



Département des Bouches du Rhône  
Commune du Tholonet

Plan Local d'Urbanisme  
**[ANNEXE 5.17 Dossier Loi Barnier]**



PLU approuvé par délibération du conseil municipal le :	11 mars 2013
Modification n°1 du PLU approuvée le :	18 mai 2015
Modification n°2 du PLU approuvée le :	30 janvier 2017



Département des Bouches du Rhône  
Commune du Tholonet

Etude de projet urbain pour l'implantation d'un nouveau bâtiment  
communal chemin de l'Eperon St jacques



[Dossier de prise en compte de l'article L111-1-4 du code  
de l'urbanisme dit dossier loi Barnier]

Juin 2016

## Préambule

L'article 52 de la Loi Paysage, transcrit dans le Code de l'Urbanisme (article L.111-1-4<sup>1</sup>), a instauré une mesure de non constructibilité des terrains immédiatement situés de part et d'autre des grandes infrastructures routières, de manière à ce qu'une étude préalable en définisse les modalités d'urbanisation dans le respect d'exigences qualitatives. Ces dispositions ont été maintenues dans les différentes réformes réglementaires intervenues depuis.

Les terrains concernés par la servitude de recul ne peuvent devenir constructibles qu'en fonction d'une réflexion d'urbanisme globale, qui va préciser à la fois les contenus, les formes et les conditions paysagères de cette urbanisation, afin d'en assurer une qualité satisfaisante.

L'instauration de nouvelles dispositions du Code de l'Urbanisme a été accompagnée d'une circulaire de la Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme (n° 96-32 du 13 mai 1996) qui a précisé un certain nombre de points, aidant à mieux cerner "l'esprit" de la loi.

"La loi invite donc les communes à édicter pour les espaces bordant les grandes infrastructures routières, des règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité, et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère."

Le moyen de parvenir à cet objectif est d'engager une "démarche de projet urbain. La qualité de l'urbanisation "s'apprécie au cas par cas, en fonction des caractéristiques des espaces concernés", ce qui suppose l'établissement d'un diagnostic du site et d'une réflexion sur son devenir. Par la suite, ce projet doit être traduit en termes réglementaires dans les documents d'urbanisme.

La commune du Tholonet est notamment concernée par cette mesure sur le site pressenti pour l'implantation d'un nouveau bâtiment communal polyfonctionnel chemin de l'Eperon Saint Jacques lequel figure dans la bande d'inconstructibilité de 100m vis-à-vis de l'autoroute A8.

---

<sup>1</sup> Devenu L111-6 (code de l'urbanisme janvier 2016)

Préambule .....	2
I. Cadre général de l'étude .....	5
1.1 Objet .....	5
1.2 Secteur d'étude .....	5
1.3 Le projet communal et ses problématiques .....	6
1.4 contexte réglementaire, ce que prévoit le PLU .....	7
II. Diagnostic .....	8
II.1 Positionnement urbain.....	8
II.2 Structuration du site .....	8
II.3 Occupation du site .....	8
II.4 Desserte et accessibilité .....	8
II.5 Contexte physique.....	10
III. Capacité de la zone à être urbanisée.....	12
III.1 Capacité de la zone .....	12
III.2 Réseaux urbains.....	12
III.3 Le paysage .....	13
III.4 Les servitudes d'utilité publique .....	13
III.5 Les nuisances.....	14
IV. Projet urbain.....	16
IV.1 Contexte et objectifs .....	16
IV.2 Urbanisme et paysage .....	17
IV.2 Urbanisme et paysage .....	17
IV.3 Prise en compte de la sécurité et du confort des usagers .....	21
IV.3 Prise en compte de la sécurité et du confort des usagers .....	21
IV.4 Réduction des nuisances.....	22
Synthèse : Cartographie indiquant les principes d'aménagement et de fonctionnement retenus pour l'implantation du nouvel équipement communal .....	23
Effets sur le PLU .....	24



# I. Cadre général de l'étude

## 1.1 Objet

L'objectif de l'étude est de :

- Rassembler et synthétiser des éléments de réflexion sur le contexte
- Dresser un diagnostic en termes de capacité et potentialités
- Définir les grandes lignes de composition générale des aménagements et constructions nouvelles prévus sur le site
- Donner les indications réglementaires à même de parvenir aux objectifs définis et ainsi réduire la marge de recul de 100m

## 1.2 Secteur d'étude

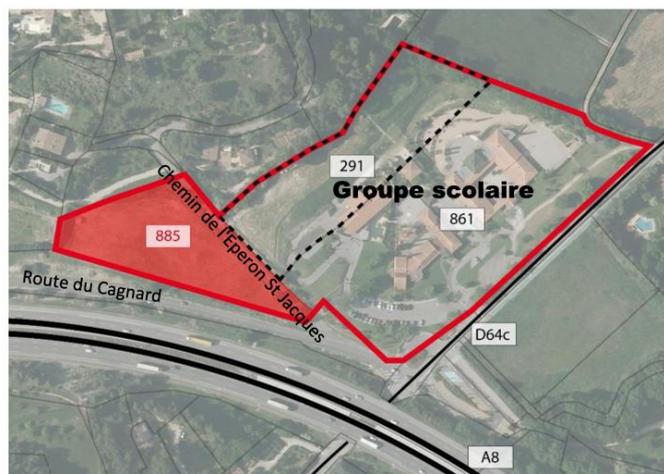
Le site en réflexion se compose de 3 parcelles pour une contenance d'environ 6 500 m<sup>2</sup> et se positionne au croisement de la route du Cagnard et du chemin de l'Eperon Saint Jacques, au Nord de l'autoroute A8.

Il se positionne à proximité directe du groupe scolaire Jean Vincent, pôle d'équipement communal et polarité urbaine à renforcer identifiée au projet de ville.

### Plan de repérage cadrage large ▼



## Plan de repérage ►



-  Pôle d'équipements
-  Parcelle du futur bâtiment communal
-  Parcelle dédiée à de futurs projets

Latitude: 43° 30' 48" Nord

Longitude: 5° 29' 35" Est

### I.3 Le projet communal et ses problématiques

La commune a pour projet la construction d'un nouveau bâtiment communal regroupant plusieurs fonctions au sein d'un seul équipement : salles d'activités à vocation sportive dont un dojo, local du Comité feu de forêt et locaux des services techniques. Dans cette optique, une étude de programmation architecturale et technique a été conduite en 2015 (réalisée par Initial Consultant, Egenie et Dico²bat). L'étude a permis de définir, dimensionner ce nouvel équipement et de le spatialiser à proximité du groupe scolaire Jean Vincent.

