



Ghisonaccia



DEPARTEMENT DE HAUTE-CORSE

COMMUNE DE GHISONACCIA

MODIFICATION N°1 DU

PLAN LOCAL D'URBANISME



1

PIECES PRINCIPALES

**1G - Etude entrée de ville au
titre de l'article L.111-1-4 du CU**

Sommaire

PREAMBULE	3
<i>L'amendement dupont</i>	3
SECTEURS CONCERNES PAR L'ARTICLE L.111-1-4 SUR LA COMMUNE	5
<i>Les secteurs impactés par le texte</i>	5
SECTEUR ENTREE DE VILLE NORD RN198	6
<i>Motivation du projet et rappel des enjeux</i>	6
<i>Le site : contexte urbain et paysager</i>	7
<i>Dispositions du plu en vigueur</i>	11
<i>Definition du projet</i>	12



PREAMBULE

Le présent document constitue l'étude dite « entrée de ville » au sens de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme article issu à l'origine d'un amendement dit Dupont à la loi Barnier du 2 Février 1995.

L'AMENDEMENT DUPONT

REFERENCES JURIDIQUES

- La loi du 2 février 1995 sur le renforcement de la protection de l'environnement dite "Loi Barnier".
- L'article L 111-1-4 du Code de l'urbanisme relatif à l'amendement Dupont.
- 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 122-1 à L122-5, L151-5, L 152-1, L 152-2 du Code de la voirie routière et l'article R1 du Code de la route sur le classement des infrastructures routières.

OBJECTIFS GENERAUX

Inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes et lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers. Cette réflexion doit permettre de finaliser un véritable projet urbain qui trouvera sa traduction dans les documents d'urbanisme locaux (Plan Locaux d'Urbanisme).

CHAMP D'APPLICATION

- Les dispositions de l'article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme sont applicables à toutes les communes dont le territoire ou une partie longe une autoroute, une route express, une déviation ou une route classée à grande circulation.
- Les dispositions de l'article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme sont applicables aux espaces non urbanisés situés le long de ces voies.

Ce texte concerne les espaces non urbanisés, de part et d'autre des voies importantes. La constructibilité de ces espaces est soumise à la mise en œuvre d'une réflexion globale portant sur cinq domaines distincts:

*Les nuisances

*La sécurité

*La qualité architecturale

*La qualité de l'urbanisme

*La qualité des paysages

Cette réflexion doit être transcrite dans les documents d'urbanisme dont dispose la commune (PLU, ZAC...).

A terme il existe donc des conséquences réglementaires, et la mise en œuvre d'un plan d'aménagement d'ensemble pour ces espaces.

A défaut, et quel que soit leur inscription au zonage PLU, ils sont inconstructibles dans une bande de 75 m ou 100m le long des autoroutes.



CONTENU

"En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 m de part et d'autre de l'axe (largeur totale 200 m) des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de 75 m de part et d'autre de l'axe des routes à grande circulation (largeur totale 150 m)".

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières.
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières.
- aux bâtiments d'exploitation agricole.
- aux réseaux d'intérêt public.

- à l'adaptation, la réfection ou l'extension des constructions existantes.

L'inconstructibilité qui frappe depuis le 1er janvier 1997, les espaces non urbanisés qui longent les autoroutes, routes express, déviations et autres routes classées à grande circulation ne s'appliquera pas là où les règles d'urbanisme, justifiées et motivées dans un PLU ou dans un document d'urbanisme tenant lieu, garantiront une urbanisation de qualité au regard d'un certain nombre de critères. La constructibilité de ces espaces est donc subordonnée à 3 conditions cumulatives: l'existence d'un PLU, l'existence dans ce PLU de règles de nature à assurer la qualité de l'urbanisation au regard d'un certain nombre de critères, dont le législateur fixe une liste exhaustive, la justification et la motivation de ces règles au regard de ces mêmes critères.

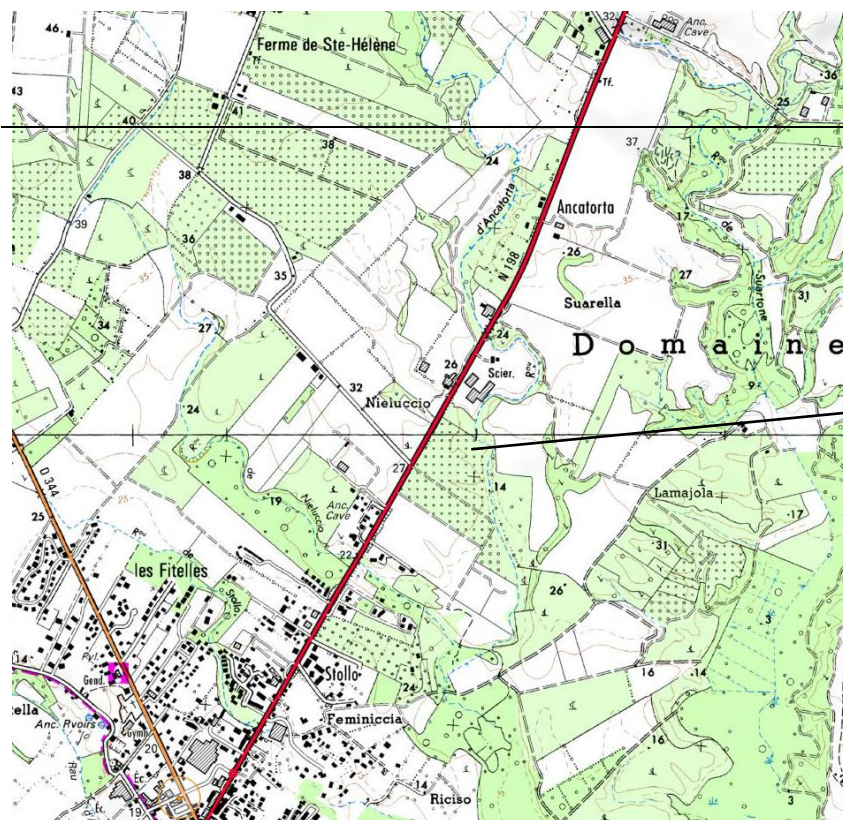


SECTEURS CONCERNÉS PAR L'ARTICLE L.111-1-4 SUR LA COMMUNE

LES SECTEURS IMPACTÉS PAR LE TEXTE

La commune de Ghisonaccia est concernée essentiellement par les espaces non urbanisés compris le long de la RN198 classée voie à grande circulation. Les linéaires concernés sont importants sur la commune mais la plupart du temps sans conséquence eu égard à la dominante agricole et naturelle des territoires traversés.

