



Agence
Départementale
d'Aide
aux Collectivités
Locales

Envoyé en préfecture le 14/11/2024

Reçu en préfecture le 14/11/2024

Publié le

ID : 040-214001638-20241031-31102024_5-DE



Vu pour être annexé
à la délibération du
31 octobre 2024

MODIFICATION N°1 DU PLAN LOCAL D'URBANISME

Les Landes, le Département

COMMUNE DE LÜE

3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

Le Maire,
Patricia CASSAGNE



Envoyé en préfecture le 14/11/2024

Reçu en préfecture le 14/11/2024

Publié le

ID : 040-214001638-20241031-31102024_5-DE





SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION AL'ECHELLE DU BOURG	2
1. LE BOURG	2
1.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE	2
1.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT	3
1.3. PRINCIPE D'AMENAGEMENT	3
1.3.1. Insertion urbaine et paysagère	3
1.3.2. Densité et nombre de logements	3
1.3.3. Organisation globale du site	3
1.3.4. Schéma d'aménagement	5
LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION APPLICABLES AUX ZONES AU	6
2. LE CENTRE BOURG	6
2.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE	6
2.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT	7
2.3. PRINCIPE D'AMENAGEMENT	8
2.3.1. Insertion urbaine et paysagère	8
2.3.2. Densité et nombre de logements	8
2.3.3. Organisation globale du site	8
2.3.4. Schéma d'aménagement et programmation	9
3. LE SECTEUR ENTRÉE NORD	12
3.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE	12
3.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT	13
3.2.1. Insertion urbaine et paysagère	13
3.2.2. Densité et nombre de logements	14
3.2.3. Organisation globale du site	14
3.2.4. Schéma d'aménagement et programmation	15
ECHEANCIER PREVISIONNEL DE L'OUVERTURE A L'URBANISATION DES ZONES A URBANISER	17
ANNEXES : LES OBLIGATIONS LEGALES DE DEBROUSSAILLEMENT	21



INTRODUCTION

À travers l'élaboration de son PLU, la commune de Luë s'oriente vers un développement urbain équilibré et maîtrisé dans l'épaisseur des parties actuellement urbanisées que sont les bourgs et les quartiers « constitués ». La définition des limites des zones urbanisées a aussi orienté les choix de développement afin de renforcer les liaisons en lien avec la polarité du cœur de bourg, les zones d'urbanisation plus récentes et les équipements structurants des communes.

Les orientations d'aménagement et de programmation permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement relatives aux deux secteurs à urbaniser, à structurer et aménager dans la continuité du tissu existant. Ces orientations, en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, prévoient les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, afin d'assurer l'insertion paysagère des projets, la mise en valeur de l'environnement, la continuité des formes urbaines et le développement des communes.

La mise en place d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP) peut être, entre autre, destinée à :

- Organiser la desserte routière et piétonne et assurer un maillage cohérent en appui sur les voiries existantes,
- Intégrer les zones à urbaniser dans le paysage, dans le respect de l'environnement,
- Maîtriser et programmer les conditions d'urbanisation des zones d'extension urbains dans le temps et l'espace.



LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION A L'ECHELLE DU BOURG

1. LE BOURG

1.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE

Le bourg de Luë est concentré au centre du territoire, à l'Est de la RD 140 et de part et d'autre de la RD 626.

Il forme un ensemble aéré de bâti, séparé par la RD 626 en deux pôles : le pôle « mairie – école » au Nord et le pôle « église - maison d'assistantes maternelles - bâti pavillonnaire » au Sud. Le bourg présente une forme urbaine traditionnelle de quartier landais avec ses particularités (vastes espaces paysagers, chênes remarquables, reculs du bâti) qui participent à lui conférer une identité forte.

Le pôle « mairie – école - salle polyvalente- auberge » forme une centralité marquée par l'alignement bâti et le recul planté.

La première zone à urbaniser se situe en cœur de bourg, aux abords immédiats du centre bourg, au sud. La deuxième zone est localisée à l'Ouest de l'enveloppe urbaine.



Fig. 1. Localisation des 2 secteurs à urbaniser



1.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

Au niveau de l'échelle communale, les orientations d'aménagement et de programmation visent à valoriser un principe de développement urbain à l'Ouest du bourg et de la RD 140. L'idée est de s'appuyer sur les nouvelles continuités urbaines pour améliorer la lecture des seuils urbains et résorber les schismes que constituent les RD 140 et RD 626.

La voie cyclable intercommunale est intégrée dans un schéma de voies douces alternatives à l'échelle communale, ce qui va dans le sens d'une limitation des déplacements motorisés pour les déplacements quotidiens : chemin des écoliers, liaisons des polarités bâties et équipées,

1.3. PRINCIPE D'AMENAGEMENT

1.3.1. Insertion urbaine et paysagère

Des lisières plantées d'arbres et d'arbustes permettent de gérer les limites avec les nouvelles extensions urbaines.

Les boisements intéressants sont conservés.

1.3.2. Densité et nombre de logements

Les terrains présenteront à terme une densité minimale de 10 logements/ha.

1.3.3. Organisation globale du site

➤ Accès et desserte

Voirie

Les sens de circulations sont adaptés au gabarit des voies et permettent d'assurer des déplacements sécurisés pour tous les usagers.

Une requalification des carrefours entre la RD 140 (Route de Parentis) et de la RD 626 (Route de Labouheyre) permet de sécuriser les entrées de bourg.

Les liaisons douces

Une continuité piétonne et cyclable intercommunale Nord/Sud ainsi qu'un maillage à l'échelle communale permet de relier le cœur de bourg et ses équipements aux extensions urbaines et de sécuriser les déplacements piétons.

Le dimensionnement et le traitement des voies

La voie devra obligatoirement intégrer des espaces de circulation dédiés aux piétons, accessibles aux PMR. Les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols seront évités (une chaussée de 5 m peut être suffisante en desserte résidentielle).



Stationnement

L'offre de stationnements devra être adaptée à la capacité des secteurs.

➤ **Formes urbaines**

L'organisation du bâti s'inscrit dans la structure urbaine et la trame parcellaire du tissu existant, et respecte un gradient de densité décroissant en s'éloignant de l'enveloppe urbaine du bourg.

