

Saint-Vivien
de Médoc



Révision du Plan Local d'Urbanisme



6.5 – Etude L.111-8 (anciennement L.111-1-4) sur la RD 1215 secteur de Pingouleau

Etude réalisée en octobre 2014

SOMMAIRE

I. OBJET DE L'ETUDE	4
I.1 – Rappel réglementaire	4
I.2 – Le secteur concerné par la présente étude.....	4
II. ANALYSE DU SITE ET DE SES ABORDS – ETAT DES LIEUX - DIAGNOSTIC.....	7
II.1 – Les caractéristiques de la RD.1215	7
II.2 – Analyse du site traversé par la voie	9
II.3 – La zone d'activité du Pingouleau	11
III. LES CRITERES DE MISE EN OEUVRE D'UNE URBANISATION DE QUALITE.....	15
III.1 – L'environnement sonore	15
III.2 – La sécurité routière.....	15
III.3 – Qualité des paysages, de l'urbanisme, de l'architecture	16
IV. TRADUCTION REGLEMENTAIRE DES DISPOSITIONS PREVUES ET JUSTIFICATIONS.....	18
IV.1 – Zone de dérogation : zone UY de Pingouleau	18
IV.2 – Proposition de règlement de la zone UY – Articles concernés	19

I. OBJET DE L'ETUDE

I.1 – RAPPEL REGLEMENTAIRE

Extrait de l'Article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme

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

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées au dernier alinéa du III de l'article L. 122-1-5.

Elle 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.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. Un règlement local de publicité pris en application de l'article L. 581-14 du code de l'environnement est établi par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune. L'élaboration et l'approbation des dispositions d'urbanisme et du règlement local de publicité font l'objet d'une procédure unique et d'une même enquête publique.

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.111.1.4, 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.

Cette disposition introduit donc un mécanisme incitatif par lequel l'autorité responsable de la planification urbaine peut lever une inconstructibilité de principe si elle a fait "l'effort" d'une réflexion générale traduite dans le document de planification sous forme de prescriptions et tendant à faire cesser les dysfonctionnements constatés.

I.2 – LE SECTEUR CONCERNE PAR LA PRESENTE ETUDE

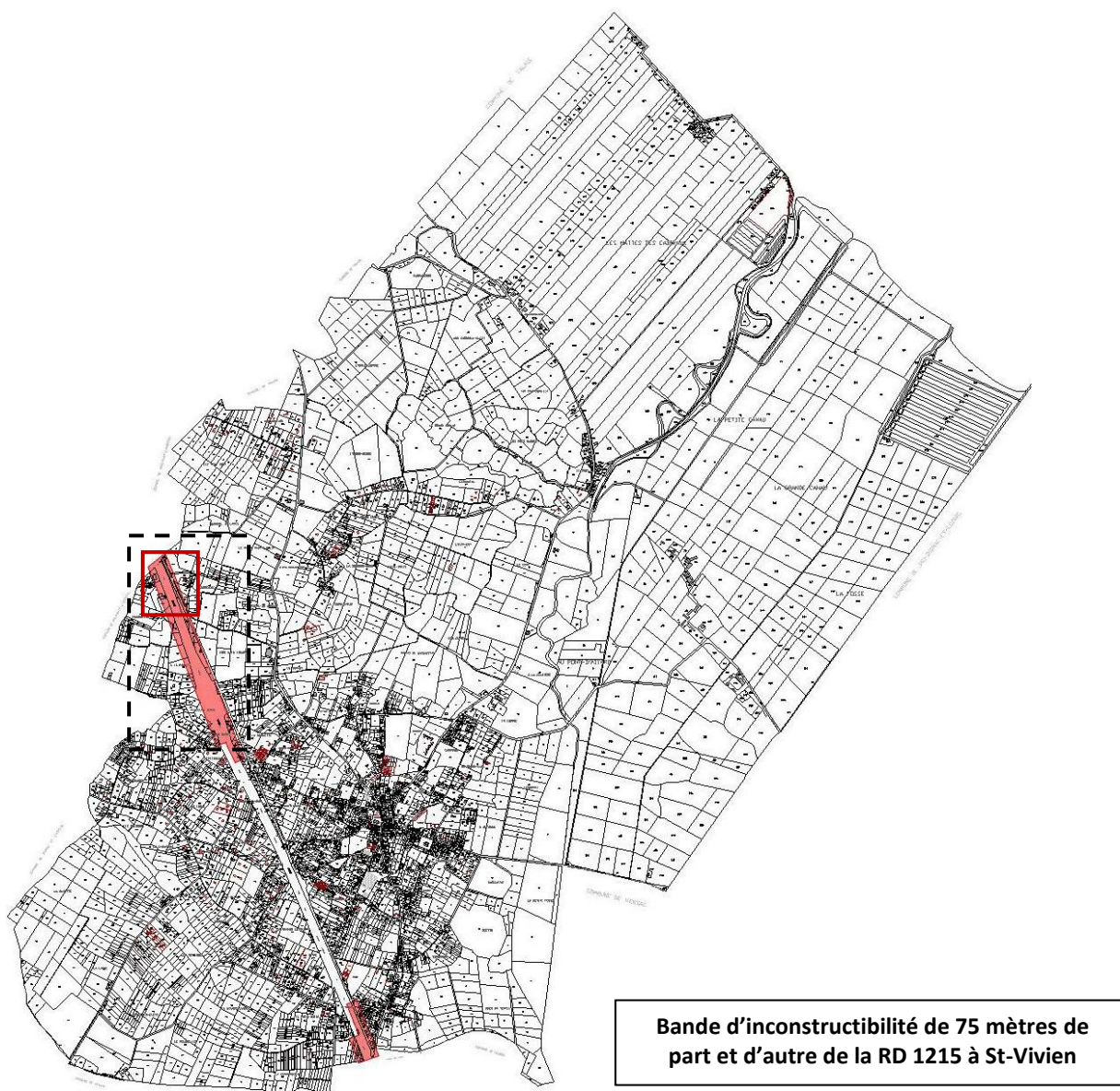
La commune de Saint-Vivien-de-Médoc est traversée par la route départementale 1215 classée voie à grande circulation (1^{ère} catégorie) qui relie Soulac à Castelnau-de-Médoc.

