

DEPARTEMENT DU RHONE

COMMUNE DE THEIZE



Plan Local d'Urbanisme

Rapport de présentation Volet 2 : Etude complémentaire réalisée en application des articles L111-6 et L111-8 du Code de l'Urbanisme



ATELIER D'**U**RBANISME ET D'**A**RCHITECTURE
CÉLINE GRIEU

Pièce n°	Projet arrêté	Enquête publique	Approbation
01.2	7 mai 2019	du 9 septembre ou 8 octobre 2019	3 décembre 2019

Sommaire

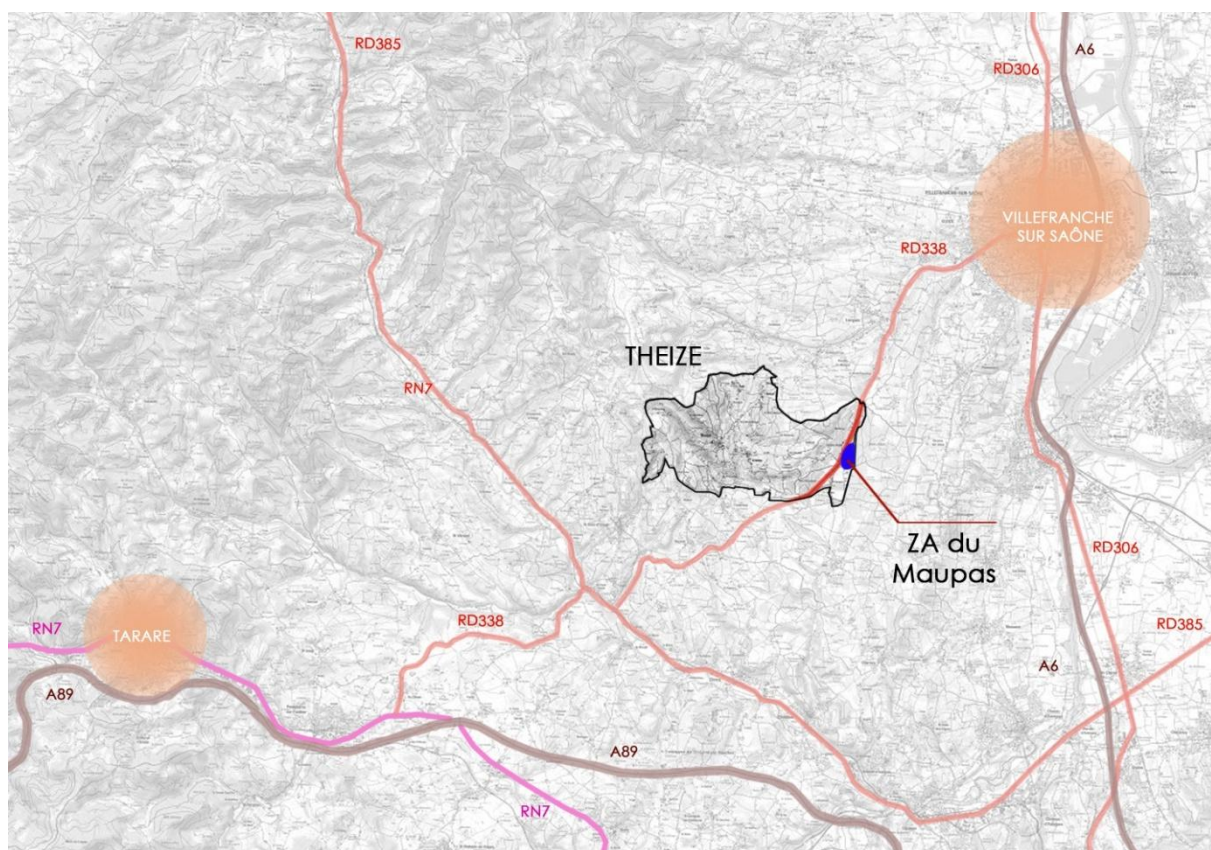
I. Contexte de l'étude	5
II. Etat des lieux des abords de la RD338 au droit du périmètre.....	8
II.1. Conditions d'accès au site	8
II.2. Caractéristiques paysagères.....	10
II.3. Le site existant : synthèse des caractéristiques et enjeux	15
III. Le site en devenir : pour un aménagement de qualité, mesurant son impact sur la sécurité, les nuisances et les paysages de RD338	16
III.1. Des nuisances limitées	16
III.2. La prise en compte de la sécurisation de la zone et des accès	16
III.3. La prise en compte de la trame paysagère existante.....	17
III.4. Une intégration paysagère qui doit se faire en cohérence avec la zone existante.....	18
III.5. Le site en devenir : synthèse des propositions visant à améliorer la prise en compte des caractéristiques paysagères et fonctionnelles de la zone du Maupas et de ses extensions futures	19

