



Plan Local d'Urbanisme de Cabriès

6. Etude d'entrée de ville au titre de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme

Vu pour être annexé à la Délibération
du Conseil Municipal du
approuvant les dispositions du Plan Local d'Urbanisme

*Prescription de l'élaboration du PLU : le 27 septembre 2012
Arrêt de l'élaboration du PLU : le 15 septembre 2016
Approbation du PLU :*

1. OBJET DE L'ETUDE

1.1. RAPPEL REGLEMENTAIRE (ARTICLES L.111-6 A L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME)

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

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 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. »*

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 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.

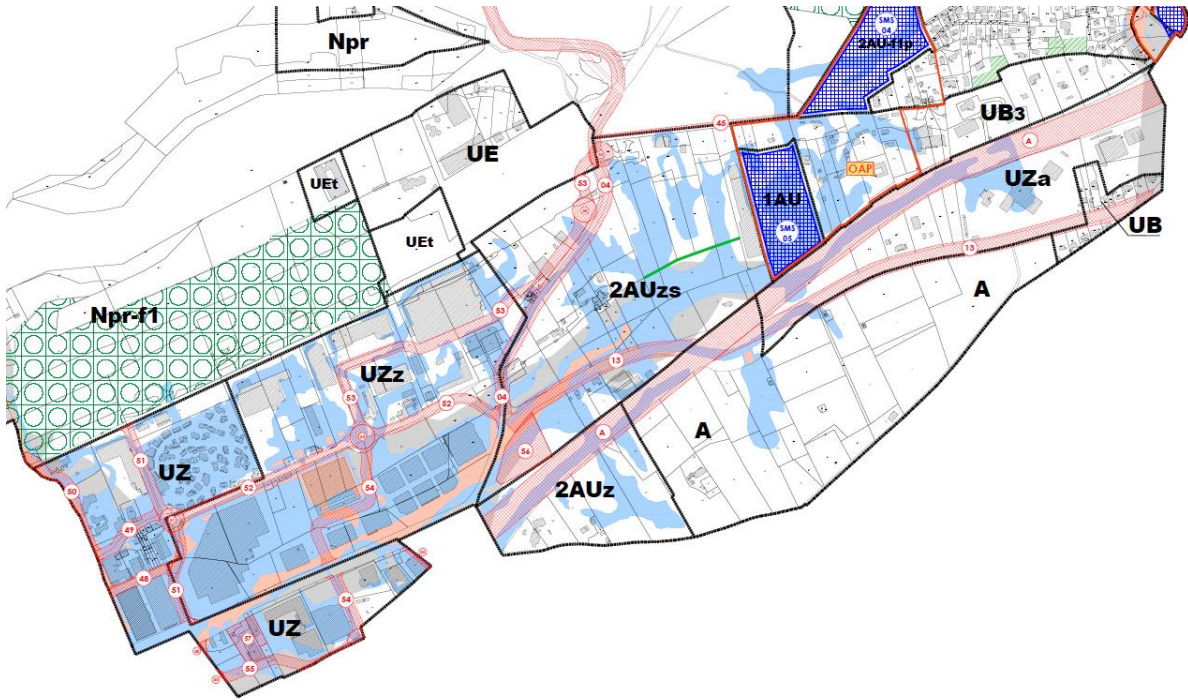
1.2. SECTEURS CONCERNES PAR L'ETUDE

Le sud de la commune de Cabriès est traversé par l'autoroute A51 et la RD6 classée à grande circulation.

Ainsi les secteurs non urbanisés localisés le long de ces axes, à proximité du dispositif d'échange routier entre la D543, la RD6 et l'A51 qui relie Marseille à Aix-en-Provence sont concernés par l'application des articles L.111-6 à L.111-8 du code de l'urbanisme.

- L'autoroute A51 relie Marseille à Aix-en-Provence. Deux échangeurs sont situés à proximité de la commune ; les Pennes Mirabeau et Bouc Bel Air. Cette connexion avec l'A51 permet des liaisons avec l'A7 (Marseille- Toulon- Lyon) et l'A8 (Lyon – Nice).
- La route départementale RD6 est l'unique voie pénétrante d'est en ouest de Plan de Campagne. Elle est reliée à la N 113 à l'ouest, à hauteur de la commune des Pennes-Mirabeau. A l'est, la RD 543 dessert également la zone concernée par une alimentation assez soutenue en véhicules. A l'ouest, le chemin de Velaux, traversant la RD6, est un axe dont la fréquentation est moindre, mais qui a tendance à augmenter. La RD6 est classée à grande circulation.

Trois zones à urbaniser sont situées le long des A51 et RD6. Une zone résidentielle 1AU. Deux zones à urbaniser à plus long terme sont également identifiées pour l'accueil d'activités économiques (secteurs 2AUz et 2AUz). Ils sont ou seront concernés par la nécessité d'une étude au titre de l'article L.111-8-8 du code de l'urbanisme. Pour une vision d'ensemble, les trois zones sont traitées dans le cadre du présent document.



