

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL VALANT PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT



Géomètre-Expert



Modélisation 3D & BIM



Prestations par drone



Urbanisme & Paysage



Ingénierie VRD



A.M.O. patrimoniale

1.g

ANNEXE : AMENDEMENT DUPONT

Agence de MONTAUBAN

60 Impasse de Berlin
Albasud - CS 80391
82003 MONTAUBAN Cedex
montauban@urbactis.eu

Agence de BOULOC

16 Rue Jean Jaurès
31620 BOULOC
bouloc@urbactis.eu

Agence de GRENADE

1289 Rue des Pyrénées - BP 3
31330 GRENADE/GARONNE
grenade@urbactis.eu

05 63 66 44 22
Numéro unique
www.urbactis.eu

Arrêté par délibération du Conseil Communautaire le : 05/12/2022
Approuvé par délibération du Conseil Communautaire le : 06/12/2023

Dossier n°160128

SOMMAIRE

Sommaire	1
Préambule	3
Route départementale 953	6
Caractéristiques générales de l'axe	7
Secteur A : Goudourville – Lalande.....	9
Secteur B : Saint Loup – Zone de la Molère.....	15
Route départementale 813	19
Caractéristiques générales de l'axe	20
Secteur C : Lamagistère – Carmentrant.....	21
Secteur D: Lamagistère – Saint Michel	28
Secteur E : Valence d'Agen – Canal latéral de la Garonne	31
Secteur F : Goudourville – Carrelat.....	36
Secteur G : Goudourville – Carrelat	41
Secteur H : Pommevic – Sortie de ville est	47
Conclusion	52

PREAMBULE

Cette étude répond aux impératifs de l'article L 111-6 du code de l'urbanisme dont le contenu est reporté ci-après :

« 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 du code de l'urbanisme. »

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) valant Programme Local de l'Habitat (PLUi-H), peut **fixer des règles d'implantation différentes** de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude, appelée Amendement Dupont 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.

L'autoroute A62 traverse le territoire intercommunal, mais la volonté n'est pas d'urbaniser à proximité de cet axe.

Sur le territoire de la communauté de communes, les routes classées à grande circulation et ainsi concernées par la présente étude sont :

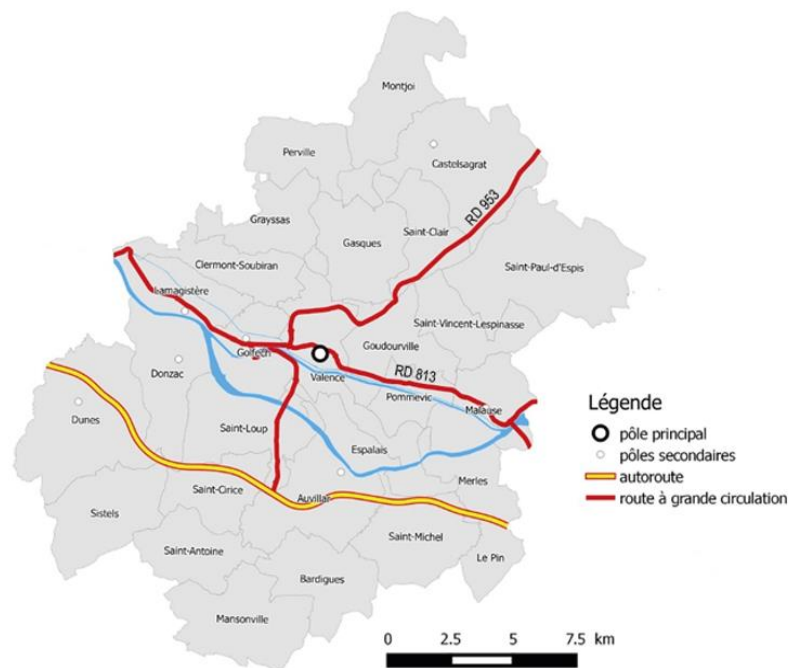
- La route départementale 813 ;
- La route départementale 953.

Ces routes traversent des espaces urbanisés, agricoles ou naturels et des secteurs potentiellement concernés par une urbanisation future, qui pourrait avoir lieu dans le cadre du présent PLUi-H.

L'objectif de l'aménagement paysager et urbain au regard de cette loi est d'intégrer au mieux l'urbanisation et notamment les zones d'activités en secteur non urbanisé afin de promouvoir un urbanisme raisonné de qualité le long des voies routières les plus importantes.

Les communes situées en zones inondables sont soumises au Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI) du bassin de la Garonne Aval.

La présente étude passe en revue différents secteurs en entrée de ville et traversés ou longés par une des deux départementales classées en route à grande circulation. Ces secteurs représentent des opportunités pour le développement du territoire et a, à ce titre, fait l'objet d'un diagnostic concernant les thématiques des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de l'urbanisme et du paysage. En fonction des conclusions de ces diagnostics synthétiques, des préconisations ont été formulées.



Contexte géographique et principale trame viaire du territoire d'étude
 Source : Urbactis

Méthodologie :

Concernant l'urbanisation de ces nouveaux secteurs, les panneaux d'entrée ou sortie d'agglomération ne sont pas à prendre en compte puisqu'ils ne représentent pas forcément les limites de l'urbanisation actuelle. Ainsi, il faut considérer les parties actuellement urbanisées pour réaliser l'étude Amendement Dupont.

Dans cette étude nous allons évoquer le terme de « **partie actuellement urbanisée** ». Il n'y a pas de règle nationale permettant la définition de ce terme puisqu'il s'agit d'une appréciation des circonstances locales, notamment du type d'habitat, dense ou plus diffus que l'on trouve dans les environs, de la distance par rapport aux constructions les plus proches, mais aussi en fonction de la protection de l'activité agricole ou du paysage, de la desserte par des équipements, de la topographie des lieux et des éléments qui marquent les limites de l'urbanisation comme une route ou un cours d'eau.

De plus, la notion de terrains agricoles est appliquée grâce au Registre Parcellaire Graphique 2014 présent sur le site geoportail.gouv.fr. Ces éléments se renvoient à chaque carte du document, notamment dans la partie diagnostic.

ROUTE DEPARTEMENTALE 953

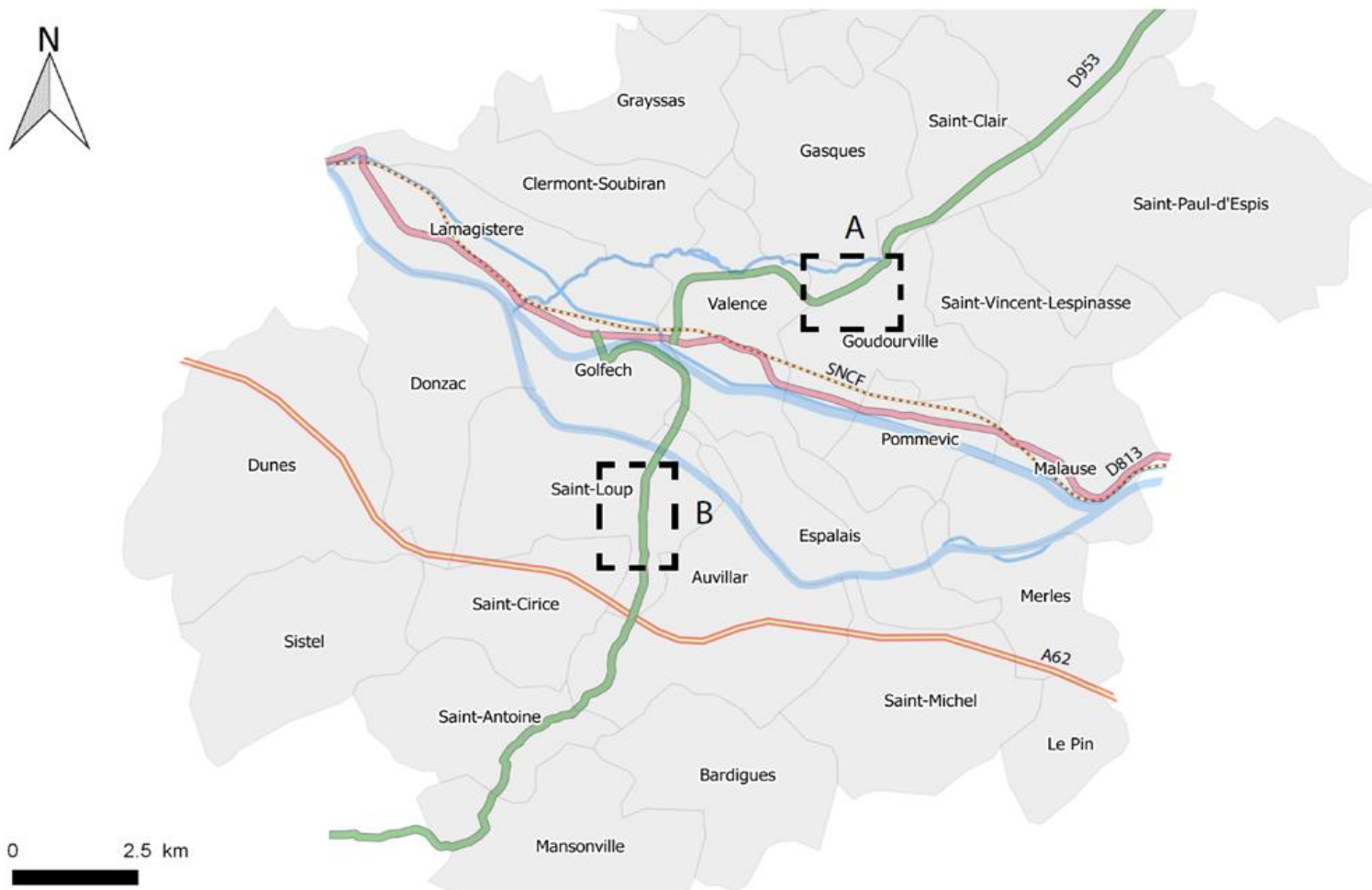
Caractéristiques générales de l'axe

La route départementale 953 met en relation les deux rives de la Garonne, en traversant la communauté de communes du Nord au Sud. Elle s'inscrit également dans un itinéraire d'intérêt régional en reliant Cahors à Auch. Cet axe permet de desservir la sortie de l'autoroute A62, les équipements intercommunaux, notamment ceux situés sur la commune de Valence d'Agen comme la gare, le lycée, le complexe sportif et le centre-ville avec ses services et commerces mais aussi la centrale nucléaire de Golfech. Valence d'Agen est le pôle central de la Communauté de Communes des Deux Rives et regroupe avec Golfech, 62% des emplois sur l'intercommunalité. De plus, la communauté de communes attire des salariés vivant dans les bassins de vie de Moissac, Castelsarrasin et Agen.

La fréquentation relativement élevée de cet axe, avec plus de 3000 véhicules par jour, s'explique aisément par le lien qu'il assure entre l'échangeur autoroutier et le pôle principal de la communauté de communes.

A noter que près de 83 % des trajets domicile-travail se font en voiture par les habitants de la communauté de communes.

La RD 953 est soumise au risque de transports de matières dangereuses.



Localisation des secteurs étudiés sur la RD953
Source : Urbactis

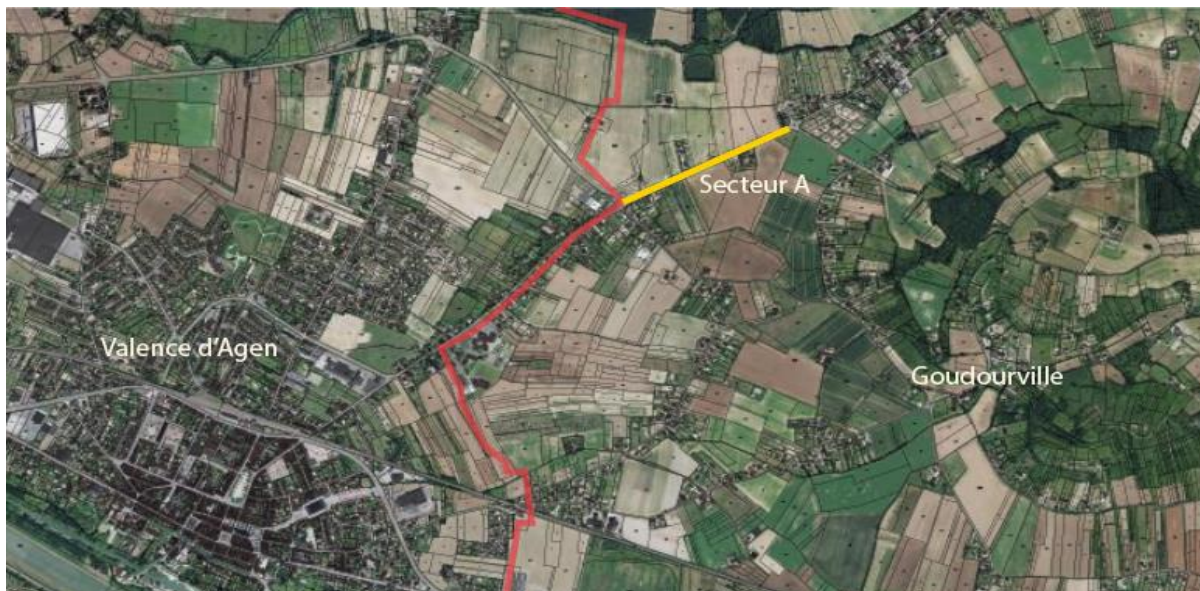
Secteur A : Goudourville – Lalande

Localisation :

Le site étudié est localisé à Goudourville, en limite avec la commune de Valence d’Agen, sur la route de Lalande.

