



Commune de DOUNOUX (88)

DECLARATION DE PROJET SUR LE
PLAN LOCAL D'URBANISME

**Dérogation de recul
au titre de l'article L 111-1-4 du CU**



**ESpace &
TERRitoires**

Etudes et conseils en urbanisme et aménagement

240, rue de Cumène
54230 NEUVES-MAISONS

Tél : 03 83 50 53 87
Fax: 03 83 50 53 78

Dossier Approbation

Document conforme à celui annexé à la délibération du Conseil Municipal du 12 / 11 / 2014 portant approbation de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU.

**Signature
du Maire :**



SOMMAIRE

Introduction.....	1
1- Contexte communal général au regard des voies de communication.....	2
2- Analyse de la zone concernée par l'étude « Entrée de Ville ».....	3
3- Projet global de la zone Ux et modification du recul.....	6
4- Propositions d'aménagement.....	8
5- Conclusion.....	10

La commune de DOUNOUX dispose actuellement d'un **Plan Local d'Urbanisme** approuvé initialement le 26/03/2013 et modifié de manière simplifiée le 05/02/2014.

Le présent dossier fait suite à la démarche engagée par la Coopérative Agricole de Remiremont et de la Vôge auprès de la commune de DOUNOUX, concernant un projet de nouvelle implantation de la Coopérative Agricole sur le ban communal, ne correspondant pas en l'état aux dispositions du PLU en vigueur.

La réalisation d'une déclaration de projet est nécessaire pour permettre l'implantation de la Coopérative Agricole sur le ban communal. La déclaration de projet a pour objet de rendre le PLU de DOUNOUX compatible avec le projet d'implantation de la Coopérative Agricole de Remiremont et de la Vôge à proximité du G.A.E.C. FLORAVOGE.

Le projet étant situé hors agglomération, en bordure de la RD 434 classée à grande circulation, une étude Dupont doit être conduite (article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme).

L'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme stipule qu'« *En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de 75 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 ni à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Le Plan Local d'Urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

[...]

Il peut ainsi être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation. »

Par l'intermédiaire d'une réflexion spécifique en matière d'aménagement intégrant les paramètres suivants de maîtrise des nuisances, de sécurité, de qualité architecturale, urbanistique et paysagère, il est possible de déroger à cette règle d'inconstructibilité.

La réalisation d'une étude dite "**Etude Entrée de Ville**" permet donc de lever cette interdiction moyennant l'établissement de règles spécifiques assurant la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

La présente étude a donc pour but d'engager une réflexion préalable au projet d'implantation de la Coopérative Agricole et d'aboutir à l'élaboration d'un projet de qualité qui trouvera sa traduction dans le Plan Local d'Urbanisme de la commune de DOUNOUX. En application du paragraphe cité précédemment, le document qui va suivre permet de lever l'interdiction de construire dans la bande de 75 m de part et d'autre de la RD 434 sur un secteur défini. **Il a pour objectif de lever les prescriptions de l'article L. 111-1-4 après accord du Préfet.**

L'unique axe concerné par l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme sur le territoire de DOUNOUX est la RD 434, axe classé « route à grande circulation ».

1- Contexte communal général au regard des voies de communication

Le territoire communal de DOUNOUX est traversé par deux axes principaux de circulation automobile pointant les 4 points cardinaux. Il s'agit de la RD 44, d'axe est/ouest, et de la RD 434, d'axe nord/sud.

