



NORD EST GEO ENVIRONNEMENT

123 rue Mac Mahon 54 000 Nancy
nege.associes@gmail.com



BIOTOPE

910 Chemin Lagourgue
97440 Saint-André
oceanindien@biotope.fr



ECOSYS

12 Avenue d'Elne 66 570 Saint-Nazaire
Tel : 04.68.80.11.45
petiau@ecosys.tm.fr

SOMMAIRE

ÉTUDE ENTRÉE DE VILLE

1. INTRODUCTION

1.1 LES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES P / 5

1.2 LE CONTEXTE DE L'ÉTUDE P / 5

1.3 LE CONTENU DE L'ÉTUDE P / 5

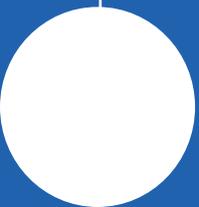
2. ÉTUDE DÉROGATOIRE P / 7

2.1 CARACTÉRISTIQUES DU SITE P / 8

2.2 CONTEXTE PAYSAGER ET SÉQUENCES VISUELLES P / 10

2.3 JUSTIFICATION DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITÉ P / 12

1. INTRODUCTION



INTRODUCTION

1.1 LES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

Les articles L.111-6 et L.111-7 du code de l'urbanisme, issus de la loi «Barnier» relative au renforcement de la protection de l'environnement, sont entrés en vigueur au 1er janvier 1997. Également appelé «amendement Dupont», ce nouvel article régleme l'urbanisation aux abords de certaines voiries.

Son objectif est d'inciter les collectivités publiques à préciser leur(s) projet(s) de développement et d'éviter une extension non maîtrisée de l'urbanisation. L'urbanisation le long des voies recensées par «l'amendement Dupont» doit correspondre à un projet des collectivités publiques au regard d'une politique de développement et à ce titre, faire l'objet d'une réflexion en amont et d'une mise en œuvre éventuelle assurant la qualité du cadre de vie.

L'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme dispose que :
« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.»

L'article L.111-7 du Code de l'Urbanisme dispose que :
«L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 4° Aux réseaux d'intérêt public ;
- 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire, photovoltaïque ou thermique.»

Néanmoins, l'article L.111-8 du code de l'urbanisme dispose que:

«Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise

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

L'objectif de cette disposition est d'inciter la collectivité à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes et lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers, principalement dans les entrées de ville. Cette réflexion doit être transcrite au sein du PLU de Saint-Leu

1.2 LE CONTEXTE DE SAINT-LEU

Le territoire saint-leusien est traversé par la route des Tamarins qui est une voie express générant un périmètre inconstructible de 100 mètres de part et d'autre de l'axe. Les secteurs concernés sont majoritairement sans conséquence eu égard à la dominante agricole, naturelle ou déjà urbanisée du territoire traversé. Néanmoins, deux secteurs doivent faire l'objet de cette présente étude au regard de leur localisation hors agglomération. Les deux secteurs sont situés à Piton.

- La zone Uep au niveau des équipements de loisirs à Piton,
- La zone 2AUe de Piton - Bois de Nèfles.

1.3 LE CONTENU DE L'ÉTUDE

Conformément aux dispositions de la circulaire du 13 mai 1996, l'étude comprend :

- Une présentation du secteur concerné.
- Une présentation du projet proposé sur le secteur d'entrée de ville et la réflexion globale portée sur la prise en compte de la qualité urbaine, paysagère, architecturale, de la sécurité et des nuisances.
- Des propositions de modification de la bande de recul afin de permettre la constructibilité dans la bande réputée inconstructible.

