternance de constructions en bordure de voie ou en retrait. Cette situation occasionne de nombreuses sorties sur la voie tant individuelles que communes avec la présence de 2 lotissements.

L'espace bâti domine le paysage avec les espaces libres associés tels que les jardins et les parcs (à noter un parc de qualité avec sa bâtisse associée en fin de séquence).

Le vocabulaire des clôtures et des haies est très important dans l'harmonie des lieux, ainsi il faut y être attentif : certains murs végétaux mériteraient d'être remplacés par des associations rappelant une structure de parc.

Le bourg ancien est marqué par le bâti en ordre continu sur la rive gauche de la voie (dans la direction du bourg) et par une perspective sur l'église du Buisson. Un alignement d'arbres marque cette entrée de ville sur la droite de la voie.



Ce carrefour d'entrée dans le bourg ancien présente une configuration très routière venant s'opposer à la logique urbaine de cet espace : des aménagements de la chaussée serait souhaitable.



**Bâti et structures urbaines :**

L'entrée du bourg se caractérise par des constructions entourées de jardins avec des clôtures se composant de murets surmontés de grillage ou de fer forgé.

Des arbustes de la même hauteur que les grilles cachent parfois le rez-de-chaussée des habitations.

On observe, également, un bâti plus ancien, peut-être à caractère ouvrier, agricole en pierre, à tuile plate.

A gauche, les habitations sont situées en recul, et se rapprochent de la chaussée en constituant un alignement à mesure que l'on progresse vers le Centre. A noter un espace, au niveau du lotissement/Avenue des Sycomores, entourant les terrains de tennis situés en bordure de la RD 25.

A partir de ce lotissement, le bâti se densifie sur chaque côté.

**Synthèse :**

Entrée de village

Resserrement de la structure urbaine

Eléments structurants : parc boisé, bâti de qualité ; liseré boisé voie ferrée

Densification du tissu et aspect plus ancien

Perspective sur l'église

Parc structurant

Carrefour routier du centre-bourg pouvant jouer un rôle de transition alors qu'il provoque un effet de rupture important :

**Propositions :**

Entrée de village à affirmer par le traitement de la voie et le resserrement du tissu urbain.

Vocabulaire végétal et qualité des clôtures à accompagner

Qualité architecturale et identité du bâti

Problème de sécurité piéton/cycliste et stationnement à traiter

Réflexion sur les itinéraires piétons, cycles, stationnement

Traitement du carrefour

Mise en valeur du patrimoine (signalétique, itinéraire différencié de découverte...)

Respect de l'article L 111-1-4 entre la déviation de la RD 25 et les constructions actuelles.



La commune est consciente de la nécessité de traiter cette entrée de bourg. Toutefois, ce problème ne pourra être résolu de façon cohérente que lorsque la déviation sera réalisée.

### 3) FRANGE DU BOURG ANCIEN ET REDECOUVERTE DE LA PLAINE AGRICOLE

Cet espace s'intercale entre les unités naturelles des coteaux de la Dordogne et l'entrée de village à proprement parler. C'est aussi l'Entrée Nord de la ville.

Cette petite séquence est vécue comme une transition entre les domaines essentiellement urbains et l'approche de la Dordogne. Le phénomène urbain ne concerne que la rive Ouest de la Rd 51<sup>E</sup> alors que la rive Est est agricole. C'est sur cette rive qu'est projetée la zone d'activités.



C'est une séquence caractérisée également par une départementale rectiligne, laissant apercevoir les frondaisons des arbres sur les coteaux de Saint Chamassy. Un muret de soutènement (dont la hauteur est d'environ 1.60m) borde la parcelle agricole sur la rive Est ; de ce fait aucune visibilité de ce côté-ci de la route n'est possible.



#### Bâti et structures urbaines :

A partir du bourg ancien du Buisson, côté Est, la plaine agricole a gardé sa vocation : la transition est assez brusque et vient s'opposer à la rive Ouest où une extension linéaire a eu lieu jusqu'au carrefour RD 51<sup>E</sup> et RD 29. Cette extension est relativement ancienne et s'est poursuivie récemment par l'installation d'entreprise dédiée à la voiture (station de lavage, carrosserie).



La bâti est de type rez de chaussée à r+1 avec globalement une toiture en double pente sans orientation particulière par rapport à la route départementale. L'emprise au sol de ce bâti est souvent rapprochée de la voirie avec des clôtures de type muret de 50/60cm de hauteur + grillage.

Certaines parcelles sont plantées d'arbres d'ornement (bouleaux, saules pleureurs, sapins, albizzias...) ou fruitiers (pommiers) qui encadrent l'espace bâti.

