



1 rue de Bezelles ZA de Roumagnac
81600 GAILLAC
05.63.41.18.43
sebastien.charruyer@urba2d.com

VERDI

VERDI Conseil Sud-Ouest
13 rue Archimède
33693 MERIGNAC CEDEX
05.56.99.60.01
conseilsudouest@verdi.fr

Département de Gironde

Communauté de communes LATITUDE NORD GIRONDE

MISE EN COMPATIBILITE N°1 DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DE LARUSCADE

Mise en compatibilité n° 1 du PLU approuvée par Arrêté du Préfet de la Gironde en date du 10 décembre 2025

5 ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT MODIFIEES

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Les zones d'ouverture à l'urbanisation, appelées AU1, sont le lieu privilégié du développement par des opérations d'ensemble. Les zones prévues ne nécessitent pas d'autres équipements publics que ceux existants.

Les orientations d'aménagement sont définies sur les zones ouvertes immédiatement à l'urbanisation (AU1 et en zone U). Pour la compréhension des orientations mises en place au sud du bourg, certaines orientations sont matérialisées sur les zones AU0 et AUT fermées à l'urbanisation.

Les orientations concernent :

- Des carrefours à aménager afin de sécuriser les zones de développement urbain
- Des liaisons routières à créer afin de limiter les voies en impasse et créer un lien entre l'existant les futurs quartiers.
- Des liaisons douces à créer afin de favoriser les modes de déplacement non polluant et d'améliorer le cadre de vie.
- Des traitements paysagers à mettre en place afin de limiter l'impact des constructions à vocation d'activité aux entrées de ville.

Ces orientations d'aménagement s'imposent en terme de compatibilité et non de conformité, mais toute autorisation d'urbanisme devra en respecter le principe.

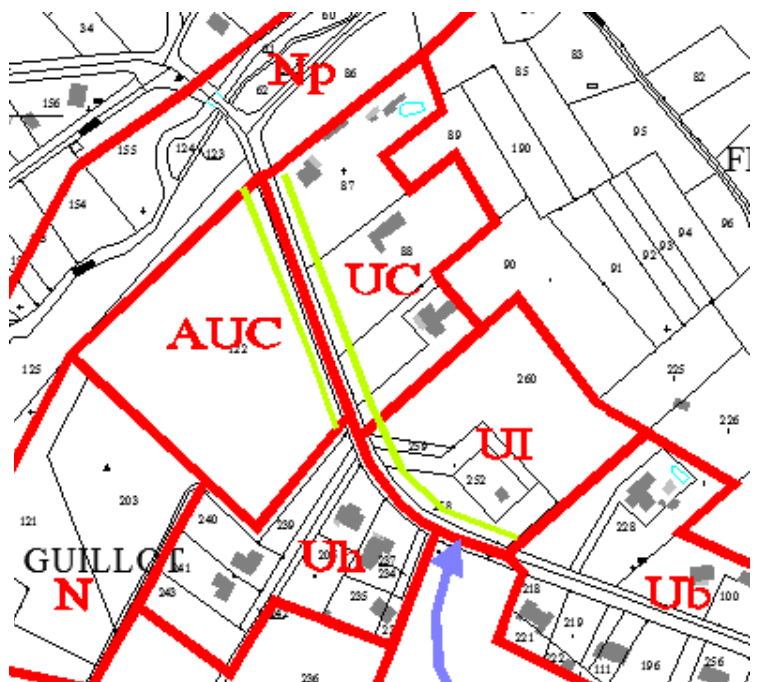
Les entrées du bourg

Orientations sur l'ouest du bourg

La transition végétale à mettre en place sur les zones UC, AUC et AUI doit permettre de limiter l'impact visuel des constructions à vocation d'activité. Elle sera composée de jets de haute tige et d'arbustes buissonnants implantés densément afin de former un écran végétal champêtre (essences locales en mélange) laissant transparaître les bâtiments d'activité.

Orientations d'aménagement à mettre en place

-  Carrefour à aménager
-  Liaison douce à créer (piéton et cyclable)
-  Liaison routière à créer
-  Traitement végétale à réaliser

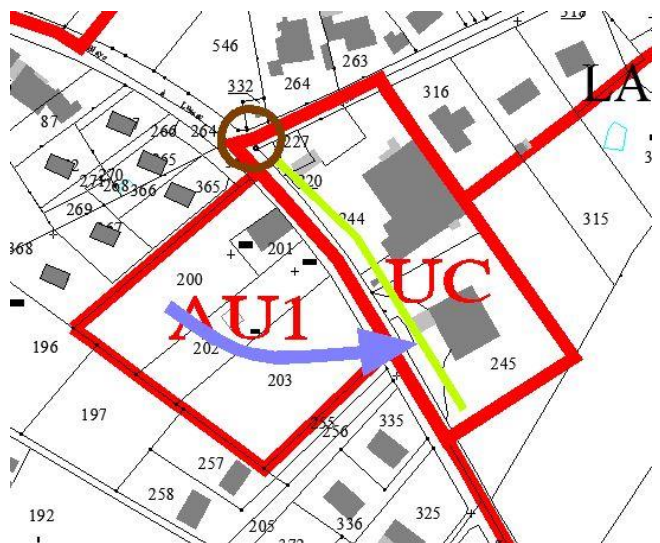


Orientations sur l'est du bourg (zone UC)

La transition végétale à mettre en place sur la zone UC doit permettre de limiter l'impact visuel des constructions à vocation d'activité. Elle sera composée de jets de haute tige et d'arbustes buissonnants implantés densément afin de former un écran végétal champêtre (essences locales en mélange) laissant transparaître les bâtiments d'activité.

Orientations d'aménagement à mettre en place

-  Carrefour à aménager
-  Liaison douce à créer (piéton et cyclable)
-  Liaison routière à créer
-  Traitement végétale à réaliser



La zone AU1 à l'ouest du stade

Orientations sur le secteur

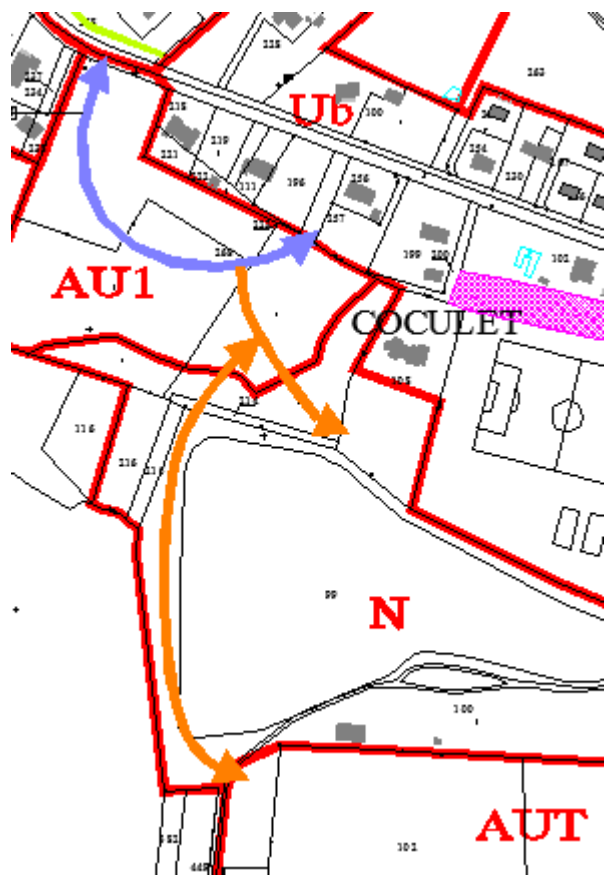
- Une liaison routière à mettre en place pour desservir les lots et qui rejoindra la RD22 via la parcelle 202 (communale).
- Une liaison douce à mettre en place en direction des équipements publics et des zones de développement de Boutin.

Réseaux sur le secteur

- Le réseau AEP est en diamètre 175 mm passe le long de la RD22.
- Le secteur est desservi par le réseau d'assainissement collectif.
- En matière de voirie et d'accès : les accès sur la route départementale devront être aménagés.

Orientations d'aménagement à mettre en place

-  Carrefour à aménager
-  Liaison douce à créer (piéton et cyclable)
-  Liaison routière à créer
-  Traitement végétale à réaliser



La zone AU1 au nord du stade

Orientations sur le secteur

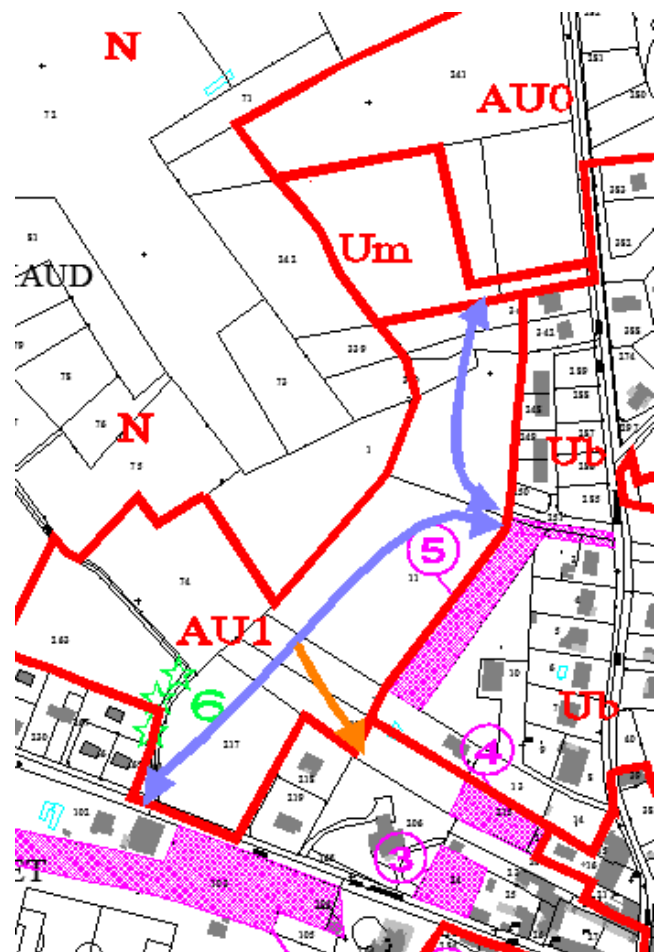
- Une liaison routière à mettre en place pour desservir les lots et qui rejoindra la RD142 via l'emplacement réservé n°5. La desserte devra également aboutir en limite de la zone Um afin d'assurer la desserte de la zone de développement futur.
- Une liaison douce à mettre en place en direction de l'école.

