

VERDI



RÉVISION DU PLAN LOCAL D'URBANISME

Entrée de Ville

Étude dérogatoire à la Loi Barnier



PLU approuvé par DCM du 24/03/2005

Modification simplifiée n°1 du PLU approuvée par DCM du 27/08/2007

Modification simplifiée n°2 du PLU approuvée par DCM du 28/06/2012

Modification simplifiée n°3 du PLU approuvée par DCM du 06/10/2016

Modification simplifiée n°4 du PLU approuvée par DCM du 18/06/2020

Révision générale du PLU prescrite le 15/04/2021

APPROBATION DU DOCUMENT

	Rédigé par	Vérifié par	Validé par
Nom	Baptiste BAZOT Pierre-Olivier JOLLY	Baptiste BAZOT Véronique HENOCQ	Véronique HENOCQ
Date	Avril 2025	Avril 2025	Avril 2025

Sommaire

1 OBJET DE L'ETUDE	4
1.1 CONTEXTE REGLEMENTAIRE	5
1.2 LE SECTEUR CONCERNE PAR LA PRESENTE DEMANDE DEROGATOIRE	6
2 ÉTAT INITIAL	7
2.1 ÉLÉMENTS DE CONTEXTE	8
2.1.1 Localisation du site	8
2.1.2 État initial du site	10
2.2 ENJEUX DE L'AMENAGEMENT	44
3 JUSTIFICATIONS DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITE AU REGARD DES CRITERES DE L'ARTICLE L.111-6	45
3.1 LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS EN CONFORMITE AVEC LES OBJECTIFS DE LA LOI BARNIER	46
3.1.1 Qualité de l'urbanisme et qualité architecturale	46
3.1.2 Qualité environnementale	48
3.1.3 Qualité paysagères	49
3.1.4 Sécurité et accès	51
3.1.5 Risques, nuisances et pollutions	52
4 CONCLUSION DE L'ETUDE	54



1

OBJET DE L'ETUDE



1.1 CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Article L111-6 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 à l'article L. 141-19.

Article L111-7 du Code de l'Urbanisme

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

1. Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
2. Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
3. Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
4. Aux réseaux d'intérêt public ;
5. Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. »

Article L111-8 du Code de l'Urbanisme

« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des **nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages**. »

Article L111-10 du Code de l'Urbanisme

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

La présente étude dite « loi Barnier » (article L111-6 du code de l'urbanisme) a ici pour objet de définir les modalités d'urbanisation d'une **zone dédiée à la construction de logements à moyen terme avec l'aménagement de commerces en rez-de-chaussée**. Un diagnostic précis du site sera réalisé et intégrera les notions de nuisance, de sécurité, de qualité architecturale, paysagère et urbaine ainsi que l'exige les articles L 111-6 et L 111-8. Dès lors, l'analyse devra permettre de définir un parti d'urbanisme assorti de prescriptions réglementaires précises qui seront intégrées aux documents du PLU en cours de révision.

La voie concernée par l'article L 111-6 sur la commune est **la route départementale RD 135, dite route d'Uzès**, en limite sud du site de projet.

1.2 LE SECTEUR CONCERNE PAR LA PRESENTE DEMANDE DÉROGATOIRE

Le secteur concerné par le projet de logements et commerces est localisé au niveau des lieux-dits « La Leque » et « Le Val de Cabanes ». Il répond à la volonté de la commune de *programmer un développement urbain maîtrisé et équilibré*, tel qu'inscrit dans les objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) de son PLU.

Le secteur de projet est situé le long de **la RD135 classée en route à grande circulation**. D'après l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de **soixante-quinze mètres** de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation.

Toutefois, le plan local d'urbanisme, peut fixer des règles d'implantation différentes lorsqu'il comporte une étude. Pour ce secteur, la levée de la contrainte relative à l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme se traduit en premier lieu par une analyse particulière concernant ses abords avec la route départementale RD 135, mais également par la justification apportée au regard des 5 critères suivants :

- Les nuisances (bruit, traitement des eaux pluviales, perception visuelle...) ;
- La sécurité (gestion des flux de circulation, desserte interne, sécurité incendie...) ;
- La qualité architecturale (hauteur des constructions, volumétrie, colorimétrie...) ;
- La qualité de l'urbanisme (accessibilité et liaisons externes, organisation interne...) ;
- La qualité des paysages (insertion paysagère des sites dans leur contexte...).

La traduction graphique apparaîtra ensuite sur le plan de zonage par une marge de recul réduite, ce retrait symbolisant notamment l'insertion paysagère du projet et la protection par rapport aux nuisances visuelles. Les exigences relatives à ces critères sont spécifiquement intégrées dans les dispositions réglementaires des zones correspondantes.



Carte 1 : Localisation du secteur de demande dérogatoire à la loi Barnier. Source : Verdi, 2024.