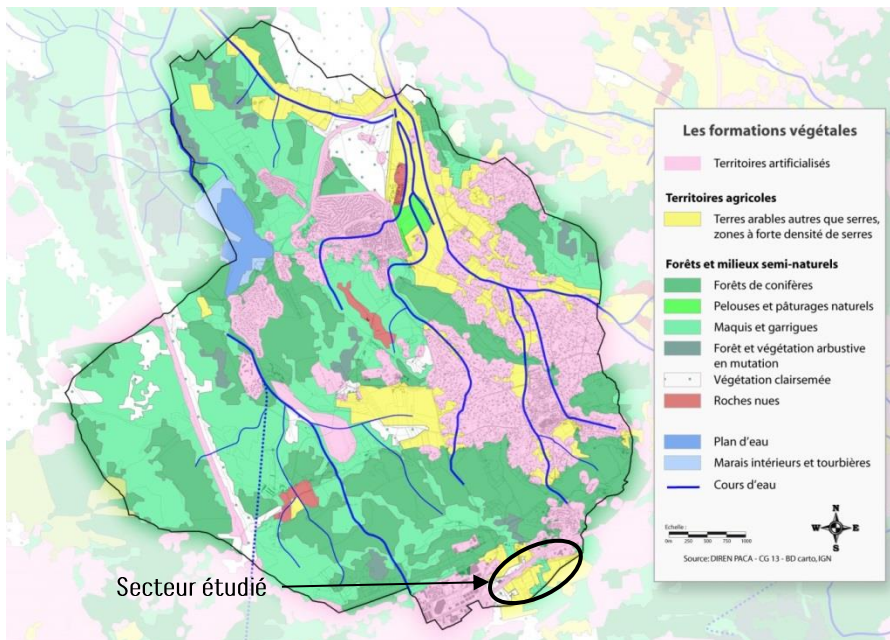
EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU

2. PRESENTATION DU SECTEUR

2.1. ETAT INITIAL DU SITE

▪ Occupation du sol

La zone étudiée est relativement peu urbanisée. Bien qu'elle comprenne quelques constructions ou occupations, le secteur reste principalement destiné à une activité de type agricole. Le village du Verger s'est développé en partie est et la zone de Plan de Campagne en partie ouest.



- **Cadre paysager**

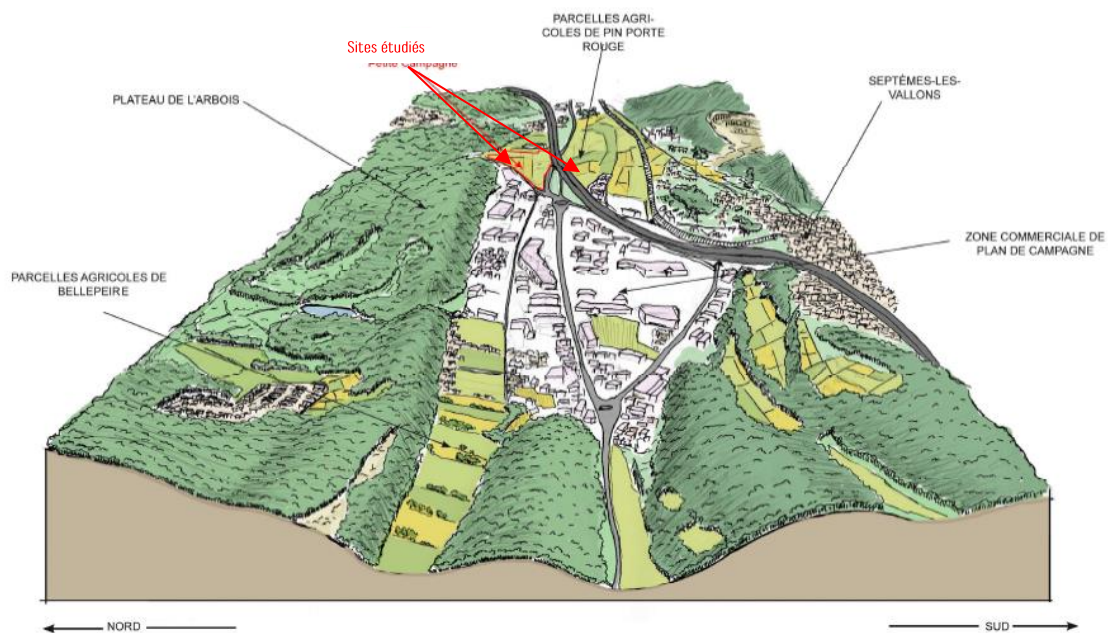
Le projet est localisé en entrée nord de la zone commerciale de Plan de Campagne, d'envergure régionale, située à cheval sur les communes de Cabriès et des Pennes Mirabeau, le long de l'autoroute A51. Le site se situe en contre bas du plateau de l'Arbois. Le secteur présente une pente générale sud-est/nord-ouest suivant le tracé du vallon de Baume-Baragne.

Les zones étudiées s'intègrent dans l'unité paysagère de Plan de Campagne. Ce vallon est aujourd'hui urbanisé et aménagé pour accueillir les infrastructures commerciales et les activités artisanales. D'un point de vue strictement paysager, ce secteur est déconnecté du reste du territoire de la commune de Cabriès par une importante entité boisée qui traverse le territoire communal d'est en ouest au nord du secteur.