On trouve également des parcelles non bâties à l'orée du bourg ancien, de même que l'on trouve une vieille habitation vacante ou abandonnée qui, à la différence des constructions voisines, est en fond de parcelle.



Des habitations rappelant la construction de la voie de chemin de fer sont présentes sur le site et évoquent les extensions du XIX<sup>e</sup> siècle autour de la zone ferroviaire du Buisson :



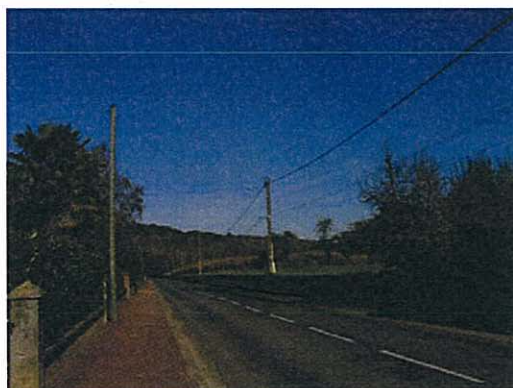


On observe aussi une maison qui semble dérivée d'un hangar, avec une toiture type tôle ondulée :



Cette rive est aménagée : trottoir enrobé + bateaux au niveau des entrées de parcelles.

Côté plaine, un muret soutient le terrain agricole, celui-ci surplombant la route jusqu'en milieu de séquence où l'on a un chemin d'accès agricole à la parcelle.



Cette parcelle précède directement un bâti ancien se rattachant au bourg ancien du buisson ; le muret semble une prolongation naturelle de ce bâti dont la vocation était agricole.



La parcelle agricole est occupée ça et là, dans un premier temps, d'arbres fruitiers puis elle devient un champ de maïs.





Enfin la bordure Nord de cette parcelle est bordée par des peupliers, participant à la structuration du paysage dans cette séquence.

### Synthèse :

Espace de transition de qualité qui mérite une harmonisation (effet de porte)

Qualité de la plaine

Éléments structurants : perspective sur les coteaux de Saint Chamassy, peupleraie...

### Proposition :

L'espace est bâti sur le côté Ouest de la RD 51<sup>E</sup> jusqu'après le carrefour que compose cette dernière avec la RD 29. L'installation récente des entreprises de laverie pour voiture et de carrosserie justifie la vocation commerciale et artisanale du projet de zone économique côté plaine. Par ailleurs la position dominante par rapport à la départementale des parcelles où est projetée la zone pourrait avoir un effet bénéfique sur l'insertion paysagère du site.

En respectant des règles de recul minimales (35m), il conviendra de réfléchir à l'aménagement paysager de la zone de recul.

Un harmonisation de cet espace de frontière paraît souhaitable, cette séquence étant l'annonce de l'entrée vers le Buisson :

- Traitement paysager des abords de la zone d'activités au sein de cette entrée de ville par des strates arbustives empruntés au registre des espèces locales (Chêne, bouleaux, Pins...)
- Réflexion sur le traitement du carrefour et de la voie : annonce du changement par des aménagements routiers et par des aménagements paysagers.

#### 4) SECTEUR DE LA DORDOGNE

- L'espace concerné s'intercale entre le carrefour RD 51<sup>E</sup> et RD 29 et le Pont de Vicq avec des vues sur les coteaux de Saint Chamassy, au Nord, et sur ceux de la Bessède, au Sud.



A l'entrée :

La sortie du Pont de Vicq correspond à un espace naturel à vocation touristique avec la présence d'un camping et d'une plage très fréquentée l'été. Cette partie restera inconstructible du fait du caractère inondable du secteur ce qui aura pour effet de préserver ces perspectives.

Ce site présente un certain nombre de risques :

- Route départementale dangereuse : virage et vitesse non limitée avec des bas-côtés quasi inexistantes ;
- Accès du camping et de la plage peu visibles.

Malgré la position du panneau d'entrée d'agglomération avant le carrefour (RD 51<sup>E</sup> et RD29), et l'apparition de trottoirs et la présence de constructions côté Ouest de la départementale, l'aspect naturel de la rive Est n'incite pas les automobilistes à respecter la limitation de vitesse.

Des solutions sont en cours d'étude :

- Dans le cadre des OLS, un aménagement du carrefour en petit giratoire.
- Réalisation d'un trottoir, côté Est, entre le giratoire et la plage, permettant de sécuriser la circulation piétonne entre le bourg et les espaces touristiques.

Il conviendrait également de limiter la vitesse dès la sortie du pont afin de sécuriser les accès au camping et à la plage.

La mise en place de la zone d'activités permettrait de restructurer cet ensemble composé par le carrefour et le bâti, tout en apportant au secteur des éléments de sécurité du point de vue routier en renforçant son caractère urbain.