Localisation du secteur A, entre Goudourville et Valence d’Agen, sur la RD953

Source : Urbactis.



Description générale et diagnostic :

Situé entre deux parties actuellement urbanisées, à l'Ouest Valence d'Agen et à l'Est Goudourville, le secteur est à dominante agricole. En effet, hormis les quelques habitations éparses, les parcelles aux abords de l'axe sont des terres agricoles. Elles sont utilisées pour la culture de tournesol, maïs et orge.

Délimité par deux ronds-points, l'axe s'étend sur environ 600 mètres. Il s'agit d'une route à deux voies et à double sens de circulation.

A plus de 500 mètres au Sud-Est du secteur, une ZNIEFF de type 1 est présente. Elle est identifiée par le numéro 730030235 et le nom « Coteaux du grouillet ».

A 300 mètres au nord, une zone inondable est repérée en raison de la présence de La Barguelonne, ruisseau affluent de la Garonne.

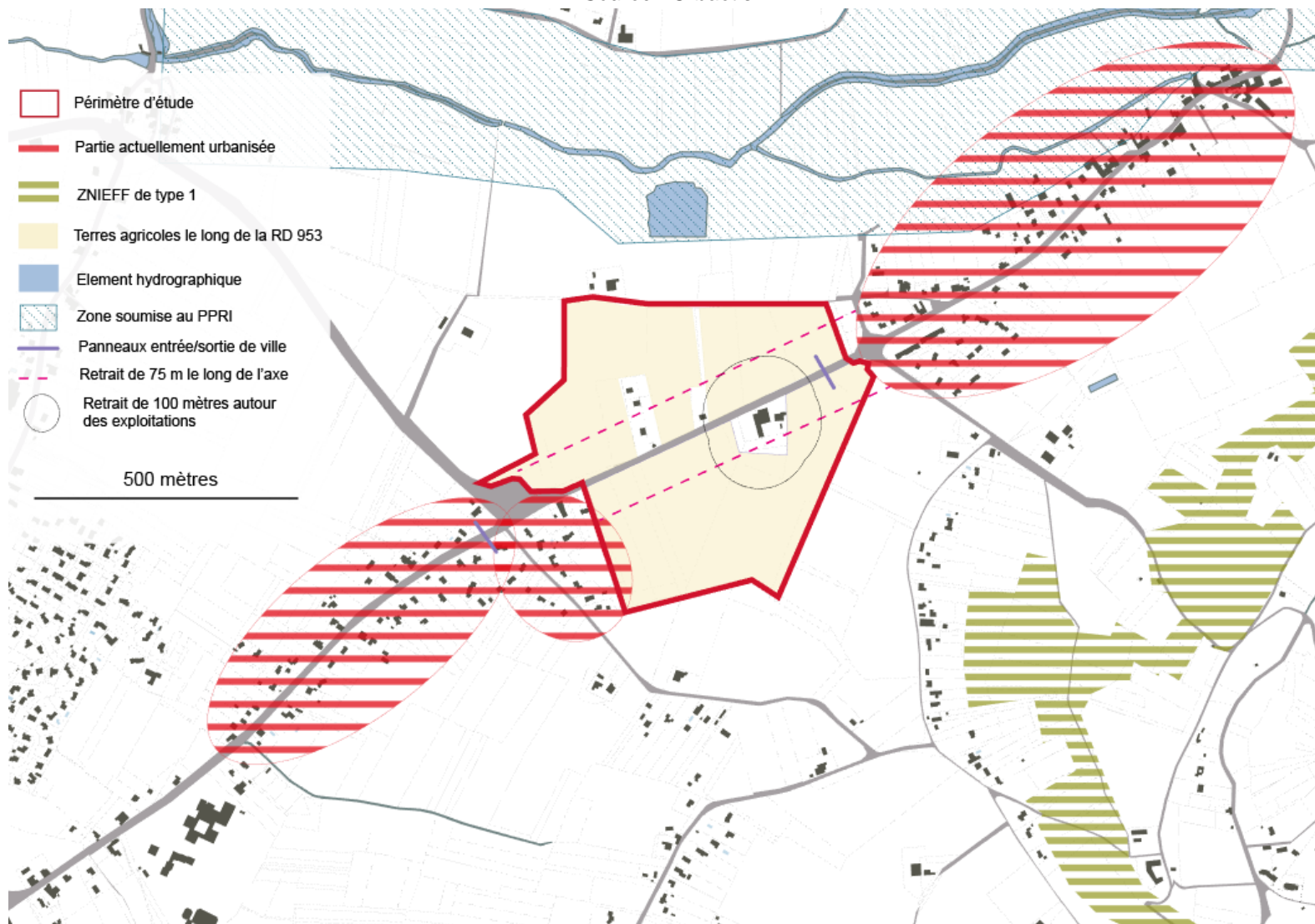
La commune de Goudourville possède 2 monuments historiques inscrits : le château et l'église. Ces derniers se trouvent à plus d'un kilomètre du secteur étudié.

Intérêt du site :

Ce secteur fait l'objet d'une étude car il se trouve entre deux poches urbanisées à vocation résidentielle et **pourrait avoir pour effet de renforcer le secteur de Lalande sur la commune de Goudourville**, qui n'a pas de cœur de village réellement constitué.

Diagnostic et enjeux du secteur A – Goudourville

Source : Urbactis



Nuisances et enjeux environnementaux :

En cas d'un futur aménagement sur cette zone, le trafic connaîtra une légère augmentation, notamment aux horaires de pointe, car le secteur est destiné à une vocation d'habitat.

Un périmètre de 100 mètres autour de l'exploitation agricole existante est à respecter afin d'éviter les conflits avec les exploitations.

En ce qui concerne l'aspect environnemental, la réduction des terres agricoles est le principal enjeu du site.

- **ENJEUX**
 - Limiter les conflits de voisinage ;
 - Limiter l'artialisation des terres/

- **PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET**

Le périmètre de 100 mètres autour de l'exploitation agricole est à prendre en compte.

Au niveau de la superficie du périmètre, afin d'être en cohérence avec les projections du PADD du PLUI-H et avec la volonté de limiter la consommation d'espaces agricoles, la totalité du périmètre d'étude ne pourra être urbanisée. Seule une zone d'une superficie d'environ trois hectares est retenue, afin de conforter le secteur de Lalande. La zone pourra se situer en recul de la RD953, en face du lotissement du Clos de Lalande.

Un passage d'écologues a été réalisé sur ce site, dans le cadre de l'évaluation environnementale du PLUI-H. Les enjeux ressortis sont faibles, à l'exception d'un pigeonnier en ruine permettant le nichage

de certains animaux. L'état de ruine étant avancé, le PLUI-H ne donne pas d'indication sur sa conservation.

Sécurité publique de trafic et accidentologie :

Sur ce tronçon, le trafic est de 1925 véhicules par jour (données du conseil départemental du Tarn-et-Garonne 2015). Il permet de relier le Nord de Goudourville (lieu-dit Lalande) à Valence d'Agen.

Depuis 2010, aucun accident n'a été recensé sur cette portion de l'axe (données du conseil départemental du Tarn et Garonne). Le tronçon étudié n'est pas répertorié dans le classement sonore des infrastructures de transport terrestre.

- **ENJEUX :**
 - Sécuriser les accès

- **PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET :**

Aucun nouvel accès ne sera créé sur la RD953. Une voirie unique devra être aménagée pour desservir la zone à urbaniser, elle devra se raccrocher à la trame viaire existante.

Qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages :

Le tronçon étudié est linéaire sans différence altimétrique, la visibilité et la lisibilité sont donc bonnes. Des arbres sont plantés en bordure de l'axe, sur la rive Nord, faisant office de barrière visuelle mais aussi de ligne de fuite. Des poteaux pour le réseau électrique sont présents

le long de la voie, sur la rive Sud. Les terrains sont plats car actuellement cultivés.

Dans le sens Est-Ouest on aperçoit, en arrière-plan, les tours de refroidissement de la centrale nucléaire de Golfech. Toujours en arrière plan, sur la rive Nord, on aperçoit une ligne de crête, protégeant ainsi la Barguelonne qui n'est donc pas visible. Dans le sens Ouest-Est, on remarque au loin les quelques maisons d'habitations situées au Sud-Est de l'axe.

- **ENJEUX :**

- Veiller à l'intégration paysagère des nouvelles constructions ;
- S'intégrer au mieux vis-à-vis de l'urbanisation de Lalande et du lotissement situé en face de l'opération projetée.

- **PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET :**

Afin de qualifier cette entrée de ville, les aménagements devront être qualitatifs et comprendre notamment des plantations.

Le périmètre devra prendre en compte un recul et devra intégrer une bande tampon paysagère entre les constructions et la route départementale. Un traitement végétal sera à apporter aux haies afin de créer une transition entre les espaces agricoles et le nouveau quartier de Lalande.

L'aménagement du site devra s'intégrer dans une vision d'ensemble avec les zones urbaines et à urbaniser du PLUI-H sur le secteur.

Conclusion du diagnostic et des enjeux :

Malgré le diagnostic réalisé pouvant permettre de démontrer un recul fixé à 25 mètres de l'axe de la RD953, les collectivités décident de ne pas retenir la création d'une zone à urbaniser à proximité de la D953, hors agglomération. Ce choix est réalisé au titre de la modération de la consommation d'espaces naturels et agricoles et la priorisation de l'urbanisation en continuité des parcelles déjà urbanisées à l'est de la Route des Pigeonniers.

Le recul fixé vis-à-vis de l'axe de la RD953 n'est pas modifié.

Extrait du règlement graphique

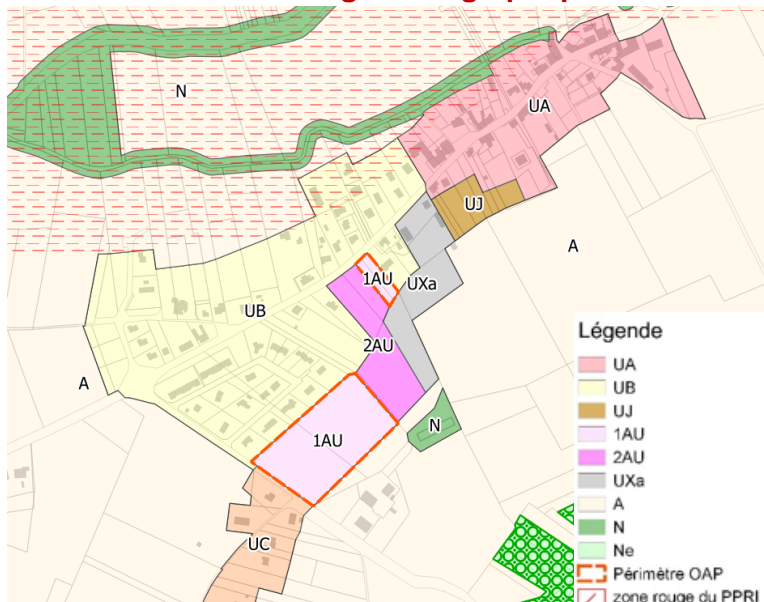
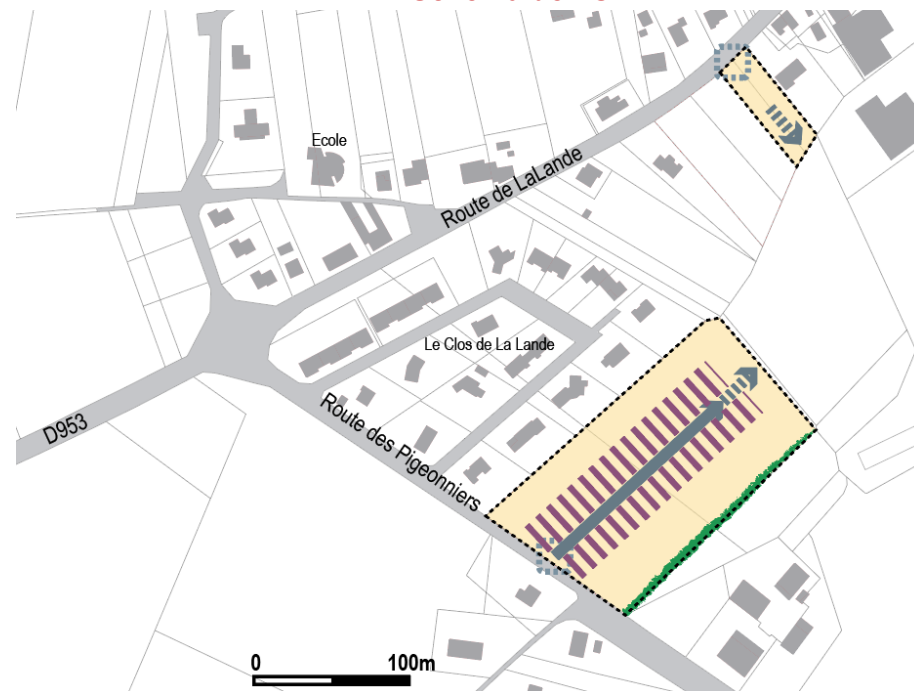