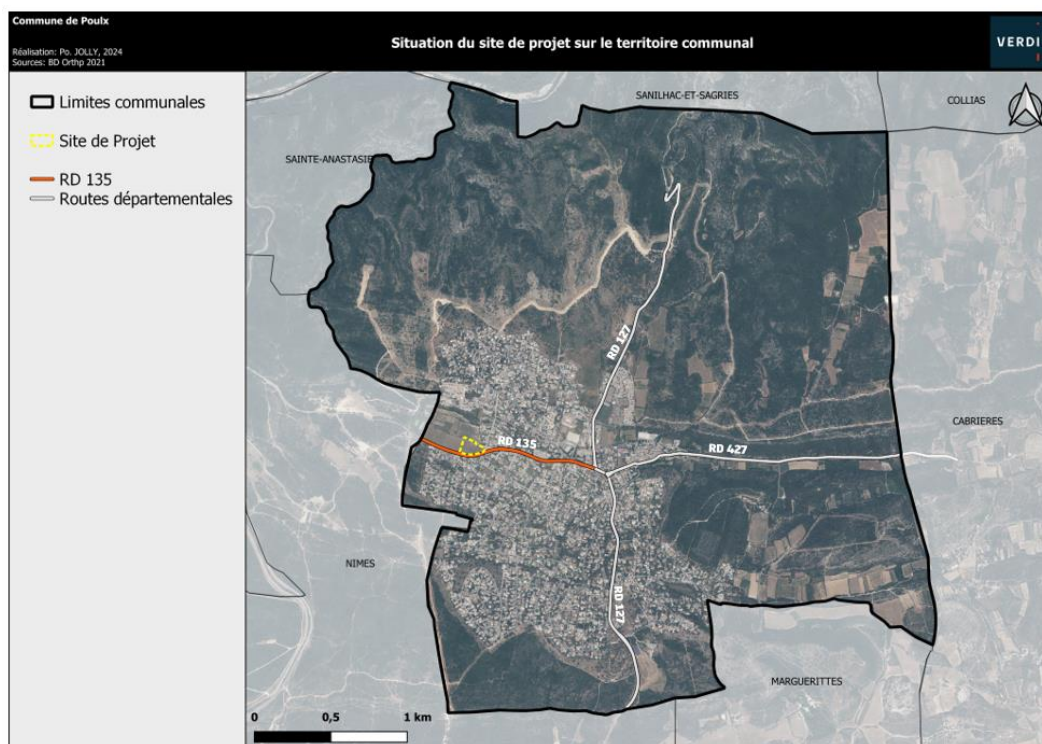
2 ÉTAT INITIAL

2.1 ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

2.1.1 LOCALISATION DU SITE

Le site concerné par le projet de logements et de commerces se situe dans le département du Gard, sur la commune de Poulx, et plus particulièrement au niveau des lieux-dits « La Leque » et « Le Val de Cabanes ». Le secteur de projet est situé en entrée de ville Ouest, route d'Uzès. Au Nord-Est, elle est bordée par une impasse en stabilisé puis par un quartier d'habitations individuelles. À l'Ouest et au Nord-Ouest, elle est entourée d'espaces agricoles et de vergers.

Cette position stratégique en entrée de ville a été identifiée dans le SCoT Sud Gard qui repère ce secteur, à travers l'orientation 6 du Document d'Objectifs et d'Orientation (DOO) : « **Une limitation de la consommation foncière par mobilisation des ressources des tissus urbains existants et des projets d'extensions économes en espace.** », comme « **lisière urbaine à formaliser dans le cadre d'éventuelles extensions urbaines** ».



Carte 2 : Situation du site de projet. Réalisation : Verdi 2024.



Carte 3 : Vue aérienne de l'implantation du site de projet. Source : Orthophotographie 2021.
Réalisation : Verdi, 2024.