#### Synthèse et propositions :

Importance du secteur comme pré-entrée de ville du Buisson et vocation touristique et naturelle des lieux (restaurant + camping + plage sur la Dordogne).

Importance de la sécurité routière à mettre en place et des aménagements paysagers. Importance des perspectives au Nord sur les coteaux de Saint Chamassy et sur l'orée de la forêt de la Bessède au Sud-Est.

Changement de l'aspect de la voie souhaitable, avec un trottoir reliant le bourg au camping, une piste cyclable (liaison camping-bourg, camping supermarché, supermarché-bourg). Ces aménagements doivent s'intégrer au caractère naturel du site sans introduire un caractère d'extension urbaine du bourg du Buisson. La difficulté est là ; c'est pourquoi, nous

préconisons seulement la création des aménagements routiers et rien d'autre, sachant que la rive Ouest, du Pont de Vicq au carrefour restera inconstructible. La rive Est, du camping au carrefour, restera inconstructible également.



### III - LES SERVITUDES

Le périmètre immédiat concerné par l'étude comporte un ensemble complexe de servitudes et de contraintes, avec lesquelles le projet ne doit pas entrer en contradiction.

Le projet de zone d'activités prend en compte le Plan de Prévention des Risques d'Inondation puisque il ne franchit pas la limite de zone inondable (zone bleue du PPRI).

Si aucune servitude ne grève de façon directe le secteur du projet, il reste que ce dernier doit prendre en compte l'église de Caban, inscrite au titre de Monuments Historiques du point de vue des perspectives ou des cônes de visibilité éventuel sur ou depuis le monument. **De ce point de vue, il n'y a pas de cônes de visibilité réciproque.**



