



REVISION ALLEGEE N°1 DU PLU

**ÉTUDE DEROGATOIRE
A L'AMENDEMENT DUPONT DE LA LOI « BARNIER »
AU TITRE DES ARTICLES L.111-6 A L.111-10 DU CODE DE
L'URBANISME**

3



I. CONTEXTE REGLEMENTAIRE DE L'AMENDEMENT DUPONT

1. Références juridiques

- La loi n° 95-101 du 2 février 1995 sur le renforcement de l'environnement dite « Loi Barnier » (article 52),
- La loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux (article 200),
- La loi n° 93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages,
- La circulaire du 13 mai 1996 relative à l'application de l'article L.111-1.4 du Code de l'Urbanisme sur l'amendement Dupont,
- Les articles L.111-6 à L.111-8 du Code de l'Urbanisme relatif à l'Amendement Dupont,
- Les articles L.122-1 à L.122-5, L.151-1, L.151-2 et L.151-5 du Code de la Voirie routière et l'article R 1 du Code de la Route sur le classement des infrastructures routières.

2. Contenu

Article L.111-6 - Créé par ORDONNANCE n° 2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

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.

Article L.111-7 - Créé par ORDONNANCE n° 2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

L'interdiction mentionnée à l'article L.111-6 ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 4° Aux réseaux d'intérêt public.

Article L.111-8 - Créé par ORDONNANCE n° 2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

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.

Article L.111-9 - Créé par ORDONNANCE n° 2015 1174 du 23 septembre 2015 - art.

Dans les communes dotées d'une carte communale, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 au vu d'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.

Article L.111-10 - Créé par ORDONNANCE n° 2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L.111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat, lors que les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L.111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée.

3. Objectifs de l'amendement Dupont

L'amendement Dupont a pour objectif :

- *D'inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité de long des voies routières les plus importantes,*
- *De lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers,*
- *De finaliser un projet urbain qui trouvera sa traduction réglementaire dans les documents d'urbanisme locaux.*

4. Champs d'application

Les dispositions réglementaires des articles L.111-6 à L111-8 du Code de l'Urbanisme sont applicables :

- *À toutes les communes dont une partie du territoire longe une autoroute, une voie express, une déviation ou une route classée à grande circulation.*
- *Aux espaces non urbanisés situés le long de ces voies.*

Le présent document a pour but de déroger à cette interdiction de construction conformément à l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme ci-avant.

II. CONTEXTE DE L'ETUDE

1. Objet de l'étude

Conformément aux articles L.111-6 et L.111-8 (anciennement L.111-1-4), une étude dite « loi Barnier » est nécessaire pour expliquer la démarche envisagée afin d'intégrer des aménagements le long des axes autoroutiers.

Celle-ci permet de justifier du respect de la qualité architecturale et paysagère et de la prise en compte de la sécurité et des nuisances.

La présente étude dite « loi Barnier » (article L.111-6 du code de l'urbanisme) a ici pour objet de définir les modalités de construction de la maison de la Nature, implantée en bordure est de l'autoroute A20, sur la commune d'Albias.

Un diagnostic précis du site sera réalisé et intégrera les notions de nuisance, de sécurité, de qualité architecturale, paysagère et urbaine ainsi que l'exige les articles L.111-6 et L.111-8 dans le but de déroger à l'interdiction de construction et de diminuer, au niveau de la maison de la Nature, la bande inconstructible initialement de 100 m à 50 m de l'axe de l'A20.

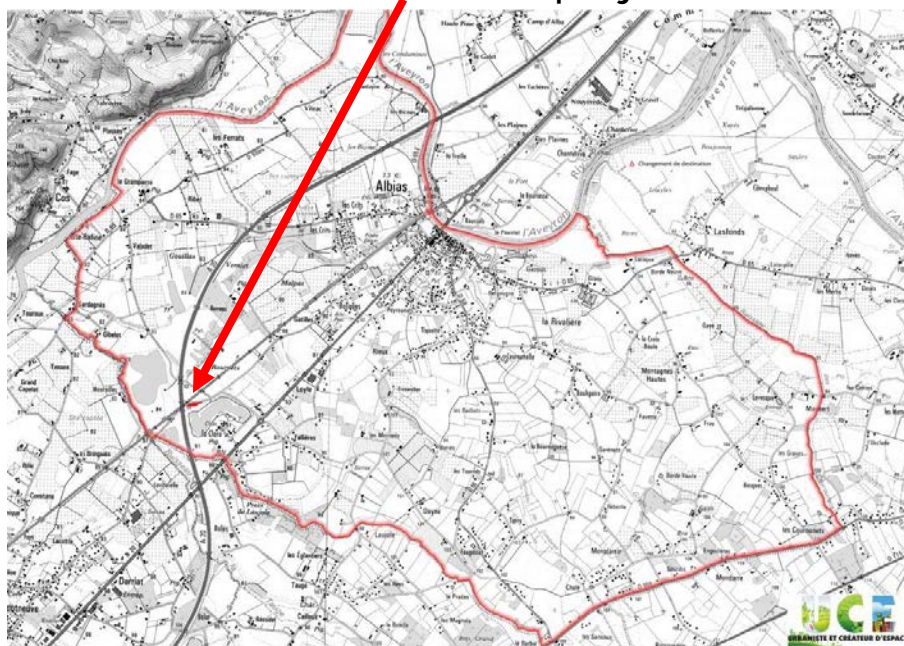
Dès lors, l'analyse devra permettre de définir un parti d'urbanisme assorti de prescriptions réglementaires précises qui seront intégrées aux documents du PLU.