Point de vue sur la vallée de Plan de Campagne depuis le chemin des Bouscauds

Le site du projet est adossé au plateau de l'Arbois qui ferme le paysage au nord du projet. A contrario, la vue du site est ouverte vers le sud dans sa partie nord-est et offre un panorama sur les zones naturelles et la chaîne de l'Etoile. Mais plus on avance sur le site, plus le paysage se referme vers l'ouest.



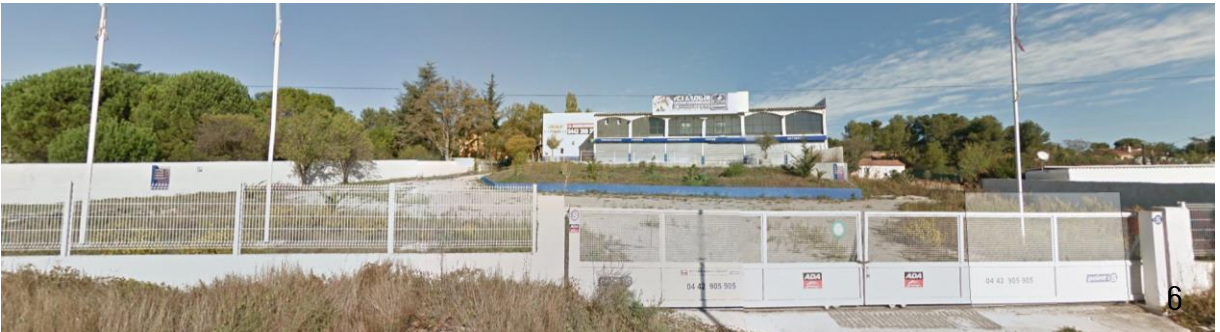
56

APR SNCF Réseau - Une halte à Plan de Campagne - 2014/2015

Le contexte environnemental est essentiellement constitué au nord par le relief boisé qui délimite le plateau de l'Arbois et au sud par l'interface qui relie les chaînes de l'Estaque (vers l'ouest) et de l'Etoile (au sud-est). Les espaces naturels qui recouvrent ces reliefs sont formés d'une alternance de massifs forestiers et de zones agricoles cultivées. Du fait de la topographie plane et du caractère majoritairement ouvert du milieu environnant, les secteurs étudiés sont relativement exposés aux perceptions visuelles directes.



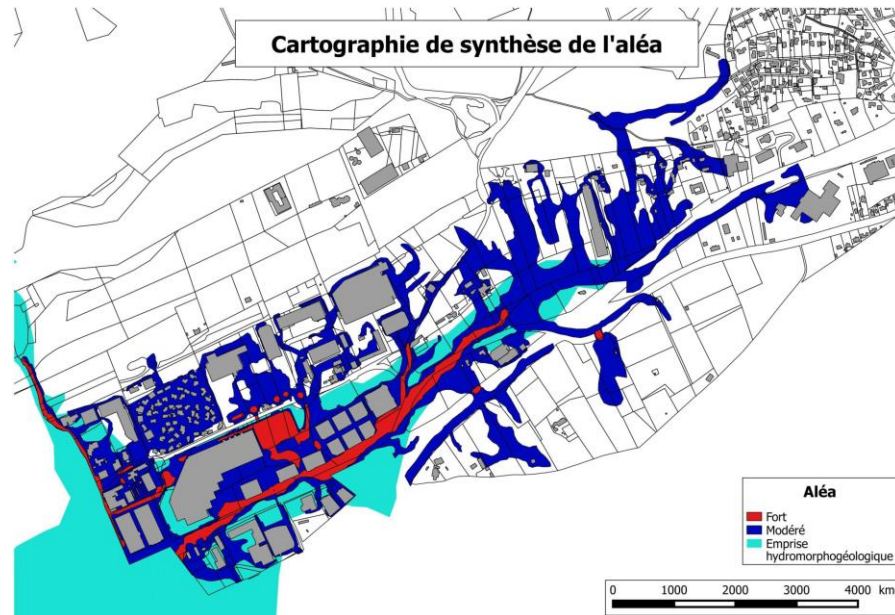
Localisation des vues



▪ Les risques

Le risque d'inondation

Aucun Plan de Prévention des Risques d'Inondation concernant le territoire de Cabriès n'a été prescrit à l'heure actuelle. Une étude hydraulique (Ingerop, 2016) a été réalisée afin d'identifier les niveaux d'aléa.



Etude d'inondabilité (Ingerop, 2016)

Cette étude est traduite dans le plan de zonage du PLU avec des prescriptions particulières.