Schéma de l'OAP



- OAP Lalande
- ▭ Périmètre des Orientations d'Aménagement et de programmation
 - PRINCIPALES AFFECTATIONS A CONFORTER OU A CREER
 - ▭ Zone à urbaniser ouverte (1AU)
 - ESPACES PAYSAGERS A CONFORTER OU A CREER
 - ▬ Espaces tampons : plantations arborées et arbustives à conforter ou à créer de type haies bocagères
 - ▬ Zone d'implantation des constructions (alignées les unes par rapport aux autres)
 - AMENAGEMENTS LIES AUX DEPLACEMENTS
 - ➔ Principe de voies principales à créer ou à aménager
 - ⋯ Espace libre pour anticiper la création de futures voies
 - ⊞ Accès à créer et à aménager de façon sécurisée

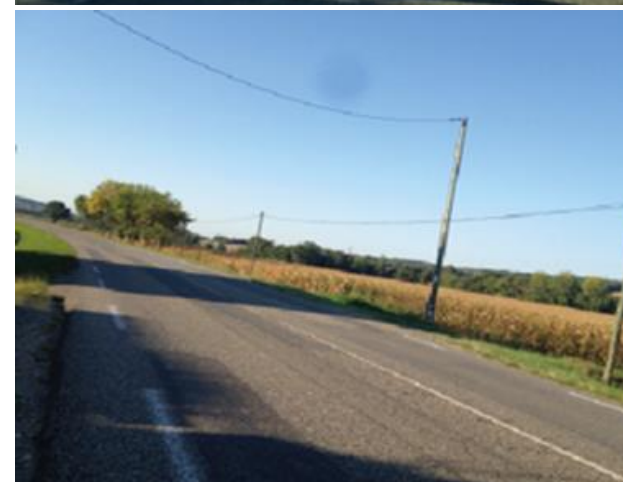
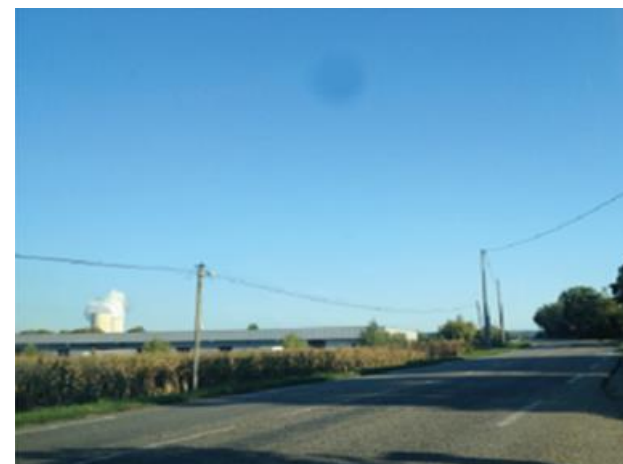
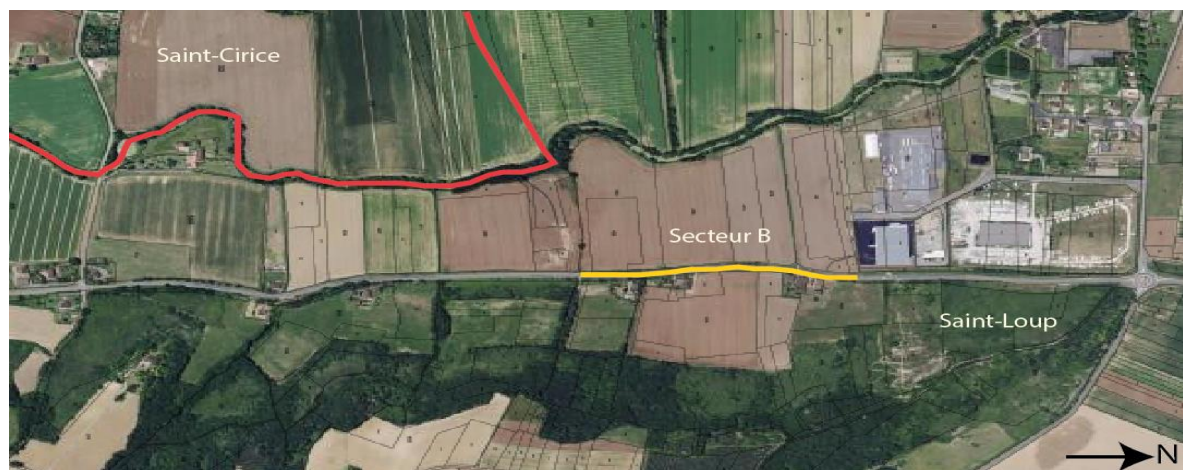
Secteur B : Saint Loup – Zone de la Molère

Localisation :

Le site étudié se situe à Saint-Loup, à l'Est du centre-ville.

Localisation du secteur B, à Saint Loup, sur la RD953

Source : Urbactis.



Description générale et diagnostic :

Le secteur étudié est situé au sud de la zone d'activités de la Molère qui comporte trois entreprises. Les parcelles de part et d'autre de la voie sont à dominante agricole (maïs, blé et tournesol), hormis quelques habitations éparses, sur la rive Est.

Le périmètre du diagnostic est d'environ 500 m, il s'agit d'une route à deux voies et à double sens de circulation.

A plus d'un kilomètre à l'Ouest, se trouve une ZNIEFF de type 1 répertoriée par le nom « Bois du Fort, de Capet, Butte aux Prieux » et le code 730010563. Néanmoins, une partie de cette ZNIEFF est localisée directement sur le secteur étudié.

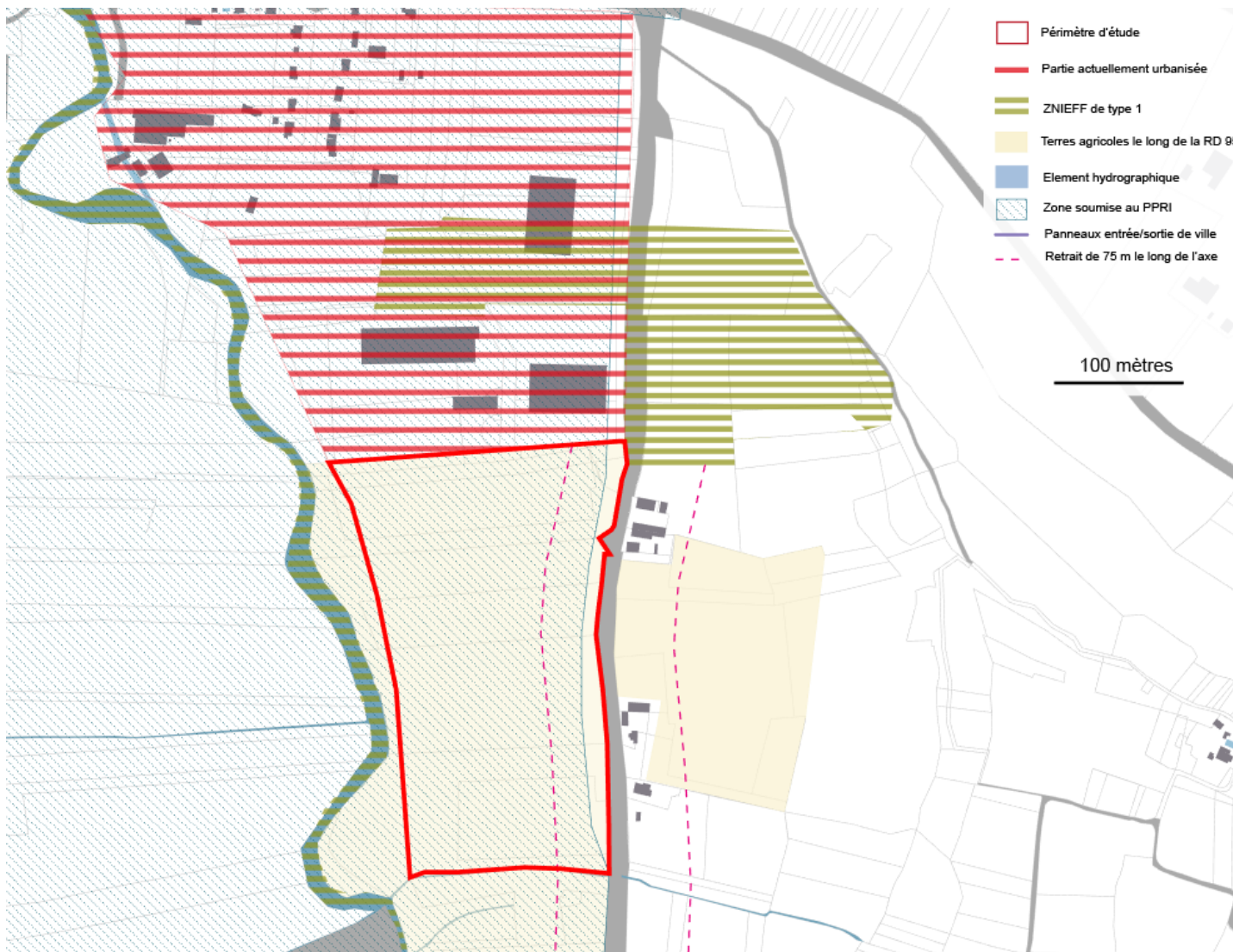
La Garonne est également répertoriée comme une ZNIEFF de type 1 (« La Garonne de Montréjeau jusqu'à Lamagistère » 730003045) mais aussi comme une ZNIEFF de type 2 (« Garonne et milieux riverains, en aval de Montréjeau » 730010521). Une partie de cette dernière suit le lit de l'Arrats, cours d'eau à l'ouest du secteur étudié. Ainsi, le site est soumis au risque inondation, due à sa proximité avec l'Arrats (moins de 300 mètres).

Intérêt du site :

Ce secteur est identifié car il s'agit d'une zone d'activités intercommunales bien située (proximité autoroute), qui fait l'objet d'un repérage dans le cadre du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD). **Cette zone représente un atout pour le développement économique du territoire.**

Carte de diagnostic et enjeux

Source : Urbactis



Nuisances et enjeux environnementaux :

Le risque majeur reposant sur ce site est celui de l'inondation avec un aléa fort du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRi). L'urbanisation d'une telle zone serait alors risquée, de même qu'elle pourrait mettre en péril l'existence d'habitats naturels aux abords du cours d'eau présent sur le site.

- **ENJEUX**

- Respecter le PPRi et ne pas urbaniser en zone d'aléa fort.