En revanche, la marge de recul imposée rentre en conflit avec un secteur stratégique à l'entrée de ville Nord qui impose de réfléchir à un aménagement cohérent compte tenu des multiples enjeux recensés sur le site par le PLU en vigueur.



SECTEUR ENTREE DE VILLE NORD RN198

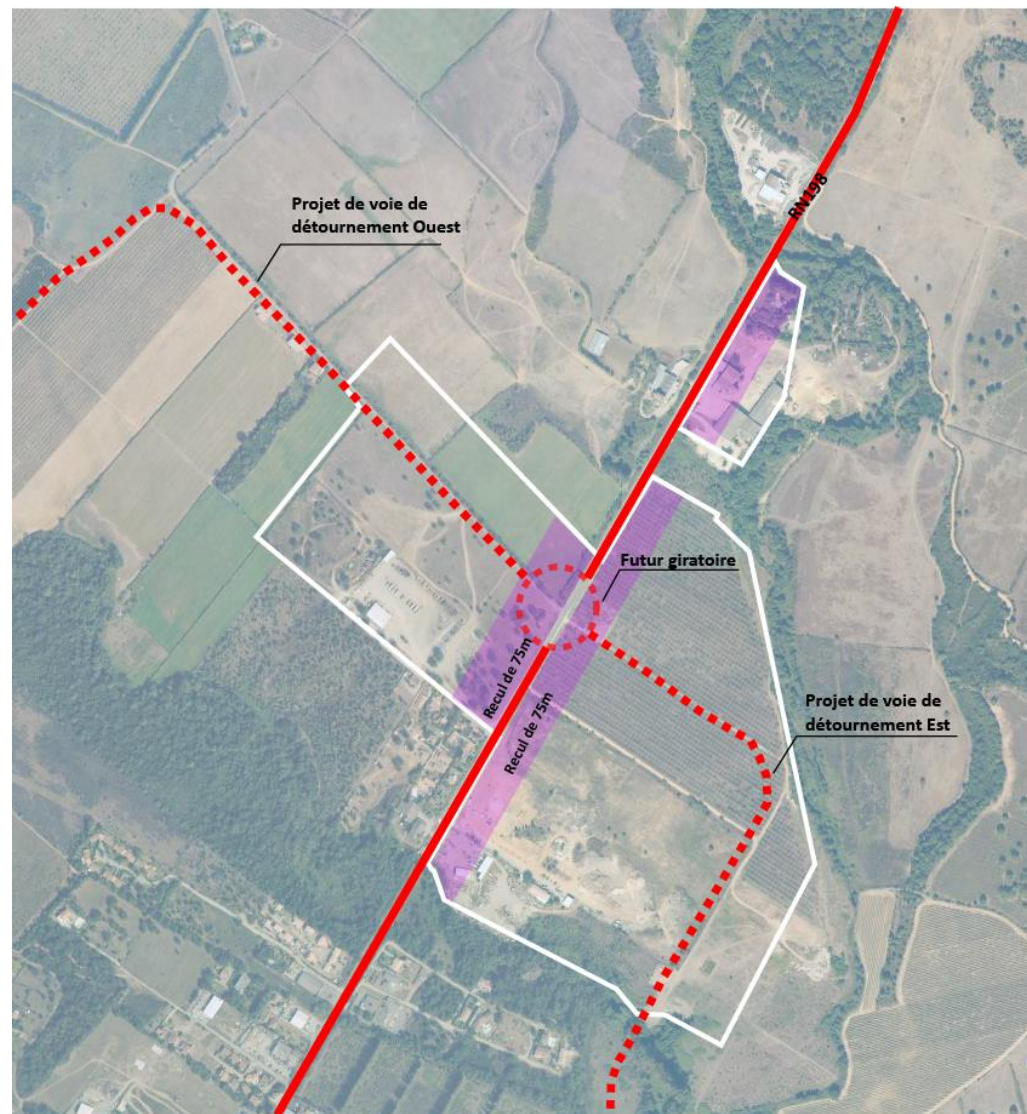
MOTIVATION DU PROJET ET RAPPEL DES ENJEUX

La restructuration de l'entrée de ville Nord depuis la RN198 avec notamment l'aménagement de la future zone d'activités Nord de Ghisonaccia figure comme l'un des axes les plus importants en matière de développement urbain de la commune.

Outre le renforcement et la diversification du tissu économique de Ghisonaccia et des communes alentours, ce secteur participe de plusieurs autres enjeux comme l'amélioration du fonctionnement urbain d'une part et l'amélioration de la qualité urbaine et paysagère d'autre part.

A ce titre, si le PLU en vigueur a d'ores et déjà anticipé les mutations à court-moyen terme à venir, il a maintenu, faute de projet suffisamment structuré, les contraintes inhérentes à l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme qui prévoit le maintien de règles de recul importantes (75m) par rapport à l'axe de la RN198 en l'absence de projet et d'études spécifiques à ce titre.