I. Contexte de l'étude

La commune de Theizé souhaite intégrer dans la présente procédure de révision du PLU le projet d'extension de la zone d'activités du Maupas porté par la Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées (CCBPD). L'extension de la zone doit se faire en 2 phases : la première tranche classée en zone AUi sera urbanisable immédiatement. La seconde classée en AUi2 ne pourra se réaliser qu'une fois la première phase achevée.

Situé en continuité de la zone d'activités existante, le site jouit d'une excellente accessibilité via la RD338, qui le place à moins de 15 minutes de l'agglomération caladoise au Nord (avec connexion sur l'A6) et à 20 min de l'échangeur de Tarare Est sur l'A89.

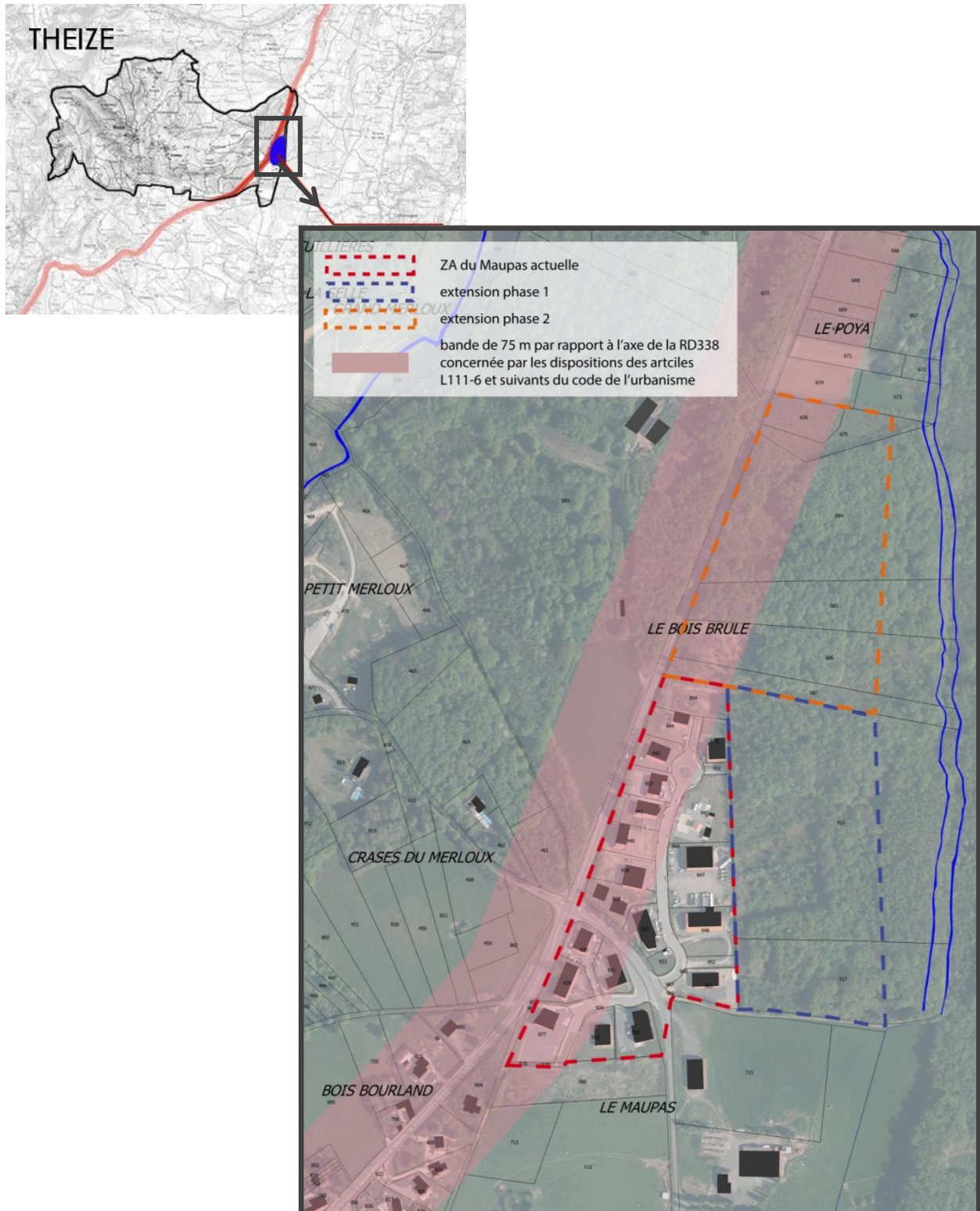
La CCBPD souffre d'un manque de foncier disponible à vocation économique et ne peut répondre aux besoins des entreprises. Notamment la zone d'activités la plus proche (aérodrome de Villefranche-Tarare sur la commune de Frontenas) n'a que peu de foncier disponible et la zone d'activité de Champ du Cruy, prévue sur la commune de Porte des Pierres Dorées a été annulée. Forte de son identification dans le SCoT du Beaujolais et de son intégration au schéma de développement économique de la CCBPD, la zone du Maupas a pour vocation de devenir une zone majeure du territoire. Elle permettra aux entreprises endogènes de se développer, comme à de nouvelles entreprises extérieures au territoire de s'implanter.