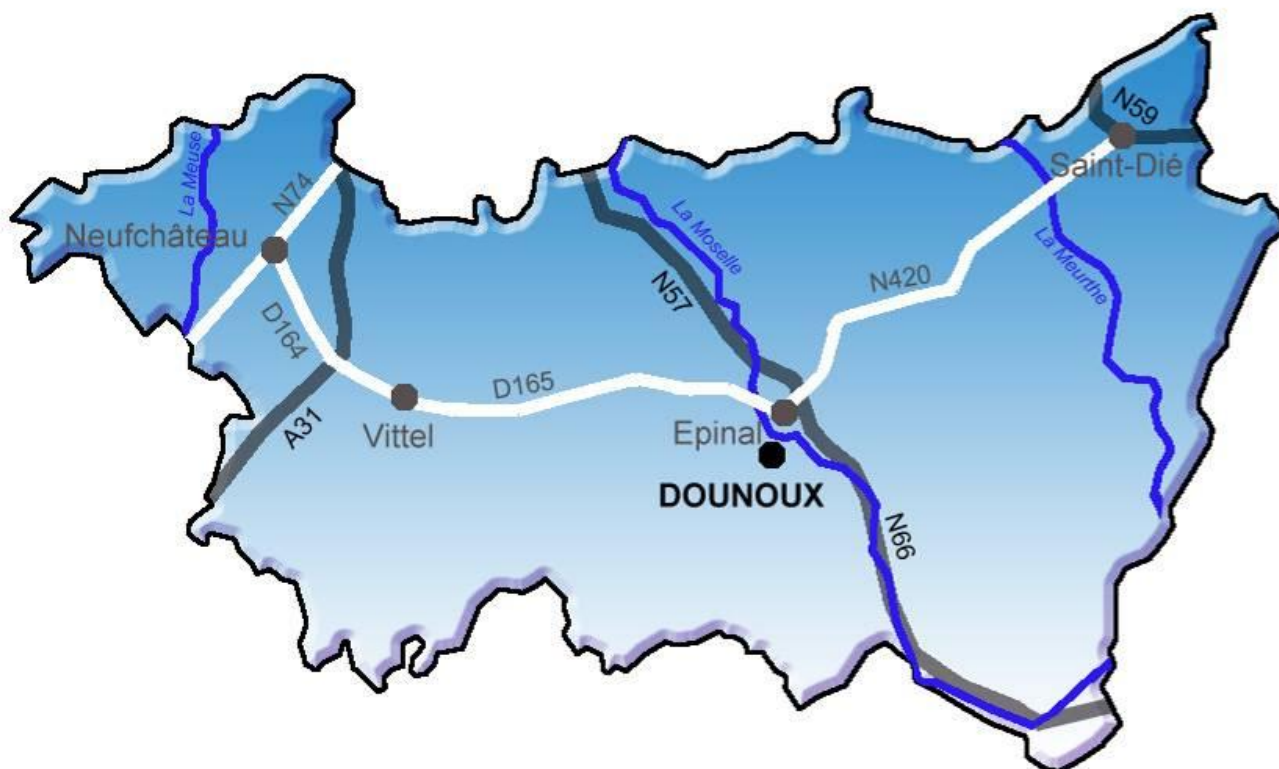
La commune est traversée la **RD 434**, classée **route à grande circulation**. La RD 434 assure le transit entre Xertigny et Épinal. Cet axe nord-sud était à l'origine l'axe principal et fondateur du village. Cet axe est toujours aujourd'hui l'artère principale sur lequel s'implantent les principaux espaces et équipements publics (mairie, église, salle communale, école, place publique), commerces et services. Cet axe supporte en moyenne annuelle un trafic de 3 150 véhicules par jour. Elle subit aussi le trafic des poids lourds provenant des carrières de Hadol. En raison de son classement en route à grande circulation, l'amendement Dupont s'y applique.

L'amendement Dupont du 2 février 1995 est un outil préventif. Il constitue une mesure de sauvegarde destinée à assurer un aménagement de qualité des espaces non urbanisés situés en bordure de voies importantes. D'après l'article L 111-1-4 du Code l'Urbanisme, l'amendement Dupont interdit les nouvelles constructions en dehors des zones urbanisées dans une bande de 75 m ou 100 m (par rapport à l'axe de la chaussée) autour des voies classées à grande circulation. Cette interdiction ne s'applique pas lorsqu'un PLU prévoit d'autres règles justifiées concernant cette bande de 75 m ou 100 m. Notamment lorsque le volet paysager est présent.

Au-delà de ces deux principaux axes permettant de relier les différents hameaux entre eux et au village, il existe quelques voiries communales secondaires de petite taille.

D'autre part, à une échelle plus grande que l'échelle communale, DOUNOUX se situe à seulement quelques kilomètres de l'échangeur d'Arches, permettant d'accéder à la RN 57 et au sillon Mosellan, attractif en termes d'emplois.

La commune n'est concernée par aucun Projet d'intérêt Général ni aucune Opération d'Intérêt National. Cependant, elle est concernée par le projet routier de désenclavement de la Vôge. Le désenclavement de la Vôge a fait l'objet d'une étude de faisabilité commandée par le Conseil Général et réalisée courant 2006. La solution 2B pour désenclaver le secteur sud-ouest d'Épinal consisterait à créer une déviation routière directe entre Arches et DOUNOUX, en contournant Hadol.