Extrait de la liste des autres routes classées routes à grande circulation (Annexe du Décret n° 2010-578)

Département	Route	Route de début de section	Commune de début de section	Route de fin de section	Commune de fin de section
33	D 1215E1	D 1215	Castelnau-de-Médoc	Avenue de Soulac	Arsac

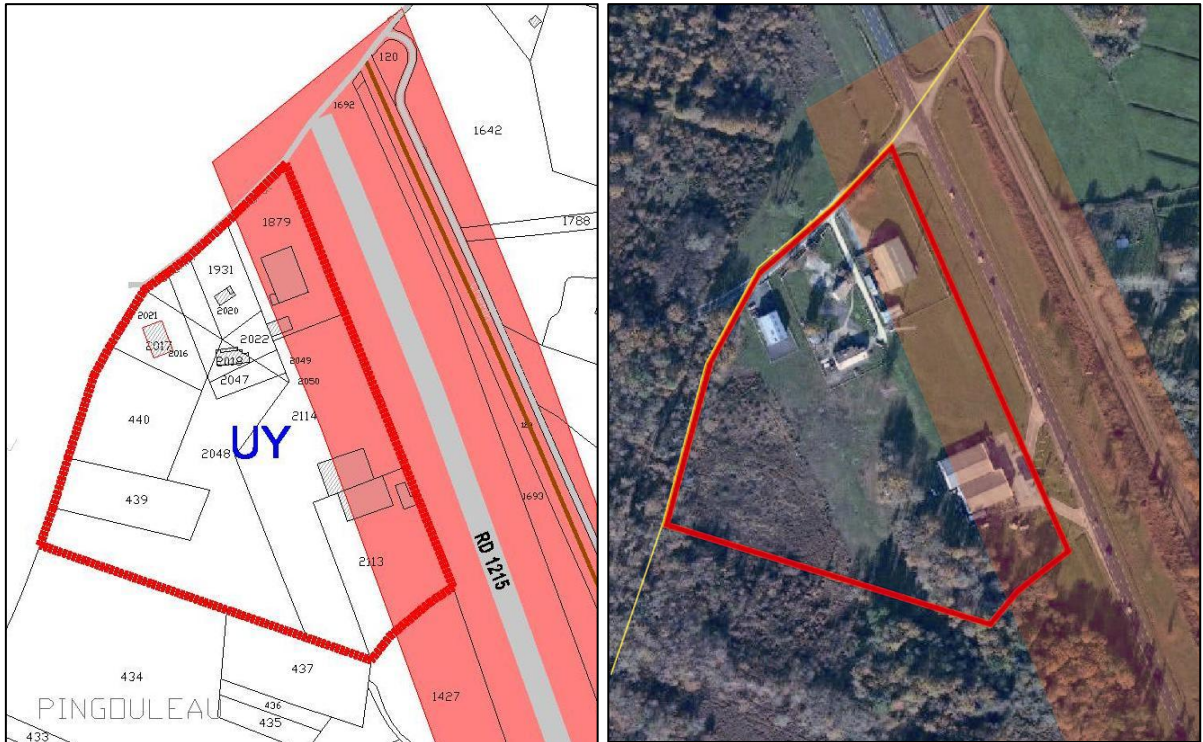
La voie ne traverse pas toutefois le bourg de Saint-Vivien-de-Médoc, mais passe au sud-est de son territoire, en opérant une coupure à la fois physique et visuelle. C'est notamment le cas à Saint-Vivien-de-Médoc, où elle sépare approximativement le secteur forestier du secteur de marais.

En dehors des espaces urbanisés, la RD.1215 est soumise aux dispositions de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme qui impose un recul de 75 mètres de part et d'autre de la chaussée.