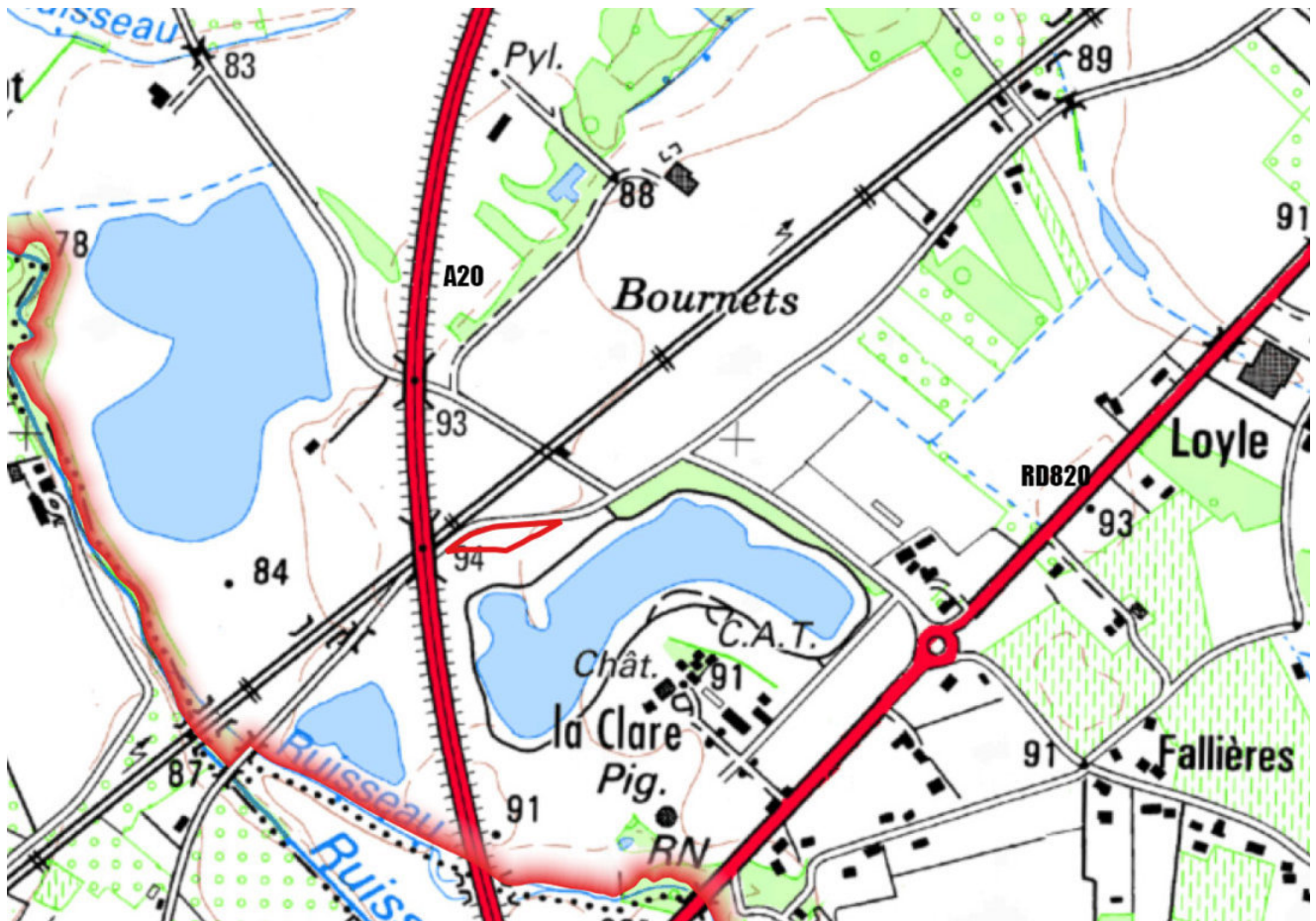
La voie concernée par l'article L 111-6 sur la commune est l'autoroute A20 en limite ouest du site de projet.

2. Situation du projet

Le site d'implantation envisagé pour accueillir la maison de la Nature se trouve au sud-ouest du centre-bourg de la commune d'Albias (82), au lieu-dit Mourailles au Nord du domaine de "La Clare". Le site du projet est localisé le long du chemin de Fonneuve à proximité du pont de l'A20 franchissant la voie ferrée.

Localisation du projet





Zoom sur l'emprise du projet - IGN

Le site envisagé concerne 2 parcelles qui appartiennent à la société ASF (Autoroute du Sud de la France) et proviennent des délaissés de l'aménagement de l'autoroute A20.

N° de parcelle	Section	Lieu-dit	Superficie en m ²
193	AZ	Mourailles	938
201	AZ	Mourailles	2 316

Ces parcelles d'une surface totale de 3 254 m² devraient être cédées très prochainement à la commune d'Albias.

