



Conseil - Développement - Habitat - Urbanisme
11 rue Pargeas 10000 TROYES Tél : 03 25 73 39 10 Fax : 03 25 73 37 53
cdhu.10@wanadoo.fr

FOUCHERES

PLAN LOCAL D'URBANISME

Révision n°1

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT
Document n°4a
Etude d'Entrée de Ville

Arrêté par délibération du Conseil Municipal du

25/9/2003

Approuvé par délibération du Conseil Municipal du

9/9/2004

le Maire



art. L.123-1 al 3 du code de l'Urbanisme : “ ils (Les plans locaux d'urbanisme) peuvent , en outre, comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics. ”

Dans le cadre de la présente révision les orientations d'aménagement comportent deux parties distinctes :

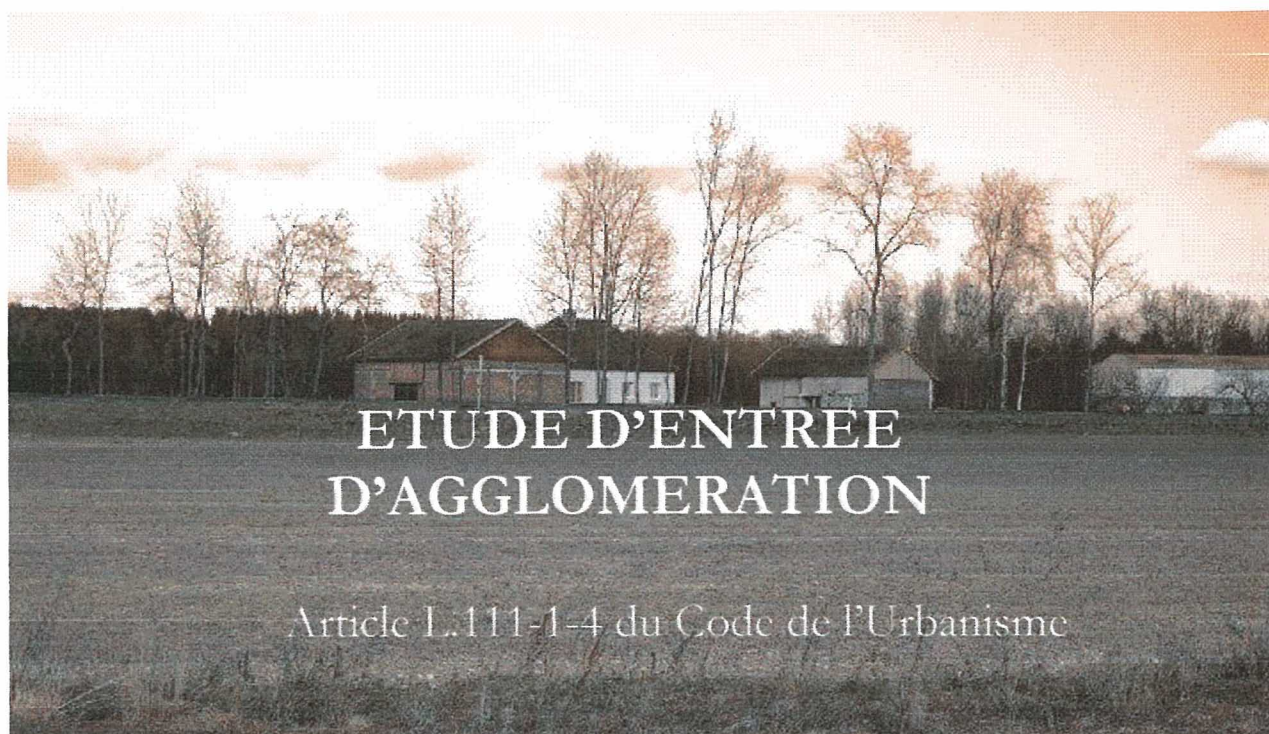
- l'étude d'Entrée de Ville conformément aux dispositions de l'article L.111-1-4 par rapport à la création de la zone UY le long de la RN 71, document 4a
- Des propositions d'aménagement pour l'urbanisation future des zones AU, document 4b

Ces schémas d'aménagement ne sont en aucun cas formels ils ne sont que des propositions indicatives quant aux possibilités d'urbanisation des zones AU.



Conseil - Développement - Habitat - Urbanisme
11 rue Pargeas 10000 TROYES Tél : 03 25 73 39 10 Fax : 03 25 73 37 53

COMMUNE DE FOUCHERES



Sommaire

- Première partie :**
- Introduction,
 - Problématique,
 - Objectifs de l'article L.111-1-4 du C.U.,
- Deuxième partie :**
- Aspect de l'entrée d'agglomération
 - Approche visuelle,
 - Trame viaire et limite communale,
 - Fouchères ; une agglomération à valoriser,
 - Configuration du site,
- Troisième partie :**
- Traduction des projets dans le P.L.U
- Quatrième partie :**
- Eléments pour l'élaboration d'un projet urbain,
- Cinquième partie :**
- Eléments pour l'établissement de règlement de zone
- Sixième partie :**
- Conformité des aménagements au regard de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme

Introduction

Introduction :

La croissance urbaine est un phénomène inéluctable et inexorable. Autrefois, les villes et villages se formaient et se développaient, avec une logique d'ensemble et selon un ordre général de composition, qu'on pourrait appeler ordre géométrique.

Malheureusement, cet ordre a quelquefois disparu, surtout au droit des entrées de villes, pour laisser place au simple besoin fonctionnel, le plus souvent dans un but économique, s'affichant de diverses manières. Cet ordre, nous pourrions l'appeler : ordre arithmétique (ordre de juxtaposition des éléments, les uns à côté des autres, sans logique de composition d'ensemble).

Pour éviter que cette croissance ne se fasse de façon incontrôlée et démesurée, répondant le plus souvent qu'à une logique économique et aux simples besoins fonctionnels, sans souci d'intégration architecturale, ni d'insertion paysagère, le législateur a mis en place un outil juridique de contrôle et de gestion de cette croissance, qu'est l'article L.111.1.4 du Code de l'Urbanisme, appelé communément « L'Amendement DUPONT ».

Depuis l'adoption de cet article, l'établissement de nouvelles constructions dans les espaces non urbanisés entourant les grandes infrastructures routières n'est plus autorisé si les collectivités locales ne disposent pas d'un projet urbain de qualité pour ces lieux.

La réflexion à mener préalablement doit associer, dans un cadre communal, voire supracommunal, un souci légitime de développement économique à une démarche de valorisation du cadre de vie des habitants et des usagers.

Avant de planifier l'aménagement des lieux, un diagnostic préalable guidera la collectivité dans ses choix d'urbanisation et lui permettra de concevoir un projet cohérent pour le long terme.

Autour de l'infrastructure concernée, celui-ci devra répondre à cinq préoccupations majeures :

- contrôle et limitation des nuisances comme le bruit ou la pollution ;
- amélioration de la sécurité routière ;
- valorisation du territoire par des projets d'architecture,
- d'urbanisme
- et de paysage de qualité, soucieux des lieux et économes en espace.

Au terme de la démarche, le projet est retranscrit dans les documents d'urbanisme. Dans le cas des communes dotées d'un P.L.U., comme FOUCHERES, ses motivations sont rappelées dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et ses règles particulières sont reprises dans le règlement et dans les pièces graphiques.

Rappel de l'Amendement DUPONT :

Article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme:

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

Cette interdiction ne s'applique pas :

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

Elle ne s'applique pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le Plan Local d'Urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages ».

PROBLEMATIQUE :

Le développement urbain de FOUCHERES, a d'abord franchi la limite de la Seine, créant un second noyau urbain, puis s'est développé le long des axes de communications.

Pour cela, l'étude d'entrée d'agglomération servira, à la fois à redéfinir le seuil, par lequel on aborde le territoire, traiter la façade de la RN 71, afin d'y absorber et d'y rattacher les nouvelles zones à urbaniser, dans le but de créer une continuité urbaine à l'agglomération.