Le projet nourrit plusieurs ambitions :

- Améliorer l'offre d'équipement communal pour pérenniser l'attractivité du territoire et encourager le développement des activités associatives
- Se doter d'équipements modernes et conformes aux normes en vigueur (notamment PMR)
- Améliorer les conditions de travail des agents municipaux (services techniques)
- Densifier un pôle d'équipements publics autour du groupe scolaire (préexistant)

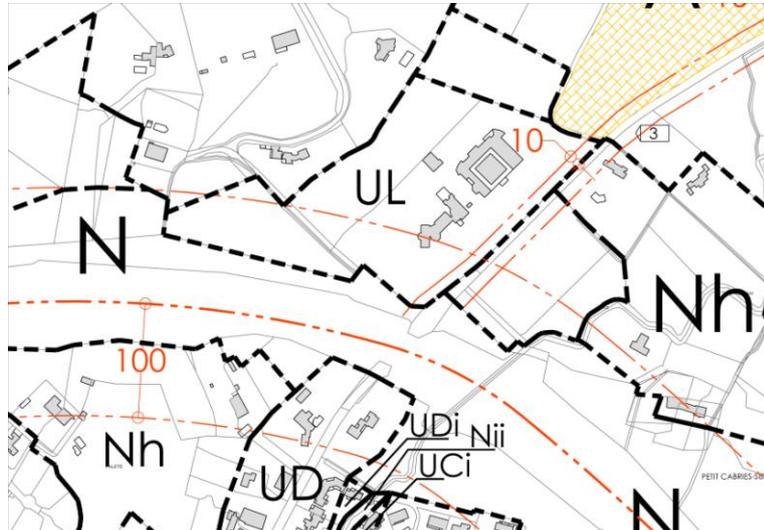
La Commune souhaite donc renforcer le pôle d'équipement actuel composé d'une école et d'une structure petite enfance, en y associant un nouvel équipement polyfonctionnel à dimension sportive. Il s'agit ainsi d'étoffer un pôle de proximité.

La problématique de l'étude va correspondre à plusieurs interrogations en premier temps sur la manière de renforcer le pôle d'équipements souhaité par la ville puis dans un second temps sur la manière de le liaisonner à la ville en prenant en compte sa configuration multipolaire.

## 1.4 contexte réglementaire, ce que prévoit le PLU

Le site est classé en zone UL du PLU correspondant aux zones urbaines dédiées aux équipements collectifs. La vocation de la zone est donc parfaitement adaptée au projet communal.

Extrait du plan de zonage ►



Les tènements sont concernés par une marge de recul de 100 mètres vis-à-vis de l'autoroute A8.

Pour répondre aux sujétions du code (article L111-1-4 devenu L111-6), un dossier spécifique dit « loi Barnier » doit être élaboré afin de définir les conditions de constructibilité dans cet espace et être joint au PLU.

Le code de l'urbanisme en régit précisément le contenu :

*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.*

**Le présent dossier constitue l'étude de projet urbain qui justifie la réduction de la marge de recul. Il répond en tout point aux exigences de fond et de forme imposées par le code de l'urbanisme.**

## II. Diagnostic

### II.1 Positionnement urbain

Le site est localisé dans un tissu urbain peu développé, au Nord du tracé de l'autoroute A8 et à proximité de la RD64c.

Il prend place à 10 minutes à pied du centre de Palette et des équipements du sport et loisirs (équidistants) plus au Nord.

Il s'articule à un pôle d'équipement à vocation éducative à intensifier selon le PADD.

**► Un positionnement urbain favorable au regard de l'ambition de déployer un pôle d'équipements de proximité**

### II.2 Structuration du site

Le site est délimité

- au Sud par la route du Cagnard
- à l'Est par le chemin de l'éperon Saint Jacques

Au Nord et à l'Ouest les limites sont moins tangibles et à dominantes naturelles.

**► Une structuration claire au Sud et à l'Est, des limites à caler sur le paysage au Nord.**

### II.3 Occupation du site

Le site est actuellement vierge de toute occupation bâtie.

Les constructions les plus proches sont :

- le groupe scolaire et l'équipement de petite enfance directement limitrophe à l'Est
- des zones pavillonnaires très aérées au Nord
- la zone agglomérée de Palette au sud du fuseau de l'autoroute. Bien que proche en terme de distance absolue, la coupure opérée par l'autoroute A8 fait qu'il n'existe aucun lien ou continuité urbaine directe entre Palette et le site

**► Le contexte urbain étant peu prégnant, l'enjeu premier du développement du secteur sera l'articulation avec le pôle d'équipement voisin**

### II.4 Desserte et accessibilité

#### Desserte viaire

Le périmètre d'étude est aisément accessible depuis la route du Cagnard (2x1 voie), elle même reliée à la RD64c. La desserte actuelle est suffisante au regard des constructions présentes.

La partie nord du tènement est desservie par le chemin de l'Eperon Saint Jacques qui participe également à la distribution de l'équipement de petite enfance. Autrement appelée montée de l'Eperon, cette voie secondaire devra être renforcée dans la perspective d'implantation d'un nouvel équipement et d'une nouvelle fréquentation publique à venir.

► **Une desserte satisfaisante et mutualisable avec d'autres équipements.**

► **Un renforcement / requalification de la montée de l'Eperon et de la jonction avec la route du cagnard sera utile à l'ensemble du pôle de proximité dans sa nouvelle configuration.**

### Transports en communs

Le groupe scolaire bénéficie d'un arrêt spécifique de la ligne 13 depuis Aix en Provence. L'arrêt se positionne à 50 mètres de la montée de l'Eperon, il bénéficiera au nouveau bâtiment.

Deux poches de stationnements y sont articulées pour une capacité cumulée de 80 places (dont stationnement PMR).

### Modes doux

Le pôle d'équipement est desservi par un itinéraire cyclable sans dénivelé permettant de relier aisément Palette aux Artauds.

On notera également le projet de réalisation d'un cheminement doux en rive de la route du cagnard (matérialisé au PLU par un emplacement réservé (ER n°16))

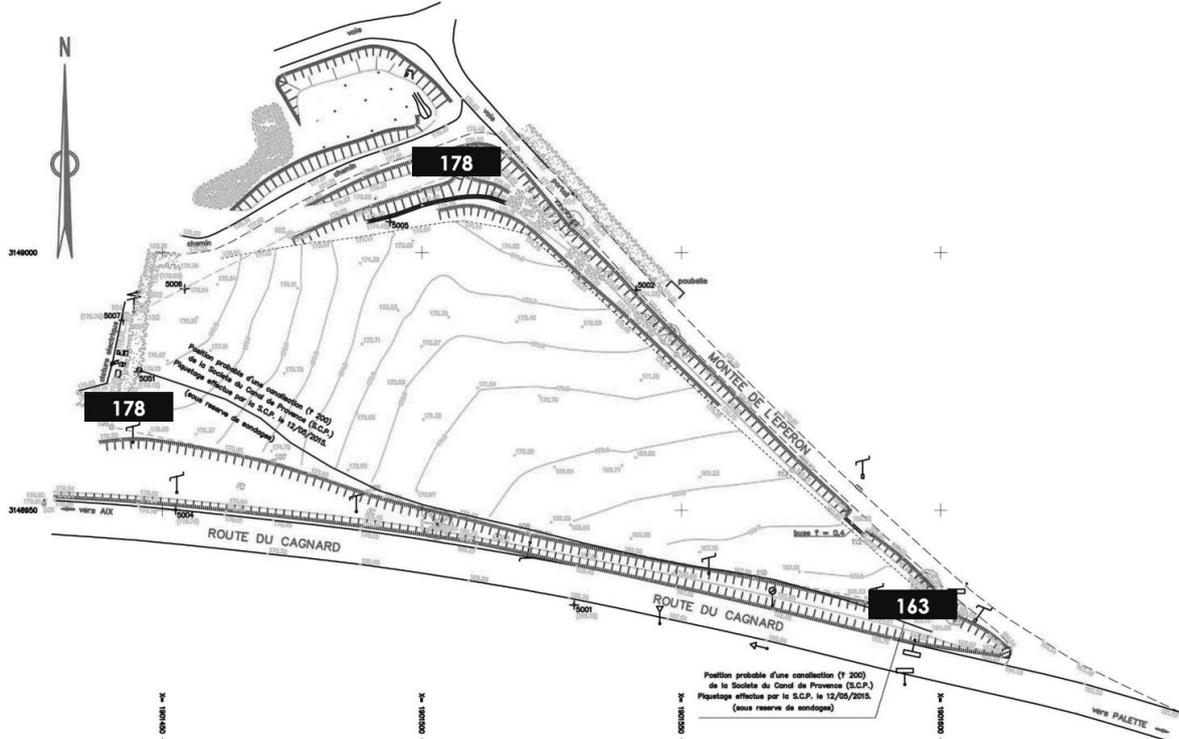
**La desserte du site est particulièrement favorable à l'implantation d'un nouvel équipement public du fait de sa proximité avec les axes structurants majeurs de la commune, de la desserte par le réseau de transports en communs, et de la présence d'itinéraire doux à proximité directe du site d'implantation.**