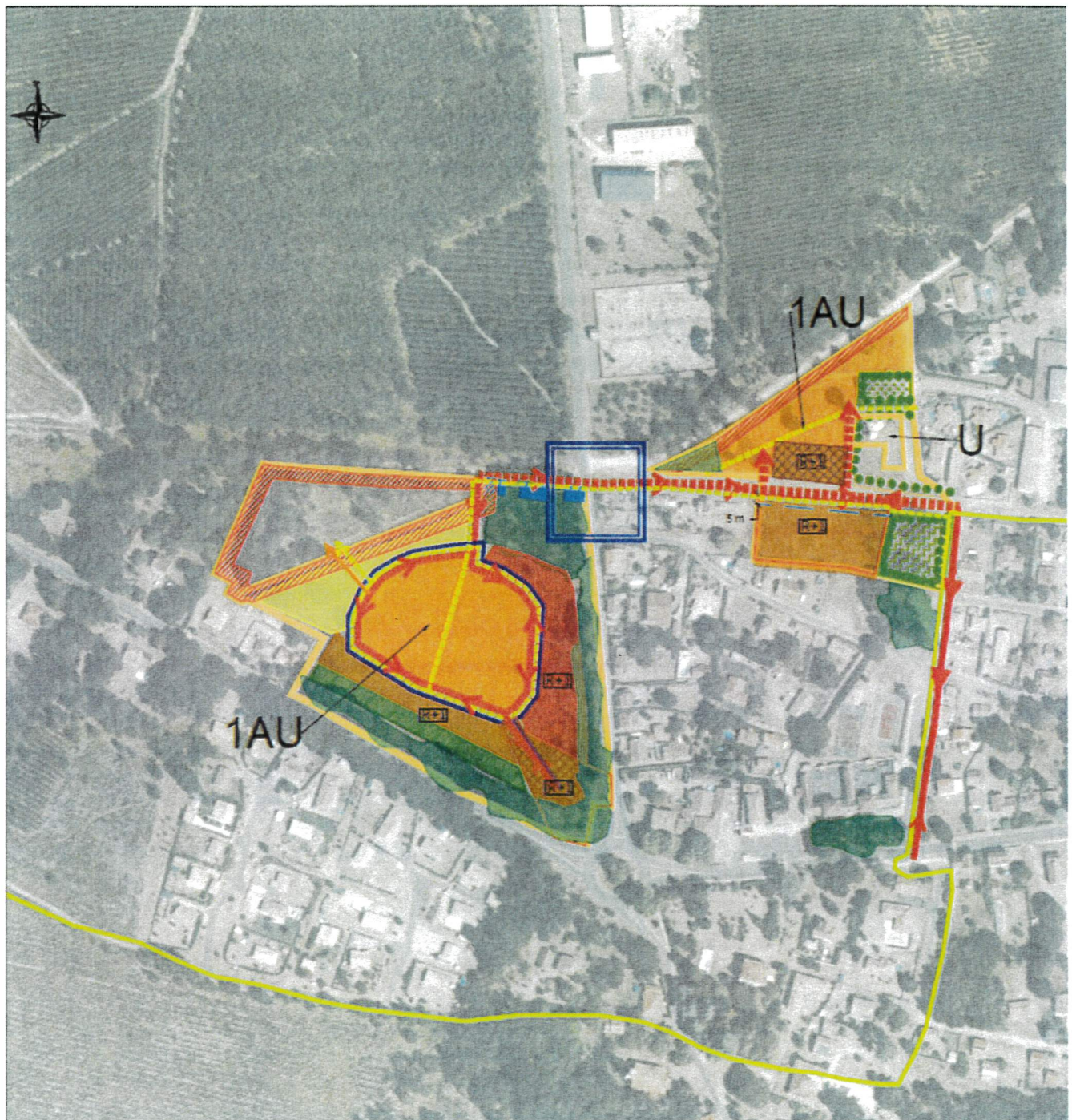
Les faîtages parallèles ou perpendiculaires aux voies respectent les orientations déjà présentes.

Les espaces naturels et la biodiversité

- Des surfaces seront consacrées à la création de milieux naturels (création d'une lisière sur les franges) en ayant recours à des essences locales,
- On privilégiera l'implantation du bâti proche ou en limite de parcelle afin de proposer des espaces de jardins intéressants.

1.3.4. Schéma d'aménagement

Fig2. Orientations d'aménagement à l'échelle du bourg



LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION APPLICABLES AUX ZONES 1AU

2. LE CENTRE BOURG

2.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE

Le site est situé au Nord de la RD 626 et à l'Est de la RD 140, au sein de la polarité bâtie du cœur de bourg, au Nord de l'ensemble bâti « mairie-école ». Du bâti pavillonnaire en borde la limite Ouest et Est. La limite Nord du terrain s'appuie sur le cimetière et la piste de Cayenne. Il représente un espace de prairie planté de quelques bosquets de pins et de chênes. Il accueille sur sa partie Sud le tennis et le boulodrome, le city stade et l'aire de jeux. Le château d'eau est localisé au Nord-Est du terrain. Des constructions récentes bordent la limite Sud et Est.

Le terrain est relativement plat. Il représente une superficie de 16 522 m², incluant la parcelle du château d'eau, la parcelle de la future voie à créer et les parties boisées. Cette superficie est relativement importante mais l'aménagement urbain de la zone va se faire sur une superficie moindre, soit environ 11 400 m² urbanisable.



L'accès se fait au Nord depuis la RD 140 par l'ancienne voie ferrée, par la piste de Cayenne à l'extrémité Nord du site (mais qui ne desservira pas les futures constructions) et par la rue des Écoles, rue à sens unique dans le sens Nord-Sud vers la RD 626.



Fig. 3. Plan de situation et Photos du site depuis la rue des Ecoles (vue vers le Sud) et depuis la patte d'oie formée par la rue de la Gare et l'ancienne voie ferrée (vue vers l'Est)

2.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

Le développement urbain dans cette zone devra permettre de conforter la lecture de la polarité du centre bourg et améliorer son fonctionnement.

Un front bâti en semi-collectif plus dense vient structurer l'ancienne voie de chemin de fer, qui est affirmée comme nouveau barreau de desserte principale. Du bâti moins dense en limite de la piste de Cayenne permet de gérer la transition avec les espaces boisés en limite Nord du terrain.