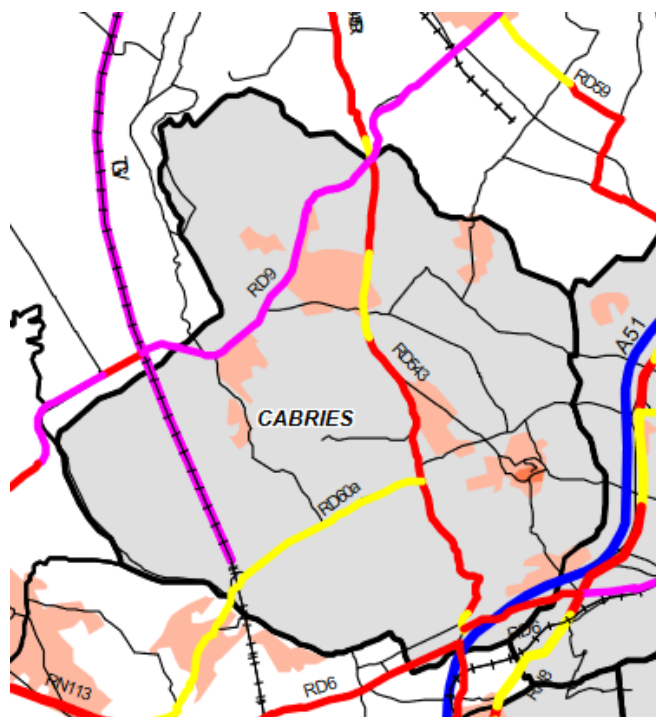
Les autres risques






D'autres risques sont identifiés, notamment :

- un risque de mouvements différentiels de terrain, liés au phénomène de retrait/gonflement des argiles faisant l'objet d'un Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles approuvé le 26 juillet 2007. Ce risque ne génère pas d'inconstructibilité particulière sur le territoire, mais des prescriptions constructives (fondations, évacuation et gestion des eaux usées...).
- Un risque sismique qui concerne la totalité du territoire communal, en zone de sismicité 2 (faible). Dans une zone de sismicité de niveau 2, les exigences sur le bâti neuf se limitent à l'application (obligatoire) des règles Eurocode 8 pour les infrastructures de catégorie d'importance III et IV. ;
- un risque lié au transport de matières dangereuses généré par l'A51.

Les nuisances sonores

L'A51, la RD6 et la RD543 qui traversent le périmètre d'étude sont classées voies bruyantes. Dans les secteurs affectés par le bruit (selon le classement), les bâtiments doivent répondre à des normes d'isolement acoustique.



Classement des voies	Largeur du secteur affecté par le bruit de part et d'autre de la voie
 C 1	300 m
 C 2	250 m
 C 3	100 m
 C 4	30 m
 C 5	10 m

Niveau sonore de référence $L_{Aeq}(6h-22h)$ en dB(A)	Niveau sonore de référence $L_{Aeq}(22h-6h)$ en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
$L > 81$	$L > 76$	Catégorie 1 - la plus bruyante	300 m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	Catégorie 2	250 m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	Catégorie 3	100 m
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	Catégorie 4	30 m
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	Catégorie 5	10 m

2.2. ENJEUX DE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR

▪ Les secteurs de développement économique

La zone économique du Plan de Campagne apporte une contribution décisive à la dynamique économique de la commune de Cabriès. A plus large échelle, elle représente une contribution significative à la vie économique intercommunale. Le secteur de Petite Campagne, situé dans le prolongement est de la zone d'activité existante, représente à ce titre un espace de développement privilégié. Ce secteur dispose des disponibilités foncières nécessaires pour répondre à la demande et se place dans une zone idéalement située à proximité directe d'infrastructures majeures (A51 et RD6). Ce secteur a d'ailleurs été identifié par le SCoT du Pays d'Aix, approuvé le 17 décembre 2015, comme site d'extension prioritaire à vocation d'activités.

En outre, l'aménagement du secteur de Petite Campagne doit contribuer à améliorer et fluidifier le trafic automobile actuel et absorber la circulation créée par le nouvel aménagement.

Sur le secteur situé au sud de l'A51, l'aménagement répond à un enjeu de requalification du site qui nécessite une amélioration de son accessibilité.

Ainsi, l'aménagement de zones d'activités de part et d'autre de l'A51 participera à la requalification de l'entrée est de Plan de Campagne.

Ainsi, la partie située au nord de l'A51 est classée en zone 1AUz du PLU. La partie située au sud de l'A51 représente un potentiel complémentaire classé en zone 2AUz du PLU.



Extrait du PADD du SCoT du Pays d'Aix

Ainsi, le projet d'aménagement vise à :

- renouveler l'offre commerciale en répondant aux demandes d'implantation et aux objectifs inscrits au SCoT en matière de développement économique, afin de conforter l'attractivité du pôle ;
- requalifier l'entrée de la zone d'activités de Plan de Campagne et les abords de l'A51 ;
- améliorer et sécuriser l'accessibilité et la desserte du secteur en cohérence avec les aménagements routiers programmés ;
- créer un secteur accessible et apaisé, où les déplacements doux sont favorisés ;

- développer une qualité paysagère, notamment par un traitement paysager qualitatif de la façade des RD6 et A51 et des espaces de stationnement.

▪ Le secteur résidentiel

La population de Cabriès a connu une très forte croissance démographique dans les années 1970, liée notamment au desserrement des agglomérations marseillaise et aixoise. La commune connaît aujourd’hui un taux de croissance plus raisonnable, autour de 1% depuis une quinzaine d’années. A cela s’ajoute une diminution de la taille des ménages, ce qui vient amplifier le besoin en logements sur la commune de Cabriès.

