

Commune de
**DOMPIERRE
SUR BESBRE**



(Département de l'Allier)

9. ANNEXE

Dérogation de recul aux titres des articles L.111-6 et L.111-8

Annexe applicable aux zones
AUi et Ui : Secteur de la
« *Route de Moulins* » (RD779)
et de « *Sept Fons* » (RN79)

Arrêté par DCM le 3 juin 2016

Approuvé par DCM le 16 décembre 2016



Commune de **DOMPIERRE SUR BESBRE**
Route de VICHY 03290 DOMPIERRE SUR BESBRE
Tél. 04 70 48 11 30
contact@mairie-dompierré03.fr
www.mairie-dsb.fr

APTITUDES AMENAGEMENT

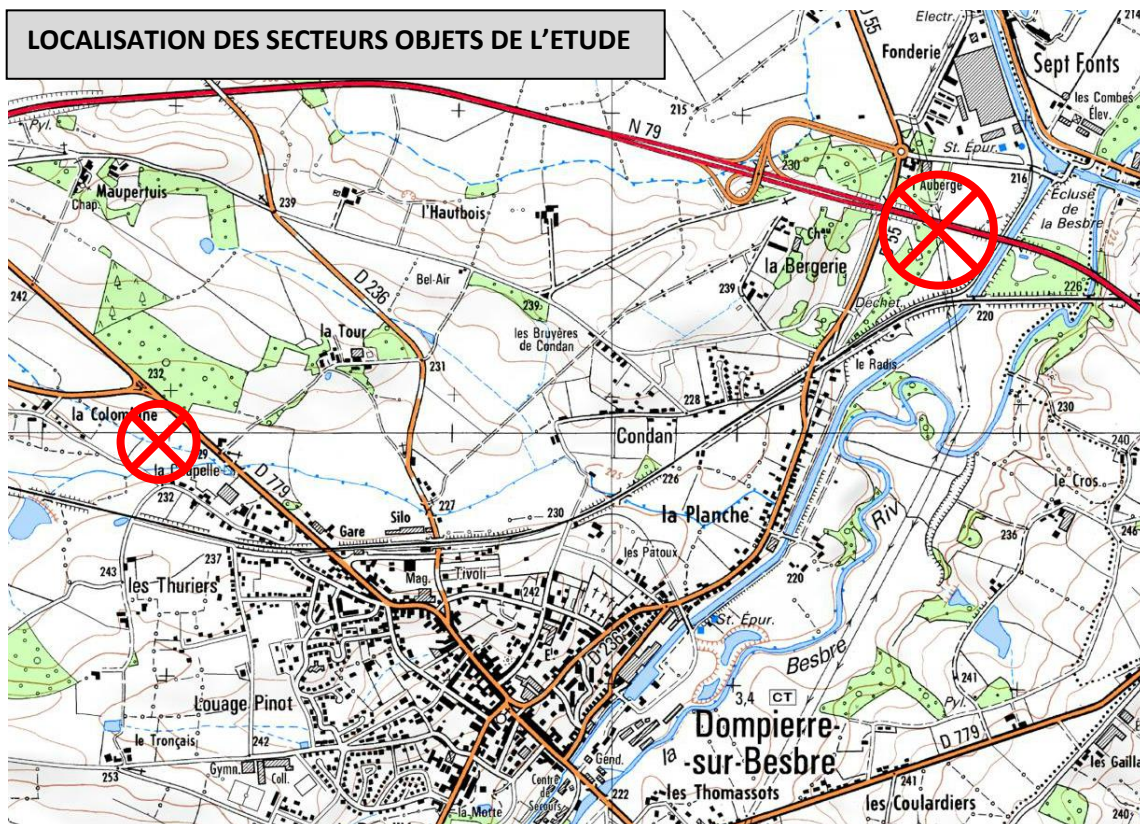
Espace Saint Louis Rue Raffin 42300
Roanne – Tél/fax : 04 77 71 28 82

aptitudes.amenagement@orange.fr

Sommaire

Préambule	2
Secteur de la « Route de Moulins » (RD779)	3
1. Le site du projet.....	4
1.1 Contexte physique.....	5
1.2 Occupation des sols.....	6
1.3 Contraintes environnementales.....	7
1.4 Contexte urbain et paysager	9
2. Le projet de la zone AUi et la modification du recul.....	12
2.1 Les principes d'aménagement.....	13
2.2 Le schéma d'organisation de la zone	14
2.3 Simulations 3D indicatives.....	18
2.4 Insertions dans le site.....	19
Secteur de « Sept Fons » (RN79)	21
1. Le site du projet.....	22
1.1 Contexte physique.....	23
1.2 Contexte physique.....	24
1.3 Contraintes environnementales.....	25
1.4 Contexte urbain et paysager	27
2. Le projet de la zone Ui et AUi et la modification du recul.....	31
2.1 Les principes d'aménagement.....	32
2.2 Le schéma d'organisation de la zone	33
2.3 Insertions dans le site.....	37

Préambule



L'objet de la présente annexe consiste à prendre en compte les dispositions de la loi Barnier le long de la RD 779 au niveau du lieu-dit « La Colombine », au Nord-Ouest du centre-ville et le long de la RN79 (RCEA) au niveau du lieu-dit « Sept Fons », au Nord-Est du centre-ville de Dompierre-sur-Besbre.

Les dispositions de l'article L 111-6 du code de l'urbanisme rappellent 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. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 114-19 ».

Elle ne s'applique pas :

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

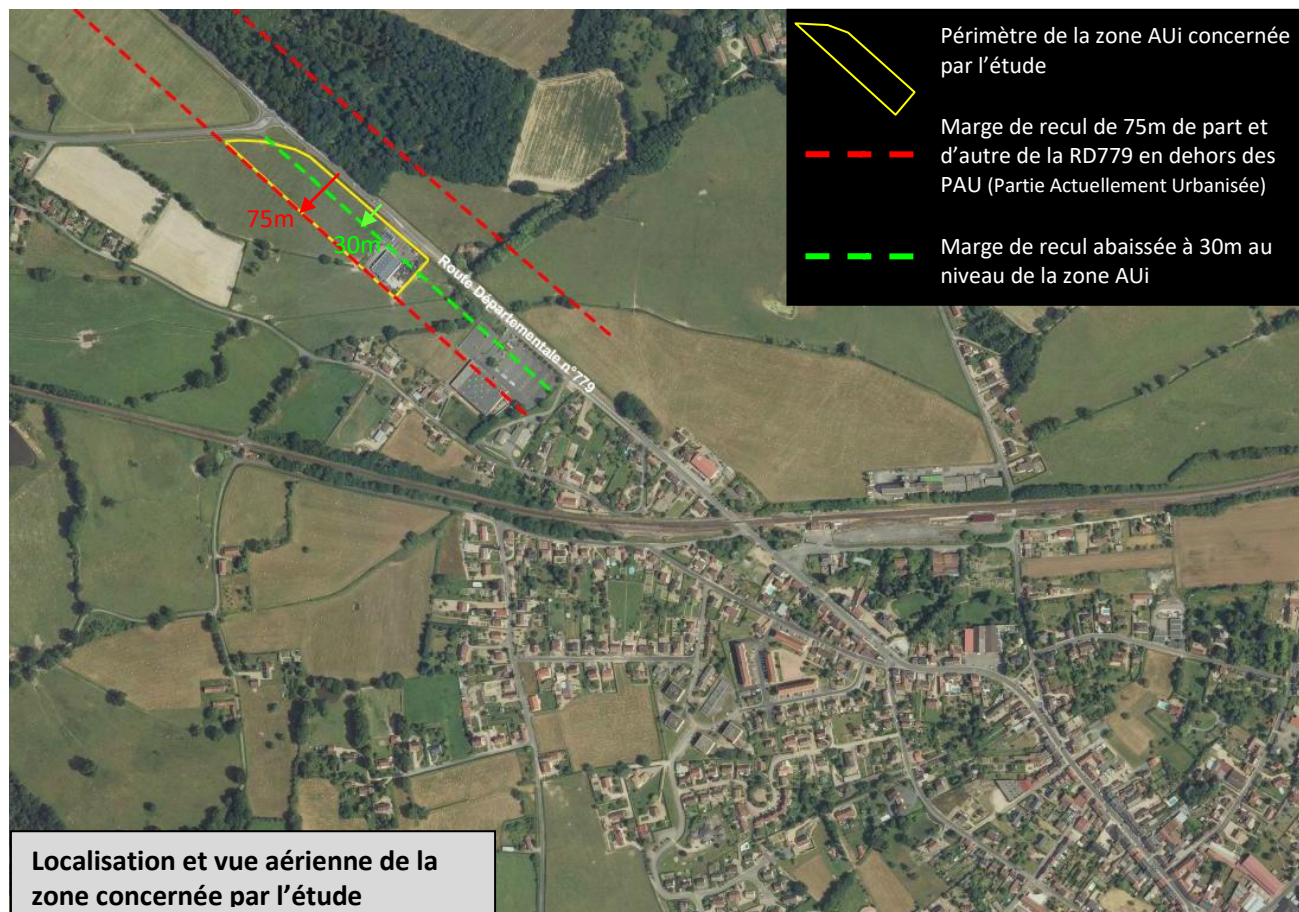
Toutefois l'article L.111-8 stipule que le « plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer les règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont 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 ».

En application du paragraphe cité précédemment, le document qui va suivre permet de réduire la bande non aedificandi de 75m à l'Ouest de la Route Départementale n°779, dans la continuité Nord-Ouest du bourg et de part et d'autre de la RN n°79 au lieu-dit « Sept Fons » ces deux zones correspondant à des secteurs classés en zone urbaine ou à vocation économique.

Secteur de la « *Route de Moulins* » (RD779)

1. Le site du projet

Le premier secteur objet de la présente étude se situe au Nord-Ouest du centre-ville de Dompierre-sur-Besbre. Il représente 1,9ha et est bordé : au Nord par la RD 12 et à l'Est par la RD 779. A noter que la partie Sud de la zone AUi (garage automobile) a déjà, lors du précédent PLU, bénéficié d'une dérogation permettant de ramener la limite de construction à 30m de l'axe de la RD 779.



1.1 Contexte physique

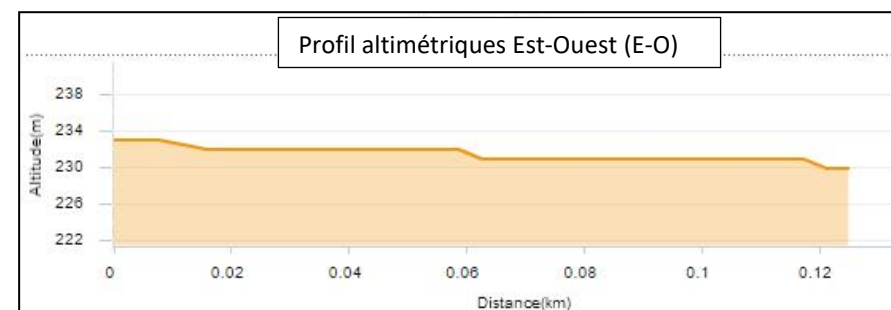
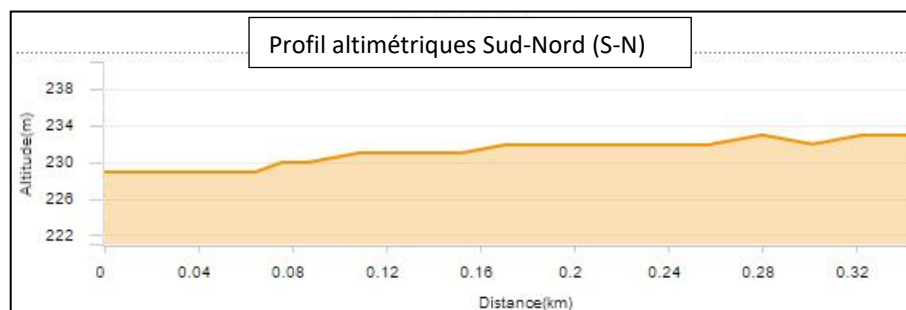
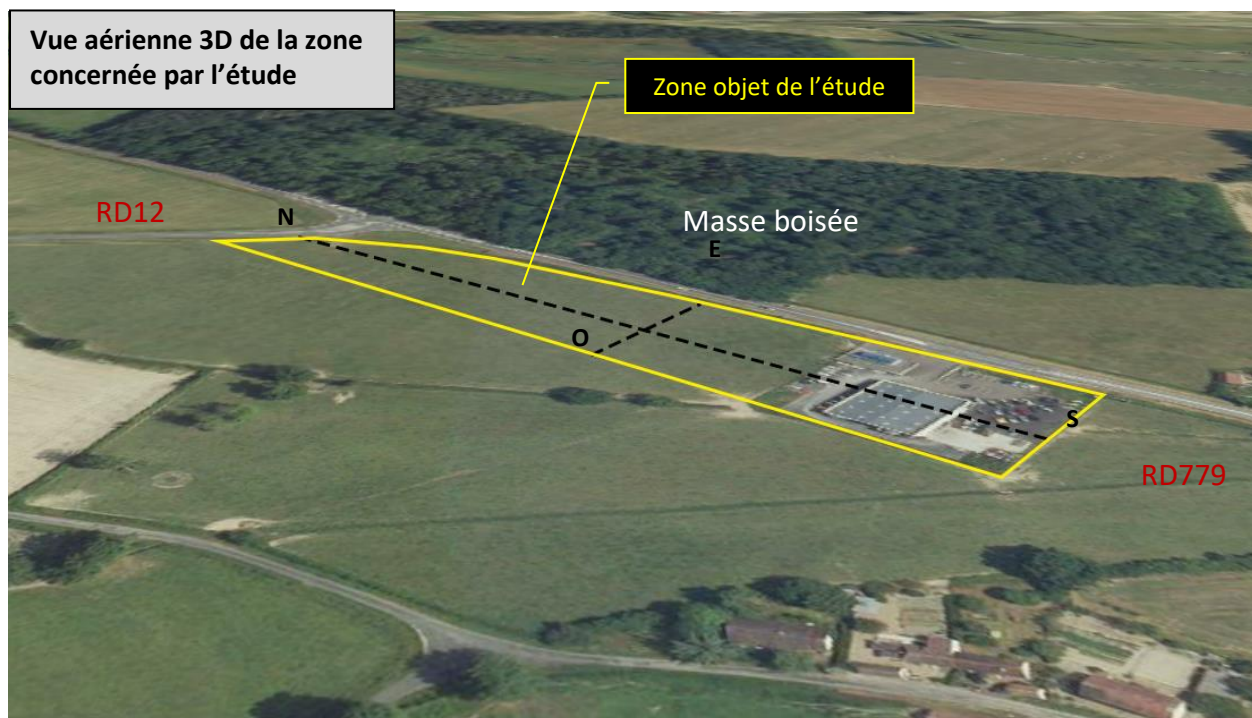
Topographie

La zone concernée s'inscrit au cœur de la Sologne Bourbonnaise. Cette entité paysagère relie le Val d'Allier et les frontières de la Nièvre. Elle présente un bel équilibre entre prairies, cultures, bois et étangs. Les structures bocagères, encore bien présentes, marquent le paysage local

Plus précisément, la topographie de la zone est quasi plane et varie entre 233 et 229m d'altitude.