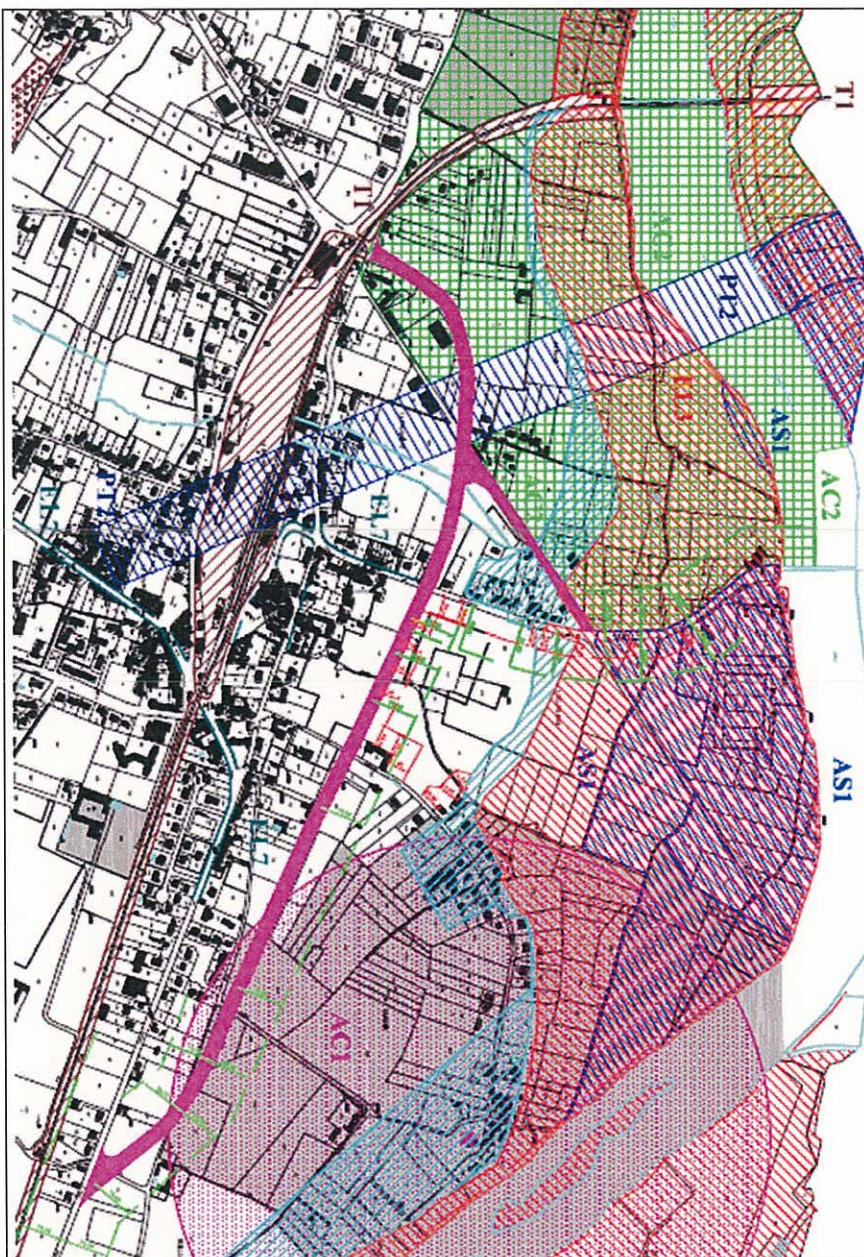
Eglise de Cabans



Vue au Nord-Est depuis le secteur  
En projet

Du point de vue des contraintes naturelles et environnementales, la zone est concernée indirectement par la zone Natura 2000 (la Dordogne) ainsi que par la ZNIEFF de type 1, les coteaux calcaires de St Chamassy. Le projet aura une influence indirecte par le biais de la station d'épuration, puisque ses effluents seront traités par l'assainissement collectif. A l'heure actuelle, la commune a engagé une réflexion sur un diagnostic de la station d'épuration afin d'y amener les améliorations nécessaires.





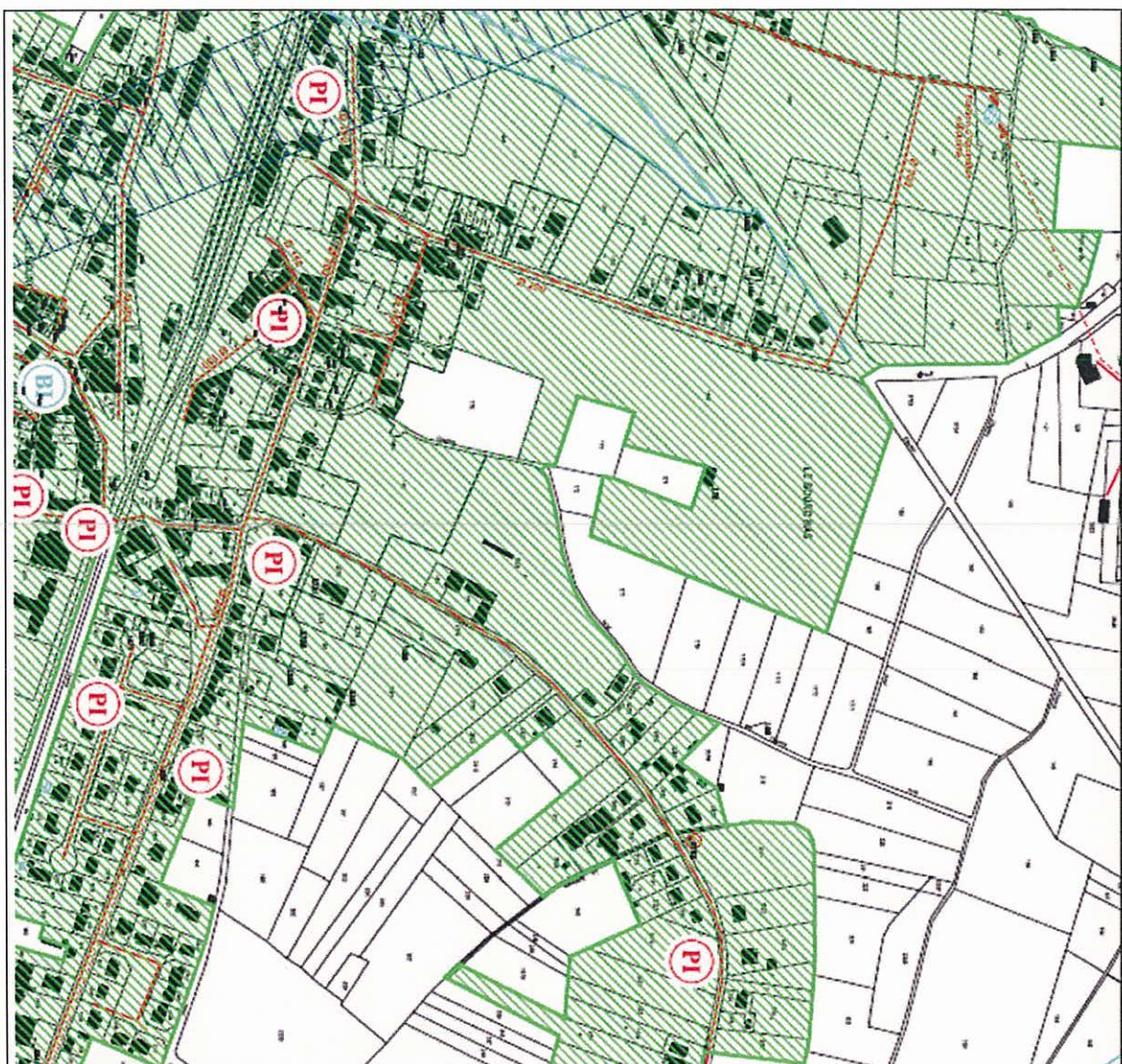
Les cartes des servitudes et contraintes sont en annexe du présent dossier de PLU

#### IV - LES RESEAUX

Les réseaux d'Adduction en Eau Potable, EDF et téléphoniques desservent l'ensemble de la zone et, en particulier la zone d'activités projetées avec un réseau de diamètre 140 courant le long de la RD n°33.