Face à cette demande grandissante, la commune se doit d’étendre et d’adapter son parc de logements. Le village du Verger est conforté dans le PLU par des zones 1AU et 2AU. La zone 1AU concernée par l’étude constitue une opportunité foncière de développement du parc de logements communal, dans la continuité du tissu urbain existant et à proximité des axes structurants de la commune. Cette zone permettra ainsi de contribuer à étoffer l’offre en logements sociaux et fait l’objet d’une servitude de mixité sociale (les logements locatifs sociaux devront représenter au moins 40% de la production de logements dans ce secteur).

En outre, son aménagement s’inscrit dans un objectif d’optimisation du foncier disponible au sein des espaces urbanisés.

2.3. LE PROJET D’AMENAGEMENT DES SECTEURS

Le projet d’aménagement du secteur est décliné dans une Orientation d’Aménagement et de Programmation du PLU. L’ouverture à l’urbanisation des zones 2AUz et 2AUzs s’accompagnera de prescriptions particulières quant au parti d’aménagement qui sera retenu. Des principes sont toutefois identifiés ci-après.

▪ Zone d’activités Petite Campagne/La Colle d’Argème

Le périmètre du projet d’aménagement concerne les deux zones 2AZUzs et 2AUz de façon à assurer une cohérence d’ensemble.

Pour la partie nord (zone 2AUzs) :

Au nord, l’aménagement du secteur de Petite Campagne confortera le développement économique de la zone commerciale. La marge de recul le long de l’autoroute fera l’objet d’un traitement paysager qualitatif. La haie existante au cœur de la zone doit être maintenue.

La desserte de la zone devra être étudiée en concertation avec les gestionnaires des voies, notamment le conseil départemental et l’Etat, en prenant en compte les différents ouvrages prévus ou en cours de réalisation : modification du giratoire RD543/A51, mise en place du BHNS (Bus à Haut Niveau de Services) et création d’un pôle multimodal d’échange aux Pennes Mirabeau.

Le raccordement à l’A51 devra être étudié avec les gestionnaires de l’A51 et de la RD6. Deux hypothèses sont envisagées : la création d’une bretelle de sortie sur l’A51 ou doublement de la bretelle de sortie existante avec modifications des circulations ou la création d’une bretelle d’insertion sur l’A51 à partir de la RD6.

Un maillage de voies structurantes doit être développé à partir d’accès répartis sur la RD543, la RD6 et le chemin d’Emmaüs, les infrastructures existantes devront être améliorées et sécurisées.

Des cheminements doux faciles, sécurisés et agréables, seront connectés aux espaces de stationnement ainsi qu'aux quartiers proches.

La programmation repose sur une zone dédiée aux activités commerciales et tertiaires, l'aménagement de bassin(s) de rétention paysager, de parking(s) paysager(s) et d'espaces de stationnement paysagers.

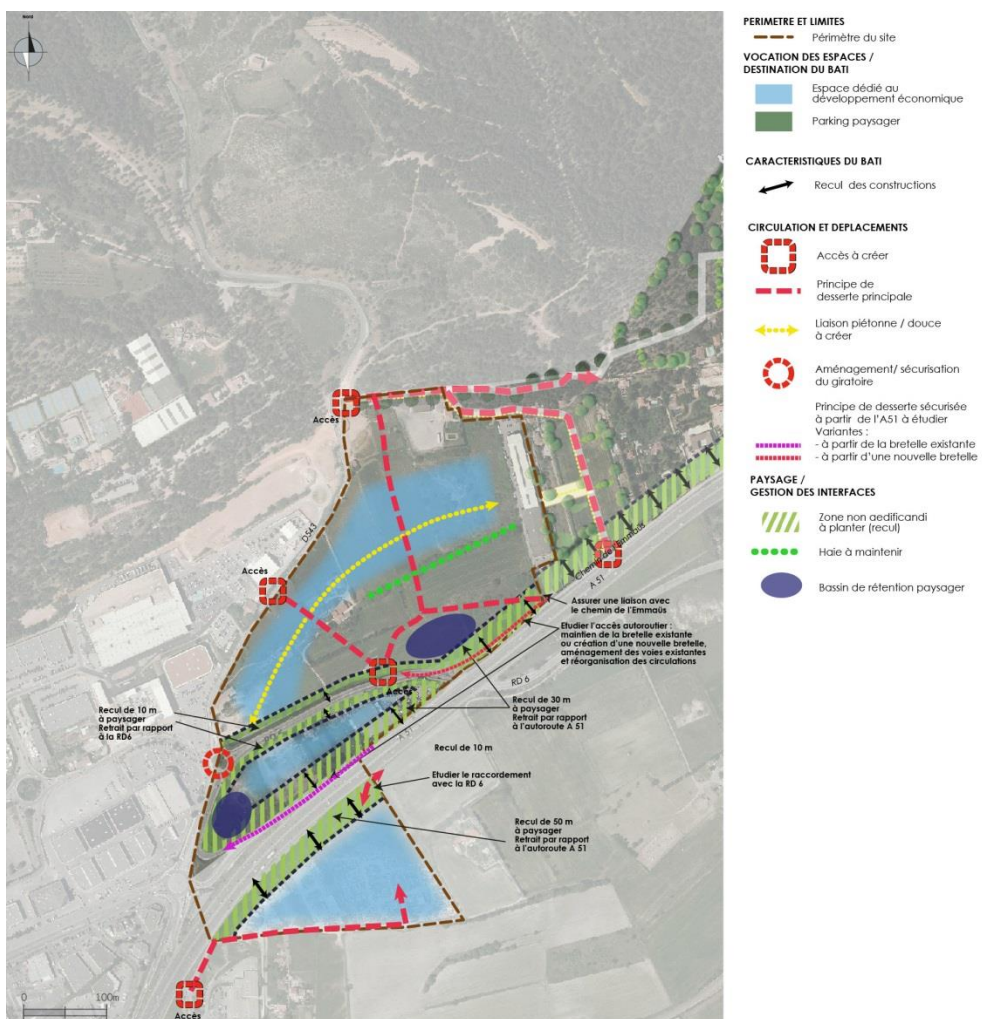
Les marges de recul le long de l'A51 (30 mètres / axe) et de la RD 6 (10 m/ axe) doivent être paysagées.