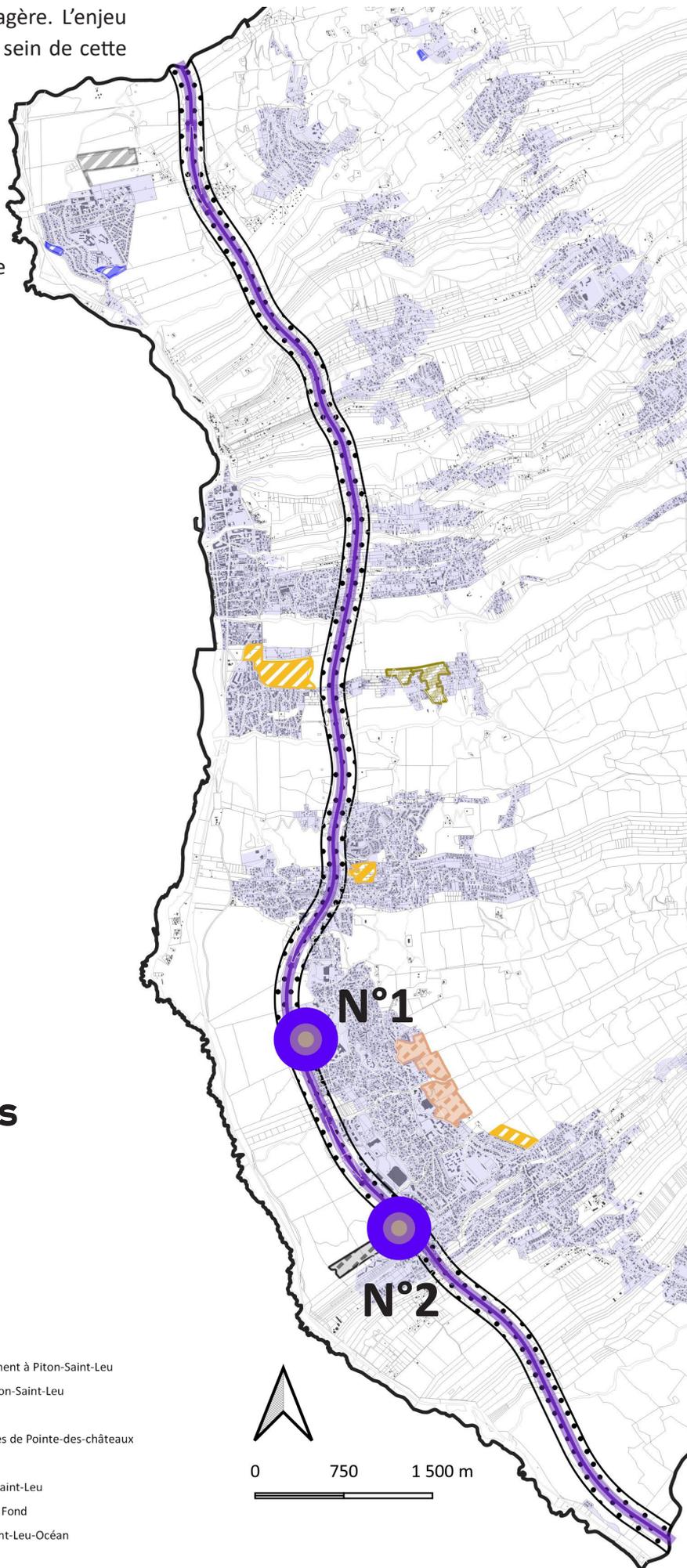
La présente étude vise donc à déroger au principe d'inconstructibilité pour assurer l'urbanisation de ces sites à vocation économique et d'équipements.

La dérogation permettra ainsi l'implantation de nouvelles activités mais également l'extension des équipements en place. Leur urbanisation s'inscrit dans une ambition

d'insertion urbaine, architecturale et paysagère. L'enjeu est d'intégrer les futurs aménagements au sein de cette entrée de ville.

Le contenu de l'étude porte uniquement sur la zone n°1.

L'étude dérogatoire pour la zone n°2 sera à réaliser lorsque celle-ci sera ouverte à l'urbanisation, dans le cadre d'une procédure d'évolution du PLU.



Localisation des zones

--- Bande de 200 mètres inconstructible générée par la voie express

— Voie express - N1



Secteurs concernés par l'étude entrée de ville

Zonage

— Zones urbaines du PLU révisé

Zones à urbaniser du PLU révisé

2AUh : Réserve foncière pour une zone à vocation habitat et équipement à Piton-Saint-Leu

2AUe : Réserve foncière pour une zone d'activités économiques à Piton-Saint-Leu

1AUt : Zone d'urbanisation future destinée aux activités touristiques

1AUe : Zone d'urbanisation future destinée aux activités économiques de Pointe-des-châteaux

1AUd : Zone d'urbanisation future destinée à l'habitat

1AU3 : Zone d'urbanisation future destinée à l'habitat secteur Piton Saint-Leu

1AU2 : Zone d'urbanisation future destinée à l'habitat secteur Grand Fond

1AU1 : Zone d'urbanisation future destinée à l'habitat du secteur Saint-Leu-Océan

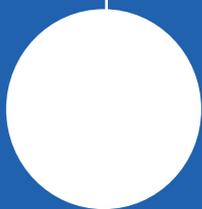


0 750 1 500 m



Figure n°1 : localisation des secteurs faisant l'objet d'une étude dérogatoire.