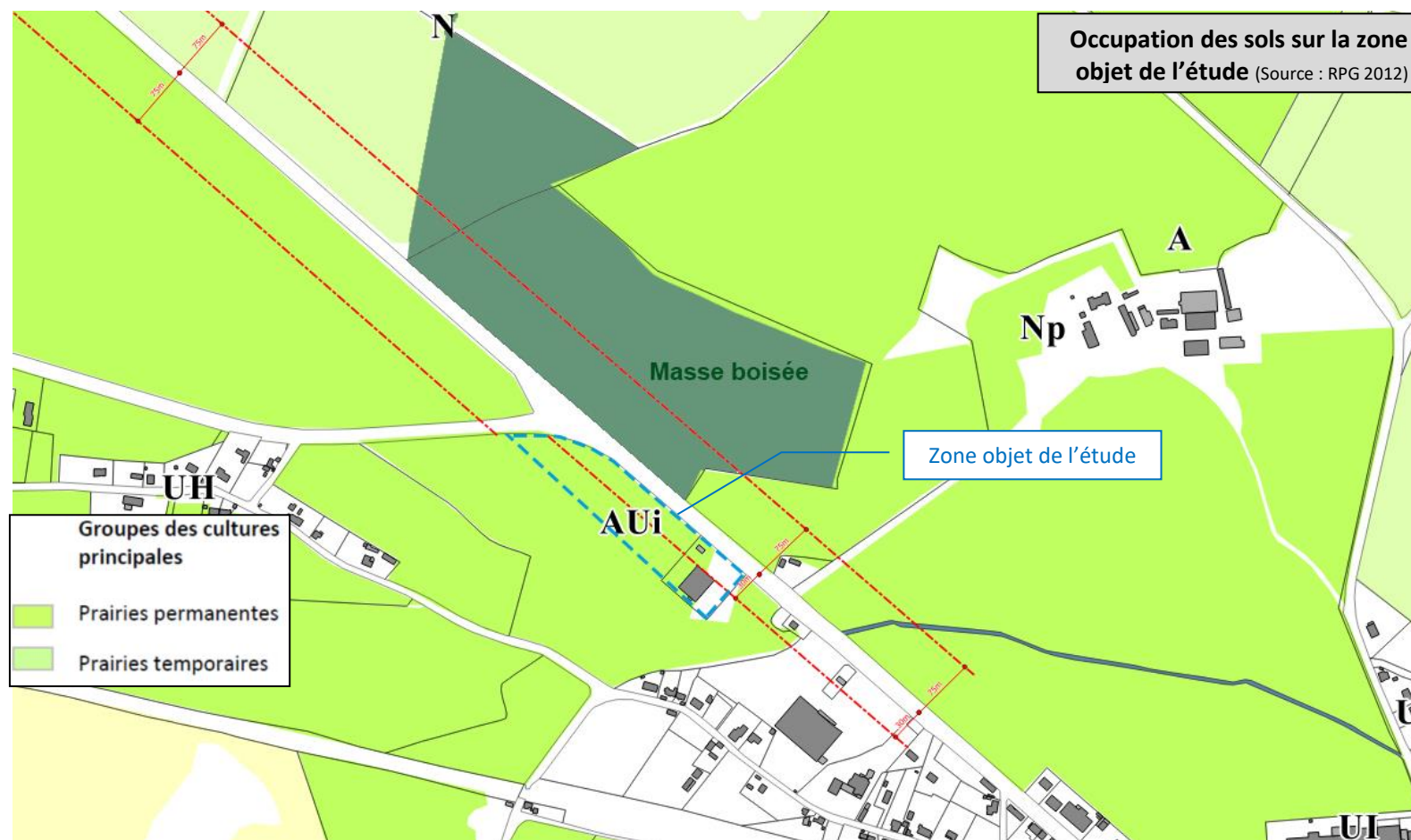
La pente s'élève très légèrement du Sud vers le Nord.

Dans le sens Ouest-Est la pente est quasi nulle et d'orientation Est-Ouest.

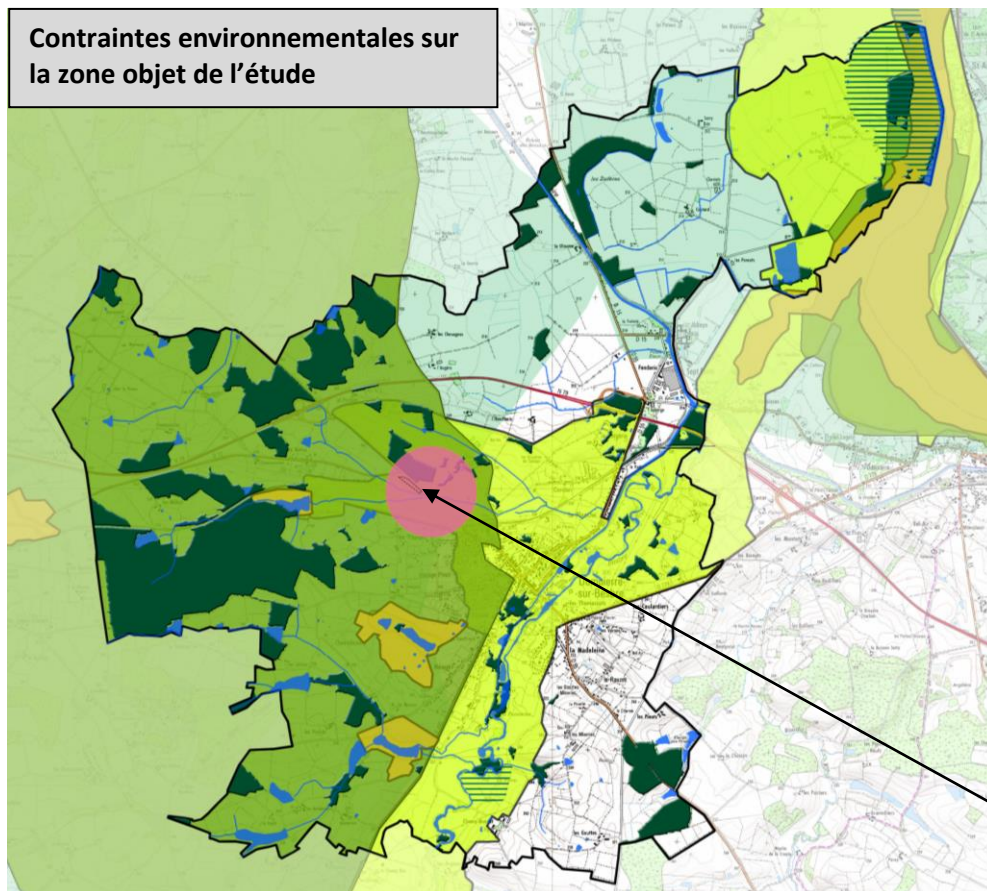


1.2 Occupation des sols

Le projet concerne un tènement foncier actuellement à vocation agricole, dont la plus grande partie (hors parcelle du garage automobile) est déclarée en prairies permanentes dans le RPG (Recensement Parcellaire Graphique) de 2012. Le prélèvement de foncier agricole reste donc minime et ne représente que 0,06% de l'ensemble des terres agricoles exploitées sur la commune (2930ha). A noter que le boisement situé en face de la zone AUi est protégé par EBC (Espace Boisé Classé).

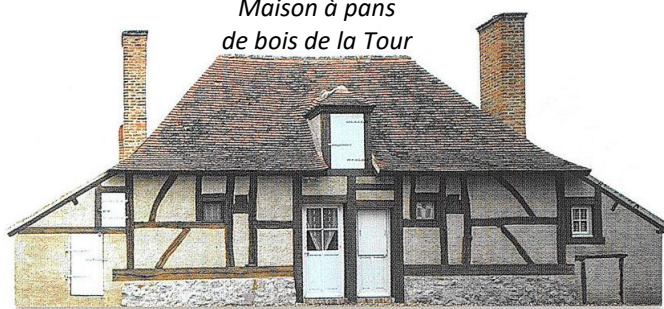


Contraintes environnementales sur la zone objet de l'étude



- Natura 2000 : ZPS
- ZNIEFF I
- ZNIEFF II
- Espaces boisés
- Réseau hydrologique
- Périmètre de protection de Monument historique

Maison à pans de bois de la Tour



1.3 Contraintes environnementales

Milieux naturels

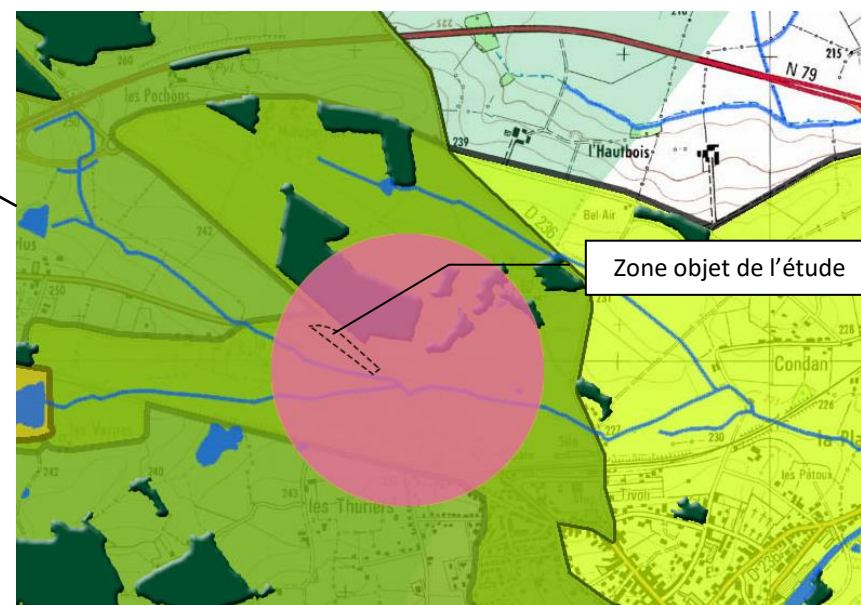
La zone est concernée par plusieurs sites naturels protégés.

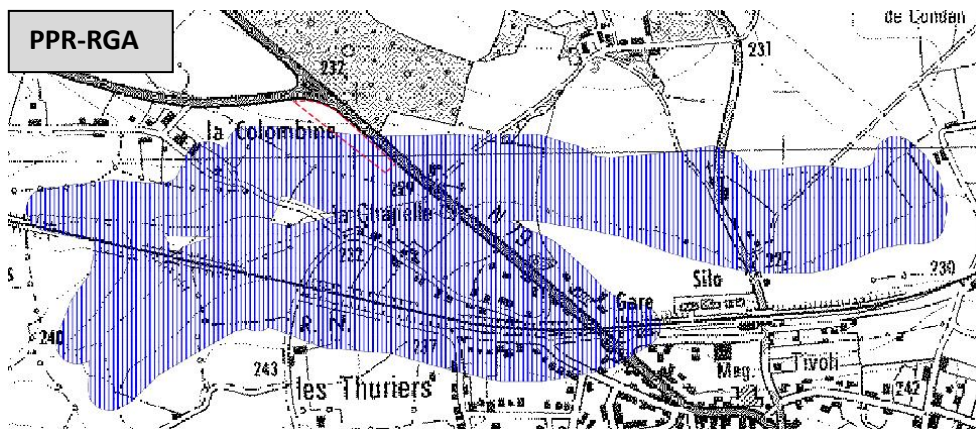
Elle s'inscrit notamment dans :

- Une ZNIEFF de type I : Environs de Dompierre-sur-Besbre,
- Une ZNIEFF de type II : Sologne Bourbonnaise,
- Un Site Natura 2000 ZPS (Zone de Protection Spéciale) : Sologne Bourbonnaise,
- Et une ZICO (Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux) : Sologne Bourbonnaise.

Patrimoine bâti et culturel

La zone d'étude s'inscrit dans le périmètre de protection des Monuments historiques en raison de la proximité de la maison à pans de bois de la Tour.



