



Plan Local d'Urbanisme

Charnay-Lès-Mâcon

1.3. Rapport de présentation annexe n°3

Révision simplifiée n°1 Etude L.111.1.4



Vu pour être annexé à notre
délibération en date de ce jour
LE MAIRE,

Plan Local d'Urbanisme approuvé le 13-12-10
Modification simplifiée n°1 approuvée le 02-07-2012
Modification simplifiée n°2 approuvée le 18-12-2013
Révision simplifiée n°1 approuvée le 29-06-2015

Pour copie conforme

SOMMAIRE

<u>PRESENTATION GÉNÉRALE.....</u>	<u>3</u>
I. HISTORIQUE DU PLAN LOCAL D'URBANISME.....	3
II. LA JUSTIFICATION DE LA REVISION SIMPLIFIEE.....	3
<u>PARTIE 1 - ETAT INITIAL</u>	<u>7</u>
I. SECURITE	7
A. SECURITE ROUTIERE	7
B. SECURITE INCENDIE	9
II. NUISANCES.....	10
A. LE BRUIT.....	10
B. SERVITUDES AERONAUTIQUES	12
C. LES EAUX USEES.....	12
D. LES EAUX PLUVIALES.....	13
E. QUALITE DE L'AIR	13
III. URBANISME ET ACTIVITES HUMAINES.....	14
IV. PAYSAGE ET ARCHITECTURE	15
A. PAYSAGE.....	16
B. ÉLÉMENTS ARCHITECTURAUX ET PATRIMONIAUX	21
V. ENVIRONNEMENT	22
<u>PARTIE 2 - LA VOCATION DE LA ZONE</u>	<u>24</u>
I. L'AMENAGEMENT DE LA ZAC « EUROPARC SUD BOURGOGNE »	24
LE PLAN DE MASSE GENERAL DU PROJET	25
II. LE PROJET DEVELOPPE SUR LE PERIMETRE D'ETUDE.....	26
<u>PARTIE 3 – IMPACT DE L'AMENAGEMENT DE LA ZONE ET MESURES</u>	<u>27</u>
I. SECURITE	27
A. VOIRIE.....	27
B. SECURITE INCENDIE	30
II. NUISANCE.....	30
A. LE BRUIT.....	30
B. SERVITUDES AERONAUTIQUES	31
C. LES EAUX USEES.....	31

D. LES EAUX PLUVIALES.....	31
E. QUALITE DE L'AIR	32
III. URBANISME ET ACTIVITES HUMAINES	32
IV. PAYSAGE ET ARCHITECTURE	32
A. PAYSAGE.....	32
B. ÉLÉMENTS ARCHITECTURAUX ET PATRIMONIAUX	33
V. ENVIRONNEMENT	33
<u>PARTIE 4 – DISPOSITIONS MODIFIEES DU PLU</u>	<u>35</u>
I. DANS LE PLAN DE ZONAGE.....	35
II. DANS LE REGLEMENT	35
III. DANS LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	38

PRESENTATION GÉNÉRALE

I. Historique du Plan Local d'Urbanisme

Le Plan Local d'urbanisme de la commune de Charnay-Lès-Mâcon a été approuvé le 13 décembre 2010. Il a fait l'objet de deux révisions simplifiées approuvées les 2 juillet 2012 et 18 décembre 2013.

II. La justification de la révision simplifiée

La ZAC Europarc Sud Bourgogne

La ZAC Europarc Sud Bourgogne, créée par délibération du Conseil communautaire le 25 juin 2009, est un projet à vocation économique d'intérêt intercommunal porté par la Communauté d'Agglomération Mâconnais – Val de Saône (CAMVAL).

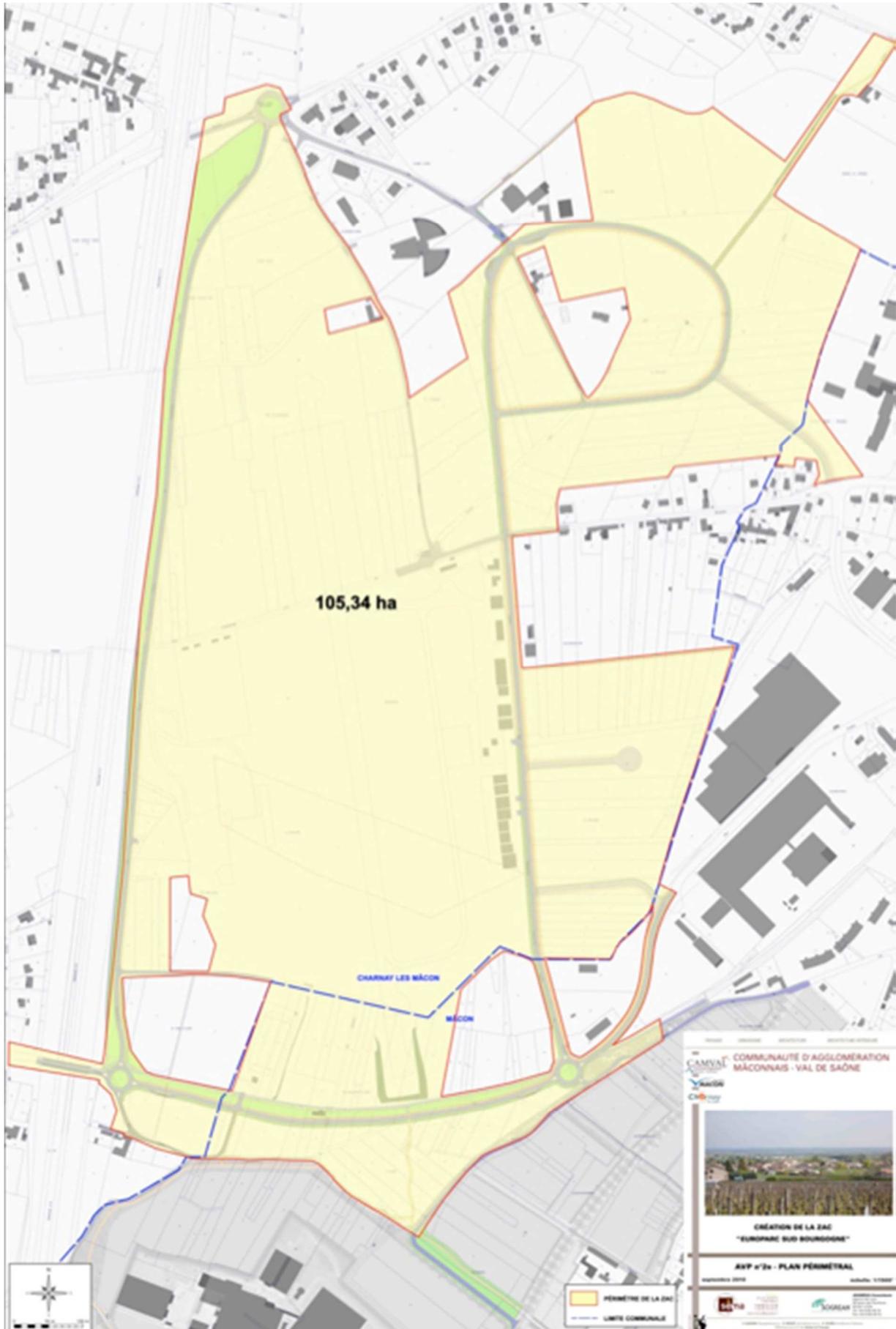
Les études préalables à la réalisation de la ZAC ont été menées de juillet 2009 à mars 2010. Elles prennent en compte les documents d'urbanisme alors en vigueur (soit le PLU de Charnay-Lès-Mâcon approuvé le 22 janvier 2010 et le PLU de Mâcon modifié le 6 juillet 2009).

Le dossier de réalisation de la ZAC a été approuvé par délibération du Conseil communautaire le 16 décembre 2010.

Une concession d'aménagement a été passée entre la CAMVAL et la SEMA Mâconnais Val de Saône Bourgogne du Sud le 14 avril 2014.

La ZAC se situe au Sud de l'agglomération Mâconnaise et s'étend sur un périmètre d'environ 105 hectares autour de l'aérodrome de Mâcon-Charnay sur les communes de Charnay-Lès-Mâcon et Mâcon.

Elle est délimitée au Nord, par la RD 54 (route de Davayé), la ZAC des Luminaires et le vallon de Bioux, à l'Est, par l'urbanisation du quartier des Bruyères, au Sud, par la ZAC Grand Sud et à l'Ouest, par l'autoroute A6.



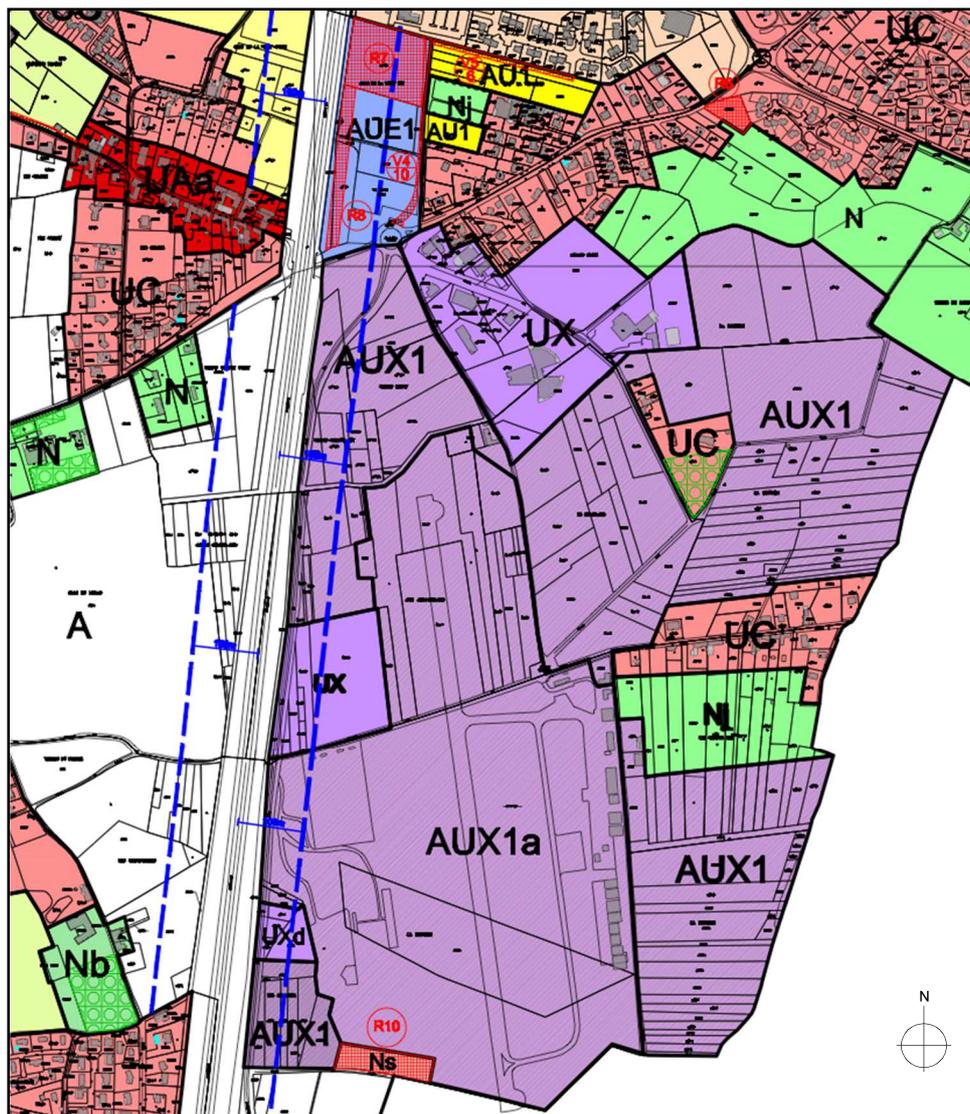
Le périmètre de la ZAC – Source : dossier de Création de la ZAC Europarc Sud Bourgogne