De par son positionnement aux abords d'une des voies majeures du Beaujolais et de sa situation au cœur d'un secteur boisé, la ZA du Maupas constitue une véritable "vitrine" du territoire, un statut qui oblige à porter une attention particulière à la qualité architecturale et paysagère de ses futures

extensions. La ZA actuelle avait fait l'objet, au moment de sa réalisation, d'une étude visant à son intégration paysagère et architecturale.

L'impératif d'assurer l'intégration de la zone est renforcé par le contexte législatif qui régit l'ouverture à l'urbanisation des espaces situés à moins de 75 mètres de l'axe des routes classées à grande circulation comme la RD338.



Les articles L111-6 et L111-8 du Code de l'Urbanisme stipulent en effet :

Article L111-6 :

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.

Article L111-8 :

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.

Compte tenu de l'emprise spatiale représentée par la bande de 75 m mesurée de part et d'autre de l'axe de la RD338 bordant le projet de la 2^{ème} phase d'extension de la ZA du Maupas et afin d'assurer la meilleure insertion architecturale et paysagère possible de cette extension, la commune de Theizé a décidé de réaliser la présente étude.

Il s'agit ainsi d'identifier les qualités et fragilités paysagères de la zone dans son ensemble en tenant compte de son environnement naturel et urbain pour faire ressortir des principes d'aménagement à intégrer dans le futur projet de façon à valoriser les points d'intérêt identifiés ou à traiter les éventuels points de fragilité. Les principes mis en avant devront également prendre en compte la gestion de la sécurité et des nuisances, par un traitement architectural, urbain ou paysager adapté.

Afin de garantir leur mise en œuvre, ces principes pourront être directement intégrés aux documents opposables du PLU, tels que l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) mise en place sur le secteur, qui s'imposera dans un rapport de compatibilité aux opérations et constructions réalisées sur la zone, ou le règlement graphique et écrit, qui imposera un strict respect des éventuelles prescriptions retranscrites (telles que, par exemple, la protection du patrimoine bâti ou végétal (boisements, haies bocagères, ripisylves, arbres d'alignement...) au titre des articles L151-19 ou L151-23 du code de l'urbanisme ou la mise en place d'emplacements réservés au titre de l'article L151-41 3^o pour assurer le maillage écologique et paysager de la zone.

II. Etat des lieux des abords de la RD338 au droit du périmètre

La partie correspondant à la 2^{ème} phase d'extension de la ZA du Maupas représente un ensemble de 5 ha délimité par :

- 2 parcelles agricoles noyées au milieu des boisements en limite Nord ;
- des boisements en limite Est ;
- la zone d'activités et la première phase d'extension en limite Sud ;
- la RD338 qui génère une bande de "vigilance paysagère" de 75 mètres au titre des articles L111-6 et L111-8 en limite Ouest.

La 2^{ème} phase d'extension s'inscrit dans la continuité de la zone existante le long de la RD338. A noter que la prescription concernant la création d'un rideau végétal entre la zone actuelle et la RD338 n'a que partiellement été respectée.