Sur le territoire de la commune, le linéaire de voie concerné correspond à la partie Nord. A l'extrémité Nord, la commune dispose d'une zone d'activités, la zone artisanale de Pingouleau, objet de cette étude. □

L'étude porte sur l'environnement de la zone, de la commune limitrophe de Grayan-et-l'Hôpital jusqu'à l'espace urbanisé du bourg, afin de bien positionner le secteur étudié dans un contexte plus large. □ □ □



Bande d'inconstructibilité de 75 mètres de part et d'autre de la RD 1215 dans le secteur de Pingouleau

La zone artisanale de Pingouleau est pour partie utilisée et présente des bâtiments situés en partie à l'intérieur de la bande des 75 mètres.

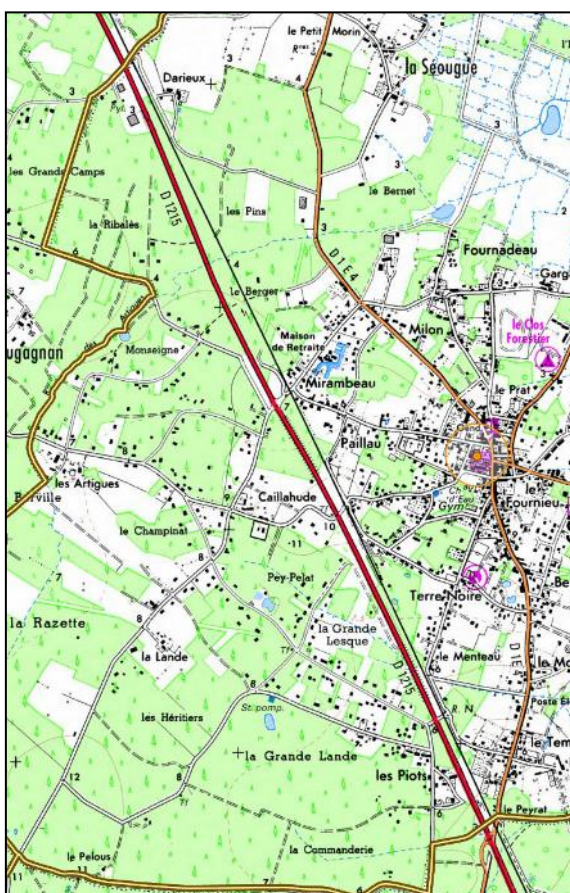
II. ANALYSE DU SITE ET DE SES ABORDS – ETAT DES LIEUX - DIAGNOSTIC

II.1 – LES CARACTERISTIQUES DE LA RD.1215

Caractéristiques de la voie

Sur la portion étudiée, entre Grayan-et-l'Hôpital et le secteur du bourg de Saint-Vivien, la route est droite et assez large, à 2 voies (entre 7 et 8 m) et présente des accotements enherbés de largeur variable avec un fossé le plus souvent. Il n'y a pas d'éclairage public.

Le SCOT prévoit à long terme un aménagement à 2x2 voies.



Carrefour, accès

Sur la traversée du territoire communal, la RD1215 présente diverses intersections (5) avec des voies communales ou secondaires :

Les voies en intersections avec la RD 1215 du Nord au Sud :

1) Chemin rural du Petit Maurin (route de Pingouleau), voie qui va de Grayan-et-l'Hôpital à la RD 1E4 de Saint-Vivien-de-Médoc au Nord du territoire. C'est une voie secondaire de desserte locale qui mène à la zone artisanale de Pingouleau.

2) Voie communale n°10 (rue de Mirambeau à l'Est / route de la Lande à l'Ouest), du Nord du bourg de Saint-Vivien (accès à la RD 1^E4) vers la commune de Vensac au Sud-Ouest. C'est une voie de desserte communale importante entre le bourg de Saint-Vivien et les quartiers d'habitation à l'Ouest de la RD 1215. L'intersection est sécurisée avec un tourne à gauche.

3) Voie communale n°11 (rue Jules Ferry à l'Est / route des Artigues à l'Ouest), de Grayan-et-l'Hôpital à l'Ouest au centre-bourg de Saint-Vivien à l'Est. C'est une voie de desserte communale secondaire entre le bourg de Saint-Vivien et les quartiers d'habitation à l'Ouest de la RD 1215.

4) Voie communale n°12 (avenue Lazare Carnot qui rejoint le bourg de Saint-Vivien) qui se divise en 2 : Route de la Grande Lesques vers Grayan-et-l'Hôpital au Nord-Ouest et Route de Vensac vers le Sud. C'est une voie de desserte communale secondaire.

5) Route du Temple du bourg de Saint-Vivien au Nord et Route de Saint-Vivien à partir de Vensac au Sud. C'est la principale entrée du bourg depuis la RD 1215 en venant du Sud (Bordeaux/ Castelnau). Elle bénéficie d'une intersection sécurisée avec un tourne à gauche.

Le SCOT a mis en exergue des points de dangerosité sur les croisements entre Saint-Vivien-de-Médoc et Vensac.