ÉTUDE 2. DÉROGATOIRE





2.1 CARACTÉRISTIQUES DU SITE

CIRCULATION ROUTIÈRE

La desserte de la zone se fait par la rue Adrien Lagourgue où nous pouvons observer un accès.

INSERTION URBAINE ET ARCHITECTURALE

Le caractère d'entrée de ville classique se retrouve dans les occupations du sol retrouvées sur le secteur d'étude et dans son environnement proche :

- le passage de la RN est un élément structurant puisqu'il permet une desserte intéressante pour la Commune et les activités économiques de la zone industrielle.
- le long de la RN est occupé par un écran naturel qui permet une transition paysagère avec la zone Uep. Un talus est observé.
- L'espace concerné par le recul liée à la bande des 100 mètres est actuellement occupé par un espace

naturel.

Le règlement de la zone Uep incite à porter une attention particulière à la qualité architecturale des bâtiments, notamment à travers le traitement des façades, l'aménagement paysager du site et l'adéquation avec la topographie du terrain. Il est ainsi exigé pour les futures constructions :

- Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve du respect de prescriptions spéciales, si la construction par sa situation, son volume ou l'aspect de ses façades, terrasses, toitures et aménagements extérieurs, est 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.
- Les espaces libres des parcelles bâties (hors construction et surface revêtue), ainsi que les délaissés des aires de stationnement,