Réseaux sur le secteur

- Le réseau AEP est en diamètre 175 mm passe le long de la RD22.
- Le secteur est desservi par le réseau d'assainissement collectif.
- En matière de voirie et d'accès : les accès sur la route départementale devront être aménagés.

Orientations d'aménagement à mettre en place

-  Carrefour à aménager
-  Liaison douce à créer (piéton et cyclable)
-  Liaison routière à créer
-  Traitement végétale à réaliser



La zone AU1 à l'est du bourg

Orientations sur le secteur

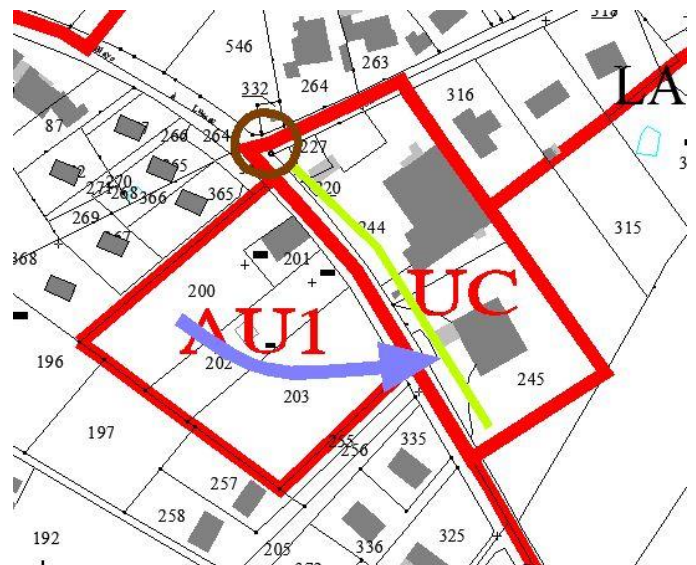
- Une liaison routière à mettre en place pour desservir les lots et qui rejoindra la RD22.
- Un carrefour à aménager au niveau de la voie communale qui mène à Bizon.

Réseaux sur le secteur

- Le réseau AEP est en diamètre 175 puis 110 mm passe le long de la RD22.
- Le secteur est desservi par le réseau d'assainissement collectif.
- En matière de voirie et d'accès : les accès sur la route départementale devront être aménagés.

Orientations d'aménagement à mettre en place

-  Carrefour à aménager
-  Liaison douce à créer (piéton et cyclable)
-  Liaison routière à créer
-  Traitement végétale à réaliser



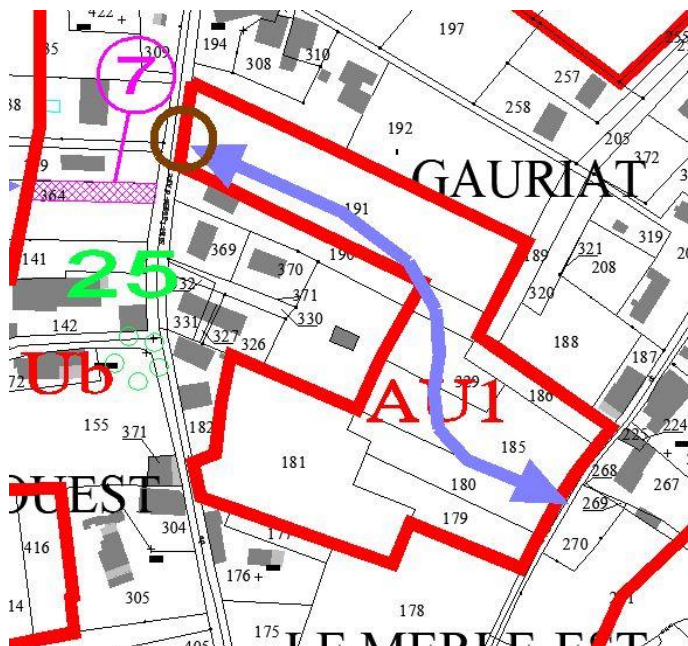
La zone AU1 de Gauriat

Orientations sur le secteur

- Une liaison routière à mettre en place pour desservir les lots et qui assurera la jonction entre la RD à l'ouest et la voie communale à l'est.
- Un carrefour à aménager au niveau de l'emplacement réservé n° 7.

Réseaux sur le secteur

- Le réseau AEP est en diamètre 100 mm passe le long de la RD et en diamètre 40 mm passe le long de la voie communale.
- Le secteur est desservi par le réseau d'assainissement collectif.
- En matière de voirie et d'accès : les accès sur la route départementale devront être aménagés.



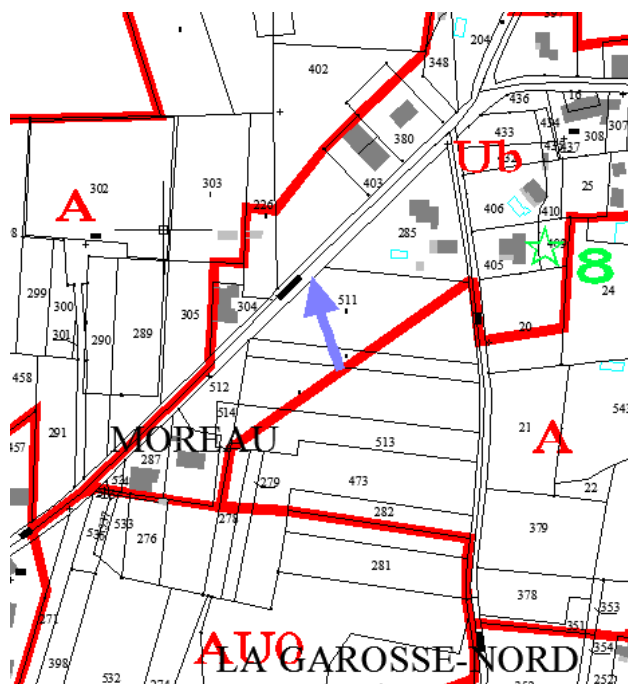
Orientations d'aménagement à mettre en place

-  Carrefour à aménager
-  Liaison douce à créer (piéton et cyclable)
-  Liaison routière à créer
-  Traitement végétale à réaliser

La zone Ub de Moreau

Orientations sur le secteur

Une liaison routière à mettre en place pour conserver un accès à la zone agricole.



Orientations d'aménagement à mettre en place

-  Carrefour à aménager
-  Liaison douce à créer (piéton et cyclable)
-  Liaison routière à créer
-  Traitement végétale à réaliser

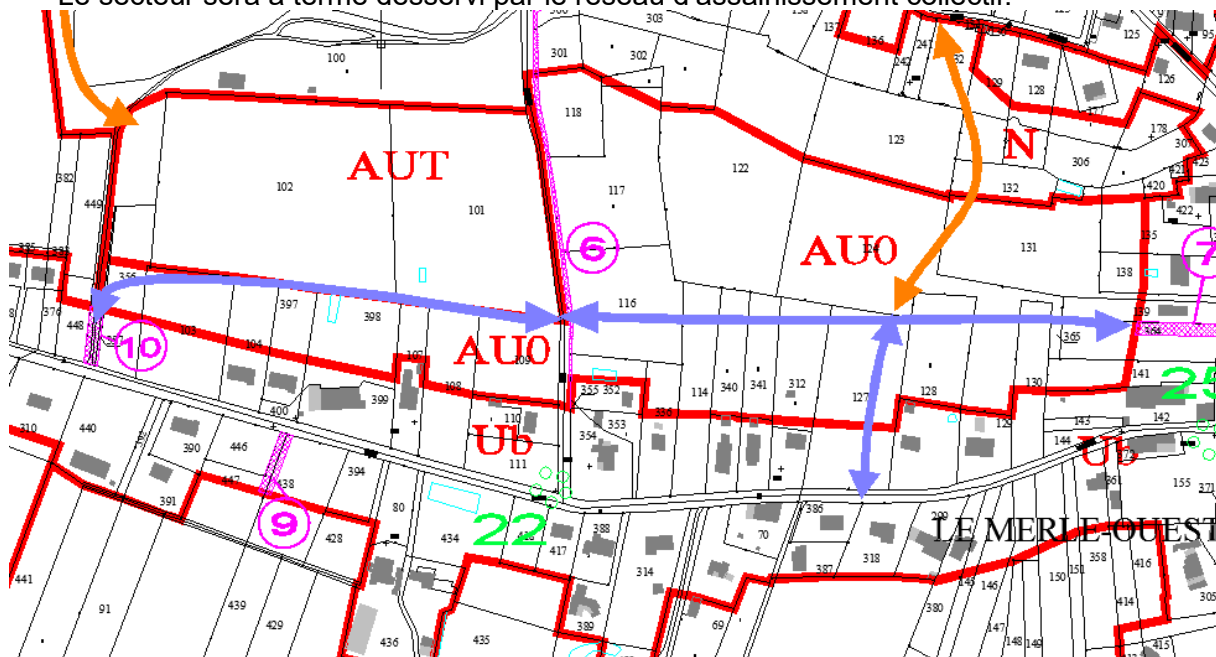
La zone AU0 de Merle Ouest

Orientations sur le secteur

- Une liaison routière à mettre en place pour desservir les lots et qui assurera la jonction entre la RD à l'est et le chemin rural à l'ouest.
- Une liaison routière à mettre en place pour desservir les lots et qui assurera la jonction entre la voie précédente à créer et l'emplacement réservé n°8.
- Une liaison douce à mettre en place en direction du centre ancien.