## II.5 Contexte physique

### 1. TOPOGRAPHIE

Le terrain naturel se caractérise par une topographie prononcée sur l'axe Nord/ouest Sud/Est. Il présente un dénivelé global régulier d'environ 15m.



► Ces caractéristiques nécessitent une réflexion sur l'organisation des accès au site, sur l'inscription des futurs bâtiments, la gestion des eaux pluviales. La topographie bien que prononcée ne constitue pas une contrainte forte notamment sur la point Sud Est (en pente douce).

### 2. NATURE DES SOLS

Une étude géotechnique de type G1 réalisée dans le cadre des études préalables à l'implantation du nouvel équipement a mis en évidence les éléments suivants :

- La présence de collusions argileuses hétérogènes de 1m à 2.60mètres d'épaisseur sous la surface du terrain avant d'intercepter le substratum marneux compact de l'Eocène
- Absence de remontées d'eau
- Pas de risque de mouvement de terrain à redouter
- Le site se présente hors zone inondable
- Les tènements sont classés en zone d'aléas faible vis-à-vis du retrait /gonflement.

Le bureau d'étude Géoterra (missionné pour l'étude G1) a rendu un avis favorable quant à l'implantation d'un nouvel équipement public sur ce foncier.

### **3. LES RISQUES NATURELS**

#### ***Risque sismique***

La commune du Tholonet est inscrite en totalité dans une zone de sismicité soumise à un aléa modéré (zone3).

Des dispositions parasismiques particulières devront être respectées.

#### ***Risque feux de forêt***

La commune n'a pas de Plan de prévention des risques feux de forêt (PPRIF). La carte de cet aléa réalisée en 2006 par la DDAF13 montre cependant une zone de risque fort sur la partie nord de la commune et un aléa faible sur la quasi totalité du reste de son territoire. Le site figure dans une zone d'aléa faible.

#### ***Risque inondation***

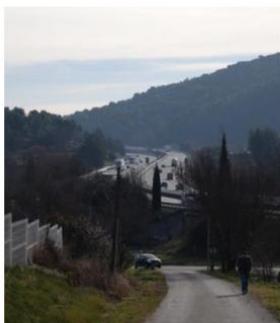
La commune n'est pas concernée par un Plan de prévention des risques inondation.

La commune est répertoriée comme présentant un risque d'inondation par l'Atlas **Départemental des Zones Inondables** de 1996 (AZI). Les Atlas des Zones Inondables sont des **documents de connaissance** des phénomènes d'inondations susceptibles de se produire par débordement de cours d'eau, à ce titre, il est joint en annexe 5.4 du PLU. Les terrains ne sont pas inscrits dans une zone à risque inondation à l'AZI.

La Commune dispose **d'une cartographie détaillée des risques d'inondation** de l'Arc et de la Cause, réalisée en avril 1997 par le Bureau d'étude Horizons. Cette étude a été complétée en 1999 sur le secteur du Moulin et de Battesti. Les terrains sont hors champ de la cartographie détaillée.

#### II .4 Environnement naturel

Le Périmètre étudié est entouré par plusieurs massifs boisés qui culminent à 350m au Sud, 274m au nord et 278m d'altitude à l'Est. Le site s'ouvre largement vers le Sud et l'Est offrant des perspectives sur un ensemble paysager typique du pays méditerranéen.



**Au Sud- Ouest, la vue fait face à l'autoroute A8, en vue plongeante. Il s'agit d'un élément au fort impact visuel et sonore.** In situ, le terrain se caractérise par un couvert végétal de type prairie avec des lisières accidentées arbustives peu masquantes au Sud et au Nord Ouest.

### III. Capacité de la zone à être urbanisée

#### III.1 Capacité de la zone

Les tènements sont classés en zone Urbaine au PLU. L'application du règlement offre de bonnes capacités constructives basées sur :

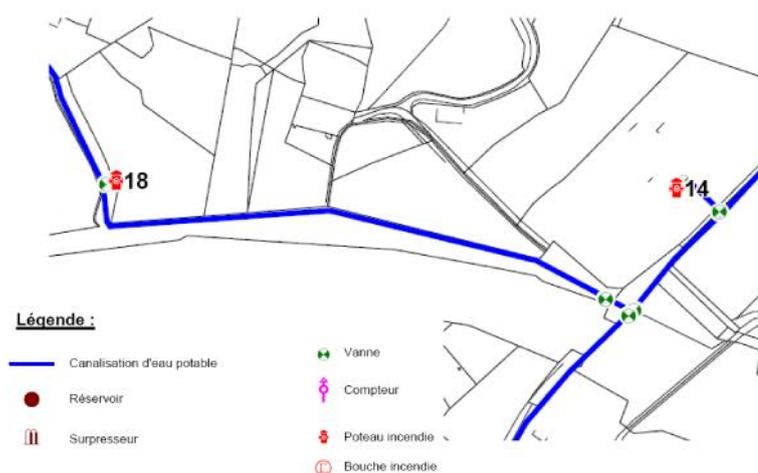
- Une emprise au sol maximale de 40% soit environ 2600m<sup>2</sup> d'emprise bâtie admise
- Une hauteur maximale des constructions limitées à 12mètres hors tout (soit potentiellement 3 à 4 niveaux)

► Des tènements constructibles offrant une capacité d'urbanisation importante

#### III.2 Réseaux urbains

##### Réseau d'eau potable

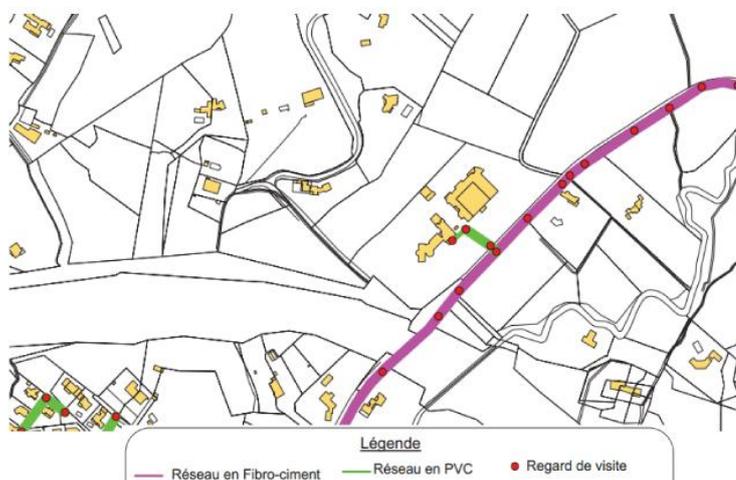
Le site est desservi par une canalisation AEP (adduction d'eau potable) en limite sud des parcelles.