Le carrefour entre la RD 1215 et la zone artisanale de Pingouleau (à droite)

La voie de desserte de la zone artisanale est formée par la route de Pingouleau qui traverse la RD.1215. La voie est située dans une grande ligne droite et donc très lisible. Il n'y a pas de « tourne à gauche ».

Vitesse

La vitesse sur cette portion de l'axe est règlementée à 90 km/h.

Trafic

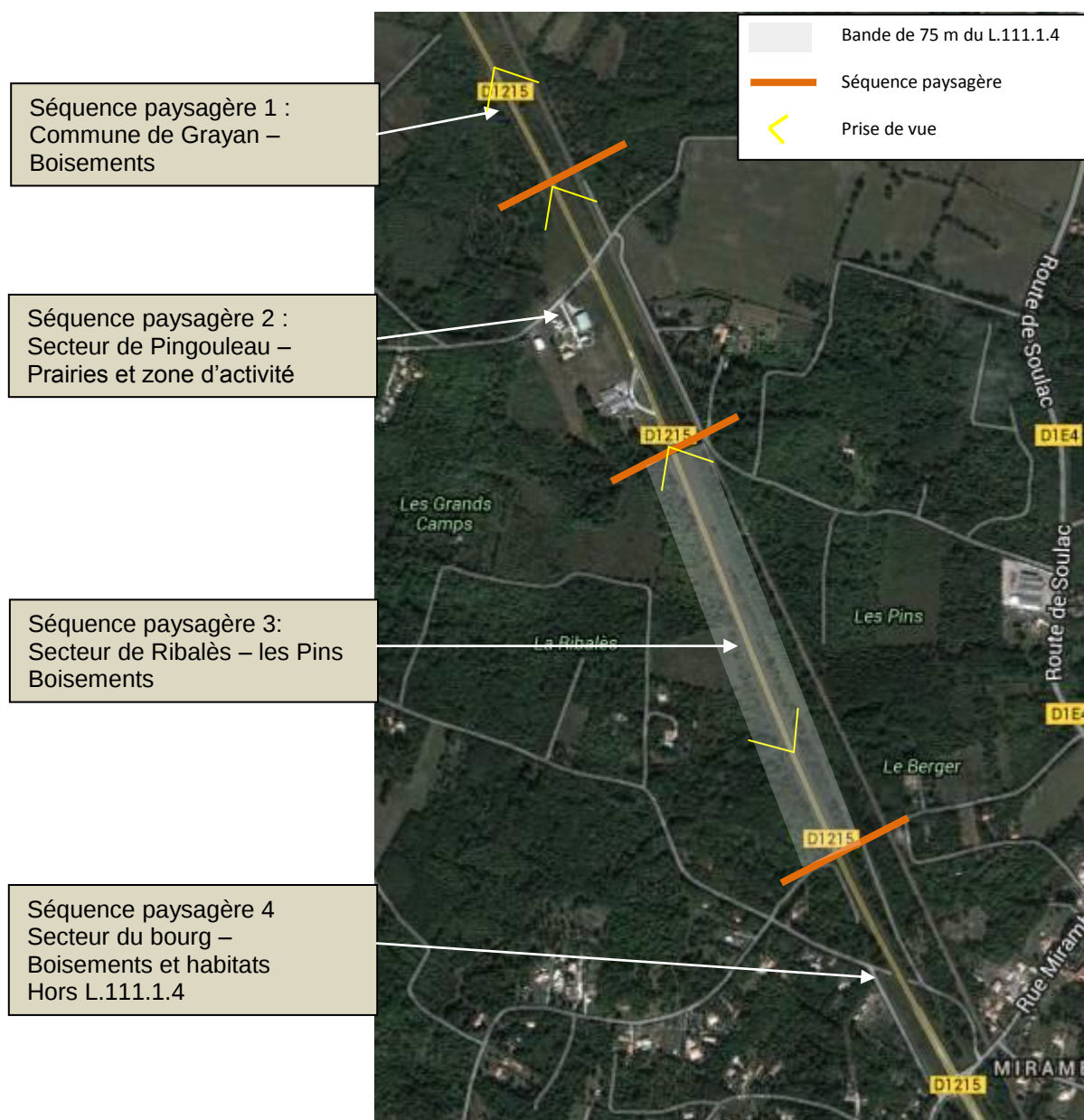
En 2005, le trafic dépassait les 5000 véhicules par jour (dont 7% de poids lourds) et 11 000 pendant la période estivale. Entre 2006 et 2010, les trafics moyens journaliers étaient de plus de 6 900 véhicules.

Accidents

Le recensement de la circulation sur la RD.1215 indique qu'entre 2006 et 2010, il y a eu cinq accidents sur Saint-Vivien-de-Médoc.

II.2 – ANALYSE DU SITE TRAVERSE PAR LA VOIE

Le schéma ci-dessous illustre les séquences paysagères empruntées par la RD 1215 sur le secteur étudié.