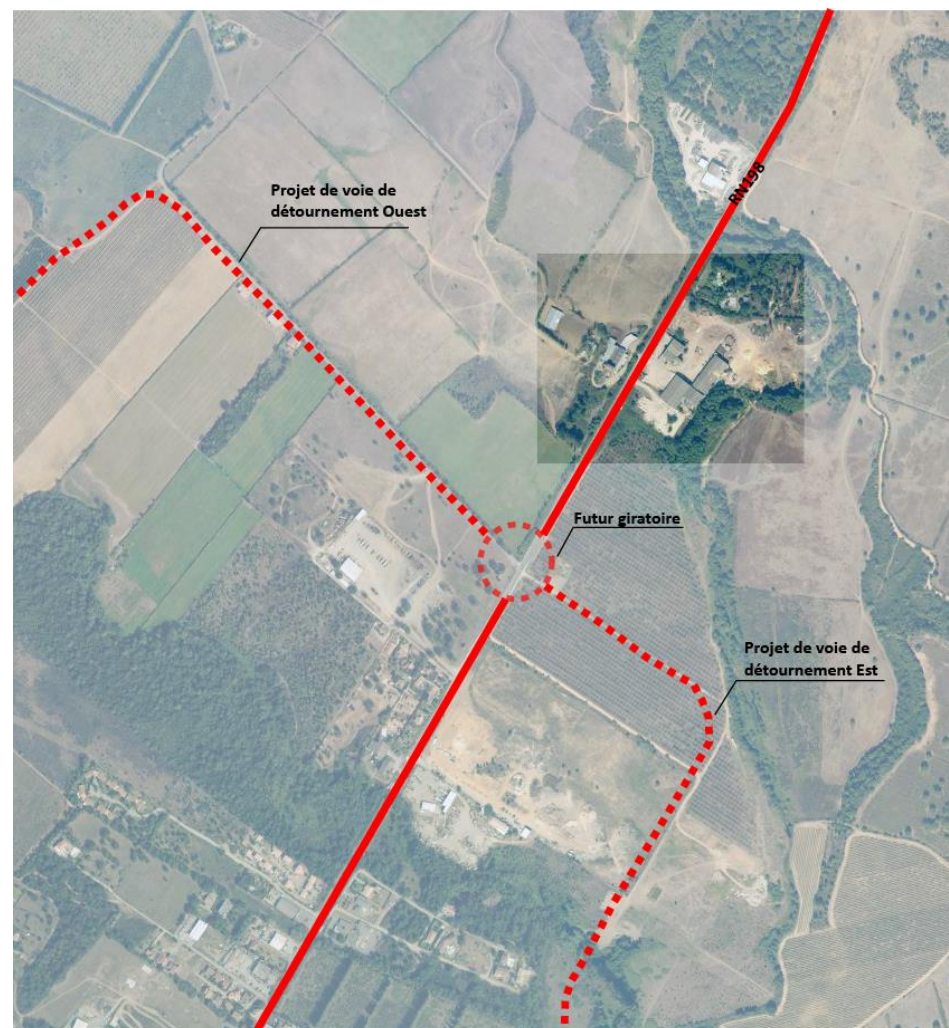
Or, ces contraintes pénalisent lourdement et inutilement le foncier dégagé pour restructurer cette entrée de ville à vocation économique. La présente modification entend donc fixer des règles de recul différentes des 75m imposés actuellement en compatibilité avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.



LE SITE : CONTEXTE URBAIN ET PAYSAGER

Les terrains objet de la présente modification concernent une séquence peu valorisante de la RN198 marquée par une succession de micro-espaces d'activités disséminés le long de cet axe.

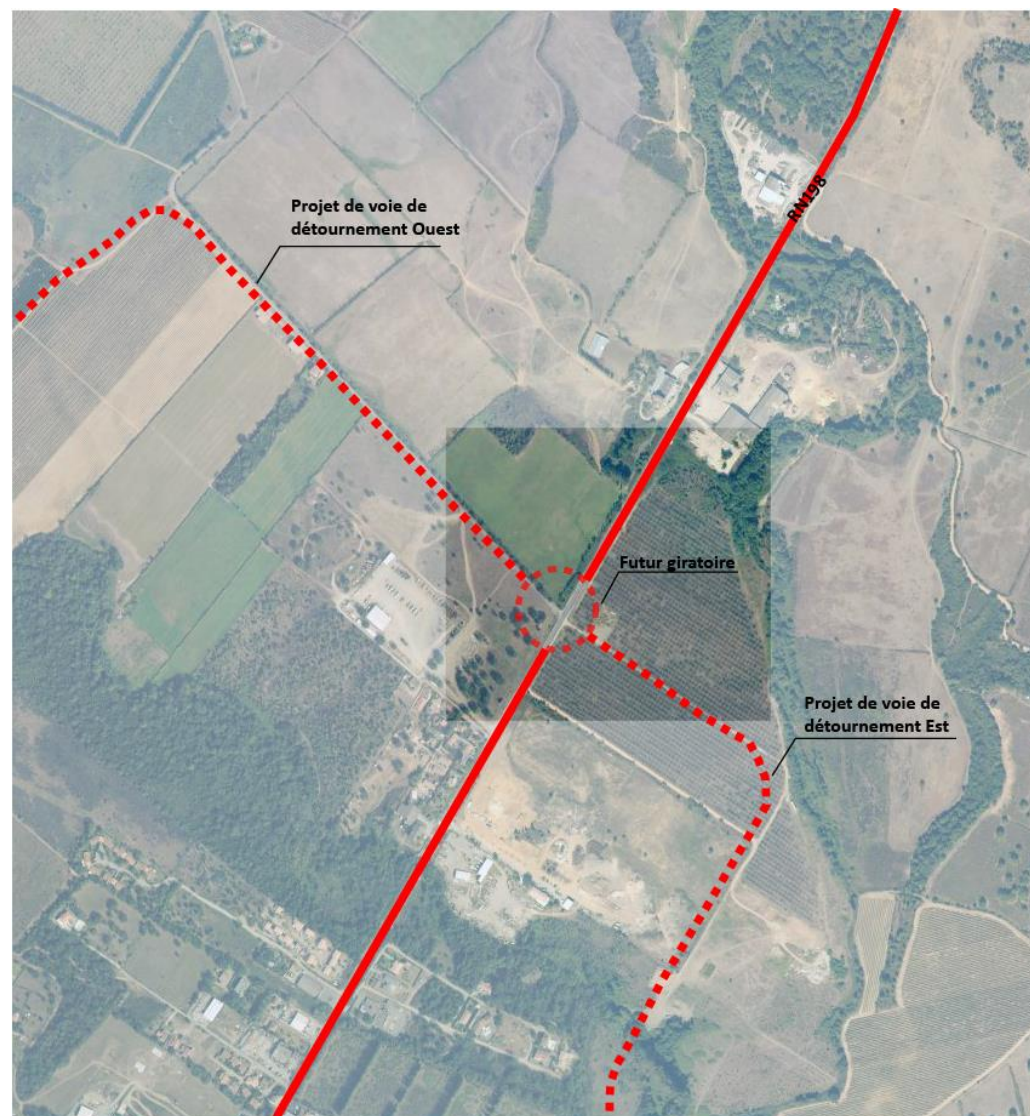
Au Nord, les premiers bâtiments d'activités concernent une scierie toujours en activité et une entreprise de charpente avec leurs espaces de stockage largement visibles depuis l'Est de la RN198. En face de cette installation, l'on recense un bâtiment désaffecté, en léger surplomb par rapport à la RN198.