Plan du réseau d'alimentation en eau potable de la commune

##### Réseau eaux usées ►

Le réseau d'assainissement collectif est situé sur la RD64c. Le raccordement gravitaire ne devrait poser aucune difficulté technique particulière.



### Réseau d'eaux pluviales :

Les réseaux de la ville du Tholonet sont de type séparatifs.

La gestion des eaux pluviales est précisément réglementée dans le schéma d'assainissement pluvial et son règlement, pièces constitutives du PLU et annexées à ce dernier.

Ainsi, toutes les imperméabilisations nouvelles sont soumises à création d'ouvrages spécifiques de rétention et/ou d'infiltration sur l'unité foncière recevant le projet. Le dimensionnement des ouvrages devra prendre en compte la totalité des surfaces imperméabilisées de l'unité foncière.

Les ouvrages devront respecter les prescriptions suivantes :

- Un volume de stockage minimum de 800m<sup>3</sup>/ha imperméabilisé pour une période de retour de 30 ans
- Un débit de rejet maximal de 5l/s/ha pour cette même période de retour.

### Electricité, communication, assainissement

Du fait de la grande proximité du site au groupe scolaire l'ensemble des réseaux urbains se trouve à proximité des tènements, le raccordement étant possible. Néanmoins, à l'image du Pluvial, et dans une logique de développement durable, les solutions locales seront étudiées afin de ne pas solliciter de manière excessive les réseaux existants. (Étude de potentiel d'énergie renouvelable)

**► L'ensemble des réseaux urbains requis est disponible aux abords immédiats du site**

## **III.3 Le paysage**

Le paysage est une préoccupation importante pour l'aménagement de ce site, l'enjeu premier résidant dans l'articulation du projet avec les zones naturelles périphériques au Nord et à l'Ouest.

On notera l'impact visuel de l'autoroute accentué par la déclivité du terrain (vue plongeante).

Le caractère naturel actuel du site ne révèle pas une qualité notable. Néanmoins le traitement paysager de la rive de la route du Cagnard devra faire l'objet d'aménagements paysagers de qualité à même de caractériser le site, et d'effectuer une transition douce entre les zones à dominantes naturelles à l'Ouest et le pôle d'équipement (polarité urbaine) à l'Est.

## **III.4 Les servitudes d'utilité publique**

Le site est peu contraint par les servitudes d'utilité publique (SUP) applicable au territoire du Tholonet. On notera la présence de 2 SUP à proximité du site.

### a. Servitude A2 relative à la pose de canalisation d'irrigation souterraine

Localisation : frange sur du périmètre (hors périmètre).

### b. Servitude PT3 relative à

Localisation le long de la RD 64c (hors périmètre) .

### III.5 Les nuisances

#### Qualité de l'air (source Atmo PACA)

Le **dioxyde d'azote (NO2)** est un traceur majoritaire de la pollution routière, issu de la combustion des moteurs.

Les concentrations les plus importantes sont retrouvées au niveau des axes routiers notamment au niveau de l'autoroute A8 (maximum : 99 (g/m3) et sur la N7 au sud (maximum : 50 (g/m3).

La population résidentielle susceptible de respirer un air dont les niveaux dépassent la valeur limite annuelle d'exposition pour le dioxyde d'azote (40 (g/m3/an) sur Le Tholonet est de 11.7%.

Le **benzène (C6H6)** est un traceur majoritaire de la pollution routière, émis principalement en cas de faible fluidité du trafic.

Sur la N7 et l'autoroute, les concentrations en benzène peuvent atteindre 2.3 (g/m3 dépassant l'objectif de qualité (2 (g/m3), mais restant inférieure à la valeur limite de 5 (g/m3)

La population résidentielle n'est pas susceptible de respirer un air dont les niveaux dépassent la valeur limite annuelle d'exposition pour le benzène (2 (g/m3/an) sur Le Tholonet.

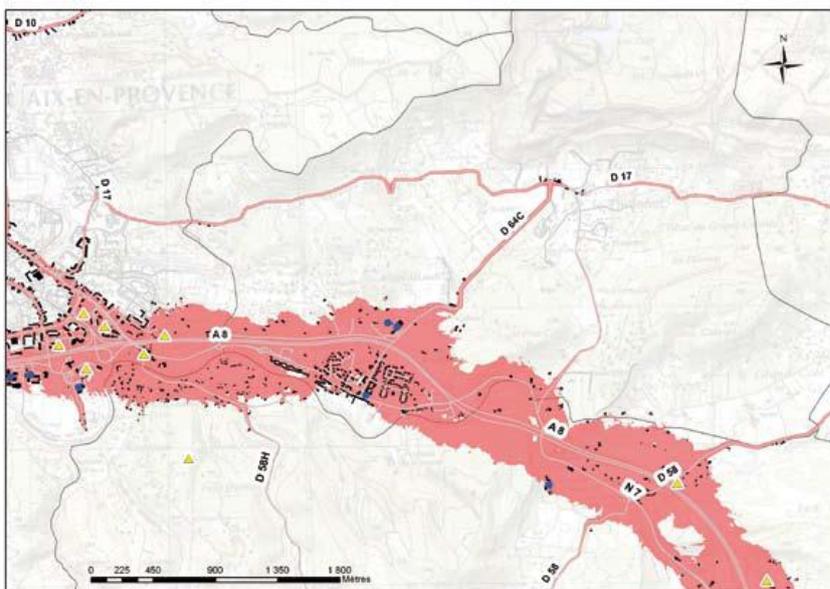
Les **particules en suspension de diamètre inférieur à 10 2m (PM10)** sont un traceur de la pollution routière, émises par les pots d'échappements et l'usure des pneus, et sont remises en suspension lors du passage des véhicules. Les PM2,5 (inférieur à 2,5 (m) sont majoritairement dues aux véhicules diesel.

La population résidentielle n'est pas susceptible de respirer un air dont les niveaux dépassent la valeur limite annuelle d'exposition pour les particules en suspension (40 (g/m3/an) sur LeTholonet.

#### Environnement sonore

- PPBE

La commune est concernée par le plan de prévention du bruit dans l'environnement PPBE du Pays d'Aix en date de septembre 2009.



Le Plan de Prévention du Bruit a pour objectifs d' :

- Identifier les secteurs les plus sensibles et définir les enjeux,
- Prévenir la création de nouvelles nuisances sonores, notamment par le biais des documents d'urbanisme,
- Traiter le bruit sur les secteurs les plus nuisants.