Ainsi, la révision du PLU de Fouchères, ne saurait être exhaustive et complète sans une étude d'entrée de ville au préalable.

FOUCHERES ENTREE



D'AGGLOMERATION



Dans le cas de Fouchères, la problématique à poser, est celle du traitement de la façade urbaine, du déplacement de la limite du bâti et en l'inscrivant dans la continuité urbaine de l'agglomération.

Il conviendrait donc, de construire un projet neuf et innovant, qui puisse répondre aux besoins de ses fonctions, puise ses repères dans le site et s'intègre dans le paysage.

L'enjeu est doublement important ; car l'entrée d'agglomération est le premier élément qu'on perçoit en abordant le site et c'est la première image qu'on a d'une ville ou d'une agglomération en y arrivant.

Pour se faire, il serait utile de comprendre le fonctionnement et l'organisation de l'agglomération Fouchéroise. Ce qui ne pourra s'effectuer, sans un diagnostic global.



Objectifs de l'article L-111-1-4 du C.U :

1 - Faire de la voie un lieu public :

- ne plus la réduire à sa fonction de transit, de desserte ou de vitrine, mais la considérer comme un espace public.

2- Redonner le goût de l'urbanisme :

- passer de logiques techniques ou commerciales à une démarche urbanistique, et reconquérir un espace dégradé,
- organiser la publicité,
- renforcer l'intercommunalité dans les réflexions d'aménagement.

3- Continuer la ville :

Ces espaces sont indissociables de la ville à laquelle ils doivent se raccorder et participer ;

- en développant la mixité des fonctions urbaines et assurer ainsi un équilibre centre / périphérie,
- en prévoyant des connexions avec les autres zones de l'agglomération afin de garantir une continuité, sans rupture du tissu urbain,
- en mettant en place une logique cohérente de desserte.

SECTEUR ETUDIE :

Le secteur concerné par l'étude d'entrée d'agglomération est le terrain longeant la RN 77 et situé entre cette dernière et le secteur des vergers. Il s'agira de donner de l'épaisseur à l'urbanisation et ainsi, de traiter son image à travers ses façades dans le cadre d'un aménagement global et dans le respect des critères fixés par l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme.



JUSTIFICATIF :

Les terrains à aménager sont situés le long de la RN 71, (voie classée à grande circulation), à l'extérieur des espaces actuellement urbanisés.

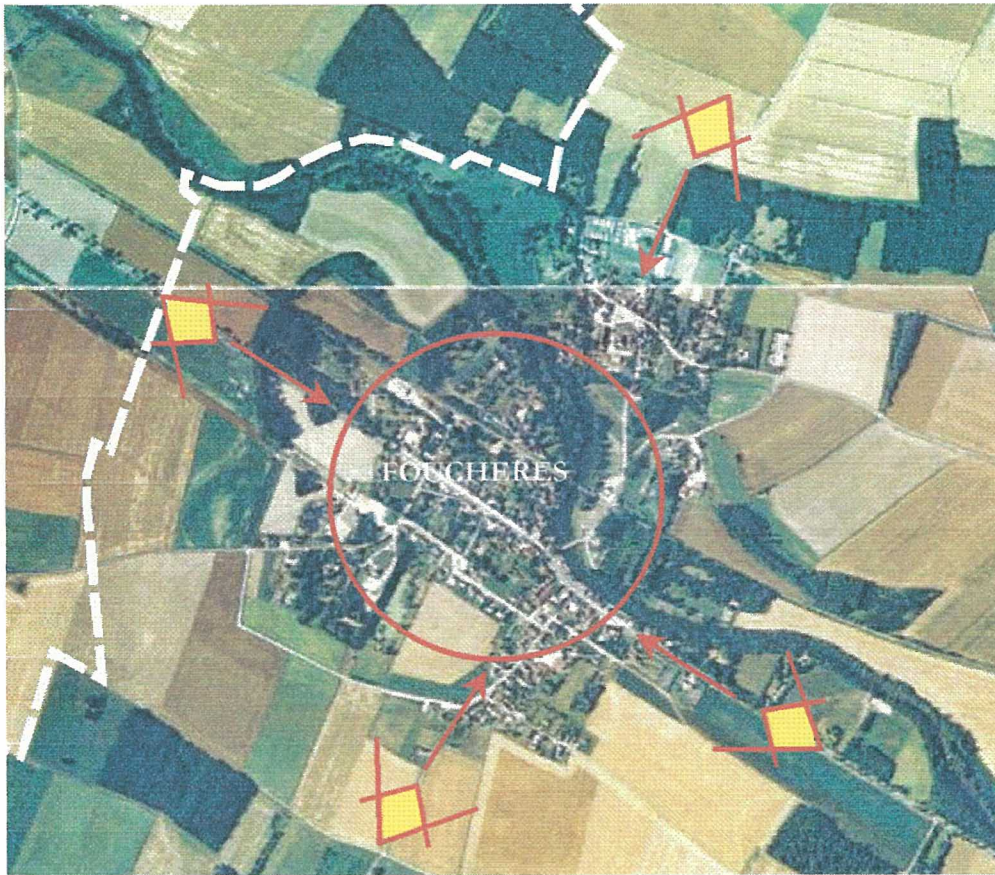
L'ouverture à l'urbanisation de ces terrains ne pourra s'effectuer au regard de l'article L-111.1.4 du Code de l'Urbanisme sans une étude au préalable tenant compte des aspects suivants :

- Nuisances ,
- Sécurité,
- Urbanisme,
- Paysage,
- Architecture



*Aspect de
l'entrée d'agglomération*

APPROCHE VISUELLE :



L'approche visuelle de l'agglomération est différente selon l'endroit où l'on se positionne ou le côté par lequel on l'aborde. La lecture est parfois interrompue par une bande de boisement ou même une discontinuité dans le bâti.

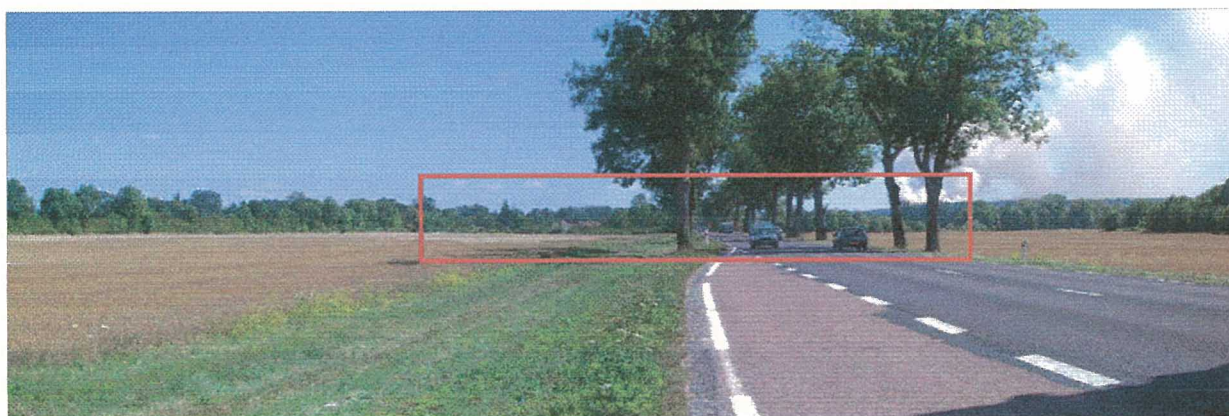


A partir de la RD 81, on voit le bâti suivre la ligne d'intersection entre les terres plates cultivées avec les premières progressions du relief. Il est parfaitement intégré dans le paysage.

Entrée Nord de l'agglomération de FOUCHERES. En arrivant de Courtenot par la RD 81. L'urbanisation est entourée au Sud par les reliefs boisés, et au Nord par une large zone naturelle.



