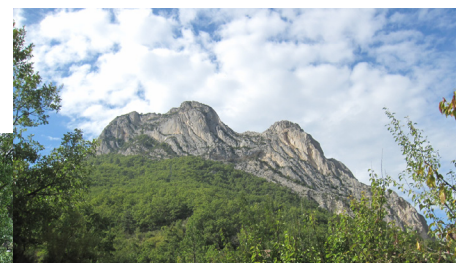




Commune d'Entrepierres



PLAN LOCAL D'URBANISME ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ÉTUDE D'AMÉNAGEMENT ENTRÉE DE VILLE (L111-1- 4°)



SOMMAIRE

Préambule	p.3
------------------	------------

Orientation d'aménagement : secteur de la Mairie - quartier de Charagne	p.4
--	------------

Enjeux urbains et principes généraux	p.5
Schéma d'organisation d'ensemble et principes de desserte de la zone IAU de Charagne	p.6
Les principes de desserte de la zone IAU de Charagne	p.7
Les principes d'urbanisation de la zone IAU de Charagne	p.10

Orientation d'aménagement : secteur de Vilhosc - quartier de Marguery	p.13
--	-------------

Enjeux urbains et principes généraux	p.14
Schéma d'organisation d'ensemble, principes de desserte et d'urbanisation de la zone UB de Marguery	p.15
Les principes de desserte de la zone UB de Marguery	p.16
Les principes d'urbanisation de la zone UB de Marguery	p.18

Orientation d'aménagement et étude L111-1-4° : zone d'activités des Baumas	p.19
---	-------------

Diagnostic du site	p.21
Principes d'aménagement	p.29

PRÉAMBULE

Les articles L. 123-1 et R 123-1 du Code de l'Urbanisme stipulent que le PLU respecte les principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1. Il comprend un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durable, un règlement, ainsi que des documents graphiques.

Il peut comporter, en outre, des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou des secteurs, assorties le cas échéant de documents graphiques.

Les orientations d'aménagement doivent être compatibles avec le projet d'aménagement et de développement durable.

Ce sont des principes d'aménagement qui sont de nature différente des règles ou prescriptions. Ces orientations d'aménagement sont opposables en terme de compatibilité, ce qui signifie que les autorisations d'occupation du sol et opérations d'urbanisme ne doivent pas remettre en cause ces orientations.

Elles précisent les conditions d'aménagement des secteurs définis comme stratégiques par la commune. Le présent document concerne **les secteurs de la Mairie et de Vilhosc, et plus particulièrement les quartiers de Charagne et de Marguery.**

Portée réglementaire et représentation des orientations d'aménagement.

Les modes de représentation utilisés sont schématiques. Il s'agit bien d'indiquer les orientations, les principes d'aménagement et de desserte avec lesquels les projets de travaux ou d'opérations doivent être compatibles.

Ces schémas n'ont donc pas pour objet de délimiter précisément les éléments de programme de chaque opération, ni d'indiquer le détail des constructions ou des équipements qui pourront y être réalisés. Leur finalité est de présenter le cadre d'organisation et d'armature urbaine dans lequel prendront place les projets d'aménagement. Ces schémas constituent un guide pour l'élaboration des projets d'aménagement, l'implantation et la nature des constructions étant précisées lors de la mise en oeuvre opérationnelle des projets.

Les éléments reportés sont schématiques et ne sont pas délimités à la parcelle.

Temporalité et phasage des opérations d'aménagement

Les diverses opérations d'aménagement se réaliseront à plus ou moins long terme, certaines en plusieurs phases, en fonction des initiatives publiques ou privées, de l'avancement de la maîtrise foncière et des études opérationnelles. La présentation de l'orientation d'aménagement ne précise donc pas d'échéance de réalisation. Parfois, une partie seulement du projet indiqué sur le schéma d'orientations pourra se réaliser à court ou moyen terme. La représentation de l'ensemble du secteur de projet est cependant importante car elle donne une vision globale de l'aménagement envisagé à plus longue échéance, permettant ainsi de mieux comprendre la cohérence du projet d'ensemble.

Toutefois, le croisement des orientations d'aménagement avec les dispositions réglementaires mises en oeuvre permet d'appréhender la perspective de la réalisation de l'opération.

ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT
SECTEUR DE LA MAIRIE - QUARTIER DE CHARAGNE

ENJEUX URBAINS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX

La commune d'Entrepierres regroupe actuellement plusieurs hameaux et groupes de constructions de taille variée mais sans réelle centralité.

Le secteur de la Mairie accueille les principaux équipements de la commune (Mairie, école, parc et terrains de sport...). Des zones d'urbanisation pavillonnaire se sont développées aux abords de ce pôle d'équipements mais sans réelle organisation d'ensemble, et selon un modèle urbain très consommateur d'espace (zones NB de 2000 et 4000 m²).

L'émergence d'une centralité villageoise

Un des objectifs de la commune énoncé au travers du PADD est de faire émerger une centralité villageoise dont le noyau central serait le pôle d'équipements de la Mairie en lien avec les zones d'habitat alentours.

L'affirmation de cette centralité villageoise devra s'appuyer sur :

- une mixité des fonctions urbaines (équipements, espaces de loisirs, habitat...),
- le confortement du pôle de la Mairie comme lieu de rencontre et de convivialité (renforcement des équipements et services, traitement des espaces publics...);
- une rationalisation des espaces urbanisés, et une diversification de l'habitat;
- l'aménagement de cheminements doux entre le pôle d'équipements et les zones d'habitat;
- l'aménagement et la sécurisation de la traversée urbaine (traitement de la route départementale et des deux principaux carrefours).

Un principe de densification des zones urbaines

La commune souhaite promouvoir un développement urbain plus respectueux de l'environnement et plus économe en foncier. Pour cela, le PLU permet une densification raisonnée et progressive des zones urbaines, et quelques extensions limitées et encadrées de l'urbanisation en continuité de l'urbanisation existante.

La densification des zones urbaines dans le PLU se traduit de la manière suivante :

- zone UB à l'Ouest de la Mairie (5,3 ha) : 8 constructions existantes et 10 constructions supplémentaires projetées dans le PLU ;
- zone UB à l'Est de la Mairie (4,9 ha) : 10 constructions existantes et 7 constructions supplémentaires projetées dans le PLU ;
- zone AU de Charagne (4,8 ha) : 6 constructions existantes et 23 constructions supplémentaires projetées dans le PLU ;

La préservation des paysages agricoles et naturels

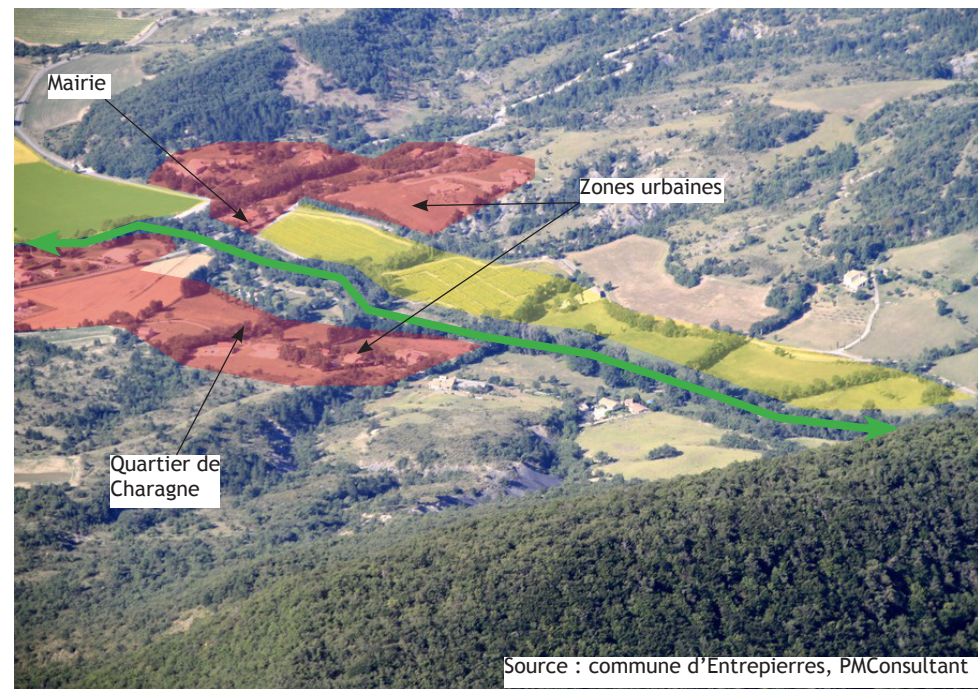
Les espaces agricoles et naturels sont très présents en périphérie immédiate du secteur d'urbanisation de la Mairie, et ils participent fortement à la qualité du cadre de vie et des paysages.