Des logements locatifs sociaux seront également réalisés en partie Nord de l'ancienne voie ferrée, face au front bâti de l'autre côté de la voie, afin de répondre à une demande forte en matière de locatifs social, en cohérence avec les objectifs du SCoT du Born et du PLH en cours d'élaboration au sein de la communauté de communes des Grands Lacs.

Les équipements actuels du cœur de bourg sont confortés par une requalification des espaces publics le long de la RD 626 (réalisés en 2017-2018).

Un espace vert multifonctionnel permettant d'intégrer divers équipements pour le cœur de bourg (aire de jeux, court de tennis, city-stade...) est créé sur l'îlot enherbé des tennis et du boulodrome. Cet espace vert est ombragé par un alignement planté, en écho au traitement de la place de la mairie.

Un espace public polyvalent à l'image d'une prairie enherbée est mis en place au Nord-Ouest du terrain. Il inclut le périmètre de protection du château d'eau, et accueille du stationnement occasionnel.



2.3. PRINCIPE D'AMENAGEMENT

2.3.1. Insertion urbaine et paysagère

Des lisières plantées d'arbres et d'arbustes permettent de gérer les limites avec les nouvelles extensions urbaines.

La zone boisée entre le cimetière et la voie ferrée est conservée et valorisée. Elle participe à marquer le seuil urbain en entrée Nord de bourg.

Le boisement des chênes au Nord du boulo-drome est préservé.

Le parking occasionnel est traité sous forme de prairie plantée afin de conserver un aspect naturel, et un parking paysager (type parking alvéolé) traité de manière la plus perméable possible sera réalisé au Nord de l'emprise du château d'eau.

Un traitement qualitatif est préconisé sur les limites entre l'espace privé et public des opérations de semi-collectif.

2.3.2. Densité et nombre de logements

Le terrain présentera à terme un minimum de 11 logements avec une densité minimale de 10 logements/ha, dont la réalisation de logements locatifs sociaux à hauteur de 3 logements minimum.

2.3.3. Organisation globale du site

➤ Accès et desserte

Voirie

Les sens de circulations sont adaptés au gabarit des voies et permettent d'assurer des déplacements confortables pour tous les usagers. La partie de la Rue des Ecoles au Nord de la rue de la Gare est en sens unique ce qui permet de sécuriser les abords de l'école. La rue Saint-Philibert est en sens unique (faible largeur de voie et accès délicat).

La circulation au niveau de la rue de la Gare pourrait devenir un sens unique avec un double sens sur la portion entre la rue Saint-Philibert et la rue des Ecoles (faible emprise de la voie).

Une requalification du carrefour entre la RD 140 (Route de Parentis), l'ancienne voie ferrée et la piste de Cayenne permettra de sécuriser l'entrée de bourg.

Les liaisons douces

Une continuité piétonne et cyclable intercommunale Nord/Sud ainsi qu'un maillage à l'échelle communale permet de relier le cœur de bourg et ses équipements aux extensions urbaines.

Le dimensionnement et le traitement des voies

La voie devra obligatoirement intégrer des espaces de circulation dédiés aux piétons, accessibles aux PMR, et aux cyclistes. Les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols seront évités (une chaussée de 5,00m peut être suffisante endesserte résidentielle).



Stationnement

L'offre de stationnements devra être adaptée à la capacité du secteur.

➤ Formes urbaines

L'organisation du bâti s'inscrit dans la structure urbaine et la trame parcellaire du tissu existant, et respecte un gradient de densité décroissant vers la limite du bourg au Nord, afin d'assurer une transition avec l'espace forestier.

Du bâti semi-collectif en R+1 et en mitoyenneté permet de "tenir" la nouvelle voie qui servira de nouveau barreau principal de desserte du bourg.

La réalisation de logements locatifs sociaux, en R+1, face à ce front bâti, permettra de structurer cette nouvelle voie en offrant une diversité d'occupation de l'habitat.

Les faîtages parallèles ou perpendiculaires aux voies respectent les orientations déjà présentes.

Les espaces naturels et la biodiversité

- Des surfaces seront consacrées à la création de milieux naturels (création d'une lisière sur les franges) en ayant recours à des essences locales,
- Sur la partie Sud du site (au sud de l'ancienne voie ferrée), l'implantation du bâti se fera à 5 mètres de l'alignement de la nouvelle voie ainsi créée afin d'assurer un front bâti. Il sera également demandé de la mitoyenneté afin de structurer ce secteur. Ces implantations permettront de profiter d'espaces de jardins intéressants et optimisables.
- Sur la partie nord du site, en limite de voie, une implantation structurante pour le logement social en front de rue est également attendue.

2.3.4. Schéma d'aménagement et programmation

L'aménagement du site se fera en une ou plusieurs opérations, avec un minimum de 11 logements dont 3 logements locatifs sociaux minimum, et une densité minimale de 10 logements / hectare.