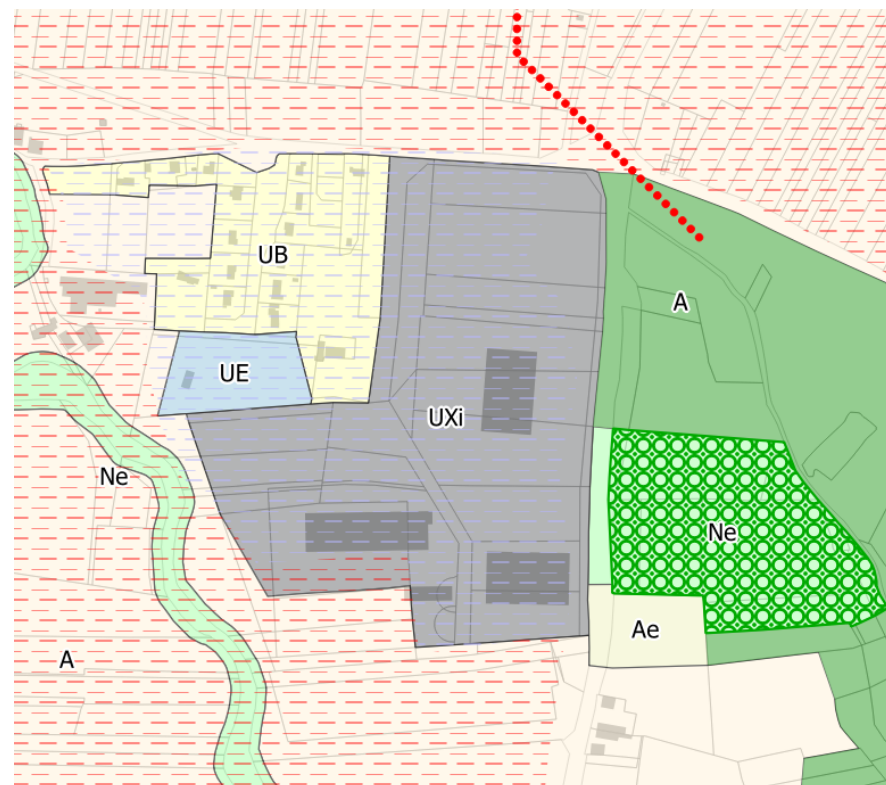
- **PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET**

L'urbanisation en zone d'aléa forte est prise en compte. La zone d'activité ne peut se développer.

Conclusion du diagnostic et des enjeux :

Dans l'attente d'une révision du PPRi, la zone d'activité retenue dans le cadre du diagnostic s'en tient aux terrains existants, quasiment tous situés en zone d'aléa faible.

Le recul vis-à-vis de la RD953 n'est pas modifié

Extrait du règlement graphique**Légende**

- UB
- UE
- UXi
- A
- Ae
- N
- Ne
- zone rouge du PPRi

ROUTE DEPARTEMENTALE 813

Caractéristiques générales de l'axe

La route départementale 813 longe la Garonne d'Est en Ouest et relie Montauban à Agen. C'est la voie historique du développement des communes de la plaine de la Garonne. Cet axe permet de desservir les équipements intercommunaux, notamment ceux situés sur la commune de Valence d'Agen comme la gare, le lycée, le complexe sportif et le centre-ville avec ses services et commerces mais aussi la centrale nucléaire de Golfech et la zone d'activités de Cabarrot. Valence d'Agen est le pôle central de la Communauté de Communes des Deux Rives et regroupe avec Golfech, 62 % des emplois sur l'intercommunalité. De plus, la communauté de communes attire des salariés vivant dans les bassins de vie de Moissac, Castelsarrasin et Agen.

A noter que près de 83% des trajets domicile-travail se font en voiture par les habitants de la communauté de communes.

Avec plus de 6 000 véhicules par jour en moyenne, cette route départementale est le deuxième axe le plus fréquenté de la communauté de communes. C'est dans la moitié ouest du territoire que le trafic est le plus élevé avec plus de 8000 véhicules par jour. Ce trafic important s'explique par les mouvements pendulaires entre les bassins de vie de Valence et d'Agen. La RD 813 est soumise au risque de transports de matières dangereuses.

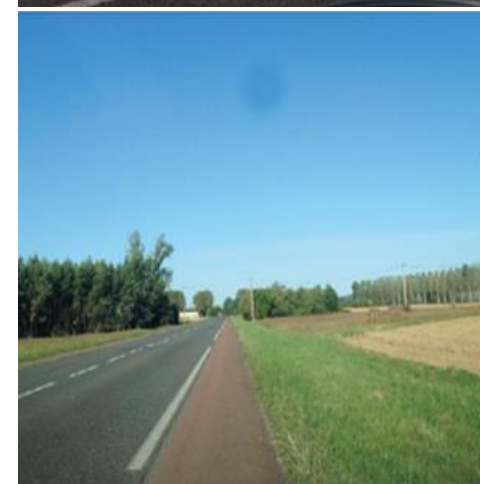
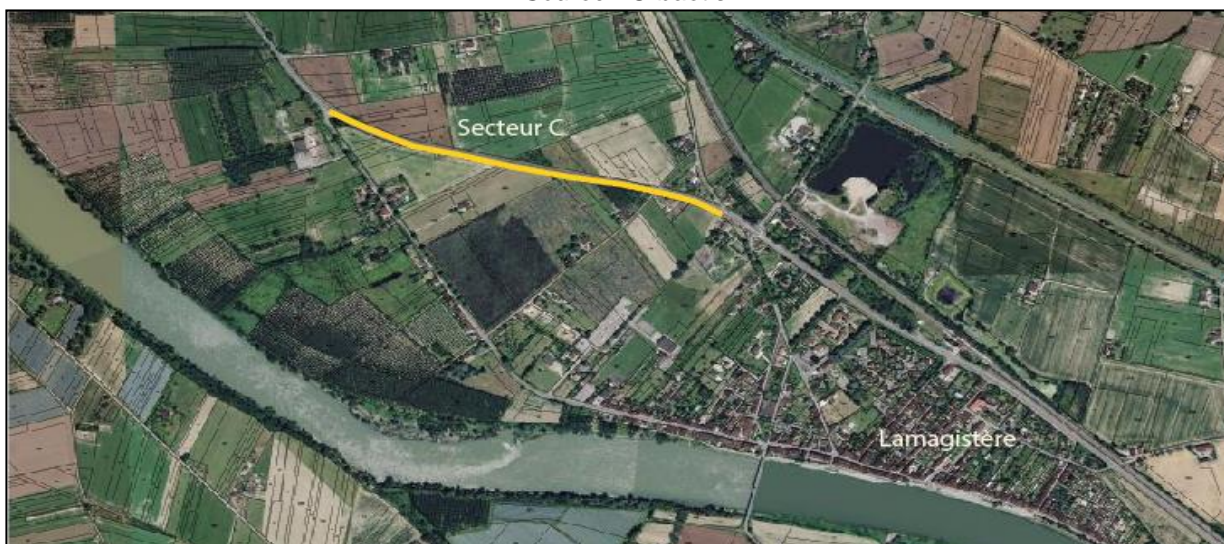
Secteur C : Lamagistère – Carmentrant

Localisation :

Le site étudié est localisé à Lamagistère, en entrée de ville au Nord-Ouest du centre-bourg.

Localisation du secteur C, à Lamagistère sur la RD953

Source : Urbactis



Description générale et diagnostic :

Située à la sortie de Lamagistère, les terrains de part et d'autre de l'axe sont à dominante agricole, et cultivés pour du tournesol, du blé et des arbres fruitiers.

Le tronçon étudié s'étend environ 1km, de route à deux voies et à double sens de circulation.

La zone est entièrement soumise au Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI).

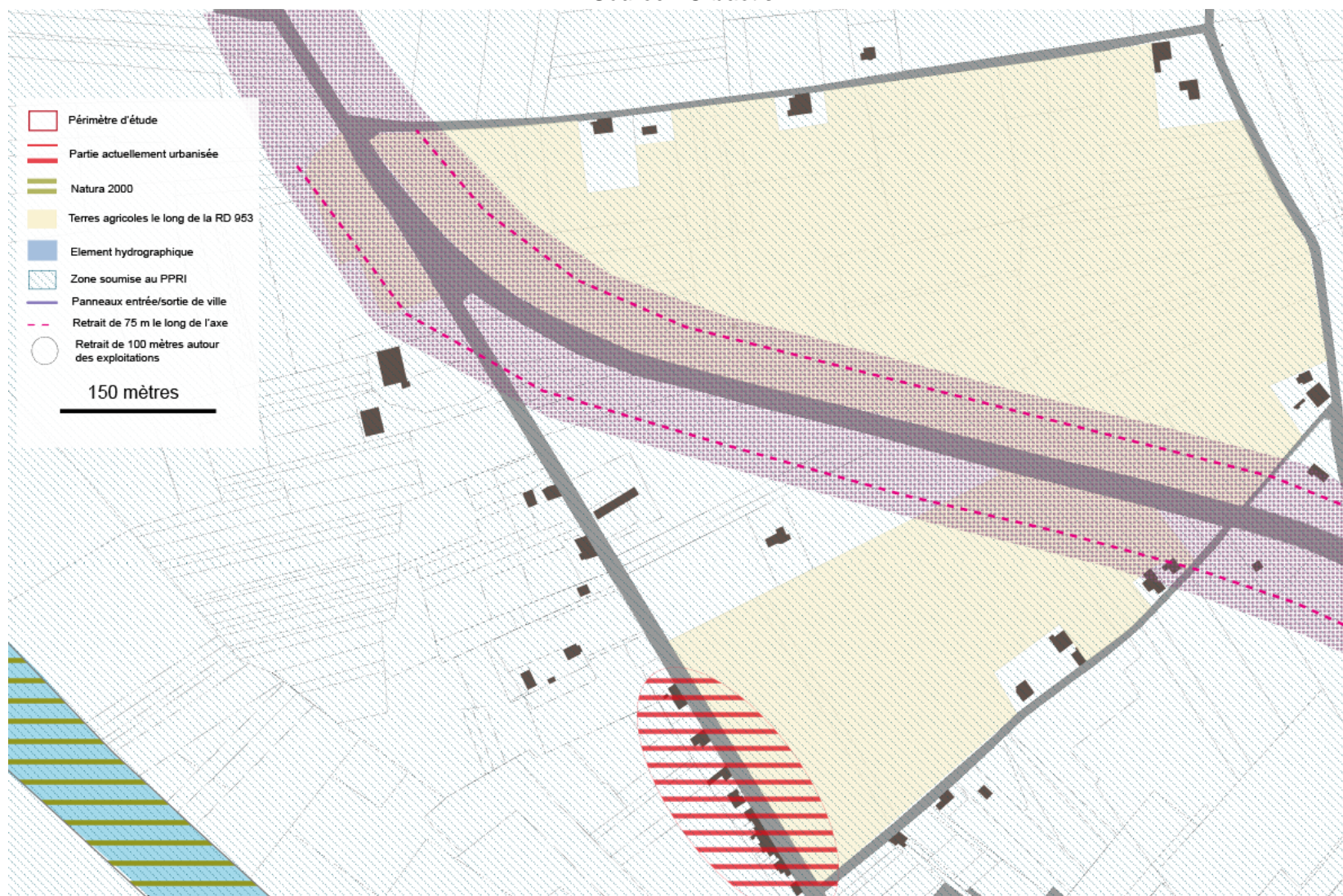
La Garonne, située à environ 800 mètres, est répertoriée comme une ZNIEFF de type 1 (« La Garonne de Montréjeau jusqu'à Lamagistère » 730003045) mais aussi comme une ZNIEFF de type 2 (« Garonne et milieux riverains, en aval de Montréjeau » 730010521).

Intérêt du site :

Ce secteur est identifié car il s'agit d'une zone de développement pour la commune, inscrite dans le cadre du PLU en vigueur avant le PLUI-H. Une grande partie de la commune étant classée en zone inondable, aléa fort du PLUI-H, **ce site urbanisable représente une opportunité pour la commune.**

Carte de diagnostic

Source : Urbactis



Nuisances et enjeux environnementaux :

L'urbanisation de cette zone comprend une réduction du nombre de terres agricoles, ainsi qu'une légère augmentation de trafic routier.

Le site est impacté par un périmètre soumis à des nuisances sonores, estimées à une largeur de 100 mètres, d'où un classement de catégorie 3 dans le classement des infrastructures de transports terrestres.

Les enjeux relevés sur le site lors du passage des écologues dans le cadre de l'évaluation environnementale du PLUI-H relève des enjeux faibles à modérés sur le site.



• ENJEUX

- Limiter les conflits de voisinage ;
- Limiter l'artificialisation des terres ;
- Conserver des espaces non imperméabilisés.

• PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET

Des alignements de plantation prévus seront conservés. Des boisements seront à préserver dans le cadre de l'orientation d'aménagement et de programmation.

Sécurité publique de trafic et accidentologie :

Sur ce tronçon, le trafic est de 8 461 véhicules par jour (données du conseil départemental du Tarn-et-Garonne 2015). Il permet de relier Lamagistère à St Jean de Thurac dans le Lot et Garonne.