II.1. Conditions d'accès au site

Le site dispose d'un positionnement géographique stratégique en bord de RD338. L'accès à la zone actuelle sur la RD338, qui sera le même pour les deux phases d'extension, a été aménagé dans le cadre de la création de la zone. Il dispose de voies "tourne à gauche" dans les deux sens de circulation afin de permettre le stationnement en dehors de la circulation des véhicules souhaitant traverser les voies. La desserte des extensions se fera au travers de la zone existante où des accès avaient été prévus depuis le chemin du Bois.



Accès préservés pour les futures extensions depuis le chemin du Bois

Le trafic sur la RD338 est assez important (7470 véhicules/jour au droit du carrefour d'accès à la ZA en 2013). Par ailleurs la RD76 permettant de relier la RD385 (depuis Châtillon-d'Azergues via Alix) à la RD338 constitue un itinéraire très fréquenté pour rejoindre l'agglomération de Villefranche-sur-Saône. Le débouché de la RD76 sur la RD338 se fait sur le carrefour d'accès de la ZA, ce qui pose des problèmes de sécurité, notamment pour le flux se dirigeant vers le Sud et qui traverse les deux voies de la RD338.

Bien que les projets d'extension de la ZA du Maupas ne nécessitent pas la création d'un nouvel accès sur la RD338, l'augmentation du flux de véhicules autour du carrefour RD76/RD338 imposera à terme le réaménagement du carrefour pour assurer la sécurité des usagers et améliorer la gestion des différents flux (transit et desserte).



Carrefour sur la RD338 au droit de la ZA existante : vue en direction du Nord (vers Villefranche)



Carrefour sur la RD338 au droit de la ZA existante : vue en direction du Sud (vers Tarare)



Carrefour sur la RD76 au droit de la ZA existante : vue en direction de l'Ouest (sortie de la zone)

Le site dispose d'atouts en matière de desserte et d'accessibilité puisqu'il existe un arrêt de bus des Cars du Rhône implanté sur la RD338, à l'entrée de la zone d'activités existante et desservie par la ligne régulière 217 et par la ligne "fréquence" 446. Toutefois la ligne 217 ne propose pas un cadencement suffisant pour constituer un mode de déplacement quotidien.

Les conditions d'accès piétons à ce point d'arrêt de transports collectifs sont par ailleurs actuellement peu sécurisantes. Les bus stationnent sur la voie au niveau du carrefour et il n'existe aucun aménagement piéton ni aux abords de la RD338, ni pour assurer la traversée de la RD.

A noter que la zone est également accessible par les cycles qui disposent d'une bande dédiée le long de la RD338 entre Gleizé au Nord et Bagnols au Sud.

II.2. Caractéristiques paysagères

➤ Des franges végétalisées et des boisements importants support d'une intégration paysagère réussie

Le site des deux extensions présente une légère pente vers le Nord-Est. Il est actuellement occupé par des boisements sans qualités particulières (taillis). La zone d'activités existante est bordée par une frange plantée le long de la RD338 (arbres, arbustes) de façon discontinue, notamment dans la partie au Sud du carrefour avec la RD76. La 1^{ère} phase d'extension sera au contact avec les boisements à l'Est et avec la zone existante à l'Ouest. La partie Nord sera bordée dans un premier temps par les boisements, puis par la 2nde extension. La frange Sud sera au contact de l'espace agricole exploité en prairie. De manière générale, la zone d'activités et ses extensions projetées sont entourées par des boisements (Bois brûlé) qui viennent créer un écrin de verdure, rapproché dans les secteurs Nord et Est et plus éloigné dans les secteur Sud et Ouest.



Boisements correspondant à la 2^{ème} extension avec une construction de la ZA et le bassin de rétention des eaux pluviales au 1^{er} plan à droite



Boisements correspondant à la 1^{ère} extension avec une partie des constructions de la ZA au 1^{er} plan



Frange végétalisée le long de la ZA actuelle en bord de RD338 (partie Nord)



Frange végétalisée le long de la ZA actuelle en bord de RD338 (partie Sud)

La zone d'activités actuelle dispose d'une vue sur les Monts du Beaujolais à l'Ouest. On voit notamment le bourg de Theizé depuis la zone (et réciproquement). A contrario, le site des extensions ne propose pas de vues lointaines, du fait de sa position "coincée" entre les boisements et la zone actuelle et de la topographie (extensions prévues à l'aval de la ZA).