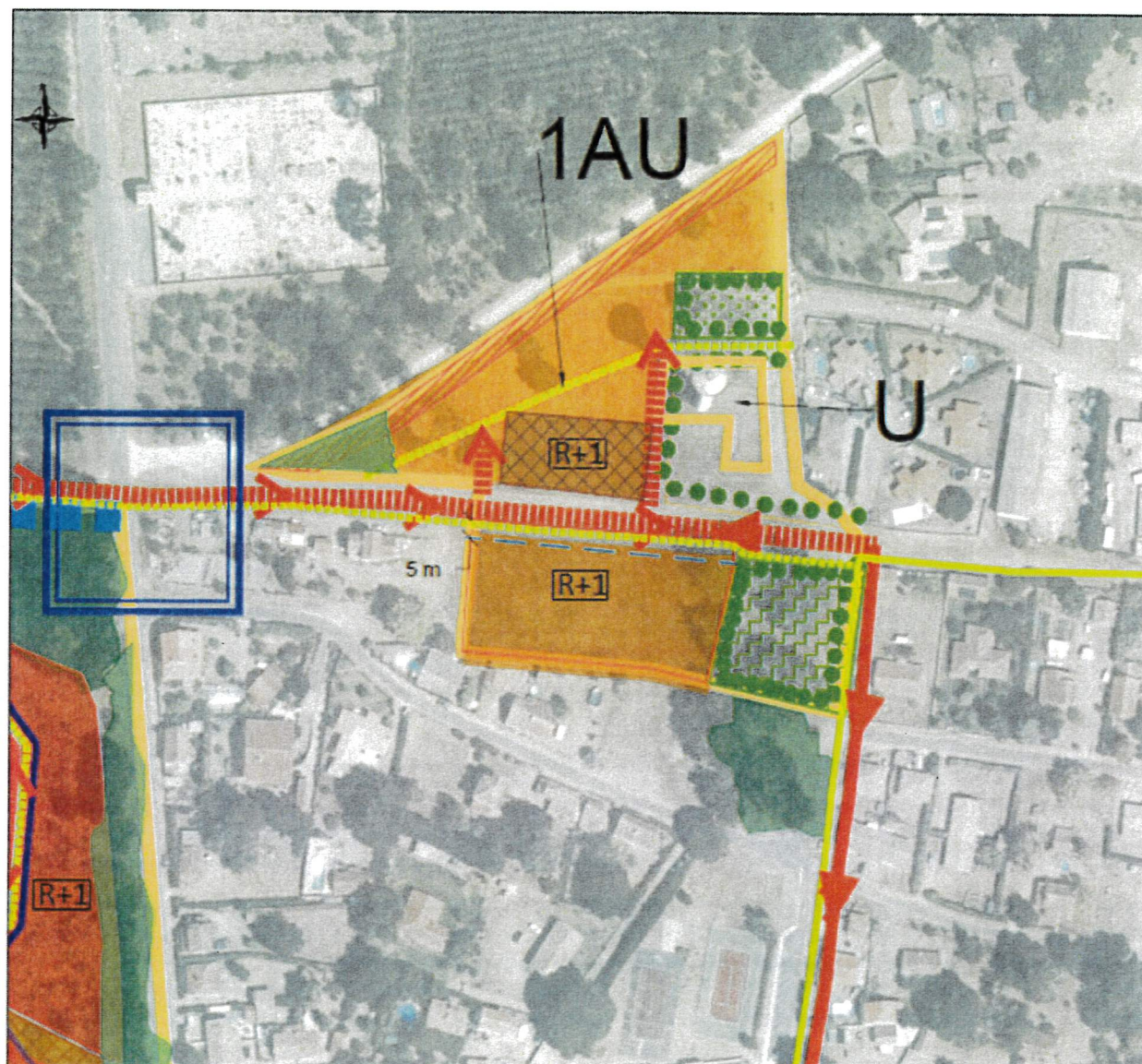


Aménagement des zones 1AU sous forme d'opérations d'aménagement d'ensemble, en 1 ou plusieurs phases :

- zone 1 : 7 670 m² urbanisable, soit 7 logements minimum, dont 3 logements locatifs sociaux
- zone 2 : 3 733 m² urbanisable, soit 4 logements minimum



Fig5. Schéma d'aménagement du coeur de bourg





LEGENDE "schéma coeur de bourg"

-  Secteur soumis à OAP
-  Piste cyclable existante
-  Piste cyclable et/ou liaison douce à créer
-  Préservation des structures paysagères (en application du L151.23 du CU)
-  Parc
-  Alignement d'arbres plantés à conserver ou à créer
-  Stationnement enherbé à prévoir
-  Voie principale existante
-  Voie principale à créer
-  Limite d'implantation du bâti à 5m par rapport à la voie (Front bâti)
-  Bande de recul par rapport aux boisements devant être valorisés
-  Bande de recul aléa incendie
-  Traitement du carrefour d'entrée de bourg
-  Forme urbaine compacte : habitat intermédiaire avec mitoyenneté et R+1 obligatoires (densité de 10lgts/ha minimum)
-  Forme urbaine confortant le bourg : maisons individuelles de plain-pied ou en R+1 (densité de 10 lgts/ha minimum)
-  Secteur de mixité sociale

Temporalité d'ouverture à l'urbanisation : zone prioritaire: à très court terme (2024-2025)

3. LE SECTEUR ENTRÉE NORD

3.1. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DES ENJEUX DU SITE

Le site est situé à l'Ouest du cœur de bourg et de la route départementale 140, et au Nord de la route départementale 626 et du lotissement du Canteloup.

C'est une ancienne forêt de pins bordée de bardeaux en limite de la RD 140 et de la RD 626. Une piste forestière longe le Nord du terrain et fait la limite avec les parcelles forestières du Nord. A ce titre, l'aléa feu de forêt doit être pris en compte.

Des habitations isolées sont présentes à l'angle Sud-Ouest du site.

L'accès au terrain se fait actuellement par la piste forestière située au Nord, parcelle privée qui appartient à la commune. Il s'agit de l'emprise de l'ancienne voie ferrée, en impasse.

La globalité du secteur concerné couvre une superficie de 44 734 m², dont la partie la plus à l'Ouest de 9 116 m² ; va être maintenue en zone à urbaniser fermée. La zone 1AU représente donc une superficie de 35 618 m².



Fig. 6. Plan de situation et Photos du site depuis l'angle Nord-Est et Sud-Est.



3.2. PRESENTATION DES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

Le principe développé sur l'entrée Nord vise à renforcer la lecture du seuil urbain et à valoriser les entrées de bourg Nord et Est.

Le site présente des boisements de valeur qui doivent être conservés, en partie Nord ainsi que sur les franges, le long des RD 140 et RD 626.

L'aménagement devra présenter des formes urbaines différenciées en fonction de leur proximité d'avec la polarité du cœur de bourg.

La nouvelle entrée depuis la RD 140 doit être sécurisée.

Un maillage clair et hiérarchisé de la voirie doit faciliter la compréhension de l'organisation du nouveau quartier. Ce maillage doit s'intégrer dans le maillage existant et permettre la liaison avec le cœur de bourg, notamment une liaison piétonne à terme, avec la sécurisation du giratoire entre la RD 140 et la RD 626.

Le traitement paysager doit préserver l'identité forestière sur la future opération.

3.2.1. Insertion urbaine et paysagère

Afin d'améliorer la lecture de la centralité de bourg, le nouveau quartier devra présenter une densité moyenne minimale de 10 logts/ha.