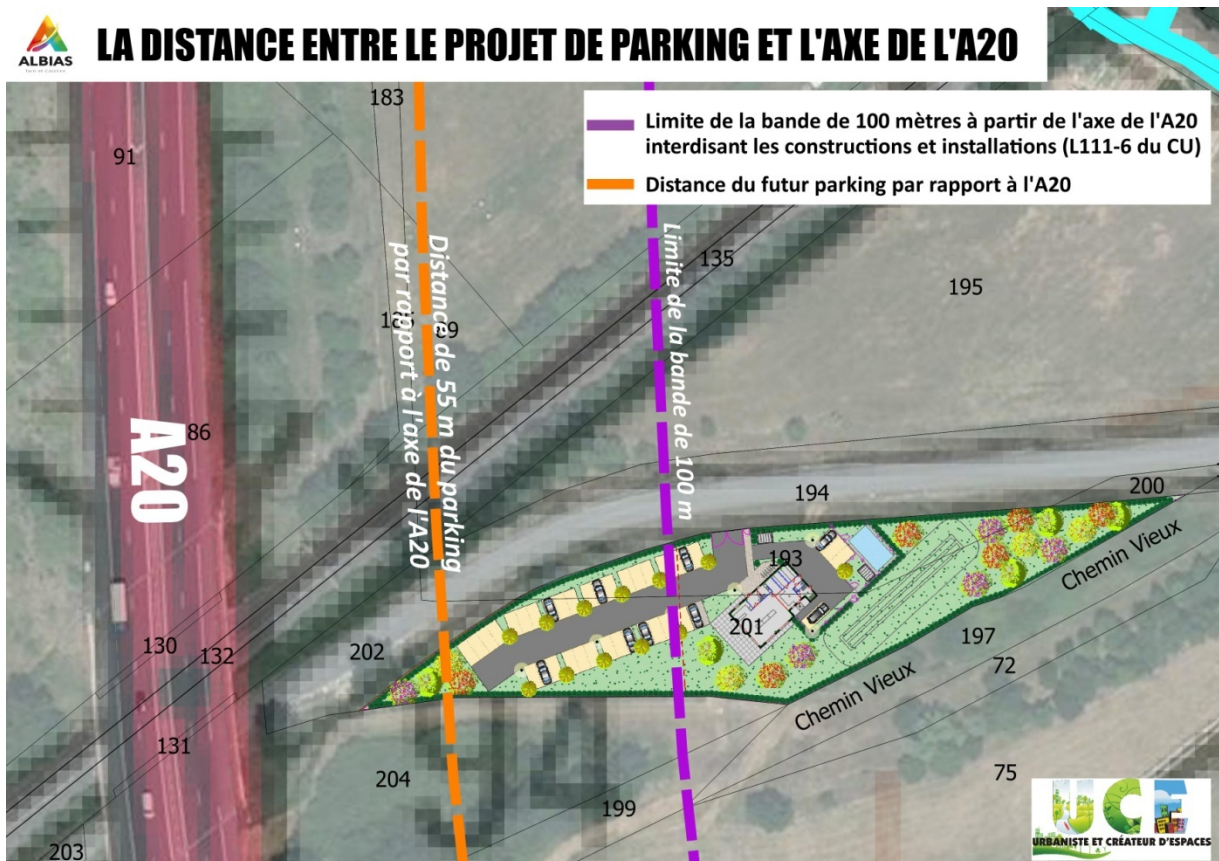
ETAT PARCELLAIRE





Une partie du site d'implantation, située en bordure de l'autoroute A20 (L'Occitane) reliant Vierzon à Montauban, est donc impacté par la bande de recul de 100 mètres depuis l'axe de l'A20 à l'intérieur de laquelle les constructions ne sont pas censées être autorisées.

La représentation graphique suivante permet de localiser le secteur faisant l'objet de la demande de dérogation.



Dans ce secteur, la marge de recul réputée inconstructible sera réduite de 100 m à 50 m.

3. Urbanisme

La commune d'Albias est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 12 décembre 2013 qui fait l'objet d'une modification en cours.

Selon le zonage du PLU, le site d'implantation de la maison de la Nature se trouve en zone naturelle A :

- **Zone A** : Elle correspond aux espaces agricoles de la commune, à valeur économique et patrimoniale. Cette zone est exclusivement réservée à l'activité agricole. Y sont également autorisées les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Selon l'article A2 des dispositions particulières en Zone A du PLU de la commune d'Albias, les occupations et utilisations du sol suivantes sont notamment admises sous conditions :

2.2.1. Les constructions et installations, à condition qu'elles soient liées et nécessaires à l'activité agricole.

2.2.2. Les constructions (ainsi que leur extension) à usage d'habitation, à la double condition :

- Qu'elles soient liées et nécessaires au logement des exploitants agricoles.
- Qu'elles soient implantées à une distance maximale de 50 mètres des bâtiments d'exploitation.

Il s'agit d'un site non exploité par l'agriculture avec un faible intérêt environnemental, et les conclusions de le pré-diagnostic écologique et paysager montre que le projet est de moindre impact environnemental et paysager.

Extrait du document graphique avant
la révision allégée n°1 et la modification n°1



La maison de la nature est considérée comme un équipement d'intérêt collectif et services publics et le règlement du PLU n'autorise pas ce type de construction en zone agricole. La procédure de révision allégée va autoriser ce projet par la création d'une zone spécifique Ne1.