2- Analyse de la zone concernée par l'étude « Entrée de Ville »

2.1- Présentation de la zone

La zone sur laquelle souhaitent s'implanter les nouveaux locaux de la Coopérative Agricole de Remiremont et de la Vôge (CARV) se situe en bordure de la RD 434.

On peut considérer cette zone en situation d'« entrée de ville ». En effet, en venant de Xertigny, l'entrée sud de la commune de DOUNOUX est caractérisée par une grande ligne droite depuis le versant de Buzegney et le pont qui surplombe la voie ferrée, et par la présence de plusieurs bâtiments d'activité (GAEC agricole, serres FLORAVOGE,...). Les abords de ces hangars métalliques ne sont pas traités ni aménagés. Le fait que des véhicules, des camions de transport et des poids lourds puissent accéder et sortir à cet endroit renforce le manque de sécurité de cette accès au village, où la vitesse des véhicules est accrue. A l'entrée dans DOUNOUX, un aménagement en chicanes a été installé pour favoriser le ralentissement des automobiles à proximité des premières habitations.

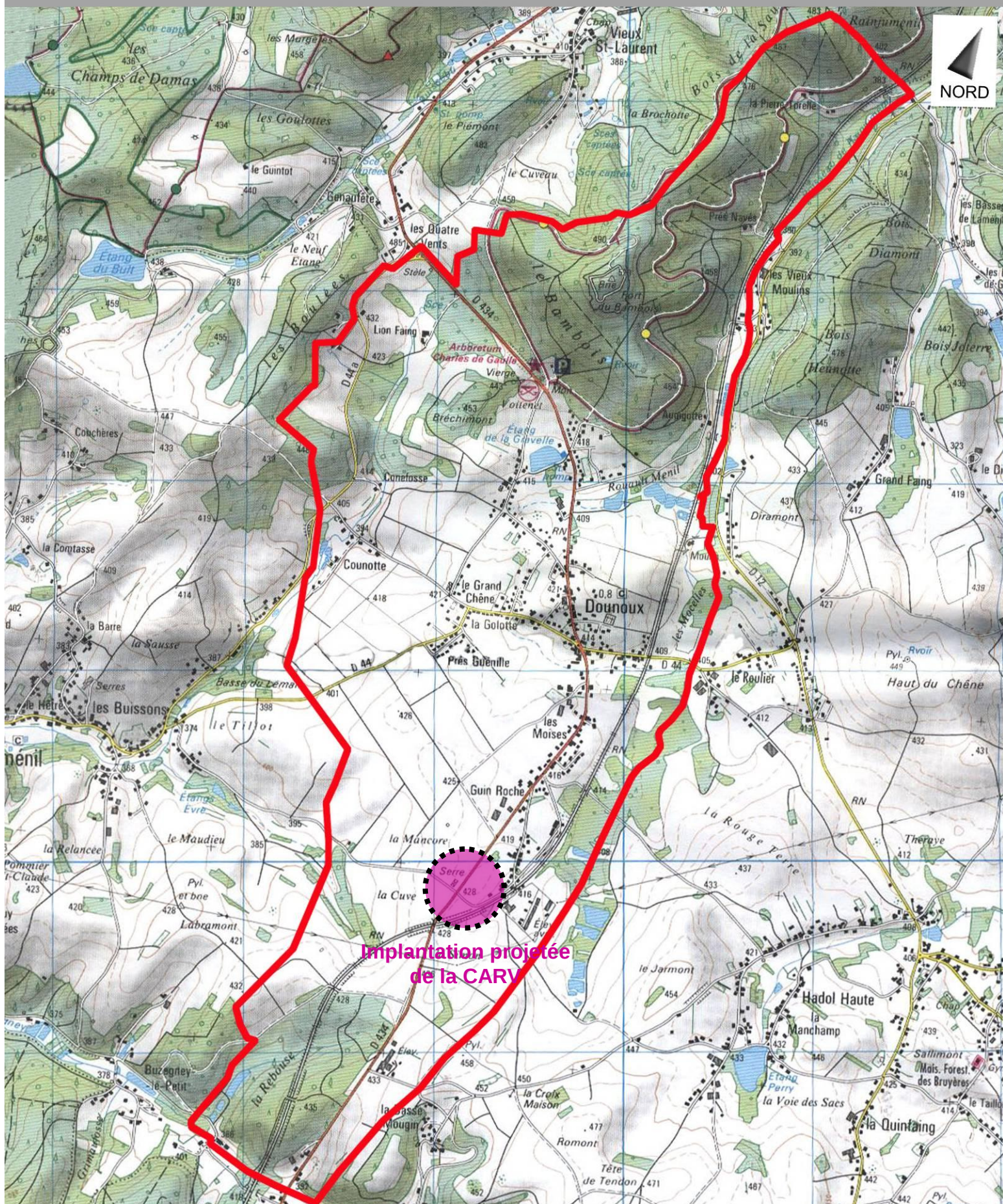
Classée route à grande circulation notamment entre Xertigny et Épinal, la RD 434 supporte en moyenne annuelle un trafic de 3 150 véhicules par jour.