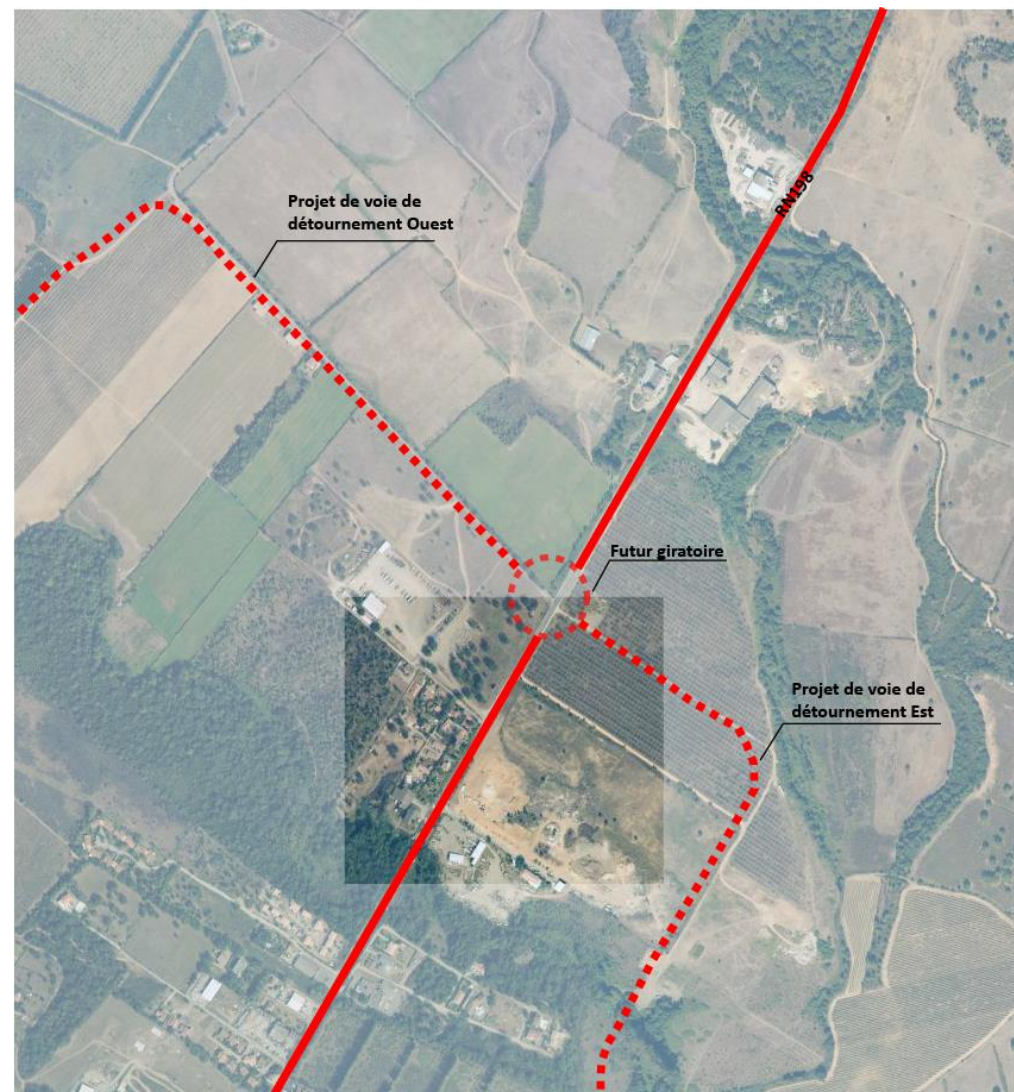
Après cette première poche bâtie, le paysage s'ouvre à l'Est sur un vaste ancien verger pendant que la vue à l'Ouest reste fermée, tout du moins majoritairement par la présence d'un masque végétal composé pour l'essentiel de peupliers matures et d'une sous strate arbustive.



Cette séquence à dominante agricole (si l'on omet la présence de 2 panneaux publicitaires et le caractère d'abandon du verger) continue jusqu'au carrefour avec un chemin destiné à servir de support au projet de voie de détournement Ouest. En effet, après ce carrefour, la vocation agricole laisse place à une deuxième séquence partiellement bâtie avec à l'Ouest une entreprise de terrassement masquée assez efficacement par une large bande de chênes verts.



Plus au Sud, le paysage est marqué côté Est de la RN 198 par une poche d'urbanisation pavillonnaire elle aussi masquée pour l'essentiel par une végétation dense et côté Ouest par une activité de BTP (la société SNT Petroni). Le cours d'eau du Nieluccio et son épaisse ripisylve marque plus au Sud la fin de cette séquence et l'actuelle véritable porte d'entrée de l'agglomération de Ghisonaccia.



Nonobstant là encore une sensation de tiers paysage en lien avec la succession de terres agricoles voire de bâtiments actuellement à l'abandon, la requalification urbaine et paysagère de cette nouvelle entrée de ville à créer peut s'appuyer sur un certain nombre d'éléments naturels et paysagers forts. La présence côté Ouest de la RN198 d'un masque végétal varié (haie de peupliers, bosquets de chênes vert, haie mixte, ripisylve) constitue à titre d'exemple une bande paysagère existante à conforter.