En 2010, un accident mortel a eu lieu dans la continuité Nord du tronçon étudié (données du conseil départemental du Tarn et Garonne).

Un cheminement doux est présent aux abords du site.

• ENJEUX :

- Sécuriser les accès

• PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET :

Aucun nouvel accès ne sera créé sur la RD813. Les seuls accès à créer seront sur la RD30E, en entrée du centre-ville de Lamagistère.

Qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages :

Le tronçon étudié est linéaire et relativement plat. Dans le sens Ouest-Est, on aperçoit en arrière-plan la vapeur provenant des tours de refroidissement de la centrale nucléaire de Golfech. A première vue sur cet axe, nous percevons directement une haie de sapins, et au loin une plantation de platanes assez importante, sur une parcelle précise.

La visibilité et la lisibilité sont très bonnes en raison de l'absence d'urbanisation malgré la proximité avec le centre-ville de Lamagistère.

En arrière-plan, vers le Nord, on observe une ligne de crête (photo 1) de la commune de Clermont-Soubiran en hauteur. A l'inverse, au Sud on remarque quelques maisons éparses présentes avec en arrière-plan des massifs forestiers.

Une allée de platane est présente sur la D30E au Sud du site.

Une déchetterie se situe à la sortie du rond-point, côté Est du secteur. Il s'agit de la déchetterie de Mesples utilisée par les professionnels mais elle est non visible depuis l'axe d'étude.

- **ENJEUX :**

- Veiller à l'intégration paysagère des nouvelles constructions ;
- Conserver une partie de trame verte.

- **PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET :**

Les alignements de plantations existantes présentes au Sud-Est de l'opération sont à maintenir autant que possible et peuvent marquer

des limites parcellaires ou accompagner le réseau viaire. En-dehors de la partie initialement boisée, les voies structurantes seront bordées d'arbres d'alignement.

Au Sud-Est de l'opération, un espace vert commun est créé en continuité de l'espace boisé situé à l'intérieur de la zone rouge du PPRI.

La densité sera à adapter en fonction de la localisation sur le site : les constructions devront être plus dense en bordure de la contre allée (maisons de village, petits collectifs...). La densité sera moins contrainte ailleurs sur le site.

Conclusion du diagnostic et des enjeux :

Une zone à urbaniser ouverte à l'urbanisation est créée (zone 1AU), similaire à celle du PLU en vigueur avant approbation du PLUI-H, d'une superficie de 8,5 hectares. Elle permettra le développement qualitatif de ce secteur en entrée de ville.

Une Orientation d'Aménagement et de Programmation permet de fixer des principes d'aménagement (texte et schéma d'aménagement) afin de veiller à la bonne intégration des constructions et de veiller à la sécurisation du site.

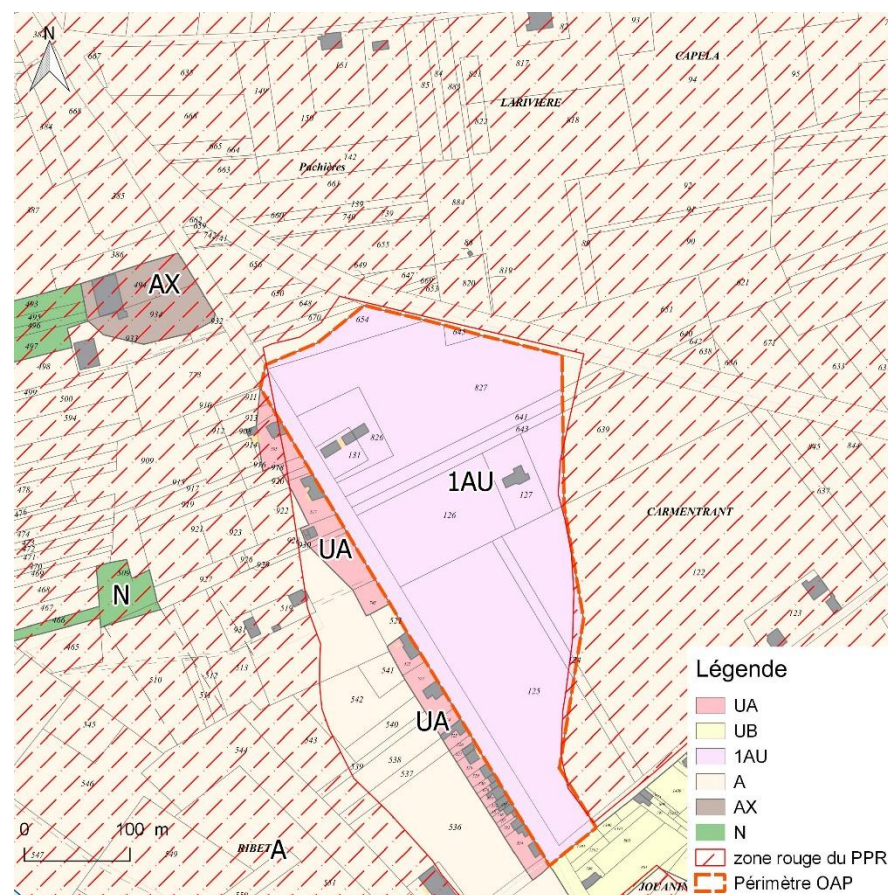
Le recul fixé vis-à-vis de l'axe de la RD813 est de 50 mètres.

L'objectif est de ne pas construire au bord même de l'axe routier de la RD 813, à la fois pour préserver les futures constructions d'un

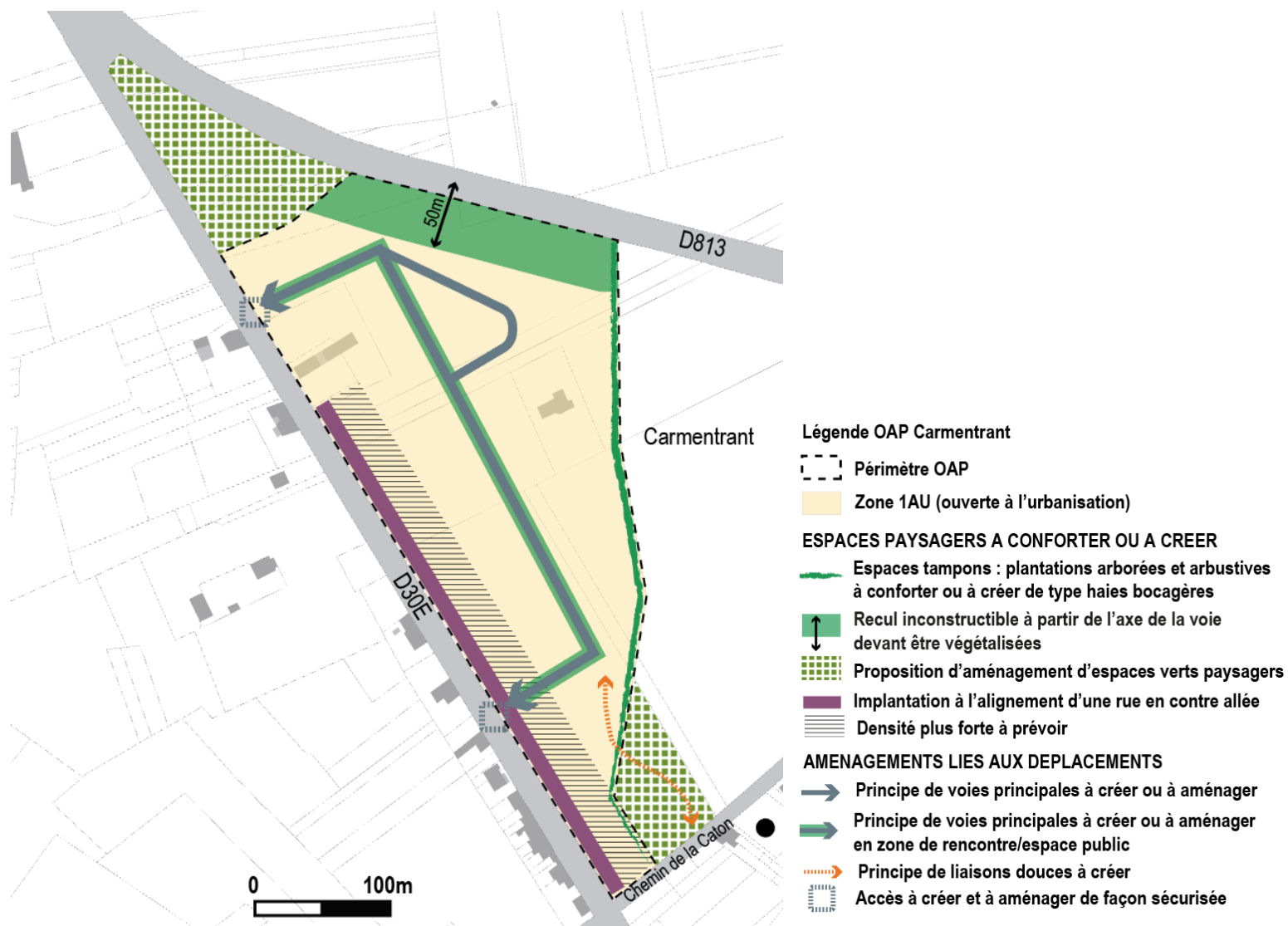
impact sonore trop important mais également afin de réserver une partie de la zone à de futures plantations ou à un traitement paysager d'une autre manière, mais en évidence de qualité. L'implantation d'arbres et d'arbustes pourra être prolongée le long de l'axe viaire dans le but d'offrir une qualité paysagère et esthétique d'entrée de village agréable, et cohérente avec celle sur la route de la D30E avec l'alignement de platane.

Ce recul est repris dans l'OAP et dans le règlement écrit de la zone.

Extrait du règlement graphique du PLUI-H



Extrait de l'OAP



Secteur D : Lamagistère – Saint Michel

Localisation :

Le site étudié est localisé à Lamagistère, à l'Est du centre-ville.

Localisation du secteur D, à Lamagistère, sur la RD813

Source : Urbactis



Description du site :

Située à la sortie de Lamagistère, les terrains sont à dominante agricole avec de la culture de maïs. Une plantation d'arbres est présente le long de l'axe, sur la bordure Ouest.

Le tronçon étudié mesure environ 360 mètres, il s'agit d'une route à deux voies et à double sens de circulation. La voie ferrée reliant Bordeaux à Sète longe la route départementale sur son côté Est. De ce fait, le terrain est accessible depuis la route en continuité du Boulevard Vergnes

La Garonne, située à environ 200 mètres, est répertoriée comme une ZNIEFF de type 1 (« La Garonne de Montréjeau jusqu'à Lamagistère » 730003045) mais aussi comme une ZNIEFF de type 2 (« Garonne et milieux riverains, en aval de Montréjeau » 730010521).

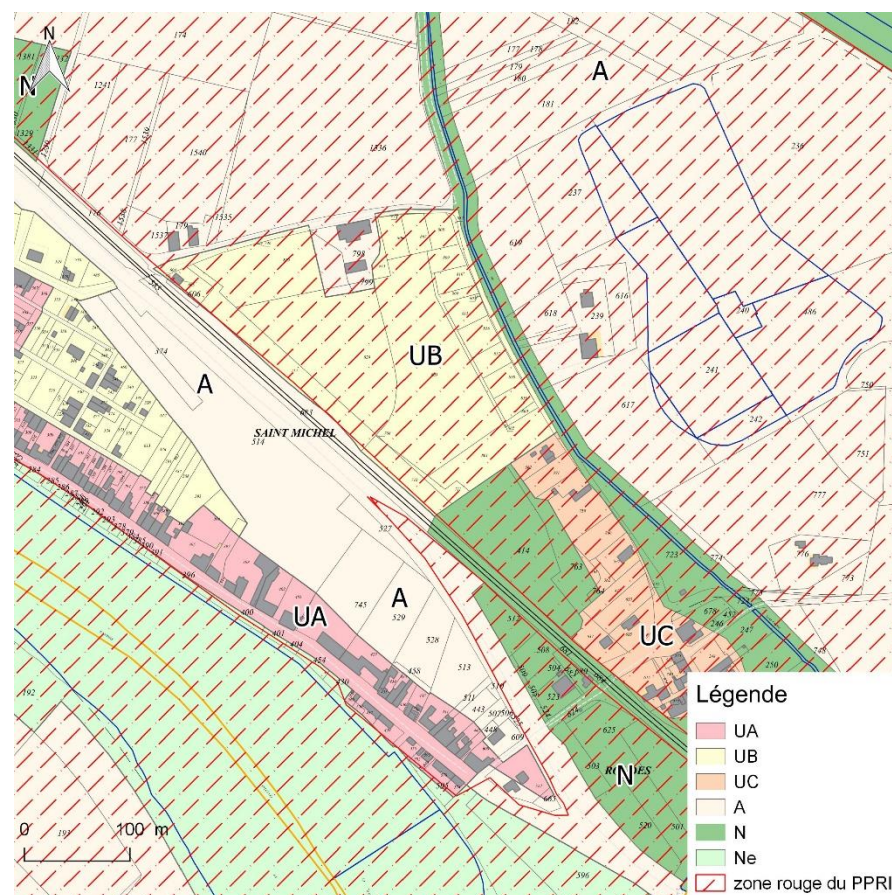
Intérêt du site :

Ce secteur est identifié dans la réflexion du PLUI-H car il s'agit d'une zone de développement pour la commune, inscrite dans le cadre du PLU en vigueur avant le PLUI-H. Une grande partie de la commune étant classée en zone inondable, aléa fort du PLUI-H, **ce site urbanisable représente une opportunité pour la commune.**

Conclusion et propositions d'aménagement :

Le site était classé en zone à urbaniser dans le cadre du PLU en vigueur de Lamagistère. Il a fait l'objet d'autorisations d'urbanisme acceptées. Ce secteur ne nécessite donc plus de dérogation concernant l'amendement Dupont.