Les structures paysagères existantes au Nord-Est et à l'Ouest de la parcelle sont conservées, tout comme les structures linéaires de feuillus le long des départementales (baradeaux). Ces éléments végétaux sont en outre pour partie identifiés au titre de l'article L151-23 du code de l'urbanisme. Bien que toute construction et installation soit interdite sous ces éléments boisés, l'intégration de ces boisements à l'opération est essentielle pour une meilleure insertion de l'extension urbaine dans son environnement immédiat. Cette préservation du patrimoine végétal permet de restituer les trames vertes et bleues du bourg et donner une première lecture végétale de l'entrée sur le bourg, et permet d'éviter des secteurs à enjeux environnementaux, en les protégeant de toute urbanisation.

Cette préservation entraîne une réduction de la zone réellement urbanisable assez conséquente, ces espaces représentant environ 8 500 m².

Un traitement qualitatif entre espace privé et espace public est préconisé le long du barreau principal de desserte.

Les espaces naturels et la biodiversité

- Des surfaces seront consacrées à la création de milieux naturels (création d'une lisière sur les franges) en ayant recours à des essences locales,
- Des implantations du bâti différenciées seront à réaliser en fonction de différents secteurs (voir plan d'aménagement ci-après), afin de créer un front bâti au sein de l'opération permettant une structuration autour de la voie interne principale, tout en optimiser les espaces privatifs, avec une exigence de mitoyenneté et/ou de constructions en R+1 sur ces secteurs (la mitoyenneté est à privilégier par les garages lorsqu'ils font partie du projet de construction initiale).
- Des implantations plus libre des constructions seront opérées sur la partie Ouest de l'opération, pour assurer une transition vers les espaces boisés.



3.2.2. Densité et nombre de logements

La zone 1AU d'une superficie totale de 35 618 m² présente des espaces boisés préservés au titre de leur enjeux environnementaux et de leurs apports paysagers, à hauteur d'environ 8 500 m².

La zone 1AU urbanisable s'élève donc à environ 27 118 m².

Le terrain présentera à terme environ 35 logements, comprenant une part de logements locatifs sociaux de 8 logements minimum. Le secteur est ouvert à l'urbanisation sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble qui pourra faire l'objet d'un découpage en tranche.

3.2.3. Organisation globale du site

➤ Accès et desserte

Voirie

Les traitements des carrefours sur les entrées des deux nouvelles zones à urbaniser permettent de marquer la séquence d'entrée sur le bourg et de sécuriser le carrefour.

Une voirie interne circulaire à cette zone permet de drainer l'ensemble de l'opération, avec le maintien d'un accès permettant de desservir la zone 2AU.

Les liaisons douces

La mise en place d'une voie douce en continuité de la piste cyclable intercommunale, et majoritairement en parallèle de la voie interne à créer, permet d'assurer la perméabilité des liaisons douces sur un axe Est- Ouest, et à terme avec un second axe au niveau du giratoire, quand les conditions de sécurité le permettront.

Le dimensionnement et le traitement des voies

La voie devra obligatoirement intégrer des espaces de circulation dédiés aux piétons, accessibles aux PMR, et aux cyclistes. Les surlargeurs de chaussée, facteurs d'accélération de la vitesse automobile et d'imperméabilisation des sols seront évités (une chaussée de 5,00 m peut être suffisante en desserte résidentielle).

Stationnement

L'offre de stationnements devra être adaptée à la capacité du secteur.

➤ Forme urbaine

L'organisation du bâti s'inscrit dans la structure urbaine et la trame parcellaire du tissu existant, et respecte un gradient de densité décroissant vers la limite de bourg à l'Ouest.

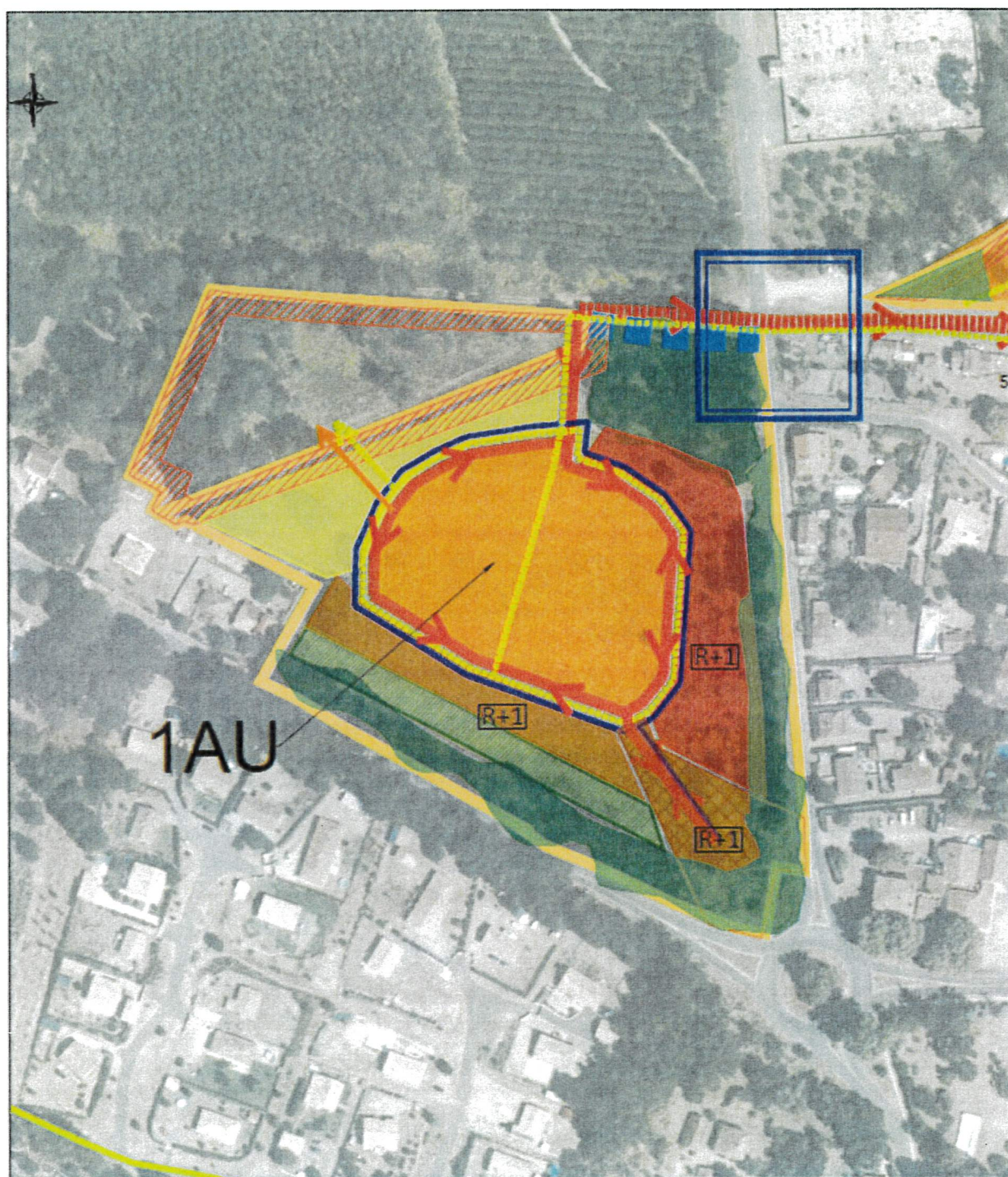
Les constructions observent donc une compacité bâtie plus marquée en continuité du cœur de bourg, de part et d'autre de la voie principale, qu'elles viennent "tenir", avec des constructions assurant un front bâti par une implantation mitoyenne et à 5 m de l'alignement de la nouvelle voie créée, et une hauteur obligatoire de R+1 sur ces secteurs identifiés.