Sur le plan fonctionnel, le secteur nécessite de lourds investissements pour mettre fin aux dérives d'une urbanisation au coup par coup caractérisée par la multiplication des accès directs sur la RN198. L'absence d'aménagements actuels sécurisés des mouvements de tourne-à-gauche confère un sentiment d'insécurité que vient accentuer le fort trafic, notamment de transit supporté par cet axe routier.

Les accès vers les entreprises actuellement implantées, supportant par ailleurs des poids lourds, sont à ce titre à reconsidérer.



DISPOSITIONS DU PLU EN VIGUEUR

Dispositions réglementaires du PLU en vigueur

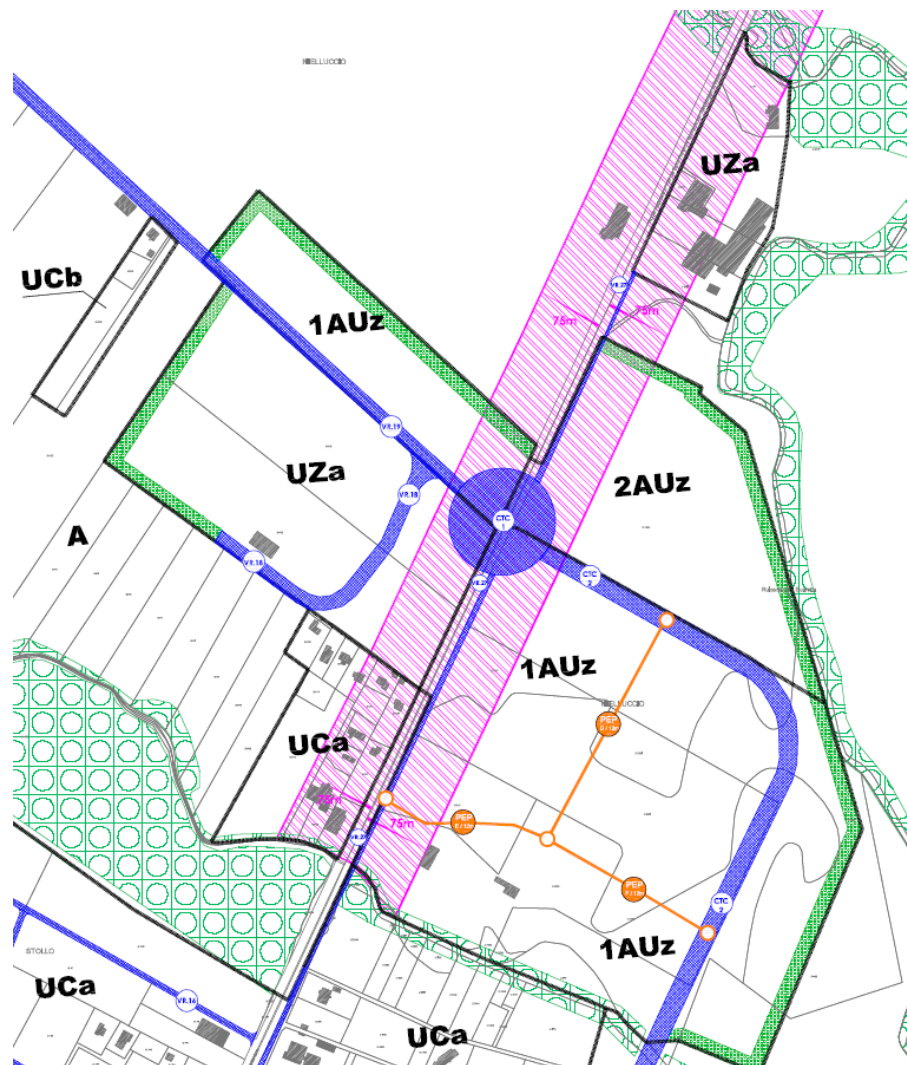
Les terrains objet de la présente modification sont classés en plusieurs zones. Du Nord au Sud on recense côté Est de la RN198 ;

- La zone UZa correspondant à la poche d'activités de la scierie et de l'entreprise de charpente ;
- La zone A (Agricole) entre la scierie et la future zone d'activité
- La zone 2AUz considérée comme une réserve foncière d'activités entre la scierie et le futur carrefour giratoire de 44m de rayon destiné à permettre l'embranchement sur la voie de dégagement Est de Ghisonaccia
- La zone 1AUz qui intéresse l'aménagement à proprement parler de la future zone d'activités Nord de Ghisonaccia. A noter qu'au sein de cette zone, un schéma de voirie est d'ores et déjà défini par des servitudes réalisation de voirie destinées à permettre un premier maillage viaire du secteur.

Côté Ouest de la RN 198, on recense du Nord au Sud :

- une large zone agricole jusqu'aux abords du futur giratoire ;
- une zone 1AUz destinée à permettre une légère extension de la zone UZa au droit du futur giratoire ;
- une zone UZa concernant actuellement l'entreprise de terrassement ;
- une zone UCa concernant actuellement la poche pavillonnaire.

Plusieurs emplacements réservés (ER) ou servitudes d'aménagement accompagnent ces zones avec en sus de l'ER n° CTC1 destiné au futur giratoire de 44m de rayon, l'ER n°CTC2 destiné à la réalisation de la voie de contournement Est de Ghisonaccia, l'ER n° VR19 destiné à réaliser une liaison entre le CTC1 et la route de Ghisoni, l'ER n°VR18 destiné à réaliser une desserte sécurisé de la zone UZa et l'ER n°VR27 destiné à l'élargissement de la RN198 dite Avenue du 9 Septembre.



DEFINITION DU PROJET

La présente partie a pour objectif de présenter le projet proposé sur le secteur d'entrée de ville Nord et de démontrer comment la constructibilité de ces espaces a fait l'objet d'une réflexion globale portant sur cinq domaines distincts définis dans l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme : (qualité de l'urbanisme, prise en compte de la qualité des paysages, prise en compte de la sécurité, prise en compte de la qualité architecturale et prise en compte des nuisances).

Afin de développer un aménagement d'ensemble cohérent, une Orientation d'Aménagement et de programmation a été spécifiquement élaborée. Les dispositions graphiques de cette OAP sont opposables au même titre que le règlement.