Réseaux sur le secteur

- Le réseau AEP est en diamètre 80 mm passe le long de la voie communale. Un renforcement devra être réalisé avant tout ouverture à l'urbanisation.
- Le secteur sera à terme desservi par le réseau d'assainissement collectif.



Orientations d'aménagement à mettre en place

- Carrefour à aménager
- Liaison douce à créer (piéton et cyclable)
- ↔ Liaison routière à créer
- Traitement végétale à réaliser

La zone AUT de Merle Ouest

Orientations sur le secteur

- Une liaison routière à mettre en place pour desservir les lots et qui assurera la jonction entre le chemin rural à l'est la voie communale au sud via l'emplacement réservé n°8.

Réseaux sur le secteur

- Le réseau AEP est en diamètre 80 mm passe le long de la voie communale. Un renforcement devra être réalisé avant tout ouverture à l'urbanisation.
- Le secteur sera à terme desservi par le réseau d'assainissement collectif.



En partenariat avec



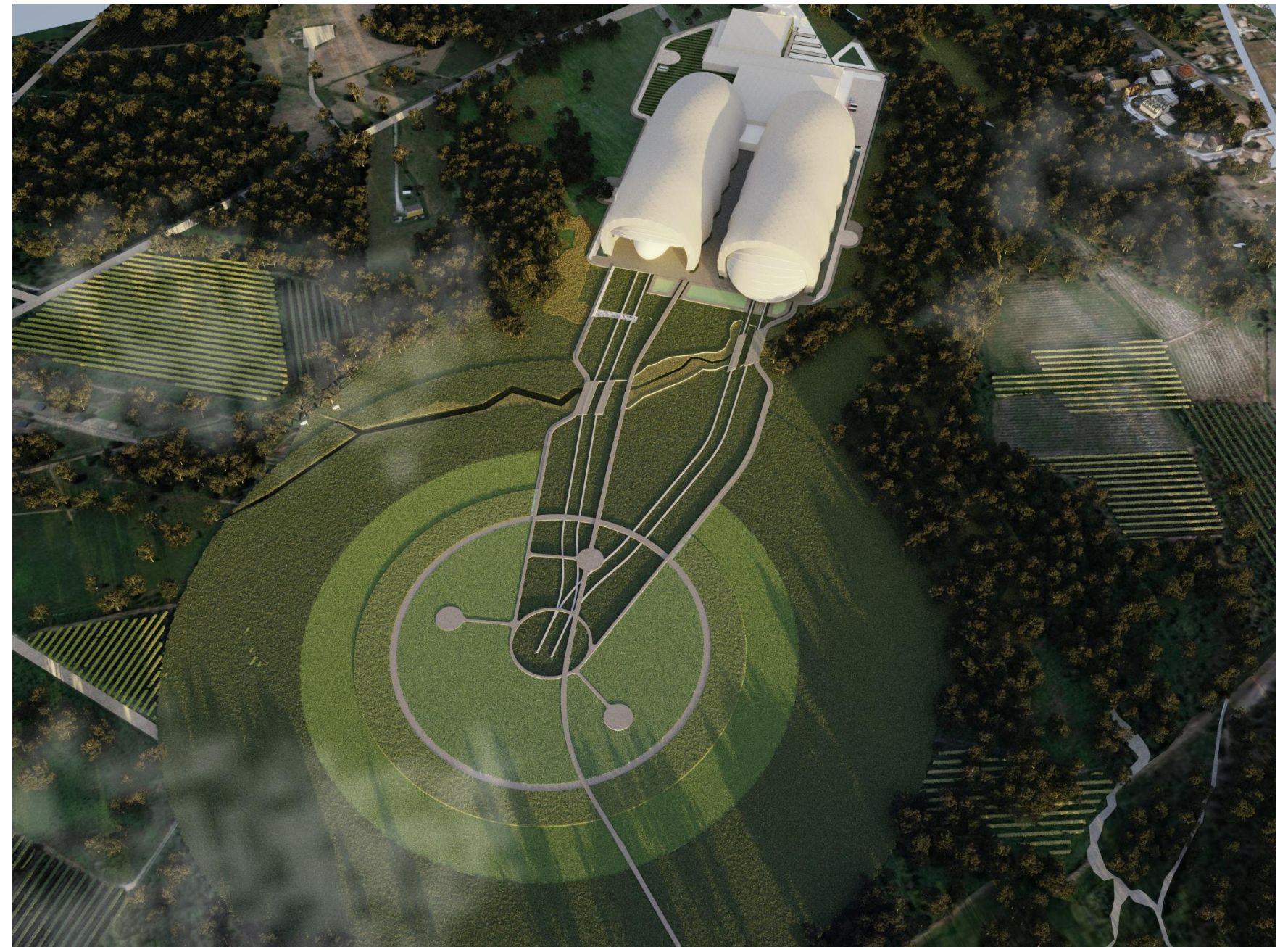
Laruscade (33)

Aménagement d'une Zone d'Activité Economique (ZAE) filière « dirigeables »

PIÈCE VI : MECDU – ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

OAP – ZAE Latitude Dirigeable

Version Juin 2024



SYSTRA France
Agence Sud-Ouest
Les Bureaux de la cité • CS 81890 • 23 Parvis des
Chartrons • 33075 Bordeaux Cedex • France

SOMMAIRE

1.1 LOCALISATION DU SECTEUR DE L’OAP2

1.2 CONTEXTE ET ENJEUX2

1.2.1 Les caractéristiques générales de la ZAE.....2

1.2.2 Les activités dirigeables de la ZAE3

1.3 ORIENTATION ET PRINCIPES D’AMENAGEMENT4

1.3.1 Insertion architecturale et paysagère4

1.3.2 L’aire d’envol : l’ATOL, description et gestion des espaces végétalisés.....5

1.3.2.1 Description de l’air d’envol.....5

1.3.2.2 Gestion des espaces végétalisés6

1.3.3 Modalité d’accès au site8

1.3.4 Gestion des eaux pluviales.....8

1.4 SCHEMA D’ORGANISATION9

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : LOCALISATION DE L’OAP2

FIGURE 2 : PLAN ALLOTISSEMENT DE LA ZAE « LATITUDE DIRIGEABLES »3

FIGURE 3 : INSERTION DE LA ZAE DANS LE PAYSAGE.....4

FIGURE 4 : VUE FRONTALE DES BATIMENTS D’ASSEMBLAGE (OU FAH).....4

FIGURE 5 : VUE SUR LES BATIMENTS ET ZONE DE PRE-ASSEMBLAGE5

FIGURE 6 : VUE BUREAUX – ESPACES VERTS.....5

FIGURE 8 : PLAN GENERAL DE L’ATOL6

FIGURE 9 : LES FLUX DE VEHICULES LEGERS ET DES POIDS LOURDS8

FIGURE 10 : ENTREE POIDS LOURDS COTE OUEST8

FIGURE 11 : ENTREE VEHICULES LEGERS.....8

FIGURE 12 : ORGANISATION DE L’OAP9

1.1 LOCALISATION DU SECTEUR DE L'OAP

L'OAP « Latitude dirigeable » est située au lieu-dit «Le pont de la Baraque », entre la route départementale 250, le cours de la rivière La Saye et la Route Nationale 10. Sa desserte directe, ainsi que son accès rapide depuis la gare TER de Saint-Mariens – Saint-Yzan en font une place stratégique pour développer une activité économique.