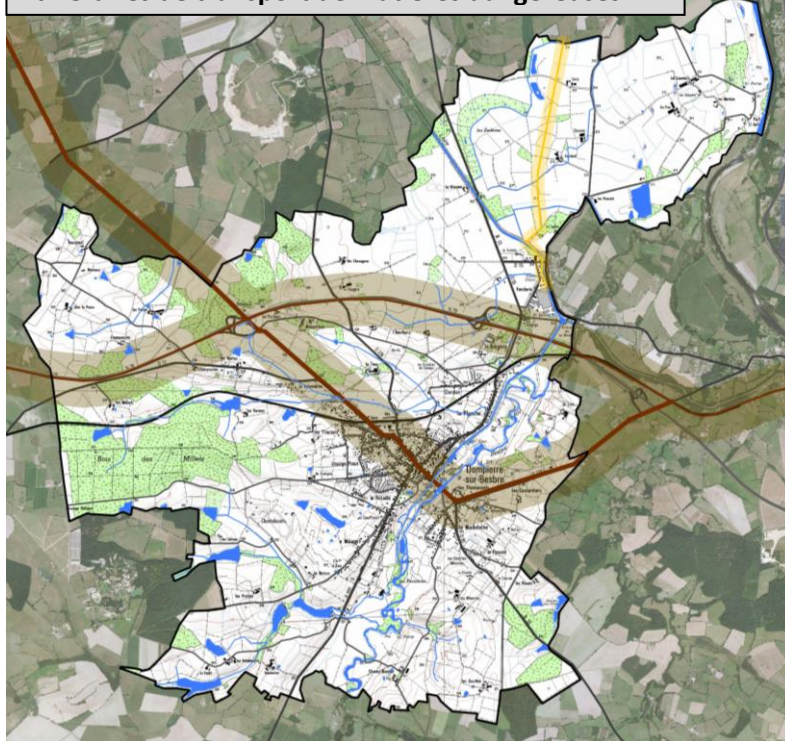


Risques naturels et technologiques

La zone d'étude est inscrite dans le périmètre du plan de prévention des risques naturels concernant les mouvements différentiels de terrain liés au phénomène de retrait-gonflement des argiles (PPR-RGA). Le PPR ne rend pas les terrains inconstructibles mais présente des dispositions constructives, notamment en matière de fondations.

La proximité de la RD779, voie classée à grande circulation sur laquelle se fait du transport de matière dangereuse et qui longe le secteur étudié induit également une bande de 350m de part et d'autre de la voie.

Itinéraires de transport de matières dangereuses



Itinéraires de transport de matières dangereuses (zoom sur le site étudié)



1.4 Contexte urbain et paysager



La zone d'extension s'inscrit dans la continuité Nord d'activités commerciales existantes situées le long de la Route Départementale n°779. Ces activités marquent l'entrée Nord du centre-ville par la présence de bâtiments commerciaux très perceptibles, comme le supermarché Atac et le garage Renault.

L'objectif de la présente étude est donc de réduire la marge de recul de 30m dans la continuité des bâtiments commerciaux existants situés en bordure de la RD 779.

Au-delà du garage Renault, en direction du Nord, la parcelle, objet de l'étude s'inscrit complètement dans un cadre agricole.

Une masse boisée, au Nord du secteur étudié, de l'autre côté de la RD 779, marque également fortement l'entrée Nord de Dompierre-sur-Besbre. Cette masse végétale limite les vues et contraste fortement avec les espaces agricoles ouverts qui composent la zone d'étude. Cette dernière est très perceptible lorsqu'on circule sur la RD 779, aucune masse végétale ne marque la limite entre la zone d'étude et la RD 779, seule la ripisylve qui accompagne le cours d'eau à l'Ouest et au Sud-Est de la zone constitue un masque végétal qui limite les vues sur les constructions (habitations) situées Chemin de « la Colombine ».

La zone d'étude dispose d'une sensibilité certaine car elle se positionne sur un axe principal de circulation, en entrée Nord de la ville et impacte une partie agricole. Les perceptions visuelles depuis la RD 779 sont rasantes et largement ouvertes sur le site. Le traitement paysager d'une bande le long de la RD 779 est donc essentiel dans l'intégration paysagère des futurs bâtiments.

Il n'existe toutefois pas de réelle sensibilité du point des vues des perspectives lointaines : le site n'est perceptible dans son ensemble qu'en situation très rapprochée depuis les voies de communication qui bordent la zone (RD779 et RD12).

Le changement de destination de la zone entrainera une modification paysagère et visuelle depuis la RD779, ce qui le rend sensible au niveau des vues rapprochées.

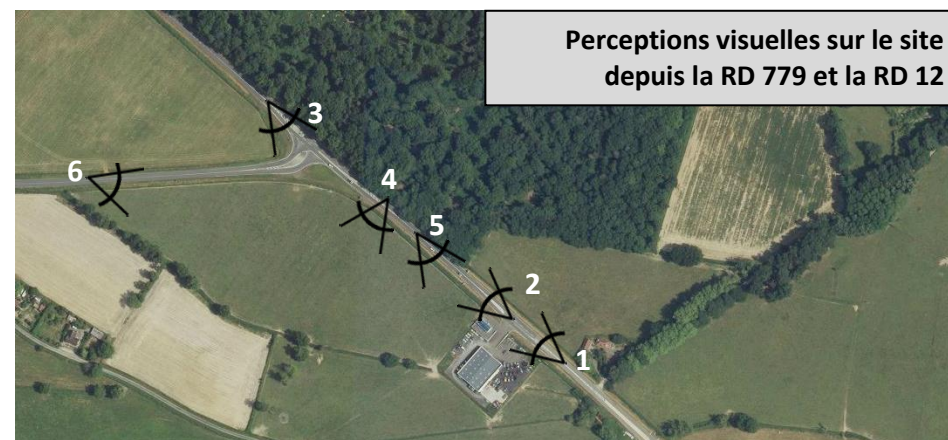
Cependant, selon le sens de circulation sur la RN 7, les perceptions et sensibilités sur le site sont différentes :

Dans le sens Dompierre-sur-Besbre / Chevagnes :

En sortie de bourg de Dompierre, la transition entre l'espace urbain et l'espace agricole est très nette. En effet, au-delà du garage Renault, plus aucune construction n'est présente. La perception paysagère change brutalement une fois le bâtiment dépassé, les prairies agricoles, la ripisylve et la masse boisée créer une ambiance rurale qui contraste fortement avec la séquence visuelle précédente plus urbaine, notamment à l'Ouest de la RD 779.

Le site concerné par une urbanisation future n'apparaît qu'en vue très rapprochée, à la suite du Garage Renault. La première partie du terrain concerné est d'ailleurs fortement marqué par la présence du bâtiment et de ces annexes. La deuxième partie est quant à elle totalement ouverte aux vues. La linéarité de la RD 779 et la présence de la masse boisée à l'Est de cette dernière ont tendance à reporter le regard de l'utilisateur sur le site étudié.

Dans ce sens de circulation l'extension de l'activité commerciale et économique constituera une extension de l'agglomération existante et de la traversée urbaine déjà engagée en amont ⇒ la modification des perceptions sera donc importante.



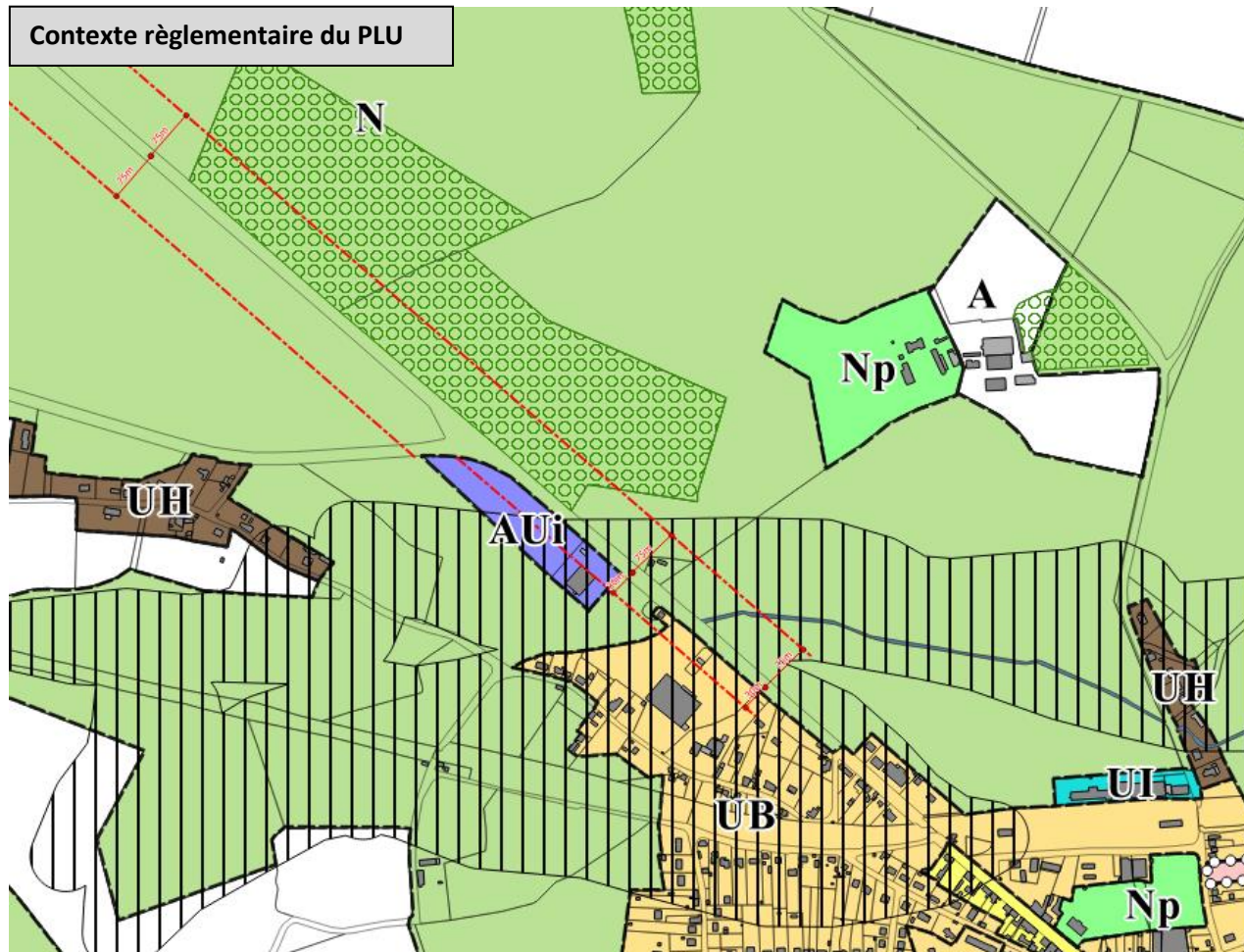
- Dans le sens Chevagnes / Dompierre-sur-Besbre :

Les perceptions sont tout à fait différentes dans la mesure où le site s'inscrit comme un espace agricole à l'entrée de ville. Dans ce sens, l'absence totale de végétation en bordure et au niveau du site étudié, fait que les vues sont très ouvertes et que l'ensemble du site est clairement perceptible lorsqu'on circule sur la RD 779 en direction du bourg de Dompierre. Tout comme précédemment la linéarité de la RD 779 en entrée de bourg et la masse boisée à gauche, orientent le regard de l'utilisateur en direction du site ou le paysage est plus ouvert et les perceptions plus lointaines.



Vues dans le sens Chevagnes / Dompierre-sur-Besbre

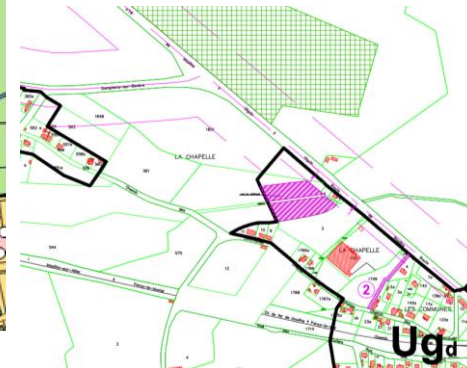
2. Le projet de la zone AUi et la modification du recul



Plan de zonage

Les terrains concernés par la dérogation s'inscrivent dans le parti d'aménagement retenu dans le PLU à savoir de poursuivre le développement économique de la commune dans la continuité des équipements existants (supermarché Atac et garage Renault) le long de la RD 779, en entrée Ouest du bourg de Dompierre.

Le site est classé en zone A Urbaniser (AUi) destiné à recevoir des activités économiques, avec notamment le projet l'implantation d'une entreprise horticole.



Ancien plan de zonage dans lequel la zone étudiée était classée en zone naturelle

2.1 Les principes d'aménagement

La prise en compte des nuisances, de la sécurité, de l'urbanisme et des paysages et la volonté de mettre en œuvre un projet de qualité sur un site stratégique pour le devenir de la commune passe par le respect des principes suivants :

➤ La prise en compte des nuisances :

✓ **Le bruit :**

Les bâtiments seront construits dans le prolongement du garage automobile Renault. Ces constructions se trouveront éloignées des habitations grâce à la présence de la ripisylve du ruisseau qui pourra être confortée et densifiée. De plus les premières habitations existantes se trouvent à plus de 100m. L'éloignement réduit les nuisances.

✓ **L'air :**

La pollution induite par les véhicules de transport (gaz d'échappement...) peut nuire à la qualité de l'air sur le secteur concerné. Cependant, au vu de la densité du trafic existant déjà sur la Route Départementale n°779, l'aménagement de la zone AUi n'affectera que pas ou peu la qualité de l'air.