Pas de dérogation concernant l'implantation des constructions dans le cadre du PLUI-H.

Extrait du règlement graphique du PLUI-H

Secteur E : Valence d'Agen – Canal latéral de la Garonne

Localisation :

Le site étudié est localisé à Valence d'Agen, en limite avec la commune de Golfech, sur l'avenue du Midi.

Localisation du secteur D, à Lamagistère, sur la RD813

Source : Urbactis



Description du site :

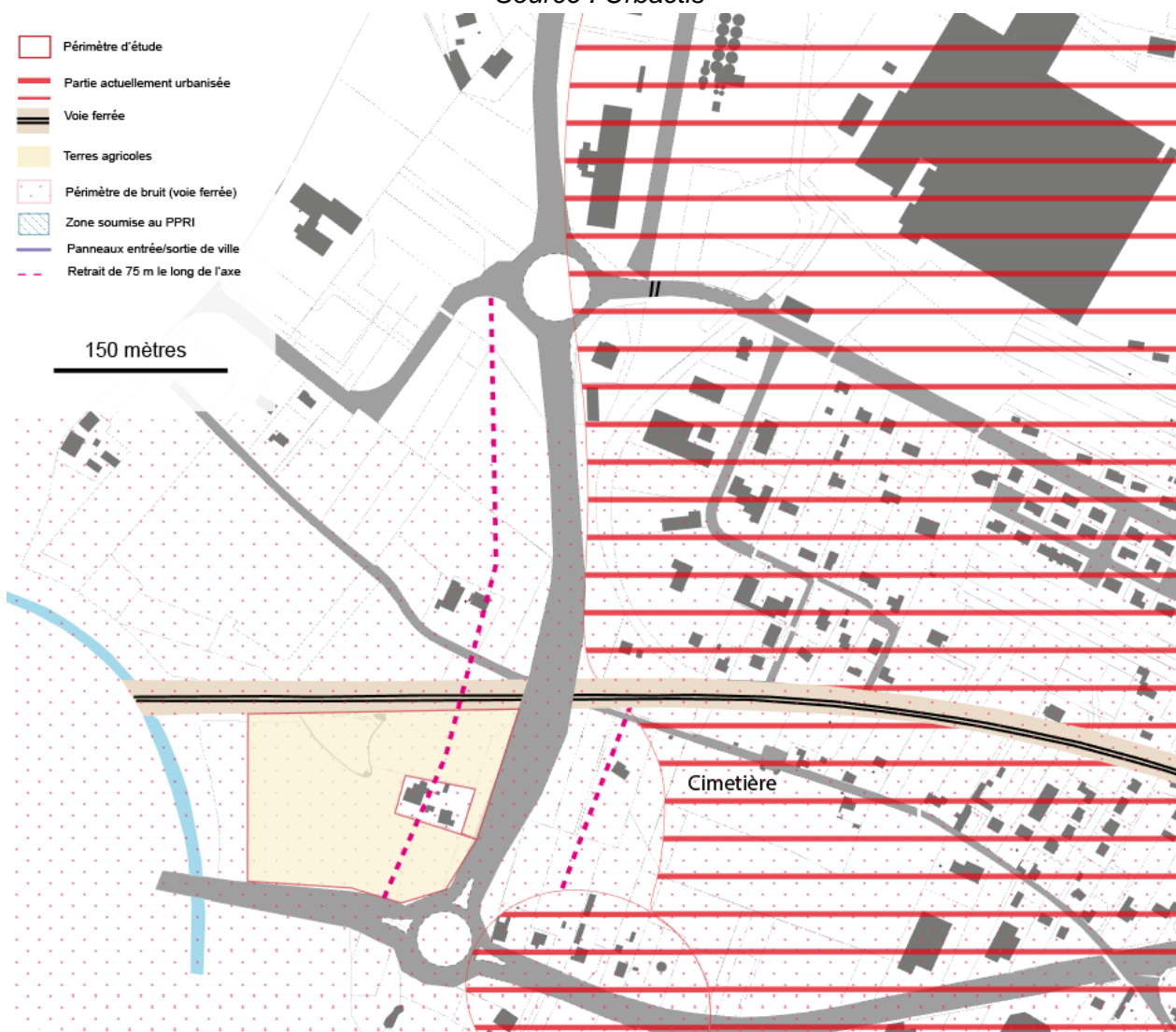
Situé à la sortie du rond-point de l'Europe, le site étudié est à dominante agricole. Les parcelles situées au sud de l'axe, appartenant à la commune de Golfech, sont plantées d'arbres et celles au nord, appartenant à Valence d'Agen, sont utilisées en prairies. Les parcelles agricoles sont délimitées au Nord par la voie ferrée reliant Bordeaux à Sète. Le canal latéral à la Garonne, situé à l'ouest du site sert de limite entre les communes de Valence d'Agen et Golfech. La Route départementale 813 traverse ce canal par le biais d'un pont. A l'ouest de ce canal, se trouve la zone d'activités de Cabarrot à Golfech.

Intérêt du site :

Ce site pourrait faire l'objet d'une urbanisation afin de combler un espace entre deux zones agglomérées et afin de qualifier une des principales entrées de ville du territoire des Deux Rives.

Carte de diagnostic

Source : Urbactis



Nuisances et enjeux environnementaux :

Avec une urbanisation sur ce site, la surface agricole sera considérable réduite.

Le site est directement impacté par les nuisances sonores dues à la présence de la voie ferrée, implantée à proximité du site. Une partie du secteur d'étude est notamment concernée par le périmètre impacté par le bruit lié à la voie ferrée.

- **ENJEUX**

- Préserver des coupures d'urbanisation ;
- Limiter la consommation de foncier.

- **PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET**

Le recul inconstructible ne doit pas être réduit, la zone pourrait être maintenue en zone non constructible pour préserver une coupure d'urbanisation entre les deux zones agglomérées de Valence et de Golfech.

Sécurité publique de trafic et accidentologie :

Sur ce tronçon, le trafic est de 8461 véhicules par jour (données du conseil départemental du Tarn-et-Garonne 2015). Il permet de relier Valence d'Agen à Golfech.

Depuis 2010, aucun accident n'a été recensé sur ce tronçon (données du conseil départemental du Tarn-et-Garonne). Le tronçon étudié est répertorié en catégorie 3 dans le classement des infrastructures de transports terrestres. Cela implique une largeur de

100 mètres des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'axe.

- **ENJEUX :**

- Sécuriser les accès

- **PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET :**

Aucun nouvel accès ne sera créé sur la RD813.

Qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages :

Les terrains sont situés en contre-bas de l'axe. Le tronçon, relativement plat, est délimité de part et d'autre par des glissières de sécurité. Le secteur situé à côté du rond-point de l'Europe est accessible depuis ce dernier grâce à un chemin qui permet d'atteindre une habitation. La plantation rectiligne d'arbres au Sud donne une impression qualitative de nature entre deux zones urbanisées malgré la présence des glissières de sécurité.

Au Nord de l'axe, on aperçoit en arrière-plan la ligne de chemin de fer, surélevée par rapport aux terrains

- **ENJEUX :**

- Veiller à l'intégration paysagère des nouvelles constructions.

- **PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET :**

Le recul inconstructible ne doit pas être réduit, la zone pourrait être maintenue en zone non constructible pour préserver une coupure d'urbanisation entre les deux zones agglomérées de Valence et de Golfech.

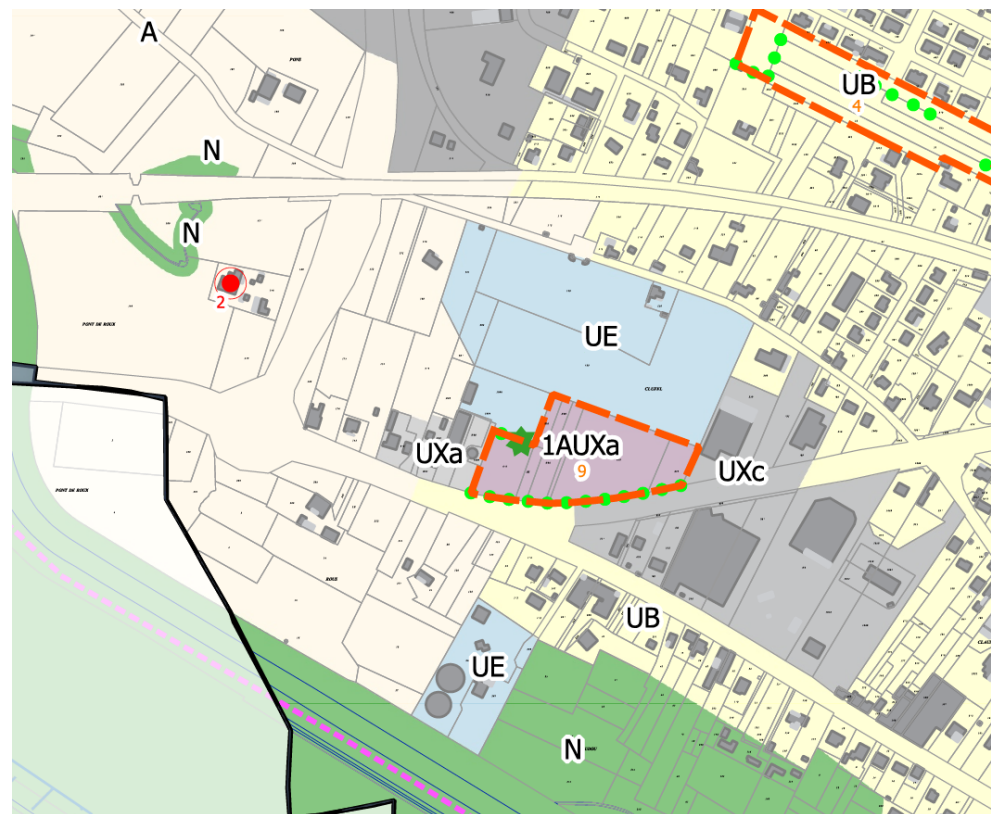
Conclusion du diagnostic et des enjeux :

Ce secteur ne sera finalement pas retenu pour une urbanisation à moins de 75 mètres de l'axe de la voie. En effet, cette zone servira de coupure d'urbanisation entre les communes de Valence d'Agen et de Golfech.

Les terrains sont maintenus en zone agricole.

Le recul n'est pas modifié, aucun aménagement n'est à prévoir sur ce secteur.

Extrait du règlement graphique du PLUI-H



Secteur F : Goudourville – Carrelat

Localisation :

Le site étudié est localisé à Goudourville, au lieu-dit Carrelat, en limite communale avec Valence d'Agen

Localisation du secteur F, à Goudourville, sur la RD813

Source : Urbactis



Description du site :

Le tronçon étudié mesure environ 600 mètres, il s'agit d'une route à deux voies et à double sens de circulation.

Au Nord des parcelles, parallèlement à l'axe de la route départementale, se trouve la voie ferrée reliant Bordeaux à Sète. De même, au Sud on retrouve le canal latéral de la Garonne puis le canal de Golfech.

Au Nord de la voie se trouve l'ancien hippodrome. Actuellement les parcelles sont inutilisées.