En ce qui concerne la zone d'activités, la protection incendie respectera les préconisations du SDIS.





Légende :		
Déense Incendie		Porteau Incendie
Réseau Assainissement Collectif		Réseau gravitaire projeté Poste de relevage Conduite de refoulement
Réseau AEP		Diamètre de canalisation Réseau gravitaire projeté Poste de relevage
Transport électrique basse et moyenne tension		Réseau de Transport d'Electricité
Assainissement collectif		Zonage d'Assainissement Collectif



## V ENJEUX ET MESURES COMPENSATOIRES

La dérogation à l'article L111-1-4 dans le cadre de l'aménagement du secteur étudié en zone d'activités permet d'appréhender de façon globale l'espace compris entre le bourg et le Pont de Vicq. Sur le reste des séquences étudiées, nous avons vu que la dérogation n'était pas souhaitable.

### A – LES MESURES COMPENSATOIRES ROUTIERES

Du point de vue des aménagements routiers, les mesures compensatoires concerneront particulièrement la RD 51<sup>E</sup> puisque l'étude propose de déroger à l'article L 111-1-4 sur la zone de projet d'activités économiques sise le long de cette départementale.

Les mesures compensatoires visent non seulement à desservir la zone projetée, mais également à sécuriser au maximum la RD 51<sup>E</sup> sur cette portion allant du bourg du Buisson jusqu'au Pont de Vicq (camping municipal). Qui plus est, cet espace représentant l'entrée de ville Nord de la commune, aujourd'hui quelque peu banalisé, un aménagement paysager et routier des lieux, apparaît nécessaire pour organiser l'ensemble de façon cohérente.

Sur les aspects de la sécurité routière et de l'organisation des déplacements, ces mesures compensatoires sont donc :

- une meilleure lecture de la limite d'agglomération avec déplacement du panneau d'agglo entre le Pont de Vicq et le camping et limitation de la vitesse (50km/H, ralentisseurs) ;
- création d'un trottoir à l'usage des piétons sur la rive Est qui pourrait être doublée par une piste cyclable, depuis le bourg jusqu'au camping, impliquant la réalisation de passages protégés au niveau des accès à la zone d'activités économiques, du carrefour RD 51<sup>E</sup>/RD 29/accès zone d'activités ;
- aménagement d'un carrefour permettant la desserte des RD 51<sup>E</sup>/RD29 et accès Nord de la zone d'activités ;
- Traitement de la lisibilité de traverse, pour permettre à l'usager une identification correcte et rapide des points sensibles comme le carrefour, la desserte de la zone d'activité, des accès riverains, les passages pour piétons.



<i>Légende :</i>	
	Passage piéton
	Emplacements réservés : déviation RD 25 et élargissement de la RD 39
	Aménagement d'un giratoire
	Vitesse limitée à 50 km/h
	Traverse de déviation à étudier
	Roue + trottoir + piste cyclable éventuelle
	Parcours d'agglomération
	Recul 35 m
	Voies d'accès futures à la zone eu projet
	Limite zone rouge du PPRI

## **B – LES MESURES COMPENSATOIRES PAYSAGERES**

Ainsi que nous l'avons vu, la zone de projet appartient à une séquence paysagère de transition entre milieu naturel (Dordogne, plaine agricole) et agglomération (bourg du Buisson). Cet espace est l'entrée de ville Nord du Buisson

Dans un premier temps, il s'agit d'assurer une liaison douce entre le bourg et le camping municipal, tout en conservant l'aspect éminemment naturel des paysages à partir du carrefour entre RD 51<sup>E</sup> et RD29 jusqu'au Pont de Vicq. Dans cette dernière séquence, nous avons proposé seulement des aménagements liés à la sécurité routière (panneau d'agglomération ramené au pont, vitesse limitée à 50KM/H, trottoir sur la rive Est et piste cyclable).