✓ **L'eau :**

Le réseau d'eau potable dessert parfaitement le secteur concerné. L'assainissement sera de type individuel.

➤ La sécurité :

Un seul accès devra être autorisé pour l'alimentation de la zone concernée. Afin de ne pas multiplier les entrées/sorties sur la RD 779, il serait préférable de créer un accès unique à la zone depuis la RD 12, en accord avec le Département.

➤ La qualité architecturale :

Les bâtiments doivent s'intégrer dans le paysage sans détériorer ce dernier. C'est pourquoi le souci de composition urbaine, la qualité des projets architecturaux et leur intégration dans le projet urbain d'ensemble prenant en compte la globalité du site, la mise en valeur de partis architecturaux, de traitement de l'axe ou de la zone concernée visant à lui donner une identité, sont clairement exprimés et explicités dans ce dossier. Le traitement de l'aspect extérieur des constructions est défini et étudié dans le règlement d'urbanisme du PLU (article AUi 11). Ainsi, les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages :

- Les constructions s'adapteront au profil du terrain naturel.
- Les choix en matière d'implantation, de volumes et d'aspect des constructions à réaliser ou à modifier devront être faits en tenant compte de l'environnement bâti ou naturel.

- L'emploi à nu des matériaux destinés à être enduits et des imitations de matériaux est interdit.
- Les différentes parties d'un bâtiment doivent être traitées d'une façon homogène.
- L'emploi de matériaux brillants ou réfléchissants sera proscrit en toiture ainsi qu'en bardage.
- Les clôtures seront à dominante végétale. Les haies mono spécifiques de résineux à tailler sont interdites. De forme libre, les haies seront composées dans la plus grande proportion d'essences locales.

➤ **La qualité de l'urbanisme et des paysages :**

En termes de paysage, l'ensemble de la zone marque l'entrée Ouest du bourg de Dompierre-sur-Besbre. Les espaces publics de la voie et de ses abords jouent un rôle important dans la qualité urbaine. Ils sont ainsi étudiés avec le souci de la composition paysagère et des tracés urbains. Le traitement de ces espaces libres (rapport de proportion, plantations, éclairage, mobilier urbain, ...) joue un rôle déterminant dans la perception visuelle et qualitative du site.

Conformément à la Charte Architecturale et Paysagère de la Communauté de Communes Val de Besbre-Sologne Bourbonnaise, les bâtiments qui seront réalisés devront être associés, au moment de la conception, à une étude paysagère. Le but n'étant pas de dissimuler les bâtiments mais de mieux les intégrer à l'environnement.

La zone présente une bonne qualité paysagère et marque l'entrée de bourg. Il convient de compléter et de renforcer cette qualité par de nouvelles plantations, notamment le long de la Route Départementale n°779.

D'un point de vue urbanistique, l'extrémité Nord de la zone AUi s'inscrit en continuité des autres quartiers existants. C'est l'atout commercial qui prime sur ce secteur de la zone AUi avec un « *effet vitrine* » sur la RD

779. Cependant des règles doivent être respectées, comme l'implantation des bâtiments avec une marge de recul de 30m minimum selon la nécessité paysagère.

Pour tout ce qui est des zones de stockage et de stationnements, ceux-ci devront respecter la qualité paysagère du site, être intégrés avec un espace végétal ou bien positionnés à l'arrière des bâtiments. Ainsi, les aires de stationnement devront recevoir un traitement destiné à donner un caractère paysager, à raison d'un arbre à haute tige pour 3 emplacements. Les plantations devront être uniformément réparties.

La marge de recul de 30m par rapport à l'axe de la RD 779 permettra la plantation d'une végétation mixte (pelouse + végétaux) d'essences locales en accord avec la Charte Architecturale et Paysagère de la Communauté de Communes Val de Besbre-Sologne Bourbonnaise (voir fiches actions n°3 et 4). Y sont interdits les dépôts de matériaux ou stockages, les stationnements, la publicité, les enseignes et pré-enseignes.

2.2 Le schéma d'organisation de la zone

Les contraintes inhérentes à l'amendement Dupont (75 m de part et d'autre de l'axe de la RD779) se trouvent être pénalisantes en contradiction avec le zonage du PLU (AUi).

La volonté politique est de promouvoir et de densifier ce secteur à vocation économique.

La présente étude s'attache donc à diminuer cette marge de recul à 30m depuis l'axe de la RD 779. Cette distance permet l'aménagement de la voie en bordure de la RD 779 sur le secteur AUi concerné, ainsi que des aménagements paysagers simples.

Cette modification n'est pas de nature à remettre en cause les intentions et objectifs affichés dans le PLU, et en particulier ne modifie pas les grands équilibres du territoire communal, notamment celui entre les zones naturelles et les zones d'urbanisation. Bien au contraire, elle permet de s'adapter au zonage du PLU.

L'urbanisation de ce tènement devra respecter les principes suivants :

Desserte en réseaux :

- Le réseau d'eau longe la RD779

Typologie de construction :

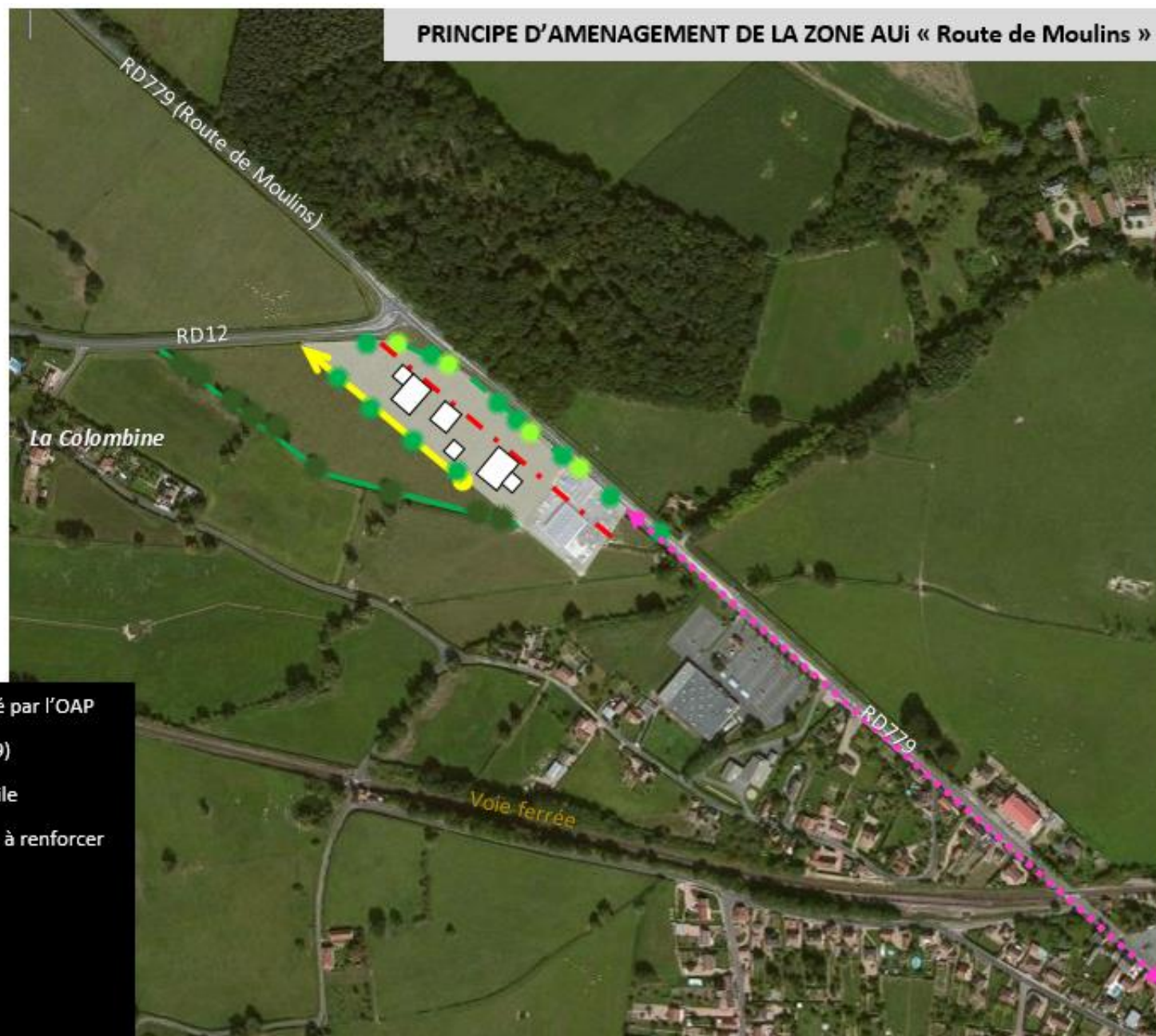
- Bâtiments d'activités dont activités horticoles (serres...)

Accès/desserte automobile/PL :

- Voie d'accès parallèle à la RD779 depuis la RD 12

Divers :

- Maintien d'un recul de 30m, au lieu des 75m, depuis l'axe de la RD779 en continuité avec le garage automobile existant (cf. rapport de présentation)



1. Accès :

Après accord du Département, l'accès à la Zone AUi s'effectuera par la Route Départementale n°12 afin d'éviter la multiplication des entrées/sorties directes sur la Route Départementale n°779. Les parcelles seront desservies par une voie unique en limite Ouest de la zone et parallèle au tracé de la RD 779.

2. Principe d'implantation des futures constructions :

Les marges de recul d'implantation des futurs bâtiments devront respecter une distance minimale de 30m à partir de l'axe de la RD 779. Cette distance pourra être augmentée de manière à garantir un espace suffisant à la végétalisation des différentes parcelles, indispensable à la bonne intégration paysagère des futurs bâtiments.

3. Organisation des espaces extérieurs :

Espace « vitrine » :

L'espace vitrine est orienté principalement en direction de la RD 779. Constituant la façade sur rue de l'entrée de ville, l'espace « vitrine » reflète l'image de cette dernière.

Pour cette raison, il sera nécessaire de travailler avec une succession de séquences paysagères ouvertes et fermées :

- Séquences ouvertes : il s'agira simplement de zones engazonnées accompagnées de haies arbustives basses permettant de créer un premier plan valorisant les façades des bâtiments.
- Séquences fermées : elles permettront au contraire d'isoler certaines zones comme les stationnements par exemple. Elles seront traitées sous la forme de bosquets plantés associant arbres et arbustes.

Espaces de stationnement :

Les stationnements accompagnant les futurs bâtiments devront de préférence être intégrés en continuité des bâtiments par une

localisation à l'arrière de ces derniers ou dans le cas contraire, intégrés dans des aménagements paysagers permettant de limiter leur impact visuel.

Zones de stockage :

De la même façon, en raison de leur impact visuel fort lorsqu'elles se trouvent en secteur dégagé, les aires de stockage devront être situées à l'arrière des bâtiments et accompagnées d'espaces végétalisés suffisamment denses.

➤ Proposition de traitement paysager :

1. Caractéristiques des bâtiments :

Volumes :

Les volumes devront rester les plus simples possibles, sur une base rectangulaire.

Rapport au terrain naturel :

Les déblais-remblais seront autorisés dans la limite de 1 mètre par rapport au terrain naturel.

Hauteur :

La hauteur d'une construction est mesurée à partir du sol existant jusqu'au sommet de la construction, ouvrages techniques, cheminée et autres superstructures exclus.

Si la hauteur est fixée à 12m sur les autres zones AUi, il convient sur ce secteur d'entrée de ville de limiter cette hauteur à 6m afin de limiter l'impact visuel des constructions et de faciliter leur intégration dans le paysage.

Toitures :

Les toitures doivent présenter une simplicité et unité de conception. Les toitures de forme (toitures terrasses) sont autorisées sous réserves de motivations architecturales ou écologiques et d'une bonne insertion dans le bâti et le paysage environnant.

Façades :

Les teintes dominantes seront dans la gamme des gris et ivoire.
Les couleurs vives (bleu, rouge, orange, jaune, vert, noir et blanc) seront possibles pour des éléments d'appel ponctuel, auvent, signalisation, éléments architecturaux particuliers.
Les façades seront structurées à l'horizontale.

Matériaux de façade autorisés :

- Aluminium anodisé ou laqué, cuivre, acier laqué, verre, béton
- Pierre naturelle pour des éléments ponctuels.

2. Traitement des espaces extérieurs :

Clôtures :

Les clôtures devront s'intégrer à l'environnement, notamment en respectant la végétation existante et les hauteurs habituellement pratiquées, sauf impératif absolu de sécurité. Les haies mono spécifiques de résineux à tailler sont interdites. De forme libre, les haies seront composées principalement d'essences locales.

Stationnement :

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies ouvertes à la circulation publique.

Il sera demandé d'affecter au stationnement des aires aménagées :

- Pour les constructions à usage commercial : 1 place pour 25m² de surface de vente.

Espaces libres - Plantations :

Les surfaces non bâties, non aménagées en voies de circulation, en aire de stationnement ou en aire de stockage doivent obligatoirement être traitées en pelouses et plantations.