PERIMETRE ET LIMITES

--- Périmètre du site d'étude

VOCACTION DE L'ESPACE

■ Activités économiques

CIRCULATION ET DEPLACEMENTS

■ Voirie primaire

■ Voirie secondaire

○ Accès / sortie principal

○ Accès / sortie secondaire

PAYSAGE

● Espace vert paysager

● Espace vert protégé

CARACTERISTIQUES DU BATI

--- Front bâti
--- Principe d'alignement à respecter



Prise en compte de la sécurité

Le projet d'aménagement développe un nouveau schéma viarie permettant tout à la fois de requalifier la RN198 mais aussi d'initier, à partir du futur giratoire de la CTC sur la RN198, la création de 2 voies de contournement Est et Ouest destinée à désengorger la traversée du centre-ville de Ghisonaccia. Outre cette restructuration du réseau primaire, le système viarie retenu se traduit également par la création de voies de dessertes internes maillées à la fois sur la future voie de contournement Est et la RN198 via des carrefours sécurisés.

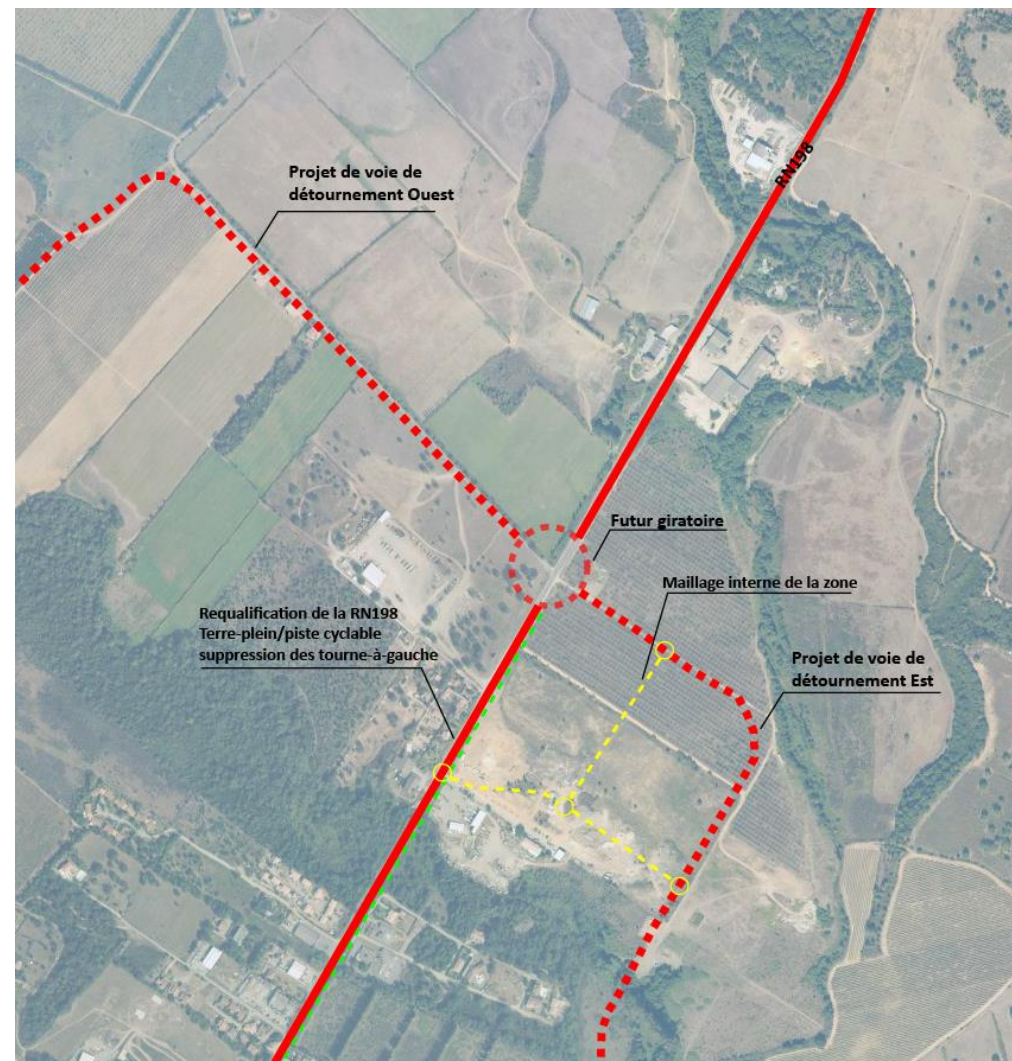
Il est également à noter que l'élargissement de la RN198 traduit par l'ER n°VR19 participe également de la volonté d'améliorer la sécurité des véhicules (par la réalisation d'un terre-plein central notamment) en supprimant certains mouvements de tourne-à-gauche particulièrement accidentogènes actuellement. Cette requalification a enfin pour objectif de permettre la réalisation d'une piste cyclable pour créer une alternative crédible aux déplacements automobiles.

Prise en compte des nuisances

Le secteur soumis à la présente modification du PLU est longé par la RN198 classé comme voie bruyante en raison du trafic important qu'elle supporte. Si la réalisation projetée de voie de contournement Est et Ouest se traduira par un report du trafic et des nuisances, ce report ne peut qu'être partiel. De fait, le secteur, de par son activité continuera d'engendrer des nuisances pour l'essentiel sonores. Pour tenir compte de ces nuisances, le projet d'aménagement exclut toute extension de l'urbanisation à dominante d'habitat.

Outre ces considérations en termes de destination des constructions, le projet d'aménagement envisage de rompre avec les dynamiques d'effet vitrine rencontrées sur cet axe. Pour ce faire, les façades principales des futurs bâtiments seront prioritairement tournées vers les voies de dessertes internes. Cette orientation a, nonobstant des considérations urbanistiques, le privilège d'exposer les façades arrières et non principales au bruit lié à la RN198.

Enfin, le projet d'aménagement prévoit d'une part la conservation des bandes boisées existantes côté Ouest de la voie et d'autre part la création d'espace tampon végétalisé côté Est de la voie pour leur rôle d'atténuation des niveaux de bruit.