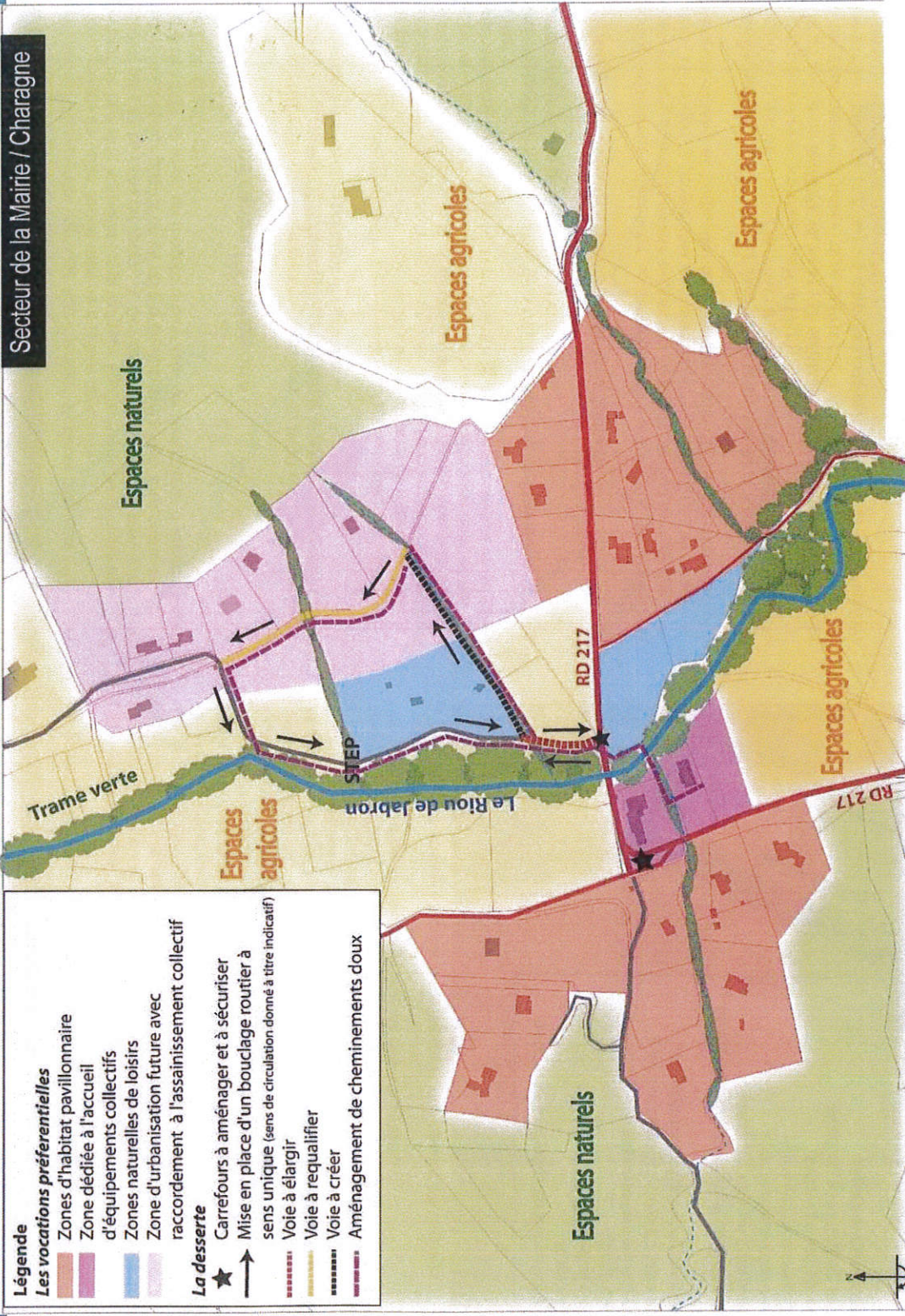
Les principes d'aménagement et d'urbanisation prévoient :

- la préservation des espaces agricoles et naturels aux abords des zones urbanisées (prélèvement minimal et en continuité des espaces urbanisés actuels) ;
- le maintien des trames vertes correspondant aux ripisylves des principaux cours d'eau (notamment le Riou de Jabron) et ruisseaux ;
- la préservation de la zone humide du Riou de Jabron.

La préservation de la trame verte ainsi que de la zone humide du Riou de Jabron devront être étudiées lors de tout projet d'aménagement et d'urbanisation. En cas d'impacts environnementaux sur cette zone humide, des mesures compensatoires devront être mises en place conformément aux préconisations du SDAGE (disposition 6B-6 : création ou remise en état de zones humides...).

Vue aérienne du secteur de la Mairie et du quartier de Charagne





LES PRINCIPES DE DESSERTE DE LA ZONE IAU DE CHARAGNE

L'ouverture à l'urbanisation de la zone IAU de Charagne est soumise d'une part à la réhabilitation de la STEP de l'ancien camping (raccordement à l'assainissement collectif) ; d'autre part à la réalisation des aménagements routiers nécessaires à la desserte de la zone.

En effet, le gabarit des voies desservant la zone ne permettra pas d'accueillir l'augmentation de trafic routier engendrée par l'ouverture à l'urbanisation de la zone IAU de Charagne en toute sécurité. De plus, à l'heure actuelle, aucun cheminement doux aménagé ne permet de rejoindre le pôle d'équipements de la Mairie depuis ce quartier d'habitat.

Les principes de desserte de la zone s'appuient sur :

1. Un accès unique et sécurisé depuis la RD 217 ;
2. La mise en place d'un bouclage routier à sens unique ;
3. L'aménagement de cheminements doux.

1. Une sécurisation de l'accès à la zone depuis la RD 217

Le développement urbain du secteur de Charagne n'engendrera pas la création de nouveaux accès sur la route départementale 217.

Il est, en effet, préconisé un accès unique à la zone à partir du carrefour existant dont l'aménagement et la sécurisation devront être réalisés avec le Conseil Général des Alpes de Haute Provence.

L'aménagement de ce carrefour devra être appréhendé dans une réflexion plus large englobant également l'aménagement du carrefour situé à proximité de l'école, ainsi que le traitement de la traversée urbaine située entre ces deux carrefours.

Par ailleurs, un tronçon d'environ 50 mètres situé à l'entrée de la zone devra être élargi pour permettre une circulation routière à double sens (en amont du bouclage routier à sens unique) tout en assurant la sécurité des usagers. Une largeur de voie d'environ 6 mètres est préconisée.