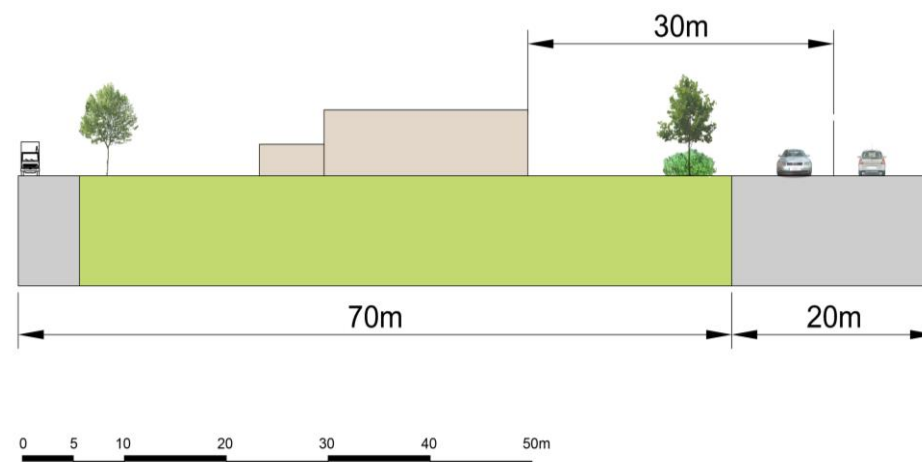
Les aires de stationnement devront recevoir un traitement destiné à donner un caractère paysager : 1 arbre de haute tige pour 3 places.

Les spécimens les plus nombreux des plantations devront être d'essences locales.

Les plantations existantes de qualité doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Maintien d'un recul de 30m traité comme une bande paysagère végétalisée le long de la RD 779 :

Il ne s'agit en aucun cas de créer un rideau végétal opaque masquant le projet mais d'accompagner les constructions futures par la plantation d'essences locales variées pour assurer une transition « douce » avec les espaces agricoles limitrophes.



2.3 Simulations 3D indicatives



ÉTAT EXISTANT



2.4 Insertions dans le site

ÉTAT PROJETÉ



Perspective indicative du traitement paysager le long de la RD779

ÉTAT EXISTANT



Perspective indicative d'aménagement de la zone depuis la RD12

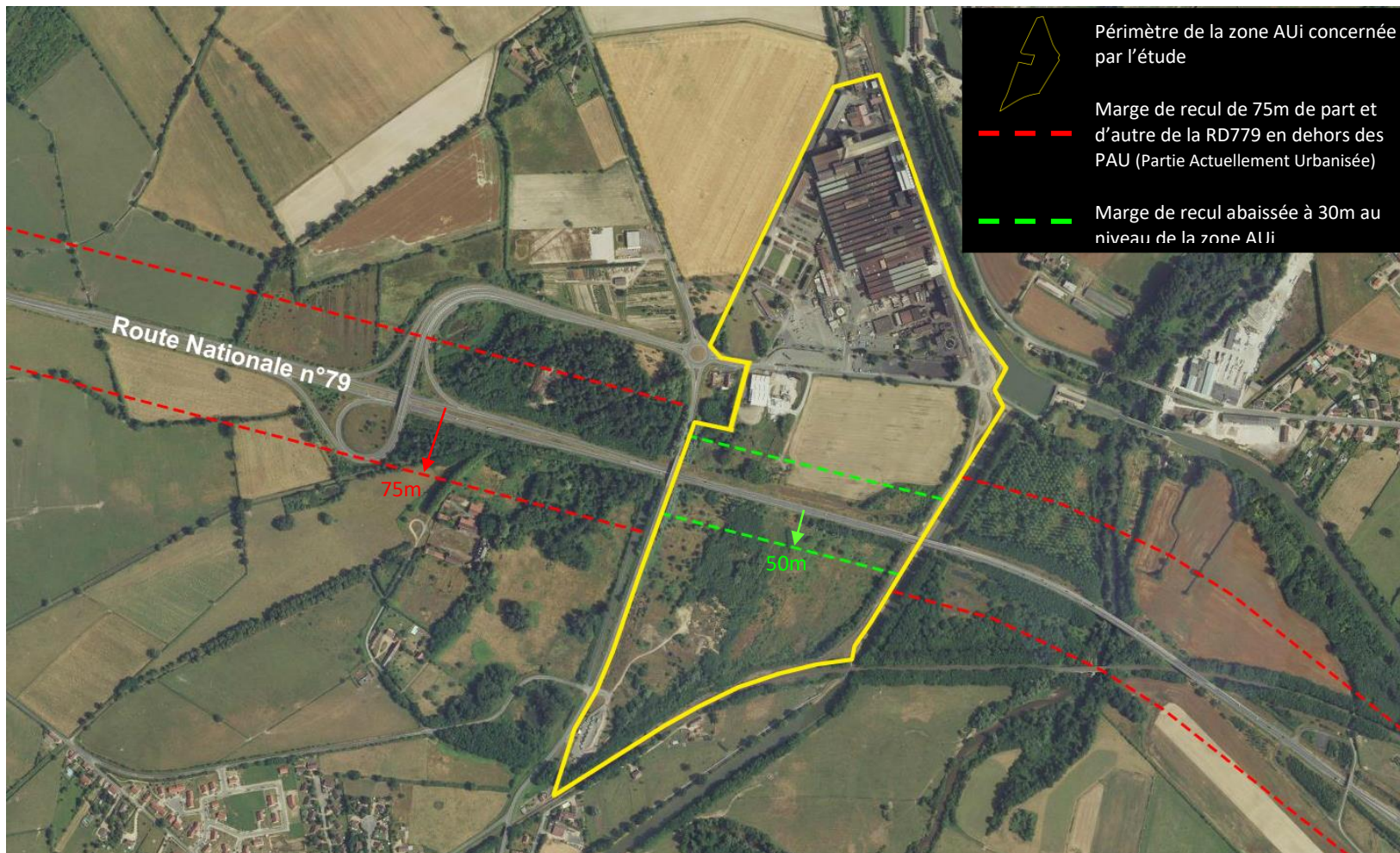
ÉTAT PROJETÉ

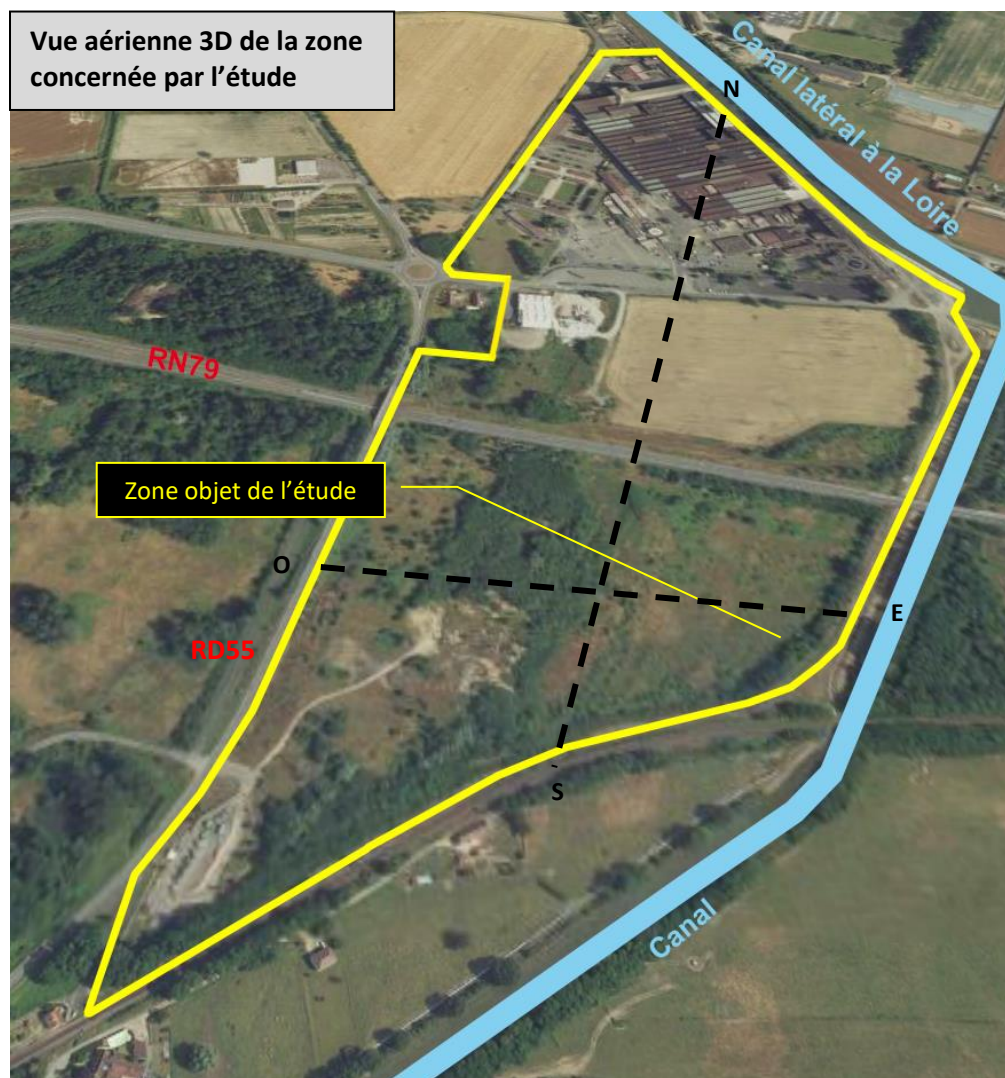


Secteur de « *Sept Fons* » (*RN79*)

1. Le site du projet

Le second secteur objet de la présente étude se situe au Nord-Est du centre bourg de Dompierre-sur-Besbre. Il représente 39ha et scindée en deux par la Route Nationale n°79 (RCEA). A noter que ce secteur a déjà, lors du précédent PLU, bénéficié d'une dérogation permettant de ramener la limite de construction à 50m de l'axe de la RN n°79.





1.1 Contexte physique

Topographie

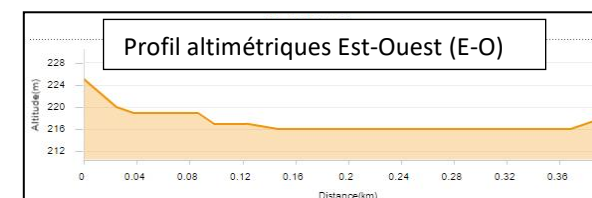
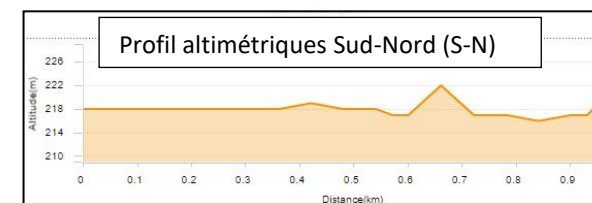
La zone concernée située au Nord-Est du bourg de Dompierre s'inscrit dans l'entité paysagère du Val de Besbre. La Plaine alluviale de la Besbre offre une diversité remarquable de milieux : espaces agricoles, boisements, bras morts, gravières, etc.

La rivière reste cependant peu perceptible, seule la présence de la ripisylve qui l'accompagne marque le paysage. La topographie est en effet ici peu marquée.

Plus précisément, la topographie de la zone est relativement plane du Nord au Sud et varie entre 218 et 216m d'altitude.

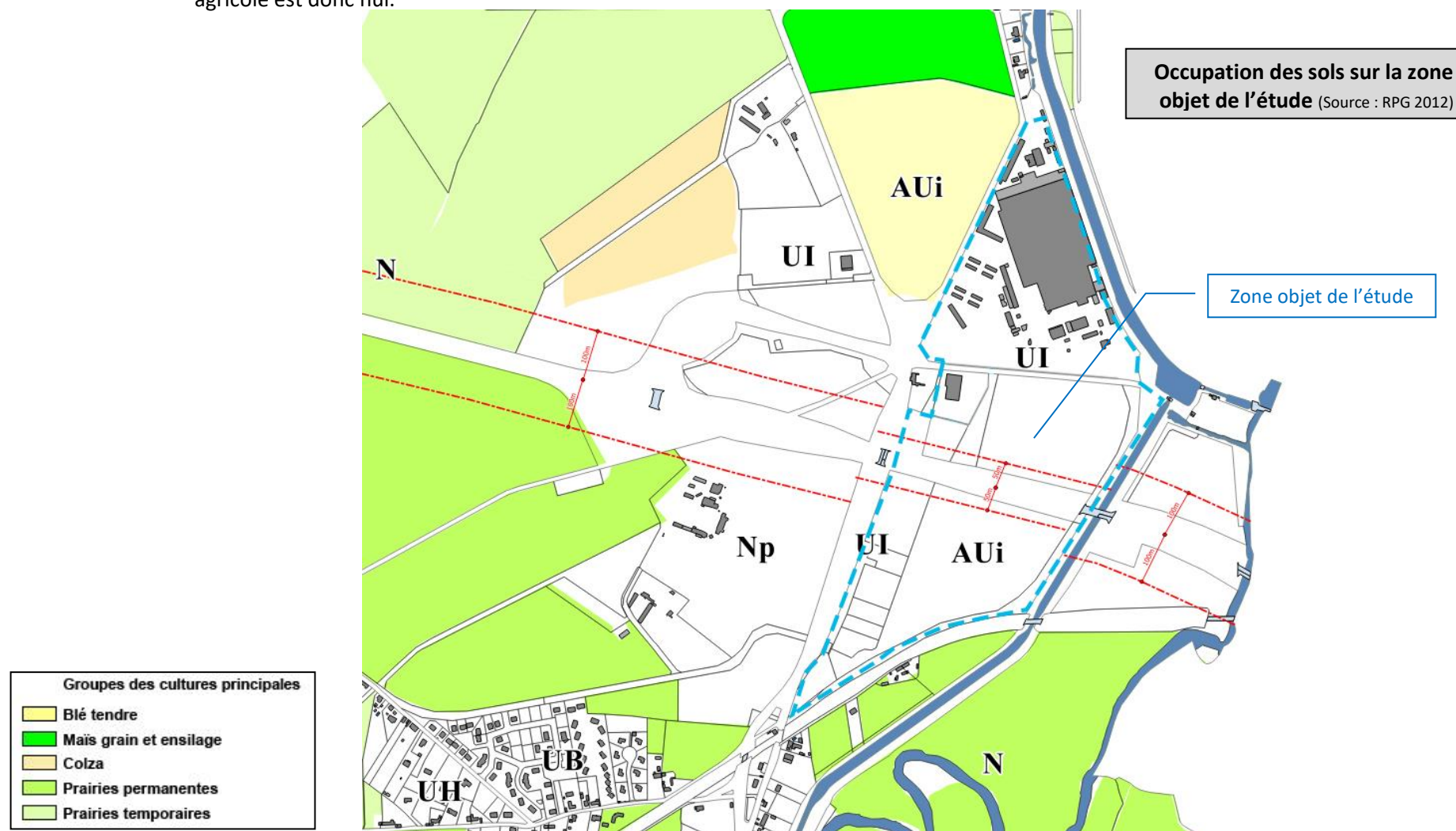
Seule la RN 79 est légèrement surélevée par rapport aux terrains avoisinants (222m).