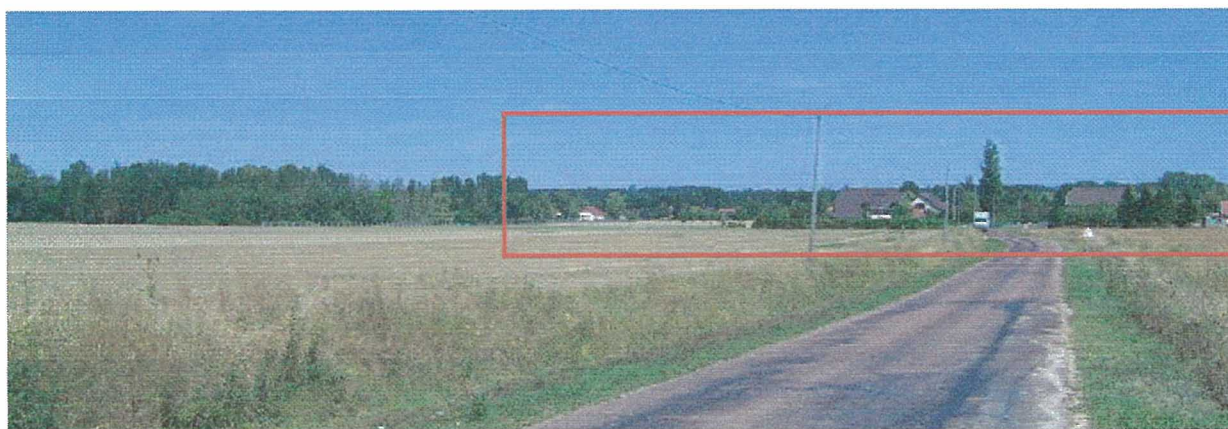
Entrée Est de l'agglomération de FOUCHERES. En arrivant de Troyes par la RN 71. L'urbanisation est intégrée dans une ceinture boisée qu'on perçoit en arrivant et l'accès est canalisé par l'alignement d'arbres de part et d'autre de la nationale.



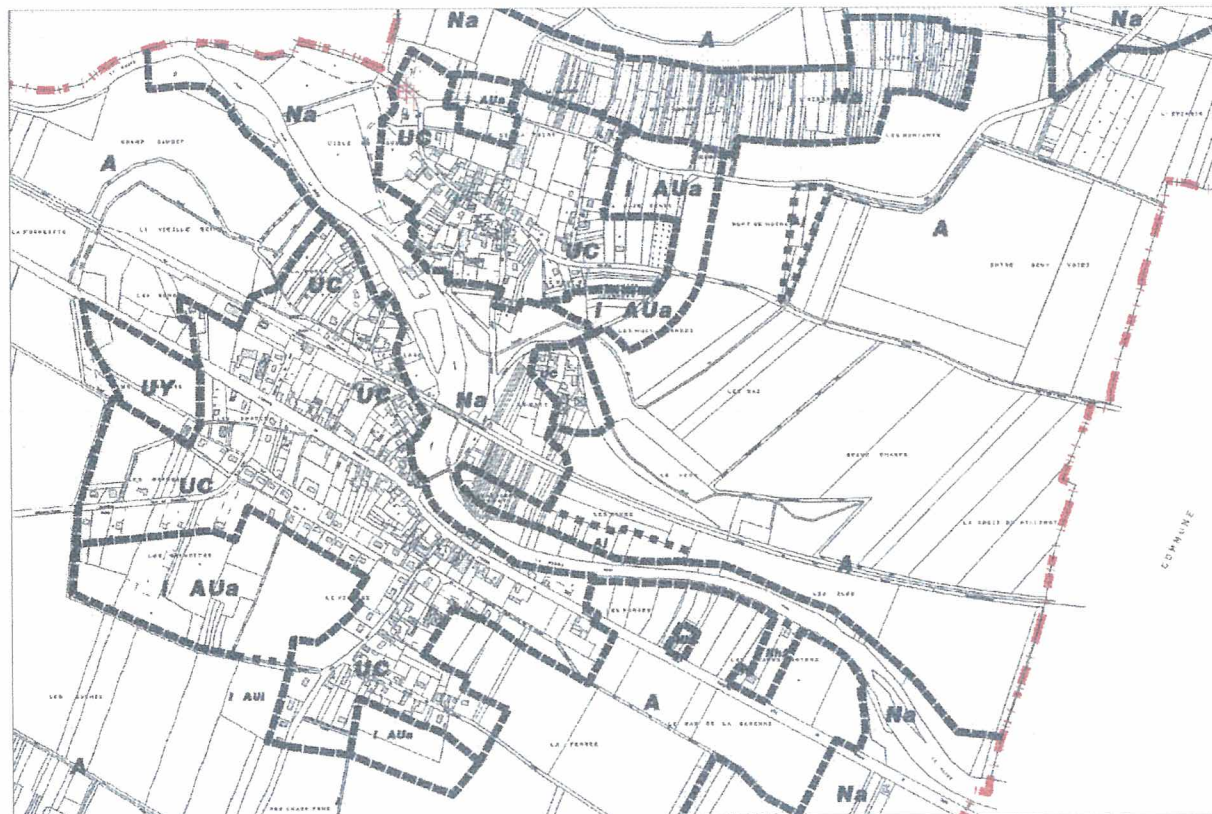
Entrée Ouest de l'agglomération de FOUCHERES. En arrivant de Bar-Sur-Seine, l'urbanisation s'est développée en deux pôles de part et d'autre de la Seine, ainsi le long des deux axes principaux, notamment le long de la RN 71 et de la RD 81.



Entrée Sud de l'agglomération de FOUCHERES. Le village est perceptible de loin en arrivant par le sud en venant de Lantages, formant une ligne d'intersection entre les terres plates crayeuses avec les premières inflexions du relief.



Configuration du site :



Conformément à l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme, la réalisation d'un schéma d'aménagement a permis d'envisager une organisation urbaine globale et cohérente du tissu urbain amené à se constituer autour de la RN 71. en définissant un traitement de la façade urbaine.

Ce projet prend en compte les bâtiments d'activités artisanales existants, ainsi que l'implantation d'activités futures.

Dans les documents graphiques du PLU, elle se traduit par la création d'une zone UY (d'une superficie de 3,15 hectares), réservée aux activités peu nuisantes. Pour cela, l'ouverture de ces terrains à l'urbanisation et la transcription réglementaire du projet urbain, devra nécessairement prendre en compte les cinq critères énoncés par la loi ; sécurité, nuisances, qualité de l'architecture, qualité de l'urbanisme et des paysages.

2014

*Traduction des projets
dans le PLU*

Zone UY :

Conformément à l'article L.111.1.4 du code de l'urbanisme, la réalisation d'un schéma d'aménagement a permis d'envisager une organisation urbaine et cohérente, pour l'ensemble de la zone à urbaniser.

Ce projet prévoit les dispositions à respecter, notamment les accès à prévoir ou à structurer, le mode d'implantation, les reculs et les plantations.

Ainsi, dans les documents graphiques du PLU, elle se traduit par l'organisation de la zone d'activité agricole déjà existante et éventuellement de permettre d'en accueillir d'autres.