Au regard du Plan Local d'Urbanisme actuellement en vigueur (approuvé en mars 2013), ce secteur est classé en zone Ac (agricole constructible). Or, une coopérative agricole, au sens du Code de l'Urbanisme, n'est pas reconnue comme une exploitation agricole. Il n'est donc pas possible pour la CARV de se délocaliser sur la future zone prévue, sans faire évoluer le PLU. L'activité de coopérative agricole correspond à une vocation commerciale qui nécessite un changement du zonage. Il s'agit donc en l'occurrence de transformer une parcelle classée en Ac en zone d'activité (Ux), de manière à permettre cette implantation commerciale. La réalisation d'une **déclaration de projet** est donc nécessaire pour permettre l'implantation de la Coopérative Agricole sur le ban communal.

DOUNOUX - Plan Local d'Urbanisme

TERRITOIRE COMMUNAL



Source: IGN

Echelle: 1/25 000°

ESpace &
TERRitoires

Etudes et conseils en urbanisme et aménagement

2.2- Occupation des sols et environnement urbain

La vocation actuelle de la zone est agricole (terres en labour).



Horticulture Floravôge.

La zone est limitrophe avec le G.A.E.C. FLORAVOGE (horticulteurs), sis au 1 le Haut des Bas sur la RD 434. FLORAVOGE est un établissement horticole créé en 1972. Les horticulteurs pépiniéristes y proposent la vente aux particuliers de fleurs, plantations arbustes, plants maraichers pour le potager, fruitiers, plantes à massif, etc... FLORAVOGE est composé de deux serres d'environ 6,50 m de hauteur au pignon, destinées à la culture et à l'accueil du public, entourées d'espaces engazonnés et plantés et d'une aire de stationnement pour les véhicules sur l'avant, face à la RD 434.

2.3- Paysage, topographie et sensibilité paysagère

Le terrain d'assiette du projet d'implantation de la CARV est sensiblement plat, à une altitude moyenne de 428 m. On note une légère déclivité de - 1 mètre par endroit sur la parcelle X 586 par rapport à FLORAVOGE. Il se trouve en contrehaut de la RD 434 puisqu'un talus de plus de 3 m de hauteur le sépare de la route départementale. Le site est uniquement visible de façon restreinte depuis la RD 434 (en venant de Xertigny), la rue de la Gare et la voie communale n°5 d'Uriménil à la Gare. Cette perception n'est cependant pas lointaine, elle est rapprochée. Il n'existe pas de réelle sensibilité du point de vue des perspectives lointaines au sud. En revanche, le site est visible dans son ensemble et en totalité depuis la sortie de DOUNOUX (au nord du site).

2.4- Voies de communication

La zone n'est pas directement desservie par la RD 434. Il n'existe aucun accès direct à cause du talus cité précédemment. Le site dispose d'une desserte non qualitative et indirecte, pour l'heure inadaptée à une zone d'activités économiques sur la RD 434. L'accès à FLORAVOGE se fait par la voie communale n°5 d'Uriménil à la Gare. Il est prévu par la CARV de profiter des accès de FLORAVOGE pour desservir son nouveau site d'implantation. Il s'agit pour la CARV et FLORAVOGE de mutualiser les modalités d'accès au site, notamment pour les véhicules légers et les engins agricoles, puisqu'aucun accès direct sur la RD 434 ne sera autorisé. En revanche, pour respecter les prescriptions du Conseil Général des Vosges, un aménagement du carrefour entre la voie communale n° 5 (sur laquelle sortira la CARV) et la RD 434 devra être étudié avec les services techniques du Conseil Général en fonction de l'évolution du trafic engendré par la nouvelle activité. Au carrefour, les rayons de giration devront être adaptés en fonction du type de véhicules (semi-remorques notamment). Le financement de cet aménagement sera décidé par les élus, avec une participation allant de 0 à 100 % par le Conseil Général en ce qui concerne les travaux sur le domaine routier départemental.