Dans le sens Ouest-Est la pente est sensiblement plus marquée. Le relief s'abaisse progressivement en direction du canal et du val de Besbre à l'Est, passant de 224m à 216m. La RD n°55, qui long le secteur étudié à l'Ouest s'élève progressivement pour passer au-dessus de la RN79.

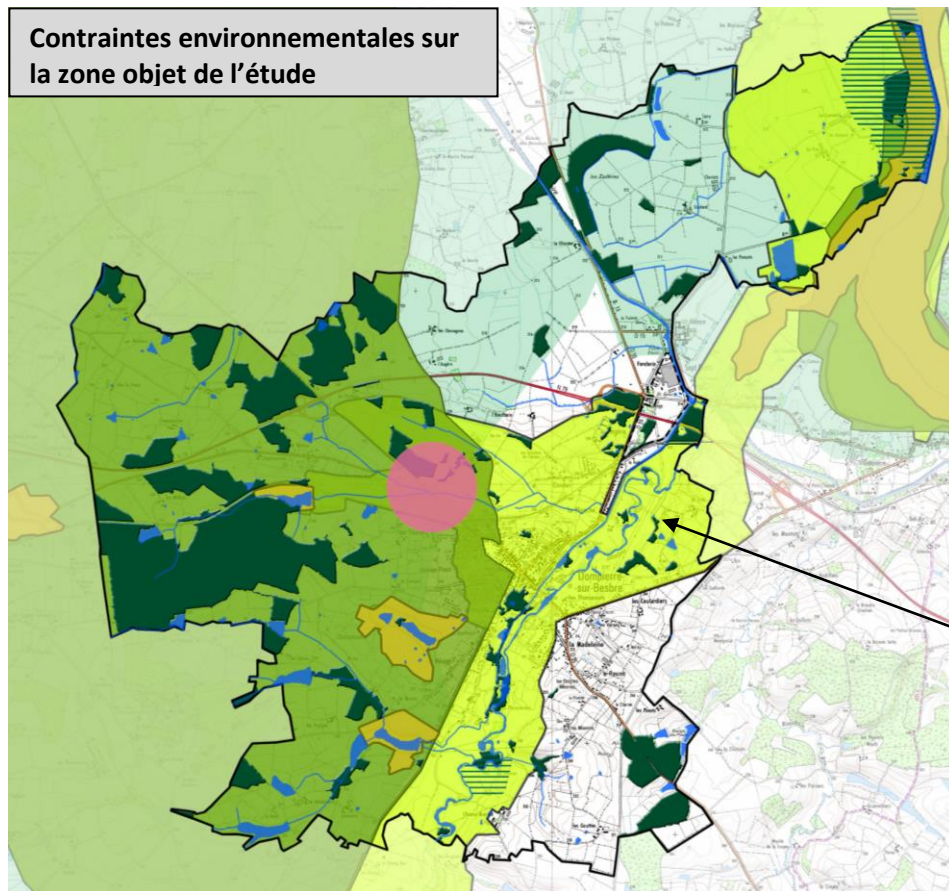


1.2 Contexte physique

Le projet ne s'inscrit pas dans un tènement foncier à vocation agricole (Recensement Parcellaire Graphique) de 2012. Le prélèvement de foncier agricole est donc nul.



Contraintes environnementales sur la zone objet de l'étude



- Natura 2000 : ZPS
- ZNIEFF I
- ZNIEFF II
- Espaces boisés
- Réseau hydrologique
- Périmètre de protection de Monument historique

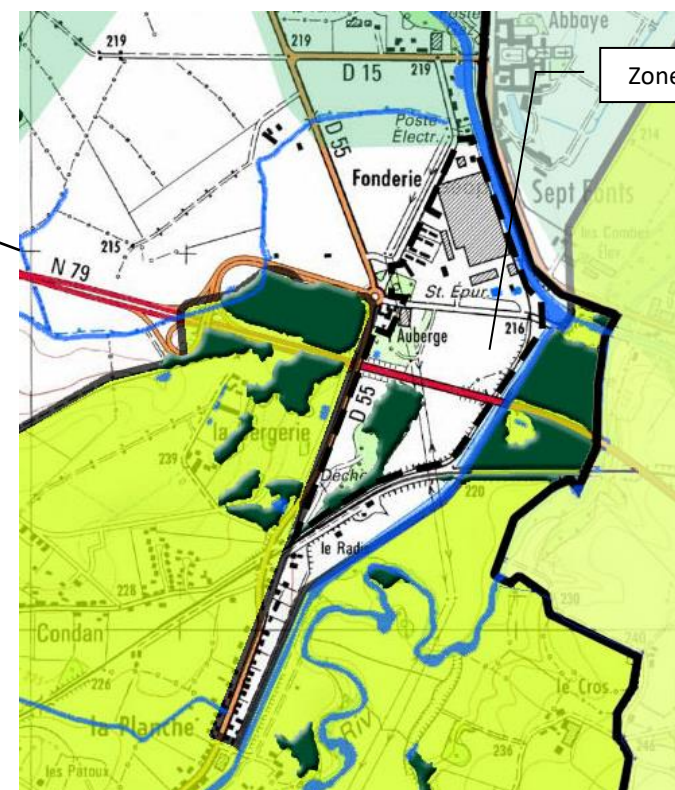
1.3 Contraintes environnementales

Milieux naturels

La zone est située à proximité des plusieurs sites naturels protégés mais ne s'inscrit directement dans aucun d'entre eux.

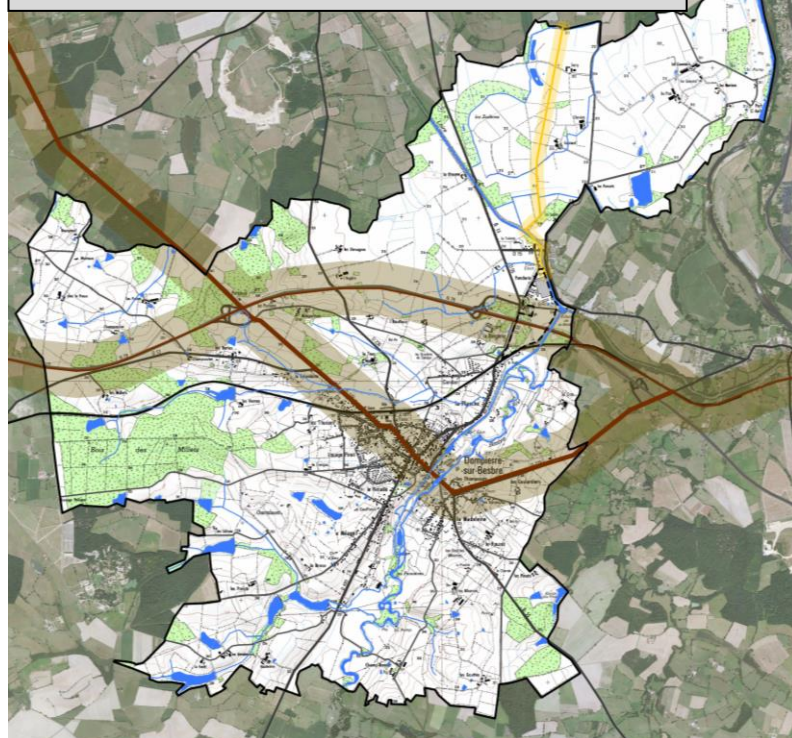
Les sites naturels jouxtant le site :

- Une ZNIEFF de type I : Environs de Dompierre-sur-Besbre
- Une ZNIEFF de type II : Sologne Bourbonnaise
- Un Site Natura 2000 ZPS (Zone de Protection Spéciale) : Sologne Bourbonnaise
- Et une ZICO (Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux) : Sologne Bourbonnaise.



Zone objet de l'étude

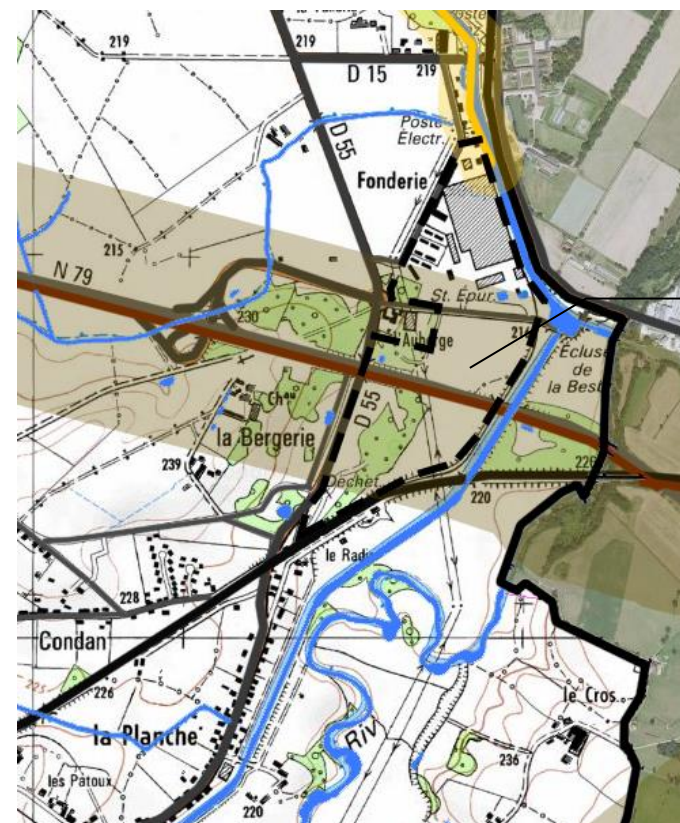
Itinéraires de transport de matières dangereuses



Risques technologiques

L'extrémité Nord de la zone d'étude est concernée par un risque de transport de matière dangereuse liée à la présence d'une conduite de gaz.

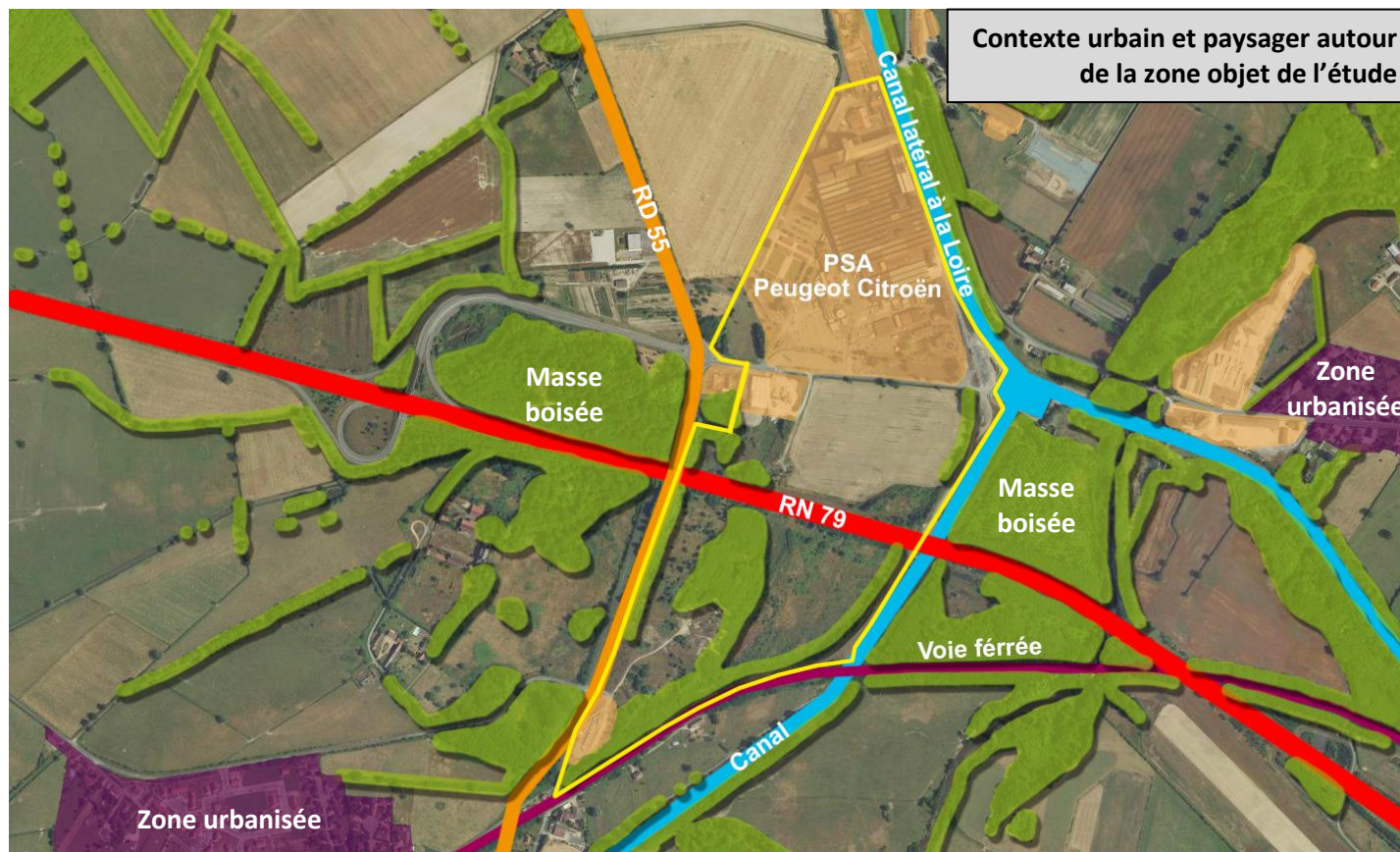
La RN 79 qui traverse la zone d'étude est classée voie à grande circulation sur laquelle se fait du transport de matière dangereuse et qui longe le secteur étudié induit également une bande de 350m de part et d'autre de la voie.