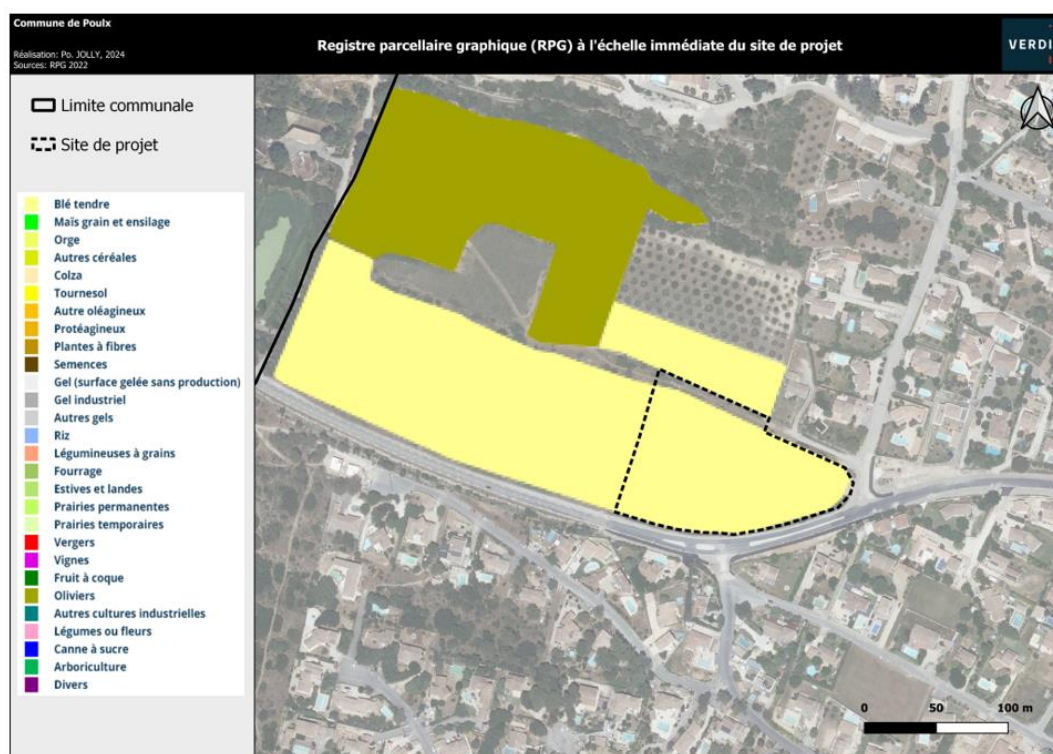
2.1.2 ÉTAT INITIAL DU SITE

2.1.2.1 Occupation du sol

Les terrains concernés par le projet sont localisés en **entrée de ville Ouest, route d'Uzès** (RD 135). Cette dernière, qui dessert la partie Ouest de la commune (depuis le croisement entre la RD 127 et la RD 427) vers Nîmes (en rejoignant la RD 979), ceinture le Sud du site qui se voit enclavé par la RD 135 et la rue du Buis (permettant de rejoindre le Nord de l'enveloppe urbaine) à l'Est.

Au Nord-Est, le site de projet est bordé par une impasse en stabilisé puis par un quartier d'habitations individuelles. A l'Ouest et au Nord-Ouest, elle est entourée d'espaces agricoles et de vergers.

Concernant l'occupation du sol, selon le **Registre Parcellaire Graphique – RPG** (base de données géographiques servant de référence à l'instruction des aides de la politique agricole commune - PAC), le site de projet est composé de terres agricoles destinées à une **culture de blé tendre d'hiver**. De plus, les mêmes types de cultures sont exploitées sur les terres adjacentes au site de projet ainsi que des oliveraies au Nord-Ouest de ce dernier, à l'interface entre le site et les habitations de l'Avenue des Iris.



Carte 4 : Occupation des sols selon le RPG du site de projet et à proximité immédiate. Source : RPG 2022. Réalisation : Verdi, 2024.

2.1.2.2 Intégration paysagère

Selon l'**Atlas des paysages du Languedoc – Roussillon**, le département du Gard présente des paysages si différents et si contrastés qu'il faut le resituer dans un ensemble plus large pour comprendre les lignes directrices qui composent le dessin de son visage.

C'est ainsi que l'on peut finalement distinguer **six grands paysages dans le Gard**, avec chacun leurs caractéristiques géographiques et culturelles propres :

- Les Cévennes
- Les Causses
- **Les Garrigues**
- Le Gard Rhodanien
- La Camargue
- La Costière

Poulx est localisé dans **le grand paysage des Garrigues**. Il est si complexe, si riche et si varié dans le département que les distinctions s'opèrent à l'échelle des unités de paysage, plus précises.

Le site de projet se situe en bordure sud-est de l'unité de paysage des garrigues de Nîmes.

Le massif des garrigues de Nîmes s'allonge sur une quarantaine de kilomètres, entre le Gardon à l'est (Remoulins) et le Vidourle à l'ouest (Villevieille/Sommières). Il sépare le pays d'Uzès au nord de celui de Nîmes et de la plaine de la Costière au sud.

Sur ses marges ouest, les découpages complexes du Vidourle, ajoutés à la large plaine de la Vaunage, dessinent des paysages particuliers, différents de ceux des garrigues proprement dites. De même ses pentes sud, largement prises par Nîmes et son urbanisation, tournées sur la plaine de la Costière, composent là encore d'autres paysages. Le paysage des garrigues proprement dit s'étend ainsi sur une trentaine de kilomètres pour 5 à 10 kilomètres de largeur.