Les nuisances sonores constatées sont dues au trafic routier de l'autoroute A8. Les activités prévues sur le secteur ne sont pas génératrices de bruit, hormis celui lié au trafic supplémentaire

- Classement des infrastructures bruyantes

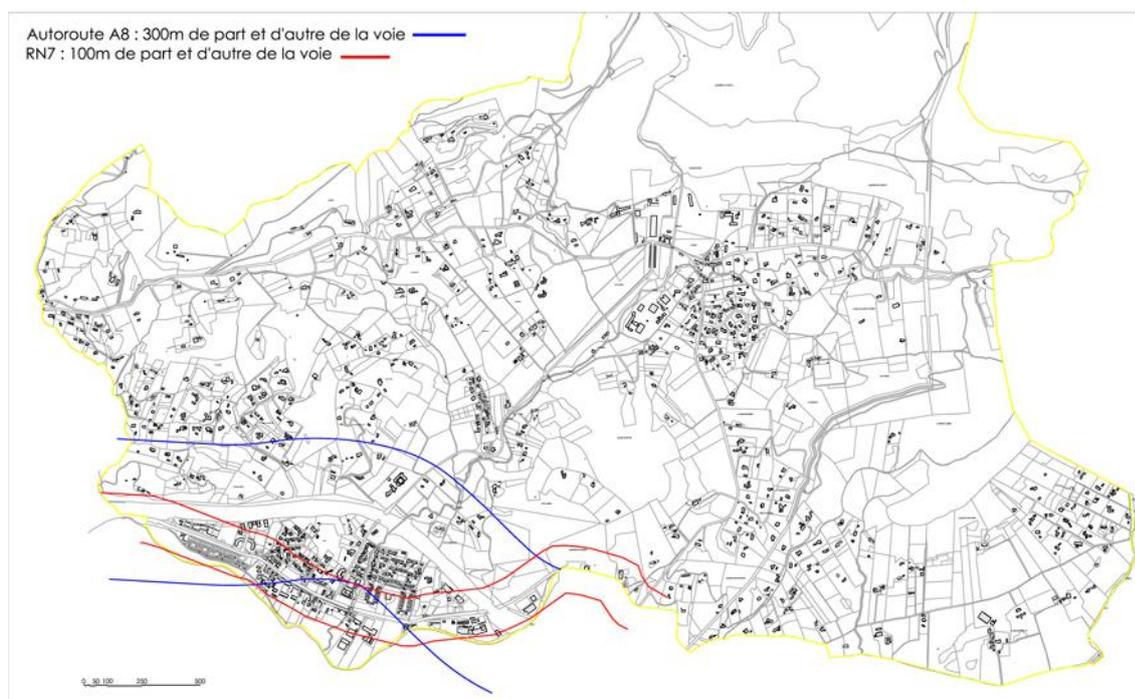
Les tènements sont concernés par l'

**ARRETE DU 14 avril 2004 RELATIF AU CLASSEMENT SONORE DES AUTOROUTES  
(hors autoroutes A8 et A51 concédées), ROUTES NATIONALES, DEPARTEMENTALES ET  
COMMUNALES DE LA ZONE 3 DU DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE**

Sur une bande de 300m de part et d'autres du tracé de l'autoroute, les constructions en fonction de leur usage devront respecter des normes d'isolement acoustiques renforcées.

**Extrait du PLU : annexe 5.9 périmètres affectés par le bruit en page suivante**

PLAN LOCAL d'URBANISME - Commune du THOLONET  
Annexe 5.9 périmètres des secteurs affectés par le bruit (R123-13 13°)



► Le site doit être considéré comme contraint du point de vue sonore. Les aménagements interviendront dans le sens d'une protection sonore des usagers. La construction devra respecter les normes imposées par l'arrêté préfectoral.

►► un site globalement peu contraint

## IV. Projet urbain

### IV.1 Contexte et objectifs

La génération d'un nouvel équipement en rive de la route du Cagnard est la traduction d'une volonté communale forte de densifier un pôle d'équipements publics autour du groupe scolaire préexistant dans le respect de son projet de territoire et du modèle de développement qu'elle s'est fixé. Le projet participe ainsi à la réalisation du programme du PLU.

La démarche a été initiée en 2015 par une étude de programmation architecturale et technique préalable, elle passe aujourd'hui par une phase réglementaire : la modification du PLU.

Dans le cadre d'une démarche intelligente et exigeante sur la manière d'urbaniser le site elle souhaite ouvrir la zone à d'autres usages collectifs et l'articuler au mieux à son contexte urbain.

Il s'agit à travers la détermination des conditions d'urbanisation du secteur (démarche de projet) étayée par des études préalables précises de réduire la marge de recul vis-à-vis de l'autoroute de sorte à proposer une offre d'équipement de complément.

Ce chapitre a pour objet de présenter les moyens mis en œuvre à même de garantir la prise en compte de la présence de l'autoroute A8 des nuisances induites, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages dans le respect des textes de loi (Code de l'urbanisme).

Il s'agira de répondre aux principaux enjeux détectés en phase de diagnostic à savoir :

- Assurer une transition paysagère entre les zones à dominantes naturelles et le pôle d'équipement
- Articuler finement le projet au pôle éducatif tant sur le plan urbain que sur le plan fonctionnel : effet de greffe et de synergie fonctionnelle
- Apporter un traitement qualitatif à la rive urbanisable de la route du Cagnard

**Au préalable, il convient de préciser qu'il n'existe aucun lien fonctionnel entre l'autoroute et le périmètre étudié. De manière générale, l'autoroute agit comme un élément physique autonome de coupure entre Palette (principale zone agglomérée de la Commune) et le reste du territoire.**

## IV.2 Urbanisme et paysage

### Présentation du projet

#### Organisation générale du projet

Le projet est constitué de divers programmes imbriqués au sein d'un même ensemble bâti :

- **Locaux des services techniques** composés d'espaces administratifs, de locaux d'hygiène et de repos, de surfaces d'atelier, de surfaces de stockage et d'une aire extérieure principalement dédiée aux véhicules
- **Local CCFF** : espace de réunion pour les membres et lieu de rassemblement en période de vigilance
- **Salles d'activités (modulables)** : salle de judo/yoga, salle de danse et de gymnastique à l'usage des associations et des enfants des équipements scolaires/ petite enfance à proximité.

Il est également prévu à titre **annexe**, un logement de fonction pour un gardien et des locaux techniques nécessaires à l'exploitation des bâtiments.

Le projet intègre donc diverses fonctions et usages. La composition et son organisation générale se basent sur une différenciation des pratiques selon les 2 éléments programmatiques primaires à savoir les services techniques et le pôle associatif dont les conditions d'implantation seront définies en prenant en compte la proximité de l'autoroute.

#### Horaires et fréquentation

Le nouveau bâtiment sera composé de 3 ensembles programmatiques distincts avec activités, horaires et utilisateurs très contrastés. Le fonctionnement du site en tire profit par la recherche de mutualisation avec les équipements d'ores et déjà disponibles. Il n'est ainsi pas prévu de parking spécifique (autre que ceux des services techniques), le stationnement des véhicules sera assuré sur les poches articulées au groupe scolaire qui disposent de bonnes capacités résiduelles (notamment hors horaires d'ouverture de l'école).