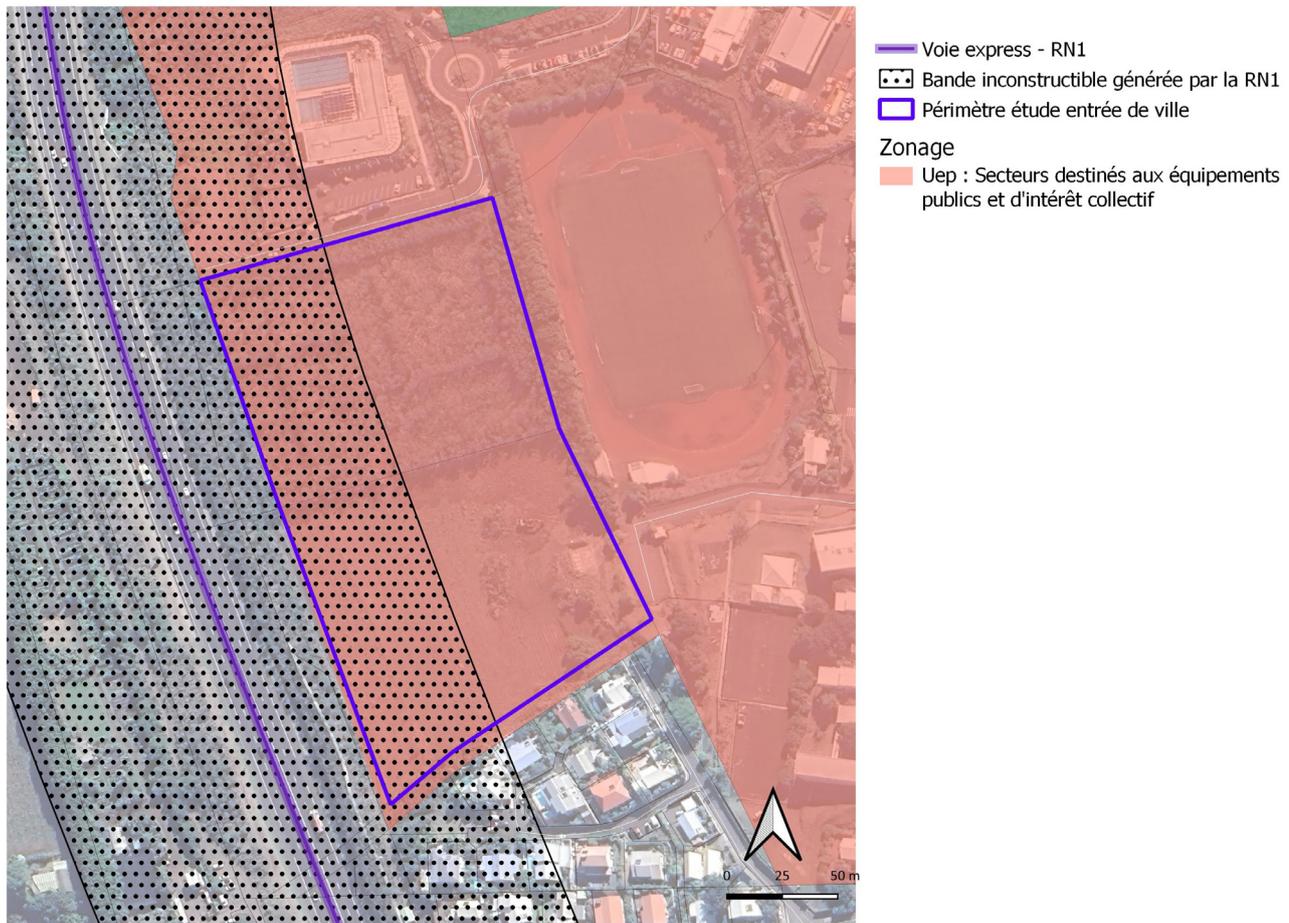


Figure n°2 : Zoom sur le secteur concerné par l'étude dérogatoire.

doivent être plantés ou recevoir un aménagement paysager. Il est recommandé que les plantations et haies soient réalisées au moyen d'essences locales.

- Des règles particulières s'ajoutent concernant l'aspect général des bâtiments (couleurs, hauteurs limitées etc.).

LE MILIEU HUMAIN ET LE PATRIMOINE

Les terrains sont limitrophes à un quartier résidentiel, non visible depuis la RN1. Les autres espaces autour sont essentiellement agricoles.

Par ailleurs, les monuments classés sont éloignés du secteur.

LE CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

La zone n'est pas concernée par une protection environnementale et n'est pas concernée par un périmètre d'inventaire type ZNIEFF. Le secteur ne présente aucun enjeu environnemental.

Le classement en zone Uep n'aura pas d'incidence sur la trame verte et bleue locale et le fonctionnement écologique du territoire.

Concernant la gestion des eaux pluviales, le règlement du PLU a fixé des règles précises en la matière pour la zone Uep. Tout aménagement réalisé sur un terrain doit être conçu de façon à ne pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales, à permettre une percolation naturelle par une imperméabilisation limitée et doit être raccordé au réseau séparatif collectant les eaux pluviales, dès lors que ce réseau existe. Il est interdit de canaliser les eaux sur fond voisin. Les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales, et ceux visant à la limitation des débits évacués de la propriété sont à la charge exclusive du propriétaire, qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération projetée et au terrain qui la supportera. Il est obligatoire d'adopter une gestion durable des eaux pluviales sur site comprenant, selon les besoins générés par le projet, tout ou partie des dispositifs, ouvrages ou aménagements suivants :

- dépollution des eaux de ruissellement issues des stationnements (déboureur / déshuileur),
- valorisation des eaux pluviales (arrosage espace vert, etc.),
- infiltration des eaux pluviales, selon capacités du sol et du sous-sol (noues, bassins d'infiltration, chaussées drainantes,

percolation, etc.),

- rétention de l'excédent pour écrêtage avant rejet vers l'exutoire (bassins d'orages, noues, etc.).

LES NUISANCES

Pour limiter les nuisances liées à la proximité de la RN1 mais également les nuisances éventuelles générées par les projets, il est proposé les dispositions suivantes :

- Afin de respecter le cadre paysager existant, création d'une interface végétalisée composée d'essences locales sur le pourtour du site afin de renforcer la ceinture naturelle,
- Interdiction d'installer des habitations. Le règlement de la zone Uep interdit cette destination de construction. Dans ce contexte, les nuisances sonores engendrées par la RN ne sont pas génératrices de désagréments pour les usagers de la zone, qui seront essentiellement de journée. Ainsi, le recul minimal des futures constructions ramené à 40 mètres par rapport à l'alignement de la RN ne générera pas de nuisances supplémentaires, tant pour les usagers de l'axe routier que pour les futurs usagers du secteur.