Prise en compte de la qualité des paysages

Le recul imposé par la loi Barnier ne peut être annulé que par la proposition d'un projet de qualité intégrant une prise en compte de l'intégration paysagère du fait de sa proximité à un axe routier structurant aussi important que la RN198.

Pour se faire, le projet doit s'inscrire dans une logique paysagère et s'intégrer dans l'environnement et les lignes de forces existantes avec l'aménagement ou la préservation de réels espaces tampons visant l'alternance entre bâti et masses plantées.

A ce titre, le projet prévoit plusieurs orientations en la matière ;

- Conservation voire renforcement des boisements existants longeant la RN198 côté Ouest de l'axe
- Création de plantations d'arbres d'alignements de haute tige d'essences locales côté Est de la RN198 pour améliorer la qualité paysagère de cet axe et rompre avec le caractère trop routier de l'axe
- Plantation des voies de desserte internes et des voies de contournement Est et Ouest
- Traitement paysager des interfaces activités/zone agricole via l'aménagement de haies et espaces tampons
- Plantation de tous les éléments de gestion des eaux pluviales
- Imposition pour chaque lot ou unité foncière de pourcentage d'espaces verts visant à intégrer le bâti dans son environnement

Les plantations d'alignement privilégieront de plus des arbres de haute tige d'essences locales à grand développement (type olivier, chênes lièges, lentisques, micocouliers...).

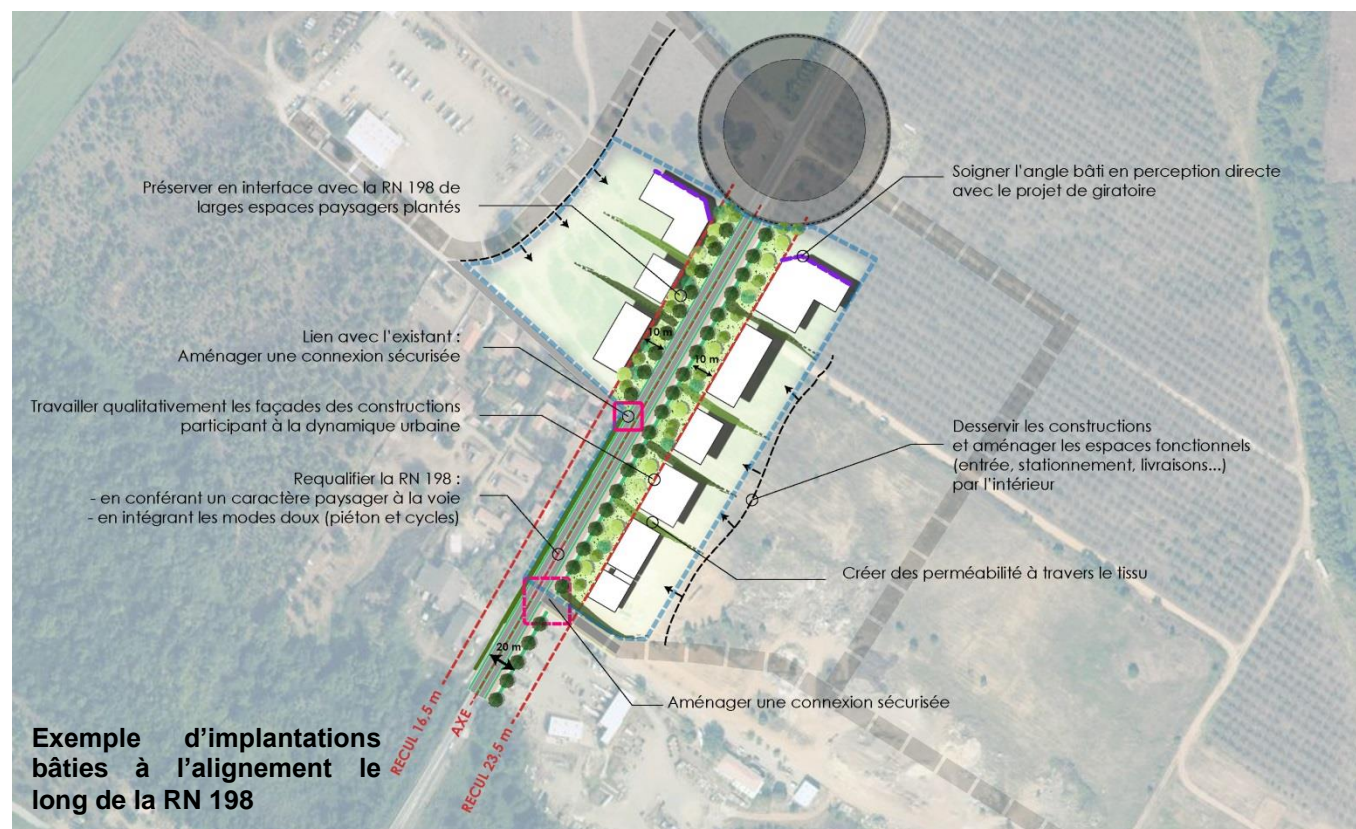


Prise en compte de la qualité de l'urbanisme

Le parti d'aménagement proposé, destiné à rompre avec la logique d'étalement filaire le long de la RN198 s'inscrit dans une logique de composition d'une véritable entrée de ville avec, en sus des principes de trames viaires et végétales évoquées précédemment, des principes de composition urbaine.