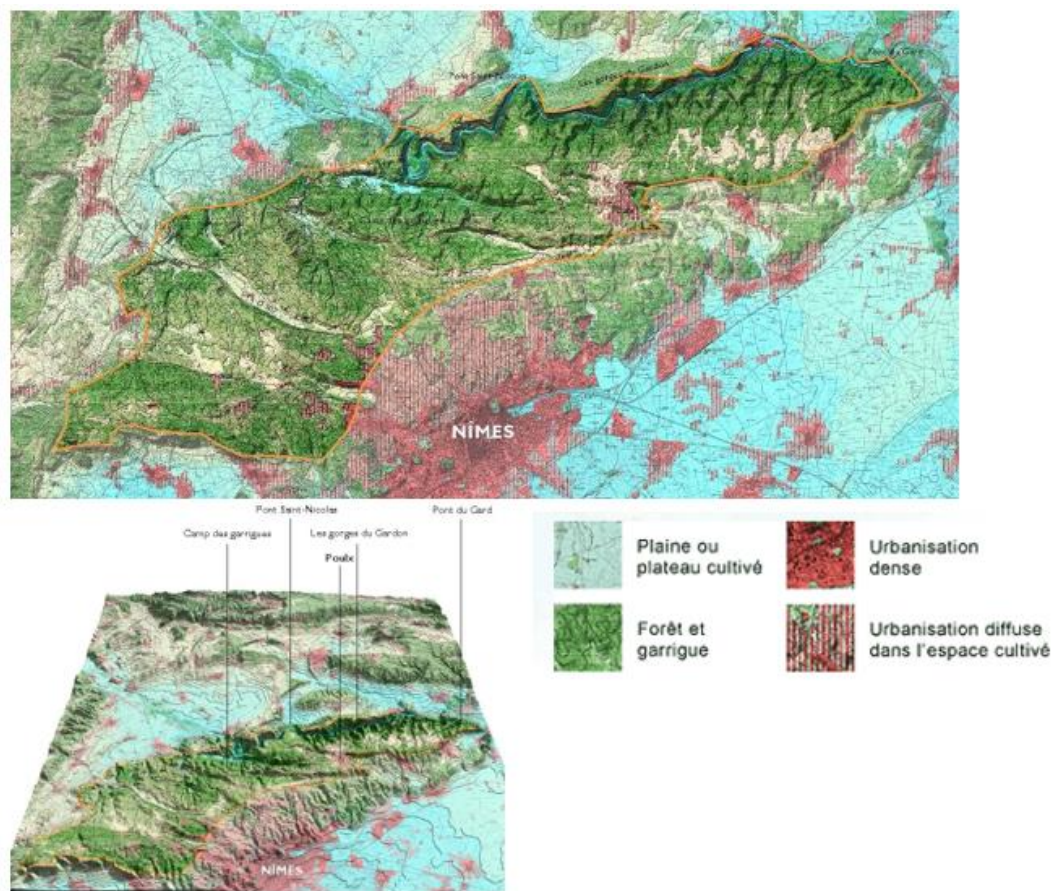


Figure 1 : Extrait cartographie de l'Atlas des paysages du Languedoc-Roussillon

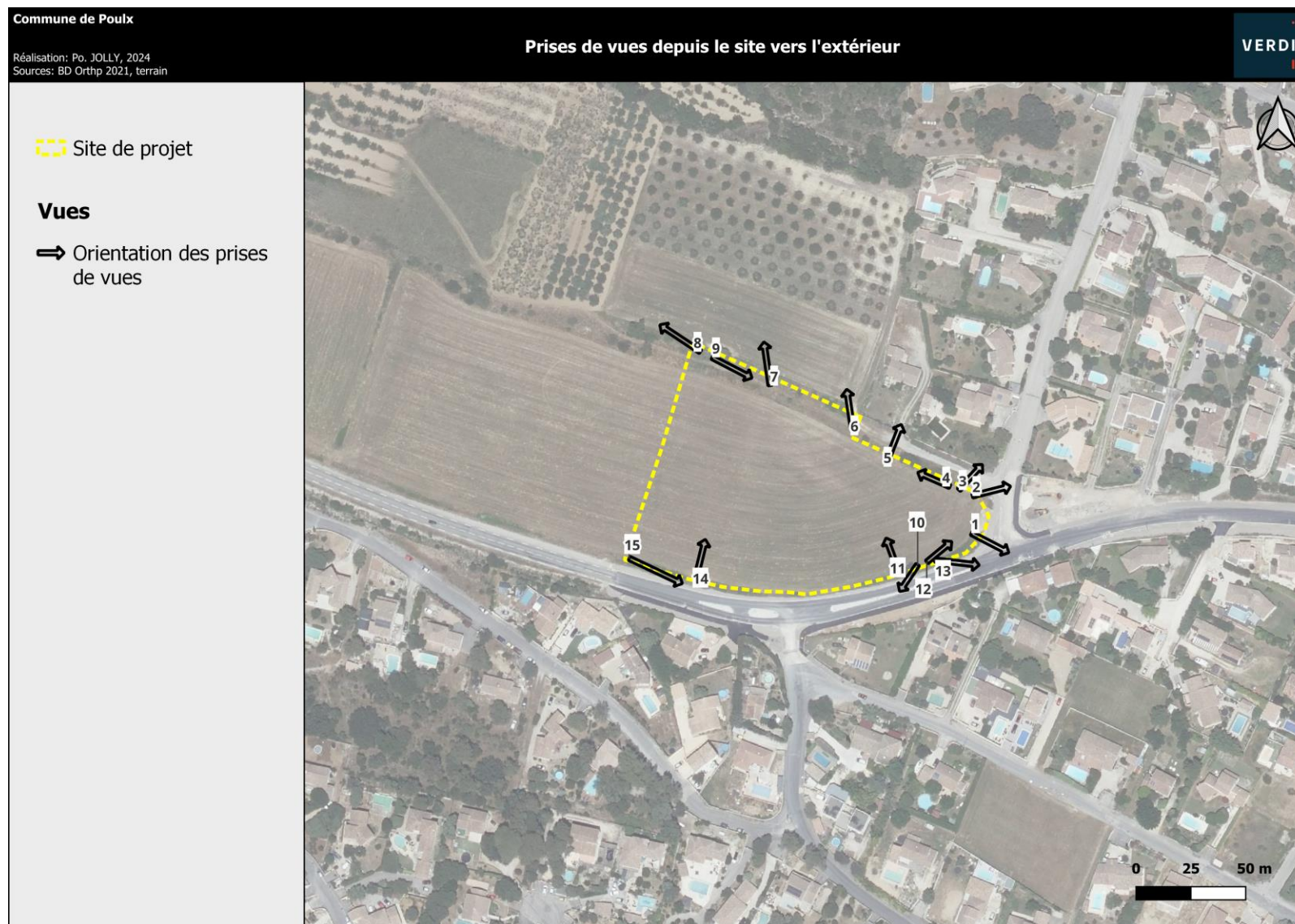
Localisé au sein de la plaine cultivée, le périmètre d'étude s'inscrit entre plusieurs sous entités paysagères aux caractéristiques bien distinctes. La topographie de la commune engendre une **forte visibilité du site depuis les points hauts alentours**. Les visibilitées du site depuis l'environnement proche sont multiples. Les principaux axes de vision convergent depuis les limites communales vers le village. Pourtant, tous n'ont pas le même intérêt. En effet, les perspectives sont **parfois obstruées par des éléments naturels** (collines ou boisements) ou humains (bâti).