LES RISQUES

Le secteur n'est pas concerné par des risques naturels ou technologiques.

LA SÉCURITÉ

Les éléments à prendre en compte sont :

- L'accès : aucun accès ne sera créé sur la RN1.
- La visibilité par rapport à la RN1, qui est très bonne compte tenu de son tracé en ligne droite. De plus, les clôtures ne devront en aucun cas gêner la circulation, notamment en diminuant la visibilité. En effet, pour ne pas déranger l'attention visuelle des conducteurs utilisant la RN1, les clôtures sont réglementées au sein du PLU. Elles ne doivent pas créer un « événement surprenant » susceptible de détourner l'attention des automobilistes.

Ainsi, le recul minimal ramené à 40 mètres par rapport à l'alignement de la RN1 ne porte pas atteinte à la sécurité des usagers de l'axe routier, ni à celle des futurs usagers du secteur.

LES SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE

Le secteur n'est pas concerné par une servitude d'utilité publique.

2.2 CONTEXTE PAYSAGER ET SÉQUENCES VISUELLES LE LONG DE LA RN1

Les terrains classés en zone Uep concernés par la marge de recul est occupée par un espace naturel. Ils sont continus aux équipements de loisirs déjà présents (piscine municipale, stade de Stella etc.). Ils ne sont pas visibles depuis la RN en raison d'un léger dénivelé permettant un camouflage des activités. Cet effet est renforcé par la présence d'un écran naturel composé de végétation arbustive.

Néanmoins, cette couverture naturelle ne donne aucune perspective sur le grand paysage en raison de la densité de la végétation présente et la topographie. Cette lisière naturelle qui permet une transition paysagère entre la RN1 et la zone Uep devra être maintenue.

Trois séquences visuelles, en lien avec les caractéristiques paysagères, sont analysées. Elles sont décrites ci-après. Les images extraites de Google Street, permettent un suivi des perceptions de l'automobiliste.