Carrefour sur la RD 217 à aménager



Tronçon routier à élargir et à aménager à l'entrée de la zone



Source : PMConsultant

LES PRINCIPES DE DESSERTE DE LA ZONE IAU DE CHARAGNE

2. La mise en place d'un bouclage routier à sens unique

La solution de mettre en place un bouclage routier à sens unique (d'environ 700 mètres) a été retenue par la commune. Cette alternative permet de ne pas élargir la voirie existante à l'exception de la partie située à l'entrée de la zone ; mais elle nécessite, en revanche, l'acquisition et la requalification d'une partie de la voirie privée existante, et surtout la création d'un barreau de liaison pour permettre le bouclage (180 mètres environ à créer avec deux alternatives possibles pour le tracé de la voie). Une participation financière avec avance de la commune pourrait être mise en place afin de réaliser les aménagements prioritaires (élargissement routier en entrée de zone et barreau de liaison), et permettre ainsi l'ouverture à l'urbanisation de la zone IAU de Charagne ;

Maintien de la voirie existante avec un tronçon à acquérir et à remettre aux normes dans la partie Est de la zone



Aménagement d'un barreau de liaison (deux alternatives possibles) bordé d'un cheminement doux



Alternative 1 : côté zone agricole en bordure de l'espace de loisirs



Alternative 2 : côté zone de loisirs (démolition d'une construction nécessaire)



Aménagement d'un cheminement doux en s'appuyant sur la trame verte existante

LES PRINCIPES DE DESSERTE DE LA ZONE IAU DE CHARAGNE

3. L'aménagement de cheminements doux

La commune prévoit l'aménagement de cheminements doux le long du Riou de Jabron afin de relier le pôle d'équipements de la Mairie au quartier d'habitat de Charagne. Un petit pont permet déjà de traverser ce cours d'eau, et de relier la Mairie et l'école au terrain de loisirs situé à l'Est.

L'objectif serait de poursuivre ce cheminement doux vers le secteur de Charagne au Nord. La traversée de la route départementale pourrait s'effectuer en passant sous le pont du Riou de Jabron ; ensuite un cheminement pourrait être créé entre le Riou de Jabron et la voie de desserte en suivant la trame verte existante (ripisylve du cours d'eau).



Cheminement doux à aménager
- partie Sud



Cheminement doux à aménager - partie Nord



Source : PMConsultant

LES PRINCIPES D'URBANISATION DE LA ZONE IAU DE CHARAGNE

Une condition préalable à l'urbanisation : le raccordement à l'assainissement collectif de la zone IAU de Charagne

Le schéma d'assainissement de la commune prévoit le raccordement à l'assainissement collectif de la zone d'urbanisation future (IAU) de Charagne. Ce scénario retenu s'appuie sur la réhabilitation de la STEP de l'ancien camping d'une capacité de 75 EqH. Cela permettrait le raccordement d'une trentaine de logements au total.

Sachant que sept unités d'habitation se trouvent déjà dans la future zone raccordée à l'assainissement collectif, le PLU, au travers de l'orientation d'aménagement, planifie la réalisation d'environ 23 unités d'habitation nouvelles au maximum à l'intérieur de la zone IAU de Charagne afin de rester cohérent avec la capacité de la STEP.

Pour cela, des polygones d'implantation obligatoire des constructions ont été délimités à l'intérieur de la zone IAU de Charagne afin de pouvoir encadrer le nombre d'unités d'habitation futures (cf. schéma ci-après).

Afin de respecter le seuil maximal de 23 unités d'habitation supplémentaires, la répartition des droits à construire à l'intérieur de la zone IAU est la suivante :

- polygone A : possibilité de réaliser 1 unité d'habitation supplémentaire ;
- polygone B : possibilité de réaliser 1 unité d'habitation supplémentaire ;
- polygone C : possibilité de réaliser 3 unités d'habitation supplémentaires ;
- polygones D + E : possibilité de réaliser 6 unités d'habitation supplémentaires ;
- polygone F : possibilité de réaliser 8 unités d'habitation supplémentaires ;
- polygone G : possibilité de réaliser 4 unités d'habitation supplémentaires ;

Une diversification des formes urbaines et de l'offre en logements

L'objectif est d'initier une diversification de l'habitat en permettant dans une partie de la zone IAU de Charagne la réalisation d'un habitat intermédiaire plus dense (par exemple de l'habitat individuel groupé ou du petit collectif).

La répartition de l'urbanisation se fera de la manière suivante :

- les secteurs A, B, C sont destinés à l'accueil d'un habitat individuel libre ;
- les secteurs D, E, F, G sont destinés à l'accueil d'un habitat intermédiaire (individuel plus dense, individuel groupé, petit collectif...) organisé sous la forme d'une ou plusieurs opérations d'ensemble afin d'assurer une cohérence globale.

Dans le cadre des opérations d'ensemble réalisées dans les secteurs D, E, F, G, la commune souhaiterait qu'une partie des logements produits soient à vocation sociale.

Une densification urbaine progressive et raisonnée

L'urbanisation de la zone IAU de Charagne, telle qu'elle est présentée dans cette orientation d'aménagement, permettrait une densification progressive du secteur du Sud vers le Nord :

- partie Sud de la zone (secteurs C, E, F, G) : objectif de densité de 7 à 8 log/ha ;
- partie Nord de la zone (incluant les secteurs A, B, D) : objectif de densité de 4,5 log/ha ;

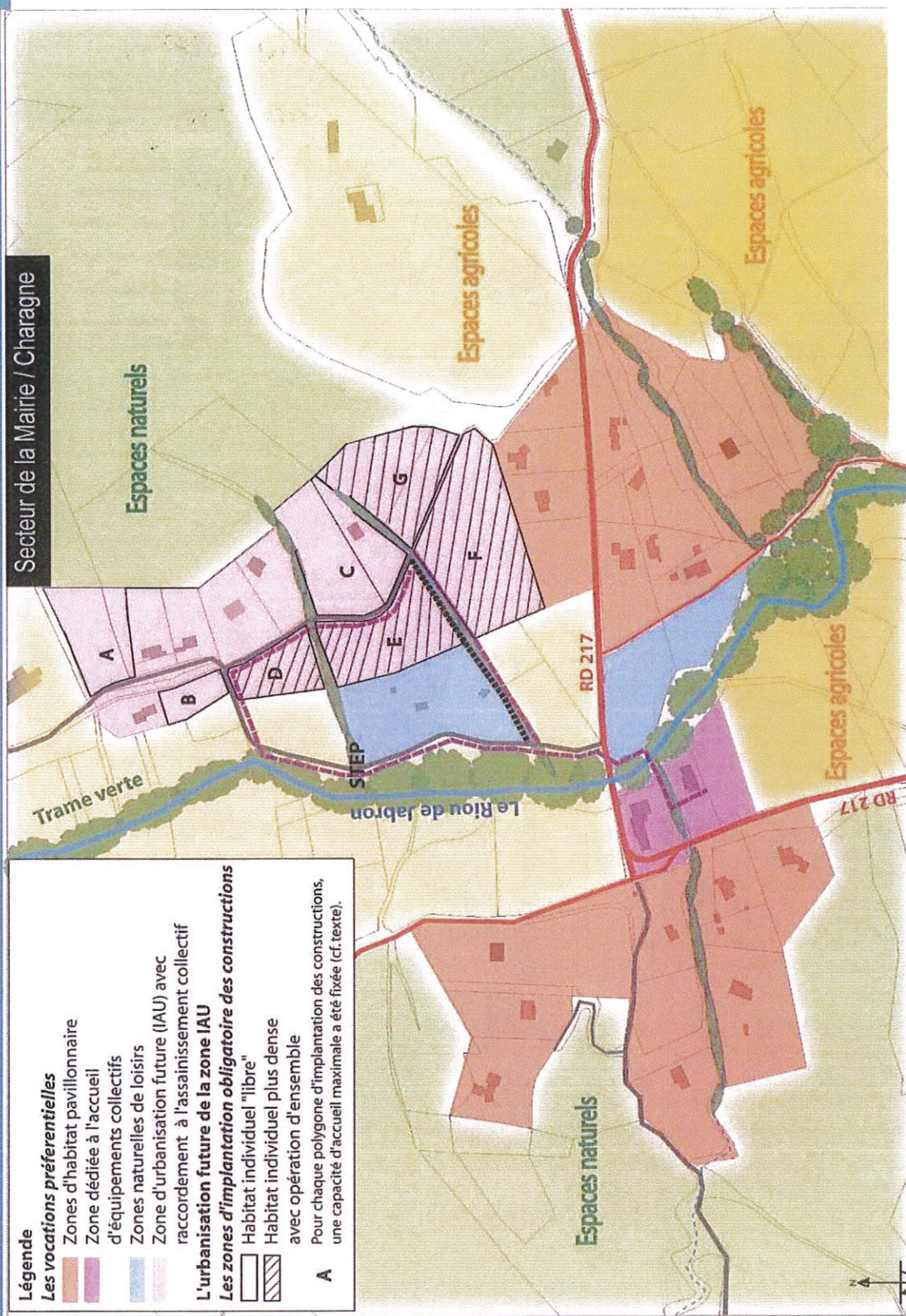
Illustration : terrains à urbaniser (opération d'ensemble) - partie Sud de la zone IAU