III. ETAT INITIAL

1. Occupation des sols

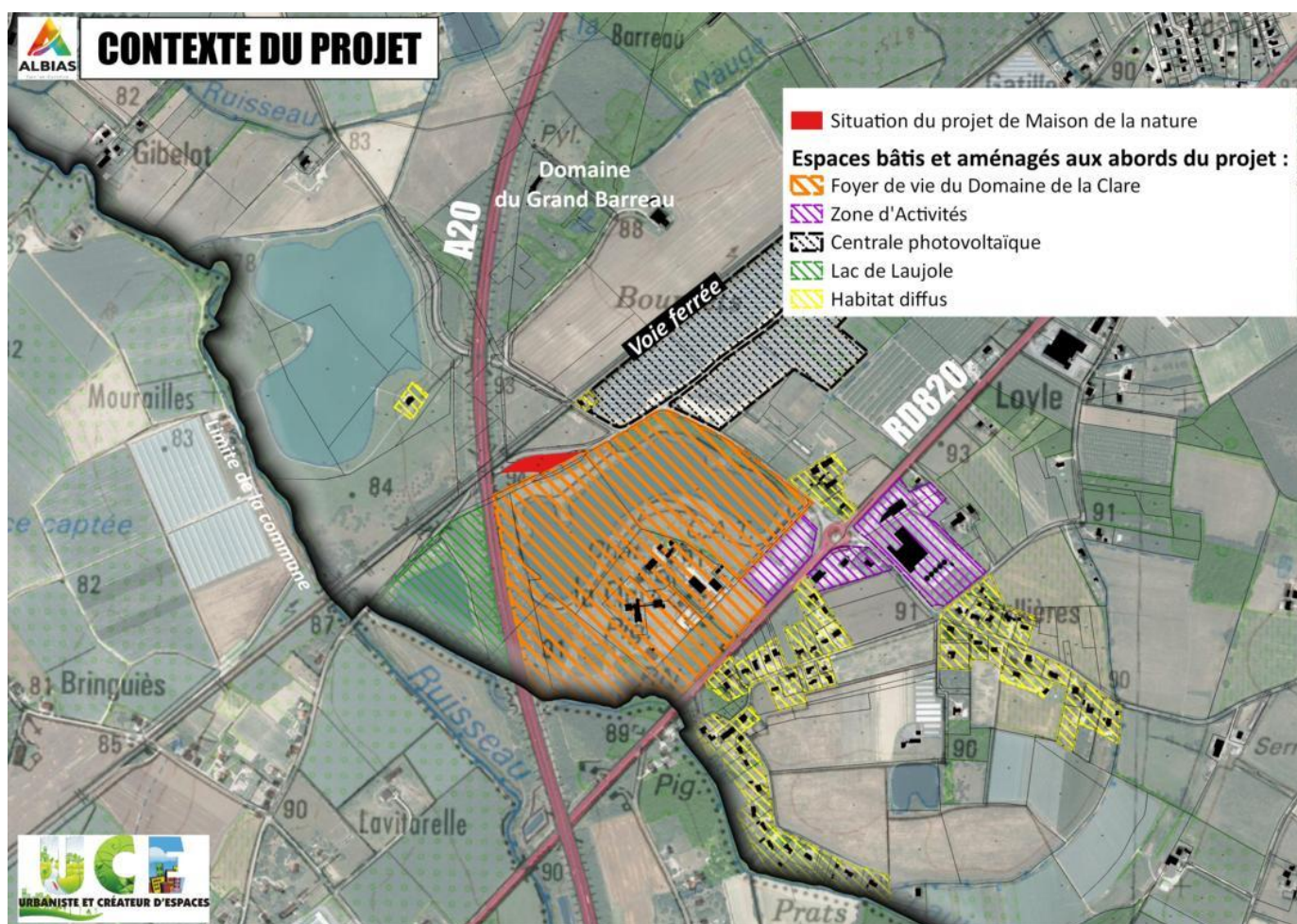
Le site se trouve à environ 1,5 km à l'ouest du bourg d'Albias. Ses abords immédiats ne sont pas urbanisés et sont environnés par

- de nombreuses infrastructures :

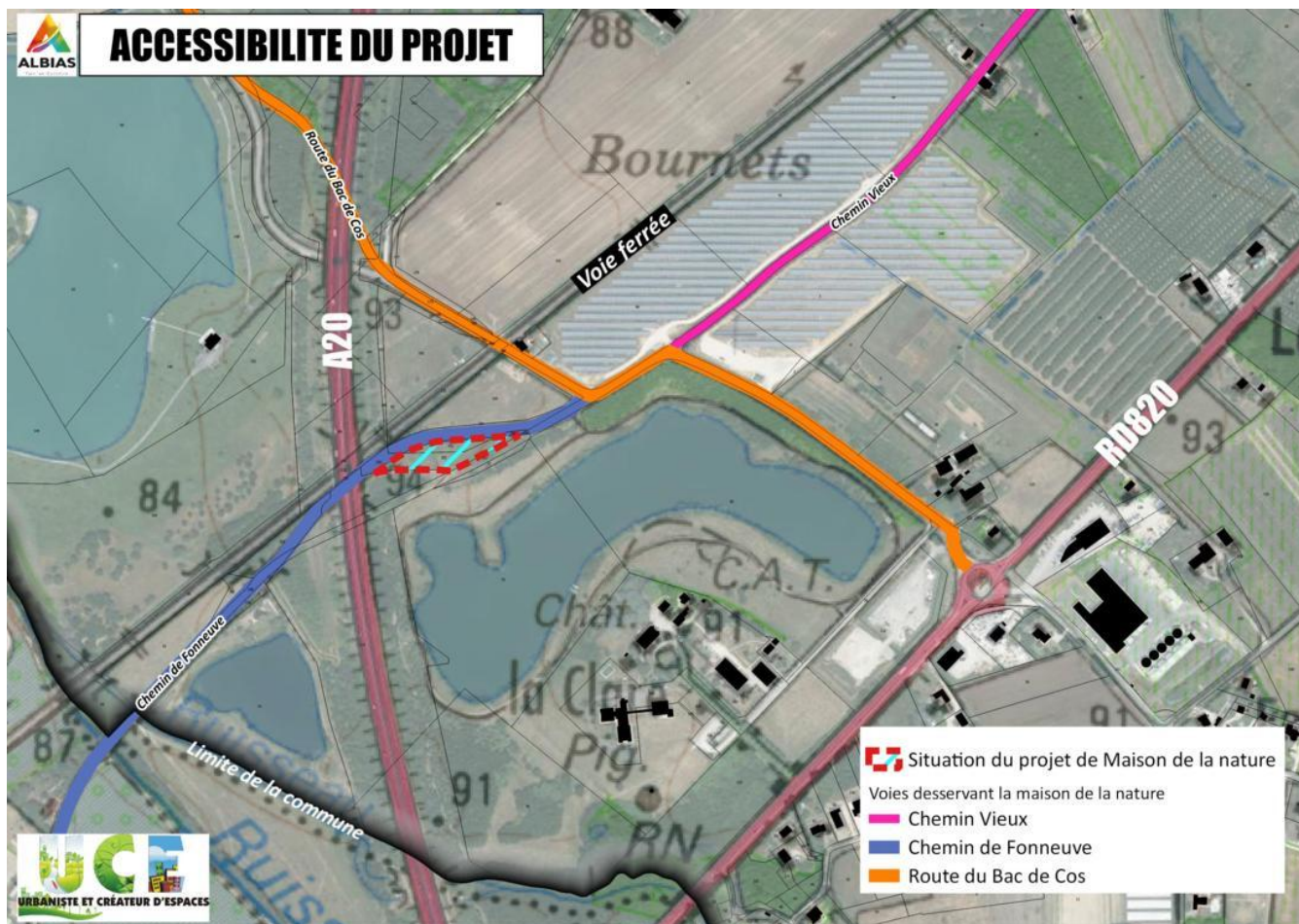
- des emprises de la voie ferrée (Ligne des Aubrais - Orléans à Montauban-Ville-Bourbon) et de l'A20 sont très proches du site du projet
- à proximité de la RD820.