### Perception depuis la route du Cagnard

Le linéaire de la route du Cagnard (sur sa rive Nord) offre actuellement à la vue un paysage relativement homogène et à dominante naturelle pour l'essentiel de son tracé. Il s'agit de massifs puis d'une alternance d'espaces ouverts (prairie) et arborés. La présence bâtie est extrêmement discrète sur la totalité du tracé et se résume à la présence de quelques maisons individuelles en arrière plan. A l'approche du site d'étude, l'ambiance varie sensiblement, les terrains vierges dégagent les vues et font apparaître une forme urbaine structurée peu massive et des aménagements urbains (arrêt bus, parking) marquent le début de la zone « anthropisée ». Cette transition entre nature et urbain est accentuée par la perception de l'autoroute qui s'intensifie au niveau du site (point haut de la route du cagnard au niveau de l'autoroute ▼).



L'autoroute A8 entre donc dans le champ de perception du site et de ses abords, elle est néanmoins atténuée par la présence d'un talus planté.

Le paysage sera remanié et structuré sur les abords immédiats et secondaires de la route du Cagnard. En rive directe de la route et comme le prévoit le PADD, une marge végétale sera maintenue. Elle aura pour effets d'assurer une continuité paysagère à dominante verte sur la totalité du tracé de la route ; en second lieu elle constituera un filtre végétal vertueux contre les nuisances de l'autoroute.

Dans ce but, le traitement paysager sera de type masquant (par exemple arbustif) avec une épaisseur significative (environ 10m).

Sur la rive Sud de la Route du Cagnard, le talus bordant l'Autoroute opère une mise à distance de l'infrastructure. Le traitement paysager pourra avantageusement être renforcé pour atténuer la perception de l'A8.

### **Paysage et respect du site**

Ainsi que le montre l'analyse paysagère du site, les terrains ne sont pas porteurs d'une qualité paysagère intrinsèque. La composition in situ se vaudra dès lors assez libre.

Le projet d'aménagement futur s'engage dans une démarche de développement durable qui induit une ligne de conduite : le parti d'aménagement doit prendre en compte la topographie du site. Le projet ne devra en aucun cas se présenter en rupture avec son site mais s'y implanter en parfaite intelligence, voire en tirer profit.

Dès lors les constructions seront implantées sur la zone topographique la plus favorable au Sud Ouest (pente douce).

Cette implantation « basse » offre aussi le bénéfice d'être plus bas que le niveau de l'autoroute ; le talus de l'infrastructure opérera une barrière visuelle pour une partie du programme.

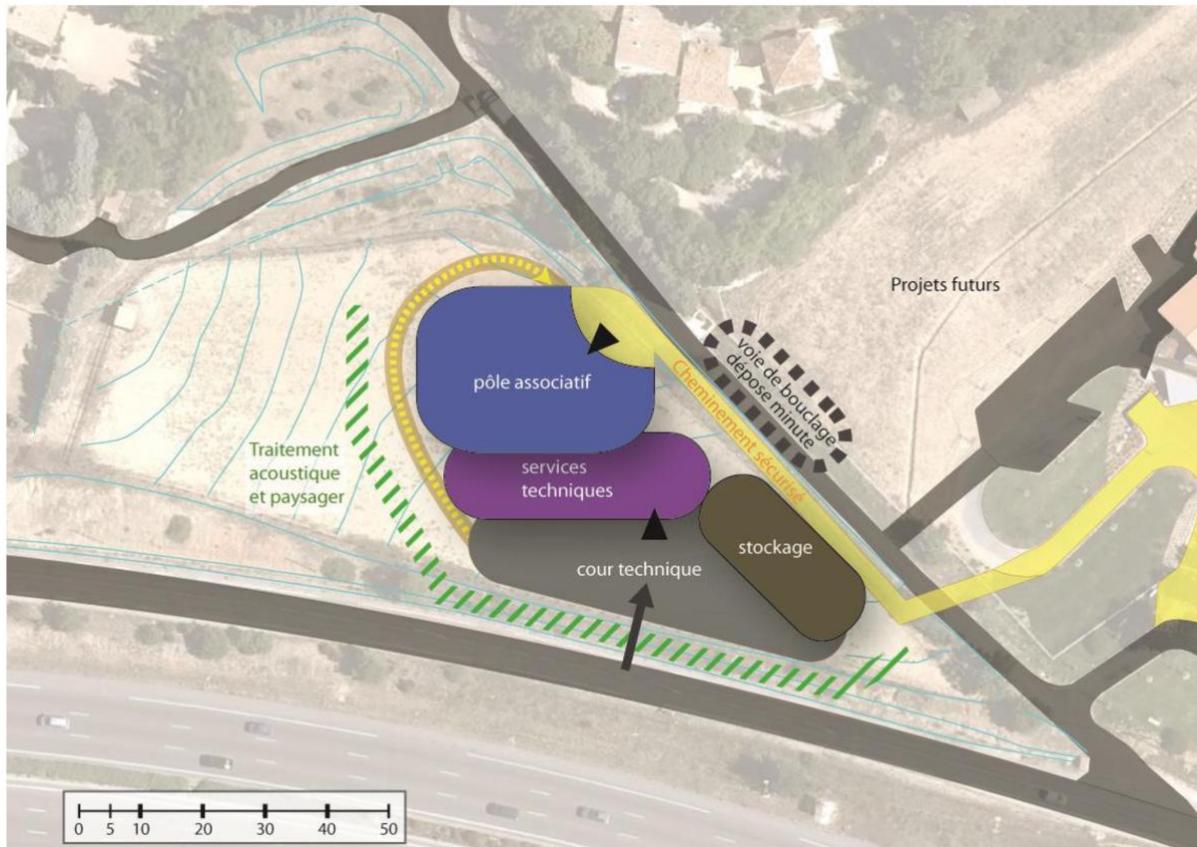
### **Composition du projet**

La composition du projet répond à des enjeux clairs :

- La dissociation des fonctions et des entrées pour les usages qui le nécessitent
- L'utilisation du dénivelé du terrain naturel : intégrer la pente pour les locaux ne nécessitant pas de lumière naturelle (stockage, archives) ; construire sur pilotis pour gagner des espaces extérieurs couverts
- Le rapprochement des salles d'activités avec les équipements scolaires : cheminements sécurisé de courte distance
- La prise en compte des nuisances de l'autoroute (bruit, vue,...) avec notamment une implantation bâtie en recul
- La bonne intégration de l'équipement dans son environnement : permettant de protéger les habitations alentours de vues sur celui-ci et principalement sur les locaux des services techniques
- La conception bioclimatique et la compacité globale favorisant la réponse aux exigences énergétiques et de confort.

- La conservation d'une partie du foncier en vue d'y implanter d'autres fonctions (réserve foncière).

Le parti d'aménagement en réponse se présente de la manière suivante :



Le parti d'aménagement retenu repose sur 4 éléments clés :

- Un plan de composition resserré et peu consommateur d'espace qui occupe environ 50% du foncier
- Une implantation bâtie du pôle associatif au plus près du groupe scolaire et des accès de distribution pour tendre vers la génération d'un pôle de services publics identifiable
- Le maintien, au contact des zones naturelles, d'un couvert végétal dominant (pas d'aménagement) pour assurer une continuité paysagère et éviter les ruptures avec le paysage.
- Le respect de la topographie naturelle avec une implantation basse des constructions où le dénivelé est plus favorable.

#### **Fonctionnement du site dans son contexte urbain**

Le diagnostic a mis en exergue un contexte urbain peu structuré et très aéré. Le projet permet de constituer un pôle urbain identifiable par effet de foisonnement et de synergie fonctionnelle.