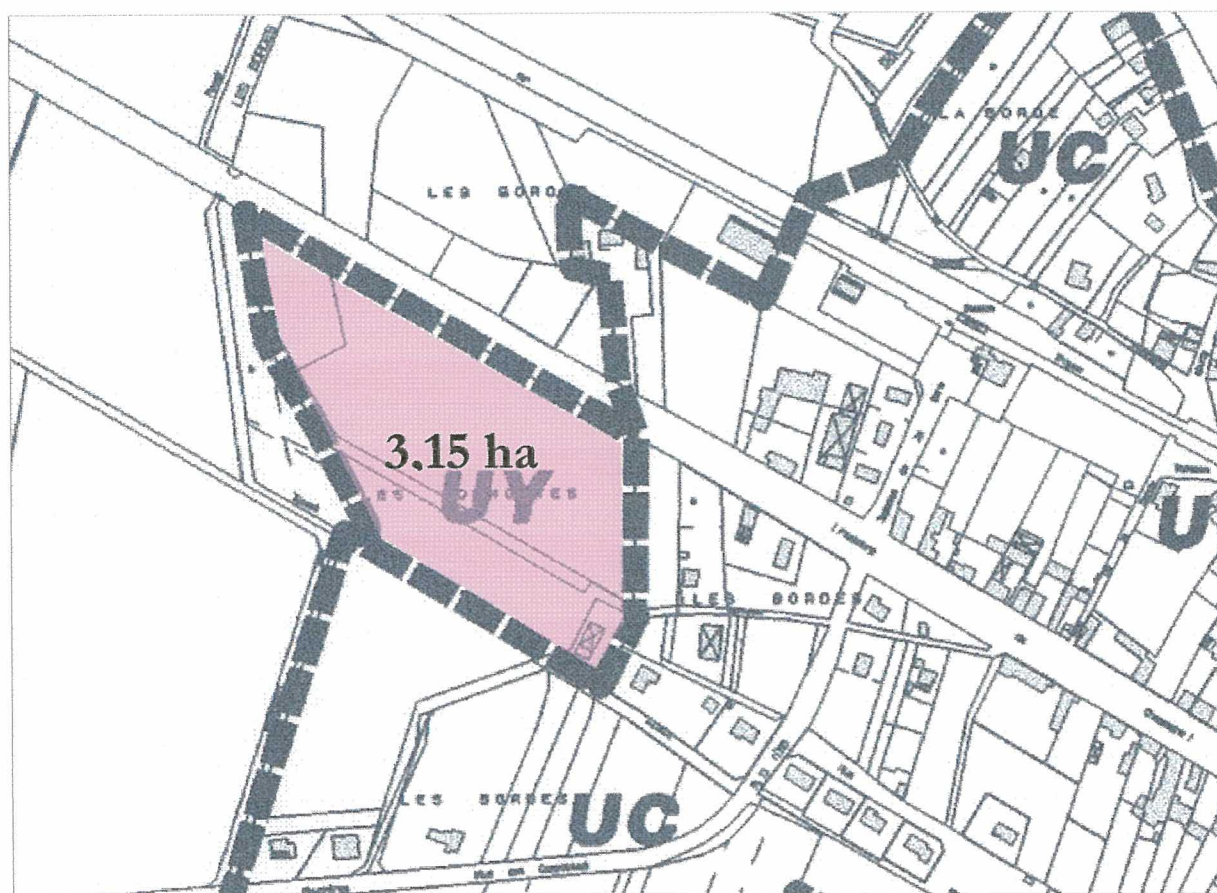
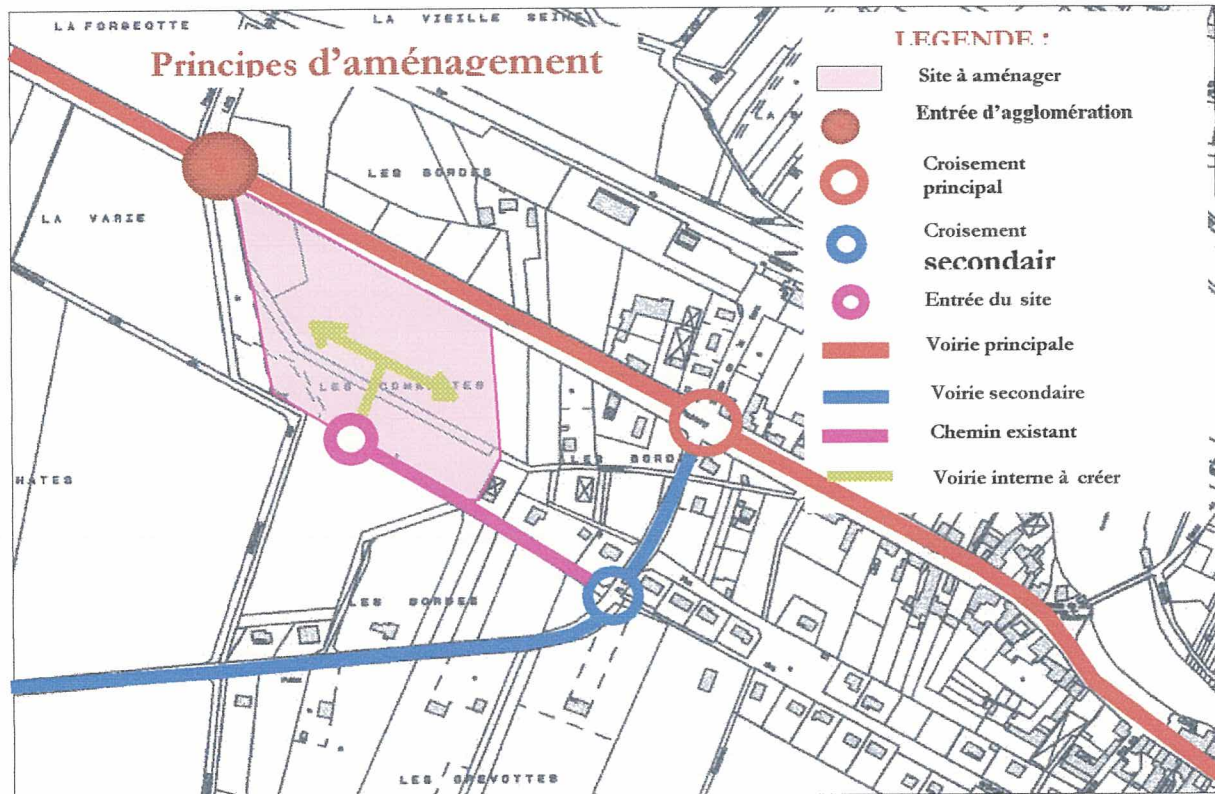


Schéma d'aménagement :



Le schéma d'aménagement prévoit :

- l'appui du zonage sur les routes et chemins existants, RN 71 et RD 81, ainsi que le chemin communal dit du canal. Ce dernier est relié au chemin d'exploitation n°16 dit "des Commottes", et ce pour favoriser la cohésion de la zone. A partir du chemin rural, on pourra s'appuyer sur l'existant pour créer une voirie de desserte interne à la nouvelle zone d'activité.
- La voirie interne à créer longerait le chemin d'exploitation existant et desservirait les parcelles privées à l'intérieur de la zone d'activité. Ceci, en veillant à bien matérialiser l'entrée et la sortie.
Cet aménagement permettra de mettre en scène les bâtiments d'activités, notamment, exposer les façades de bureaux, du côté de la RN 71, ainsi que du côté de l'entrée principale de la zone d'activité.
- Il sera pour cela nécessaire de prévoir des reculs et alignements du bâti par rapport à la voirie, avec la limitation de hauteur.
- Le tracé de la voirie interne à la zone, avec la manière de mailler le territoire, laisse une certaine marge de liberté aux futurs acquéreurs, de la manière dont ils pourront aménager, selon leurs besoins en espace ; dans le cadre d'un aménagement global cohérent et harmonieux.

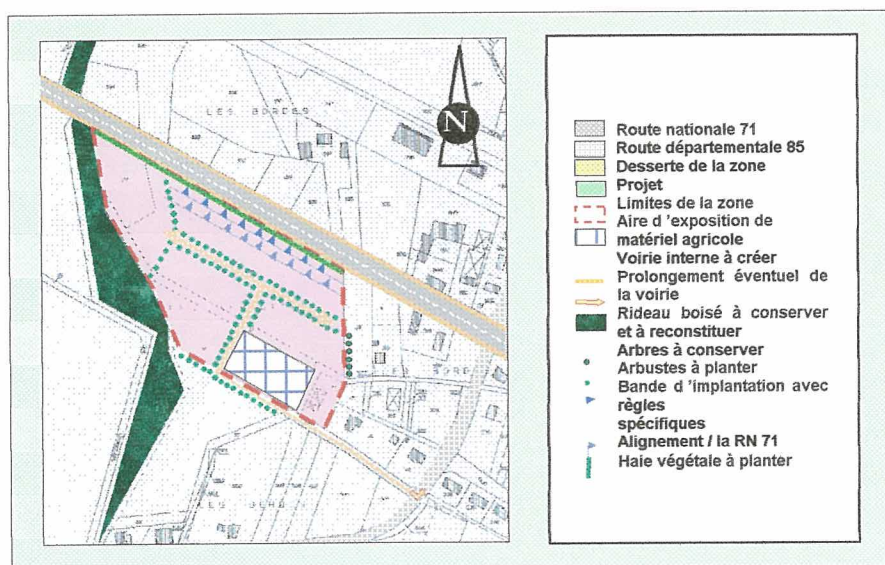
Un projet à mettre en scène :

Le projet d'aménagement de la zone d'activité à créer, s'inscrit dans la continuité de la zone artisanale déjà en place.