2.5- Nuisances

Deux types de nuisances peuvent être relevés : une pollution sonore et une pollution de l'air. Les deux sont générées par la circulation automobile dense sur ce tronçon.

- **Bruit**

La zone est longée par la RD 434 qui génère des nuisances acoustiques. Sur la section de route concernée, le trafic journalier moyen pour l'année est de 3 150 véhicules/jour en moyenne sur une année (données Conseil Général 88).

- **Air**

La pollution atmosphérique est elle aussi directement liée à la circulation automobile par les rejets des véhicules. Toutefois, le site étant très ouvert, il limite fortement la stagnation ou la concentration des rejets atmosphériques. On peut donc considérer que cette pollution est limitée au droit de la zone.

3- Projet global de la zone Ux et modification du recul

3.1- Objet de la dérogation

Actuellement, il existe sur DOUNOUX des mesures d'interdiction de construire liées à l'**amendement Dupont** (article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme qui interdit les nouvelles constructions en dehors des zones urbanisées dans une bande de 75 m par rapport à l'axe de la chaussée autour des voies classées à grande circulation) qui concernent uniquement la **RD 434**, route classée à grande circulation.

Afin de trouver une solution urbaine et de créer de véritables aménagements d'entrées de ville, l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme, créé par la Loi Barnier du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, stipule que, de part et d'autre de l'axe de la RD 434 générant **75 m d'inconstructibilité**, toute construction est interdite. Néanmoins, par l'intermédiaire d'une réflexion spécifique en matière d'aménagement, il est possible de déroger à cette règle d'inconstructibilité.

La présente étude a donc pour objectif de justifier la nécessité de faire tomber le recul inconstructible autour de l'axe de la RD 434 au droit de l'implantation de la CARV. Par le biais de l'amendement Dupont, ce recul sera ramené à **25 m** pour les portions autour de la RD 434 impactant la zone Ux créée par la déclaration de projet sur le PLU.

Principes :

- L'utilisation de la topographie existante et la prise en compte des écoulements le long de la RD,
- L'individualisation de la zone au regard du bourg et de la circulation,
- L'intégration d'espaces paysagers dans le programme,
- La limitation de l'impact sur la surface agricole.

Il sera donc nécessaire de prévoir :

- Un programme de réalisation progressif,
- La conservation d'une bande paysagère et aménagée le long de la RD 434,
- La création et la gestion des différents réseaux,
- La réutilisation de la voie communale n°5 d'Uriménil à la Gare et la sortie sur la RD 434,
- Des accès groupés sur la RD 434 pour FLORAVOGE et la CARV.

Descriptif :

Une opportunité se présente par le déplacement de la Coopérative Agricole de Remiremont et de la Vôge (CARV) le long de la RD 434 à proximité du G.A.E.C. FLORAVOGE, au lieu-dit « Au Haut des Bas », de manière à créer un complexe autour du thème de l'horticulture (activités connexes).

Cette implantation peut se faire au sein d'une nouvelle zone Ux définie dans la déclaration de projet du PLU et concernée par la demande de dérogation. Il s'agit de permettre à la commune dépourvue de sites d'envergure pour l'implantation d'activités de définir enfin une zone d'activités à vocation commerciale.

De plus, la volonté d'empiéter le minimum de terre agricole a amené la réflexion autour d'une voirie principale existante et sous utilisée aujourd'hui, la voie communale n°5 d'Uriménil à la Gare, tout en se raccordant à l'axe routier qu'est la RD 434.

La desserte de la zone ne s'effectuera pas directement depuis la RD 434, objet de la modification du recul, mais par une voie communale secondaire. Cela permettra une indépendance du site au regard des axes de déplacement du centre-bourg et des zones d'habitat.

La configuration et la création de la zone Ux autour de la RD 434 absorbera dans sa configuration les activités existantes voisines (serres horticoles) et limitera l'impact en profondeur sur les terres agricoles en réutilisant des terrains proches de la route peu propices à la culture ou à la pâture.

Il sera proposé une zone végétalisée le long de la RD 434, la plus exposée visuellement afin de permettre une bonne intégration. Elle permettra d'atténuer l'impact visuel en partie haute du talus.