Un secteur situé vers le giratoire, et entre les espaces de front bâti structurant précité, va accueillir des logements locatifs sociaux en habitat intermédiaire (R+1 obligatoire pour conforter ces formes urbaines plus denses en limite avec les RD), permettant l'accueil d'à minima 8 logements locatifs sociaux.

Les façades parallèles ou perpendiculaires aux voies respectent les orientations déjà présentes.

3.2.4. Schéma d'aménagement et programmation

Fig7. Schéma d'aménagement de la zone à urbaniser "Entrée Nord"





LEGENDE "schéma entrée Nord"

-  Secteur soumis à OAP
-  Piste cyclable existante
-  Piste cyclable et/ou liaison douce à créer
-  Liaison douce à créer, sortie sur RD conditionnée
-  Préservation des structures paysagères (en application du L151.23 du CU)
-  Voie principale existante
-  Voie principale à créer
-  Voie secondaire à créer
-  Limite d'implantation du bâti à 5m par rapport à la voie (Front bâti)
-  Bande de recul par rapport aux boisements devant être valorisés
-  Bande de recul aléa incendie
-  Espace vert privatif inconstructible
-  Traitement du carrefour d'entrée de bourg
-  Forme urbaine compacte : habitat intermédiaire avec mitoyenneté et R+1 obligatoires (densité de 10 logts/ha minimum)
-  Forme urbaine compacte : habitat intermédiaire en R+1 obligatoire (densité de 10 logts/ha minimum)
-  Forme urbaine confortant le bourg : maisons individuelles de plain-pied ou en R+1 (densité de 10 logts/ha minimum)
-  Forme urbaine évolutive dans la continuité de l'airial
-  Secteur de mixité sociale

Temporalité d'ouverture à l'urbanisation : à moyen terme, une fois que la zone du cœur de bourg aura été viabilisée et que 20% des lots, hors logements sociaux, auront été vendus (2025-2027)



4. ECHEANCIER PREVISIONNEL DE L'OUVERTURE A L'URBANISATION DES ZONES A URBANISER

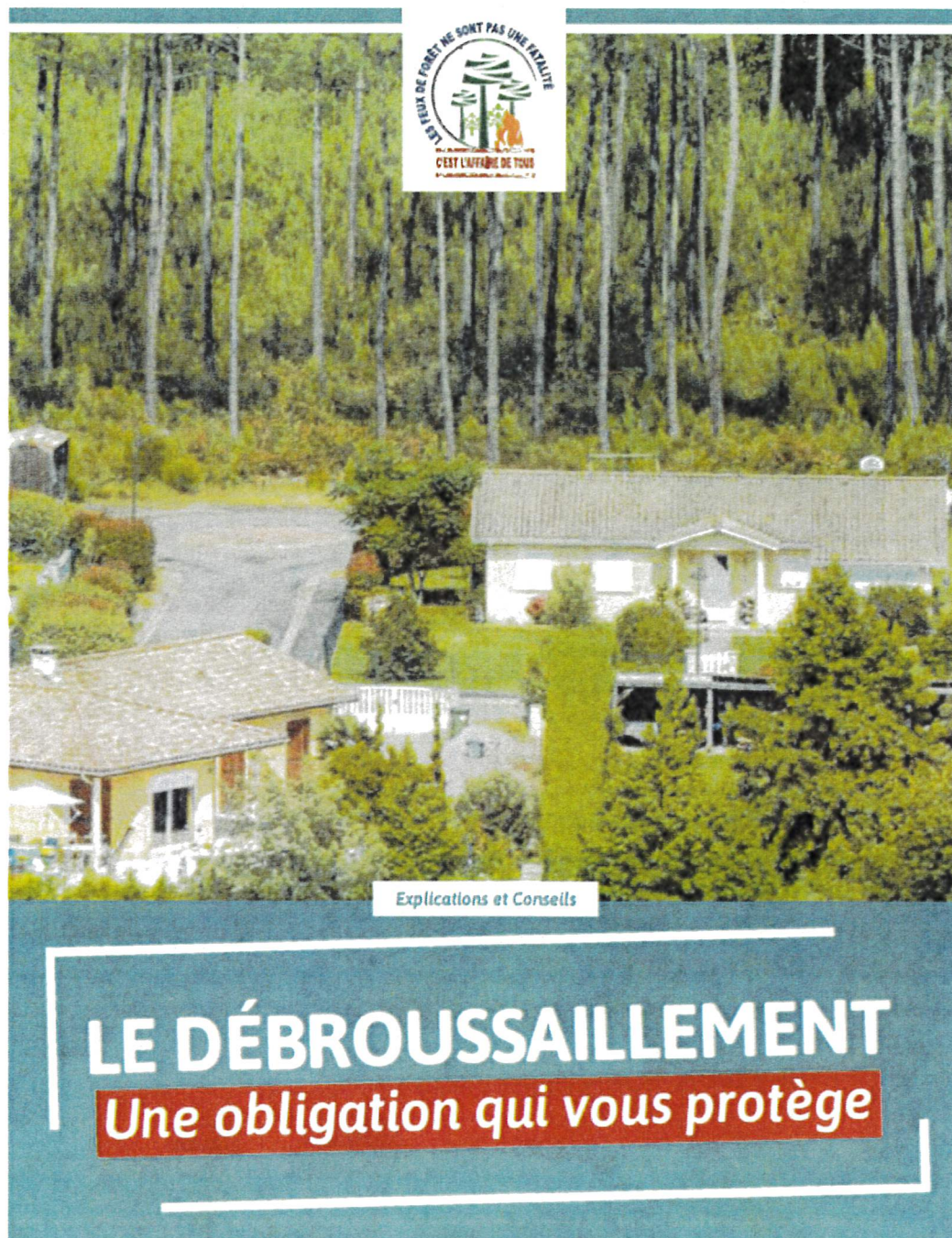
La zone 1AU du Cœur de Bourg est la zone prioritaire à l'ouverture à l'urbanisation, prévue à très court terme. Il s'agit donc de la 1^{ère} zone 1AU à pouvoir obtenir un permis d'aménager et à pouvoir faire l'objet de travaux de viabilisation et d'une urbanisation.