Vue sur les Monts du Beaujolais depuis la ZA actuelle : au fond le bourg de Theizé et la colline du Bansillon



Vue de la ZA actuelle depuis le bourg de Theizé

➤ **Quelques points de fragilité**

S'il revêt des qualités paysagères indéniables, le site présente aussi quelques points de fragilité ou de moindre intérêt.

On l'a vu, la ZA actuelle propose une frange arborée et végétalisée le long de la RD338 dans la partie Nord (au Nord du carrefour entre la Rd338 et la RD76) qui permet de masquer la vue directe sur les constructions et d'habiller la façade de la zone sur la RD. La partie Sud n'a pas connu le même traitement : il existe peu de plantations le long de la RD et les constructions sont bien visibles depuis celle-ci. La présence d'une courbe sur la RD à l'approche de ce secteur par le Sud rend encore plus perceptible l'absence d'intégration paysagère, notamment sur la frange Sud de la zone au contact avec l'espace agricole.



Vue de la partie Sud de la ZA actuelle : absence de traitement des franges Sud et Ouest



Frangé Sud de la ZA actuelle : absence de traitement paysager en interface avec le milieu agricole

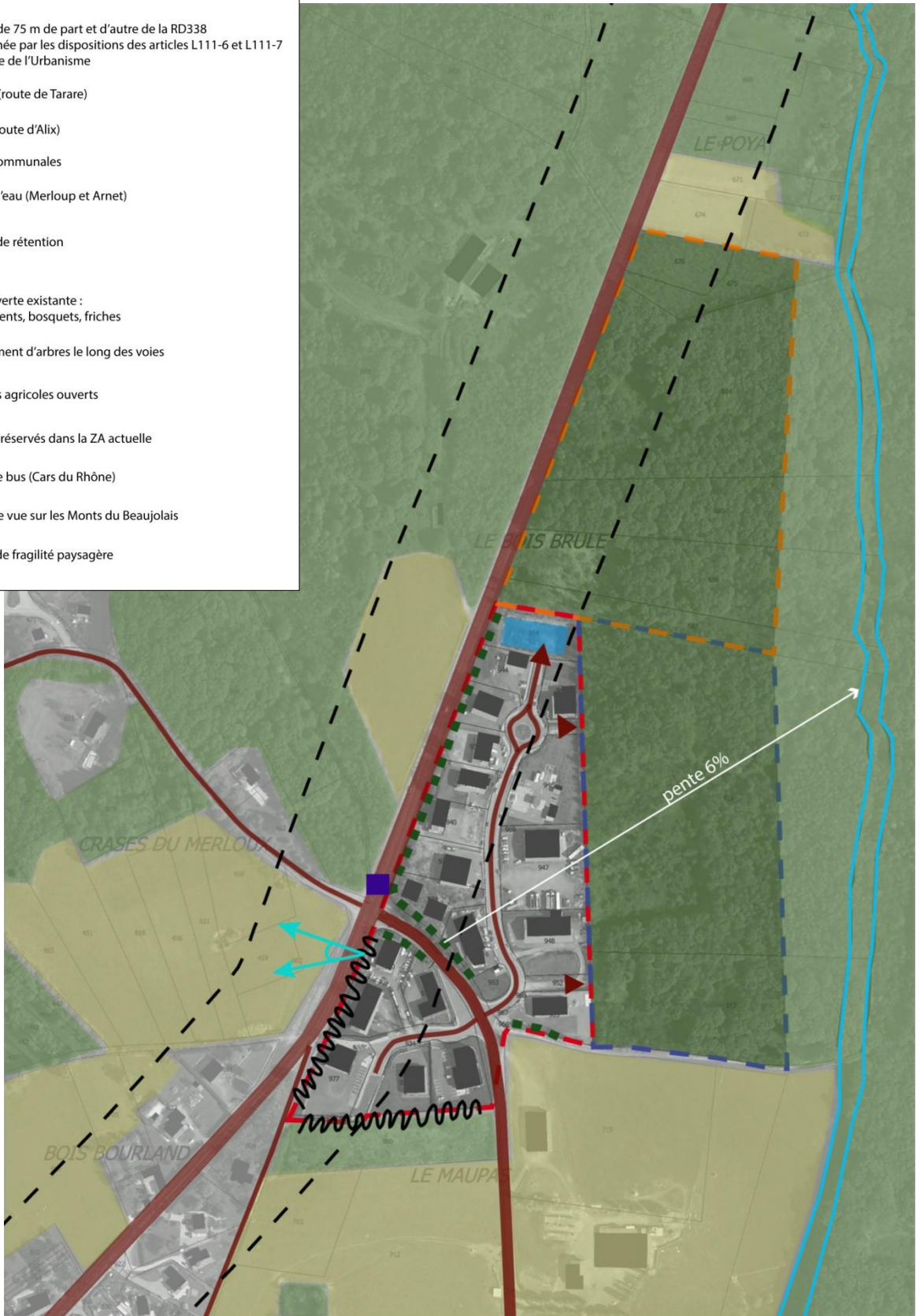
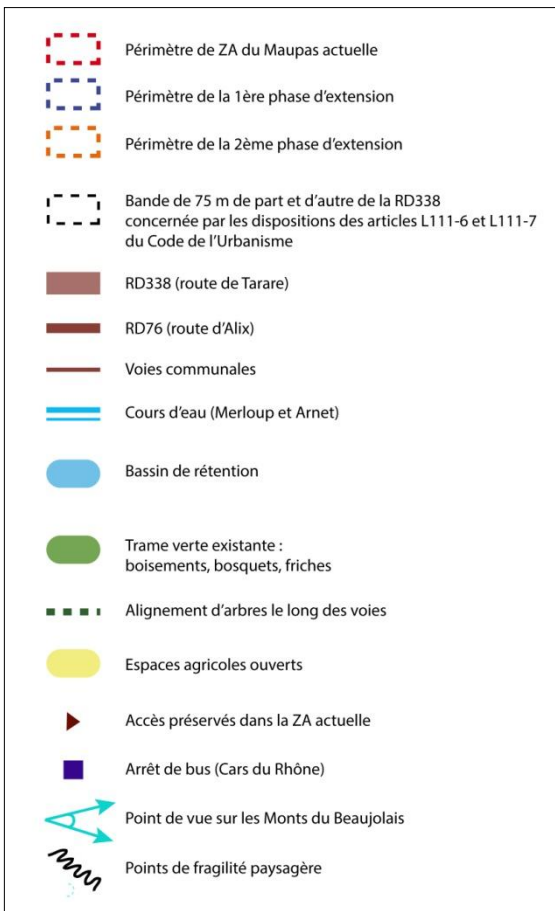
Par ailleurs l'intérieur même de la zone n'est pas très végétalisé, que ce soit au niveau des espaces communs ou à l'intérieur des lots. Les espaces non bâtis et non aménagés sont souvent engazonnés mais on note l'absence de végétation moyenne et haute : arbustes, bosquets et arbres de haute tige qui auraient apporté de la qualité à la zone et auraient facilité son intégration dans l'écrin boisé dans lequel elle se trouve.