Les vues depuis le site

Les perceptions paysagères aux abords du site de projet sont conditionnées par les éléments qui structurent le territoire local. Il s'agit ici de la topographie, globalement assez plane sur le site, de la couverture végétale quasi-nulle en bordure, des infrastructures routières et du bâti environnant enclavant le site de projet. Il en résulte une **ambiance paysagère marquée par l'ouverture du site à son environnement proche** mais son enclavement paysager par les formations bâties au Nord, à l'Est et au Sud du site et par une barrière paysagère et orographique en entrée de ville à l'Ouest de ce dernier. **La route départementale RD 135 forme une véritable saignée permettant l'ouverture de l'échelle rapprochée du périmètre.**

Compte-tenu du caractère cloisonnant de la végétation qui se développe et du bâti dans le secteur, les **perceptions depuis le site en direction de l'extérieur demeurent très hétérogènes**. De fait, les perceptions depuis les terrains étudiés sont diverses et dépendent du point de

prise de vue, elles sont majoritairement concernées par des vues sur les quartiers d'habitations individuelles au Nord et au Sud du site.



Carte 5 : Orientation et numérotation des prises de vues depuis le site de projet. Réalisation : Verdi, 2024.

Synthèse des prises de vues retenues depuis le site	Commentaires
 Photographie n°1	 Photographie n°2 Au Nord-Est du site, la faible topographie ne permet pas d'isoler les vues depuis et vers le site à partir de la rue du Buis et le nouveau chemin d'accès à requalifier. Toutefois, la hauteur du talus est plus importante en descendant au Sud de la zone comme l'indique la photographie n°1. Depuis les points localisés au niveau du talus sud, la RD 135



Photographie n°3



Photographie n°4

n'est plus discernable du fait de la densité végétale.

Depuis le Nord-Ouest du site (photographies 5 à 8), la végétation se densifie, une haie partiellement arborée se distingue et est composée à majorité d'arbres à feuilles caduques.

L'enclavement topographique du site induit des vues sur des habitations au premier plan (photographie n°5)



Photographie n°5



Photographie n°6

et en arrière plan vers le chemin de La Leque (photographie n° 7).



Photographie n°7



Photographie n°8



Photographie n°9



Photographie n°10

Depuis le talus au Sud du site (photographie n°10), la RD 135 n'est pas visible du fait de la densité végétale et de la profondeur du talus (environ deux mètres). Néanmoins, les habitations situées le long de l'axe, surplombant le site de projet, sont partiellement visibles.



Photographie n°11



Photographie n°12

Depuis le Sud du site, l'implantation en surplomb des habitations au Nord de la zone permet de les distinguer nettement malgré la présence de rares arbres et d'une végétation haute.



Photographie n°15

Depuis le Sud du site, l'implantation en surplomb des habitations au Nord de la zone permet de les distinguer nettement malgré la présence de rares arbres et d'une végétation haute.