Les séquences traversées offrent un paysage à dominante naturelle et boisée. Les vues sont masquées par un écran boisé de feuillus sous la forme d'une haie arbustive présentant quelques arbres de haute tige et pins. La dernière séquence présente des éléments bâtis (développements résidentiels) peu visibles à partir de la voie et en retrait de celle-ci. Une large bande enherbée ménage un espace de transition entre la voie et les boisements (en particulier sur la séquence 2).



Prise de vue depuis le Nord vers le Sud, à Grayan-et-l'Hôpital



Prise de vue du Nord vers le Sud, en arrivant sur la zone depuis Grayan



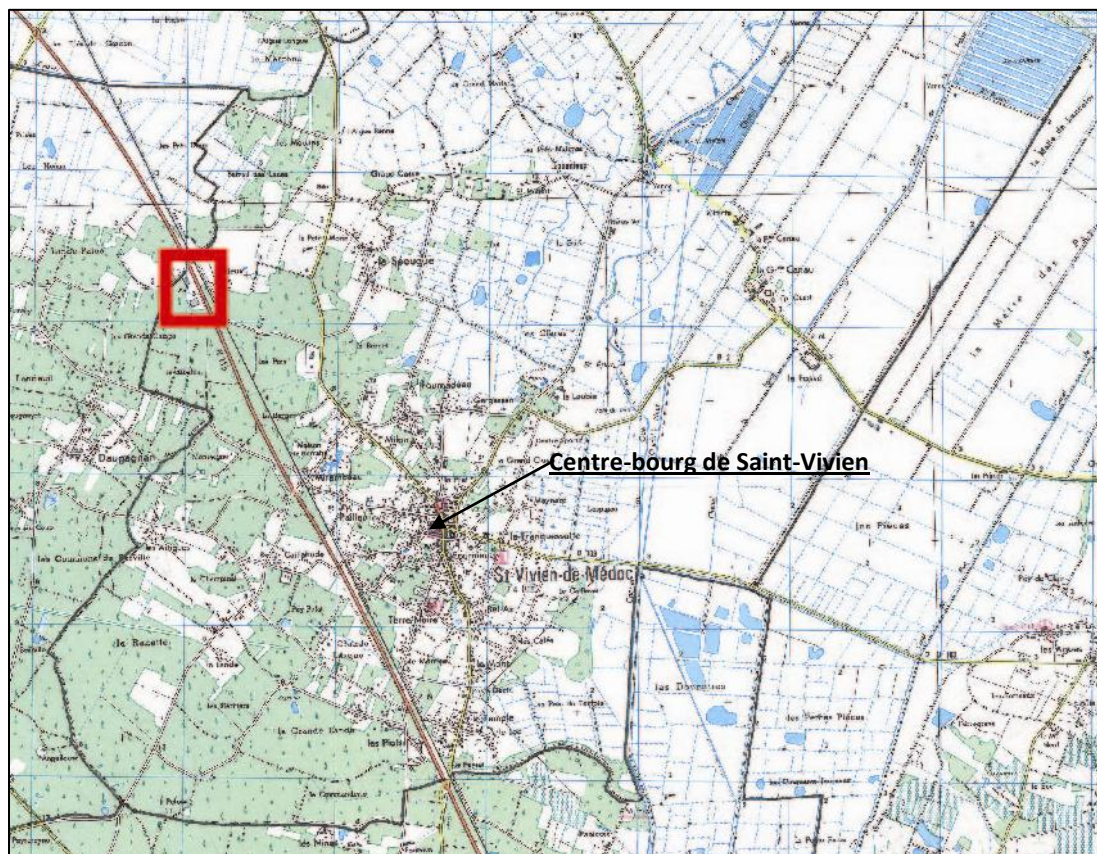
Prise de vue du Nord vers le Sud, à la sortie du secteur de Pingouleau



Prise de vue depuis le Sud vers le Nord, à la sortie du bourg de Saint-Vivien

II.3 – LA ZONE D'ACTIVITE DU PINGOULEAU

La zone, comme déjà notifiée est située en limite de Grayan-et-l'Hôpital, au Nord-Ouest du bourg de Saint-Vivien-de-Médoc et marque l'entrée / sortie sur le territoire communal. Elle est positionnée à distance des « entrées de bourg » et n'impacte donc pas ces dernières.



II.3.1 – SITUATION DE LA ZONE ET INSERTION PAYSAGERE

La physionomie générale du site de la zone artisanale est plane avec des terrains en prairies.



La zone est occupée par des constructions de type hangar industriel et par deux petites constructions en dur de plain-pied.
On note la présence d'une station essence au Sud de la zone.



Le secteur environnant présente un paysage ouvert composé de vastes bandes enherbées entretenues, entourées de boisements mixtes de feuillus et de conifères.



La zone artisanale, visible depuis la RD 1215, s'insère relativement correctement dans le paysage, ne formant pas de barrière visuelle particulière.

De plus, les sols ont été artificialisés au minimum, conservant un aspect « naturel » dans l'ensemble.

On constate néanmoins l'absence de plantations autour des parcelles construites.