Illustration : secteur d'habitat individuel libre - partie Nord de la zone IAU



Source : PMConsultant



ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT
SECTEUR DE VILHOSC - QUARTIER DE MARGUERY

ENJEUX URBAINS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX

Le secteur de Vilhosc s'organise autour d'un hameau implanté sur un promontoire dominant la plaine agricole et de deux zones d'urbanisation pavillonnaire (zones NB du POS) qui se sont développées en contrebas de ce hameau.

La zone UB de Marguery correspond à une de ces deux zones d'habitat pavillonnaire, elle s'étend de part et d'autre de la route départementale sans réelle logique d'ensemble et selon un modèle urbain très consommateur de foncier.

L'objectif de la commune est de rationaliser l'urbanisation de ce secteur (urbanisation des dents creuses, extension urbaine limitée et encadrée...).

Un principe de densification de l'urbanisation

Selon la même logique que pour le secteur de la Mairie, la commune souhaite au travers du PLU permettre une densification raisonnée de la zone urbaine de Marguery (ancienne zone NB du POS), et quelques extensions limitées et encadrées de l'urbanisation en continuité de l'urbanisation existante.

Environ 16 constructions supplémentaires seront potentiellement réalisables au regard des règles d'urbanisme du PLU, cela revient à doubler la capacité d'accueil de la zone de Marguery qui accueille actuellement une quinzaine de constructions.

Précisons que l'assainissement autonome sera maintenu dans la zone UB de Marguery avec une taille minimale de parcelles définie dans le schéma d'assainissement au regard de l'aptitude des sols.

La préservation des paysages agricoles et naturels

Les espaces agricoles et naturels sont très présents en périphérie immédiate du secteur d'urbanisation de Marguery, et ils participent fortement à la qualité du cadre de vie et des paysages.

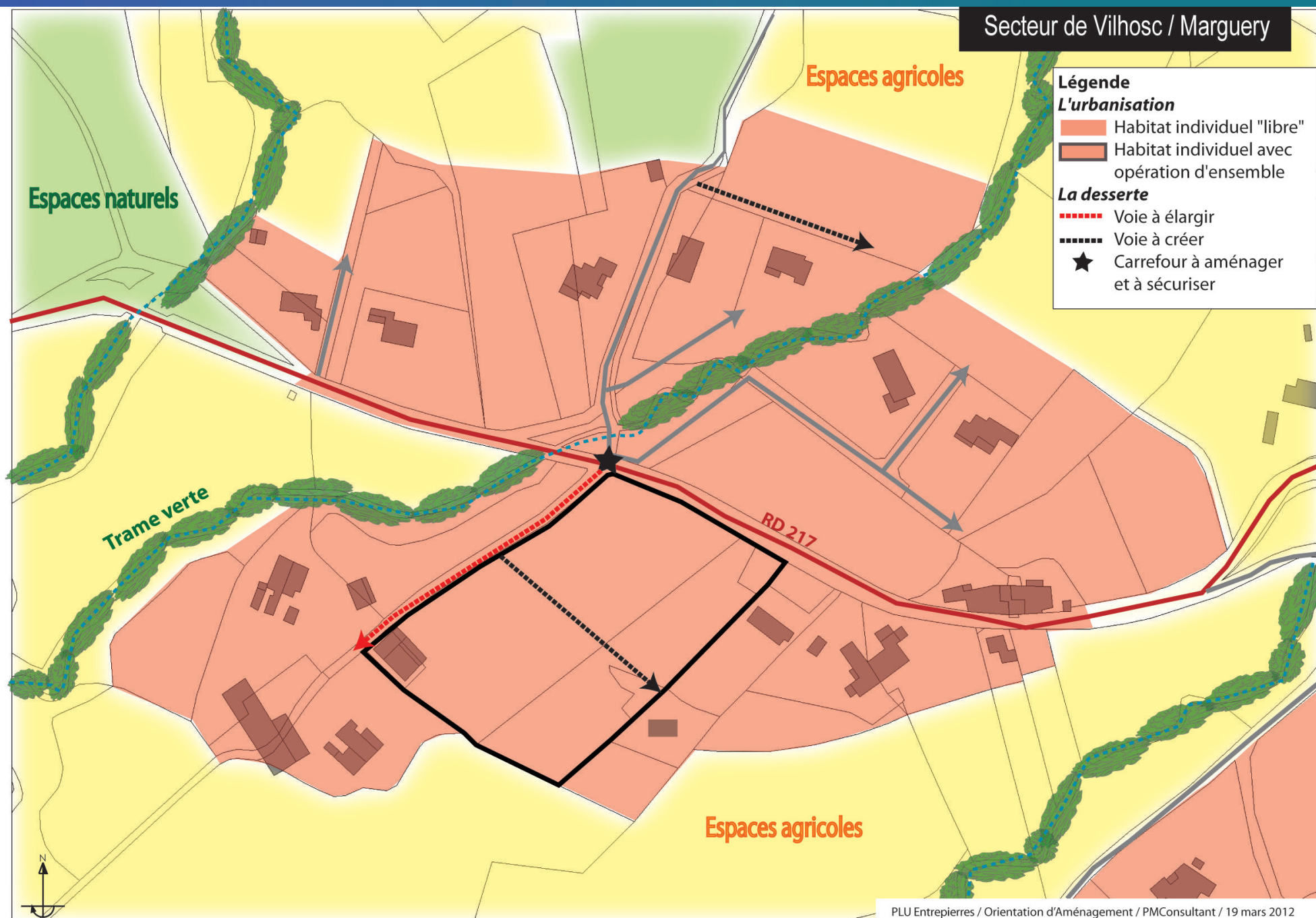
Les principes d'aménagement et d'urbanisation prévoient :

- le maintien des trames vertes correspondant aux ripisylves des principaux ruisseaux ;
- la préservation des espaces agricoles et naturels aux abords des zones urbanisées (prélèvement minimal et en continuité des espaces urbanisés actuels) ;

Vue du quartier de Marguery depuis le hameau de Vilhosc



Source : PMConsultant



PLU Entrepierres / Orientation d'Aménagement / PMConsultant / 19 mars 2012

LES PRINCIPES DE DESSERTE DE LA ZONE UB DE MARGUERY

1. Une sécurisation de l'accès à la zone depuis la RD 217

Le développement urbain prévu dans la zone NB de Marguery n'engendrera pas la création de nouveaux accès sur la route départementale 217.