Vues de l'intérieur de la ZA actuelle : faiblesse du traitement végétal au cœur de la zone

Le prolongement des franges végétalisées existantes du site peut constituer un accompagnement paysager intéressant des futures extensions de la ZA. L'orientation d'aménagement et de programmation concernant ce secteur pourra contenir des prescriptions sur le traitement végétalisé des franges, entre la zone et l'espace agricole et entre les différentes phases d'extension, et concernant le traitement des espaces non aménagés au cœur de la zone pour favoriser l'intégration paysagère de l'ensemble. Ces actions contribueront à améliorer l'image de la zone et à renforcer son attractivité.

II.3. Le site existant : synthèse des caractéristiques et enjeux



Etude complémentaire réalisée en application des articles L111-6 et L111-8 du Code de l'Urbanisme

III. Le site en devenir : pour un aménagement de qualité, mesurant son impact sur la sécurité, les nuisances et les paysages de RD338

III.1. Des nuisances limitées

Historiquement le "hameau" du Maupas s'est développé autour de la voie de passage que constitue la RD338. Les maisons anciennes présentes au Sud de la ZA, sont situées en bord de voie. Plus loin au Nord de la ZA, les constructions du hameau de la Grange Huguet sont également implantées en bord de voie. L'évolution de l'urbanisation du secteur du Maupas, durant les années 1970, a vu la création d'un secteur résidentiel lui aussi localisé en partie au bord de la RD338. La zone d'activités actuelle a été réalisée dans les années 2000. Là aussi il a été retenu une implantation des constructions à proximité de la RD338. Le trafic sur cette voie est assez important avec une part de poids lourds non négligeable. Toutefois les nuisances sonores créées sont limitées du fait de la relative faible vitesse de passage (80km/h) et de la présence du carrefour d'entrée de la ZA et de la courbe existante sur la RD338 juste au Sud du carrefour, qui tendent à ralentir le flux.