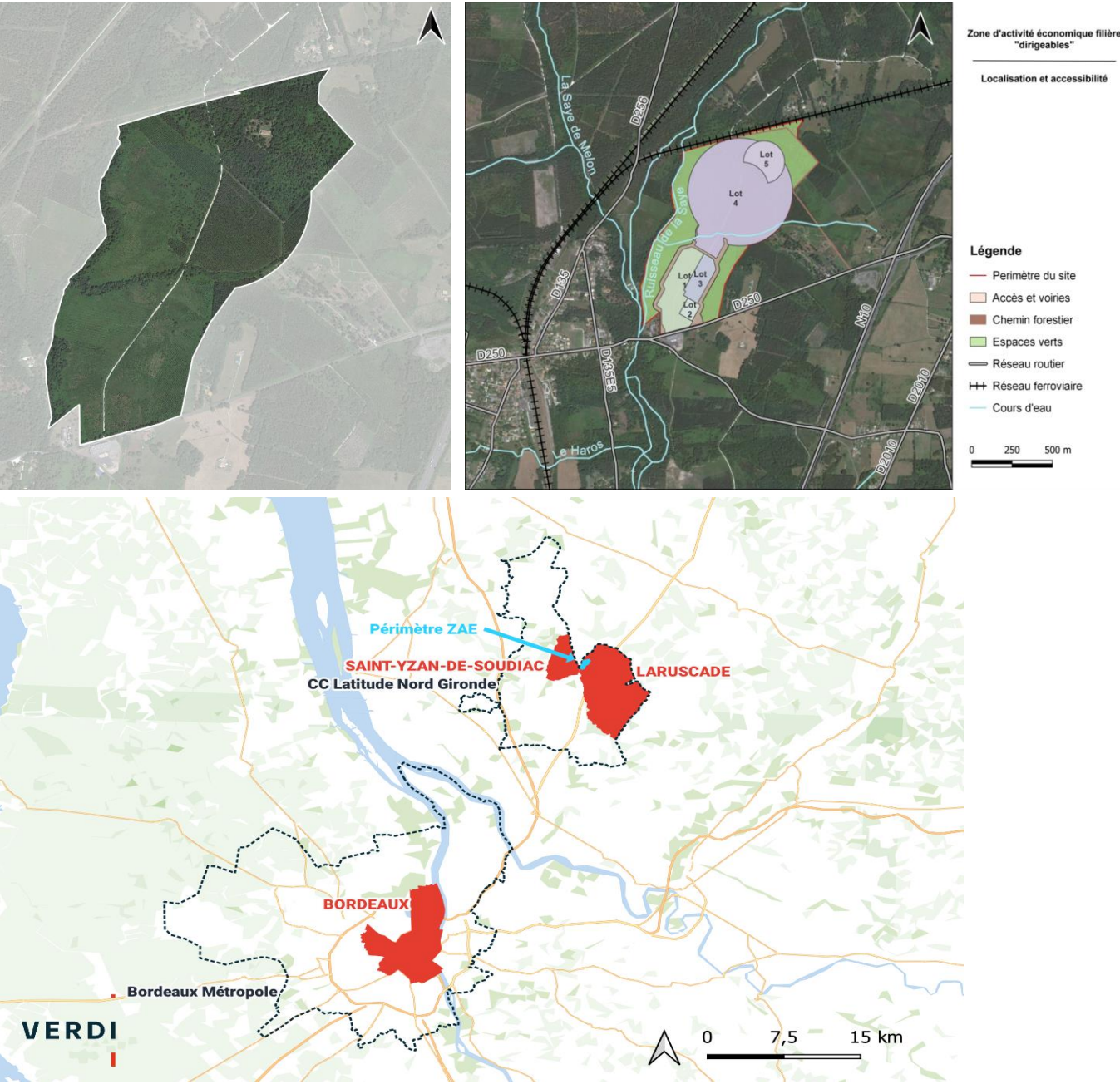


Figure 1 : Localisation de l'OAP

1.2 CONTEXTE ET ENJEUX

La Communauté de Communes Latitude Nord Gironde (LNG) souhaite créer une Zone d'Activités Economiques (ZAE) dédiée à la filière « dirigeables » à Laruscade dans le Nord Gironde (33) sur un terrain d'environ 75 hectares. Le terrain se situe à l'extrémité nord-ouest de la commune de Laruscade, au lieu-dit «Le pont de la Baraque », entre la route départementale 250, le cours de la rivière La Saye et la Route Nationale 10. Sa desserte directe, ainsi que son accès rapide depuis la gare TER de Saint-Mariens – Saint-Yzan en font une place privilégiée pour développer une activité économique en minimisant les nuisances pour les riverains et l'environnement.

Pour accueillir les activités de la filière « dirigeables », la ZAE sera composée de six lots La filière « dirigeables » est ici entendue comme l'ensemble des activités de conception, de transport, d'assemblage, de production et d'exploitation qui concourent, d'amont en aval, au développement d'une solution innovante de ballons dirigeables, pour réduire l'empreinte écologique du transport fret et répondre aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le projet de ZAE prévoit la viabilisation des terrains, la réalisation des équipements publics de voiries et réseaux divers (eau et électricité) nécessaires à l'implantation des activités de transport, d'assemblage, de production et d'essais de dirigeables. L'aménagement de la ZAE n'inclut pas les constructions de bâtiments et d'équipements des futures activités économiques du site. Une fois les équipements publics de la ZAE enclenchés, les entreprises de la filière dirigeables pourront s'installer pour développer leurs activités.

1.2.1 LES CARACTERISTIQUES GENERALES DE LA ZAE

La Zone d'Activités Economiques « Latitude Dirigeables » est destinée à accueillir des entreprises à vocation industrielle et logistique spécialisées dans les activités d'assemblage et de mise en vol de dirigeables.

La ZAE est divisée en 5 lots dédiés aux activités de la filière « dirigeables » sur une emprise d'environ 74,3 hectares dont:

- ▶ Lot 1: 72 825m² (FAH-1, Warehouse, SAH, Logistique, bureaux, parking, local de charge)
- ▶ Lot 2 : 9 668m² (Logistique)
- ▶ Lot 3 : 30 500 m² (FAH-2)
- ▶ Lot 4 : 323 325 m² (ATOL)
- ▶ Lot 5 : 32 112 m² (LEA)
- ▶ Emprise de la ZAE : 277 118 m²
 - Voirie : 10 190 m²
 - Piétonnier : 238 m²
 - Noue : 2365 m²
 - Aire de réserve incendie : 344 m²
 - Espaces verts (ilot entrée et banquette de noue) : 1482 m²
 - Espaces non investi dans les emprises du projet : 262 499 m² (dont 8091 m² de noues usine)

Avec l'ensemble des activités « dirigeables » sur les 6 lots, la zone d'envol sera considérée comme un aéroport à usage restreint.

1.2.2 LES ACTIVITES DIRIGEABLES DE LA ZAE

Les entreprises, qui s'implanteront dans la ZAE au terme de son aménagement, sont amenées à construire les bâtiments nécessaires à l'exercice de leur activité aéronautique.

Les fonctions des lots et des bâtiments sont :

► **Lot 1 et 2 - Activités logistiques, fournisseurs de composants et assemblage**

Les lot 1 et 2 ont vocation à accueillir les bâtiments logistiques permettant la réception, le stockage et la distribution des matières premières et pièces nécessaires à l'assemblage d'un dirigeable. Le lot 1 se compose d'un des bâtiments d'assemblage de dirigeable, le FAH-1.

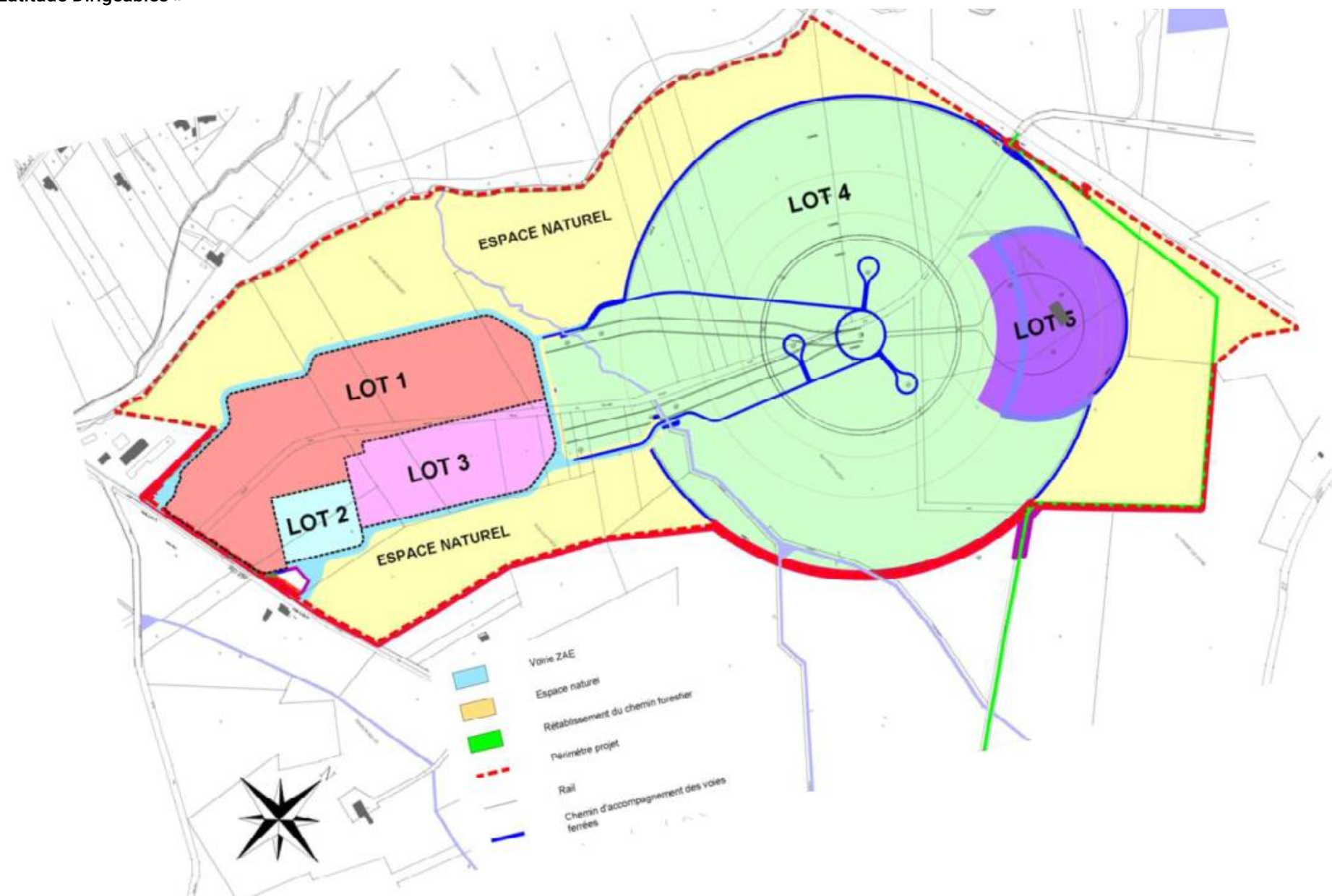
► **Lot 3 - Activité d'assemblage FAH-2**

Le lot 3 se compose du bâtiment FAH-2 qui permet le pré-assemblage des pièces nécessaires à la production d'un dirigeable, et son assemblage complet avant transfert vers la zone d'envol.

► **Lots 4 et 5 - Zone d'envol, d'atterrissage et de tests du dirigeable**

Le lot 4 accueille l'aire d'envol et d'atterrissage du dirigeable. Cette aire circulaire est accessible via des rails pour transférer le dirigeable depuis les bâtiments d'assemblage. Elle répond à des exigences et contraintes des autorités aériennes (DGAC¹, OACI², ...). Le lot 5 est dédié à la zone de tests chargement/déchargement de charges lourdes.