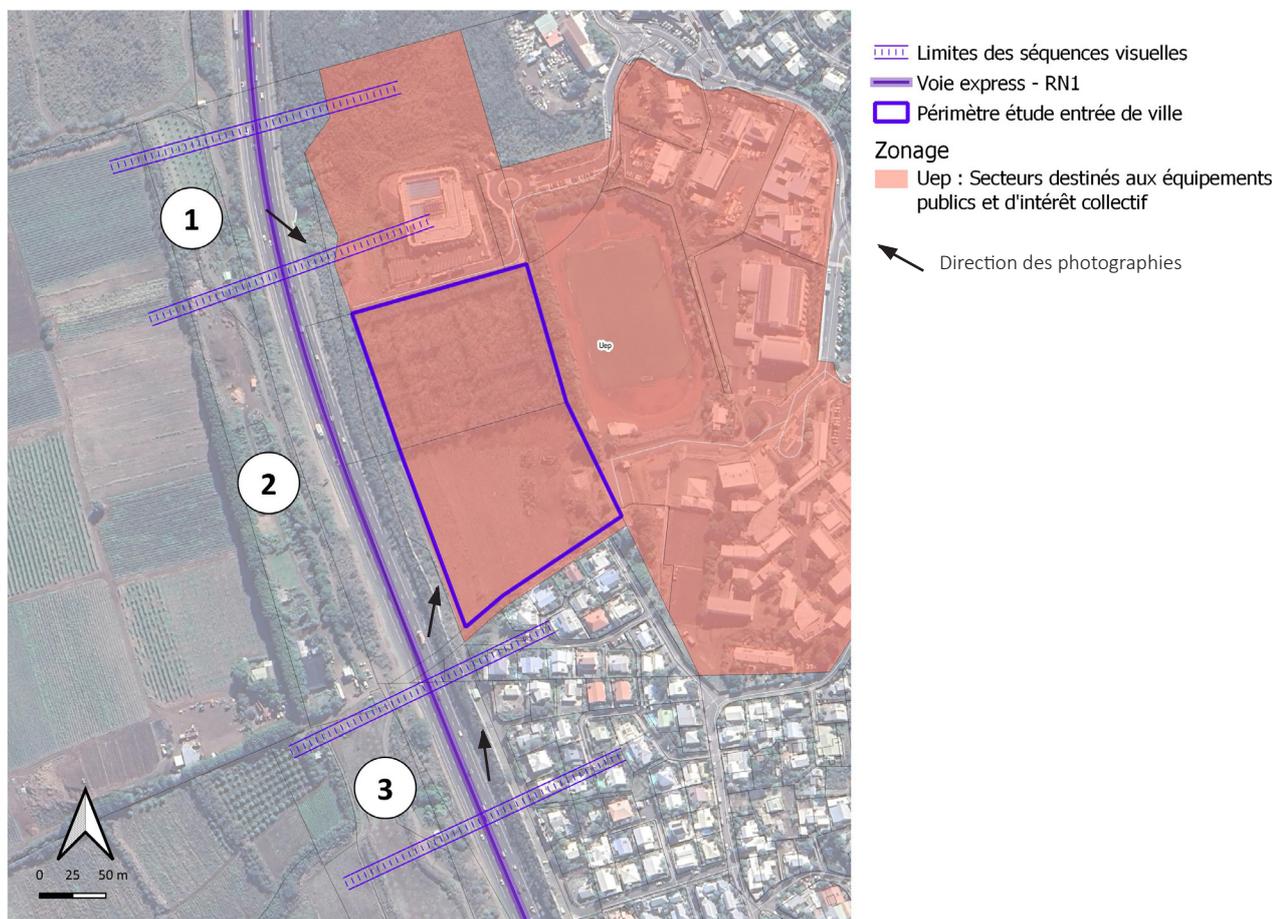


Figure n°3: Analyses des séquences paysagères.

SÉQUENCE N°1

Cette première séquence permet d'observer la perception visuelle des automobilistes depuis la RN au niveau de la piscine municipale.

La topographie relativement plane donne une ouverture sur le site. Néanmoins, le couvert végétal permet d'atténuer cet effet.



1

SÉQUENCE N°2

Cette deuxième séquence permet d'observer la perception visuelle des automobilistes depuis la RN1 au niveau des terrains concernés en longeant la zone Uep. En raison de la présence de la végétation et du dénivelé il n'y a pas d'ouverture paysagère donnant une vue sur la zone Uep.



2

SÉQUENCE N°3

Cette dernière séquence permet d'observer la perception visuelle des automobilistes depuis la RN1 au niveau de secteur résidentiel en amont, en provenance de Piton. En raison de la présence de la végétation et du dénivelé, là encore il n'y a pas d'ouverture paysagère donnant une vue sur la zone Uep.



3

2.3 JUSTIFICATION DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITÉ

Le Code de l'Urbanisme indique que les constructions ou installations en dehors des « espaces urbanisés » sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Le site concerné par la présente étude se situe à proximité immédiate de la RN1. Cependant, il présente des spécificités locales qui permettent, comme indiqué dans la législation, de déroger à cette règle.

JUSTIFICATIONS AU REGARD DES NUISANCES

Les nuisances sonores et visuelles générées par la proximité immédiate avec la RN1 sont atténuées par plusieurs éléments : recul des constructions par le classement en zone agricole du talus végétalisée qui sépare la zone Uep de la RN1.

L'absence de logements au sein de la zone Uep permet d'éviter une occupation permanente du site. En effet, la présence exclusive d'équipements d'intérêt collectif garantit une occupation temporaire, uniquement durant les heures de travail.

JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA SÉCURITÉ

Les éléments techniques et / ou réglementaires qui pourraient contraindre l'urbanisation du site seront pris en compte lors de l'aménagement. L'accès à la zone Uep se fait par la rue Adrien Lagourgue, située de l'autre côté de la zone.

JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA QUALITÉ ARCHITECTURALE ET DE L'URBANISME

Un travail est apporté aux futures constructions pour garantir une certaine qualité urbaine et architecturale. L'aspect des constructions des façades devra respecter les règles fixées par le PLU : façades, hauteurs, revêtements, clôtures, etc.

JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA QUALITÉ DES PAYSAGES

Étant donné que les terrains ne sont pas visibles en grande partie depuis la RN1, aucun impact paysager n'est attendu. Par ailleurs, le classement en zone agricole de la bande qui borde la RN1 garantit cette coupure visuelle. Ainsi, le recul minimal ramené à 40 mètres par rapport à RN1 ne porte pas atteinte à la sécurité des usagers de l'axe routier, ni à celle des futurs usagers du secteur.