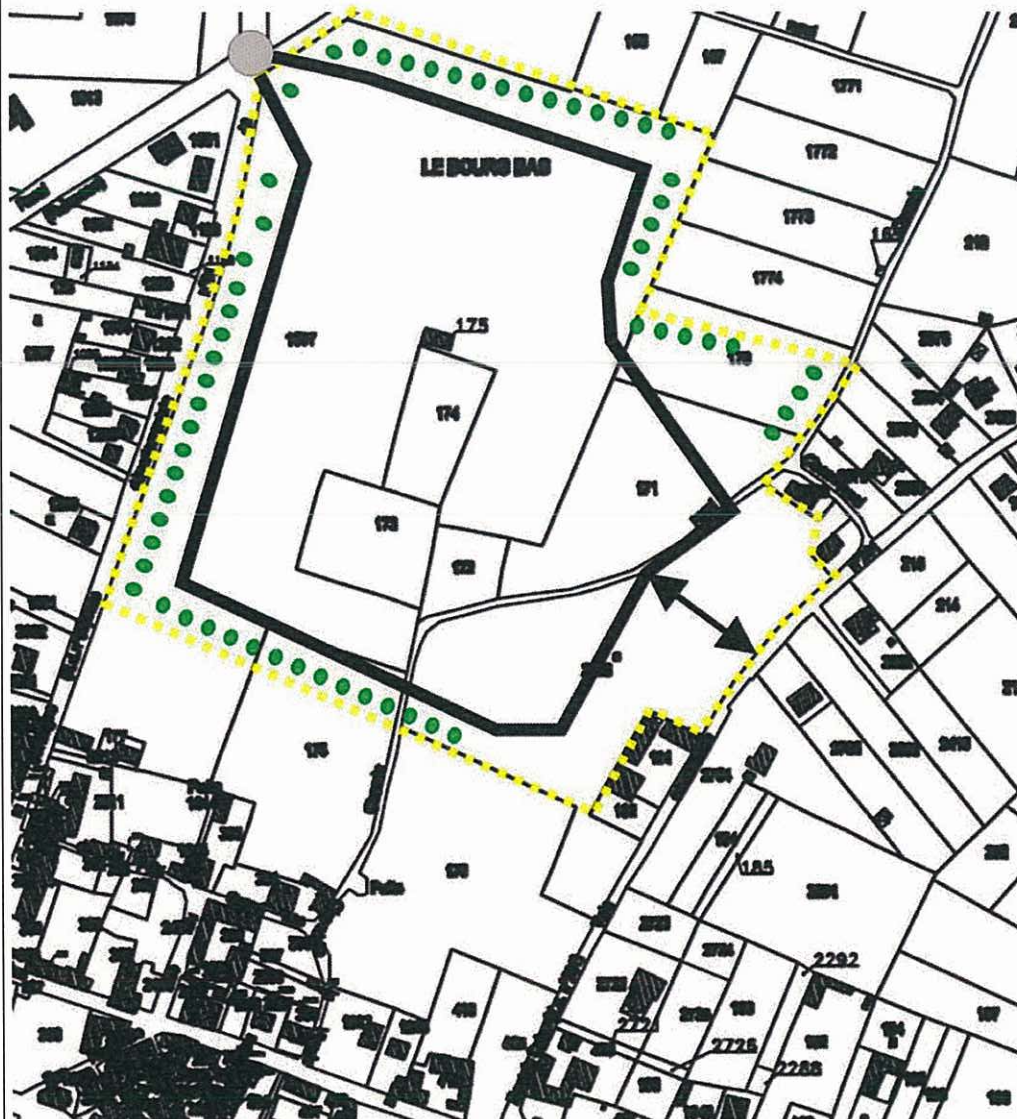
Dans un second temps, il s'agit d'assurer non seulement l'intégration paysagère de la zone d'activité dans un contexte de proximité de constructions d'habitations (aussi bien au niveau de la RD 51<sup>E</sup> qu'au niveau du chemin communal n°201) que dans un contexte d'entrée de ville.

Pour ce faire, les mesures compensatoires reposent sur deux principes :

- un principe de desserte de la zone d'activités permettant d'affirmer un recul de 35 m minimum des constructions de la zone d'activités vis-à-vis de l'axe des routes départementales concernées (RD 51<sup>E</sup> et déviation RD25) ainsi que des habitations voisines de la zone projetée ;
- un principe d'arborisation : haie anti-bruit en fonction du type d'implantation économique sur la zone, arbres de haut jet ;
- un principe architectural : préconisations architecturales permettant l'insertion des bâtiments dans le contexte environnant ;



## ZONE IIAU DU BUISSON ORIENTATION D'AMENAGEMENT



- Haie arborée, bosquet
  - Carrefour à aménager
  - ↔ Voie à créer ou voie existante à aménager
  - Périmètre de l'orientation d'aménagement
- Schéma sans échelle

## C - LA ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES

La zone d'activités se situe entre la départementale n°51<sup>E</sup> et le chemin communal n°201.

Le terrain est composé des parcelles n°1697 en partie, 178, 173, 174 (cabane), 171, 2829a et 179 pour une contenance totale de 44 600 m<sup>2</sup>.