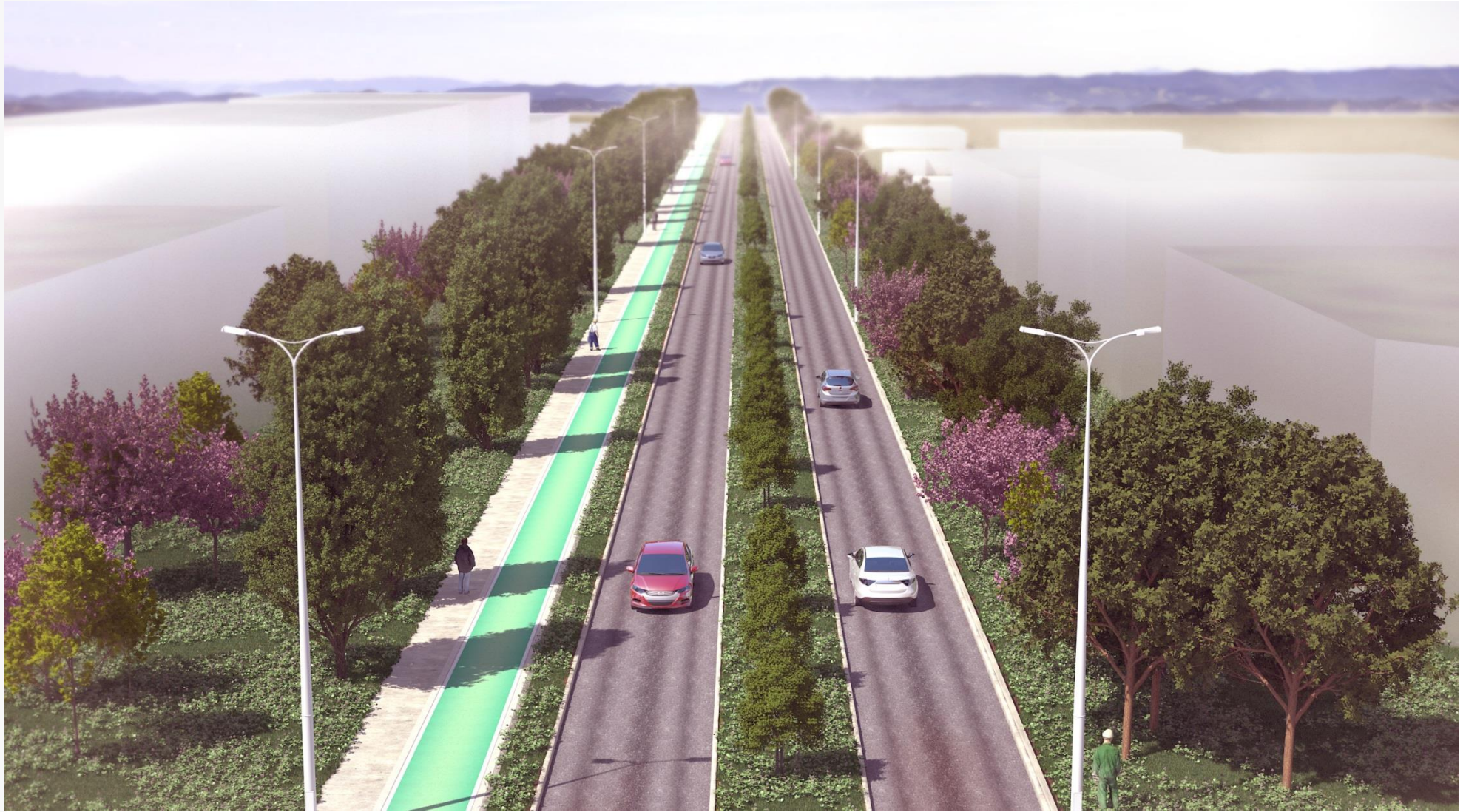
A ce titre, le projet prévoit plusieurs orientations en la matière :

- Alignement des constructions à 10 m des limites de voies, représentant un recul de 23,5 m côté Est et un recul de 16,5m côté Ouest par rapport à l'axe de la RN198 (l'axe de la RN 198 n'est pas centré du fait de la bande de circulation pour les piétons et pour les modes doux situés uniquement sur la partie Est) ;
- Création de perméabilité à travers le tissu urbain ;
- Soigner les angles bâti en perception directe avec le projet de giratoire ;
- Limitation de la hauteur des constructions à 12m pour faciliter l'intégration du bâti.



Exemple d'implantations bâties à l'alignement le long de la RN 198







Prise en compte de la qualité architecturale

La volonté communale est de passer d'une logique de zone d'activités à celle de parc d'activités s'inscrivant dans une logique d'innovation architecturale et de performance énergétique des bâtiments. A ce titre, la commune entend s'inscrire en faux contre les dérives architecturales et l'anarchie des publicités et enseignes émaillant de nombreuses sections de la RN198 en Corse. Le projet entend à ce titre privilégier les teintes neutres en excluant notamment les menuiseries blanches au bénéfice de teintes plus sombres (anthracite, gris soutenu,... qui s'insèrent plus facilement dans le paysage).

La démarche de conception des bâtiments devra être transversale pour permettre de faire des choix en fonction de l'insertion des bâtiments dans leur environnement, d'une approche bioclimatique, et des systèmes constructifs et techniques les plus performants. Ainsi, la démarche doit allier confort et valeur d'usage des bâtiments avec la limitation de leurs impacts sur l'environnement et la réduction des consommations d'énergie.

La démarche d'élaboration et de réalisation des projets de constructions devra s'inspirer du principe selon lequel, par la sobriété du bâtiment, puis l'efficacité des systèmes et procédés de construction, et en dernier lieu l'utilisation d'énergies renouvelables il est possible de réduire les consommations énergétiques d'un bâtiment :

1.- Sobriété : optimisation de l'intégration des bâtiments dans le site en prenant en compte les paramètres climatiques locaux dans une logique de conception bioclimatique des bâtiments, récupération des apports solaires sur les orientations favorables (autour du sud) et leur stockage (inertie), effets de masques réduits (ombre portée entre les bâtiments), disposition adaptée des locaux selon leurs usages, confort d'été privilégié par un dimensionnement des baies et des protections solaires adaptées aux expositions, bâtiments traversant favorables à une ventilation naturelle.

2.- Efficacité énergétique : compacité des bâtiments, travail sur la qualité de conception et de réalisation de l'enveloppe (isolation), stratégie de ventilation efficace, systèmes techniques de production de chaud et de froid performants et mutualisés.

3.- Sources renouvelables : production de chaud et de froid et d'électricité en partie assurée par des énergies renouvelables (capteurs solaires pour production ECS, cellules photovoltaïques pour la production d'électricité, biomasse...).