Photographie n°13



Photographie n°14

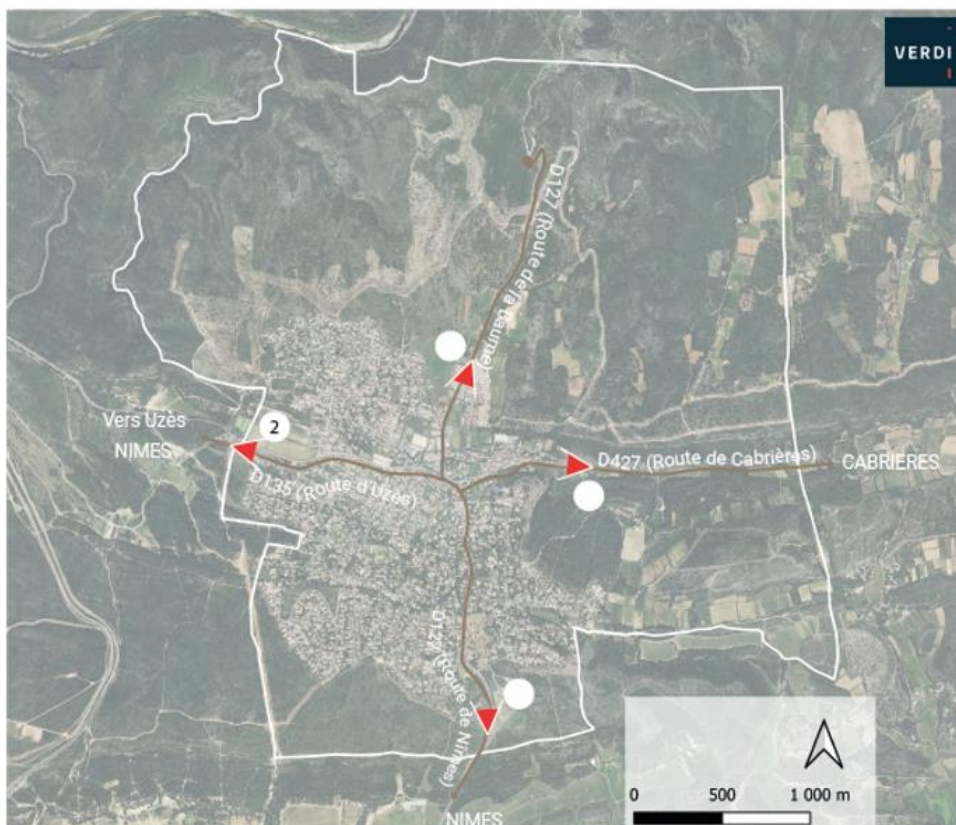
Depuis le talus au Sud du site, la RD 135 n'est pas visible du fait de la densité végétale et de la profondeur du talus (environ deux mètres). Néanmoins, les habitations situées le long de l'axe, surplombant le site de projet, sont partiellement visibles.

Les vues depuis l'environnement proche (vers le site)

Le site de projet se situe en entrée de ville Ouest de Poulx par la route départementale RD 135.

Les deux entrées principales sont celles situées sur la RD 135 (route d'Uzès) et la RD 127 (route de Nîmes), axe primaire orienté Ouest/Sud. Supportant le trafic le plus important, les entrées de ville sud et ouest sont aujourd'hui qualitatives en termes d'aménagement urbain.

L'entrée Ouest (2) est une entrée de territoire. Elle est marquée par une **urbanisation de maisons pavillonnaires** à droite de la départementale. Le côté gauche de l'entrée est plus contrasté : s'en suit la station d'épuration (relativement camouflée) puis un espace agricole. **Les constructions sont situées sur les hauteurs**, donnant lieu à une vue plongeante sur le site de projet. Les abords de la voirie permettent une circulation sécurisée des piétons grâce à la présence de trottoirs dès le début du tissu urbain. En ce sens, **la RD135 forme une saignée fortement fréquentée avec une vue dégagée sur le site de projet** dépourvu d'écran végétal qui permettrait de briser les vues depuis cet axe d'entrée de ville et les autres voies alentours : les rues du Buis et de la Boissière.