La seule accroche urbaine à considérer est celle avec le pôle éducatif. Elle sera assurée par :

- la montée de l'Eperon : épine dorsale du futur pôle de proximité (accès mutualisé)

- La mise en œuvre d'un cheminement piéton sécurisé assurant la liaison entre le groupe scolaire, son parking et le pôle associatif. Cet itinéraire dédié aux piétons (hors zone de circulation) permettra un accès sécurisé des enfants pour des activités en journée et assurera la liaison entre les différentes zones de stationnements.
- Le choix d'une forme urbaine rassemblée autour du groupe scolaire permettant de caractériser le pôle d'équipement (unité fonctionnelle) et de réduire au maximum de temps de parcours.

### **Qualité du parti architectural**

La qualité architecturale est une préoccupation globale qui recouvre des notions diverses : esthétiques, techniques, économiques, de confort... qui participent toutes de la qualité de vie des futurs usagers.

#### lisibilité et protection des nuisances

S'agissant d'un équipement public, pour des raisons de composition urbaine et d'affichage de l'équipement l'écriture architecturale se voudra audacieuse sous réserve d'être bien intégrée à son contexte environnemental.

Le parti architectural et paysager rendra perceptible la vocation de l'équipement et contribuera à l'identification d'un pôle urbain à usage collectif.

Les différents éléments programmatiques seront implantés en intelligence avec le site selon leurs usages et prendront en compte le contexte autoroutier. Ainsi une gradation des implantations sera utile sur l'axe Sud/nord. Les constructions et installations des services techniques ne recevant pas de public sont implantés préférentiellement en premier plan (rive directe de la route du Cagnard) pour permettre une implantation en recul du pôle associatif. Cette mise à distance préservera les utilisateurs des locaux associatifs (et notamment les jeunes) des nuisances de l'A8.

La mise en œuvre en rive de la route du Cagnards d'un traitement paysager masquant contribuera également significativement à la protection vis-à-vis des nuisances sonores.

#### Impératifs d'orientation et de compacité liés à la démarche de qualité environnementale

L'opération s'inscrit dans une démarche de qualité environnementale pour répondre aux défis énergétiques et climatiques, améliorer le confort des utilisateurs et s'inscrire dans une gestion pérenne du patrimoine bâti communal.

Cela impose :

- Une implantation Nord/Sud pour bénéficier des apports solaires l'hiver et un confort thermique estival,
- Une compacité de la forme construite pour minimiser les surfaces d'échanges de l'enveloppe et minimiser les coûts

### **IV.3 Prise en compte de la sécurité et du confort des usagers**

#### **Desserte et accès**

Bien qu'accessible et desservi par un réseau de voirie actuellement suffisant, l'arrivée de nouvelles fonctions induit d'améliorer la desserte et les accès notamment routier dans le but de rendre lisible et aisément praticable le nouvel équipement.

Parmi les principales mesures qui sont prises figurent :

- L'amélioration de la jonction Montée de l'Eperon afin de générer une entrée lisible et identifiable du nouvel équipement : traitement du carrefour avec dispositif de gestion des flux, signalétique...
- Améliorer le gabarit de la voie. Le chemin de l'éperon Sait Jacques se résume actuellement à un « plateau goudronnée » sans traitement des accotements ni cheminement piétons. A l'occasion du projet la voirie sera donc reprise.
- Prévoir un dispositif de retournement avec système de dépose minute pour le confort des usagers. Le nouveau bâtiment accueillera des usagers divers dont des jeunes pour lesquels la mise en œuvre d'une dépose minute sera utile à proximité de l'entrée principale.

La desserte en transport en commun est d'ores et déjà assurée et ne nécessitera pas d'aménagements supplémentaires. De même les itinéraires doux existants et en projet permettent une desserte optimale du site en cycle.

#### Différencier les accès en fonction des pratiques

Par ailleurs et afin de répondre au mieux aux attentes des utilisateurs, il est opportun de traiter de manière indépendante les accès des services techniques (nécessitant peu de visibilité car destinée aux agents municipaux) des salles d'activités et local CCFF destinés à un usage public :

- Un accès communs pour le pôle associatif et le CCFF depuis le chemin de l'éperon St Jacques avec parvis et séquence d'entrée identifiable (signalétique, parcours, traitement de l'espace public)
- Un accès dissocié depuis la route du Cagnard pour les services techniques ce qui évitera aux camions et autres engins des ST d'emprunter la montée de l'Eperon.

#### **Trafic**

Le projet ne générera que peu de trafic supplémentaire au regard des cadences de fréquentation.

#### **Accessibilité pour tous**

Les espaces de circulation, les espaces recevant du public seront adaptés à l'ergonomie de tous (largeur des passages, lisibilité des parcours, signalétique simple, changements des matériaux au sol selon les espaces et guides sensoriels pour les enfants).

L'accessibilité aux différents locaux s'effectuera par l'intermédiaire de rampes d'accès réglementaires et/ou élévateurs)

Les accès à l'équipement par la voie publique se feront par l'intermédiaire de cheminements continus, balisés, et sécurisés. Il sera prévu 2 places de stationnement PMR à proximité de l'entrée principale. Elles seront mises en liaison avec le parvis du pôle associatif.

#### **IV.4 Réduction des nuisances**

##### **Nuisances sonores**

La prise en compte des nuisances sonores est une forte contrainte du projet. Les mesures prises dans la perspective d'en réduire les effets sont :

- La génération d'un filtre végétal au contact de la route du Cagnard. Il sera d'une épaisseur minimum de 10mètres par rapport aux limites de parcelles ce et de 25 mètres par rapport à l'emprise de l'autoroute.
- Une implantation bâtie arrière (mise à distance de construction vis à vis des nuisances de l'autoroute A8) notamment pour les locaux des associations. Cela répond à la volonté de préserver des nuisances les usagers et notamment les plus jeunes qui seront accueillis dans les salles sportives. Un recul minimum de 60mètres par rapport à l'axe autoroutier sera observé.
- Une protection phonique renforcée avec le respect des normes en vigueur et la mise en œuvre de dispositif de protection
- Le maintien d'une marge de recul importante de 100m (par rapport à l'axe) pour les ERP sensibles. Les locaux accueillant du public sont implantés au Nord en net recul de la route du Cagnard et de l'Autoroute.

##### **Qualité de l'air**

Le site n'accueillera pas d'activités source de nuisances, notamment industrielles. L'augmentation du trafic sera maîtrisée par les modifications de voirie prévue au projet. Les différents usages du pôle d'équipements et les fréquentations induites (horaires) font que l'augmentation de trafic sera ponctuelle et peu cumulée par rapport aux usages actuels.