Figure 2 : Plan allotissement de la ZAE « Latitude Dirigeables »



¹ Direction générale de l'aviation civile

² Organisation de l'aviation civile internationale

1.3 ORIENTATION ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT

1.3.1 INSERTION ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE

L'implantation du site de production de la filière dirigeable sur la commune de Laruscade doit être une opportunité pour le développement du territoire et de son image de marque. Le projet paysager doit participer à accompagner favorablement le cadre de vie du territoire pour ses habitants, et à véhiculer une image forte du dynamisme de l'économie locale.

Le site sera vécu et fréquenté par des acteurs divers, qui partageront l'usage de ce lieu, qu'il s'agisse des salariés travaillant sur la ZAE, des clients et fournisseurs, mais également des habitants du territoire, les porteurs de projets, etc. Ainsi, le projet doit participer au développement de plusieurs axes et notamment :

- ▶ Maîtriser et organiser la croissance économique : le confortement de la Zone d'Activité doit véhiculer une image d'excellence, avec l'installation d'une filière industrielle de pointe qui pourra attirer d'autres porteurs de projet ;
- ▶ Qualifier l'entrée de bourg : veiller à la qualité de la frange urbaine et à l'interface avec le paysage rural tout le long de la route départementale, à l'entrée de Saint-Yzan ;
- ▶ Redynamiser le bourg, par la création d'un bassin d'emploi important, et la possibilité de développer l'offre commerciale et touristique, ainsi que par des liaisons nouvelles avec le quartier de gare.

Le projet comprend des grands bâtiments qui atteindront 70 m de haut. Ces derniers constitueront un signal fort perceptible de très loin (une trentaine de kilomètres). Ces grands hangars seront destinés aux activités d'assemblage pour la production d'un dirigeable, avant qu'il rejoigne la zone d'envol.

Par ailleurs, la logique retenue pour la conception de ce projet est basée sur un parti pris pragmatique et respectueux de son environnement : concevoir un bâtiment au plus proche de son programme, le plus compact et le plus économique. Les bâtiments sont ainsi regroupés ensemble dans un noyau compact organisé scrupuleusement selon les besoins du process tels que définis à l'heure actuelle.

Figure 3 : Insertion de la ZAE dans le paysage



Figure 4 : Vue frontale des bâtiments d'assemblage (ou FAH)

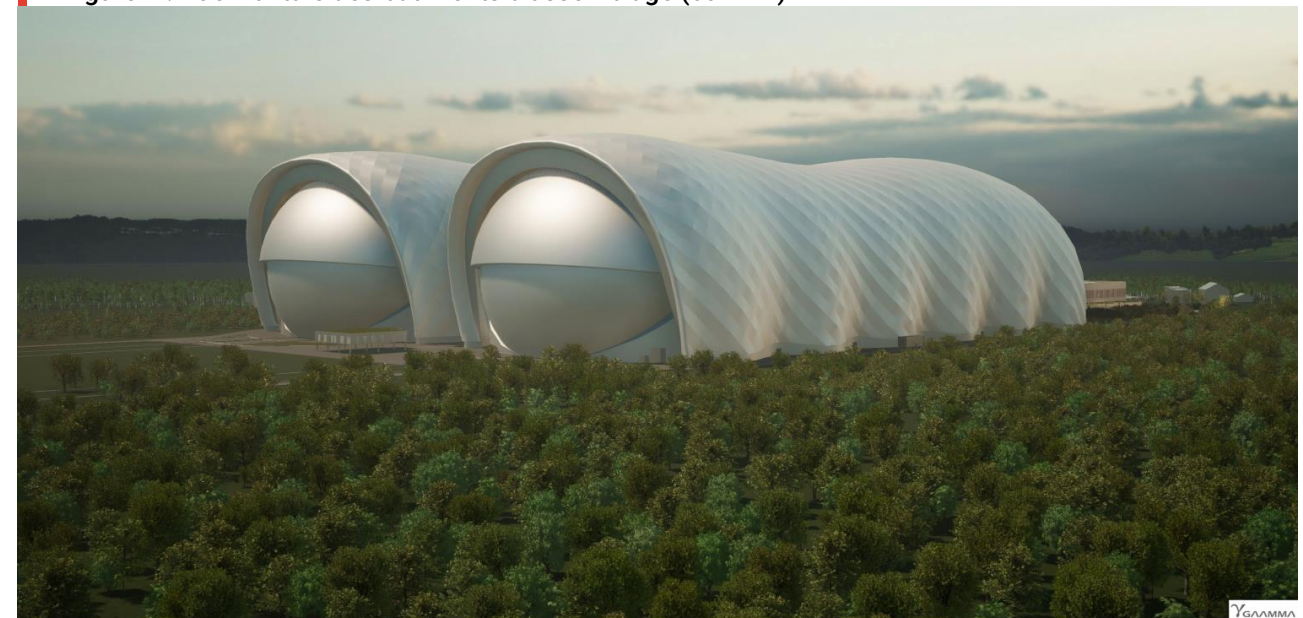


Figure 5 : Vue sur les bâtiments et zone de pré-assemblage



Figure 6 : Vue Bureaux – Espaces Verts



Le positionnement du projet, volontairement le plus à l'Ouest du périmètre du projet, cherche à valoriser la parcelle existante par un élément paysager fort, en évitant notamment les zones à fort enjeu à savoir le lit majeur de la Saye et de son affluent et la zone Natura 2000. **Les espaces naturels sont donc des éléments structurants paysagèrement parlant du projet.**

Orienté suivant la direction Sud/ Nord de la parcelle, le programme se développe selon les différentes phases de son process, depuis la zone de logistique côté route départementale, vers la zone d'envol sur le territoire naturel au nord. Cette orientation répond à la forme du terrain et à ses contraintes. En cela, elle respecte les termes du programme fixé par le maître d'ouvrage en recherchant à appliquer la doctrine éviter – réduire – compenser (dite ERC). Il en découle **une progression des hauteurs des bâtiments permettant de réduire les impacts visuels perçus à proximité de l'entrée de ville de Saint-Yzan-de-Soudiac.** Les ombres portées n'impactent pas les parcelles avoisinantes. L'analyse des fonctions et des flux de circulation sur le site permet de réduire au maximum des sols et la préservation des réserves foncières.

1.3.2 L'AIRE D'ENVOL : L'ATOL, DESCRIPTION ET GESTION DES ESPACES VEGETALISES

1.3.2.1 DESCRIPTION DE L'AIR D'ENVOL

La zone de l'ATOL (Airship Take Off and Landing) est l'aire d'envol et d'atterrissage du dirigeable, qui s'apparente à une piste d'atterrissage. D'un diamètre de 650 m au sol, elle sera non accessible aux personnes étrangères au site. Ce volume est une zone de servitude utilisée pour l'approche du dirigeable, similaire aux cônes de dégagement des zones aéroportuaires. En plus de cet espace, l'ATOL est constituée d'un ensemble d'infrastructures (zone de manœuvres, voies ferrées reliant cette zone aux bâtiments, voies de circulations, aire de fuelling/defuelling) permettant la parfaite exploitation du dirigeable jusqu'à son décollage.

L'implantation de l'ATOL sur le site du projet est précise et est le résultat d'une étude préalable prenant en compte :

- ▶ L'ensemble des contraintes environnementales ;
- ▶ Les limites du projet ;
- ▶ Le découpage parcellaire.

L'ATOL a ainsi été positionnée de façon :

- ▶ À minimiser l'impact sur la zone protégée de La Saye à l'Ouest du terrain.
- ▶ À minimiser l'impact sur la zone du cours d'eau qui divise la parcelle en deux.

L'emplacement de l'ATOL est situé en fin de processus de fabrication du dirigeable (et donc à l'opposé de la RD 250). L'objectif est de dégager les zones protégées de l'Ouest du site au maximum (enjeux forts).

En termes de dimensionnement, le volume de l'ATOL est symbolisé par une forme cylindrique partant du sol jusqu'à 15 m d'altitude et par une forme conique tronquée partant de 15 m du sol et s'évasant jusqu'à 150 m d'altitude. Au sol, l'ATOL sera matérialisé par un disque de 650 m de diamètre et à 150 m d'altitude par un disque de 1 190 m de diamètre.

Même si l'ATOL est un volume en 3 dimensions, quand nous parlons d'implantation il s'agit de la position de la partie basse de 650 m de diamètre situé au sol. Les 2 cercles sont concentriques. La génératrice du cône a une pente de 50% par rapport à la surface haute du cylindre (à 15 m d'altitude), soit une pente de 1 dans 2. Ce volume doit être libre de tout obstacle permanent ou temporaire (naturel ou artificiel).

1.3.2.2 GESTION DES ESPACES VEGETALISES

De par sa taille et étant plus léger que l’air, les phases de décollage et d’atterrissage du dirigeable constituent des manœuvres critiques et délicates. C’est pour cela que la zone de l’ATOL doit être travaillée et réalisée avec soin pour permettre son parfait déroulement.