La zone de l'entrée Nord a une ouverture à l'urbanisation en deux temps minimum, puisqu'une partie de la zone est urbanisable (zone 1AU), et l'autre ne pourra l'être qu'après une nouvelle évolution du PLU, par modification ou révision.

La zone 1AU de l'entrée Nord ne pourra faire l'objet d'un projet et de l'obtention d'un permis d'aménager, et donc de s'urbaniser, qu'après la réalisation des travaux de viabilisation de la zone 1AU du cœur de Bourg, et dès lors que 20% des lots, hors logements sociaux, auront été vendus.



Annexe : plaquette d'information sur « le Débroussaillage : une obligation qui vous protège ».





« VOTRE PROPRIÉTÉ EST À PROXIMITÉ D'UN ESPACE BOISÉ ? VOUS ÊTES CONCERNÉ PAR LE DÉBROUSSAILLEMENT »

LE SAVIEZ-VOUS ?

L'Aquitaine est classée à haut risque pour les feux de forêt avec plus de 1 500 départs de feu par an et 1 600 ha de surfaces brûlées en moyenne.

94 % des départs de feu ont une origine humaine.

De nombreux incendies pourraient être évités par simple respect des mesures de prévention.

L'une de ces mesures **obligatoires** est **le débroussaillage** dont les dispositions sont définies par le code forestier et les règlements préfectoraux de protection de la forêt contre l'incendie.

QU'EST-CE QUE LE DÉBROUSSAILLEMENT ?

Le débroussaillage consiste à réduire la **densité de végétation** autour de sa maison pour diminuer l'intensité et limiter la propagation des incendies. Il garantit la rupture horizontale et verticale de la continuité du couvert végétal.

Attention, débroussailler n'est pas défricher !
(Art. L 131-10 du code forestier)

POURQUOI DÉBROUSSAILLER ?

- » Éviter les départs de feu et leur propagation depuis ou vers les propriétés situées en forêt et à proximité,
- » Réduire l'intensité de l'incendie aux abords des habitations et empêcher que l'incendie ne touche les bâtiments,
- » Faciliter la circulation des véhicules des sapeurs-pompiers en cas d'intervention

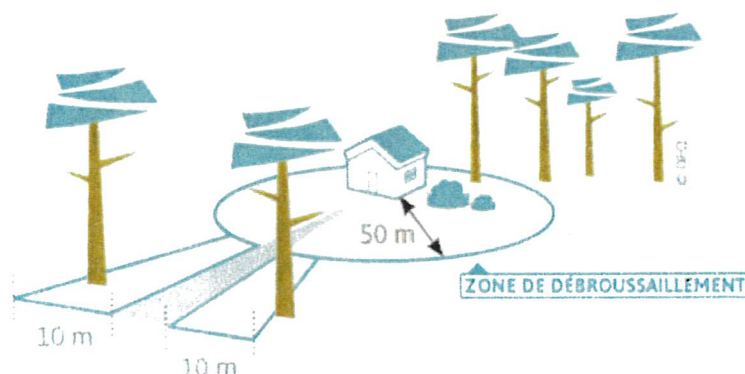
OÙ DÉBROUSSAILLER ?

PRINCIPE GÉNÉRAL

Pour les terrains situés à moins de **200 m des bois et forêts**, l'obligation de débroussailler s'applique sur :

- » 50 m aux abords des constructions,
- » 10 m de part et d'autre des voies privées d'accès aux constructions.

Dans le cadre d'un plan de prévention des risques contre les incendies de forêt (PPRIF), l'obligation peut être portée jusqu'à 100 m aux abords des constructions.





CAS CONCRETS

1 En zone urbaine (zone U dans le PLU)

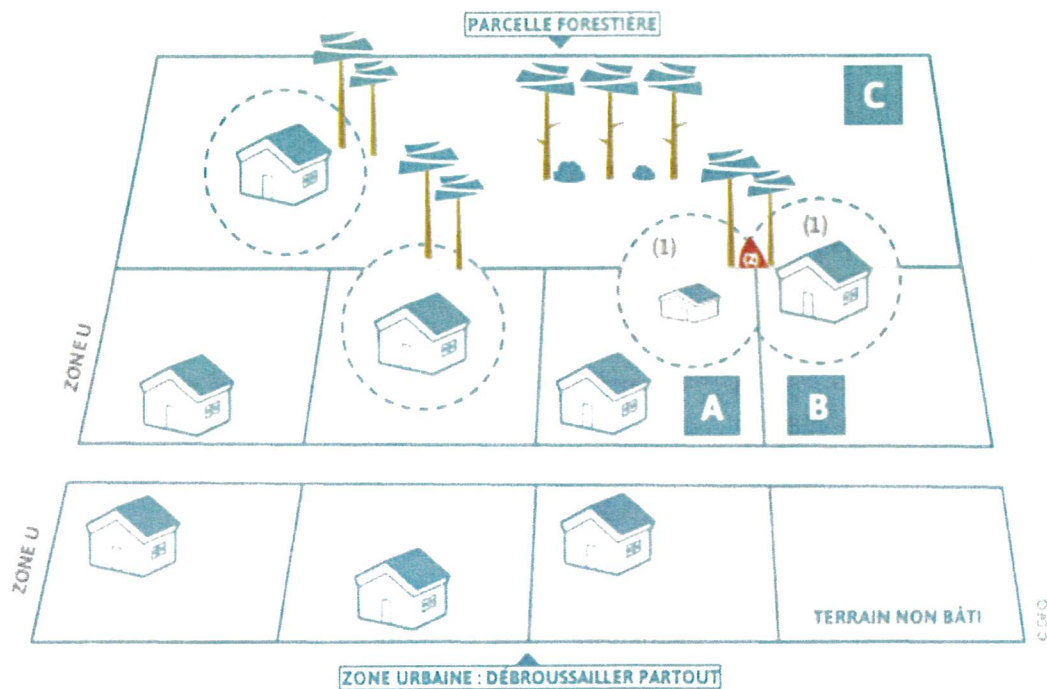
L'obligation de débroussaillage porte sur la **TOTALITÉ** des parcelles bâties ou non. Elle est à la charge du propriétaire ou son ayant droit (Art. L134-6 et 8 du code forestier).