- d'espaces bâtis ou aménagés :

- des panneaux/centrales photovoltaïques.
- Peu d'habitations sont présentes à proximité du projet. De l'habitat diffus est majoritairement recensé et le plus proche du projet concerne l'ancienne maison de garde-barrière (situé à 95 mètres au point le plus proche du terrain assiette du projet).
- du lac de Laujole qui est un plan d'eau ouvert au public pour la pêche à la truite. Ses abords ont été aménagés d'un sentier qui fait le tour du lac, des tables de pique-nique et d'un vaste abri couvert.
- du Foyer de vie du Domaine de la Clare qui est aujourd'hui totalement clos (lac et installations) et ne permet aucune liaison avec le site du projet.



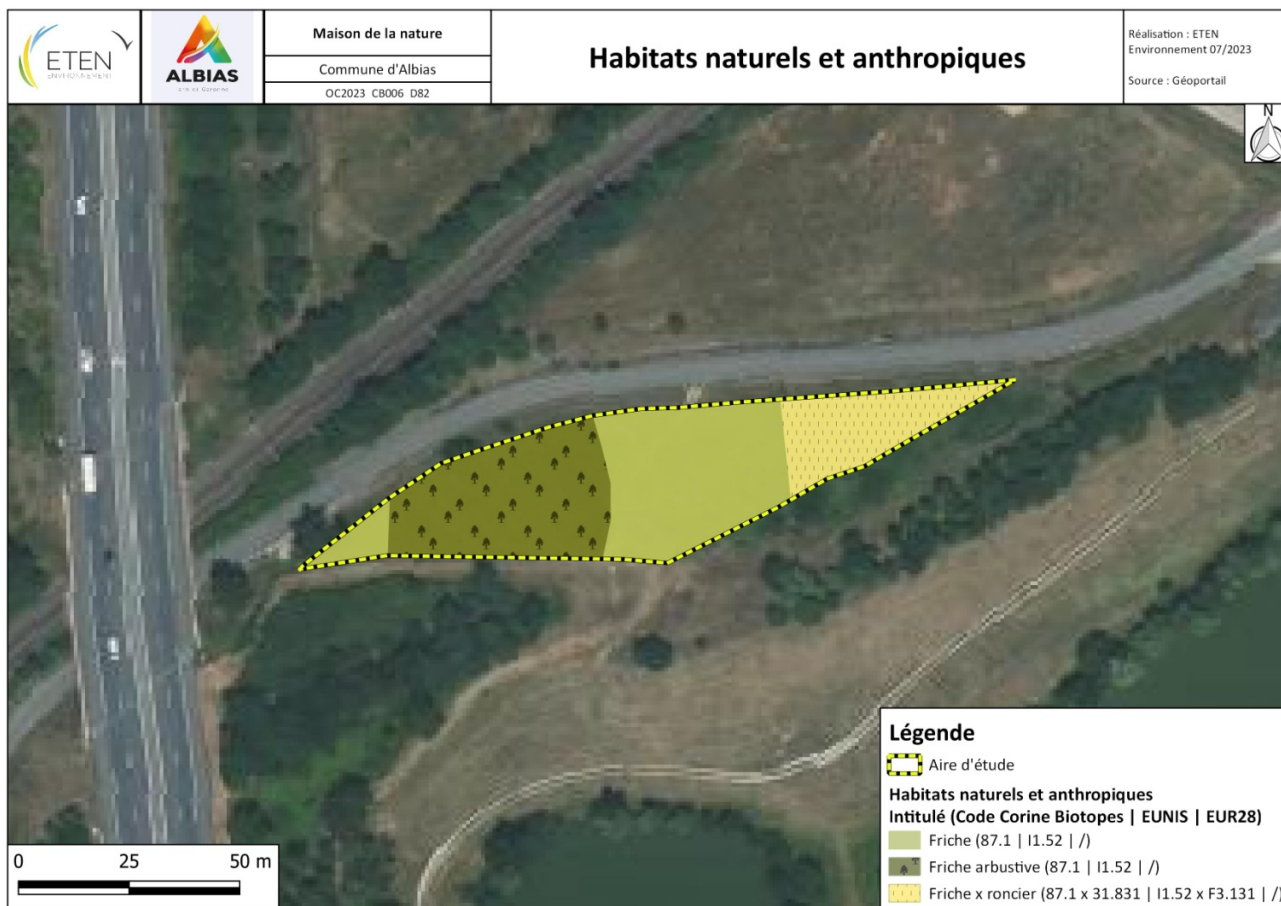
Le futur site de la maison de la Nature est desservi par un réseau de voies suffisant et directement par le chemin de Fonneuve.



Le site du projet présente donc un contexte péri-urbanisé avec la présence à proximité du site d'une voie de chemin de fer, de la Route de la Vitarelle (ou chemin de Fonneuve), de l'autoroute A20 et du bassin de rétention adjacent.