Une antenne servant de relais téléphonique et de surveillance incendie est présente au cœur de la zone, haute d'une dizaine de mètres, sa structure légère lui confère un faible impact visuel.

II.3.2 – ORGANISATION DE LA ZONE

La zone est divisée en deux unités distinctes :

-  • l'une avec un accès direct sur la RD, comprenant une station essence et un entrepôt de vente ferronnerie – motoculture (photo 2),
-  • l'autre accessible par une voie secondaire, comprenant des activités artisanales, un restaurant et un centre auto (photos 4 et 5).



La voie de Pingouveau dessert la partie Nord de la zone, elle relie la RD 1215 à la commune de Grayan-et-l'Hôpital.



La RD 1215 dessert directement la partie Sud de la zone.

II.3.3 – ENJEUX DE DEVELOPPEMENT DE LA ZONE

La zone de Pingouleau est la seule zone d'activités artisanales sur le territoire de la commune et de celui des communes limitrophes.

La nature de ses activités ne rentre pas en concurrence avec le centre-bourg de Saint-Vivien, plus ciblé sur les commerces de proximité et les services.

Elle bénéficie d'une visibilité intéressante et d'un accès direct depuis la RD 1215, principale artère du Médoc entre le Verdon et Castelnau.

Elle représente ainsi un espace de développement privilégié, avec une disponibilité foncière encore importante.

Le secteur a d'ailleurs été clairement identifié au SCoT de la communauté de communes de la Pointe du Médoc, approuvé en 2010.

III. LES CRITERES DE MISE EN OEUVRE D'UNE URBANISATION DE QUALITE

III.1 – L'ENVIRONNEMENT SONORE

La commune de Saint-Vivien-de-Médoc est concernée par la loi sur le bruit du 31 décembre 1992 (qui a elle-même renforcée l'arrêté interministériel du 6 octobre 1978, modifié le 23 février 1983).

La RD 1215 est ainsi régie par les décrets n° 95-20 du 9 janvier 1995 du Code des Transports, n° 95-22 du 9 janvier 1995 du Code des Transports, n°2010-578 du 31 mai 2010, l'arrêté du 30 mai 1996, l'arrêt du 30 janvier 2003 et par l'arrêté préfectorale du 6 avril 2011. Ils précisent, à partir du niveau acoustique des voies, le périmètre concerné par les nuisances sonores et les prescriptions techniques à appliquer lors de la construction d'un bâtiment afin d'atténuer l'exposition de ces nuisances.

La RD 1215 est classée en catégorie 3, de ce fait une largeur de 100 mètres est affectée à partir du bord de la chaussée pour la construction de bâtiments.

De ce fait, les constructeurs devront prendre toutes les mesures utiles pour assurer l'isolement acoustique des bâtiments qu'ils réalisent qui sont susceptibles d'être touchés par les nuisances de la présente voie.

L'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures terrestres à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectée par le bruit donne la valeur de l'isolement minimal des pièces de bâtiment et le bord extérieur de la chaussée la plus proche (articles 5 et 9). Ces valeurs peuvent ainsi être diminuées pour prendre en compte l'orientation de la façade par rapport à l'infrastructure, la présence d'obstacles tels qu'un écran ou un bâtiment entre l'infrastructure et la façade.

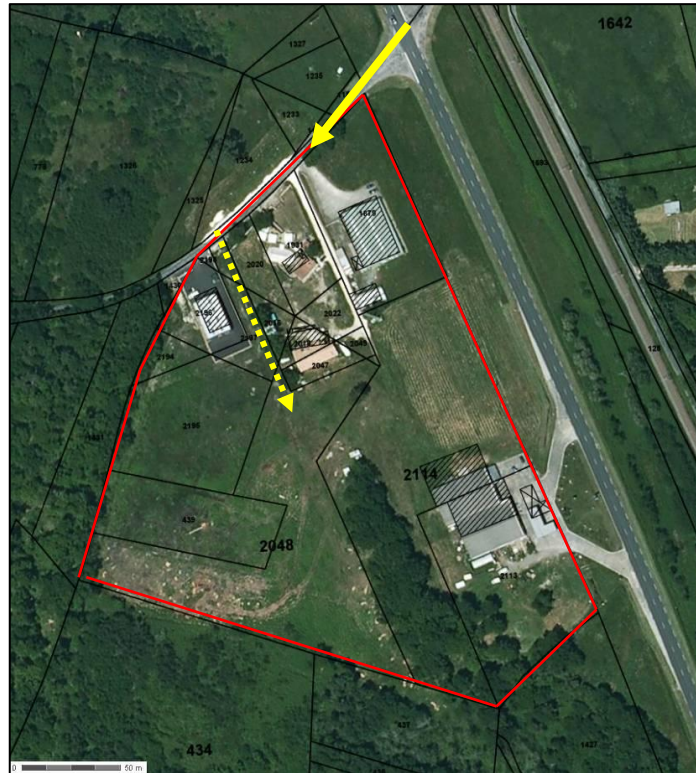
III.2 – LA SECURITE ROUTIERE

A l'intérieur de la zone artisanale, qui conserve sa délimitation actuelle, l'accès aux nouvelles installations se fera par la voie communale dite du Pingouleau, au Nord de la zone. 