Le traitement architectural imposé permettra de présenter des façades restreintes le long des axes et une unité de matériaux, de volume et de coloris.

4- Propositions d'aménagement

Les terrains concernés par la dérogation sont liés à l'implantation d'activités commerciales. Il s'agit d'accompagner la mise en œuvre de la zone Ux sur le secteur le Haut des Bas à la sortie sud de DOUNOUX en direction de Xertigny. La dérogation des 75 m ne concerne qu'un espace très restreint en zones Ux et Ac le long de la RD 434 (sur 200 m linéaires).

Le nouveau recul sur 200 m linéaires le long de la RD 434 (entre la voie communale n°5 et la parcelle X 584) fait l'objet d'une demande de dérogation de passer à 25 m au lieu de 75 m. Le talus sera enherbé et aménagé de façon paysagère et qualitative dans le cadre d'une intégration renforcée de la zone.

Il est toutefois nécessaire de garantir la compatibilité de la nouvelle règle de recul de 25 m avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Les dispositions de l'article L 111.1.4 du Code de l'Urbanisme, introduit par l'article 52 de la Loi Barnier sont respectées et la non application de la règle d'inconstructibilité et du recul de 75 m sur la zone Ux du PLU depuis l'axe de la RD 434 se justifient au regard des éléments suivants :

4.1- Prise en compte des nuisances

- **Bruit**

En ce qui concerne la pollution sonore, la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 a pour objet principal d'offrir un cadre législatif complet à la problématique du bruit et de poser des bases cohérentes de traitement réglementaire de cette nuisance.

La RD 434 et le secteur concerné par la modification de la zone de recul ne sont pas concernés par des périmètres affectés par le bruit, et ne sont ainsi pas classés en voie bruyante. En conséquence, de part et d'autre de la RD 434, les bâtiments à construire quels qu'ils soient n'ont pas obligation à ce jour de bénéficier d'un isolement acoustique particulier.

La problématique des nuisances sonores existe ici mais reste faible. Le site est surélevé de 3 m par rapport à la RD 434. De ce fait, l'aspect physique limite l'impact sonore sur le projet.

Les nuisances sonores liées à la circulation dans la zone et aux activités connexes seront restreintes en raison de la taille de la zone et du choix du type d'implantation (terrain de faible taille ne pouvant accueillir de l'activité lourde). Qui plus est, l'accès indirect sur la RD 434 limitera les nuisances en réutilisant une voie secondaire existante déjà usitée de nos jours pour accéder à FLORAVOGE.

- **Air**

La traversée par la RD 434 d'un milieu naturel très ouvert limite la stagnation et la concentration des rejets atmosphériques au droit de la zone.

⇒ Au regard des nuisances, le recul à 25 m n'augmente pas les nuisances. Il est compatible avec la modification.

4.2- Prise en compte de la sécurité

Le statut de la RD 434 interdit tout accès direct sur cette voie. La zone sera donc desservie par un accès unique via la voie communale n°5 qui forme une intersection avec la RD 434 au droit de FLORAVOGE. Cette voie communale dispose d'une utilisation très restreinte actuellement car elle ne dessert aucun espace urbain. Donc, elle n'augmente pas les risques existants. Cet accès devra se traduire par la réalisation d'un carrefour aménagé qui permettra de desservir également la deuxième zone, objet de cette étude, et de gérer le trafic et la vitesse automobile au droit de cette intersection. La mise en indépendance complète de la zone et de la gestion de sa circulation renforcera la sécurité. Ce secteur de la commune ne présentant pas une forte identité, la réalisation d'un tel ouvrage pourra être l'occasion de matérialiser de manière plus qualitative et plus sécuritaire l'entrée du bourg de DOUNOUX.

La desserte interne de la zone se fera par un réseau viaire qui se connectera et se rattachera à celui existant. Les voies seront dimensionnées en conséquence et les rayons de girations pour les engins

agricoles notamment seront calculés pour garantir une parfaite circulation des véhicules sur et aux abords immédiats du site.

⇒ ***Au regard de la sécurité, le recul à 25 m prend en compte la sécurité. La sortie avec un recul d'inconstructibilité de 25 m est suffisante au regard du positionnement des accès et de la visibilité de part et d'autre.***

4.3- Prise en compte de la qualité architecturale

La zone pressentie est une zone de transition entre un espace urbain et un espace naturel agricole. Aussi, il est nécessaire que d'un point de vue architectural, les futures constructions s'harmonisent parfaitement avec le contexte environnemental existant. Le projet concerné par le recul et les espaces libres de la zone d'activités (Ux) sont protégés des perspectives lointaines par la topographie des lieux et donc d'un éventuel impact visuel dommageable dans le paysage.