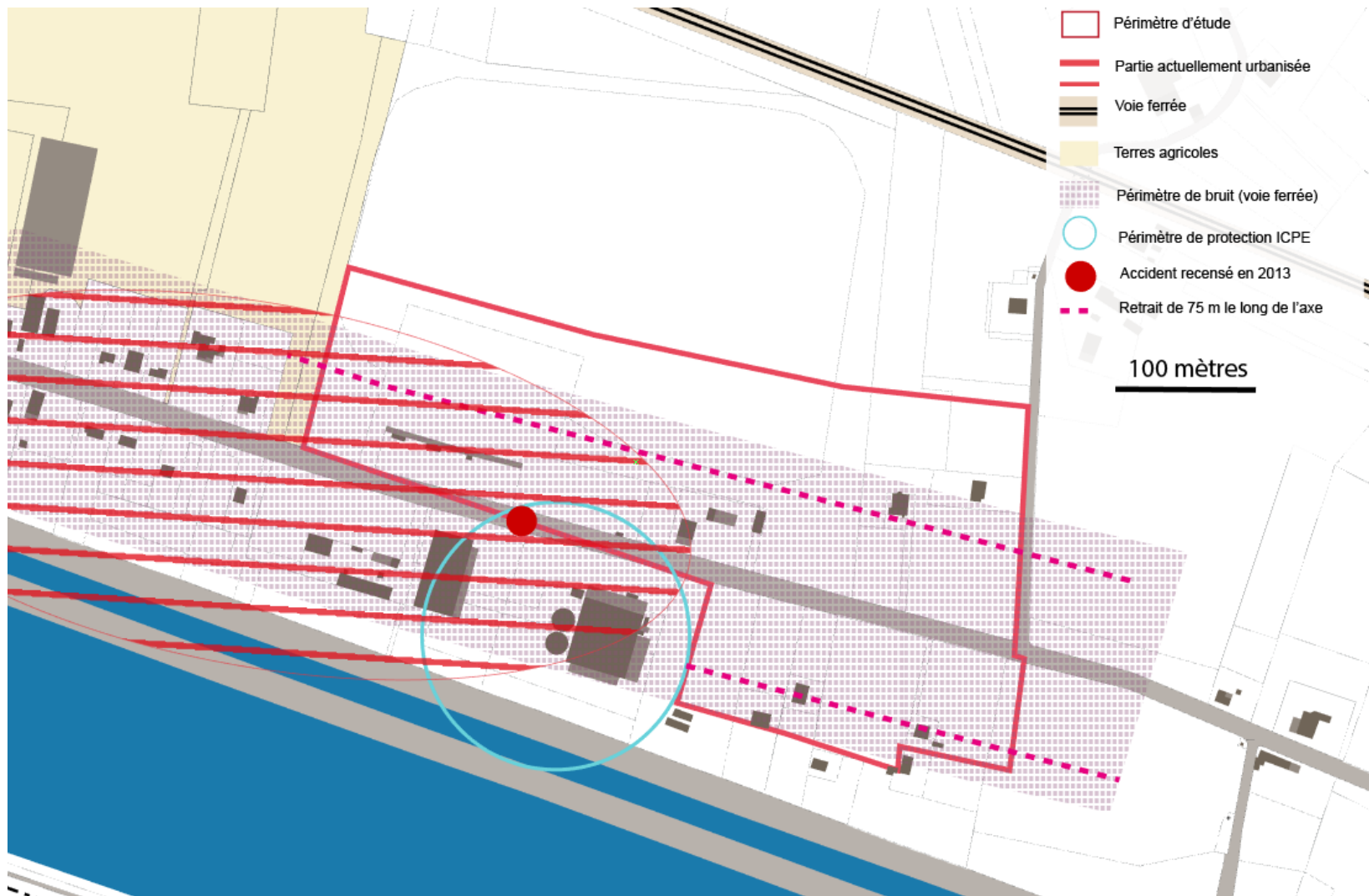
Au Sud, une entreprise de stockage de céréales, qui est classé ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement) est présente. De ce fait, aucune habitation ne peut être construite dans un rayon de 100 mètres autour du bâtiment. A l'Ouest de l'ICPE se trouve le Château de Lantourne, qui sert de complexe hôtelier mais qui n'est ni un monument inscrit ni classé au titre des monuments historiques.

Intérêt du site :

Ce site fait partie **d'une réflexion d'ensemble** sur l'axe de la RD813, entre Valence et Pommevic.

Carte de diagnostic

Source : Urbactis



Nuisances et enjeux environnementaux :

Le site est impacté par les nuisances sonores liées à la voie ferrée.

L'axe départemental est classé en catégorie 3 dans le classement des infrastructures de transports terrestres. Cela implique une largeur de 100 mètres des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la voie.

L'éventuelle augmentation de trafic et l'implantation de nouvelles infrastructures routières devra veiller à la sécurité des futurs usagers afin de limiter les risques accidentogènes.

- **ENJEUX**

- Préserver de futurs habitants ou activités des nuisances sonores et visuelles.

- **PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET**

En raison des nuisances le site paraît peu adapté pour de l'urbanisation liée à de l'habitat.

Sécurité publique de trafic et accidentologie :

Sur ce tronçon, le trafic est de 6103 véhicules par jour (données du conseil départemental du Tarn-et-Garonne 2015). Il permet de relier Pommevic à Goudourville puis Valence d'Agen.

Un accident, non mortel, a été recensé en 2013 au niveau de l'ICPE.

- **ENJEUX :**

- Sécuriser les accès

- **PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET :**

Si le site vient à être urbanisé, mutualiser les accès et veiller à leur lisibilité.

Qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages :

Le tronçon étudié est linéaire et relativement plat. La lisibilité et la visibilité sont bonnes. Le mur d'enceinte de l'ancien hippodrome est encore présent ce qui coupe la visibilité vers les terrains au Nord de l'axe. Des poteaux électriques sont présents sur les deux abords de la route départementale.

Ce site est donc localisé en face d'activités économiques, dont une ICPE et sera bordé à terme par l'extension de la zone d'activités économiques de Pommevic-Goudourville. La vocation résidentielle ne paraît pas adaptée et des terrains sont déjà pré-fléchés pour du développement de l'activité économique.

- **ENJEUX :**

- Veiller à ne pas intégrer la fonction résidentielle entre plusieurs zones d'activités économiques :
- Préserver des corridors et des coupures d'urbanisation le long de cette départementale très passante.

- **PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET :**

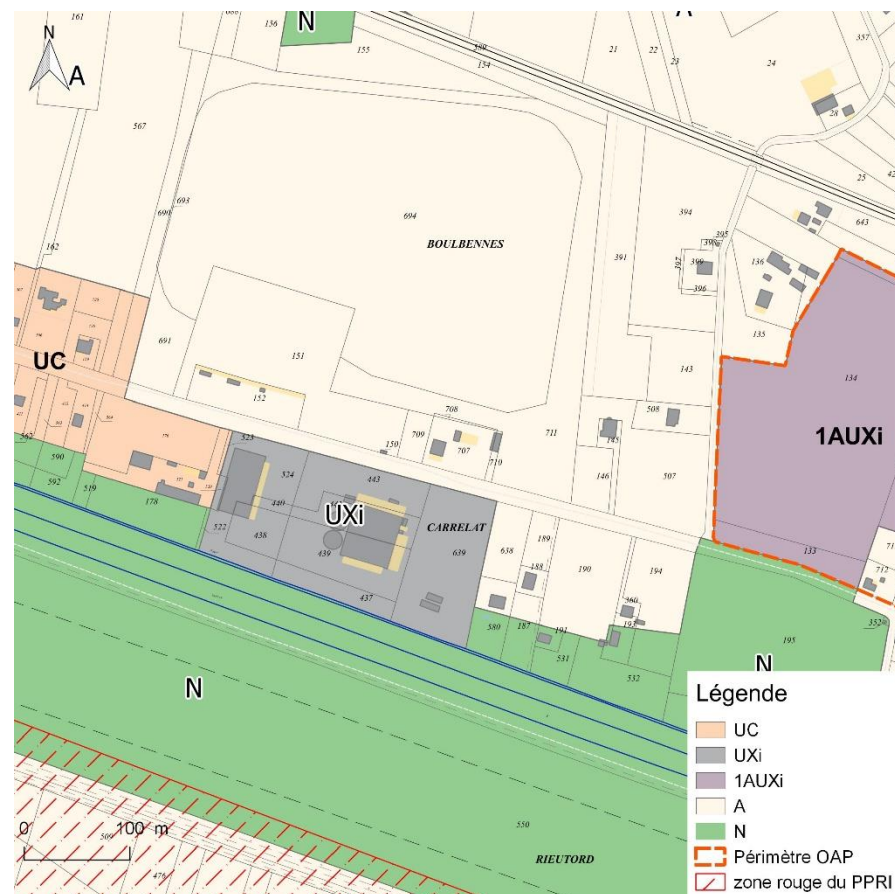
Le recul inconstructible ne doit pas être réduit, la zone pourrait être maintenue en zone non constructible pour préserver une coupure d'urbanisation sur la commune de Goudourville, entre Valence et la zone d'activités intercommunale.

Conclusion du diagnostic et des enjeux :

Ce secteur ne sera finalement pas retenu pour une urbanisation à moins de 75 mètres de l'axe de la voie. En effet, cette zone servira de coupure d'urbanisation entre les communes de Valence d'Agen et de Golfech.

Les terrains sont maintenus en zone agricole.

Le recul n'est pas modifié, aucun aménagement n'est à prévoir sur ce secteur.

Extrait du règlement graphique du PLUI-H

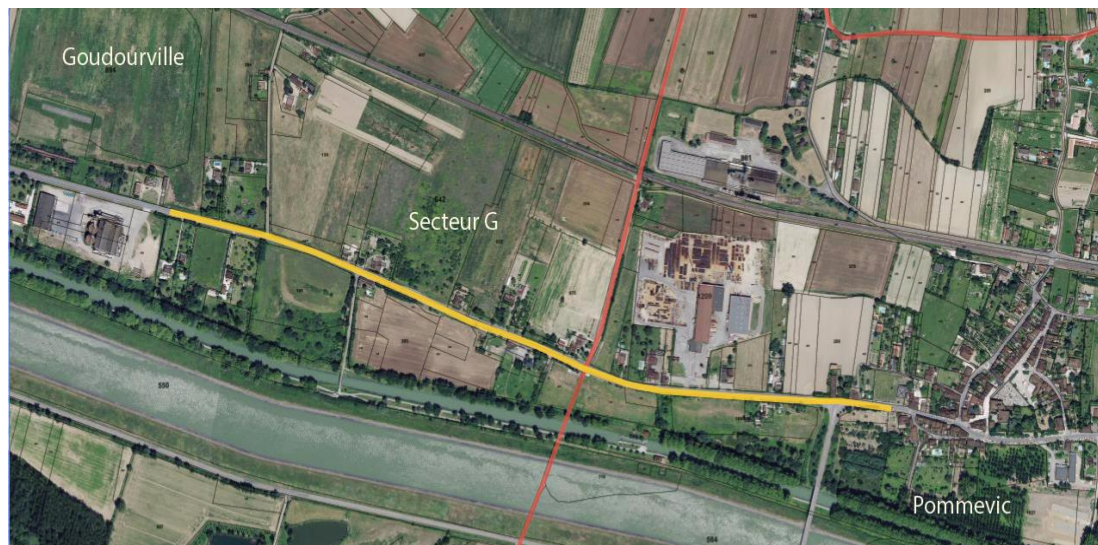
Secteur G : Goudourville – Carrelat

Localisation :

Le site étudié est localisé à Goudourville, au lieu-dit Carrelat, en limite communale avec Valence d'Agen

Localisation du secteur F, à Goudourville, sur la RD813

Source : Urbactis



Description :

Le tronçon étudié mesure environ 1,35 km, il s'agit d'une route à deux voies et à double sens de circulation. Le périmètre étudié s'étend sur la longueur.

Au Nord des parcelles, parallèlement à l'axe de la route départementale, se trouve la voie ferrée reliant Bordeaux à Sète. De même, au Sud on retrouve le canal latéral de la Garonne puis le canal de Golfech.

La partie Est du secteur est situé à moins de 500 mètres de l'église de Pommevic, monument historique classé.

De part et d'autre de la voie, on trouve quelques maisons éparses, des entreprises en sortie de Pommevic, quelques parcelles de cultures de céréales, des terrains arborés et des parcelles vierges. Les constructions existantes sont de ton blanc à beige voire gris, avec des formes et volumétrie simples.

Intérêt du site :

Ce site est de maîtrise intercommunale ou en cours d'acquisition, pour le développement de l'activité économique. Il s'agit d'une des zones économiques emblématique pour le développement du territoire des Deux Rives.