Il est, en effet, préconisé un accès unique à l'ensemble zone de Marguery (parties Sud et Nord) à partir du carrefour existant dont l'aménagement et la sécurisation devront être réalisés avec le Conseil Général des Alpes de Haute Provence.

Carrefour avec la RD 217 à aménager



2. L'élargissement de la voie d'accès principale dans la partie Sud de la zone

Le gabarit de la voie d'accès principale desservant la partie Sud Ouest de la zone UB depuis la RD 217 ne permettrait pas d'accueillir l'augmentation de trafic routier engendrée par la réalisation d'une opération d'ensemble d'environ 6 constructions nouvelles en toute sécurité. Une largeur de voie d'environ 6 mètres est préconisée.

Voie d'accès principale à élargir au sud de la RD 217



LES PRINCIPES DE DESSERTE DE LA ZONE UB DE MARGUERY

3. Le maintien des voies d'accès existantes dans la partie Nord de la zone

Dans la partie de la zone UB située au Nord de la départementale, la desserte continuera à s'effectuer à partir des voies d'accès existantes qui sont en grande partie privée. La desserte se fait actuellement via un système de voies en étoile à partir du carrefour principal. Afin de desservir les parcelles encore disponibles pour l'urbanisation, certaines voies devront être prolongées et aménagées par les pétitionnaires.

Illustrations : voies d'accès dans la partie Nord de la zone UB



Source : PMConsultant

LES PRINCIPES D'URBANISATION DE LA ZONE UB DE MARGUERY

Une rationalisation du développement urbain

La majorité de la zone (5,4 ha) sera destinée à l'accueil d'un habitat individuel « libre » selon un principe de comblement des dents creuses et d'extension limitée de la zone urbaine actuelle : environ 10 constructions supplémentaires sont ainsi projetées dans le PLU.

Exemples de terrains urbanisables dans la partie Nord de la zone UB



Une partie de la zone, correspondant au principal secteur d'extension urbaine (9000 m²), sera destinée à l'accueil d'un habitat individuel plus dense et organisé sous la forme d'une opération d'ensemble (type lotissement). Cette opération d'habitat pourra accueillir environ 6 constructions (la surface des lots dépendra de la taille minimale des parcelles définie dans le schéma d'assainissement).

Une voirie nouvelle sera créée dans le cadre de l'opération d'ensemble afin de desservir les nouvelles constructions (par exemple une voie centrale avec placette de retournement) ;

Terrains destinés à une opération d'ensemble dans la partie Sud de la zone UB



Source : PMConsultant

ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET ÉTUDE L 111-1 4°
ZONE D'ACTIVITÉS DES BAUMAS

MOTIVATIONS DU RECOURS À UNE ÉTUDE DE TYPE L 111-1 4°

L'article L.111-1 4° introduit dans le code de l'urbanisme suite à la loi Barnier du 2 février 1995 (relative au renforcement de la protection de l'environnement), vise à renforcer la qualité architecturale et urbaine des entrées de ville. Parmi ses dispositions, l'amendement Dupont (article 52) s'attache à protéger la périphérie des villes.

Par la compréhension des enjeux, le législateur tente de parer au développement des aménagements exclus de tout projet urbain, et donc à la basse qualité environnementale des espaces situés le long des axes les plus empruntés.

L'article L.111-1 4° du code de l'urbanisme requiert une étude d'aménagement préalable à la construction ou à l'installation d'équipements, d'habitations ou d'activités, dans une bande de 100 mètres de part et d'autre des autoroutes, en dehors des espaces urbanisés des communes. Cette justification doit être intégrée dans un document d'urbanisme.

Aujourd'hui la commune d'Entrepierres souhaite maintenir et développer la zone d'activités des Baumas située à l'extrémité sud-ouest du territoire communal le long de l'autoroute A51 et de son échangeur Sisteron Centre. Pour cela, il est nécessaire de réduire la marge de recul obligatoire liée à l'autoroute à 50 mètres.

La zone d'activités des Baumas est le seul espace de la commune dédié à l'accueil d'activités économiques (artisanat, industrie, commerce et hôtellerie).

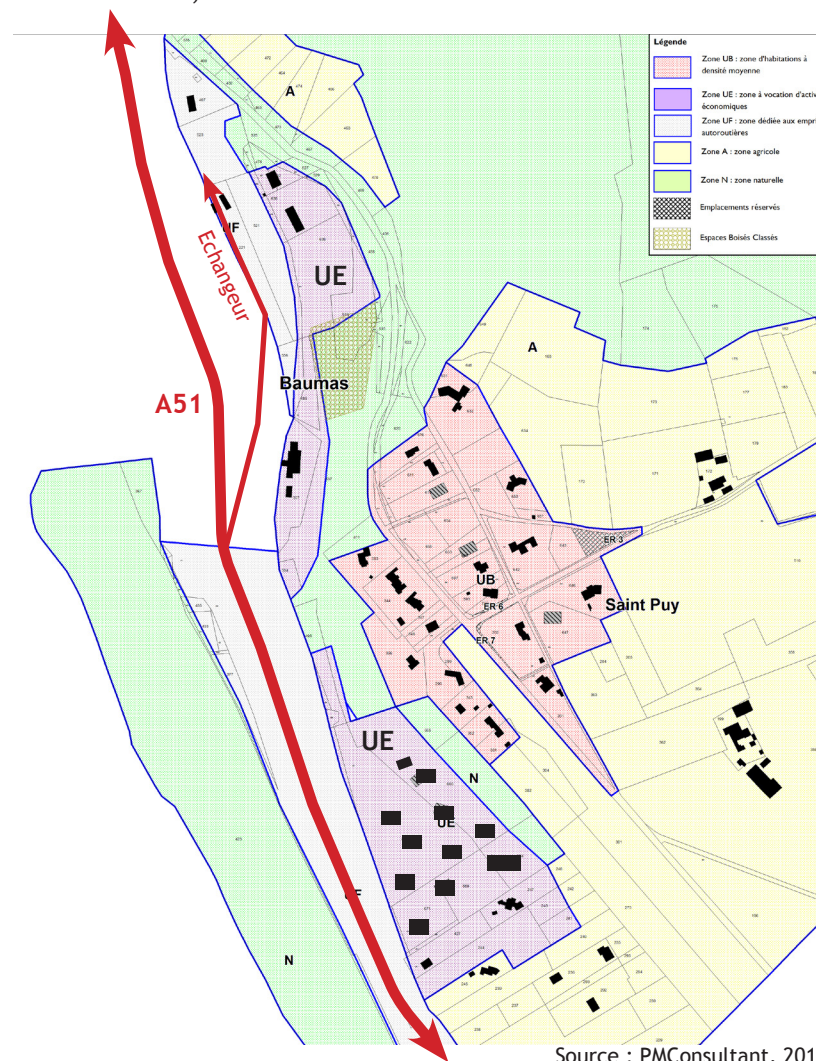
De plus, le maintien et le développement de cette zone d'activités se justifie par sa localisation particulièrement stratégique à proximité immédiate de l'échangeur autoroutier de Sisteron Centre.

Ce secteur a fait l'objet d'une réflexion préalable d'aménagement répondant à des critères de qualité urbaine, paysagère et architecturale, de sécurité et de prise en compte des nuisances dans le sens d'une démarche globale de projet.

Les options d'aménagement retenues sur ce secteur en matière de qualité urbaine, architecturale et paysagère, de sécurité et de prise en compte des nuisances, ont été retranscrites sous forme de prescriptions réglementaires prises au titre de l'article L.111-1 4°, dans le règlement du Plan Local d'Urbanisme.