Le prolongement dans ce secteur de la zone d'activités engendrera vraisemblablement une augmentation du trafic poids lourds du fait même des besoins des nouvelles entreprises. Toutefois le niveau de nuisances devrait rester limité. Par ailleurs il est préférable de regrouper les activités potentiellement nuisibles dans un même secteur afin de préserver les secteurs résidentiels. Le choix des extensions à l'Est et au Nord de la zone actuelle permet d'éloigner les nuisances du secteur résidentiel du Maupas, situé au Sud de la ZA.

III.2. La prise en compte de la sécurisation de la zone et des accès

Les projets d'extension de la zone d'activités n'ont pas d'interaction fonctionnelle directe avec la RD338 : l'accès aux deux phases d'extension se fera via la voie interne à la zone actuelle (chemin du Bois). L'accès aux deux parties de la zone d'activités actuelle est aisé et bien dimensionné pour le poids lourds. Le flux le plus important ira à terme dans la partie Nord via le chemin du Bois, ce qui implique pour les véhicules venant de la RD338 de traverser la RD76. Il faudrait prévoir un aménagement sur la RD76 en entrée de zone depuis le Sud, afin de faire ralentir les véhicules à l'approche du chemin du Bois. Actuellement la vitesse n'est pas limitée graduellement à l'approche de la zone d'activités. Il faudrait au minimum créer une zone de vitesse plus faible (70 puis 50 km/h) à l'amont de l'entrée Sud de la ZA, idéalement accompagnée par des aménagements obligeant les véhicules à ralentir (rétrécissement physique de la voie, rétrécissement visuel, ralentisseurs, chicanes, aménagements urbains marquant l'entrée dans la zone urbaine, ...).

Toutefois le trafic induit par les nouvelles activités va avoir un impact sur la RD338 par ricochet. L'aménagement actuel n'est pas dimensionné pour un flux important de poids lourds, les voies de stockage "tourne à gauche" n'étant pas suffisantes pour accueillir plusieurs poids lourds simultanément. La visibilité en sortie de ZA sur la RD338 est limitée au Sud par la courbe décrite par la RD338, rendant

difficile la traversée de la voie pour repartir en direction du Sud (vers Tarare). Sur la RD338 il n'y a pas non plus de zone de vitesse réduite à l'approche du carrefour avec la RD76. Une zone limitée à 70 km/h de part et d'autre du carrefour s'avèrerait intéressante.

Globalement l'impact de l'aménagement de la zone sur la sécurité des circulations sur la RD338 et la RD76 sera limité, mais il faudra à terme se poser la question d'une meilleure sécurisation du carrefour entre la RD76 et la RD338, déjà assez accidentogène, et du carrefour de la ZA sur la RD76, tout en préservant la fluidité du trafic. Ces aménagements devront être étudiés en collaboration avec les services du Département du Rhône et de la CCBPD.

Si la présente étude a vocation à assouplir la règle de retrait de 75 m par rapport à l'axe de la voie, il est toutefois important qu'aucune construction ne vienne détériorer la visibilité actuelle sur la RD338 depuis la zone. La préservation de la frange végétale actuelle au droit des constructions et son prolongement le long de la 2nde phase d'extension (au Nord), intéressante sur le plan paysager, permettrait également d'attirer l'attention des utilisateurs de la RD338. En revanche, les constructions devront respecter un recul suffisant, afin de ne générer aucun masque nouveau sur les abords de la voie. Le recul retenu pour la zone d'activités existante est cohérent avec cet objectif, imposant un retrait de 20 m par rapport à l'axe de la RD338. Les constructions seraient ainsi implantées à environ 15 m du bord de la voie. Elles auront de ce fait un recul égal à la hauteur maximum autorisée dans la zone (15 m pour les phases 1 et 2 d'extension). Par ailleurs, les arbres implantés en bord de voie ont une hauteur d'environ 15 m. La préservation d'une bande boisée de largeur suffisante en bord de RD338 pourra créer un masque végétal efficace pour les constructions de la 2nde phase d'extension.

Enfin, les conditions de desserte de la zone par les transports collectifs doivent être améliorées. Outre un meilleur cadencement de la ligne régulière, l'accès au point d'arrêt de cars pourrait être amélioré au moyen d'aménagements sur la RD338 : matérialisation des zones de stationnement des cars, création de passages piétons sécurisés et de liaisons piétonnes jusqu'à la zone d'activités. Ces aménagements devront être réfléchis dans le cadre du réaménagement global du carrefour RD76/RD338.