Carte de diagnostic

Source : Urbactis



Nuisances et enjeux environnementaux :

Le tronçon étudié est classé en catégorie 3 dans le classement des infrastructures de transports terrestres. Cela implique une largeur de 100 mètres des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'axe.

L'urbanisation de ce secteur entrainera une légère augmentation du trafic routier à proximité du site.

La présence de la voie ferrée impacte en termes de nuisances sonores le site sur sa partie Sud.

Le passage des écologues sur ce site fait ressortir deux espaces à enjeux modérés, en raison de présence de fourrés.

- **ENJEUX**

- Privilégier l'implantation de constructions non impactées par les nuisances sonores.

- **PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET**

Le développement d'activités économiques ne devra pas permettre la création de logement. Cette zone ne pourra avoir une telle vocation.

Une zone tampon vis-à-vis de la voie ferrée devra être aménagée.

Sécurité publique de trafic et accidentologie :

Sur ce tronçon, le trafic est de 6103 véhicules par jour (données du conseil départemental du Tarn-et-Garonne 2015). Il permet de relier Pommevic à Goudourville puis Valence d'Agen.

Trois accidents ont été répertoriés depuis 2012 sur le tronçon étudié (données du conseil départemental du Tarn-et-Garonne).

Le secteur étudié est directement contourné par la D813, la rue de la Carrière et un autre chemin goudronné mais étroit.

- **ENJEUX :**

- Sécuriser les accès

- **PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET :**

Le seul accès se fera sur la RD813, sur le rond-point aménagé pendant la durée des études du PLUI-H. L'entrée et la sortie devront s'effectuer sur cet accès afin de ne pas perturber le trafic et augmenter les risques sur la départementale.

Qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages :

Le tronçon étudié est linéaire et relativement plat. Dans le sens Ouest-Est on aperçoit, en arrière-plan, les tours de refroidissement de la centrale nucléaire de Golfech (photo 3). Les terrains côté Sud, sont situés en contre-bas de la voie. Ils sont arborés, ce qui cache la ligne d'horizon. A l'inverse côté Nord, on peut observer, entre deux massifs arborés, la ligne de crête en arrière-plan. L'angle de vue se

fixe sur les poteaux électriques présents le long du tronçon étudié, et l'allée de Garonne située plus en contrebas. Quelques éléments végétaux, tels que des arbres et arbustes sont implantés sur les espaces libres de toute construction à l'heure actuelle.

La zone sera en contact avec des espaces résidentiels, notamment côté Pommevic et en bordure de la départementale.

- **ENJEUX :**

- Gérer la transition entre la zone économique et les espaces résidentiels ;
- Garder un recul avec la RD813 afin de préserver les habitations présentes en bordure de RD.

- **PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET :**

Un recul vis-à-vis de la RD815 est à maintenir pour préserver les habitations existantes. Cet espace inconstructible devra être végétalisé afin de faire écran vis-à-vis de la route départementale et d'apaiser la covisibilité avec la future zone d'activité.

Les constructions qui seront les plus proches de la route départementale devront être en priorité des commerces ou des activités recevant de la clientèle, afin de créer un « effet vitrine ».

Le règlement écrit ne permettra pas la réalisation de logement.

La voirie devra être plantée et aménagée qualitativement.

Conclusion du diagnostic et des enjeux :

Les terrains sont classés en zone à urbaniser à vocation économique, accompagnée d'une orientation d'aménagement et de programmation.

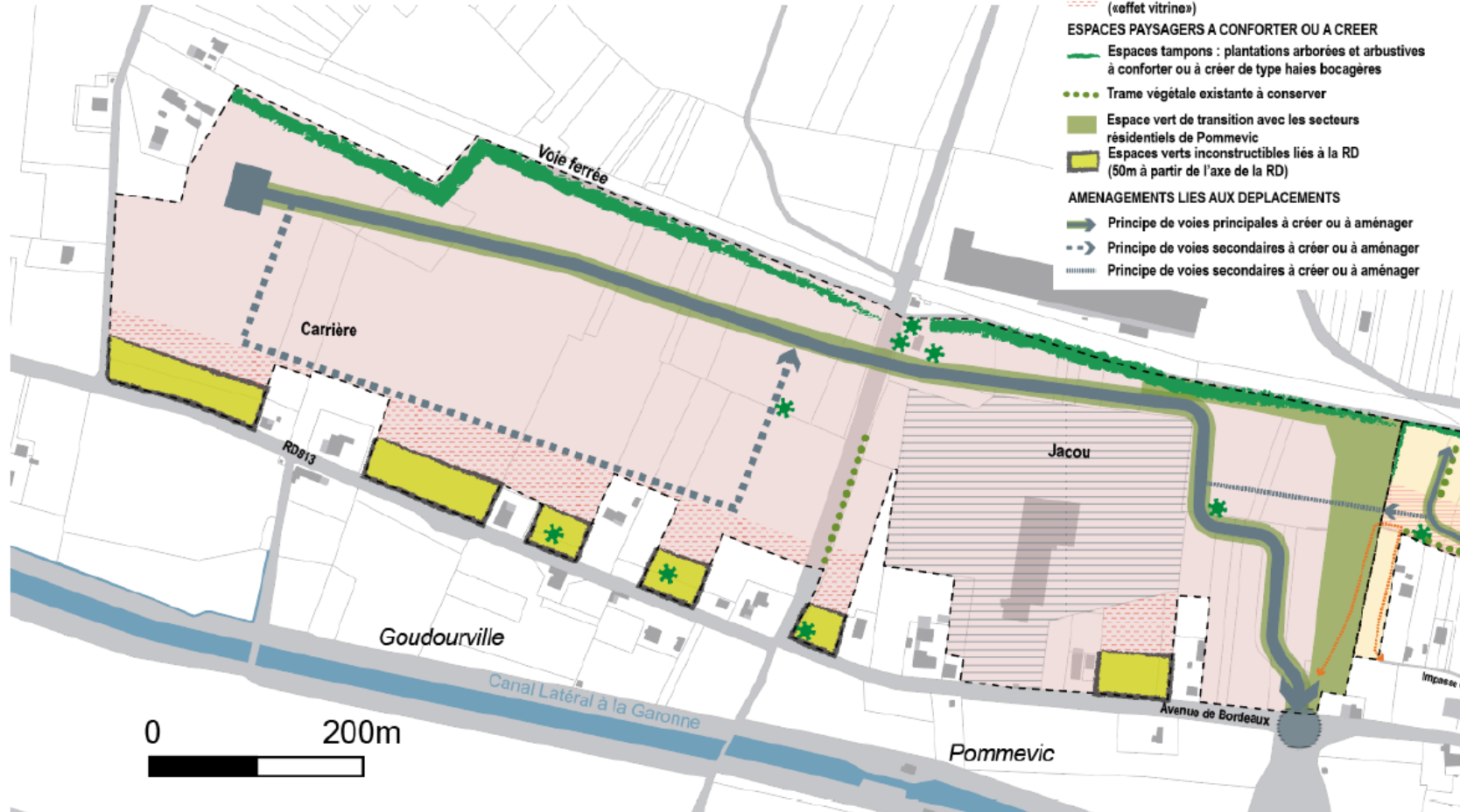
Le recul fixé vis-à-vis de l'axe de la RD813 est de 50 mètres.

Extrait du règlement graphique du PLUI-H



Schéma de l'OAP du PLUI-H

SCHEMA D'AMENAGEMENT :
La disposition des éléments n'est pas précise et est donnée à titre indicatif



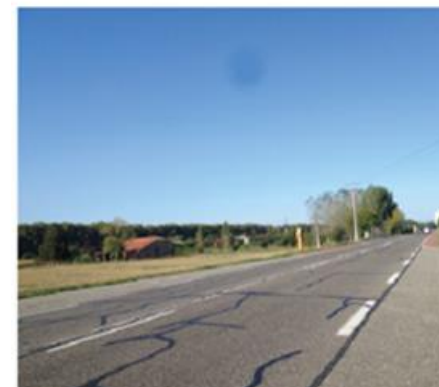
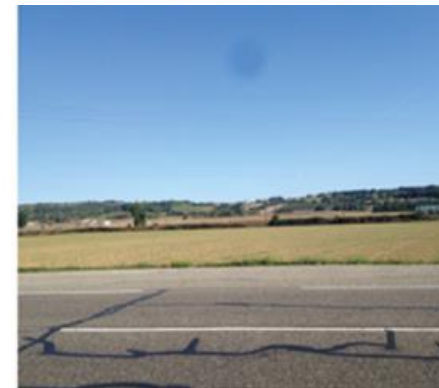
Secteur H : Pommevic – Sortie de ville est

Localisation :

Le site étudié est localisé à Goudourville, au lieu-dit Carrelat, en limite communale avec Valence d'Agen

Localisation du secteur F, à Goudourville, sur la RD813

Source : Urbactis



Description :

Le tronçon étudié mesure environ 400 mètres, il s'agit d'une route à deux voies et à double sens de circulation. Le secteur est à dominante agricole. En effet, les parcelles de part et d'autre de la voie servent à cultiver du blé, du maïs et du tournesol.

Au Nord des parcelles, se trouve la voie ferrée reliant Bordeaux à Sète. Au Sud, on retrouve le canal latéral de la Garonne puis le canal de Golfech.

Intérêt du site :

Ce site, en limite communal de Pommevic représente un potentiel pour le développement, en lien avec la commune de Malause et une activité économique présente en limite de celle-ci.

Carte de diagnostic

Source : Urbactis



Nuisances et enjeux environnementaux :

L'urbanisation d'une telle zone induit une très forte réduction de parcelles liées à l'activité agricole, et une augmentation légère du trafic routier. L'urbanisation sur cette zone aurait pour également pour conséquence de réduire un espace très fortement ouvert et à renforcer un hameau de construction.

Le site est soumis aux nuisances sonores dues à la présence de la voie ferrée.

- **ENJEUX**

- Préserver de l'urbanisation des terres agricoles ouvertes.

- **PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET**

Le projet de PLUI-H vise à limiter la consommation de foncier agricole et à urbaniser davantage en continuité des centres bourgs et des hameaux constitués.

Sécurité publique de trafic et accidentologie :

Sur ce tronçon, le trafic est de 6103 véhicules par jour (données du conseil départemental du Tarn-et-Garonne 2015). Il permet de relier Malause à Pommevic puis Valence d'Agen.

A noter que près de 83 % des trajets domicile-travail se font en voiture par les habitants de la communauté de communes.

Un accident a été répertorié en 2010 sur le tronçon étudié (données du conseil départemental du Tarn-et-Garonne). Ce dernier est classé en catégorie 3 dans le classement des infrastructures de transports

terrestres. Cela implique une largeur de 100 mètres des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'axe.

- **ENJEUX :**

- Sécuriser les accès et la trafic sur la départementale

- **PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET :**

Il conviendrait de ne pas venir créer de nouvel accès sur cette zone très rurale et de ne pas y développer l'urbanisation diffuse existante.

Qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages :

Le tronçon étudié est linéaire et relativement plat, la visibilité et la lisibilité sont donc très bonnes. De plus, l'horizon est dégagé au Nord comme au Sud. En regardant au Nord, on observe en arrière-plan la ligne de crête ainsi que la voie de chemin de fer qui est au même niveau que les terrains (photos 1 et 2).

La zone économique qui était repérée sur la commune de Malause n'a pas vocation à se développer sur les terrains agricoles, aussi le secteur sur la commune de Pommevic ne représente plus les mêmes enjeux.

- **ENJEUX :**

- Limiter l'impact paysager et architectural dans cet espace rural et ouvert ;
- Veiller à ne pas urbaniser en plein campagne, dans un secteur éloigné des centres de Pommevic et Malause.

- **PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET :**

Ces sites ne sont pas à urbaniser dans le cadre du PLUI-H.

Conclusion du diagnostic et des enjeux :

Les terrains sont classés en zone agricole, conformément à l'occupation actuelle et à l'usage futur du site.

Le recul inconstructible n'est pas modifié.

Extrait du règlement graphique du PLUI-H



CONCLUSION

Sur les huit sites ayant fait l'objet de cette étude ayant pour but d'analyser l'opportunité et la nécessité de réaliser une dérogation à l'amendement Dupont, deux en font finalement l'objet :

- La zone à urbaniser (résidentielle) Carmentrant à Lamagistère, où est préconisée une implantation à au moins 50 mètres de l'axe de la RD813, ainsi qu'une OAP (*secteur C*) ;
- La zone à urbaniser (économique) de Pommevic-Goudourville, où est préconisée une implantation à au moins 50 mètres de l'axe de la RD813, ainsi qu'une OAP (*secteur H*).