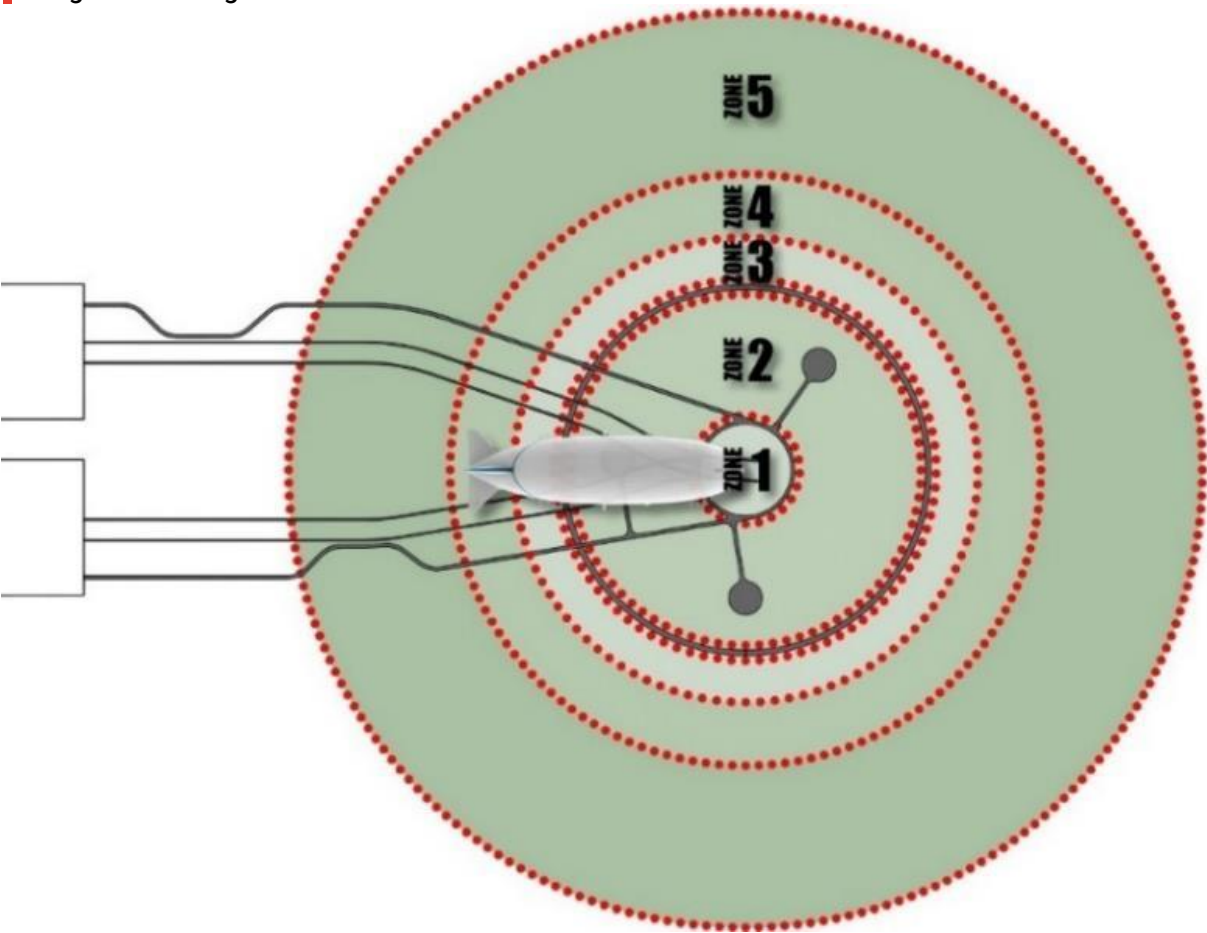
Hormis les voies ferrées permettant de déplacer les dirigeables et les voies de circulation des véhicules, l’ATOL reste une zone végétalisée conservant au maximum l’état initial du site. Sur cette zone des opérateurs sont amenés à se déplacer pour gérer les opérations de décollage et atterrissage du dirigeable.

Elle présente un diamètre de 650 m au sol. Cette « zone des 650 m » est une aire située au sol non accessible aux personnes étrangères au site. Elle est constituée d’un ensemble d’infrastructures : zone de manœuvres, voies ferrées, voies de circulations, aire de refueling permettant sa parfaite exploitation.

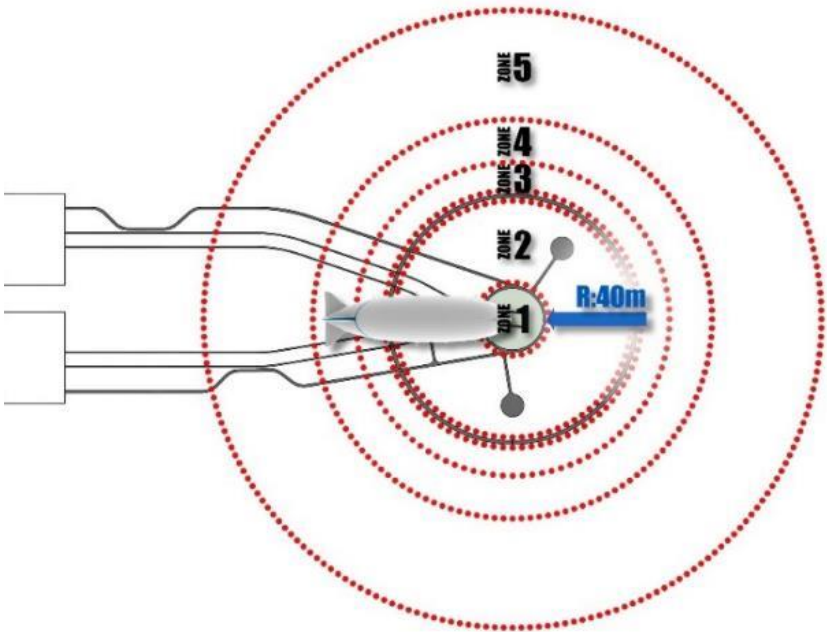
L’ATOL est composée de plusieurs secteurs concentriques, qui font l’objet de préconisations différentes en fonction de leur usage et du cône d’envol du dirigeable. Les différents périmètres sont calculés en fonction du cône d’envol du dirigeable. Chaque zone sera maintenue dans l’état existant mais fera l’objet d’un plan de gestion afin de limiter la hauteur des ligneux.

Dans le lot 5 l’ensemble de la zone doit avoir une végétation contrôlée variant de 15 cm, 40 cm, 60 cm à 1,00 m de hauteur.

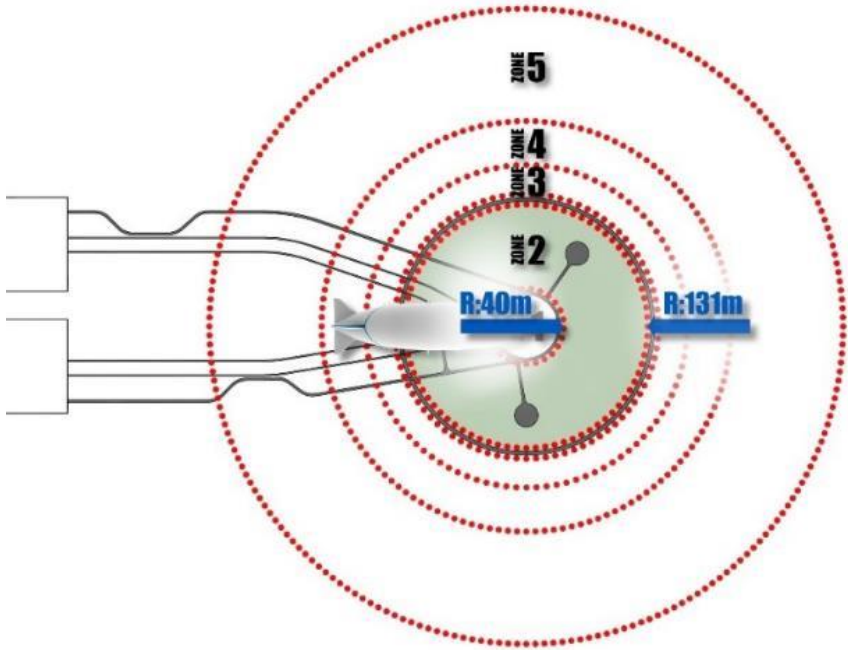
Figure 7 : Plan général de l’ATOL



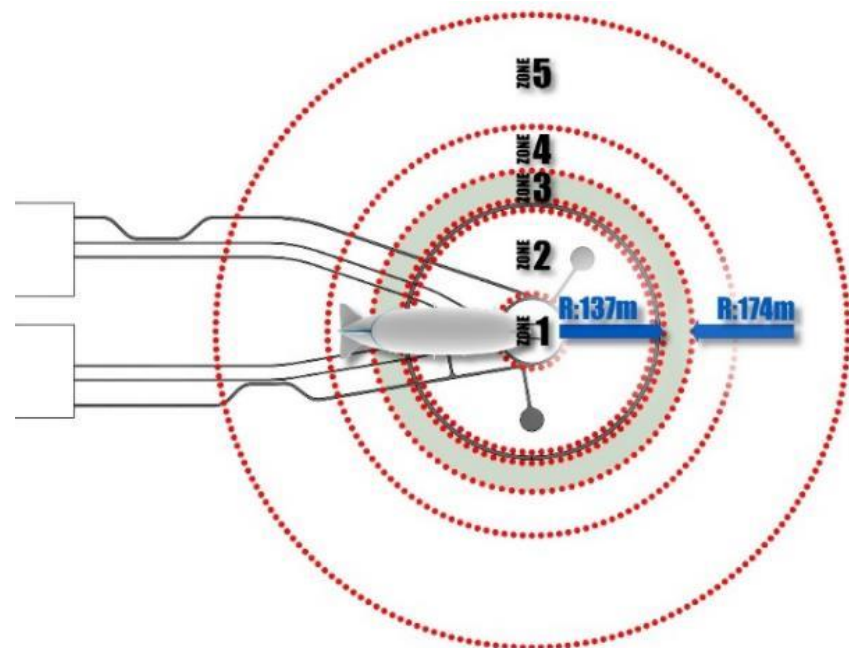
- **ZONE 1** : Zone de capture de la ligne du nez (*Nose line capture area*). Cette zone est totalement aménagée. Accessible au piéton, elle doit permettre aux opérateurs de manœuvrer facilement : nivellement plat et strate herbacée rase exclusive. Hauteur maxi = 15 cm. Cette zone va du centre de l’ATOL et s’étend sur un rayon de 40 m. Elle représente une Surface de 0,5 ha