Périmètre de l'étude

La présente étude concerne la zone d'activités des Baumas (zones UE du PLU). Cette zone d'activités se présente en deux parties (partie Nord et partie Sud) représentant au total 8,2 hectares.



DIAGNOSTIC DU SITE

En vue d'appréhender de manière complète les différents enjeux de ce secteur, le diagnostic de l'étude s'articule autour des 5 thèmes suivants :

- topographie,
- occupation actuelle du sol et environnement proche,
- analyse paysagère et environnementale, et perceptions du site,
- accessibilité et desserte,
- évaluation des nuisances.

Topographie

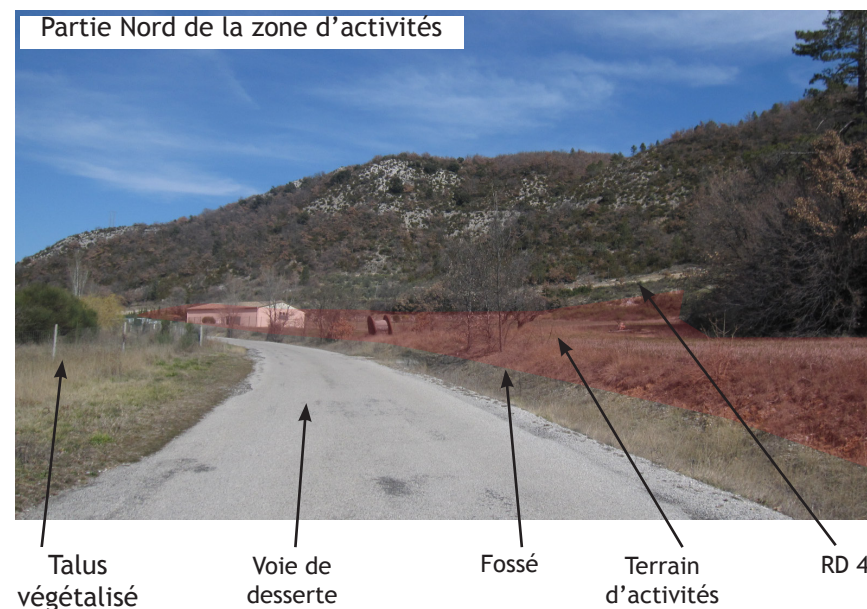
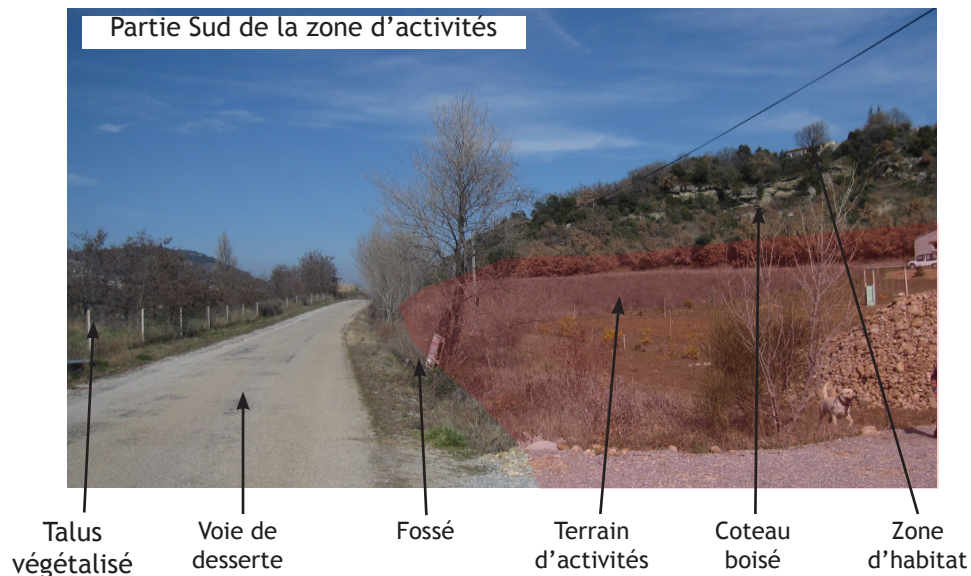
La topographie du site est marquée par une pente relativement régulière d'Est en Ouest. Les courbes de niveaux sont parallèles à l'autoroute A51. La pente devient plus importante sur la partie Est de la zone (coteau boisé).

La topographie a des conséquences importantes, en termes de terrassements (surtout dans le cas de bâtiments d'activités) et d'exposition paysagère.

Le secteur se situe en contrebas de la route départementale 4 et de la zone d'habitations de Saint Puy. Il est en revanche en surplomb par rapport à l'autoroute A51 et ses aménagements attenants (parking, péage, bretelle de sortie...). Il en est séparé par un talus végétalisé d'une largeur comprise entre 10 et 30 mètres, et d'une hauteur comprise entre 5 et 10 mètres.

ENJEUX

- * L'intégration du projet dans son contexte topographique.
- * La préservation du caractère du site par une minimisation des emprises au sol et des terrassements.
- * L'orientation rationnelle des emprises (parallèlement aux courbes de niveaux).



Occupation actuelle du sol et environnement proche

Le secteur étudié est déjà classé en quasi-totalité en zone d'activités au POS, à l'exception d'un secteur d'extension très limité d'environ 2250 m² classé en zone naturelle au POS.

Ce secteur d'extension prévu en continuité de la partie Sud de la zone d'activités concerne des terrains communaux, la commune pourra ainsi encadrer l'urbanisation future de ce secteur.

Il est bordé :

- au nord/nord-est, par la route départementale 4 qui longe la zone d'activités en surplomb,
- à l'est par une zone naturelle correspondant au coteau boisé,
- à l'ouest, par une voie de desserte locale puis un talus végétalisé séparant la zone de l'autoroute A51,
- au sud par une zone agricole où se trouvent quelques constructions diffuses.

La zone d'activités est déjà urbanisée en grande partie.

Dans sa partie Nord, on y trouve deux bâtiments d'activités, ainsi qu'un grand corps de ferme peu utilisé (stockage) et une habitation.