Pour la partie sud (zone 2AUz) :

Au sud de l'autoroute, l'objectif sera d'optimiser en l'organisant l'espace occupé par une casse automobile. L'aménagement de ce secteur constituera une extension de la zone 1AUz et reposera sur l'amélioration de son accès et la valorisation paysagère des abords de l'autoroute comme de l'interface avec les espaces agricoles proches.

En matière d'accès, circulation, déplacements, il s'agira de requalifier en desserte principale le chemin d'accès de La Charbonnière et d'aménager un accès sur la RD 6.

La programmation repose sur une zone dédiée à des activités économiques et l'aménagement de parking(s) paysager(s). La marge de recul de 50 mètres le long de l'A51 doit être paysagée.



Esquisse des principes d'aménagement

▪ Le Jas (Le Verger)

Le périmètre du projet d'aménagement (développé dans l'OAP5) comprend deux secteurs d'habitat pouvant être aménagés de façon indépendante. L'aménagement des secteurs nord et sud repose sur le confortement d'un chemin existant qui sera élargi et aménagé (emplacement réservé).

L'aménagement de ce quartier doit permettre, au total, la création d'environ 130 logements.

Secteur nord (zone 2AU) :

Ce secteur n'est pas concerné par la présente étude. Les principes d'aménagement son rappelé pour mémoire.

Un espace vert inter-quartiers assurera l'articulation des quartiers actuels et futurs. Un espace tampon (franges non bâties et non boisées) sera préservé en lisière du massif boisé.

L'accès et la desserte du quartier reposent sur la création d'une continuité de desserte : voie de desserte à créer / espace public inter-quartiers / liaison douce connectée au boulevard Mireille et/ou au boulevard des Cigales assurant le désenclavement du Verger.

Il accueillera un programme de logements composé de petit collectif, individuel groupé et individuel.

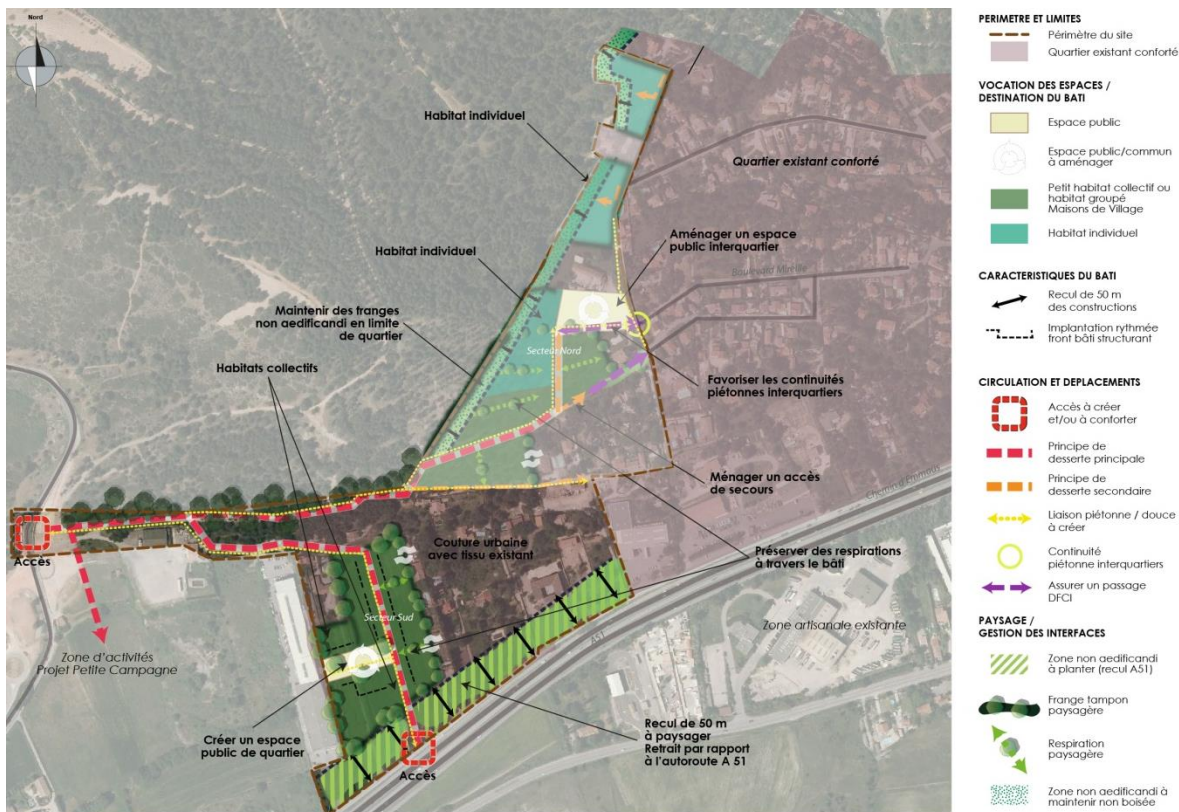
L'aménagement d'un espace vert public inter-quartiers (propriété communale) est destiné aux habitants des quartiers existants du Verger comme à ceux des quartiers futurs.