Une étude L111.1.4 pour permettre l'aménagement de la ZAC Europarc sud Bourgogne

Le PLU de Charnay-Lès-Mâcon actuellement en vigueur classe les terrains de la ZAC en zones :

- **UX** : zone Urbaine autorisant l'installation de tout type d'activités. Sur le secteur d'étude, elle est aujourd'hui occupée par un circuit de karting ;
- **UXd** : zone Urbaine correspondant à la déchetterie ;
- **AUX1** : zone A Urbaniser destinée à l'accueil d'activités (bâtiments à usage d'industrie, d'artisanat, de commerce ou d'entrepôt) ;
- **AUX1a** : zone A Urbaniser exclusivement destinée aux infrastructures, équipements et activités liés à l'aérodrome ;
- **Ns** : zone naturelle pour l'implantation de l'aire d'accueil des gens du voyage.

En outre, sur la frange ouest de la ZAC, il impose un recul des constructions de 100 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute A6 en vertu de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme.



Extrait du zonage du PLU approuvé le 13 décembre 2010 – Illustration sans échelle

Dans le cadre de la mise en œuvre, par la CAMVAL, de la ZAC Europarc Sud Bourgogne il convient de libérer les terrains concernés des contraintes liées à l'application de l'article L111-1-4.

L'article L111.1.4 indique :

« 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 (...) au sens du code de la voirie routière (...).

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 non plus à l'adaptation, au changement de destination, la réfection ou à l'extension des 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 soient 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 (...) ».

Ainsi, par délibération en date du 5 novembre 2012, le conseil municipal de Charnay-Lès-Mâcon a prescrit la révision simplifiée de son PLU afin de rendre constructibles les terrains situés dans une bande de 100 mètres de l'axe de l'autoroute A6 et compris dans le périmètre de la ZAC EUROPARC SUD BOUGOGNE, conformément aux articles L123-13 et L111-1-4 du code de l'urbanisme.

Les terrains ainsi libérés seront destinés à accueillir des bâtiments d'activités (artisanat, bureaux, commerces, industries, entrepôts, ...) compatibles avec la vocation de la ZAC et l'économie générale du Plan Local d'Urbanisme approuvé le 13 décembre 2010.

C'est dans ce contexte que l'étude sur la prise en compte des critères de sécurité, de nuisances, d'urbanisme, d'architecture et de paysage a été menée et sera annexée au PLU.

Soulignons que si l'étude porte particulièrement sur le périmètre directement concerné par la levée de l'amendement Dupont, elle fait également régulièrement référence au périmètre de la ZAC puisqu'elle dépend de cette dernière (Cf. carte page suivante)

PARTIE 1 - ETAT INITIAL

Le périmètre directement concerné par la révision simplifiée du PLU et l'étude L111-1-4, se situe le long de la route des Allogneraies parallèle à l'autoroute A6 et limité au nord par la route de Davayé et au sud par le chemin du Bois d'Allier. (Il sera ci-après dénommé périmètre d'étude).

Plus largement il est implanté à proximité de la gare TGV de Mâcon Loché, de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) et de l'échangeur autoroutier « Mâcon Sud ».

Les terrains bordant la route des Allogneraies accueillent actuellement des surfaces agricoles, des jardins familiaux, un karting, des activités d'aéromodélisme et une déchetterie. En immédiate proximité, et dans le périmètre de la ZAC se trouvent l'aérodrome de Mâcon-Charnay (à l'est) et un terrain réservé à l'accueil des gens du voyage (au sud-est). Les vignes implantées au Sud, le long de la route des Allogneraies, sont exclues du périmètre de la ZAC.

I. Sécurité

A. Sécurité routière

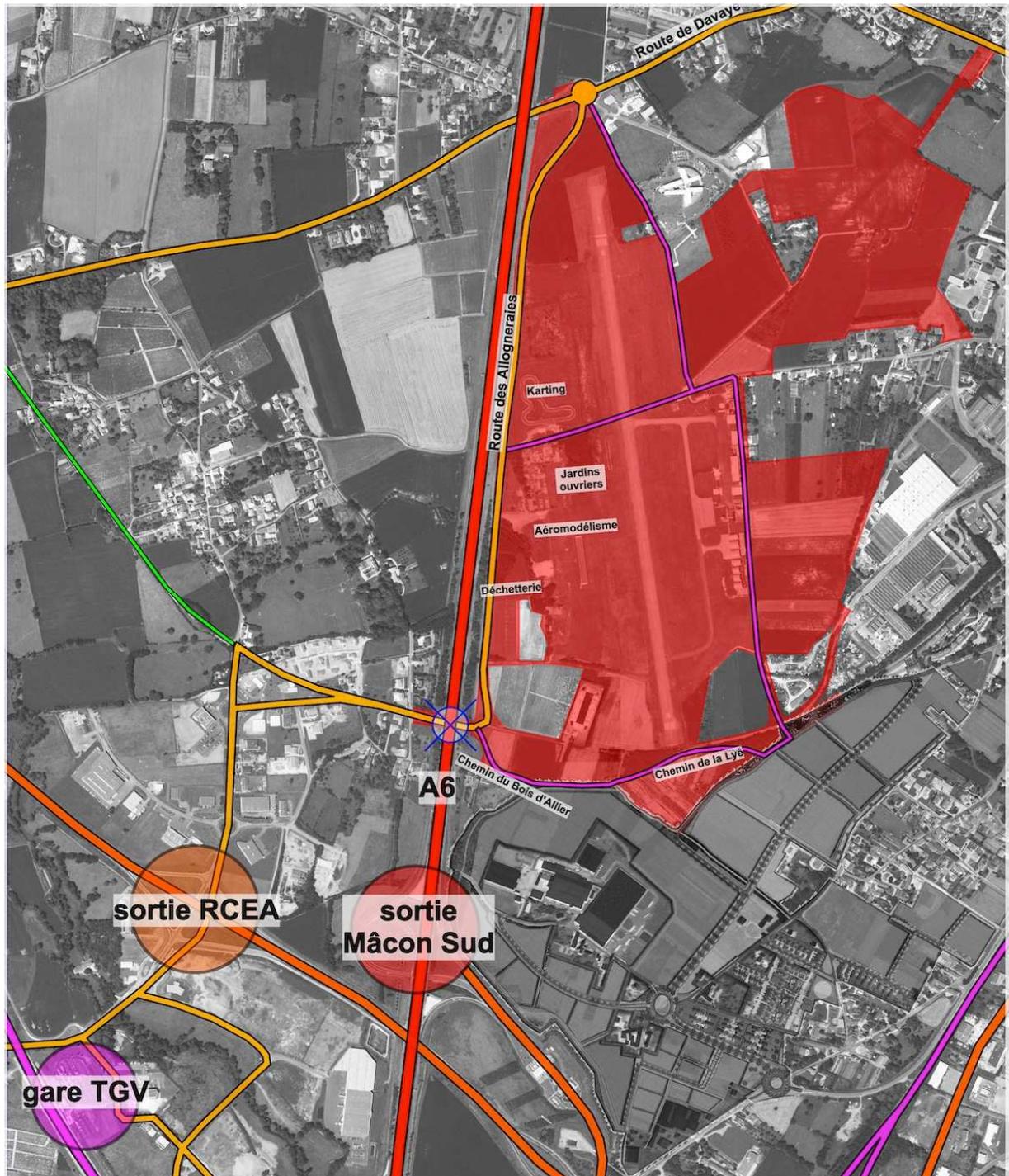
Il existe deux points d'entrée sur le site :

- au nord depuis le rond-point du Caron sur la Route Départementale 54 dite route de Davayé
- au sud depuis le chemin de la Lye qui permet de rallier l'échangeur RCEA Mâcon Loché TGV et l'échangeur A6 Mâcon Sud (situé à 2 km). La proximité de l'autoroute A6 et de la RCEA est par ailleurs un élément fort du projet de ZAC.

L'accès nord, depuis la route de Davayé et le rond point du Caron, implique la traversée des tissus pavillonnaires de Mâcon et Charnay-Lès-Mâcon.



Accès nord depuis le rond point du Caron – Photo Atelier du Triangle



Accessibilité du site – Illustration sans échelle - Source : Atelier du Triangle

Pour les accès sud, le trajet traverse la zone d'activités Berthilliers et franchit l'autoroute A6 par un pont à une voie, avec une priorité donnée aux automobilistes qui arrivent de l'ouest (de la zone des Berthilliers).



Accès sud : Franchissement A6 par le pont à une voie – Photo Atelier du Triangle

Il est à noter que si la desserte des terrains se fait par une voie parallèle à l'autoroute A6 (la route des Allogneraies), aucun accident du à une confusion avec la lumière des phares n'a été relevé. En effet, cette possibilité a été prise en compte dans l'aménagement de la route des Allogneraies qui est en partie doublée d'un merlon empêchant les vis à vis.

Ainsi les accès nord et sud présentent chacun des inconvénients pour les poids lourds, d'une part par le franchissement étroit de l'A6 et d'autre part par la nécessaire traversée du tissu urbain pavillonnaire.

L'enjeu de sécurité par rapport à l'A6 a été pris en compte dans l'aménagement de la route des Allogneraies.

B. Sécurité incendie

La mise en place des poteaux incendie et l'extension des réseaux nécessaires à l'aménagement du site fait partie du programme des équipements publics de la ZAC et sont à la charge de la CAMVAL.

L'enjeu de sécurité incendie est important mais l'ensemble de la zone sera desservi en matière de défense incendie dans le cadre de l'aménagement de la ZAC.

II. Nuisances

A. Le bruit

Le site est en immédiate proximité de plusieurs infrastructures de transport classées "voies bruyantes" par arrêté préfectoral du 29 juin 1999 : la route de Davayé (RD 54) et l'Autoroute A6. Des prescriptions d'isolement acoustique sont donc à respecter selon la nature des constructions.