Le site est occupé par 4 types d'habitat naturels qui témoignent de l'arrêt de gestion anthropique du site. Les habitats de friche dominant et indique une fermeture du milieu : un fossé enherbé, une friche, une friche arbustive et une friche x roncier :

- L'espace en friche représente environ 42% de la surface totale du site d'étude, soit une superficie de 1380 m² ;
- L'espace en friche arbustive représente environ 38% de la surface totale du site d'étude, soit une superficie de 1220 m² ;
- L'espace en friche x roncier représente environ 20% de la surface totale du site d'étude, soit une superficie de 630 m² ;
- Le fossé enherbé.



2. Sensibilités paysagères

Le site d'étude est principalement composé d'une seule structure paysagères : une friche (anciens délaissés de l'autoroute A20). Cette parcelle en cours de dynamique de recolonisation ne présente pas de caractère paysager particulier.

Vues depuis et de l'extérieur du site

- Vue de la limite Nord :

Le chemin de Fonneuve bordé de fossés longe et relie le projet au Bourg d'Albias mais également au hameau de Fonneuve (sur la commune de Montauban).



Vue du chemin de Fonneuve (ou Vitarelle) et le site du projet à gauche



- Limite Sud :

Le projet est bordé au sud par le Domaine de la Clare qui est complètement clos par un grillage.



Le sud du site du projet bordé par le Domaine de la Clare ceint d'une clôture

- Limite Ouest : Cette limite est très fragmentée et fermée



Talus de l'A20

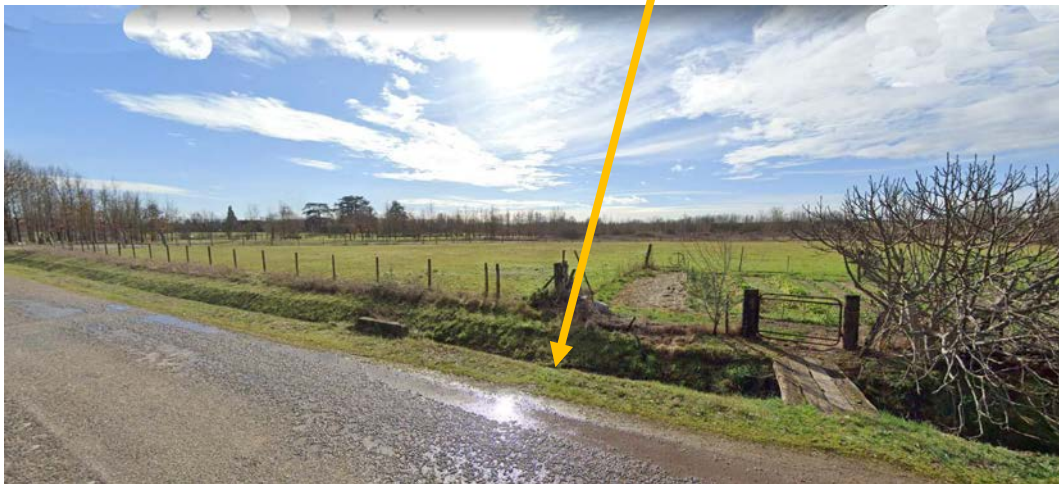
l'A20

La voie ferrée Paris-Toulouse

La vue sur le site du projet est très fermée par les nombreuses infrastructures la bordant et le Domaine de La Clare. Il est donc peu visible de l'extérieur.



VUE SUR LE PROJET DEPUIS LA ROUTE DU BAC DE COS



Sur la limite Nord, au niveau de la route du Bac de Cos, le projet sera un peu plus perceptible mais la vue restera limitée (voir photo ci-dessus).



Vue de l'A20 direction Paris



Vue de l'A20 direction Montauban

Le site du projet est très faiblement visible de l'A20 car le franchissement de la voie ferrée le surplombe (voir photo ci-dessus). Des haies et des arbres bordant l'A20 forment un écran paysager longeant l'A20 complétant la fermeture du paysage et la vue sur le site du projet.

Une toute petite fenêtre (largeur du pont) de visibilité est possible en direction de Paris lors du franchissement la voie ferrée.

Les aménagements envisagés seront donc faiblement perceptibles de l'A20. Le bâtiment qui sera implanté au-delà de 100 m de l'axe de l'A20 pourra être intégré au paysage par la plantation de haies prévue autour du site.

Le projet présente donc une très faible incidence en matière de paysage car son site est très peu visible.

IV. PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS ET CONFORMITE AVEC LES OBJECTIFS DE LA LOI BARNIER

1 - Les nuisances

1.1 - Les nuisances sonores

L'article 13 de la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992, dite « loi bruit », précisé par le décret d'application 95-21 du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 30 mai 1996, conduisent à classer par arrêté préfectoral les infrastructures de transports terrestres en fonction de leur niveau sonore, et à définir les secteurs affectés par le bruit.

Les infrastructures de transports terrestres concernées sont les infrastructures routières de trafic moyen journalier annuel (TMJA) supérieur à 5 000 véhicules, les voies ferrées interurbaines de TMJA supérieur à 50 trains, les voies ferrées urbaines de TMJA supérieur à 100 trains, les lignes de transports collectifs et les voies ferrées urbaines de trafic supérieur à 100 rames ou bus par jour.

Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre dans le Tarn-et-Garonne relève de l'arrêté préfectoral du 31 juillet 2014.