Secteur sud (zone 1AU) :

Ce secteur se situe en continuité d'une zone urbanisée. Le traitement paysager de la marge de recul de 50 mètres le long de l'A51 assurera une préservation des réciproques entre le nouveau quartier et l'autoroute.

Une voie de desserte traversante assurera la connexion entre les chemins existants au nord et au sud (chemin de la Meunière). Une liaison douce doit relier le quartier au Verger d'une part, et à la zone économique de Plan de Campagne d'autre part.

Le secteur accueillera un programme de logements, composé de petit collectif, individuel groupé et individuel en R+1, ponctuellement en R+2.



Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP5)

L'aménagement de ce secteur fera l'objet d'un traitement paysager qui permettra d'assurer les espaces tampons avec les espaces naturels et une marge de recul végétalisée de 50m avec l'axe autoroutier A51.

2.4. RAPPEL DES PRINCIPALES DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES

■ Zone IAU

L'aménagement de la zone doit respecter l'Orientation d'Aménagement et de Programmation afférente.

Principales dispositions réglementaires de la zone IAU :

Article 1: Occupations et utilisations du sol interdites :

Sont interdites les constructions destinées à l'industrie, à la fonction d'entrepôt, à l'artisanat, à l'exploitation agricole et forestière, les dépôts de toute nature et les installations classées au titre de la protection de l'environnement autres que celles visées à l'article 1AU2. L'ouverture et l'exploitation de carrières ou de gravières ainsi que toute exploitation du sous-sol, les terrains aménagés en vue de recevoir des résidences mobiles ou des résidences démontables, constituant l'habitat saisonnier ou permanent de leurs utilisateurs, ou encore des habitations légères de loisirs, les Parcs Résidentiels de Loisirs (PRL), les villages de vacances, les campings, le stationnement des résidences mobiles, les parcs d'attractions ne sont pas autorisés.

Article 2 : Occupations et utilisations soumises à conditions

Les conditions d'urbanisation sont les suivantes :

- desserte par des voies et des réseaux de capacités suffisantes,
- respect des principes et conditions définis dans l'OAP,
- urbanisation réalisée dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble.

Article 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Afin d'en préserver les abords, les constructions doivent observer un recul minimal de :

- 50 mètres de l'axe de l'A51 ;
- 20 mètres de l'alignement de la RD 543
- 4 mètres de l'alignement des autres voies et emprises publiques existantes ou projetées.

Des implantations différentes sont admises pour les ouvrages techniques de service public (poste EDF...) et l'évolution du bâti existant.

Article 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Selon les formes urbaines déployées, les bâtiments peuvent être implantés soit sur la limite séparative, soit en retrait des limites séparatives à un minimum de 4 mètres.

Des implantations différentes sont admises pour les ouvrages techniques de service public (poste EDF...) et l'évolution du bâti existant.

Article 9 : Emprise au sol des constructions

L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 35% de la superficie de l'unité foncière

Article 10 : Hauteur maximale des constructions

Hauteur maximale : 7 mètres ou 9 mètres dans les conditions définies par l'orientation d'aménagement et de programmation relative au secteur.

Hauteur différente possible pour ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou répondant à un intérêt collectif (électricité, gaz, assainissement, télécommunications...).

Article 11 : Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords

Les constructions sur toutes leurs faces doivent présenter un aspect en harmonie avec le site, le paysage, les lieux avoisinants, notamment en ce qui concerne les formes, les couleurs, les matériaux. Les constructions devront répondre à la morphologie urbaine environnante, aux proportions et caractères architecturaux des constructions existantes.

Les constructions devront utiliser au mieux la topographie de la parcelle et les terrassements seront, s'ils sont indispensables, réduits au strict minimum.

Article 13 : Espaces libres, aires de jeux et de loisirs et plantations

Au moins 40% de la superficie des terrains doivent être traités en espaces paysagers. En outre, dans les opérations d'aménagement d'ensemble (lotissement, habitat groupé,...), le traitement paysager de l'ensemble participera à la qualité esthétique et fonctionnelle de l'opération. Ces aménagements devront concourir à la gestion des eaux de ruissellement sous forme de technique alternative (noues plantées, espaces de rétention,...) et représenteront a minima 20 % de la surface du terrain de l'opération.

Les espaces libres de construction devront être plantés d'arbres. Les plantations et clôtures végétales seront composées d'essences régionales et diversifiées. Les haies végétales naturelles doivent être, dans la mesure du possible, conservées.

Les aires de stationnement à l'air libre doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige avec une hauteur minimale de 2 mètres pour deux places de stationnement.