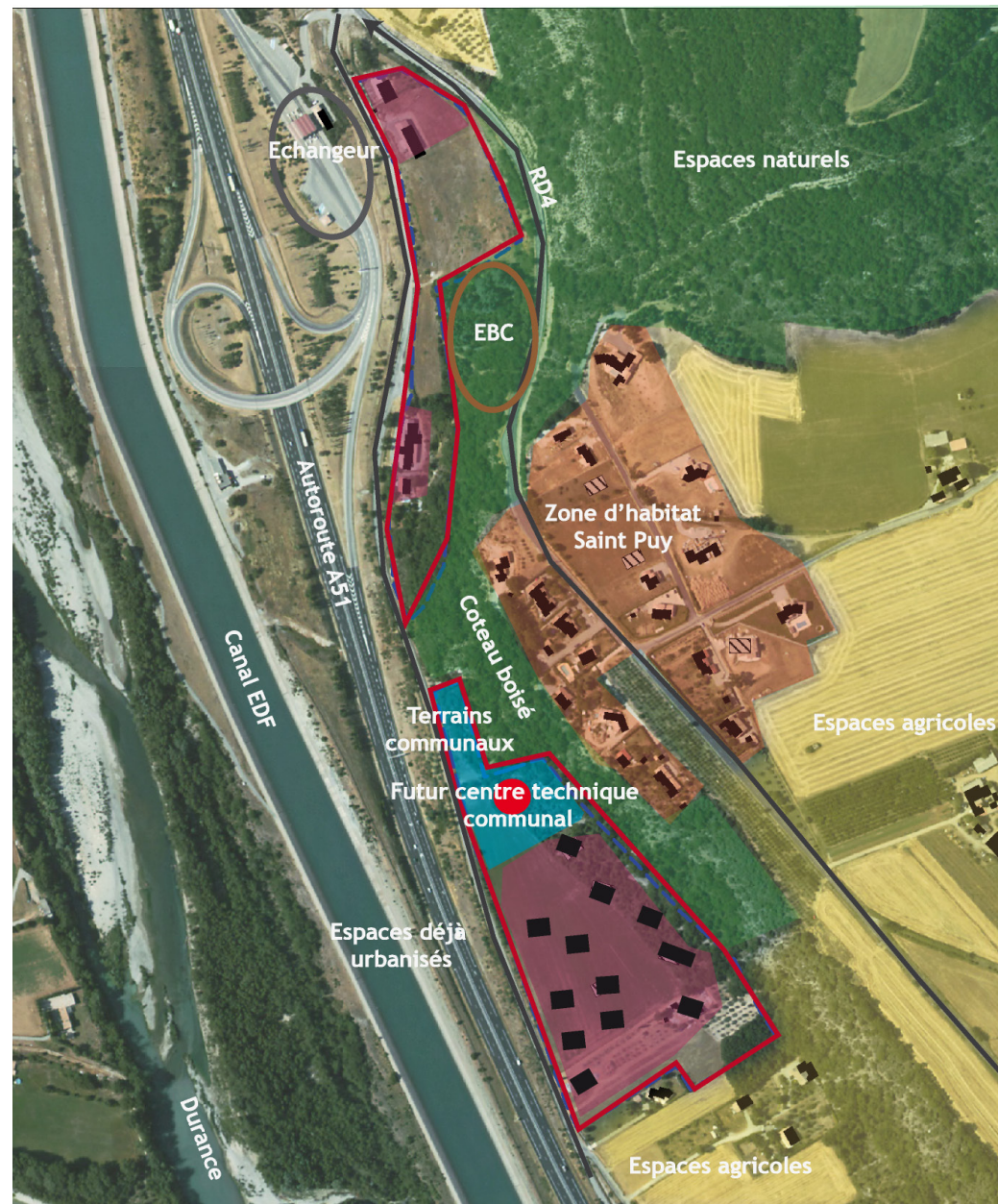
Dans la partie Sud, une zone d'habitat pavillonnaire s'est progressivement développée au coup par coup, la commune y a également prévue la réalisation de son centre technique.



ENJEUX

- * L'implantation de bâtiments d'activités dans le respect de l'environnement naturel.
- * L'affirmation de la vocation économique de cette zone au regard des constructions d'habitations déjà présentes sur le secteur.

Carte de l'occupation du sol de la zone UE et de son environnement proche



Source : PMConsultant, 2013

Analyse paysagère et environnementale, et perceptions du site

L'analyse paysagère s'articule autour de deux thèmes :

- le socle paysager, les caractéristiques paysagères et environnementales du site,
- les vues et les ambiances à partir du site et sur le site.

Analyse environnementale et paysagère du site

Le site est caractérisé par sa topographie et par la prégnance d'éléments végétaux en bordure Est de la zone d'étude.

D'un point de vue paysager et environnemental, seul le coteau boisé qui s'étend en bordure Est de la zone d'activités présente un intérêt particulier. Une partie des boisements (sapins) font d'ailleurs l'objet d'un classement dans le PLU en Espace Boisé Classé. Le reste des boisements sont classés en zone naturelle dans le PLU, ce sont des essences locales courantes.

Il n'y a pas d'espèces faunistiques ou floristiques inventoriées ou protégées présentes sur la zone d'activités et ses abords immédiats. Ce secteur n'est pas inclus dans un périmètre d'inventaire (ZNIEFF, ENS) ou de protection (Natura 2000). L'espace naturel protégé le plus proche est celui de la Durance (site Natura 2000) mais il est séparé de ce secteur d'activités par l'autoroute, ainsi que par le canal EDF. Ces éléments artificiels constituent déjà des ruptures écologiques fortes qui limitent fortement les interactions écologiques entre la zone d'activités et la Durance, voire les rendent quasi-impossibles.

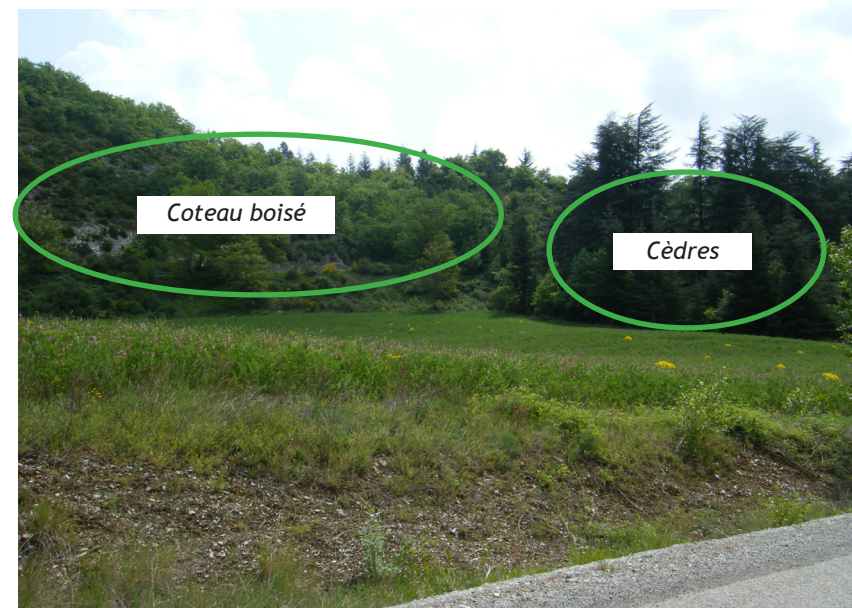
Des espaces agricoles cultivés sont également présents en limite Sud de la zone, ils sont maintenus en zone agricole au PLU.

Par ailleurs, la zone d'activités des Baumas est déjà en grande partie urbanisée, ce n'est plus le caractère naturel ou agricole qui domine sur ce secteur.

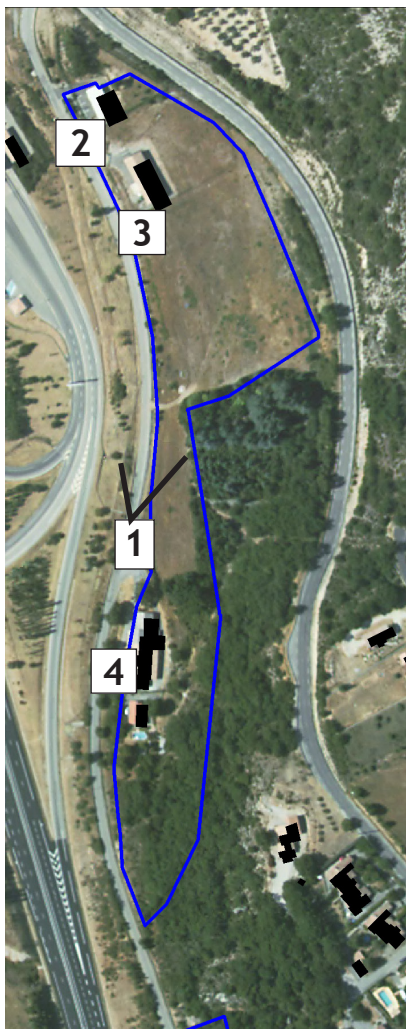
La partie Nord abrite deux bâtiments d'activités, ainsi qu'une grande bâtisse servant à du stockage et une habitation.

La partie Sud s'est progressivement urbanisée sous la forme d'un habitat diffus de grande taille. La commune va également y construire son centre technique.

Partie Nord de la zone d'activités non urbanisée



Les espaces bâtis dans la partie Nord de la zone d'activités.
Des bâtiments de faible qualité architecturale.