Infrastructure	Catégorie	Rue	Début du tronçon	Fin du tronçon	Tissu	Largeur (1)
A6	1		Limite commune Mâcon	Limite commune Mâcon	Ouvert	300 m
D 54	4	Route de Davayé	Route de Bioux	Carrefour des Luminaires	Ouvert	30 m
D 54	3	Route de Bioux	Route de Davayé	Limite commune Mâcon	Ouvert	100 m
N 79 (RCEA)	3		Limite commune Davayé	Limite commune Mâcon	Ouvert	100 m
VF_TGV	1		Limite commune Davayé	Limite commune Mâcon	Ouvert	300 m

- (1) La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance mentionnée dans le tableau ci-dessus, comptée de part et d'autre de l'infrastructure:
- pour les infrastructures routières, à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche;
 - pour les infrastructures ferroviaires, à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

Tableau extrait de l'arrêté préfectoral du 29 juin 1999

De plus, l'aérodrome présent sur le site peut être source de nuisances sonores et fait l'objet d'un plan d'exposition au Bruit approuvé par arrêté préfectoral n°83.608 du 5 mai 1983.

L'étude d'impact réalisée dans le cadre de la création de la ZAC fait état d'une campagne de mesures menées en 2009 et a pris en compte les nuisances sonores et les éventuelles mesures correctrices.

La zone ayant pour vocation d'accueillir des activités, les nuisances sonores représentent un enjeu relativement faible.

Extraits de l'étude d'impact réalisée dans le cadre de l'aménagement de la ZAC (2009)

Une campagne de mesures sur site a été menée conformément à la norme NFS 31 - 110 « caractérisation et mesure des bruits de l'Environnement » en 6 stations, les 21 et 22 avril 2009, dont la localisation est présentée sur la carte suivante.



Localisation des stations de bruit – Etude d'impact pour la création de la ZAC Europarc Sud Bourgogne (2009)

Les niveaux de bruit ont été intégrés sur une durée de 30 minutes.

La principale source d'émissions sonores sur le secteur d'étude est clairement due au trafic routier sur l'autoroute A6. En tout point du secteur d'étude, le bruit lié au trafic sur l'A6 est perceptible. Cette dernière est classée voie bruyante de catégorie 1 par arrêté préfectoral du 9 juin 1999 dans la traversée de Charnay-Lès-Mâcon. Ceci signifie que

la largeur du secteur affecté par le bruit est de 300 m de part et d'autre du bord de la voie et que les bâtiments à construire dans ces secteurs doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux décrets 95-20 et 95-21.

On observe entre périodes diurnes et nocturnes une différence de plus de 7 dB(A) pour les stations de mesure 3, 4 et 5, situées plus en retrait de l'A6 et pour lesquelles le trafic des voies périphériques (chemin des Luminaires, de l'Aérodrome et des Bruyères) est quasi nul la nuit. Sur les stations n°1 et n°2 proches de l'A6, celle-ci est très perceptible et domine l'ambiance sonore locale, « masquant » les émissions sonores liées au trafic sur les voies périphériques (chemin des Allogneraies, route de Davayé, chemin des Bruyères). C'est au niveau de la station 2 où l'autoroute se trouve à un niveau plus élevé que le secteur d'étude que l'on enregistre les niveaux sonores les plus élevés, le jour comme la nuit. Il n'y a pas de variation entre les mesures de jour et de nuit sur le secteur Sud du périmètre d'étude, où l'on a enregistré en permanence le bruit de fond de l'A6 et où le trafic au niveau du chemin de la Lye est relativement faible.

En conclusion, les émissions sonores liées au trafic sur l'A6 sont omniprésentes dans la composition de l'ambiance sonore du secteur d'étude. Sur les stations de mesures éloignées de l'A6, l'ambiance sonore est plus ou moins stable (selon écarts entre les indices fractiles L10, L50 et L90) en fonction de l'éloignement des axes des voiries et du trafic qu'elles supportent. Sur le périmètre d'étude, malgré la proximité de l'A6, les valeurs des mesures de Leq sont révélatrices d'un contexte sonore relativement modéré (<65 dB(A)) et sont représentatives d'un contexte périurbain voire urbain sur la partie Nord.

B. Servitudes aéronautiques

La présence de l'aérodrome induit la mise en place de servitudes T5 : « *Servitudes de dégagement (aérodromes civils et militaires)* » dont il convient de souligner l'importance.

En périphérie de la piste de l'aérodrome ces servitudes contraignent la hauteur des constructions à envisager en fonction d'un cône d'envol et d'atterrissage.

Les bâtiments qui seront édifiés dans la zone devront respecter les servitudes aéronautiques.

C. Les eaux usées

Le réseau d'assainissement public communal rejoint la station d'épuration de Mâcon gérée par le Syndicat Intercommunal de Traitement des Effluents de l'Agglomération Mâconnaise (S.I.T.E.A.M.).

La station d'épuration, d'une capacité nominale de 147 500 E.H, est de type « boues activées aération prolongée » qui assure également le traitement de l'azote et du phosphore. Selon le S.I.T.E.A.M. la station atteint aujourd'hui environ 60% de capacité en matière de charge polluante. De plus, la commune de Charnay les Macon est engagée dans un programme pour la réduction des charges hydrauliques au travers de son schéma directeur d'assainissement.

Le périmètre d'étude n'est actuellement pas desservi par le réseau d'assainissement. Cependant, la mise en œuvre de la ZAC prévoit l'aménagement des réseaux nécessaires à la collecte des effluents et leur acheminement jusqu'à la station

d'épuration.

Les enjeux liés aux eaux usées sont pris en compte et programmés dans le cadre de l'aménagement de la ZAC.

D. Les eaux pluviales

De nombreux fossés et noues paysagères sont recensés sur le secteur d'étude et au sein de la ZAC, notamment le long des axes de circulation.

Le Schéma Directeur d'assainissement de Charnay-Lès-Mâcon impose un débit de fuite de 2 litres/seconde/ha qui devra être respecté. Les constructions devront ainsi inclure une rétention à la parcelle suffisante.



Noues et fossé le long de la route des Allogneraies – Photos Atelier du Triangle

L'ensemble des noues permet de structurer la collecte des eaux pluviales de la future zone d'activité, confortent la trame verte et constituent des supports de biodiversité. Les enjeux liés aux eaux pluviales sont pris en compte et programmés dans le cadre de l'aménagement de la ZAC.

E. Qualité de l'air

La circulation automobile constitue la principale source de rejets atmosphériques.

Les terrains étant situés dans la continuité du tissu urbain de Charnay-Lès-Mâcon, le long d'une voie fréquentée, et à proximité de l'autoroute A6, la qualité de l'air ne saurait-être plus altérée par l'implantation de nouvelles constructions.

L'enjeu lié à la qualité de l'air apparaît donc relativement faible.

III. Urbanisme et activités humaines

Le périmètre d'étude est actuellement faiblement urbanisé.

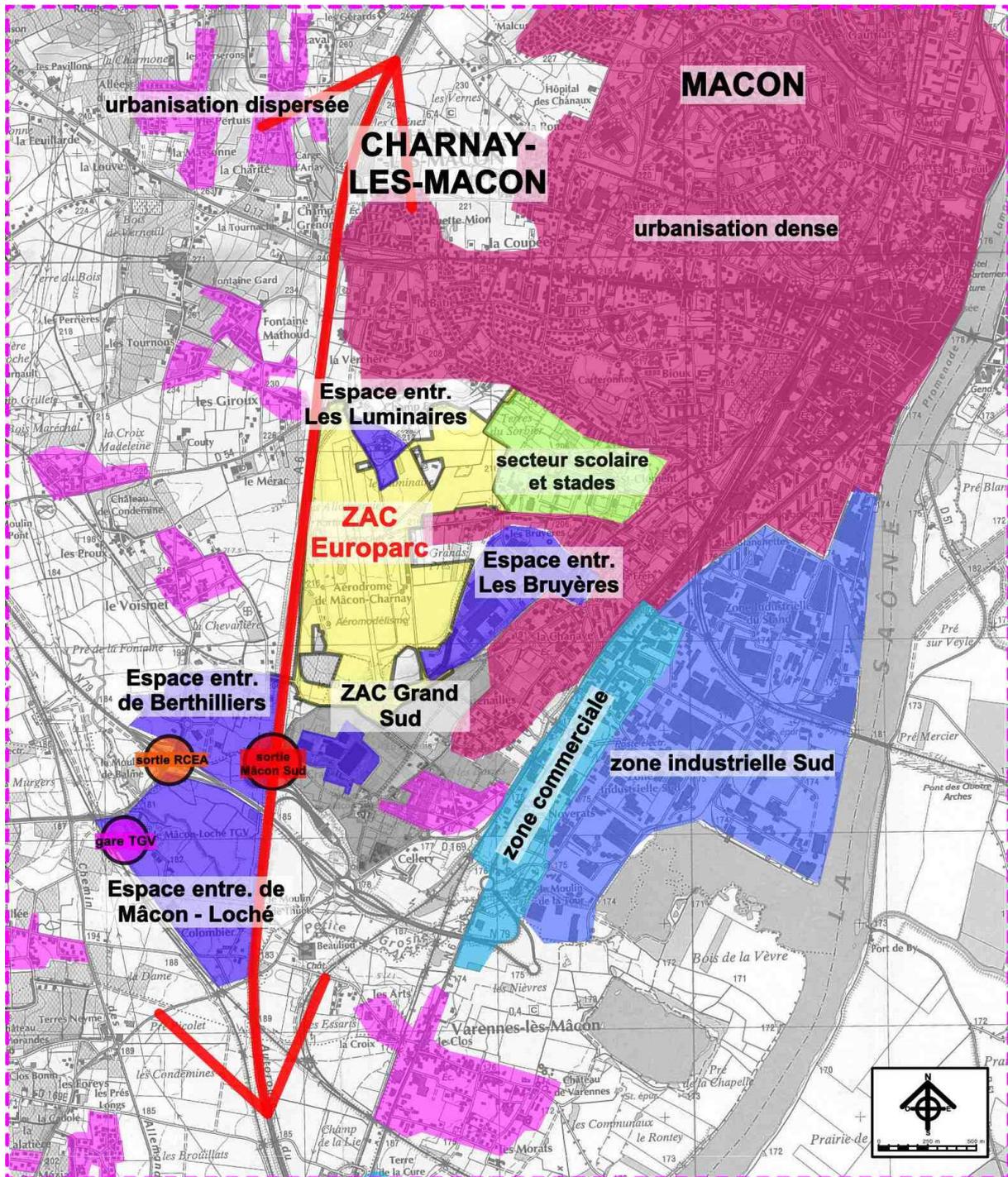
Il comporte la déchetterie, un karting, des activités d'aéromodélisme, des jardins ouvriers et des terrains agricoles. Il s'inscrit cependant dans la continuité de l'urbanisation présente sur le secteur des Luminaires et le long de la RD 54 (route de Davayé).