Situé à l'entrée de l'agglomération, le projet à construire, doit participer à la valorisation du territoire, tout en respectant l'identité et la mémoire des lieux. La réussite de ce projet est déterminante pour l'image du territoire et de l'agglomération de Fouchères. Car, c'est le premier élément bâti important, qu'on aperçoit en arrivant de Troyes.

Pour cela, autour de l'infrastructure concernée, le projet d'aménagement de la zone d'activité devra répondre à cinq préoccupations :

- contrôle et limitation des **nuisances** comme le bruit ou la pollution ;
- amélioration de la **sécurité** routière ;
- valorisation du territoire par des projets d'**architecture**, d'**urbanisme** et de **paysage**, soucieux des lieux et économes en espace.



Tous ces points énoncés seront développés dans le chapitre suivant.

*Eléments pour l'élaboration
d'un projet urbain*

1 - Occupation :

Les secteurs concernés par le développement de la zone d'activité sont des terrains situés le long de la RN 71, au lieu dit : « Les commottes », d'une superficie de 3.165 hectares.

Les activités autorisées dans la zone d'activité sont de tout genre, à l'exception des dépôts de ferrailles et des matériaux de démolition.

2 – Accès – voirie – espaces publics :

La zone d'activité donne face à la Route Nationale n° 71, par contre elle n'est pas directement accessible. L'accès s'effectue par la Route Départementale n° 81, puis le chemin communal dit du canal.

A travers la hiérarchisation des voies, l'accès devient plus sécurisant, et la découverte des espaces plus agréable.

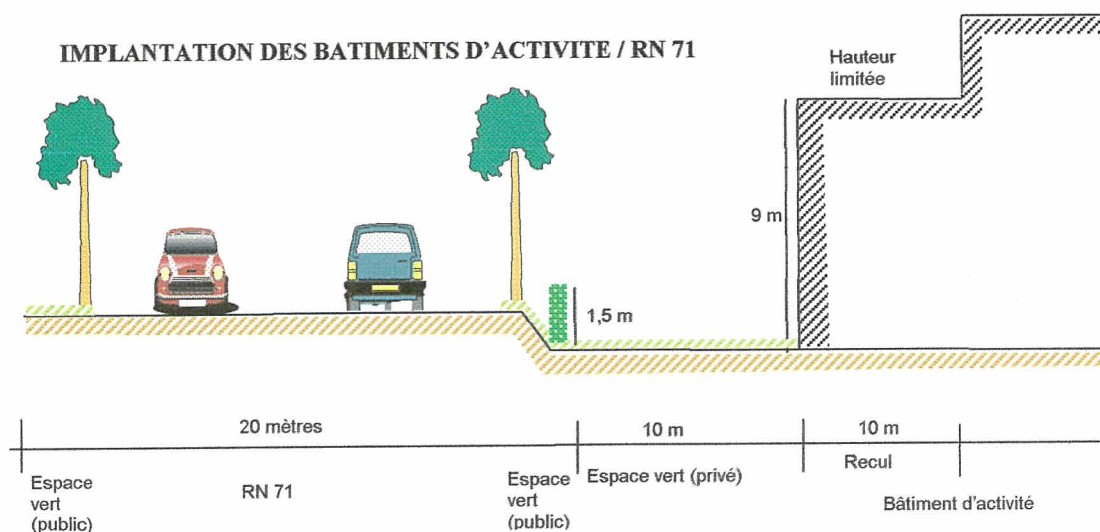


Séquence de la zone d'activité :

- Inscrire les bâtiments de la zone d'activité dans le prolongement de la façade urbaine existante, avec un recul fixe de 10 mètres,
- Implanter des plantations d'alignement (espacés d'au moins 8 mètres, afin de ne pas masquer les futurs bâtiments d'activités) le long de la RN 71, sur la portion du terrain à aménager,
- Intégrer les enseignes sur les façades des bâtiments ou dans le complexe d'accès,
- Reconstituer le rideau boisé en accompagnement de la zone d'activité, par un aménagement paysager,
- Traiter les carrefours, en les accompagnant d'une signalétique claire et compréhensible,

Voirie de desserte interne :

- Le prolongement de la voie reprendra le profil existant, avec structuration de la voie et amélioration de la signalétique, afin de rendre l'accès plus facile et l'entrée vers la zone plus identifiable.
- La connexion de la voirie de desserte interne avec la le chemin communal et la route départementale, doit être renforcée par des carrefours accompagnés d'une signalétique claire.



Intersection de la RN 71 avec la RD 81 :

Il convient par cet aménagement de répondre à deux exigences et préoccupations principales ; à la fois de marquer l'entrée d'agglomération et de résoudre le problème de la sécurité routière.

Pour cela, nous proposons d'accompagner l'aménagement du trajet de cheminement de l'entrée d'agglomération jusqu'à l'entrée de la zone d'activité par une succession d'aménagements de carrefours et une signalétique claire.

Pour ce qui est du dimensionnement de la chaussée, elle semble être suffisante et conforme aux normes de la réglementation en vigueur.



*Eléments pour l'établissement
de règlement de zone*

1 - Nuisances :

Le secteur concerné par le développement de la zone d'activité, est destiné essentiellement aux activités artisanales et commerciales ce qui tend à éviter les contraintes pour l'habitat

L'habitat n'est pas à proximité immédiate de la zone et les nuisances éventuelles des nouvelles activités s'en trouveront réduites et absorbées.

Par ailleurs le renforcement urbain généré par les constructions le long de la RN 71 à la suite des aménagements prévus dans le cadre de l'urbanisation de cette zone devrait inciter les automobilistes à réduire leurs vitesses et donc de réduire les nuisances sonores inhérentes au trafic (notamment, par le trafic des poids lourds).

Compte tenu du contexte d'entrée de l'agglomération, et afin de garantir un aspect paysager de qualité ; la réglementation interdira les dépôts de matériaux de démolition, les ferrailles et carcasses de véhicules, les dépôts de déchets lorsqu'ils sont visibles, pour éviter les nuisances visuelles.

Cependant, le raccordement au réseau public d'eau potable est imposé. Les effluents d'origine industrielle ou artisanale devront subir un pré-traitement approprié.

2 - Sécurité :

La zone d'activité à créer n'ouvre pas directement sur la RN 71. Elle est desservie à partir de l'intersection de la RN 71 avec la RD 85 (voir schéma d'aménagement). Les aménagements, les traitements paysagers et la signalétique, devraient permettre de clairement identifier les espaces et leurs accès en rendant ces circulations plus sûres.

Le passage de la RN 71 du statut routier au statut urbain, devrait être l'occasion de permettre à l'automobiliste en arrivant sur le secteur, d'avoir la sensation de traverser l'agglomération.



3 - Architecture :

La qualité architecturale s'appuie avant tout sur des préconisations (intégrées dans le futur règlement de la zone) de traitement des constructions et de leurs abords sur les parcelles privées.

Elles viennent aussi en complément du critère de la qualité des espaces publics, de l'urbanisme et des paysages.