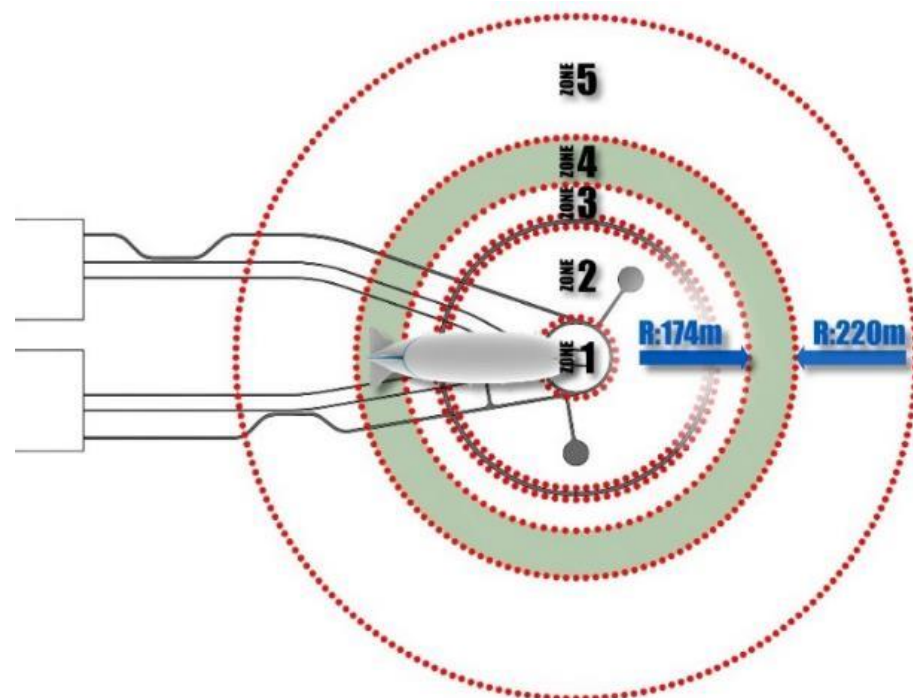
- **ZONE 2** : Zone d'activités fréquentes (*Frequent activities area*). Cette zone est délimitée par une voie ferrée circulaire. Les interstices entre les aménagements seront maintenus dans leur état existant (molinie). Hauteur maxi : 40-60 cm. Cette zone s’étend sur une distance de 91 m allant du rayon de 40 m jusqu’au rayon de 131 m. Le rayon de 131 m représente le rail intérieur de voie ferrée circulaire. Elle représente une Surface de 4,89 ha.



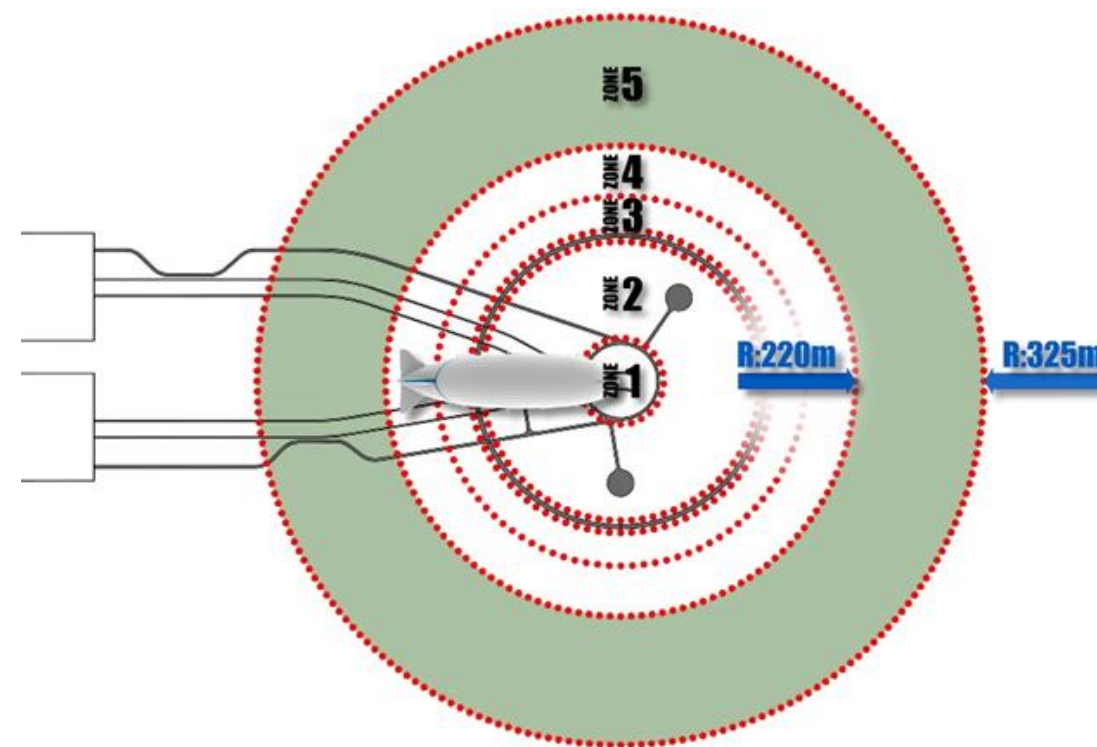
- **ZONE 3** : Zone de capture des lignes arrière (*Rear lines capture area*). Cette zone doit permettre l'intervention des opérateurs et garantir une bonne visibilité. Hauteur maxi = 15 cm. Cette zone s'étend sur un anneau de 37 m allant du rayon de 137 m jusqu'au rayon de 174 m. Le rayon de 137 m est le rail extérieur de voie ferrée circulaire. Elle représente une Surface de 3,62 ha. Sur cette zone, les nivellements et terrassements sont interdits. Le terrain est à laisser à l'état naturel.



- **ZONE 4** : Zone survolée (*Overflown area*). Hauteur maxi végétation = 40-60 cm. Cette zone s'étend sur une distance de 46m allant du rayon de 174 m jusqu'au rayon de 220 m. Elle représente une Surface de 5,69 ha. Sur cette zone, les nivellements et terrassements sont interdits. Le terrain est à laisser à l'état naturel



- **ZONE 5** : Zone de sécurité (*Safety area*). Hauteur maxi végétation = 100 cm. Cette zone s'étend du rayon de 220 m jusqu'au rayon extérieur de 325 m de l'ATOL. Elle représente une Surface de 17,98 ha. Sur cette zone, les nivellements et terrassements sont interdits. Le terrain est à laisser à l'état naturel



1.3.3 MODALITE D'ACCES AU SITE

La ZAE sera accessible à partir de la D250, à mi-chemin (environ 1,5 km) entre la gare de Saint-Mariens/Saint-Yzan-de-Soudiac et la sortie « Saint-Yzan-de-Soudiac/Saint-Savin » sur la RN10.

L'entrée du site est prévue par 2 accès :

- Un accès pour le personnel et les visiteurs desservira les parkings, bureaux et hangars.
- Un accès réservé aux poids-lourds, desservant les activités logistiques.

Pour les véhicules légers, un croisement est prévu pour l'accès au site au niveau de la D250. Pour des raisons de sécurité, les flux des véhicules légers sont séparés des flux poids lourds. La sortie du site pour les poids lourds ne pourra se faire que par la droite.