Les nouveaux bâtiments d'activités présenteront une unité de matériaux, de volumes et de coloris. Les enseignes seront intégrées à la réalisation des projets. Le secteur est déjà concerné par une architecture horticole et il sera renforcé et accompagné par le projet de la CARV au travers de la mise en place d'une charte commerciale adaptée à la vocation de jardinerie.



En termes d'aspect extérieur, les futurs bâtiments prendront la forme d'une architecture commerciale conforme à la charte de l'enseigne « Comptoir du Village » de Gamm Vert. Il s'agit de respecter les codes de la franchise du réseau Gamm Vert qui œuvre dans la distribution en coopérative de loisirs verts et de produits agricoles. Architecturalement, le futur magasin n'excédera pas en hauteur les serres de FLORAVOGE voisines (environ 7,50 m de hauteur au pignon).

Le règlement de la zone Ux du PLU qui s'y applique a été volontairement rédigé de façon souple de manière à ne pas entraver des projets architecturaux innovants. Les principales dispositions à retenir concernent essentiellement l'implantation des constructions par rapport aux emprises publiques et aux limites séparatives, le verdissement obligatoire des surfaces libres de toute construction, la hauteur et la nature des clôtures, et le camouflage à la vue des aires de stockage. Aucune disposition particulière dans le règlement de la zone Ux n'a été mise en œuvre sur la volumétrie, l'utilisation de certains matériaux, ou le respect d'une certaine forme d'architecture. Même si aucun règlement d'urbanisme ne limite notamment les couleurs d'enseigne et les coloris de matériaux, les coloris employés en façades seront issus de la charte Gamm Vert (vert foncé, blanc, beige et rouge + tons bois).

La proposition de recul inconstructible de 25 m par rapport à l'axe de la RD 434 suit en outre l'alignement des serres de FLORAVOGE, de manière à garantir l'harmonisation des fronts bâtis le long de l'axe viaire départemental.

⇒ ***Au regard de la qualité architecturale, la modification du recul à 25 m est compatible avec la prise en compte de la qualité de l'architecture, eu égard des projets concernés et par rapport à l'existant.***

4.4- Prise en compte de l'urbanisme

Le projet permettra d'organiser la partie économique de la commune sur un secteur où elle existe déjà mais sur des sites individuels et éparses. Ce secteur deviendra un espace dédié à l'activité horticole et agricole. Ce projet permettra de regrouper les activités sur un site identifié à cet effet.

Ce secteur autrefois entièrement agricole s'est modifié ces dernières décennies avec le tracé de la route départementale 434. Son tronçon Xertigny-Épinal est un ancien itinéraire de la RN 57 utilisé au XIX^{ème} siècle. Suite à la réforme de 1972, la RN 434 a été déclassée en RD 434.

Le linéaire de 200 m concerné par la modification du recul, donc relativement restreint au regard du tracé total de la RD, est un espace qui est voué à devenir à terme « économique-commercial » et l'anticipation et la coordination des futurs projets au sein d'un même secteur clarifie la structure urbaine de la commune.

Enfin, concernant l'entrée même du bourg, ce secteur recevra également un aménagement particulier. Au-delà de la réalisation d'un carrefour routier (à dimensionner en fonction de la circulation, en lien avec les services techniques du Conseil Général des Vosges), il est proposé de véritablement identifier l'entrée de DOUNOUX.

⇒ Au regard de l'urbanisme, la modification du recul à 25 m est compatible avec la place du projet et le choix d'urbanisation réalisé sur ce linéaire. Il permet de le conforter et de l'améliorer. Il est plus approprié de travailler les espaces autour des activités existantes et proches de la RD qu'au-delà des 75 m au vu de la configuration du site et de son environnement, pour limiter la consommation et la fragmentation des espaces agricoles.

4.5- Prise en compte des paysages

Le paysage autour de la RD 434, objet de la dérogation, est actuellement composé d'espaces de culture. Dans le cadre du paysage actuel, la réalisation de la zone se fera dans un espace à vocation uniquement agricole.