Zone objet de l'étude

Itinéraires de transport de matières dangereuses
(zoom sur le site étudié)

1.4 Contexte urbain et paysager



Le site se positionne en contrebas de la RCEA et est actuellement en friche (ancienne décharge communale). Elle présente une forme triangulaire délimitée par les infrastructures : RCEA, RD 55, le canal et la voie ferrée.

La Route Nationale n°79 traverse aux abords du site plusieurs espaces boisés qui limitent les perceptions visuelles. Cependant, entre le franchissement du canal et la RD n°55, en raison de l'absence de végétation, une large fenêtre visuelle offre des vues directes sur les zones Ui et AUj.

La zone d'étude s'inscrit dans un secteur de terrasse alluviale qui forme d'un plateau quasi plat qui s'incline doucement en direction de l'Est. A la hauteur de Sept Fons, se concentre l'activité économique et industrielle de la commune. Le long du canal latéral à la Loire se sont développées les fonderies de PSA Peugeot Citroën. Cette architecture industrielle est très présente. Son image apparaît brutale. Cependant, considérant ce secteur fortement marqué par le travail de l'homme, ce site industriel est une continuation historique et économique témoignant du développement du territoire communal.

L'objectif de la présente étude est donc de réduire la marge de recul de 50m dans la continuité des bâtiments industriels existants situés en bordure de la RN 79.

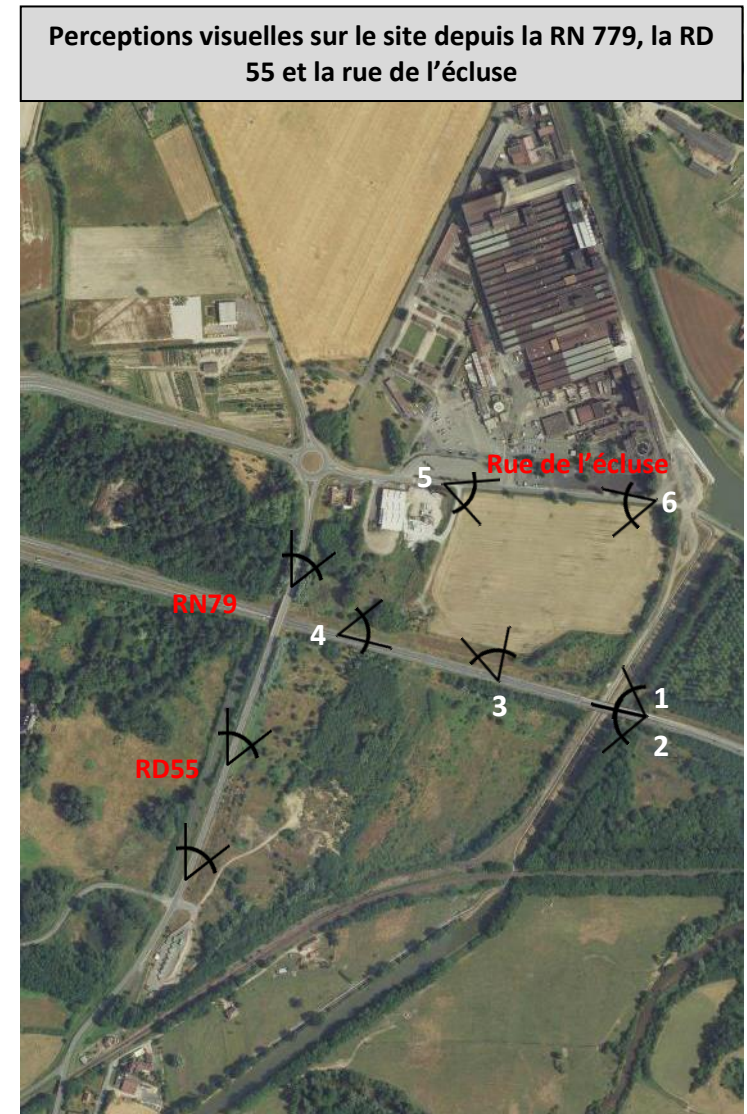
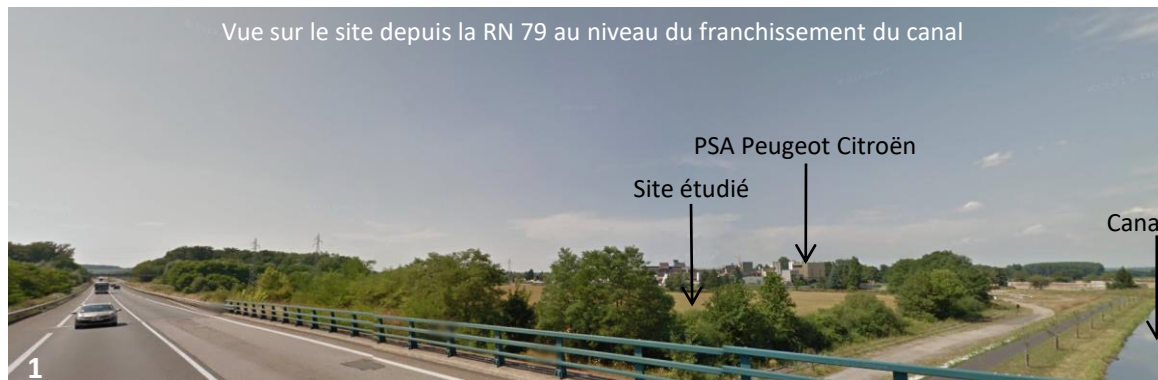
La zone d'étude dispose d'une sensibilité certaine car elle se positionne en contrebas d'un axe principal de circulation, la Route Centre Europe Atlantique (RCEA ou RN 79). Cette dernière traverse en surplomb le secteur étudié. Les perceptions visuelles depuis la RN 79 sont plongeantes et largement ouvertes sur le site. Le traitement paysager d'une bande le long de la RN 79 est donc essentiel dans l'intégration paysagère des futurs bâtiments.

Lorsqu'on circule actuellement sur la RN 79 à la hauteur du site, les perceptions visuelles sur les bâtiments industriels existants sont déjà fortes (Fonderies PSA Peugeot Citroën).

Le traitement paysager de la zone et de ses abords doit ainsi permettre de réduire l'impact visuel de l'ensemble des bâtiments industriels qu'ils soient existants ou futurs.

En circulant sur la RN79 :

La Route Nationale n° 79 traverse le site en le surplombant : lorsque l'on circule sur cet axe, une large fenêtre visuelle en direction du Nord donne à voir le site dans son ensemble. Le secteur de la fonderie de PSA Peugeot Citroën est également très visible dans le paysage. En direction de la partie Sud du site, la présence de végétation crée un masque visuel qui limite la co-visibilité entre le site et la Route Nationale n°79.





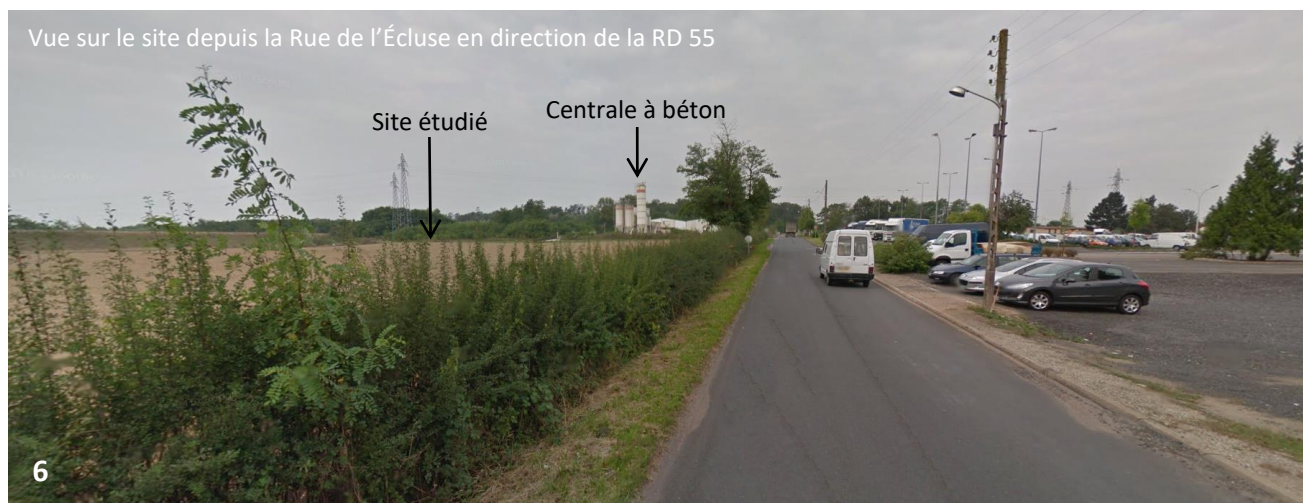
En circulant sur la RD55 :

La Route Départementale n°55 long la partie Ouest du site étudié. Cet axe s'élève progressivement du Sud vers le Nord pour franchir la RCEA. En bas de la zone Ui, les vues sont rasantes sur les activités présentes (déchetterie, entreprise de TP) en bordure de la RD55. Au niveau du franchissement de la RCEA, la végétation existante empêche la perception de la partie Nord du site.

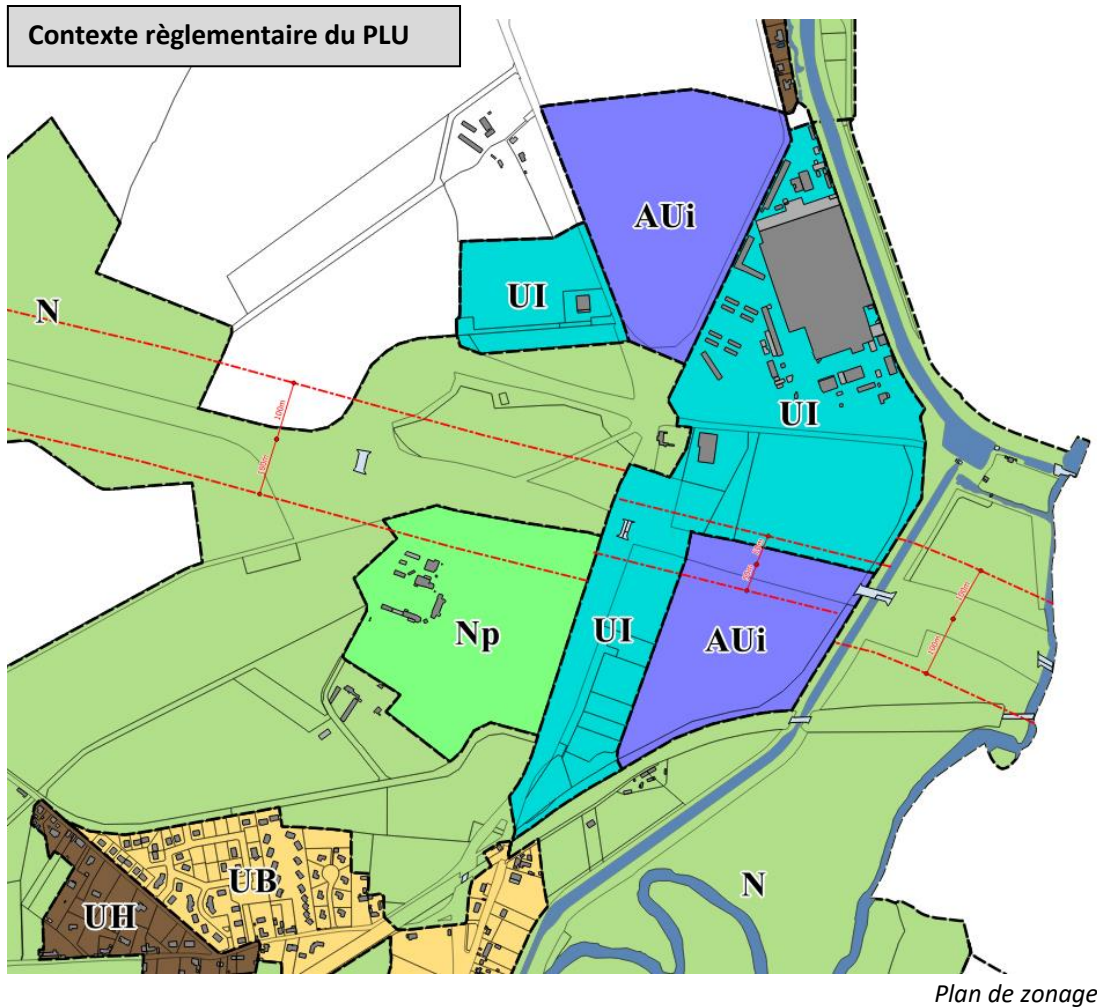


En circulant sur la Rue de l'Écluse :

La Rue de l'Écluse traverse la partie Nord de la zone étudiée. Cette voie permet aujourd'hui la desserte d'une partie de la zone industrielle. Depuis la Rue de l'Écluse, le site est bien perceptible avec en arrière-plan les bâtiments de la centrale à béton (Béton France).