2 Sur fonds voisins

» (1) A et B assument les travaux de débroussaillage dans un rayon de 50 m autour de leur construction

» (2) Les travaux incombent à B, propriétaire de la construction la plus proche du terrain C (Art. L 131-13 du code forestier).

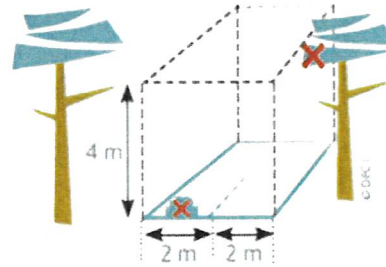
» A et B préviennent C qui ne peut s'opposer aux travaux (Art. L 131-12 du code forestier), sous peine de prendre en charge la responsabilité du débroussaillage.



MODALITÉS SUPPLÉMENTAIRES DANS LE MASSIF DES LANDES DE GASCogne* (GIRONDE, LANDES, LOT-ET-GARONNE)



- » Les arbres doivent être à une distance minimale de 3 m des constructions.
- » L'élagage des arbres doit maintenir les premières branches à une hauteur minimale de 2,5 m du sol.



- » Les voies d'accès aux constructions doivent être d'une largeur minimale de 4 m.
- » Toute végétation doit être supprimée sur une hauteur de 4 m et sur une largeur de 2 m de part et d'autre de l'axe central de ces voies.

* Règlement interdépartemental de protection des forêts contre les incendies



QUI DOIT DÉBROUSSAILLER ?

CELUI QUI OCCUPE LES LIEUX

Le débroussaillage incombe à celui qui crée le **risque**, c'est-à-dire à **tout propriétaire**, ou ayant droit (locataire), de constructions, chantiers ou installations de toute nature, situés à moins de 200 m de bois et forêt. En **zone urbaine**, la totalité de la parcelle, **bâtie ou non**, doit être débroussaillée.

(Art. L 134-8 du code forestier)

Sans tenir compte des limites de propriété !

Le débroussaillage doit être effectué y compris sur les terrains voisins après en avoir informé leurs propriétaires. Ceux-ci ne peuvent s'y opposer.
(Art. L 131-12 du code forestier)

CONTRÔLE ET SANCTION

Dans l'exercice de ses pouvoirs de police, le **Maire est responsable du contrôle et de l'exécution de ces obligations**. Il peut, après mise en demeure, exécuter d'office les travaux à la charge du propriétaire.

Le non-respect de cette obligation par le propriétaire peut également :

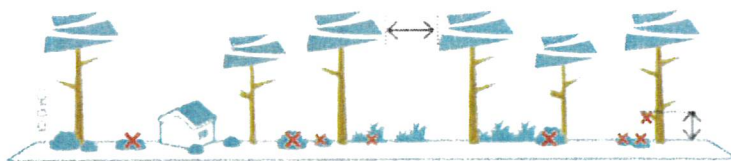
- Donner lieu à une amende allant jusqu'à 30 € par m²
(Art. L 134-2 du code forestier)
- Engendrer une franchise supplémentaire d'assurance de 5 000 € en cas de sinistre
(Art. L 122-8 du code des assurances)

QUAND DÉBROUSSAILLER ?

La période la plus appropriée est juste **avant la reprise de la végétation**, durant les mois de février et mars, et lorsque le niveau de vigilance est de « faible à moyen » (consultable sur dfci-aquitaine.fr). Cette opération doit être renouvelée au moins une fois par an et adaptée selon la croissance des végétaux.

COMMENT DÉBROUSSAILLER ?

DÉBROUSSAILLER CONSISTE À RÉDUIRE LA DENSITÉ DE VÉGÉTATION AU SOL ET AÉRIENNE



Réduire les herbes hautes, buissons, arbustes (sous-bois), en densité trop importante, séparer les cimes et élaguer certains arbres.

- Ces travaux peuvent être assurés personnellement ou sous-traités à une entreprise.

Suivant les cas, le débroussaillage nécessite :

- Une débroussailleuse pour couper les herbes hautes, les buissons, les arbustes.
- Une scie ou une simple hache pour les petites branches.
- Une tronçonneuse.

- **ATTENTION.** Les végétaux coupés doivent être compostés, broyés ou déposés en déchetterie. Renseignez-vous auprès de votre mairie.

JE NE BRÛLE PAS MES DÉCHETS VERTS, C'EST INTERDIT !

Le brûlage des déchets verts (autrement dénommé incinération) est régulièrement la cause de propagation d'incendies.

Déchets concernés :

les feuilles et aiguilles mortes, les éléments issus de la tonte de pelouse, de la taille de haies et d'arbustes, d'élagage.

En cas de non-respect, une contravention jusqu'à 450 € peut être appliquée pour un particulier (Art. 131-13 du code pénal).

« La forêt est un milieu fragile, Protégeons-la. »

IMMATRICULÉ ET COMMUNIQUÉ - JUIN 2022 - CRÉDIT PHOTO : DFCI-AQUITAINE / F43

DFCI-AQUITAINE
contact@ardfci.com

Plus d'infos sur

www.dfici-aquitaine.fr
@DFCIaquitaine