Les niveaux de bruit caractérisent le bruit d'émission d'une infrastructure suivant des paramètres de la voie (trafic, vitesse, largeur...). Le classement est réalisé en 5 catégories, de la plus bruyante à la moins bruyante, déterminant un secteur variant de 300 à 10 mètres, dans lequel des règles d'isolement acoustique sont imposées aux nouvelles constructions de bâtiments à usage d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de sport :

pour les infrastructures routières et pour les lignes ferroviaires à grande vitesse :

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore en dB(A) au point de référence en période diurne	Niveau sonore en dB(A) au point de référence en période nocturne
1	83	78
2	79	74
3	73	68
4	68	63
5	63	58

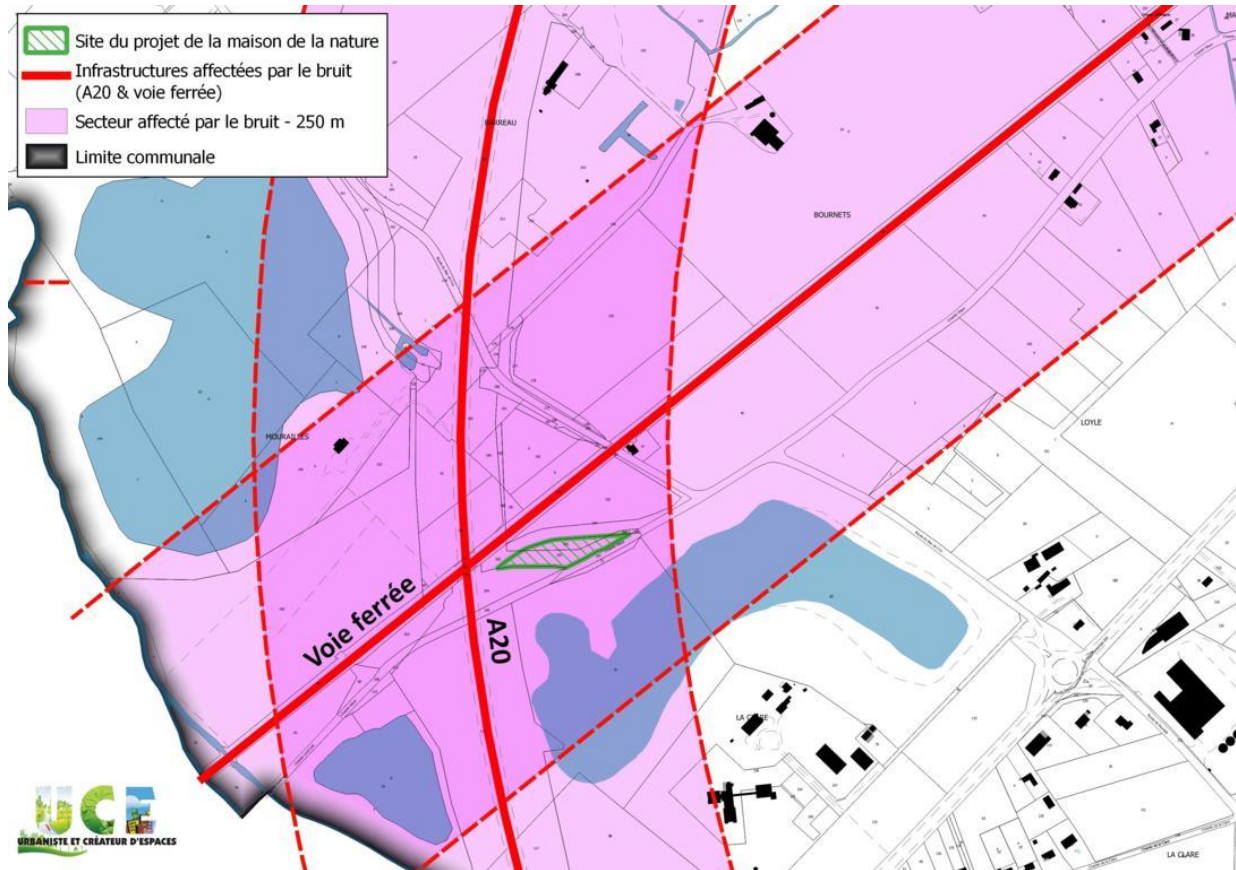
pour les infrastructures ferroviaires conventionnelles :

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore en dB(A) au point de référence en période diurne	Niveau sonore en dB(A) au point de référence en période nocturne
1	86	81
2	82	77
3	76	71
4	71	66
5	66	61

2 infrastructures routières et 1 ferroviaire classées se trouvent sur la commune d'Albias.

Comme le montre la carte ci-contre, le site d'étude se trouve dans un secteur affecté par le bruit de 2 infrastructures de transport terrestre. Il s'agit du secteur affecté par le bruit de 250 m de l'autoroute A20, classée en catégorie 2 et de la ligne ferroviaire des Aubrais - Orléans à Montauban-Ville-Bourbon classée en catégorie 2.

CARTE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE CLASSEES



Un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs (A20 et voie ferrée) n'est pas imposé pour ce type de bâtiment.

Les circulations liées au projet d'urbanisation du secteur : le trafic local sera probablement augmenté et devrait augmenter légèrement les nuisances sonores existantes aux heures d'affluence des usagers.

Les nuisances liées au transit et aux dessertes locales sont en constante évolution mais n'interféreront pas directement avec la future opération.

La proximité de l'A20 est un élément qui peut orienter certaines parties de la future zone d'aménagement vers des aménagements ou des retraits limitant les nuisances sonores aux abords de ces infrastructures lourdes.

Orientations :

Toutefois, pour limiter les nuisances sonores pouvant affecter la future maison de la Nature :

- *Par rapport à L'A20 :*
 - *Un éloignement par rapport à cette infrastructure devra être prévu : Le bâtiment ne devra pas être implanté à moins de 100m de l'axe de A20 et la zone de recul (tampon) devra être traitée en jardin et parking paysager.*
- *Par rapport à L'A20 et la voie ferrée :*
 - *La protection : La mise en place d'aménagement « coupe-bruit » peut être envisagée (végétation) le long de la route de Vitarelle.*

1.2 - Les nuisances environnementales

- L'assainissement des eaux usées : Le futur projet ne pourra être desservi par l'assainissement collectif car trop éloigné du réseau existant. Un dispositif d'assainissement non collectif devra être réalisé en conformité avec l'avis du SPANC (Service Public à l'Assainissement Non Collectif de la Communauté de Communes).