Immédiatement au sud-ouest, sont implantés une urbanisation de type pavillonnaire (chemin du Bois d'Allier et de La Lye) et l'espace entreprises des Berthilliers. Au sud de la zone AUX1, dans la zone A, est implanté un petit ensemble de bâtiments ancien à usage d'habitation.

La présence de l'autoroute A6 renforce cette impression de continuité urbaine.



Contexte urbain – Cartographie et photos Atelier du Triangle



Contexte urbain élargi – Cartographie Atelier du Triangle

Les terrains sont situés dans un secteur en mutation présentant aujourd'hui des utilisations relativement hétérogènes à vocation dominante d'activités ou d'équipement aéronautiques, dans la continuité des zones d'activités existantes à proximité des infrastructures de transports majeures (A6, RCEA et la gare TGV).

IV. Paysage et architecture

A. Paysage

Le secteur d'étude s'inscrit dans un paysage de plaine agricole ouverte présentant un relief relativement plat. Le niveau de la route des Allogneraies est, au nord du site, inférieure à celui des terrains agricoles, puis, plus au sud à un niveau légèrement supérieur.

Du nord au sud, sont observés : des terrains agricoles (culture de maïs), des terrains occupés par le karting, les jardins ouvriers, l'aéromodélisme, et la déchetterie, puis des parcelles de vignes.

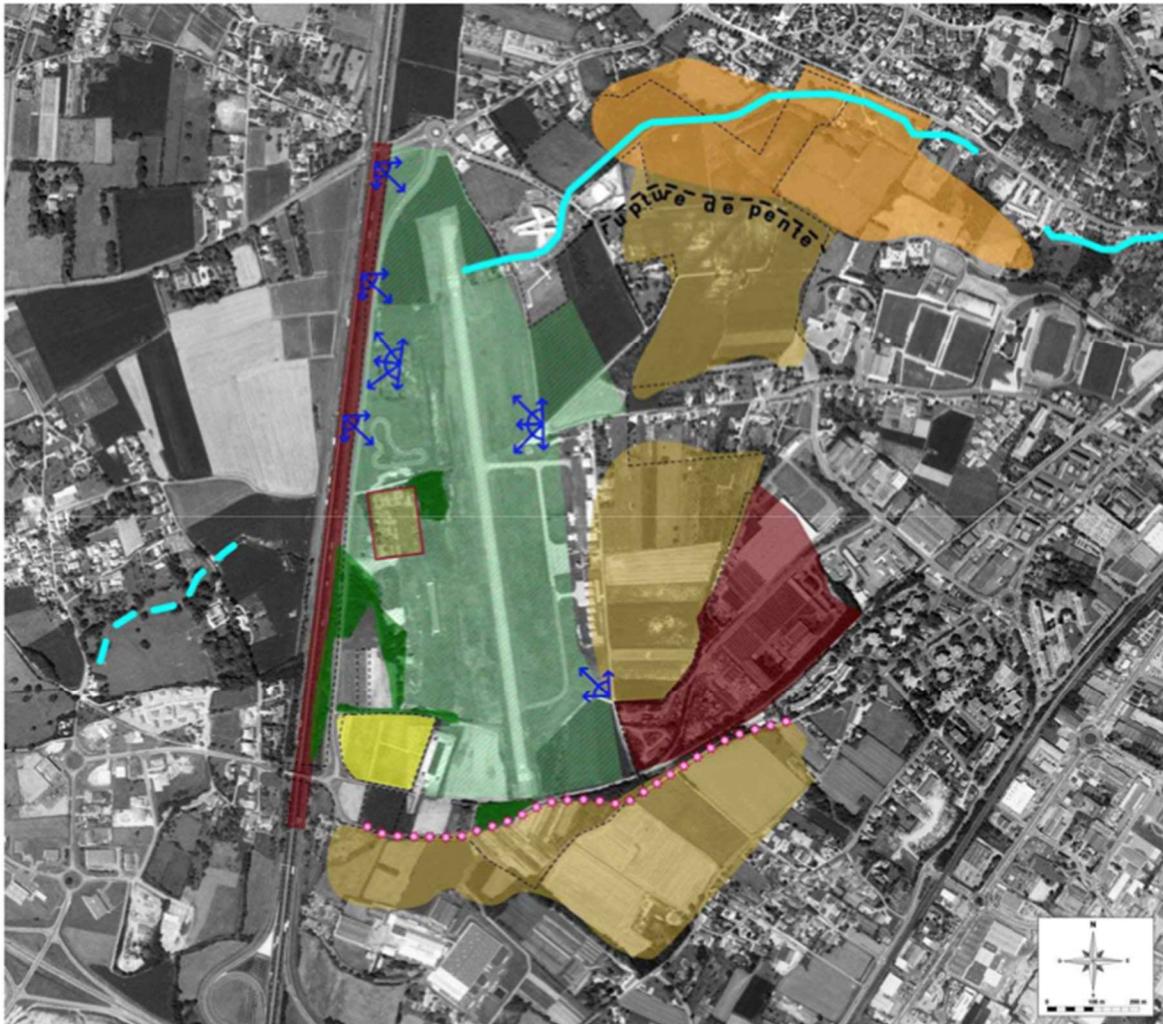


Figure 13 : Carte paysagère (source : Atelier du Triangle, 2009)

- secteur ouvert plaine mixte
- boisements
- vallon du Bioux
- secteur ouvert de la plaine agricole simple
- secteur de terroir viticole
- secteur sans valeur paysagère
- valeur pittoresque de chemin creux (chemin de la Lye)
- point de vue

1. La façade nord – Route de Davayé

Cette façade est marquée par la présence d'une butte qui masque l'arrière de la parcelle depuis la route de Davayé et depuis le début de la Route des Allogneraies.



Relief entrée nord – Photo Atelier du triangle

L'entrée Nord-est sur le secteur est marquée par une transition progressive entre le tissu pavillonnaire de Charnay-Lès-Mâcon et l'implantation d'activités.



Route de Davayé en direction du rond point du Caron.



Rond-point du Caron

- Photos Atelier du triangle



Espace d'activités des Luminaires - Photo Atelier du triangle

Au niveau de cette entrée Nord, il y a donc un enjeu de transition entre le tissu pavillonnaire de la route de Davayé et la future zone d'activité. Celui-ci pourra

se traiter par la limitation des hauteurs des bâtiments d'activités autorisés sur le site de sorte qu'ils soient dans la continuité des maisons de type rez-de-chaussée et R+1, mais aussi des bâtiments de la zone d'activités des luminaires qui présentent le même type de hauteur (cela est aussi en accord avec les contraintes liées à la présence de l'aérodrome).

2. La façade ouest le long de l'autoroute

Les points de vue sur la façade autoroutière de la zone sont perceptibles depuis les terrains situés au nord du secteur d'étude, tandis que la partie sud bénéficie d'un écran paysager formé par un linéaire boisé assez dense.



Vue depuis le nord du secteur d'étude - Photo Atelier du triangle



Vue de la partie sud du secteur d'étude - Photo Atelier du triangle

Les équipements et activités existants sur le secteur d'étude, sont tous implantés avec un recul vis à vis de la route des Allogneraies.

Cet espace libre bénéficie d'un traitement paysager, plus ou moins dense. Ainsi, à hauteur du site du karting un alignement d'arbres de haute tige ne masque pas pour autant l'activité, alors que la déchèterie est totalement occultée par un boisement dense. Cet écran paysager est renforcé par le linéaire boisé qui longe l'autoroute, de l'autre côté de la voie.



A gauche : vue depuis le karting ; A droite : Entrée déchèterie - Photos Atelier du triangle

Un cheminement doux existe le long de l'autoroute, il relie la voie verte au cheminement cyclable et les trottoirs route de Davayé, et s'inscrit plus largement dans le schéma intercommunal des déplacements doux (liaison voie verte voie bleue).

A terme un cheminement programmé à travers la ZAC permettra la poursuite de cet itinéraire.

La voie douce demeure peu visible depuis la route des Allogneraies (sauf à ses extrémités). En effet, ce chemin est bordé d'une butte végétalisée permettant, entre autre, de limiter la co-visibilité des véhicules engagés sur l'autoroute et la route des Allogneraies.



A gauche : vue depuis le rond point du Caron ; A droite : Chemin à la hauteur de la déchèterie - Photos Atelier du triangle

Les enjeux de paysage sont relativement différents au Nord et au Sud du secteur étudié :

- **Au Nord, la façade est « ouverte » sur l'autoroute. Le paysage créé par la zone sera donc visible. Les aménagements paysagers devront être de qualité et composer un « filtre » comme il en existe un au niveau du karting de par l'alignement de noyers. Le traitement des enseignes sera également important. Soulignons à ce titre que la commune de Charnay-Lès-Mâcon (qui ne dispose pas de Règlement Local de Publicité), dont l'agglomération compte moins de 10 000 habitants est soumise à une réglementation stricte cadrée par le code de l'Environnement.**
- **Au Sud, la façade est « fermée » par un écran opaque de végétation entre l'autoroute et le chemin des Allogneraies. Du fait de la présence de la déchetterie, Cette « fermeture » sera conservée. Le paysage à créer le long de la route restera donc interne à la zone.**

3. La façade sud - Chemins du Bois d'Allier

Dans ce secteur sud, à l'entrée du chemin du Bois d'Allier, se trouve plusieurs parcelles de vignes classées en AOC, qui font écho au corps de ferme situé en face.



Vue depuis le secteur sud - Photo Atelier du triangle

Les abords du chemin du Bois d'Allier sont occupés par des espaces naturels et agricoles, avec notamment, un linéaire boisé assez dense, saccadé. Celui-ci rejoint ensuite le Chemin de l'aérodrome (sur la commune de mâcon), qui permet un bouclage au nord.



Chemin du bois d'Allier - Photos Atelier du triangle

C'est également dans ce secteur qu'est implantée l'aire d'accueil des gens du voyage de Mâcon, visible à la sortie du pont traversant l'autoroute, lorsque l'on arrive de l'ouest. L'emplacement réservé pour la création de l'aire d'accueil de Charnay est situé au nord des vignes dans la continuité des activités d'aéromodélisme.

Une grande partie de ces espaces a vocation à rester agricole (classement en zone A au PLU). L'enjeu de transition entre ces espaces agricoles et le sud de la ZAC (terrains classés en zone AUX1) peut se régler par une limitation de la hauteur des bâtiments d'activités et le maintien (ou la création) d'écrans paysagers.

B. Éléments architecturaux et patrimoniaux

Soulignons que le périmètre d'étude ne comporte aucune construction (en dehors des installations du karting et de la déchetterie) et ne présente donc actuellement aucun intérêt architectural ou patrimonial.

La façade-Nord du périmètre, est marquée par l'implantation de bâtiments d'activités (zone d'activités des Luminaires). **Les architectures représentées sont relativement hétérogènes, comme souvent dans une zone d'activités.**



La façade sud est, rappelons-le, marquée par la présence d'un hameau de constructions anciennes qui présente un intérêt architectural et patrimonial local. Il est entouré d'une zone agricole exclue du périmètre d'étude et de celui de la ZAC.