Figure 8 : Les flux de véhicules légers et des poids lourds

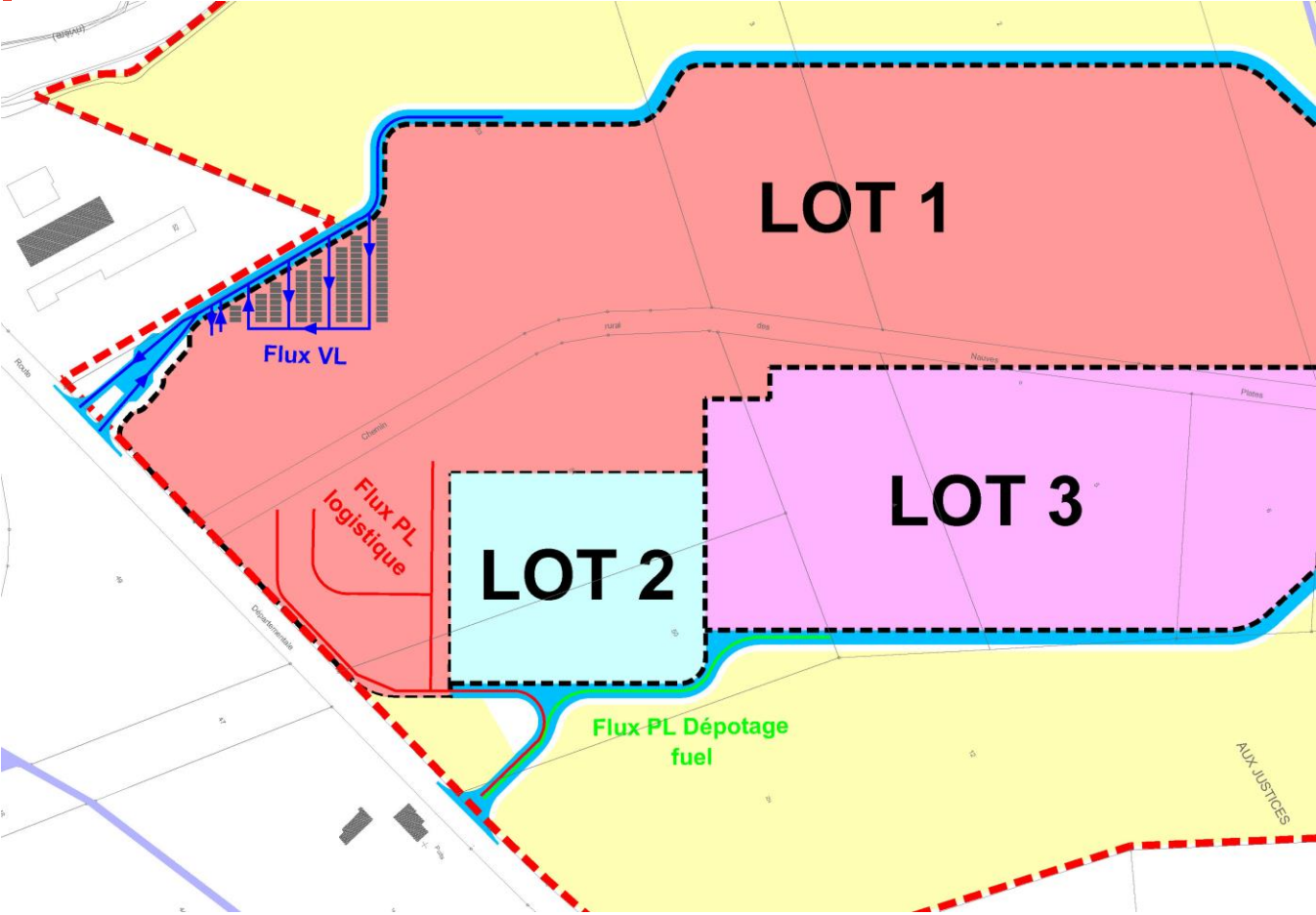


Figure 9 : Entrée poids lourds côté ouest

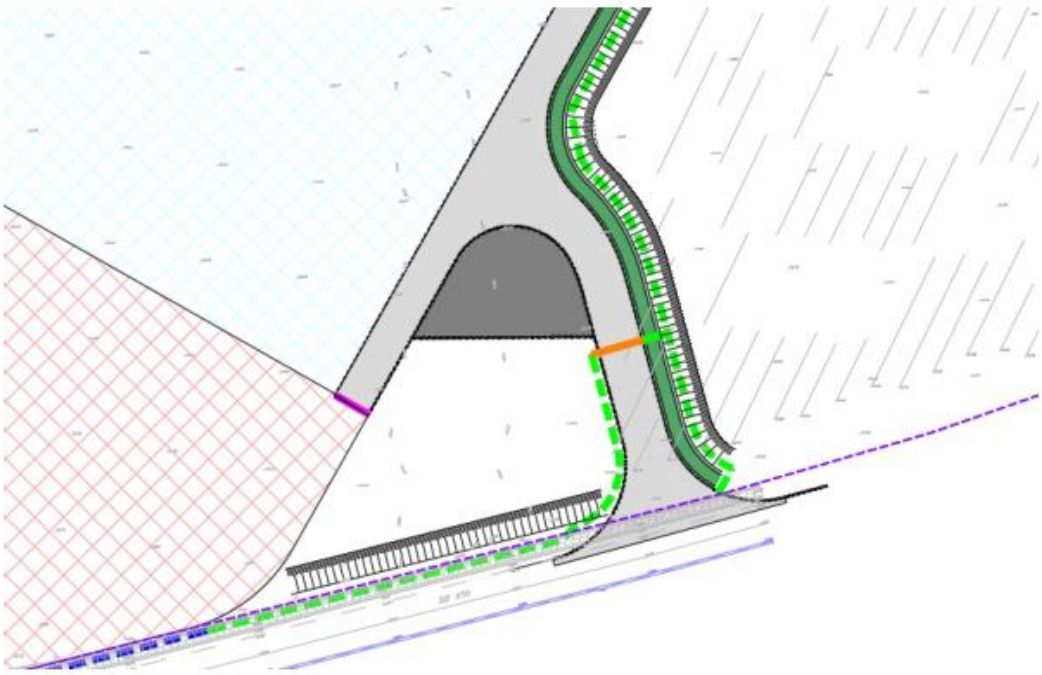
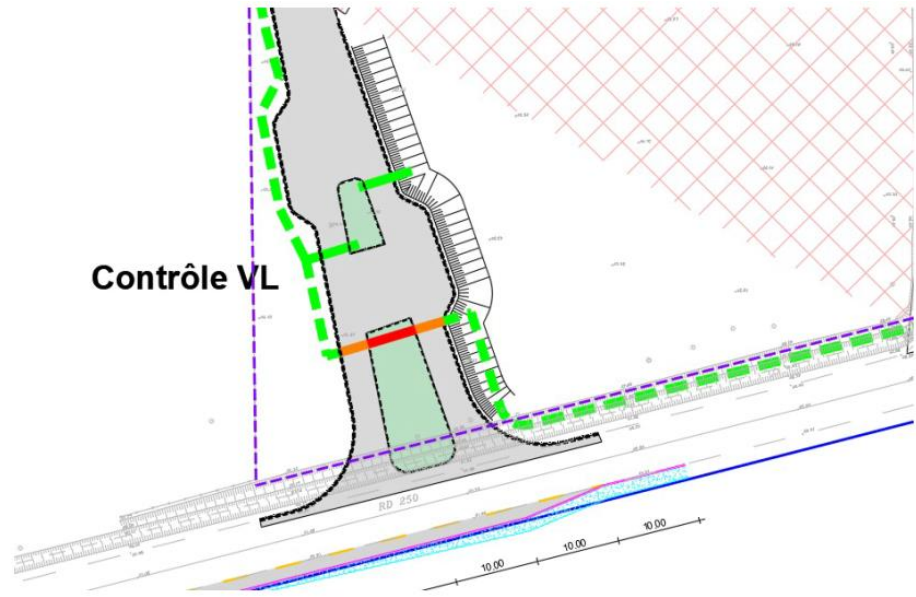


Figure 10 : Entrée véhicules légers

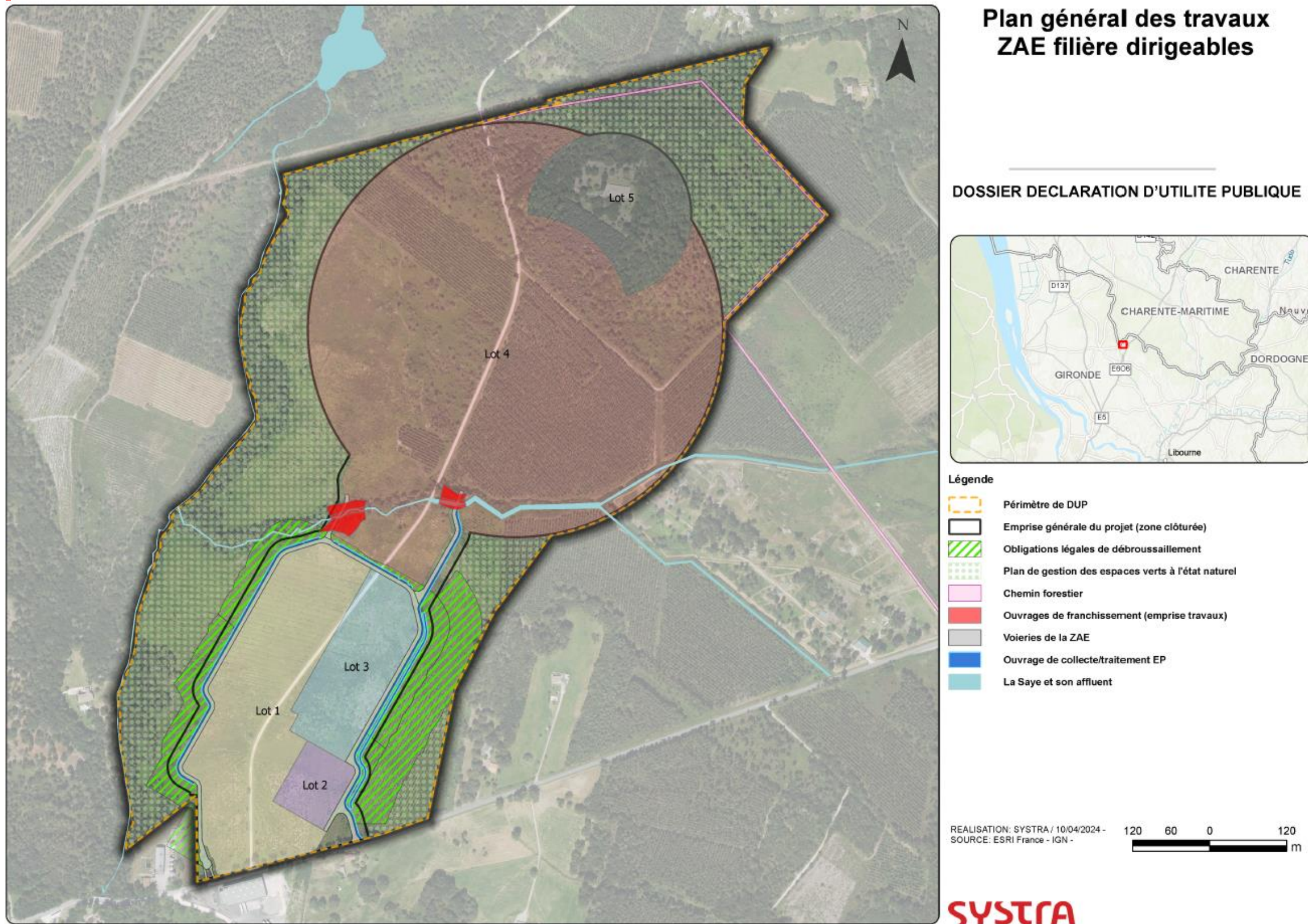


1.3.4 GESTION DES EAUX PLUVIALES

La gestion intégrée des eaux pluviales est basée sur le ruissellement, l'infiltration au niveau des voiries et parkings, puis sur le transit superficiel vers la zone naturelle humide (noue d'infiltration).

1.4 SCHEMA D'ORGANISATION

Figure 11 : Organisation de l'OAP



SYSTRA

**LATITUDE
DIRIGEABLES**
LARUSCADE

L'AVENIR SE CULTIVE ENSEMBLE
**LATITUDE
NORD GIRONDE**
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

En partenariat avec



RÉGION
**Nouvelle-
Aquitaine**