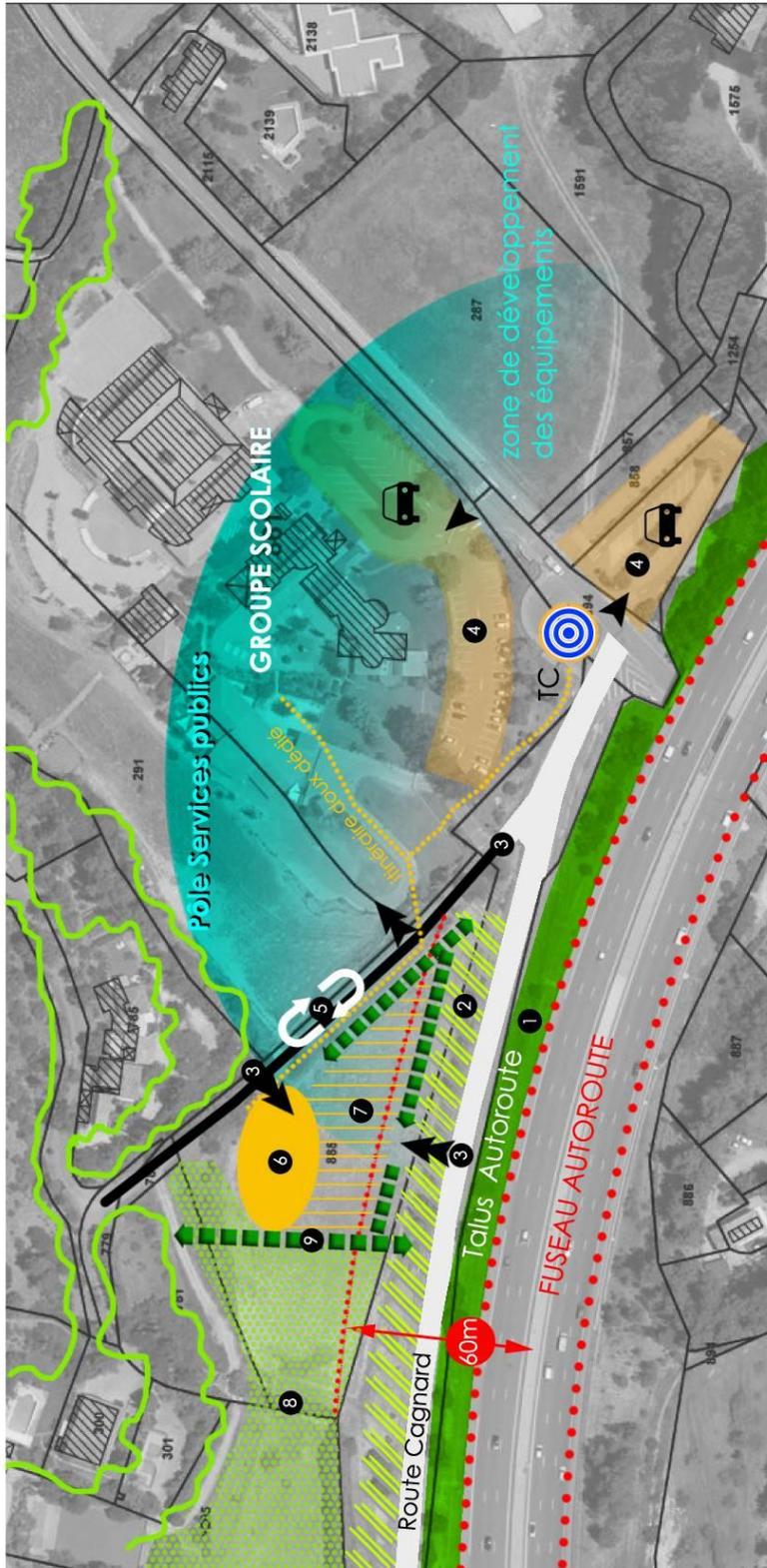
La volonté de ne pas compromettre la qualité de l'air, sera marquée également par un ensemble de mesures :

- Mise en place de dispositifs de gestion des flux au droit des entrées/sortie générées sur site (cassant la vitesse)
- Mutualisation du stationnement.
- Urbanisation raisonnable.

Pour ne pas hypothéquer la qualité de l'air des respirations urbaines végétales seront conservées : massifs végétaux ainsi qu'un ensemble d'espaces verts dans une proportion suffisante (dont une réserve foncière laissée libre de toute occupation sur la pointe Nord-Est).

## Synthèse : Cartographie indiquant les principes d'aménagement et de fonctionnement retenus pour l'implantation du nouvel équipement communal

Principes d'aménagement et de fonctionnement pour l'implantation d'un nouveau bâtiment communal



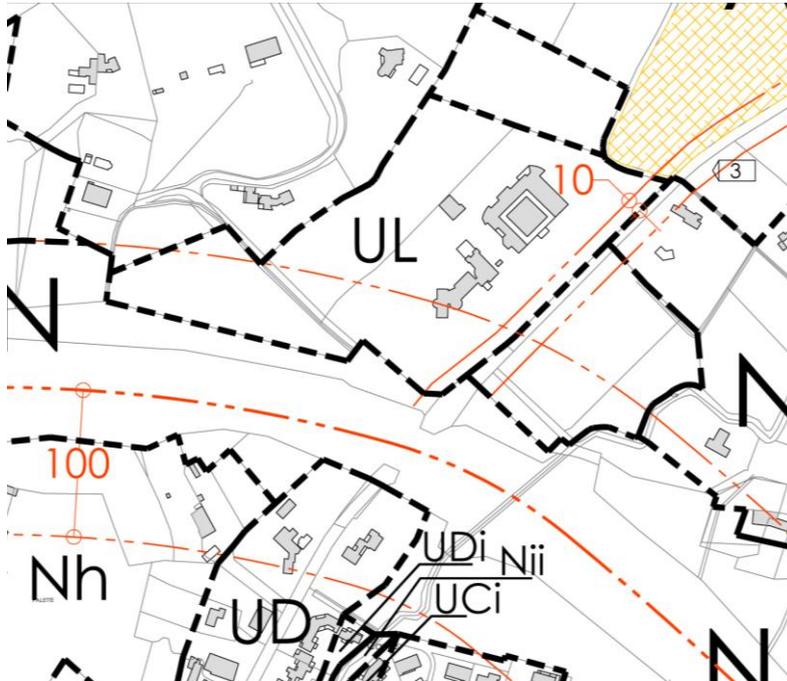
- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>1 Traitement paysager du talus de l'autoroute à intensifier</li> <li>2 Traitement et aménagements paysagers des rives de la route Cagnard de type masquant<br/>Façade à forte perception végétale - épaisseur minimum 10m</li> <li>3 Principes d'accès dissociés en fonction des usages<br/>Accès / desserte mutualisé pôle associatif / groupe scolaire</li> <li>4 Zone de stationnement mutualisée pour le pôle de service public</li> <li>5 Dispositif de retournement + dépose minute</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>6 Implantation en arrière plan du pôle associatif</li> <li>7 Implantation préférentielle des services techniques et ses locaux annexes</li> <li>8 Espace de transition pôle de services publics/ zones naturelles</li> <li>9 Traitement paysager d'interface</li> </ul> |
|---|--|
- 60m  
(Marge de recul minimum à observer pour les nouvelles constructions (hors cour et locaux annexes))

## Effets sur le PLU

Sur la base du dossier Loi Barnier annexé, la marge de recul est ramenée à 60m par rapport à l'axe de l'autoroute pour la zone UL pour les équipements publics hors établissements scolaires ou d'accueil petite enfance pour lesquels une marge de recul minimum de 100m est maintenue.

Le projet devra en outre est compatible avec l'orientation d'aménagement jointe.

### Extrait cartographique du PLU avant modification ▼



### Extrait cartographique du PLU après modification ▼