L'aménagement du périmètre d'étude devra s'inscrire dans cette continuité urbaine. Les aménagements paysagers et la qualité architecturale des constructions auront ainsi toute leur importance afin de donner une véritable identité de la ZAC, et de permettre les accroches et transitions avec les tissus urbains (et paysages) existants.

V. Environnement

A l'échelle de la commune, aucun périmètre de protection des milieux remarquables n'est recensé. Charnay-Lès-Mâcon est cependant située à proximité de périmètre existant avec lesquels les milieux naturels communaux communiquent.

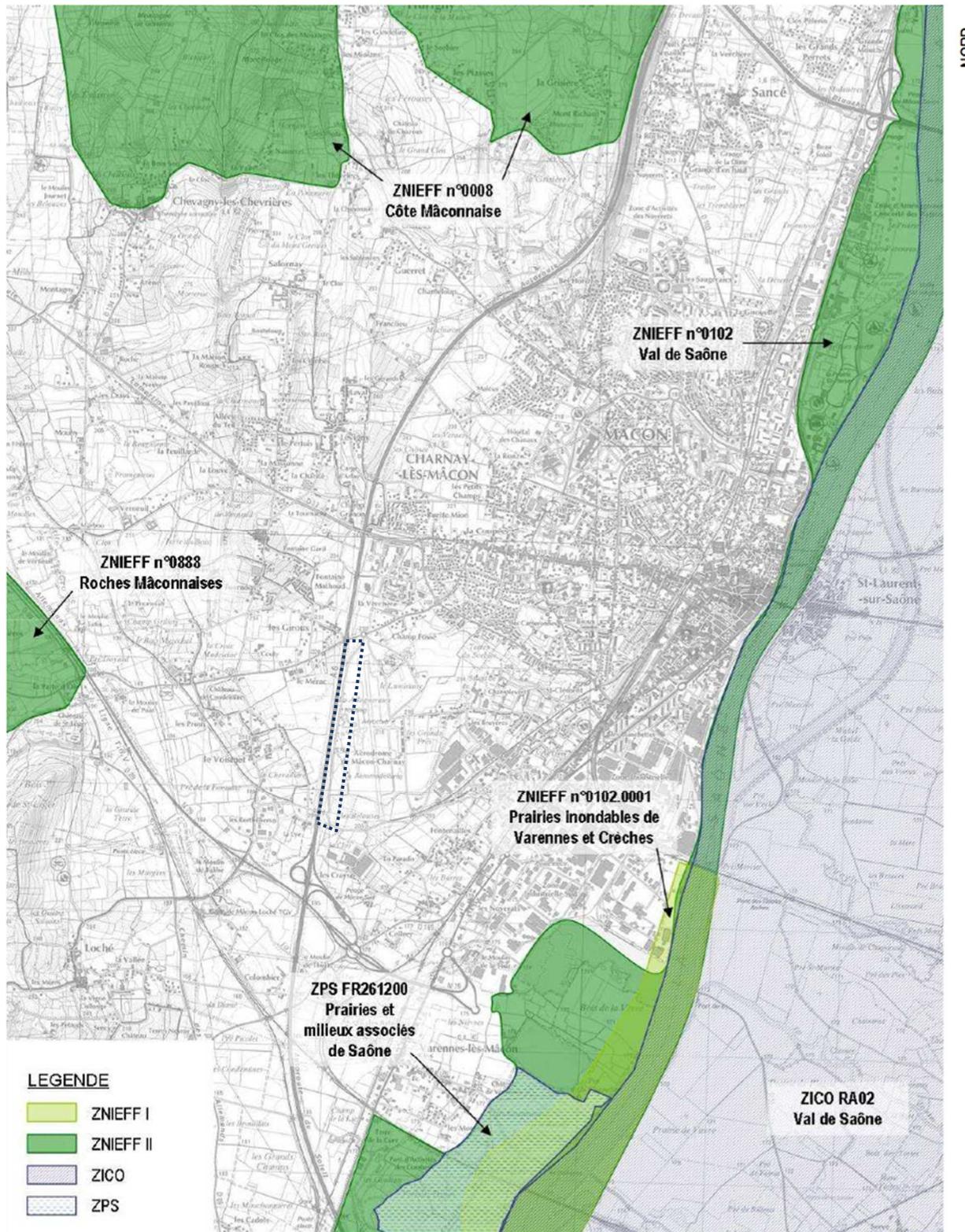
Les milieux identifiés à l'Ouest concernent la côte, les roches, et les pelouses calcicoles du Mâconnais. Le présent projet est situé trop en aval, pour avoir un impact direct sur ces milieux.

A l'Est c'est le Val de Saône et ses prairies alluviales et milieux associés qui sont protégés. Ces milieux humides, localisés à plusieurs kilomètres du secteur de projet, en sont séparés par de nombreuses « barrières » écologiques d'origine anthropique comme la voie ferrée et l'urbanisation de Mâcon.

De manière générale, le périmètre d'étude présente un intérêt environnemental limité notamment de par sa localisation en continuité du tissu urbanisé dans un secteur très contraint, entre autoroute A6, aérodrome et espaces d'activités (agricoles, commerciaux, ou artisanaux).

Les éléments les plus intéressants relevés sur le site sont les petits bosquets présents notamment aux abords de la route des Allogneraies. Dans la plupart des cas ils correspondent à des parcelles abandonnées par l'agriculture qui ont évolué spontanément, après les stades de friches, vers un peuplement arbustif et arboré constitué d'essences indigènes. Toutefois, certains de ces ensembles sont assez mono-spécifiques, tel le bosquet localisé au Sud de la piste d'aviation colonisé essentiellement de Robinier faux acacia.

Les enjeux environnementaux apparaissent ici relativement faibles. Toutefois, un aménagement paysager de la zone pourra apporter une forme de diversité environnementale dans un milieu actuellement relativement pauvre. Qui plus est les différents boisements, alignements d'arbres, bosquets ou noues qui seront préservés ou pourraient être créés permettront le maintien de corridors écologiques entre les zones protégées.



Périmètre d'étude

Cartographie : BLC juillet 2008
 Source des données : DIREN Bourgogne

Source : Etude d'impact réalisée pour la ZAC Europarc Sud Bourgogne

PARTIE 2 - LA VOCATION DE LA ZONE

Le PLU classe les terrains concernés par la révision simplifiée du PLU en zones UX et AUX1 dont la vocation est d'accueillir des bâtiments à usage d'industrie, d'artisanat, de commerce ou d'entrepôt (conformément à avec la vocation de la ZAC dans laquelle ils sont inclus).

I. L'aménagement de la ZAC « Europarc Sud Bourgogne »

La ZAC Europarc Sud Bourgogne est un projet à vocation économique et de dimension intercommunale

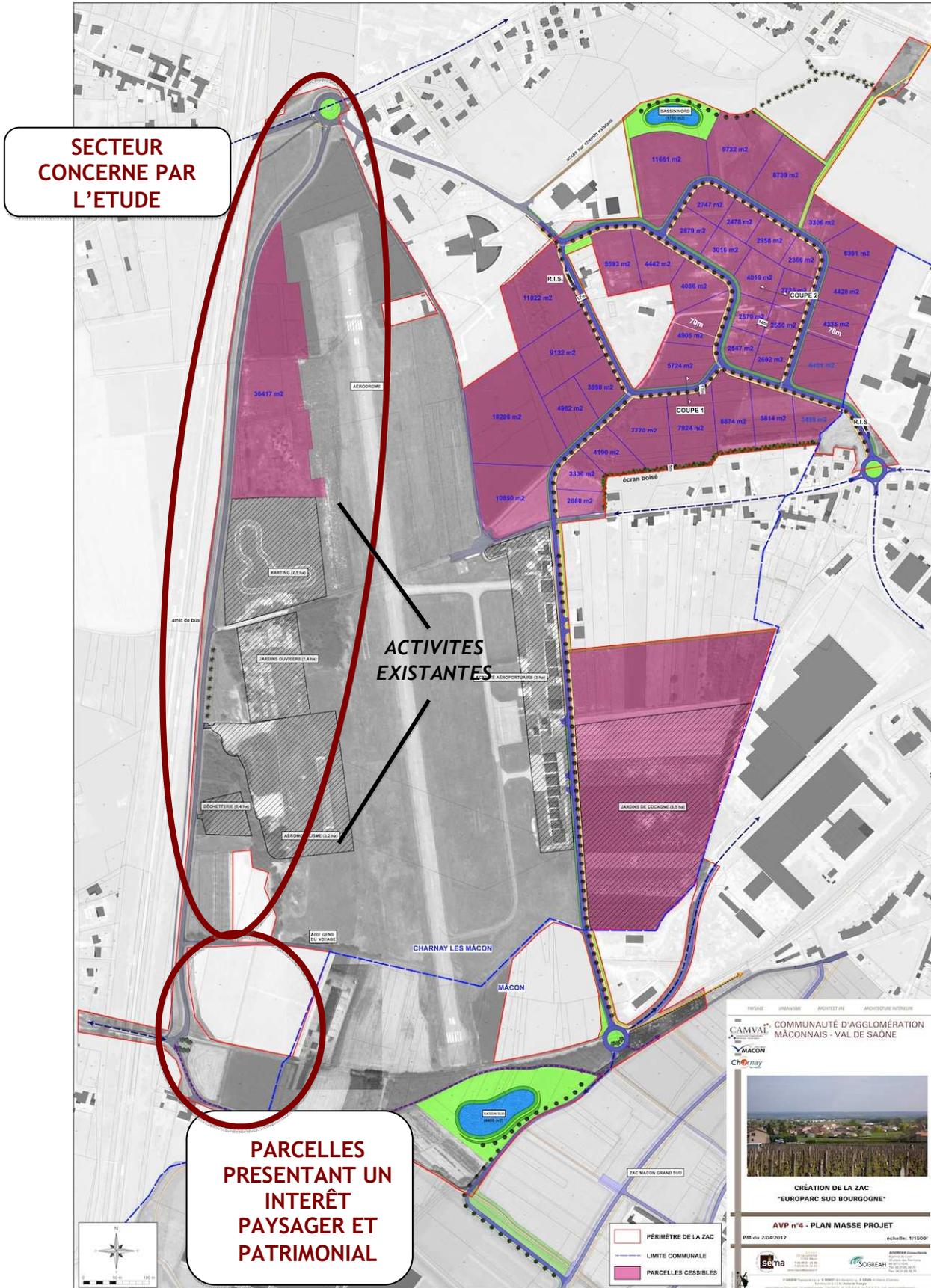
La typologie des entreprises et activités destinées à s'implanter reste précisément à définir. Pour autant, l'implantation d'activités logistiques et d'industries lourdes n'est pas envisagée, puisqu'elles nécessiteraient un aménagement conséquent des infrastructures et notamment du calibrage des accès pour le passage des véhicules lourds. Qui plus est l'implantation d'industries lourdes n'est pas souhaitée compte tenu des contraintes et risques liés à la présence d'habitation à proximité.