Cette voie présente une largeur d'environ 4 mètres. Toutefois, compte tenu de la dimension de la zone il n'apparaît pas indispensable de prévoir un élargissement.

A partir de la voie communale dite du Pingouleau, une voie de desserte interne à la zone est prévue par une bande d'accès réservée à cet effet (parcelle n°2197). 

L'accès actuel sur la RD.1215 pour les deux entreprises concernées sera maintenu. Toutefois, il ne sera créé aucun nouvel accès sur la RD.1215.



Tout nouvel accès à la RD 1215 sera interdit.

III.3 – QUALITE DES PAYSAGES, DE L'URBANISME, DE L'ARCHITECTURE

Prenant en compte l'analyse établie sur le site et ses abords, une série de recommandations sont fixées afin d'assurer une bonne insertion des projets et ainsi de répondre aux exigences en matière d'urbanisme, d'architecture et de paysage.

III.3.1 – INSERTION PAYSAGERE

Espaces verts et plantations

Il existe dans l'actuelle zone d'activités quelques éléments boisés, en particulier en partie Sud, qui pourront pour partie être conservés.

Les espaces libres de toute construction ainsi que le délaissé des aires de stationnement devront être aménagés et entretenus en espaces verts.

Les aires de stationnement seront plantées à raison d'au moins un arbre pour 4 emplacements.

Publicité

On peut rappeler ici qu'hors agglomération, la publicité est interdite.

III.3.1 – URBANISME ET ARCHITECTURE

Implantation des constructions par rapport à la RD.1215

Les bâtiments implantés sur la zone artisanale sont situés à 50 m de l'axe de la voie RD.1215.

Il est proposé pour une bonne intégration des nouveaux bâtiments à l'ensemble existant de respecter, pour les implantations en « vitrine » sur la voie, les mêmes marges de recul, dans le respect de l'alignement présent.

Il est ainsi préconisé un recul de 50 mètre afin d'intégrer les nouvelles constructions à l'alignement du bâti existant.

Une bande enherbée sera préservée dans la bande des 50 mètres.

D'autres implantations pourront se faire naturellement à l'intérieur de la zone, en partie Ouest de la voie de desserte.

Parkings

Concernant les bâtiments implantés le long de la RD 1215, les parkings seront localisés à l'arrière des bâtiments.

Architecture

L'architecture des bâtiments devra s'inscrire dans la **typologie spécifique des bâtiments industriels et artisanaux.**

Les constructions doivent présenter une unité d'aspect et de matériaux compatible avec le caractère des constructions avoisinantes.

La forme des bâtiments sera simple et extérieurement justifiée par les impératifs techniques liés à la nature de la construction.

Les surfaces extérieures pleines ne pourront être brillantes.

Les matériaux suivant sont interdits pour un usage extérieur :

- peinture ou revêtement de couleur vive, sauf dans le cas d'impératif technique ou réglementaire lié à la nature de la construction,
- tôle galvanisée employée à nu,
- parpaings ou briques creuses non revêtus d'un enduit.

Clôtures

Les éléments composant les clôtures devront être de la plus grande simplicité.

La hauteur totale ne pourra excéder 1,80 mètres ; les murs pleins ne pouvant excéder 0,80 mètres de hauteur.