La présence et l'existence d'un patrimoine historique (monuments classés ou inscrits) sur le territoire de la commune, ne doit pas être sans conséquence, sur les futurs projets à implanter (même s'ils ne se trouvent pas à proximité immédiate du site à aménager).

Le principe de base, étant de mettre en scène les futurs bâtiments d'activités, à partir de la RN 71, au travers de l'architecture (au sens large, c'est à dire intégrant des prescriptions d'implantations, d'orientation, de volumétrie, de gestion des stationnements, des espaces verts, de traitement des façades, de matériaux et de couleurs) et d'exposer au regard afin de contribuer à l'identification et à la qualité de cette séquence d'entrée d'agglomération.

a – Densité des constructions :

Il serait préférable d'inscrire l'ensemble des bâtiments donnant face à la RN 71, dans la continuité urbaine (avec un recul fixe par rapport à l'emprise publique).

Ainsi, les espaces vides situés entre bâtiments, participeront à cet alignement au travers de haies taillées.

Au-delà de cette volonté de créer un paysage fortement identifiable et lisible à une ambiance de village, l'emprise au sol ne devra en aucun cas dépasser 60 % de l'unité foncière.

b – Implantation des bâtiments d'activités :

Les préconisations d'implantation sur les parcelles privées sont directement liées aux choix effectués en matière de requalification de la RN 71 et à leur traduction en matière d'aménagement des emprises publiques.

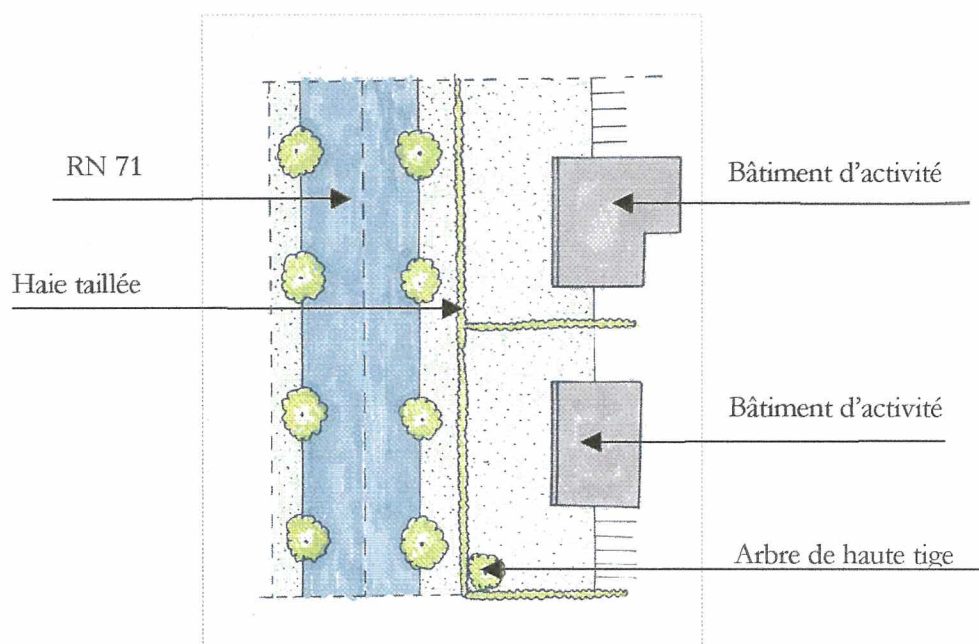
Le principe de base est que les bâtiments soient implantés, en se mettant en scène face à la RN 71, dans le but de créer un effet de continuité urbaine.

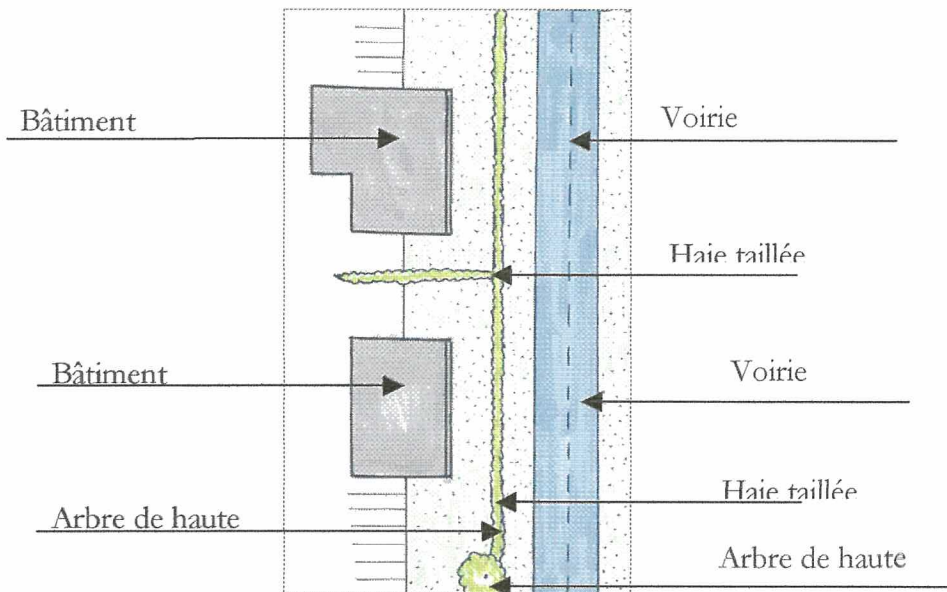
Que les bâtiments ne soient pas cachés, mais au contraire, qu'ils soient mis en valeur au travers de leur Architecture .

Ainsi, vu de la profondeur de la parcelle, on devrait avoir deux rangées d'implantation ; l'une face à la RN 71 et l'autre face à la voirie de desserte, au travers de la RD n° 81.

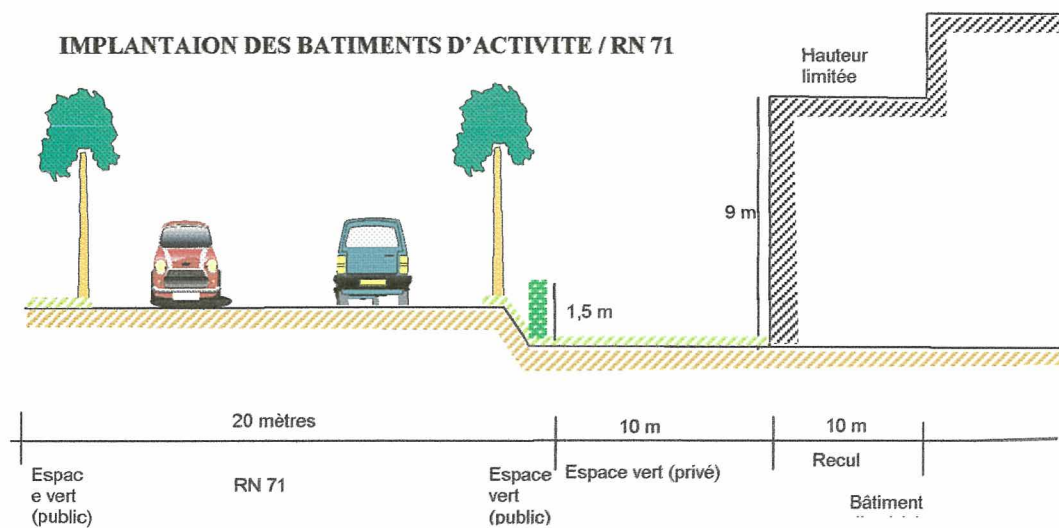
L'aménagement de la bande (zone tampon) entre, l'emprise de la voirie et le recul des bâtiments, complémentaire entre le domaine privé et public.