L'intérêt de le ZAC vient de son positionnement à proximité des échangeurs de l'A6 et de la RCEA.

La zone d'activités ainsi créée viendra compléter l'offre de terrains réservés aux activités à proximité des zones existantes.

- **l'espace d'activités des Berthilliers**, au sud-ouest (sur la commune de Charnay-Lès-Mâcon) : ZAC créée en 1993 qui est aujourd'hui entièrement occupée, qui dispose de peu de possibilités d'implantation et ne peut s'agrandir ;
- **l'espace des Luminaires**, au nord (sur la commune de Charnay-Lès-Mâcon) : ZAC créée en 1994 totalement aménagée et dont la ZAC Europarc Sud Bourgogne, est le prolongement (en terme d'occupation du sol) ;
- les Zones d'activités *Les Bruyères, Mâcon-Loché*, et une partie de la ZAC *Grand Sud* implantés sur la commune de Mâcon, à proximité de la gare TGV ou de l'échangeur A6 Mâcon Sud.

Le plan de masse général du projet



Source : Dossier de création de la ZAC Europarc Sud Bourgogne

II. Le projet développé sur le périmètre d'étude

Près de 36 417 m² inclus dans la ZAC Europarc Sud Bourgogne sont situés à moins de 100 mètres de l'axe de l'autoroute A6 et sont grevés par l'amendement Dupont qui les rend inconstructibles.

Les parcelles les plus au nord du périmètre d'étude sont particulièrement propices à l'implantation d'activités attractives, de par leur situation en vitrine de l'autoroute A6.

Leur intérêt économique majeur a conduit à les considérer prioritaires, au même titre que le secteur Nord-est de la ZAC ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Ainsi elles ont fait l'objet d'une enquête parcellaire début 2014 pour permettre leur acquisition par l'aménageur de la ZAC.

Si la présente étude réalisée au titre de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme s'avère essentielle pour permettre l'aménagement et la constructibilité de ces parcelles, elle est également l'occasion de permettre la levée de l'amendement Dupont sur tout le linéaire de la ZAC (parcelles occupées par le karting, les jardins ouvriers, l'aéromodélisme et la déchetterie, et parcelles libres plus au Sud).

PARTIE 3 – IMPACT DE L'AMENAGEMENT DE LA ZONE ET MESURES

Il convient de rappeler ici, que la révision simplifiée ne concerne que les modifications du document d'urbanisme nécessaire, pour la réalisation de la ZAC « Europarc Sud Bourgogne » aux abords de l'autoroute A6, projet d'intérêt général communautaire.

Les impacts et mesures proposés ci après ne traitent donc que des terrains concernés par le projet de ZAC. Toutefois, les mesures proposées tiennent compte de l'évolution possible à moyen terme sur l'ensemble du secteur. Une telle évolution devra se faire dans le cadre d'une révision générale du document d'urbanisme de la commune.

I. Sécurité

A. Voirie

L'aménagement de la zone va entraîner une augmentation du trafic journalier sur la route des Allogneraies et sur ses différents accès. L'ensemble des enjeux de desserte, induit par l'augmentation du trafic sur la zone, est pris en compte dans l'aménagement de la ZAC (par les dossiers de création et de réalisation).

Extraits de l'étude d'impact réalisée dans le cadre de l'aménagement de la ZAC (2009)

Les mesures mises en œuvre pour remédier aux enjeux liés à la voirie et aux accès :

« Du fait de la répartition des terrains autour de l'aérodrome, la zone d'activités est structurée autour de plusieurs axes de desserte et de transit.

L'axe principal de desserte et de transit est la voie qui relie le chemin des Luminaires dans la traversée de la ZAC des Luminaires (desserte depuis la RD 54 au Nord) et la rue Saint-Exupéry à l'Est. Cet axe principal se raccorde à la rue Saint-Exupéry par l'intermédiaire d'un carrefour giratoire au droit du carrefour actuel avec la rue Mermoz.

Pour desservir l'ensemble des tènements situés au Nord-Est de la ZAC, sans créer de voie en impasse avec aire de retournement, une voie secondaire est créée « en boucle » autour de la zone d'habitat existante, se raccordant en 2 points sur l'axe principal de desserte entre les Luminaires et la rue Saint-Exupéry.

Pour desservir les tènements situés au Nord des bâtiments de l'aérodrome et ceux situés à l'Est de l'aérodrome sur la partie Sud de la ZAC, une voie secondaire est créée, rejoignant le tracé du chemin de l'aérodrome. Cet axe secondaire Nord-Sud se raccorde au Sud à la ZAC Grand Sud, par l'intermédiaire d'un giratoire, permettant ainsi de relier l'A6 par l'intermédiaire de l'échangeur de Mâcon Sud.

Afin d'assurer un maximum de porosité pour les déplacements vers les quartiers environnants pour les relations domicile-travail mais aussi pour leur désenclavement et

notamment celui de la zone d'activités des Bruyères, dont l'accès s'effectue à travers des zones d'habitats et n'est pas direct vers les axes majeurs que sont l'autoroute A6 et la RCEA :

- l'axe principal de desserte et de transit de la partie Nord-est de la ZAC se raccorde sur les rues Saint- Exupéry et Mermoz reliant ainsi les quartiers Est,
- et un axe secondaire pourrait être créé depuis le carrefour giratoire au Sud de la ZAC, reliant la rue Ampère.

A l'Ouest les terrains sont desservis par le chemin des Allogneraies existant.

La disposition de ces axes de circulation structure la zone d'activités et organise le schéma de fonctionnement des déplacements à l'intérieur de la zone. Cette disposition permet également d'envisager un phasage cohérent dans le cadre du développement de la zone d'activités économiques Europarc Sud Bourgogne. Sur la partie Nord-est de la ZAC, deux « relais informations et services » (RIS) sont installés à chacune des entrées de la zone sur l'axe principal de desserte et de transit de la ZAC (un côté Luminaires et un côté rue Saint-Exupéry).

Dans un souci de bon fonctionnement du schéma de circulation, il est nécessaire de calibrer la voie selon son usage. De plus, dans une optique de diversification des déplacements et de traitement qualitatif, le partage de la voirie doit être soigneusement étudié. Au niveau du gabarit, il faut savoir que l'espace nécessaire à la circulation de deux camions tourne autour de 6 mètres de large.

La cohabitation d'un trafic poids lourds et de déplacements piétonniers et cyclistes peut être *difficile. C'est pourquoi les flux sont séparés. Selon les schémas de principe par type de voie définis dans le cadre du projet, la voirie sera partagée pour plusieurs types d'usages :*

- la chaussée pour les circulations véhicules légers et poids lourds,
- le stationnement de véhicules légers,
- des cheminements doux mixtes (piétons et cycles) conformes aux règles d'accessibilité en vigueur séparés de la chaussée par les places de stationnement et les arbres d'alignement, ou en site propre (voies vertes existante et future).

En effet, au Sud de la zone d'activités, les documents d'urbanisme prévoient le prolongement de la voie verte (cf. emplacements réservés) au niveau du tracé de l'ancienne voie de chemin de fer, ce qui permettra à terme de prolonger ce projet entre Mâcon et Cluny. A noter la voie verte existante d'axe Nord-Sud entre le chemin des Allogneraies et l'autoroute A6.

Au Nord, en direction du Vallon du Bioux, un cheminement doux est créé dans le cadre de l'aménagement de la ZAC. »

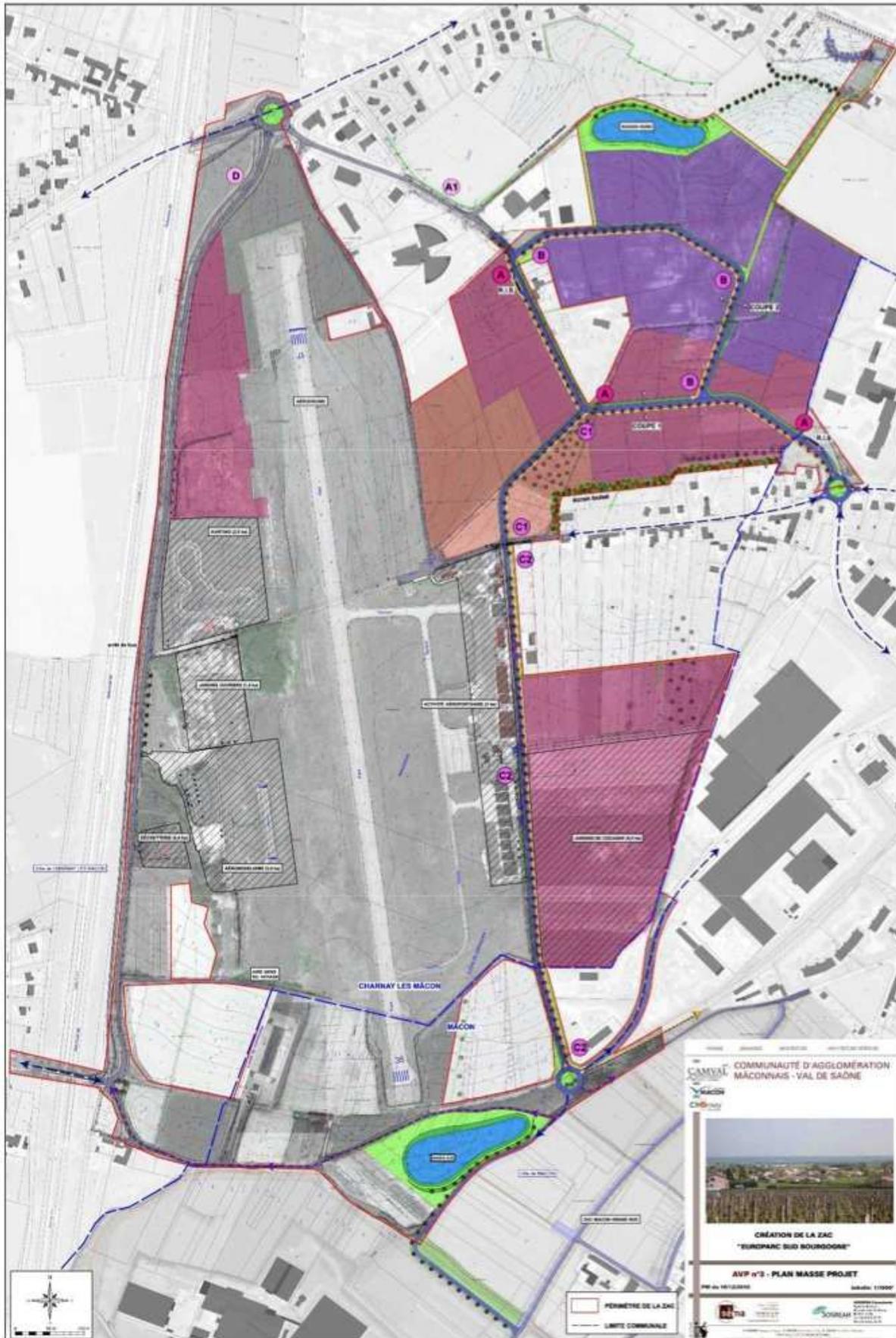


Figure 45 : Zone d'activités économiques Europarc Sud Bourgogne – dossier de réalisation de ZAC – plan masse du projet

B. Sécurité incendie

La mise en place des poteaux incendies, nécessaires à l'aménagement de la zone, est prévue dans le cadre du programme des équipements publics de la ZAC.