La zone est soumise à un risque d'inondation (Cf PPRI de la Dordogne) grevant une partie du Nord de la parcelle n°1597.

Deux accès sont possibles sur la RD 51<sup>E</sup> dont l'accès via le giratoire organisant le carrefour RD 51<sup>E</sup>/RD29 et zone d'activités. Cet accès étant compris dans la zone d'aléa du PPRI, une seconde possibilité d'accès est réservée au droit de la parcelle n° 1597 en lieu et place du chemin d'accès actuel.

La desserte de la zone commerciale s'effectue parallèlement à la RD 51<sup>E</sup> en remontant progressivement la pente du terrain et, longeant le centre commercial, peut aller desservir le reste de la zone.

Un recul de 35,00m minimum par rapport à l'axe des chaussées de la RD 51<sup>E</sup> et de la déviation de la RD25 est prévu afin de pouvoir aménager cet espace ainsi libéré en espace arboré susceptible également de protéger les habitations alentours des nuisances sonores.

Ainsi, le principe d'aménagement de la zone devra prévoir :

- la création d'un accès unique à partir de la RD 51<sup>E</sup> desservant le site
- une voie de desserte desservant l'ensemble de la zone avec un débouché sur la voie communale n°201,(en cas d'inondation notamment)
- Le traitement de la voie avec :
  - chaussée de 10 m de large,
  - deux accotements engazonnés de 3 m de large avec fossé à ciel ouvert pour collecte des eaux pluviales de voirie et des bâtiments avec busage au droit des accès aux lots.

Le projet architectural des bâtiments à usage d'activités n'étant pas amorcé, nous préconisons, pour le respect du paysage et de l'environnement que :

### 1) Dispositions générales

L'ensemble des constructions doit présenter une unité d'aspect et de matériaux compatible avec le caractère des constructions avoisinantes, du site et des paysages.

Conformément à l'article R 111.1 du code de l'urbanisme, les dispositions de l'article R 111.21 du dit code rappelées ci-après restent applicables : les constructions, par leur situation, leur architecture, leur dimension, 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.

## 2) Recommandations particulières

Cet espace étant visible depuis les coteaux environnants, une attention particulière sera portée tant au choix des matériaux de couverture qu'à l'environnement paysager.

Les façades latérales et arrières, les murs séparatifs ou aveugles apparents ou laissés apparents, doivent être traités avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles, afin d'assurer l'homogénéité des constructions.

La hauteur des clôtures ne devrait pas excéder 2 mètres. Les clôtures en façade sur voie, notamment le long des routes départementales n°51<sup>E</sup> et déviation (RD25) ainsi que le long de la voie communale n°201, devront être constituées de matériaux s'intégrant parfaitement dans l'environnement ; elles seront accompagnées d'un écran végétal qui privilégiera des espèces telles que : bouleaux chêne, ormes, trembles...

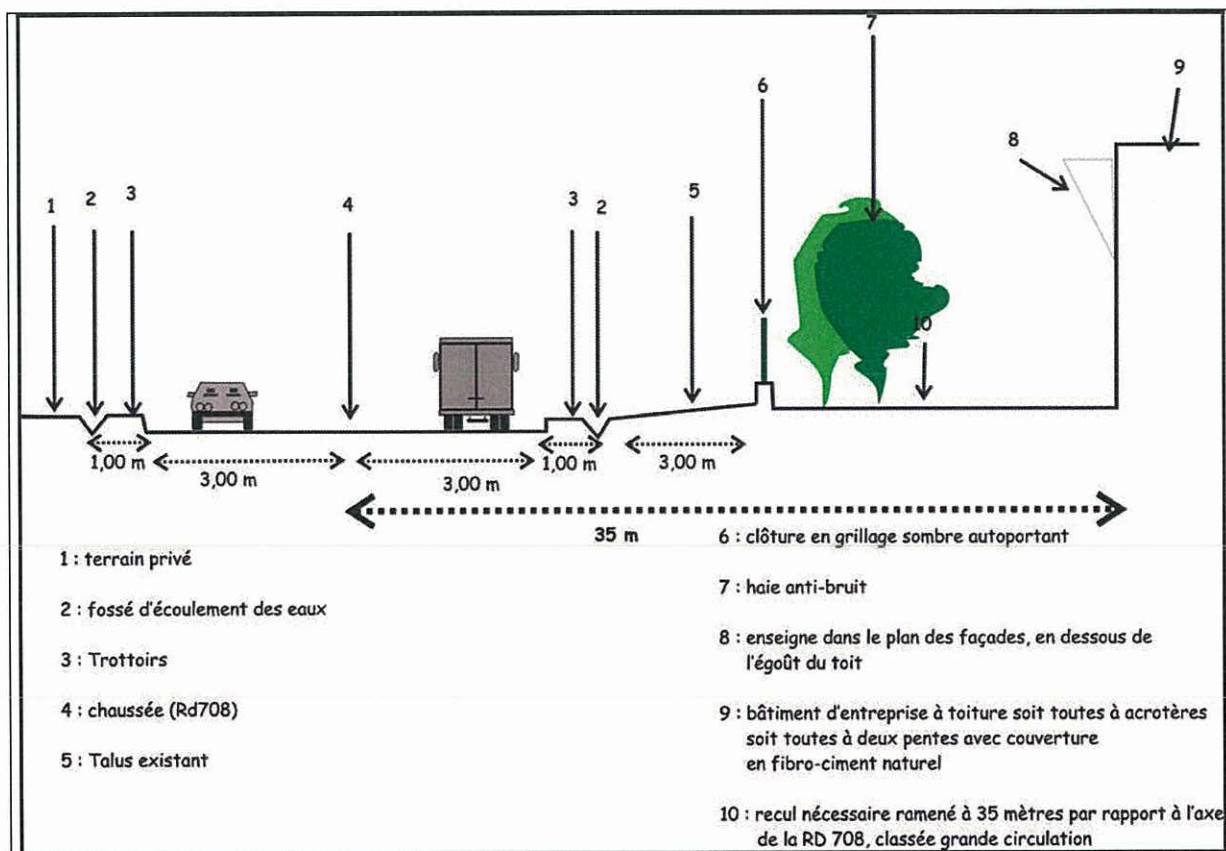
### Plus précisément :