Au niveau des sensibilités paysagères, cet espace dispose d'une sensibilité certaine car il se positionne sur un axe principal et impacte une partie agricole. En revanche, son impact d'entrée de bourg est limité car le site se situe en contrehaut de la RD 434. Son changement de destination entraînera une modification paysagère et visuelle de la sortie de bourg, ce qui le rendra plus sensible au niveau des vues rapprochées (RD 434 et rues adjacentes comme la rue de la Gare).

En revanche, les perspectives lointaines sont quasi-inexistantes. Le secteur concerné par la dérogation fait déjà partie du paysage de l'entrée de ville sud en pleine mutation avec des activités horticoles en voisinage immédiat et des activités artisanales et industrielles implantées le long de la voie ferrée, ce qui offre au site une sensibilité plutôt faible dans le cadre de la modification du recul. Sur les 200 m concernés par la modification du recul de la RD 434 et sur la largeur de cet espace de recul, les perspectives de vue sont uniquement très rapprochées. Il faut être quasiment face au terrain pour observer le site du projet.

Dans le cadre des modifications paysagères, les projets de construction des bâtiments de la CARV seront positionnés sur l'espace le plus plan afin de limiter les terrassements et de permettre une meilleure intégration visuelle dans le site. Parallèlement, les bâtiments d'activités seront implantés en recul de la RD 434 avec un espace tampon végétalisé dans les premiers mètres. Le projet orientera les implantations vers une composition d'espaces enherbés végétalisés suffisants pour éviter l'effet d'alignement de constructions métalliques de type hangars. Le paysage champêtre sera néanmoins transformé en zone de constructions. En revanche, la modification du recul n'engendre pas d'impact supplémentaire.

⇒ Au regard du paysage et des projets, la modification du recul à 25 m est compatible avec la prise en compte du paysage et n'engendre pas de couperets paysagers importants (présence d'activités horticoles sur le secteur). De plus, ce nouveau recul permet de protéger les espaces naturels et agricoles environnants et d'utiliser les espaces déjà quelque peu transformés.

4.6- Prise en compte de la consommation d'espace et de la protection des activités agricoles

Dans le cadre de la zone Ux, le secteur utilise certes des terres agricoles. La création de la zone Ux consomme un petit secteur de zone agricole d'environ 1,65 ha. Mais la modification du recul à 25 m permet de pérenniser les terres agricoles environnantes, de densifier le projet de construction et d'éviter une surconsommation de terrain de manière éloignée à la RD.

Au niveau des exploitations agricoles les plus proches du site, le G.A.E.C. de la Mancore (élevage bovins et vaches laitières), situé au 1026 rue de la Vêge, ne sera pas gêné par l'implantation de la CARV. Inversement, le fait que le G.A.E.C. de la Mancore obéisse au Règlement Sanitaire Départemental et génère un recul inconstructible de 50 m par rapport à toute nouvelle construction, ne vient pas impacter le projet de la CARV (distance suffisante).

⇒ Au regard de la consommation d'espace et de la protection des activités agricoles, la modification du recul à 25 m est compatible et favorable à la limitation de la consommation des espaces agricoles.

5- Conclusion

Les spécificités locales du territoire de DOUNOUX, l'environnement d'ensemble du linéaire de la RD 434 au niveau du lieu-dit le Haut des Bas et le projet envisagé de création d'une zone d'activités modérée et cohérente montrent qu'au regard :

- du zonage restrictif du PLU,
- des sites d'activités présentes sur ce linéaire,
- de la mutation de ce secteur d'entrée de bourg,
- du projet d'intérêt général et collectif que représente la zone,
- de l'intégration paysagère et urbanistique du nouveau projet,
- du trafic de 3 150 véhicules/jours et des autres voies considérées comme secondaires,
- des nuisances limitées et de la sécurité suffisante,
- de la faible importance de conserver un recul à 75 m qui attaquerait encore plus le paysage et les espaces agricoles en développant au-delà du bâti,

Il est proposé un **recul d'inconstructibilité de 25 m par rapport à l'axe de la RD 434 sur la parcelle cadastrée X 586**, en cohérence avec le règlement départemental de la voirie et en fonction de l'occupation des sols qui concerne uniquement de l'implantation d'activités. Pour faire appliquer ce recul, une mention sera indiquée dans le règlement de la zone Ux et une marge de recul sera indiquée graphiquement sur le plan de zonage.

Le présent dossier de demande de dérogation au titre de l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme et la réduction de la bande d'inconstructibilité à 25 m par rapport à l'axe de la RD 434 est compatible avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de l'urbanisme et du paysage.