- ♦ recul d'implantation de 10 mètres par rapport à l'emprise publique de la RN 71, avec alignement du bâti,





- ♦ recul d'implantation de 5 mètres par rapport à l'emprise de la voirie interne.
- ♦ plantation d'arbres d'alignement le long de la RN 71. Ceux-ci devront être espacés de 8 mètres entre eux, afin de permettre une certaine perméabilité visuelle,
- ♦ clôture non obligatoire, avec continuité des espaces engazonnés publics et privés souhaitée, et en cas de nécessité de clore, obligation de choix de grillage dans une nomenclature restreinte (de préférence uniforme pour l'ensemble),
- ♦ continuité entre façades des bâtiments par une haie taillée (H = 1,20 à 1,60 m) et plantation d'arbres de haute tige espacés de 8 à 10 m plantés dans l'alignement de la haie.
- ♦ interdiction des stockages 10 mètres des reculs.



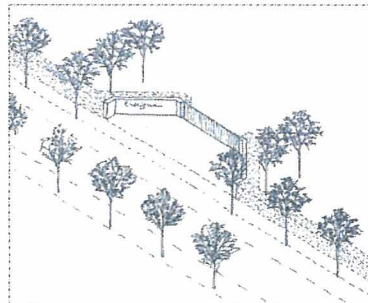
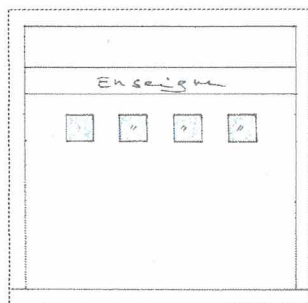
c – Aspect extérieur - architecture :

Les volumes des bâtiments devront respecter les règles suivantes :

- ♦ Afin de garantir une homogénéité du bâti en façade, dans une bande de 20 m à partir de la limite de l'emprise de la RN les hauteurs des bâtiments sont limitées à 9 m à l'égout du toit. Dans le cas d'acrotères cette hauteur est mesurée hors tout.
- ♦ les façades les plus importantes (de « représentation » - bureaux, administration, ...) seront orientées de façon privilégiée sur la RN 71,
- ♦ une dominante de façade maçonnée sera imposée, ce qui n'exclue pas l'utilisation à des fins architecturales les bardages métalliques, le verre, l'acier,
- ♦ pour les bâtiments de stockage, de commercialisation ou tout autre usage nécessitant un volume important et des formes simples se rapprochant du parallélépipède, les couvertures seront invisibles depuis la RN 71, intégrées derrière des acrotères qui feront partie du gabarit autorisé. Tous les ouvrages de ventilation, climatisation ... seront invisibles à partir de la RN 71.

Des couvertures spécifiques en terme de forme ou de matériaux (toitures en tuiles traditionnelles, ...) pourront cependant être autorisées dès qu'un projet architectural de qualité, adapté au site et à ses particularités sera proposé (parties bureaux des bâtiments également...),

- ♦ les couleurs des enduits ou des bardages utilisés devront respecter un nuancier (pouvant être élaboré spécifiquement pour la zone d'activité). Les enseignes échapperont bien entendu aux règles de ce nuancier afin de respecter les chartes graphiques de chaque entreprise,
- ♦ les enseignes seront soit intégrées dans les gabarits construits des bâtiments, ou dans le complexe d'accès, s'il est prévu.



d – traitement des abords :

Il est établi en regard de la valeur de perception qui met en exposition les parcelles situées directement en limite avec la RN 71.

Ainsi, les parcelles situées de l'autre côté de la voie interne de desserte de la zone, s'appuient sur les boisements existants, sans possibilité de vue directe depuis l'arrière et ne font pas dès lors l'objet de préconisations aussi strictes.

La façade RN 71 de la zone d'activité est comprise comme principale (de la même importance que la façade opposée où s'effectue l'entrée principale). Une bande de 5 m d'espace vert est imposée, engazonnement entretenu, possibilité d'arbres d'ornementation de haute tige ou arbustes isolés ou en bosquets constituant une limite sur laquelle viendront s'implanter les bâtiments. Entre les bâtiments (sur une même propriété ou entre propriétés) une haie taillée intégrant des arbres de haute tige tous les 8 m permettra d'assurer la continuité de l'alignement.

Au delà de cette limite et y compris entre les bâtiments, les stockages, stationnements et autres utilisations techniques seront autorisées sans contrainte particulière.

La limite avec la voie de desserte interne (elle-même plantée d'alignement d'arbres par la collectivité gestionnaire) sera assurée par une haie taillée simple d'une hauteur de 0,80 m à 1,00 m (limitant l'impact des stationnements, tout en permettant de voir les bâtiments et les enseignes).

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies privées susceptibles d'être affectées à la circulation.

Ainsi, un espace de stationnement pour les deux roues doit être aménagé sur chaque terrain.

4 - URBANISME :

Le secteur à développer peut être structuré par la voirie déjà existante, celle-ci devra être renforcée par des voies de desserte internes. Ainsi, l'aménagement des parkings pour véhicules lourds se fera à l'intérieur de la zone d'activité, pour veiller au bon vivre de l'agglomération.

Aménagements :

C'est essentiellement à travers le schéma que le volet des aménagements a été traité. Il concerne le tracé de la voirie interne secondaire. La zone se développant en appui des routes et chemins préexistants, la voirie primaire est en effet déjà constituée. Pour la qualité de l'urbanisme, il est précisé que les réseaux devront être enterrés.

Une hiérarchisation des voies est définie (RN 71, RD 85, chemin communal et voirie de desserte interne à créer). Leur traitement est différencié au travers notamment de leurs dimensions, revêtement au sol, ...etc. Ce qui enrichit la qualité de l'urbanisme.

Ainsi, la création d'un dispositif d'accès a pour objectif de favoriser un traitement harmonieux des entrées de propriété. Il permet à la fois d'envisager l'accès sur les propriétés de façon sécurisée et d'améliorer la qualité de l'urbanisme.

Le traitement des clôtures est autant important pour la perception visuelle d'une zone. Il est donc proposé d'harmoniser le traitement des clôtures est de favoriser la perméabilité visuelle sur l'ensemble de la zone.

Cependant, la clôture de la zone ne sera pas obligatoire, les haies vives sont par ailleurs à privilégier.

Retraits :

Des retraits significatifs sont demandés par rapport aux limites des voies et emprises publiques et par rapport aux limites séparatives. Les objectifs sont de favoriser en parallèle la réalisation de plantations, de favoriser une certaine perméabilité visuelle vers l'intérieur de la zone et ainsi d'éviter un front bâti imposant.

En façade avec la RN 71, des retraits significatifs sont demandés par rapport aux limites des voies et emprises publiques : 10 mètres minimum

Par rapport au chemin rural existant et la voirie interne à créer, par rapport aux limites séparatives ou entre deux bâtiments non accolés sur une même propriété, un retrait de 4 mètres minimum est demandé afin de permettre le passage des véhicules. Ces retraits doivent également favoriser la réalisation de plantations et éviter de trop fortes densités de construction.

Ainsi, un retrait de 5 mètres sera demandé par rapport aux voiries internes, afin de permettre le passage des engins de lutte contre l'incendie.

Par rapport aux limites séparatives ou entre deux bâtiments non accolés sur une même propriété, le retrait est de 4 mètres au minimum afin de permettre le passage des véhicules.

Les implantations en limite séparative sont permises, moyennant des dispositifs de sécurité (murs coupe-feu), afin d'éviter la propagation des incendies.

Espaces verts :

Le traitement des espaces non bâtis apparaît essentiel à la qualité urbaine et au respect des paysages. Ainsi, des plantations devront être réalisées dans les marges de recul face à la RN 71. Cette bande de terrain à végétaliser est définie au plan. Les autres marges de reculement définies par rapport aux voies et emprises publiques seront également traitées en espaces verts. Les traitements paysagers devront représenter au moins 10 % de la superficie de la propriété et devront permettre une bonne insertion des activités, des dépôts ou stockages dans le paysage.

Les espaces libres et plantations sont réglementés dans le but de favoriser les transitions naturelles entre les voies publiques et les terrains privés. La qualité des plantations, l'infiltration des eaux pluviales dans le sol, l'intégration de certaines occupations du sol présentent parfois de forts désagréments visuels.