- les clôtures seront réalisées en grillage sombre, autoportant si possible ;
- elles seront végétalisées le long des voies (RD51E et 25 (déviation), VC n°201, et également le long des habitations ;
- des bardages sombres (gris verts, brun, gris soutenu, etc.) seront adoptés pour les bâtiments d'activités ;
- les toitures seront soit toutes à acrotères soit toutes à deux pentes, avec couvertures en canalite imitation tuile ;
- les enseignes seront situées dans le plan des façades (pas au dessus de l'égout) ;
- en bord de voirie, les enseignes seront réalisées sous forme de totem de 2.5m de haut maximum ou seront de hauteur 2,5m<sup>2</sup> maximum posées sur un support maçonné de 80 cm de haut environ ;
- toute zone de stockage sera exclue côté RD 51<sup>E</sup>, voie communale n°201 et côté habitation ; elle sera possible le long de la RD 25 mais totalement masquée.
- lors de la demande de PC un plan précis du paysagement de la parcelle sera exigé.

Pour lutter contre les nuisances sonores dues à une activité ou des activités économiques bruyantes : à l'instar de la route départementale, les franges de la zone d'activités avoisinant les zones habitées seront plantées d'arbres constituant un mur anti-bruit : on compte au minimum une hauteur de 2 m pour une épaisseur de 0,60 m afin que la haie anti-bruit soit efficace. Les plantes denses, tels que conifères et plantes persistantes conviennent à ce rôle. L'idéal serait de planter un double rideau de végétation avec une disposition sur deux lignes. Les deux rangées d'arbustes seront serrées au maximum.

Dans tous les cas ces clôtures seront végétalisées.





## Conclusions

Le projet de zone d'activités économiques représente un enjeu intercommunal tant pour les emplois qu'il suppose, que pour la vitalité de la Commune du Buisson de Cadouin, et de l'ensemble des territoires environnants.

Un recul de 75 mètres par rapport aux RD 51<sup>E</sup> et 25 (déviation) le long de laquelle le projet se situe le grèverait d'environ la moitié de la superficie envisagée.

Dans le même temps, ce projet ne peut voir le jour que dans le respect des règles liées aux contraintes urbanistiques, sécuritaires et paysagères que présente la route départementale.

Dans ce sens, un projet d'organisation globale de la zone présente un triple avantage :

- respecter la sécurité routière et l'insertion du projet dans le contexte paysager ;
- proposer des améliorations et des aménagements pour l'entrée de ville du Buisson ;
- permettre une liaison douce entre le bourg et le camping municipal via une zone d'activités utile aux deux entités.

Les aménagements proposés par cette étude permettent une intégration harmonieuse de la zone d'activité dans le paysage local ; ils permettent également de créer un effet de vitrine en faveur de la Commune, en reliant le bourg central à sa zone d'activités touristiques (camping, plage) en même temps qu'ils redéfinissent l'entrée de ville Nord de la commune du Buisson ; en occupant des espaces actuellement agricoles, ils créent un effet d'urbanisation qui devrait participer à la sécurisation d'un axe à risque.

En ce sens, la dérogation à l'application du L111-1-4 pour la zone étudiée apparaît donc bel et bien pertinente.