II. Nuisance

A. Le bruit

Etant donné le contexte général (A6, voie ferrée, RD54, RCEA, aérodrome à proximité), le projet ne devrait pas avoir d'impact fort au niveau de l'ambiance sonore générale.

Toutefois, les locaux d'activités, et notamment ceux relevant de l'activité de bureaux, devront tenir compte des nécessités d'isolation acoustique liées aux nuisances sonores engendrées par les infrastructures existantes.

Extraits de l'étude d'impact réalisée dans le cadre de l'aménagement de la ZAC (2009)

Les mesures mises en œuvre pour remédier aux enjeux liés au bruit :

Si l'on excepte la période de travaux déjà évoquée par ailleurs, et dans la mesure où la zone concernée passera d'un espace essentiellement agricole (cultures — prairies autour de l'aérodrome) malgré la présence d'activités et d'habitations, à une zone occupée par des entreprises et desservie par une voirie, les impacts pour les riverains peuvent être potentiellement significatifs.

Sont directement concernés les habitants situés à l'intérieur du périmètre du projet et ceux du chemin des Bruyères.

Les impacts sonores à envisager sont les suivants :

- Impacts relatifs aux activités développées : ils dépendront du type d'activité et de l'implantation spatiale de celles-ci au niveau de la zone d'activités économiques Euro Parc Sud Bourgogne. En tout état de cause, et afin d'assurer une compatibilité entre ces futures activités et la présence des riverains, les exploitants devront se conformer aux textes en vigueur (articles 1334-30 à 1334-37 du Code de la Santé Publique) relatifs aux règles propres à préserver la santé de l'homme contre les bruits de voisinage, voire à celles le cas échéant relatives aux installations classées ;

- Impacts liés au trafic induit par la fréquentation de la voirie qui desservira la zone d'activités (trafic automobile des employés venant travailler le matin et repartant le soir, desserte de la zone par les poids lourds,). Les habitations exposées sont celles situées à proximité des accès de la ZAC, et notamment les habitations situées le long de la RD 54 qui dessert le projet par le Nord. Les habitations situées à l'intérieure de la ZAC sur le secteur des Luminaires sont également concernées, cependant on estime que cet impact sera minimisé par la construction des bâtiments d'activités qui viendront « protéger » ces riverains de la voie de desserte bouclant ce secteur. Par contre, l'ambiance sonore au niveau du quartier des Bruyères sera considérablement améliorée puisque le chemin des Bruyères entre la rue Saint-Exupéry et le chemin de l'Aérodrome ne sera plus un axe de transit mais une voie de desserte locale du quartier du fait du schéma de circulation proposé dans le cadre du projet.

On peut estimer que les niveaux sonores moyens au niveau de la ZAC augmenteront en situation future, compte tenu du changement de vocation du site. A noter que l'ambiance sonore actuelle est déjà largement influencée par les infrastructures existantes : l'autoroute A6 principalement et l'aérodrome plus ponctuellement.

B. Servitudes aéronautiques

Les constructions respecteront les contraintes de hauteur et de recul liées aux servitudes aéronautiques (annexées au PLU).

La Direction de l'Aviation Civile sera consultée pour chaque projet de construction.

C. Les eaux usées

L'enjeu de collecte des eaux usées est pris en compte dans le programme des équipements de la ZAC et concerne un raccordement à un réseau collectif qui viendra encadrer l'ilot de la ZAC.

Extraits de l'étude d'impact réalisée dans le cadre de l'aménagement de la ZAC (2009)

Les mesures mises en œuvre pour remédier aux enjeux en matière d'assainissement :

Les eaux résiduaires seront de type « domestique ». La station d'épuration située à Mâcon peut assurer les perspectives de développement de cette partie de l'agglomération : il n'y aura donc, a priori, pas de problème. Une attention particulière sera portée sur les raccordements éventuels d'effluents industriels vis-à-vis de leur traitabilité dans une station d'épuration biologique ; au cas où cette solution serait acceptable, elle donnera lieu à convention d'autorisation de déversement, définissant les conditions techniques des raccordements (flux, qualités, ...). Autrement, les entreprises auront la maîtrise d'ouvrage de leur épuration.

Compte tenu des volumes à collecter et de la capacité des réseaux desservant les zones périphériques, le réseau d'assainissement séparatif sera raccordé sur le réseau structurant ce qui nécessitera de prolonger le réseau au-delà de la ZAC pour se raccorder sur des collecteurs au diamètre suffisant. »

D. Les eaux pluviales

L'installation d'activité entraînera une imperméabilisation des sols (stationnements, espaces de livraison, voirie de desserte...) et donc une augmentation des débits d'eaux pluviales.

Il existe de nombreux fossés et noues à proximité du secteur d'étude, le long de la route des Allogneraies, qui constituent autant d'exutoires aux eaux pluviales. Ils devront donc être confortés.

En outre, le Schéma Directeur d'assainissement de Charnay-Lès-Mâcon impose un débit de fuite de 2 litres/seconde/ha qui devra être respecté. Les constructions devront ainsi inclure une rétention à la parcelle suffisante.

L'arrêté préfectoral n°2013015-0005 en date du 15 janvier 2013 décrit les ouvrages nécessaires et autorisés pour la gestion des eaux pluviales : des noues enherbées le long des voies principales Est/Ouest et Nord Sud côté Est ainsi que la construction de plusieurs bassins de rétention.

E. Qualité de l'air

La circulation automobile (A6, route des Allogneraies, RD54) constitue la principale source de rejets atmosphériques. L'augmentation du trafic, qui pourra être liée à l'aménagement de la zone, ne devrait entraîner qu'une faible augmentation des émissions de polluants due à la fréquentation de la zone.

III. Urbanisme et activités humaines

L'aménagement du secteur en zone d'activités aura des répercussions positives sur le tissu économique de la ville de Charnay-Lès-Mâcon mais également sur celui de l'agglomération. Il s'inscrit dans une zone en mutation, en continuité d'activités économiques existantes et à proximité de nombreuses infrastructures de transport. C'est donc un secteur stratégique pour renforcer le poids économique de l'agglomération.

Les habitations existantes au sud de la zone d'étude seront peu impactées par l'aménagement du site. En effet, les parcelles au sud qui présentent une dimension agricole et viticole, seront conservées en l'état actuel, permettant une préservation du caractère patrimonial et paysager de ce site.

Les parcelles au nord du périmètre d'étude, perdront quand à elles leur usage agricole. Il faut toutefois rappeler, que ce sont des parcelles fortement contraintes en termes de surface et de positionnement, situées entre l'autoroute et l'aérodrome en continuité directe des tissus urbains. Leur vocation à usage d'activités est par ailleurs affichée au PLU de Charnay-Lès-Mâcon depuis le 5 novembre 2009.

IV. Paysage et architecture

A. Paysage

Du nord ...

Les nouvelles constructions viendront s'inscrire en continuité du tissu urbain existant et notamment de la zone d'activités des Luminaires.

Les transitions visuelles sont traitées par la réglementation contraignante des hauteurs de construction (en partie induite par les servitudes aéronautiques) et l'observation de marges de retrait qui devront être paysagées.

La façade ouest, face à l'autoroute, devra notamment présenter une architecture et des aménagements paysagers particulièrement soignés.

L'aménagement du cheminement doux existant sera conforté afin de proposer un linéaire boisé et végétal qualitatif.

Le retrait existant entre les futures activités et la route des Allogneraies, sera respecté sur l'ensemble de l'itinéraire, même pour la parcelle située entre l'autoroute et la route des Allogneraies au Nord, afin de proposer une implantation homogène sur toute la façade le long de l'autoroute. L'espace libéré bénéficiera d'un traitement paysager en cohérence avec les plantations existantes en aval. L'intérêt est de proposer un « filtre » paysager qualitatif visible depuis l'autoroute.

... au sud

Au sud de cette façade ouest est visible un écran de végétation, entre la route des Allogneraies et l'autoroute, qui masque la vue de l'autoroute sur le site. Cet espace qualitatif a vocation à être conservé.

En outre, il convient également de préserver l'écran boisé dont bénéficie la déchetterie, qui réduit l'impact visuel dépréciant de cette structure.

Enfin, la façade sud a pour vocation de conserver son caractère viticole. Cet espace est en effet, identifié comme un secteur d'intérêt paysager et patrimonial pour la commune.

B. Éléments architecturaux et patrimoniaux

Seules les façades nord et sud présentent des constructions.

Au nord, la zone d'activités des Luminaires présente des architectures assez hétérogènes avec des bâtiments peu élevés. L'aménagement de la zone devra tenir compte de ces caractéristiques, afin, d'assurer une transition urbaine tout en proposant un aménagement qualitatif autant en terme paysager, qu'au niveau de la qualité architecturale des constructions.

Au sud, les habitations traditionnelles existantes bénéficient d'une zone tampon, en zone A, composée d'espaces viticoles, qui viennent renforcer le caractère paysager et patrimonial de ce secteur.

V. Environnement

Les incidences sur l'environnement, liées à la réalisation du projet de ZAC sur le secteur, seront finalement assez faibles. En effet, les terrains concernés par la présente étude sont marqués par la présence d'activités anthropiques (agriculture, viticulture, équipements, activités économiques ou de loisirs existantes).

Ils sont surtout situés dans un secteur très contraint (barrière de l'autoroute, barrière de l'aérodrome et nuisances sonores associées, nuisances sonores de la piste de karting, déchetterie, piste pour l'aéromodélisme, ...) et duquel sont exclus les milieux naturels sensibles, que ce soit au niveau de la faune ou de la flore.