Les haies vives sont autorisées et même préconisées. Afin de bien les intégrer dans l'environnement rural, elles devront être constituées d'essences locales. Une haie végétale doit être constituée autour des dépôts à l'air libre. Ces dépôts sont par ailleurs interdits dans les marges de reculement des constructions par rapport aux voies et emprises publiques. Ces haies pourront être aussi implantées aux limites séparatives et de propriété.

Clôtures :

Le traitement des clôtures est important pour la perception visuelle d'une zone. Il est donc proposé que les tons des murs des clôtures soient harmonisés avec les tons des façades des bâtiments. Les clôtures en matériau ciment devront être peintes ou enduites. Afin d'éviter la constitution d'un front bâti et au contraire

favoriser une perméabilité visuelle vers l'intérieur de la zone et au-delà vers les boisements, les clôtures seront constituées de grillage (foncé) en façade avec la RN 71. Les murs pleins et les palplanches supérieures à 0,60 mètre sont de même interdits en façade avec la RN 71.

Stationnement :

Le stationnement doit être assuré à l'intérieur de chaque parcelle et en dehors des voies publiques et des voies privées, susceptibles d'être affectées à la circulation publique.

Ainsi, un espace de stationnement deux roues est à prévoir sur chaque parcelle pour mieux prendre en compte les divers modes de transports et inciter à l'utilisation des deux roues.

Les aires de stationnement des véhicules lourds sont interdites dans les marges de reculement par rapport à la RN 71, pour la qualité de l'urbanisme et la réalisation d'espaces verts. Afin d'atténuer leur impact dans le paysage, les aires de stationnement de véhicules seront plantées d'un arbre de haute tige pour 3 emplacements.

5 - PAYSAGE

L'accompagnement de la zone d'activité, par un aménagement paysager, notamment autour du bâti, et sa mise en scène le long de la RN 71 la rend plus conviviale, en favorisant son intégration dans le paysage.

La localisation de la zone d'activité le long de la RN 71 à l'entrée de l'agglomération de Fouchères rend son identification aisée pour les usagers.

Ainsi, les traitements extérieurs participent à l'intégration des bâtiments.

*Conformité des aménagements
au regard de l'article L.111-1-4 du
Code de l'Urbanisme*

1 - Nuisances :

→ Les dispositions des **articles 1 et 2** (occupations et utilisations du sol interdites et soumises à des conditions particulières) du PLU vont permettre d'orienter et de réglementer les implantations au sein de la future zone d'activité. Le but étant d'éviter une mixité avec l'habitat qui pourrait être une source de problèmes futurs.

→ En application de **l'article 1** du règlement du PLU, concernant les occupations et utilisations du sol interdites, certaines implantations et dépôts de matériaux seront interdits afin d'éviter les nuisances visuelles.

→ En application de **l'article 4** du règlement du PLU, concernant la desserte par les réseaux, le raccordement au réseau public d'eau potable est imposé. Par ailleurs, les effluents d'origine industrielle ou artisanale devront subir un pré-traitement approprié, avant d'être rejetés dans le réseau public d'assainissement.

2 - Sécurité :

→ Afin de garantir une sécurité des accès et des échanges avec la RN 71, les dispositions de **l'article 3** du règlement du PLU, vont avoir pour objectif d'interdire tout accès direct avec la RN 71.

→ Les dispositions de **l'article 13** du règlement du PLU, concernant les espaces libres et plantations, les traitements paysagers et la signalétique, devraient permettre de clairement identifier les espaces et leurs accès en rendant ces circulations plus sûres.

3 - Architecture :

→ De part sa situation en bordure d'un axe très passager et constituant la porte d'entrée de la commune dans un futur relativement proche, des dispositions spécifiques sont mises en place afin de garantir une qualité architecturale des implantations.

Cette qualité est à rechercher tant dans l'implantation des bâtiments par rapport aux voies et emprises publiques, par rapport aux limites séparatives ; Mais également en réglementant leur implantation au sein des parcelles et en ménageant des espaces non bâtis assurant une intégration globale.

Pour cela, certaines dispositions devront être prises, lesquelles viendront en complément des critères de la qualité des espaces publics, de l'urbanisme et des paysages.

Les dispositions à mettre en œuvre dans le cadre de ce point spécifique sont intrinsèquement liées aux dispositions relatives à la qualité de l'urbanisme et de la garantie d'une qualité paysagère.

a – Densité des constructions :

→ Conformément aux **articles 6 et 7** du règlement du PLU, concernant l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques, ainsi que l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives, un recul fixe sera imposé aux constructions. Pour cela, les espaces vides situés entre les bâtiments, participeront à cet alignement au travers de haies taillées.

→ Afin d'éviter une saturation de l'espace bâti, en application des dispositions de **l'article 9- Emprise au sol des constructions-** Une emprise au sol maximale de 60 % de l'unité foncière est définie pour les constructions.

b – Implantation des bâtiments d'activités :

→ Conformément aux **articles 6, 7 et 8** du règlement du PLU, concernant l'implantation des constructions à la fois par rapport aux voies et emprises publiques, par rapport aux limites séparatives ainsi que sur une même propriété ; l'implantation des constructions et les choix effectués en matière de requalification de la RN 71, se traduisent par les aménagements des emprises publiques. Ainsi, l'implantation des constructions avec un recul fixe imposé, contribuera à la création d'un effet de continuité urbaine.

→ Conformément à **l'article 11** du règlement du PLU, concernant l'aspect extérieur des constructions, au travers de leur architecture, les bâtiments d'activités devront être mis en scène et s'exposer au regard, afin que cette séquence d'entrée d'agglomération soit identifiée.

→ En application à **l'article 13** du règlement du PLU, concernant les espaces verts et plantations, la bande de recul d'implantation des constructions par rapport aux emprises publiques, sera traitée en espace vert.

→ En application à **l'article 6** du règlement du PLU, concernant l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques, un recul fixe de 10 mètres sera imposé par rapport à la RN 71 et un recul de 5 mètres par rapport à la voirie interne.

Ainsi, l'alignement du bâti pour ce qui est de la partie déjà urbanisée le long de la RN 71, sera assurée par l'implantation d'arbres de hautes tiges, espacés de 8 à 10 mètres.

c – Aspect extérieur - architecture :

→ En application de **l'article 11** du règlement du PLU, concernant l'aspect extérieur des bâtiments, la hauteur des bâtiments ne devra pas dépasser 9 mètres sur une bande de 10 mètres.

Ainsi, les ouvrages techniques de ventilation, climatisation, ... seront obligatoirement invisibles et intégrés derrière les acrotères.

→ Conformément à **l'article 11** du règlement du PLU, des couvertures spécifiques en terme de forme ou de matériaux ou même de couleur sont définies.

d – traitement des abords :

→ Au regard de **l'article 13** du règlement du PLU, des prescriptions particulières sont définies et arrêtées, concernant l'aménagement des abords des bâtiments d'activités, ainsi que de la zone en elle-même par rapport aux secteurs voisins et la RN 71.

→ Afin de garantir une homogénéité des traitements paysagers, des arbres d'alignement devront être implantés le long de la RN 71. Ces derniers devront être alignés et espacés au minimum de 8 mètres, afin de permettre une certaine perméabilité visuelle.

Pour cela, les clôtures ne seront pas obligatoire. Mais, en cas de nécessité de clore, cette clôture devra être constituée d'un grillage simple fil de couleur foncé reposant ou non sur un mur-bahut.

4 - Urbanisme :

→ En application des **articles 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12 et 13** du règlement du PLU, des prescriptions et dispositions particulières sont définies par rapport aux règles de retraits des constructions, aux espaces verts, à l'implantation des clôtures et enfin l'organisation des stationnements à l'intérieur du secteur d'activités.

5 - Paysage :

→ Les dispositions de l'article 13 du règlement du PLU ont pour objectif de définir les prescriptions du volet paysager a été traité et réglementé, afin de garantir une meilleure insertion et intégration des bâtiments d'activités dans le site et le paysage de l'agglomération.