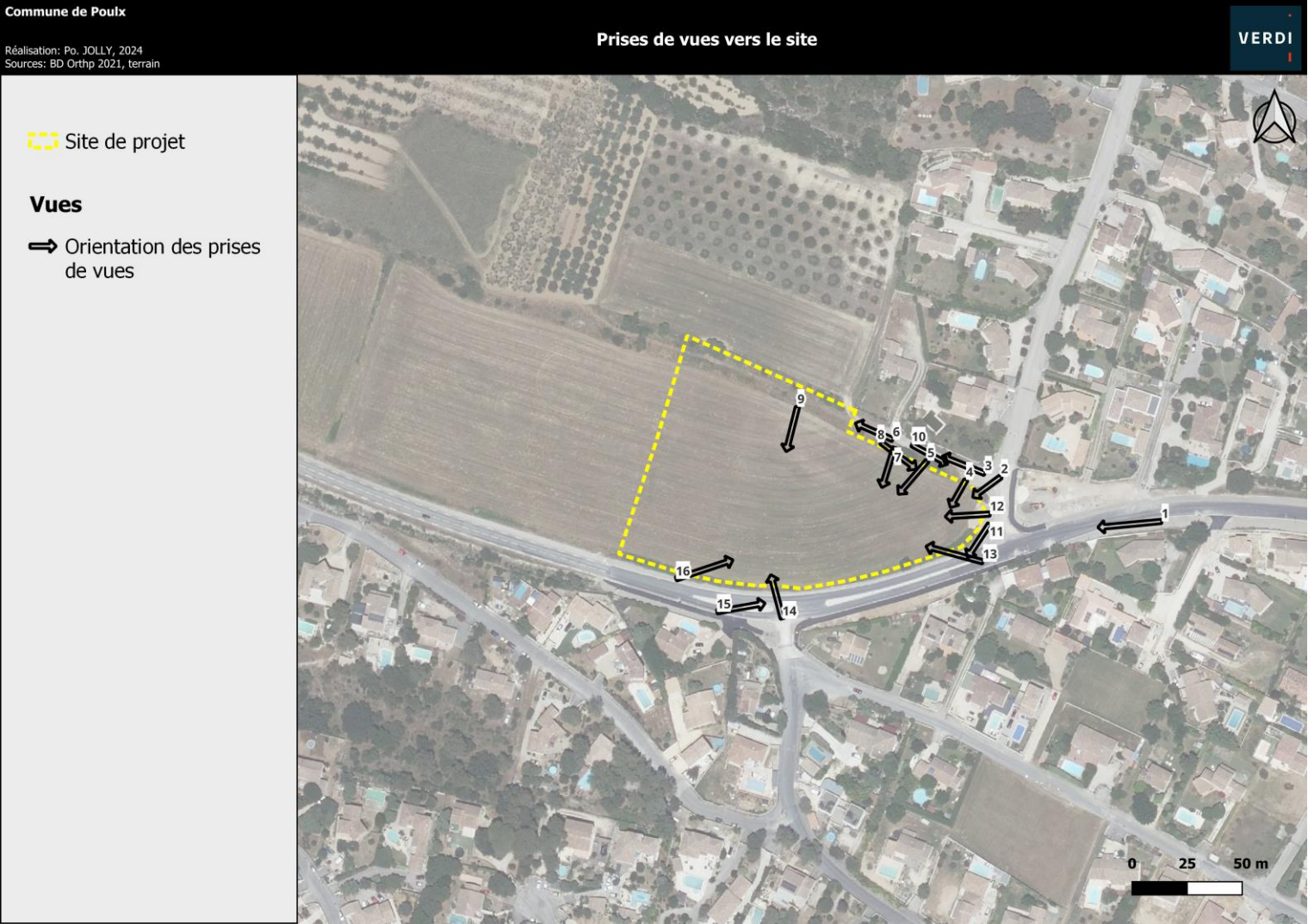


Carte 6 : Localisation des entrées de ville de Poulx. Réalisation : Verdi.

2



Photographie 1 : Entrée de ville Ouest. Source : Verdi, 2022.



Carte 7 :
Localisation
et orientation
des prises de
vues vers le
site de projet.
Réalisation
Verdi, 2024.

Synthèse des prises de vues retenues vers le site		Commentaires
		Le site est visible depuis les principales voies de la trame viaire, à savoir, la RD 135 (photographie n°1) et la rue du Buis (photographie n°2) qui forment de réelles percées visuelles au sein de cet espace enclavé par la topographie environnante.
Photographie n°1	Photographie n°2	



Photographie n°3



Photographie n°4

Les précédentes voies permettent de desservir la nouvelle voie d'accès à requalifier (photographie n°3) depuis laquelle la vue sur le site, et au-delà, est dégagée.



Photographie n°5



Photographie n°6

Les précédentes voies permettent de desservir la nouvelle voie d'accès à requalifier (photographie n°6) depuis laquelle la vue sur le site, et au-delà, est dégagée malgré la présence de formations arbustives partielles (photographie n°5).



Photographie n°7



Photographie n°8

Depuis les habitations situées au Nord du site, le faible couvert végétal ne permet pas d'isoler le site de projet de vues plongeantes et traversantes vers la RD 135.



Photographie n°9



Photographie n°10

Le maintien et la « densification » de la haie arbustive située au Nord-Ouest du site (photographie n° 10) permettrait la mise en place d'un écran végétal isolant le site de projet des vues depuis l'extérieur.



Photographie n°11



Photographie n°12

Depuis la rue du Buis à l'Est du site, si la profondeur du talus ne permet pas une vue de la partie immédiate du site, la quasi-totalité de ce dernier est visible par l'observateur extérieur du fait d'un couvert dépourvu d'obstacle. Le maintien du talus et l'aménagement d'une interface visuelle permettrait d'isoler le site des vues extérieures depuis l'Est.



Photographie n°13



Photographie n°14

Depuis la route d'Uzès au Sud du site, si la profondeur du talus ne permet pas une vue de la partie immédiate du site, la quasi-totalité de ce dernier est visible par l'observateur extérieur du fait d'un couvert dépourvu d'obstacle. Le maintien du talus et l'aménagement d'une interface visuelle permettrait d'isoler le site des vues extérieures depuis la RD 135 en entrée de ville.