La partie Sud de la zone d'activités.
Des constructions d'habitations de grande taille sans organisation d'ensemble.
Des espaces encore disponibles principalement dans la partie Nord de la zone.



Les perceptions et les vues

Depuis la zone d'activités, les ouvertures visuelles s'ouvrent à l'Ouest vers l'autoroute A51 et la Durance. Le coteau boisé constitue une barrière visuelle vers l'Est.

Covisibilité avec l'autoroute A 51 et son échangeur depuis la zone d'activités



La zone d'activités est perceptible :

- depuis la bretelle d'autoroute de l'A51 «Sisteron centre». Depuis l'A51, le talus végétalisé ainsi que le dénivelé séparant l'autoroute de la zone d'activités occultent la visibilité.

Pas de visibilité de la zone d'activités depuis l'A51, le talus bloque la vue



Ouverture visuelle depuis la bretelle autoroutière



- depuis la RD 4 en direction de Salignac pour sa partie Nord sur un tronçon réduit.

Ouverture visuelle depuis la RD 4



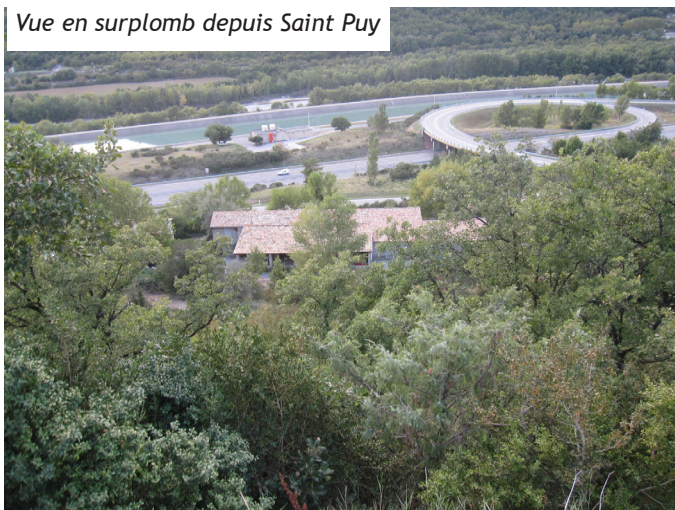
- depuis la voie de desserte locale qui longe le site.

Partie Nord



- depuis quelques habitations de Saint Puy situées en surplomb du coteau boisé.

Vue en surplomb depuis Saint Puy



Partie Sud



ENJEUX

- * La préservation du caractère végétal du site, par l'utilisation d'essences locales.
- * L'utilisation de l'environnement végétal pour l'intégration paysagère des constructions futures.
- * La préservation du coteau boisé en bordure Est de la zone.
- * La valorisation du site et de son entrée depuis la RD 4.

Accessibilité et desserte

La zone d'activités est facilement accessible. Une voie de desserte locale longe la zone d'activités dans sa partie Ouest et rejoint la route départementale 4 au Nord de la zone d'activités à proximité immédiate de l'échangeur autoroutier (A 51) de Sisteron Centre.

ENJEUX

- * Le dimensionnement au plus juste de l'accès et du stationnement sur le secteur d'étude.

Voie de desserte locale rejoignant la RD 4 à proximité de l'échangeur autoroutier



Sortie Sisteron Centre desservant la zone d'activités des Baumas

Évaluation des nuisances

Nuisances sonores

L'implantation d'un bâtiment d'activités, du fait de son positionnement à proximité de la voie d'accès actuelle, engendrera peu de nouvelles nuisances sonores liées au trafic pour les riverains.

Néanmoins en raison de la destination d'activités du secteur d'étude, des protections acoustiques spécifiques pourront être envisagées, si nécessaire, notamment au regard des habitations déjà présentes sur la partie Sud de la zone, et en surplomb du coteau boisé.

Risques de pollution

Les risques industriels liés à la pollution de l'eau devront être limités par un système d'évacuation des eaux adéquat (eaux usées et eaux de pluie).

Un bassin de rétention sera aménagé si nécessaire.

Un fossé drainant pourra être aménagé parallèlement à la voie d'accès dans la partie basse du terrain pour permettre une infiltration maximale des eaux pluviales.

ENJEUX

- * Le maintien de la qualité de l'eau et de l'air par le respect des réglementations environnementales en vigueur.
- * La prise en compte des habitations déjà présentes sur le site.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

L'ensemble des principes d'aménagement énoncés ci-après sont retranscrits dans les articles du règlement du PLU (accès, implantation et hauteur des constructions aspect extérieur, espaces verts et plantations...).

Accessibilité et desserte

La desserte actuelle par la route qui longe la zone par l'Ouest et rejoint la RD 4 à proximité de l'échangeur autoroutier est suffisant compte tenu de la faible augmentation de trafic que va engendrer la poursuite de l'urbanisation de la zone UE (quelques bâtiments d'activités).

Implantation des constructions

Deux bandes inconstructibles ont été délimitées:

- d'une part, une bande inconstructible de 35 mètres en bordure de la route départementale 4. Cette marge de recul s'applique uniquement à la partie Nord de la zone d'activités situées le long de la RD 4. Cette marge de recul est réduite à 25 mètres pour les bâtiments autres que les habitations.
- d'autre part, une bande inconstructible de 50 mètres en bordure de l'autoroute A51 et de son échangeur. Cette marge de recul concerne l'ensemble de la zone d'activités des Baumass dans sa partie Ouest.

Les constructions nouvelles devront être implantées dans le respect de ces marges de recul.

Insertion paysagère et qualité urbaine

Limitier les terrassements et leur impact sur le paysage

Le respect de la topographie est un élément majeur de l'implantation paysagère des aménagements. Les terrassements ont un impact paysagé néfaste.

Il est donc préconisé :

- que la longueur des emprises soit parallèle aux courbes de niveau (sauf contrainte technique particulière), et donc à l'autoroute : en effet cette disposition limite la hauteur des terrassements et respecte mieux la topographie,

- la construction de voies internes principales parallèles aux courbes de niveau : limitant les terrassements, cette disposition présente également un intérêt pour l'écoulement des eaux (implantation de fossés drainants),
- la minimisation stricte du dimensionnement de l'ensemble des plateformes (stationnement, cours, etc.).

Assurer l'insertion paysagère des constructions

Il est donc préconisé :

- la limitation de la hauteur des constructions à 10 mètres.
- la mise en place de bandes plantées dans les franges Est et Ouest de la zone d'activités concernées par les marges de recul liées à la RD 4 et à l'autoroute A 51 en privilégiant les essences locales,
- d'éviter l'utilisation de la couleur blanche, des couleurs trop claires et trop vives qui s'insèrent mal dans le paysage, notamment sur les façades visibles depuis la route départementale et l'autoroute A 51. Cette règle s'applique sur l'intégralité des matériaux : bâtiments, voirie, aménagements extérieurs, enseignes.
- la plantation des aires de stationnement avec des essences locales.

Conforter le caractère paysager végétal du site

Il est donc préconisé :

- la mise en place de parcs de stationnement paysagers, notamment pour les véhicules légers, avec la stricte limitation des revêtements goudronnés à l'usage des poids lourds et des voies principales de desserte,
- le traitement paysager de tout le site : zone non-aedificandi, nouvelles plantations, végétalisation des talus, lisières.

Ces éléments, outre leur aspect structurant sur le site, permettent aussi de favoriser l'insertion du projet au site en limitant la perception des bâtiments. Cet objectif est lié aux qualités actuelles du site où l'élément végétal domine, que ce soit à l'intérieur de la zone ou dans son environnement immédiat.

Carte des principes d'aménagement de la zone UE des Baumas