III.3. La prise en compte de la trame paysagère existante

L'aménagement des deux phases d'extension de la zone d'activités du Maupas pourra s'appuyer sur la trame paysagère existante en reprenant et préservant ses caractéristiques :

- conservation et prolongement des rideaux végétaux bordant la RD338 qui jouent et joueront un rôle de masque naturel pour les constructions existantes et futures et qui uniformiseront le paysage perçu depuis la voie.
- préservation d'une trame végétale en bordure de zone à l'interface avec l'espace agricole au Sud.

- création d'une trame verte interne à la zone, entre les différentes phases d'extension et au cœur des aménagements qui assurera l'intégration paysagère de la zone et qui renverra aux boisements formant son écrin.

III.4. Une intégration paysagère qui doit se faire en cohérence avec la zone existante

L'absence d'accès direct sur la RD338 pour les deux phases d'extension projetées de la ZA ne doit pas faire oublier les impacts induits en termes de sécurité et de trafic. Les nouveaux flux liés à l'augmentation de l'activité dans la zone vont nécessiter la sécurisation du carrefour central de la zone sur la RD76, mais également à terme le réaménagement du carrefour donnant sur la RD338. Ces aménagements seront l'occasion d'apporter une requalification urbaine en entrée de zone et ainsi de valoriser l'ensemble de la zone d'activités.

La prise en compte de la sécurité passe, on l'a vu, par une limitation de l'impact visuel des nouvelles constructions et aménagements de la zone (et ses extensions) sur la RD338, afin de ne pas trop distraire les usagers de leur conduite. Le traitement des franges, par le maintien et le prolongement des espaces boisés, assurera le rôle de masque visuel. Les constructions s'implanteront avec un recul suffisant pour limiter l'attrait visuel depuis la RD338.

Du fait de la prégnance des espaces boisés dans le secteur de la zone d'activités, l'intégration des extensions successives sera facilitée. La frange végétalisée le long de la RD338 devra être systématisée afin de garantir une transition entre la voie et la zone. La reprise de cette frange végétalisée entre les différentes phase d'extension et au sein même des aménagements permettra d'atténuer l'effet de masse et d'intégrer la zone globale dans son écrin boisé.

III.5. Le site en devenir : synthèse des propositions visant à améliorer la prise en compte des caractéristiques paysagères et fonctionnelles de la zone du Maupas et de ses extensions futures

Afin d'améliorer l'intégration paysagère, le fonctionnement et la qualité globale de la zone d'activités du Maupas et de ses extensions futures, il est proposé de prendre en compte les enjeux identifiés dans le cadre de la présente étude.

En particulier, une attention particulière sera portée :

- **aux marges de recul des futures constructions :**
De gabarits relativement importants du fait de la vocation économique de la zone, les constructions pourraient venir impacter le paysage et créer une distraction visuelle si elles s'implantaient trop près de la RD338.
Le retrait des constructions devra être significatif et proportionnel aux volumétries des constructions concernées afin d'assurer leur intégration et limiter les possibles gênes visuelles. Les parkings ne sont pas concernés par ce recul du fait de leur impact paysager limité.
- **au maintien et au prolongement des franges végétales** (bosquets et haies basses, arbres de moyenne à haute tige, arbres d'alignement), **afin d'accompagner l'insertion des futures constructions, prioritairement le long de la RD338 (2^{ème} phase d'extension).**
- **à la création de masses végétalisées et boisées au sein même de la zone** assurant l'intégration paysagère globale et faisant écho à l'écrin boisé entourant la zone.
- **à l'aménagement, au sein de la zone, de cheminements piétons.**
Le maillage piéton de la zone devrait être directement relié à l'arrêt de bus des "Cars du Rhône", dont les abords, sur la RD338, devraient être réaménagés et sécurisés.
- **au réaménagement des carrefours sur la RD76 et sur la RD338 et plus largement à la requalification des entrées de la zone d'activités.**
L'adaptation aux nouveaux flux et la sécurisation des accès devra permettre l'amélioration de la qualité des aménagements et marquer les entrées de zone.

Ces principes pourront être inscrits dans le cadre de l'OAP et du règlement du PLU de manière à ce qu'ils soient intégrés en phase opérationnelle dans le plan de masse et le programme des extensions de la ZA du Maupas.