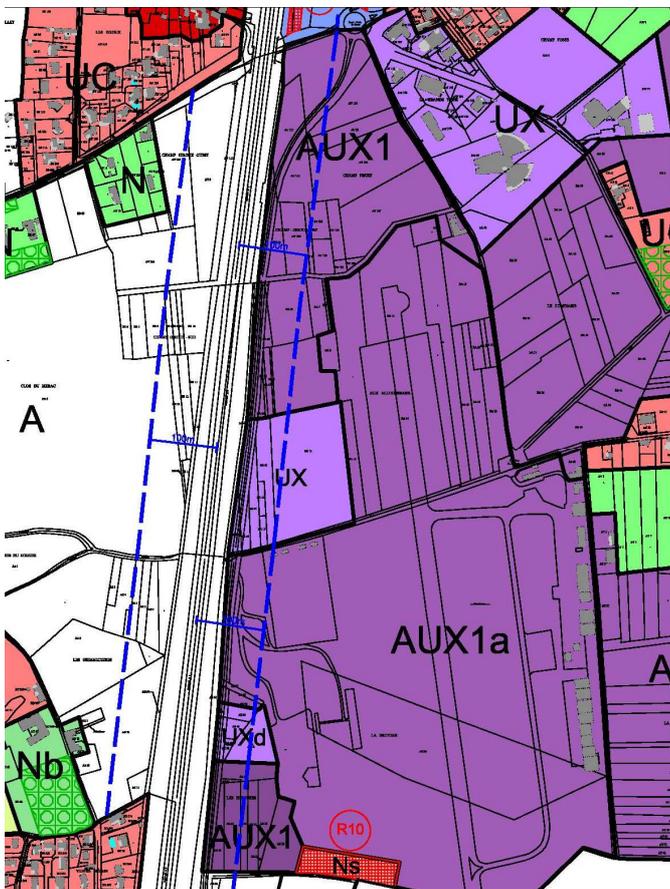
Toutefois, il existe certains alignements d'arbres et bosquets qualitatifs qui jouent le rôle d'écran paysager et qui seront intégrés au projet tout en étant renforcés. En effet, l'aménagement du site permettra d'apporter une diversité environnementale aujourd'hui relativement pauvre.

PARTIE 4 – DISPOSITIONS MODIFIEES DU PLU

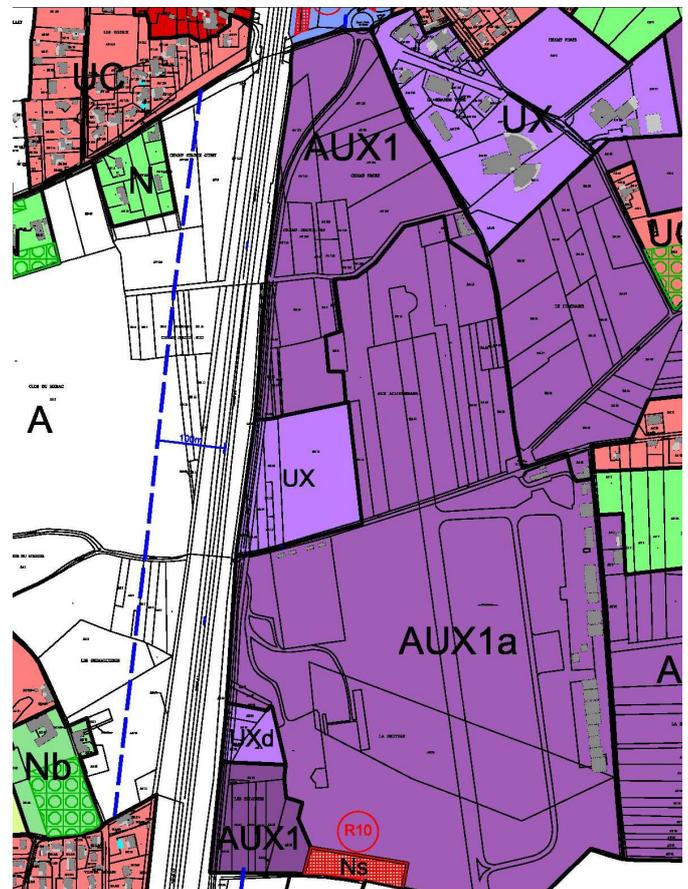
I. Dans le plan de zonage

Les terrains concernés se trouvent classés en zones AUX1, UX, UXd et AUX1a au PLU de la commune de Charnay-Lès-Mâcon approuvé le 13 décembre 2010.

La marge de recul de 100 mètres vis-à-vis de l'autoroute A6 sera retirée du plan de zonage (sur les seuls secteurs inclus dans la ZAC Europarc Sud Bourgogne).



Zonage du PLU avant révision simplifiée



Zonage du PLU après révision simplifiée

(Illustrations sans échelle)

II. Dans le règlement

Les modifications du règlement concerne les zones UX et AUX1 du PLU.

L'article 2 indiquera qu'il peut exister une orientation d'aménagement et de programmation sur certains secteurs de ces zones :

ARTICLE 2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIÈRES

(...)

Les opérations mises en œuvre devront être compatibles avec les orientations d'aménagement et de programmation lorsqu'elles existent.

L'article AUX1-6 relatif aux implantations des constructions par rapport aux voies et emprises publiques sera ainsi modifié. En effet celui-ci impose actuellement un recul minimum de 100 m de l'axe de l'A6 qui sera supprimé.

ARTICLE AUX1 6 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Lorsque le plan ou les orientations d'aménagement et de programmation ne mentionnent aucune distance de recul, les constructions doivent être implantées en retrait par rapport aux voies selon les modalités suivantes :

Nature et désignation des voies	Recul minimum
A6	100 mètres de l'axe
RN79 (RCEA)	75 mètres de l'axe
Autres voies publiques	6 mètres de la limite d'emprise publique

Des implantations différentes pourront être autorisées pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics de distribution de gaz, de distribution d'énergie électrique, d'alimentation en eau potable ou d'assainissement, de télécommunication et de télédiffusion.

L'article 10 sera complété pour intégrer les dispositions définies dans le cadre de la nouvelle Orientation d'Aménagement et de Programmation créée, notamment en terme de hauteur des futures constructions.

De plus, dans ce même article 10, APRR a demandé que soit prise en compte la possibilité de réduire la hauteur des bâtiments en fonction des risques et nuisances par rapport aux usagers de l'autoroute.

ARTICLE UX 10 HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Dans la zone UX des luminaires, la hauteur des constructions ne devra pas excéder les altitudes figurant au plan des servitudes (servitudes – T5 – aéronautiques et de dégagement de l'aérodrome de Mâcon – Charnay)

Dans les autres zones UX la hauteur n'est pas réglementée, sauf dans le cas d'une prescription de hauteur incluse dans une orientation d'aménagement et

de programmation.

De plus, le long de l'autoroute A6, la hauteur des constructions pourra être limitée si celle-ci risque de créer des nuisances ou des problèmes de sécurité vis-à-vis des usagers de l'autoroute.

ARTICLE AUX1 10 HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Lorsque les hauteurs ne sont pas règlementées dans le cadre d'une orientation d'aménagement et de programmation, la hauteur des constructions ne doit pas excéder 12 mètres mesurés à partir du terrain naturel avant terrassements jusqu'à l'égout du toit.

Il n'est pas fixé de hauteur maximale pour les équipements d'infrastructure (réservoirs, tours hertziennes, pylônes, silos, etc...).

Dans le secteur AUX1a, la hauteur des constructions ne doit pas excéder 10 mètres mesurés à partir du terrain naturel avant terrassement jusqu'au faîtage.

Dans tous les cas, la hauteur des constructions ne doit pas excéder les altitudes maximales figurant au plan des servitudes.

De plus, le long de l'autoroute A6, la hauteur des constructions pourra être limitée si celle-ci risque de créer des nuisances ou des problèmes de sécurité vis-à-vis des usagers de l'autoroute.

Il convient de rappeler que le règlement actuel du PLU contient déjà des règles qui permettent de répondre à la volonté d'un traitement paysager qualitatif en façade de l'autoroute A6.

Ainsi, l'article AUX1-13 (Espaces libres et plantations, espaces boisés classés) indique que :

« Les marges de recul fixées à l'article 6 et les marges d'isolement fixées à l'article 7 seront obligatoirement plantées d'arbres sous réserve du respect des règles de sécurité. »

Pour l'article 11 des zones UX et AUX1, APRR a demandé que soit prise en compte la possibilité de refuser certains aspects de façade ou matériaux en fonction des risques et nuisances par rapport aux usagers de l'autoroute. Le paragraphe suivant sera ajouté au règlement.

Le long de l'autoroute A6, l'aspect des constructions et les choix de matériaux devront être tels qu'ils ne créent pas de risques de nuisances (ex : éblouissements) ou de problèmes de sécurité vis-à-vis des usagers de l'autoroute (matériaux brillants ou attirant exagérément l'attention de l'automobiliste).

III. Dans les Orientations d'aménagement et de programmation

Une nouvelle Orientation d'Aménagement pour le secteur concerné par la présente étude est créée. Elle poursuit plusieurs objectifs :

Objectif 1 : Proposer une entrée Nord qualitative du site

Obligation : Un retrait de 30 mètres par rapport à la limite d'emprise publique du rond-point du Caron est imposé. Cette marge de recul fera l'objet d'un traitement paysager qualitatif.

Objectif 2 : Assurer une transition avec le bâti existant sur le secteur Les Luminaires

Obligation : La hauteur des constructions est limitée à 8 mètres à l'intérieur de tout le périmètre de l'OAP, sous réserve du respect des servitudes aéronautiques et d'éventuelles prescriptions d'APRR pour éviter des risques de nuisances et assurer la sécurité vis-à-vis des usagers de l'autoroute.

Objectif 3 : Traitement paysager en façade routière

Obligations : Conforter l'aménagement paysager aux abords de l'autoroute.

Préserver le boisement occultant la vision de la déchetterie.

Paysager les marges de recul.

Pour la parcelle à l'Ouest de la route des Allogneraies, La marge de recul sera de 30 mètres par rapport à la limite d'emprise de l'autoroute.

A l'Est de la route des Allogneraies, la marge de recul sera de 6 mètres minimum par rapport à l'emprise publique, selon l'alignement donné au schéma de l'OAP.

Objectif 4 – Garantir une transition douce entre espace rural et la future zone d'activité

Obligations : Préserver et conforter la haie existante au sud du secteur, afin de proposer un écran paysager entre la future zone d'activités et les paysages ruraux.

Limiter la hauteur des constructions à 8 mètres, sous réserve du respect des servitudes aéronautiques.

Les vignes situées au sud de la déchetterie dans la ZAC Europarc Sud Bourgogne sont à préserver.

Elle sera accompagné du schéma suivant :

ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION
Secteur "Caron - Les Belouzes"



- Boisements et haies à conserver où à créer.
- Vignes à préserver.
- Marges de recul à paysager
 - recul de 30 m imposé par rapport à la limite d'emprise publique du rond-point)
 - recul de 6 m imposé par rapport à le limite d'emprise publique de la route des alogneraire
 - recul minimal de 30 m imposé par à la rapport à la limite d'emprise publique de l'A6 sur les parcelles la jouxtant au nord du périmètre
- Cheminement doux à conforter
- Alignement des constructions

A l'intérieur du périmètre de l'OAP, la hauteur des constructions est limitée à 8 mètres sous réserve du respect des servitudes aéronautiques, et des éventuelles prescriptions liées à la présence de l'autoroute .