IV. TRADUCTION REGLEMENTAIRE DES DISPOSITIONS PREVUES ET JUSTIFICATIONS

IV.1 – ZONE DE DEROGATION : ZONE UY DE PINGOULEAU

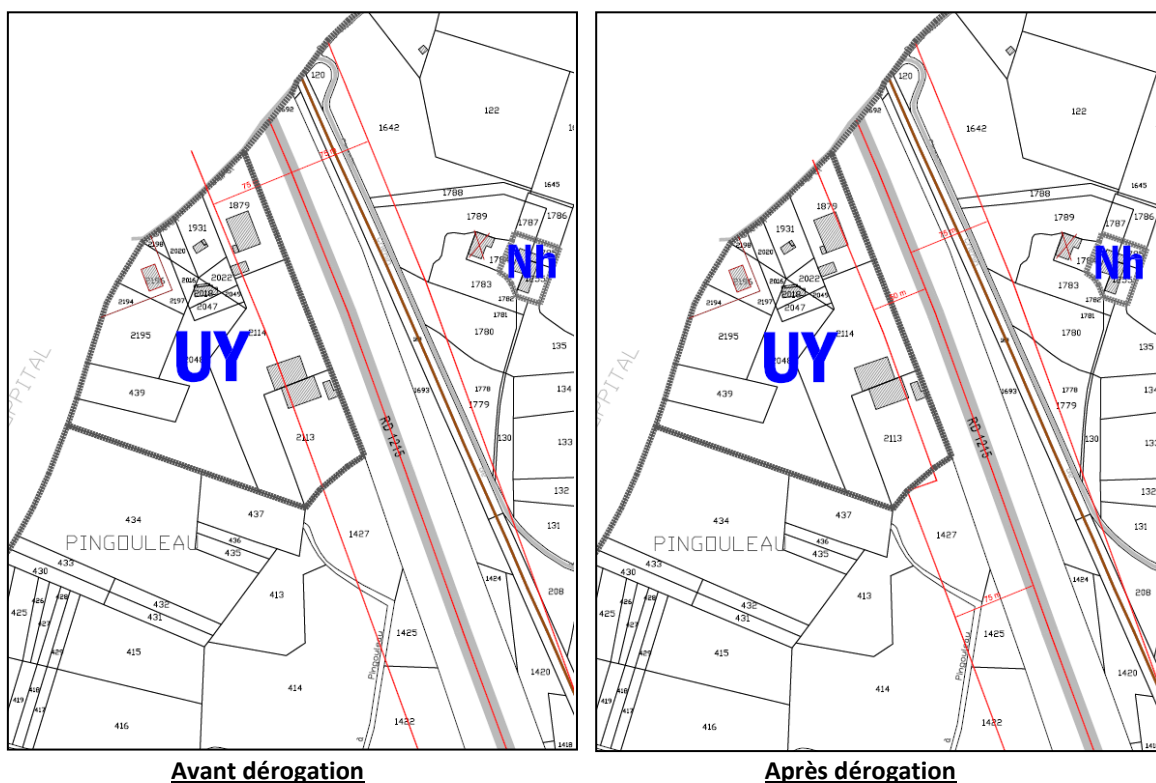
L'article L111.1.4 définit un principe de réservation d'une bande d'inconstructibilité de 75m de part et d'autre de l'axe de la RD 1215.

Dans le cadre de la maîtrise du développement urbain et afin de permettre le développement des activités économiques de la commune, il est ici proposé de créer un secteur de dérogation dans la zone UY du PLU.

La situation de la zone UY est en effet stratégique pour l'implantation de nouvelles constructions liées à l'activité.

L'emplacement permet la densification d'un secteur existant, et bénéficiant d'une situation privilégiée.

En conséquence la bande d'inconstructibilité est ramenée à 50 m, l'implantation des nouvelles constructions devra être compatible avec les bâtiments existants.



IV.2 – PROPOSITION DE REGLEMENT DE LA ZONE UY – ARTICLES CONCERNES

ARTICLE UY.3 - ACCES ET VOIRIE

1) Accès

Pour être constructible, toute unité foncière doit avoir accès à une voie publique ou privée (soit directement, soit par passage aménagé sur les fonds voisins, éventuellement obtenu dans les conditions fixées par l'article 682 du code civil).

Ces accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

Ils doivent permettre de satisfaire aux règles de sécurité pour la défense contre l'incendie.

2) Voirie

Les constructions et installations doivent être desservies par des voies dont les caractéristiques correspondent à leur destination et permettent notamment l'accès permanent en tous temps des véhicules de secours et de lutte contre l'incendie.

Les voies en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics (lutte contre l'incendie, enlèvement des ordures ménagères...) de faire aisément demi-tour.

Lorsqu'une voie doit desservir à terme un autre terrain, chaque lotisseur ou constructeur doit la réaliser jusqu'à la limite de ce terrain.

ARTICLE UY.6 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Toute construction ou installation doit être implantée à :

- 50 mètres de l'axe de la voie RD.1215
- 5 mètres minimum de la limite des voies publiques.

ARTICLE UY.10 - HAUTEUR MAXIMUM

La hauteur est la différence de niveau avec le sol naturel. Elle est calculée au faîtage.

La hauteur des constructions est limitée à 15 mètres au faîtage.

Cette règle ne s'applique pas aux ouvrages et constructions liés aux équipements et services publics.

ARTICLE UY.11 - ASPECT EXTERIEUR

Les constructions doivent présenter une unité d'aspect et de matériaux compatible avec le caractère des constructions avoisinantes.

La forme des bâtiments sera simple et extérieurement justifiée par les impératifs techniques liés à la nature de la construction.

Les surfaces extérieures pleines ne pourront être brillantes.

Les matériaux suivants sont interdits pour un usage extérieur :

- peinture ou revêtement de couleur vive, sauf dans le cas d'impératif technique ou réglementaire lié à la nature de la construction,
- tôle galvanisée employée à nu,

- parpaings ou briques creuses non revêtus d'un enduit.

ARTICLE UY.12 - STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules de toutes natures correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors de la voie publique.

Les parkings des bâtiments implantés le long de la RD 1215 seront localisés à l'arrière des bâtiments.

ARTICLE UY.13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les plantations existantes doivent être maintenues.

Les espaces libres de toute construction ainsi que le délaissé des aires de stationnement doivent être aménagés et entretenus en espaces verts.

Les aires de stationnement (en extérieur) doivent être plantées à raison d'au moins un arbre pour 4 emplacements.