Pour limiter l'imperméabilisation des sols, l'aménagement des aires de stationnement, des voiries et des accès doit privilégier l'utilisation de matériaux poreux.

- **Zones 2AUzs et 2AUz**

La zone 2AUzs située au nord de l'A51 est situés entre la zone d'activités de Plan de Campagne et le quartier du Verger. La zone 2AUz située au sud de l'autoroute prend place sur un secteur aujourd'hui peu valorisé, utilisé par une casse automobile.

Ces secteurs ne sont pas immédiatement constructibles. Les zones 2AU et 2AUz sont destinées à être ouvertes à l'urbanisation dans le cadre d'une procédure d'évolution du PLU. Des prescriptions réglementaires particulières et/ou une Orientation d'Aménagement et de Programmation devront être édictées lors de leur ouverture à l'urbanisation.

3. JUSTIFICATION DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITE

3.1. JUSTIFICATIONS AU REGARD DES NUISANCES

Le secteur est principalement soumis aux nuisances sonores liées à la circulation routière. La proximité de l'A51 mais aussi de la RD6 impliquent nécessairement un traitement acoustique des façades approprié selon le type de construction implanté aux abords de ces voies.

Les différents bâtiments devront donc répondre aux exigences d'isolement acoustique. L'enveloppe de ces bâtiments sera conçue de manière à ce que les niveaux sonores dans les différents types de locaux soient compatibles avec les enjeux environnementaux et la réglementation en vigueur, conformément aux arrêtés préfectoraux relatifs au classement acoustique des infrastructures terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit.

Ces secteurs destinés à être aménagés feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif, de façon à réduire les nuisances dues à la présence de l'axe autoroutier A51. Cette pratique passe par la création d'une marge de recul végétalisée le long de l'autoroute. Le rôle de cette marge est multiple : elle induira l'atténuation des niveaux de bruit mais également la diminution des co-visibilités entre l'A51 et l'habitat ainsi que la création d'espaces naturels favorisant la biodiversité.

3.2. JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA SECURITE

Plusieurs principes d'aménagement ont été définis pour veiller à la bonne fonctionnalité de la zone et assurer une sécurité optimale. Les principes d'aménagement et OAP retenus prévoient notamment des systèmes de bouclage, chaque zone à urbaniser bénéficiera de plus d'accès. Dans tous les cas, l'aménagement de ces secteurs, notamment en matière d'accès, sera examiné avec les gestionnaires des voies.

Des cheminements doux faciles d'accès et sécurisés seront mis en place afin de relier les différents quartiers et de favoriser les modes de déplacement alternatifs à l'automobile de façon sécurisée.

L'aménagement des secteurs concernés s'accompagnera aussi d'une requalification en desserte principale de certaines voies de circulation d'ores et déjà existantes.

A l'échelle globale du site, une trame viaire principale est créée permettant d'assurer des connexions avec les quartiers avoisinants.

3.3. JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA QUALITE ARCHITECTURALE ET DE LA QUALITE DE L'URBANISME

Le PADD fixe, à l'échelle du territoire cabrésien, des objectifs de qualité paysagère et architecturale dans les quartiers résidentiels comme dans les zones d'activités.

L'aspect extérieur des constructions bénéficie de la cohérence réglementaire d'ensemble définie par le PLU et permettra que les futurs bâtiments des différentes zones s'intègrent dans leur environnement urbain et paysager. Le règlement du PLU rappelle le principe d'un traitement des constructions en harmonie avec le site, le paysage, les lieux avoisinants, notamment en ce qui concerne les formes, les couleurs, les matériaux. Les bâtiments doivent présenter un aspect fini.

Les orientations d'aménagement de ces secteurs constituent une réponse favorisant la cohésion urbaine et architecturale notamment par :

- l'affirmation de la vocation économique des zones 1AUz et 2AUz, avec un objectif d'homogénéité et de qualité architecturale et paysagère ;

- l'optimisation du potentiel foncier pour répondre aux besoins des entreprises et limiter la consommation foncière ;
- des principes d'aménagement retenus qui garantissent une parfaite intégration urbaine : ils favorisent une réelle extension de la zone plutôt que la création d'un secteur autonome, tout en optimisant les possibilités de circulation pour chaque activité.

3.4. JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA QUALITE PAYSAGERE

D'un point de vue paysager, le site est aujourd'hui d'une qualité plutôt faible. Il résulte d'un abandon progressif de l'agriculture et d'aménagements pas toujours très intégrés.

L'aménagement de ces secteurs permettra de leur redonner une fonction précise et de promouvoir un paysage urbain où les espaces verts seront organisés et mis en exergue, dans un souci d'intégration paysagère et de mise en valeur de la traversée de la commune. L'étude porte à la fois sur des secteurs résidentiels et économiques afin que les aménagements futurs s'inscrivent dans une cohérence d'ensemble. Le règlement du PLU s'attache également à ce que les aires de stationnement soient paysagées.

Le traitement paysager qualitatif des marges de recul identifiées dans les OAP et principes d'aménagement contribuera ainsi à l'insertion paysagère des constructions et aménagements de façon à requalifier les abords de l'A51 et de la RD 6. Il assurera une continuité paysagère le long de ces axes.