- Les eaux pluviales : Un schéma communal d'assainissement pluvial est en cours de réalisation.

L'aménagement du site devra diminuer le phénomène d'imperméabilisation des sols, mais aussi retenir et ralentir le ruissellement pluvial. Plusieurs solutions sont à envisager et à étudier.

Cela devra être étudié plus en détail lors du dépôt de projet, avec notamment une étude du sol à la parcelle

Orientations :

- *Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordé à un dispositif d'assainissement non collectif conforme à la réglementation.*
- *Des espaces verts devront être conservés pour contribuer à la perméabilisation des sols, retenir et ralentir le ruissellement pluvial. Ces solutions se voudront intégrées au paysage.*
- *Les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir l'écoulement ou l'infiltration des eaux pluviales. Les eaux pluviales des toitures et des voiries devront être recueillies pour être soit infiltrées (par une zone d'infiltration végétalisée voire une irrigation souterraine des végétaux présents en bordure de parcelle le long du chemin de la Vitarelle) soit rejetées vers le fossé bordant le projet.*
- *L'aire de parking devra être traitée par un revêtement semi-perméable afin de limiter l'imperméabilisation du site.*

2 - La sécurité

2.1 - les déplacements actuels

La circulation actuelle sur le chemin de la Vitarelle (ou de Fonneuve) est très faible et aucun cheminement doux ne dessert ce site ou la voie la bordant.

2.2 - les déplacements futurs

Le futur projet sera accessible uniquement par véhicule motorisé car aucun aménagement doux n'est envisagé. La construction de la maison de la Nature ayant une capacité d'accueil d'environ 30 personnes induira une augmentation de la circulation (environ 30 Véhicules/jour) mais son utilisation ponctuelle n'entraînera pas un trafic régulier très important sur ce chemin.

Le projet n'aura donc qu'un impact très faible sur le trafic existant.

2.3 - la défense incendie

Ce futur équipement devra faire l'objet d'une défense incendie. Une réserve d'eau devra obligatoirement être aménagée sur le site pour assurer la défense incendie.

2.4 - les réseaux

Le projet dispose des réseaux d'eau et d'électricité à sa périphérie immédiate.

La capacité est suffisante.

Orientations :

- *L'équipement de secours incendie devra être réalisé lors de l'aménagement de la maison de la Nature (réserve incendie en accord avec le SDIS).*

3 - Urbanisme et paysage

Le parti d'aménagement du projet repose sur l'intégration de la maison de la nature dans son environnement. Cela devra se traduire par :

- **Trouver un bon équilibre entre la partie construite et la partie espaces libres et verts**, c'est-à-dire prévoir d'un côté la place suffisante pour le bâtiment lui-même et ses fonctions, (internes et externes) mais aussi prévoir un espace suffisant pour les activités d'extérieur, soit un espace libre et vert.

Cet équilibre suppose de prévoir une aire mixte stationnement et espace vert : *L'aire de parking devra intégrer des revêtements de surface semi-perméables (dalles alvéolées engazonnées) favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation.*

Conserver le plus possible de surface végétale au sol, soit l'herbe existante.

- **Aménagement et traitement des clôtures** par des grillages doublés de haies diversifiées et d'un portail fermant le site. Cet écran végétal autour du site sera composé d'une haie diversifiée composée d'essences locales à choisir dans la palette végétale du Plan de Paysage des terroirs du Quercy Vert et des Terrasses et Vallée de l'Aveyron du terroir "Terrasse et vallée de l'Aveyron". La commune a signé une convention de plantations avec l'association Campagne Vivante.
- **Les constructions devront s'inspirer pour les volumes, les toitures, les ouvertures, les matériaux et les couleurs de l'architecture traditionnelle tout en répondant aux normes vertueuses en matière d'énergie.**

Le projet devra être économe en consommation d'énergie, et aller au-delà de cet aspect réglementaire par la mise en œuvre d'un projet à caractère "solaire passif" ou bio-énergétique, rendu tout à fait possible par le caractère ouvert et bien exposé des lieux en terme d'ensoleillement.

Le traitement des façades devra être homogène.

Un avant-projet sommaire a été réalisé, voici le plan de masse du projet ci-dessous :



Limite des 100 m de l'axe de l'A20

V. TRADUCTION REGLEMENTAIRE DU PROJET DANS LE PLU

Cette étude liée à la construction d'un équipement recevant du public de catégorie 5 sur la commune d'Albias se traduit dans le règlement écrit du PLU.

Le règlement écrit fait ainsi apparaître de nouvelles dispositions au sein des articles suivants :

ARTICLE N 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES À DES CONDITIONS PARTICULIÈRES

○ **Le secteur Ne1 autorise la construction "d'autres équipements recevant du public"**

Ce sous secteur a été créé pour autoriser et réglementer ce projet.

ARTICLE N 6 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES À DES CONDITIONS PARTICULIÈRES

Pour tous les secteurs, toute construction ou installation doit être implantée :

Pour l'A 20, à une distance au moins égale à :

- 100 mètres de l'axe des voies.
- **Pour le secteur Ne1, 50 m de l'axe des voies**

Par la nouvelle rédaction de cet article 6, le projet pourra déroger à la loi Barnier conformément à l'amendement Dupont.

Ainsi, la bande inconstructible de 100 m depuis l'axe de l'autoroute A20, conformément à l'article L.111-6 du code de l'urbanisme, est réduite à 50 m au niveau sein de la future zone Ne.