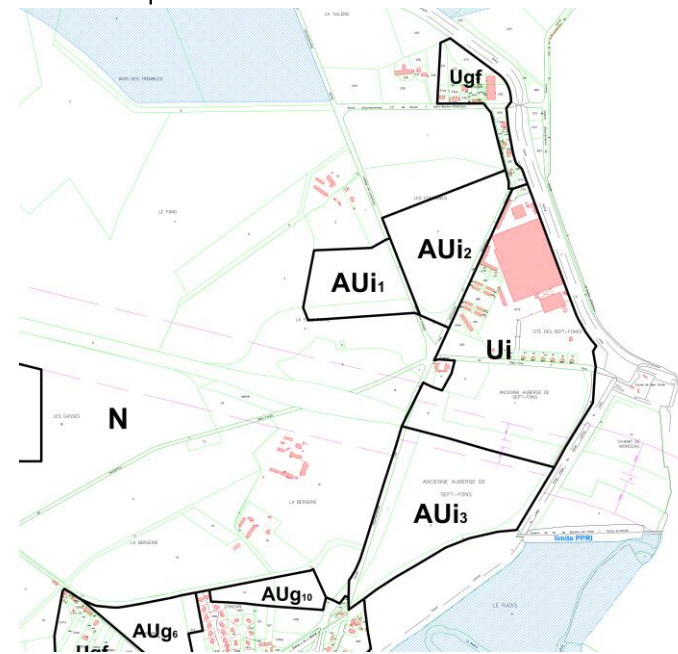


2. Le projet de la zone Ui et AUi et la modification du recul



Les terrains concernés par la dérogation s'inscrivent dans le parti d'aménagement retenu dans le PLU à savoir de poursuivre le développement économique de la commune dans la continuité des équipements existants (zone industrielle avec notamment la fonderie de Sept Fons du groupe Peugeot Citroën) le long de la RD 555, en entrée Nord du bourg de Dompierre.

Le site est classé en zone Urbaine (Ui) et A Urbaniser (AUi) destiné à recevoir des activités économiques.



Ancien plan de zonage de la zone étudiée (2008)

2.1 Les principes d'aménagement

La prise en compte des nuisances, de la sécurité, de l'urbanisme et des paysages et la volonté de mettre en œuvre un projet de qualité sur un site stratégique pour le devenir de la commune passe par le respect des principes suivants :

➤ La prise en compte des nuisances :

✓ **Le bruit :**

Les nuisances sonores occasionnées par l'aménagement des zones Ui et AUi seront d'intensité moindre en comparaison du passage de la RN n°79. Ainsi, le trafic supplémentaire occasionné par la création des voies internes à la zone d'activités causera quelques nuisances sonores mais relativement faibles.

Il est à noter que par rapport aux habitations les plus proches existants (environ 400m) l'éloignement réduit les nuisances sonores.

✓ **L'air :**

La pollution induite par les véhicules de transport (gazs d'échappement...) peut nuire à la qualité de l'air sur les différents secteurs concernés. Cependant, au vu de la densité du trafic existant sur la RD 55 et la RN 79, l'aménagement des zones Ui et AUi n'affectera que pas ou peu la qualité de l'air.

✓ **L'eau :**

Les réseaux d'eau potable et d'assainissement desservent parfaitement les secteurs concernés.

➤ La sécurité :

La zone AUi est desservie, via un giratoire situé sur la RD 55, par la rue de l'écluse. La sécurité des usagers est en outre assurée par la réglementation habituelle mise en place sur n'importe quel axe routier. Un seul accès situé sur la RD 55 sera autorisé pour la desserte de la zone AUi.

➤ La qualité architecturale :

Les bâtiments doivent s'intégrer dans le paysage sans détériorer ce dernier. C'est pourquoi le souci de composition urbaine, la qualité des projets architecturaux et leur intégration dans le projet urbain d'ensemble prenant en compte la globalité du site, la mise en valeur de partis architecturaux de traitement des zones concernées visant à lui donner une identité, sont clairement exprimés et explicités dans le dossier de Plan Local d'Urbanisme.

De plus en zone Ui et AUi, les bâtiments doivent respecter une hauteur maximale de 12 m afin de pas empêcher la visibilité et la lisibilité du paysage. Le traitement de l'aspect extérieur des constructions est défini et étudié dans le règlement d'urbanisme du PLU (article Ui 11 et AUi 11). Ainsi, Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages :

- Les constructions s'adapteront au profil du terrain naturel.
- Les choix en matière d'implantation, de volumes et d'aspect des constructions à réaliser ou à modifier devront être faits en tenant compte de l'environnement bâti ou naturel.
- L'emploi à nu des matériaux destinés à être enduits et des imitations de matériaux est interdit.
- Les différentes parties d'un bâtiment doivent être traitées d'une façon homogène.

- L'emploi de matériaux brillants ou réfléchissants sera proscrit en toiture ainsi qu'en bardage.
- Les clôtures seront à dominante végétale. Les haies mono spécifiques de résineux à tailler sont interdites. De forme libre, les haies seront composées dans la plus grande proportion d'essences locales.

➤ La qualité de l'urbanisme et des paysages :

En termes de paysage, l'ensemble de la zone marque l'entrée Nord de la commune de Dompierre-sur-Besbre. Les espaces publics de la voie et de ses abords jouent un rôle important dans la qualité urbaine. Ils sont ainsi étudiés avec le souci de la composition paysagère et des tracés urbains. Le traitement de ces espaces libres (rapport de proportion, plantations, éclairage, mobilier urbain, ...) joue un rôle déterminant dans la perception visuelle et qualitative du site.

Conformément à la Charte Architecturale et Paysagère de la Communauté de Communes Val de Besbre-Sologne Bourbonnaise, les bâtiments qui seront réalisés devront être associés, au moment de la conception, à une étude paysagère. Le but n'étant pas de dissimuler les bâtiments mais de mieux les intégrer à l'environnement.

Les zones Ui et Aui présente une bonne qualité paysagère et marque l'entrée de bourg. Il convient de compléter et de renforcer cette qualité par de nouvelles plantations, notamment le long de la Route Départementale n°55.

D'un point de vue urbanistique, la Route Nationale 79 crée une coupure physique entre les zones Ui et AUi. Ces zones s'inscrivent dans la continuité des autres quartiers existants de Dompierre. La forme urbaine est ainsi étudiée pour permettre d'intégrer la mixité des fonctions

urbaines. C'est l'atout artisanal et industriel qui prime sur ce secteur. Cependant les règles doivent être respectées, comme l'implantation des bâtiments avec une marge de recul de 50m minimum selon la nécessité paysagère.

Pour tout ce qui est zone de stockages et de stationnements, ceux-ci devront respecter la qualité paysagère du site en état, intégrées avec un aménagement paysager ou bien cachés à l'arrière des bâtiments.

La marge de recul de 50m permettra la plantation d'une végétation mixte (pelouse + végétaux) d'essences locales définies par la Charte Architecturale et Paysagère de la Communauté de Communes Val de Besbre-Sologne Bourbonnaise (voir fiches actions n°3 et 4).

2.2 Le schéma d'organisation de la zone

Les contraintes inhérentes à l'amendement Dupont (100 m de part et d'autre de l'axe de la RN79) se trouvent être pénalisantes pour l'aménagement des zones Ui et AUi. La zone AUi correspond à une volonté communale d'aménagement de secteurs industriels à proximité de la Route Nationale 79 (RCEA).

La présente étude s'attache donc à diminuer cette marge de recul à 50m depuis l'axe de la RN 79. Cette distance permet des aménagements paysagers simples.

Cette modification n'est pas de nature à remettre en cause les intentions et objectifs affichés dans le PLU, et en particulier ne modifie pas les grands équilibres du territoire communal, notamment celui entre les zones naturelles et les zones d'urbanisation. Bien au contraire, elle permet de s'adapter au zonage du PLU.

L'urbanisation de ce tènement devra respecter les principes suivants :

Desserte en réseaux :

- Le réseau d'assainissement se situe à proximité de la pointe Sud de la zone
- Le réseau d'eau potable (Ø300mm) longe la RD55

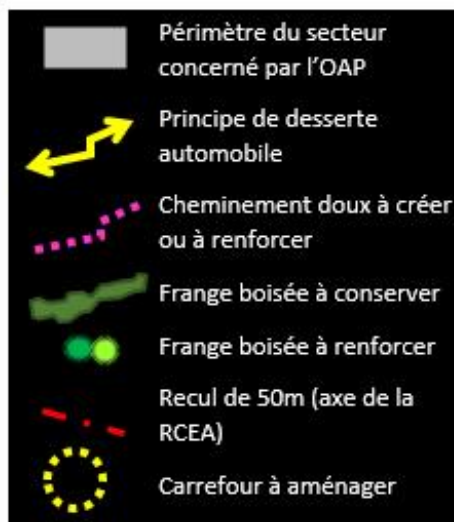
Typologie de construction : Compte tenu des contraintes existantes sur cette zone (ancienne décharge, inondabilité potentielle) cette zone sera privilégiée pour des activités ne nécessitant pas de construction en dure et pour l'implantation de dispositifs d'énergie renouvelable du type centrale photovoltaïque et /ou de traitement de déchets,...

Accès/desserte automobile/PL :

Depuis la RD 55 : accès existant pour la déchetterie.
Depuis la Rue de l'Écluse

Divers : Maintien d'une marge de recul de 50m de puis l'axe de la RCEA

PRINCIPE D'AMENAGEMENT DE LA ZONE AUI
« Ancienne Auberge de Sept Fons »



Accès :

Après accord du Département, l'accès à la Zone AU_i s'effectuera par la Route Départementale n°55 (accès existant permettant de desservir la déchetterie) afin d'éviter la multiplication des entrées/sorties directes sur la Route Départementale n°55. L'accès à la zone U_i se fera quant à lui par la Rue de l'Écluse.

1. Principe d'implantation des futures constructions :

Les marges de recul d'implantation des futurs bâtiments devront respecter une distance minimale de 50m à partir de l'axe de la RN 79. Cette distance pourra être augmentée de manière à garantir un espace suffisant à la végétalisation des différentes parcelles, indispensable à la bonne intégration paysagère des futurs bâtiments.

2. Organisation des espaces extérieurs :

Espaces de stationnement :

Les stationnements accompagnant les futurs bâtiments devront de préférence être intégrés en continuité des bâtiments par une localisation à l'arrière de ces derniers ou dans le cas contraire, intégrés dans des aménagements paysagers permettant de limiter leur impact visuel.

Zones de stockage :

De la même façon, en raison de leur impact visuel fort lorsqu'elles se trouvent en secteur dégagé, les aires de stockage devront être situées à l'arrière des bâtiments et accompagnées d'espaces végétalisés suffisamment denses.

➤ Proposition de traitement paysager :

1. Caractéristiques des bâtiments :

Volumes :

Les volumes devront rester les plus simples possibles, sur une base rectangulaire.

Rapport au terrain naturel :

Les déblais-remblais seront autorisés dans la limite de 1 mètre par rapport au terrain naturel.

Hauteur :

La hauteur d'une construction est mesurée à partir du sol existant jusqu'au sommet de la construction, ouvrages techniques, cheminée et autres superstructures exclus.

Si la hauteur est fixée à 12m sur les autres zones AU_i, il convient sur ce secteur de limiter cette hauteur à 6m afin de limiter l'impact visuel des constructions et de faciliter leur intégration dans le paysage.

Toitures/façades :

L'emploi à nu des matériaux destinés à être enduits et des imitations de matériaux est interdit.

Les différentes parties d'un bâtiment doivent être traitées de façon homogène.

L'emploi de matériaux brillants ou réfléchissants sera proscrit en toiture ainsi qu'en bardage.

2. Traitement des espaces extérieurs :

Clôtures :

Les clôtures devront s'intégrer à l'environnement, notamment en respectant la végétation existante et les hauteurs habituellement pratiquées, sauf impératif absolu de sécurité. Les haies mono spécifiques de résineux à tailler sont interdites. De forme libre, les haies seront composées principalement d'essences locales.

Stationnement :

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies ouvertes à la circulation publique.

Il sera demandé d'affecter au stationnement des aires aménagées :

- Une surface égale à 20% de la surface de planchers hors œuvre nette des bâtiments industriels ou artisanaux.

Espaces libres - Plantations :

Les surfaces non bâties, non aménagées en voies de circulation, en aire de stationnement ou en aire de stockage doivent obligatoirement être traitées en pelouses et plantations.

Les aires de stationnement devront recevoir un traitement destiné à donner un caractère paysager.

Les spécimens les plus nombreux des plantations devront être d'essences locales.

Les plantations existantes de qualité doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.

Maintien d'un recul de 50m traité comme une bande paysagère végétalisée le long de la RN 79 : Il ne s'agit en aucun cas de créer un rideau végétal opaque masquant le projet mais d'accompagner les constructions futures par la plantation d'essences locales variées pour assurer une transition « *douce* » avec les espaces naturels limitrophes.

ÉTAT EXISTANT



2.3 Insertions dans le site

Perspective indicative d'aménagement de la zone depuis la RN 79 dans le sens Moulins/Digoin

ÉTAT PROJETÉ



ÉTAT EXISTANT



ÉTAT PROJETÉ