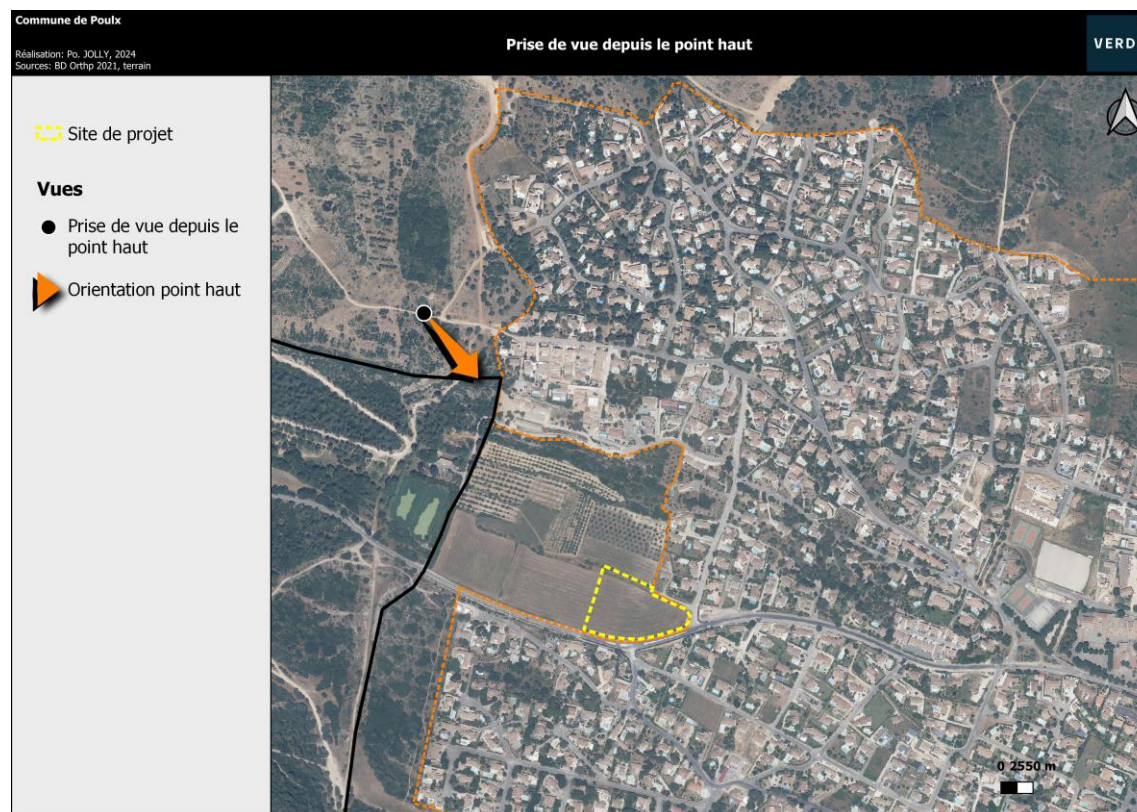
Photographie n°15



Photographie n°16

Depuis la route d'Uzès au Sud du site, si la profondeur du talus ne permet pas une vue de la partie immédiate du site, la quasi-totalité de ce dernier est visible par l'observateur extérieur du fait d'un couvert dépourvu d'obstacle. Le maintien du talus et l'aménagement d'une interface visuelle permettrait d'isoler le site des vues extérieures depuis la RD 135 en entrée de ville.

Comme le souligne la prise de vue ci-après, établie depuis le point le plus haut (196 mètres) à proximité du site de projet, la **disposition « en cuvette »** du site de projet permet de l'isoler de vues à des échelles intermédiaires (500m) ou éloignées (>500m) si ce n'est depuis ce point haut situé à 300 mètres au Nord-Ouest de la zone offrant une percée visuelle sur le site du fait de la faible hauteur caractéristique du couvert végétal de garrigue. **Il est à noter que les parcelles offrant ce point de vue sont la propriété du Ministère de la Défense étant donné qu'il s'agit d'un camp militaire.**



Carte 8 : Localisation du point haut repéré. Source : BD Ortho 2021. Réalisation : Verdi, 2024.



Figure 2 : Vue depuis le point haut au Nord-Ouest du site de projet. Altitude : 196 mètres. Source : IGN, Géoportail. Réalisation : Verdi, 2024.



Photographie 2 : Vue depuis le point haut au Nord-Ouest du site de projet. Altitude : 196 mètres. Source : IGN, Géoportail. Réalisation : Verdi, 2024.

À cet « isolement visuel » il faut opposer les **nombreuses vues vers le site de projet depuis l'échelle immédiate** du fait de son inscription dans le continuum de l'enveloppe urbaine enclavée entre deux extrémités de cette dernière au Nord et au Sud. De la même façon, cette prise de vue met en avant l'ouverture visuelle du site de projet depuis les principaux axes de la trame viaire, et, notamment, la route départementale 135 ou route d'Uzès.

2.1.2.3 Environnement

« Site de projet Route d'Uzès »		
Contexte et zonage		
Périmètre à statut : Non	Site Natura 2000 : Non (le plus proche est situé à 0,3 km)	ZNIEFF : Oui (Plateau de Saint-Nicolas, 910011543)
Site classé : Non	Site inscrit : Non	
Description du site		
Surface : 1,14 ha	Naturalité : faible	Usage actuel : culture de blé tendre d'hiver
Commune de Poulx Réalisation: J. LAFON - Juin 2023 Sources: Commune Périmètre du site VERDI Légende Site de projet		
Faune/Flore		

« Site de projet Route d'Uzès »	
<i>Flore</i> : Aucune flore protégée et/ou rare à enjeu local de conservation notable n'a été identifiée.	<i>Faune</i> : Aucune espèce rare à enjeu local de conservation notable n'est avérée sur la zone. La zone présente une diversité d'oiseaux protégés mais communs (Martinet noir, Hirondelle rustique, Moineau domestique). Un Faucon crécerelle a été vu en chasse au-dessus des cultures.
<i>Continuité écologique</i> : faiblement fonctionnelle.	
	
Enjeux faune/flore	
La zone présente des enjeux globalement très faibles.	



2.1.2.4 Eau, risques, nuisances et contraintes

Hydrographie

Concernant l'hydrographie, **aucun cours d'eau** ne passe sur ou à proximité du site.

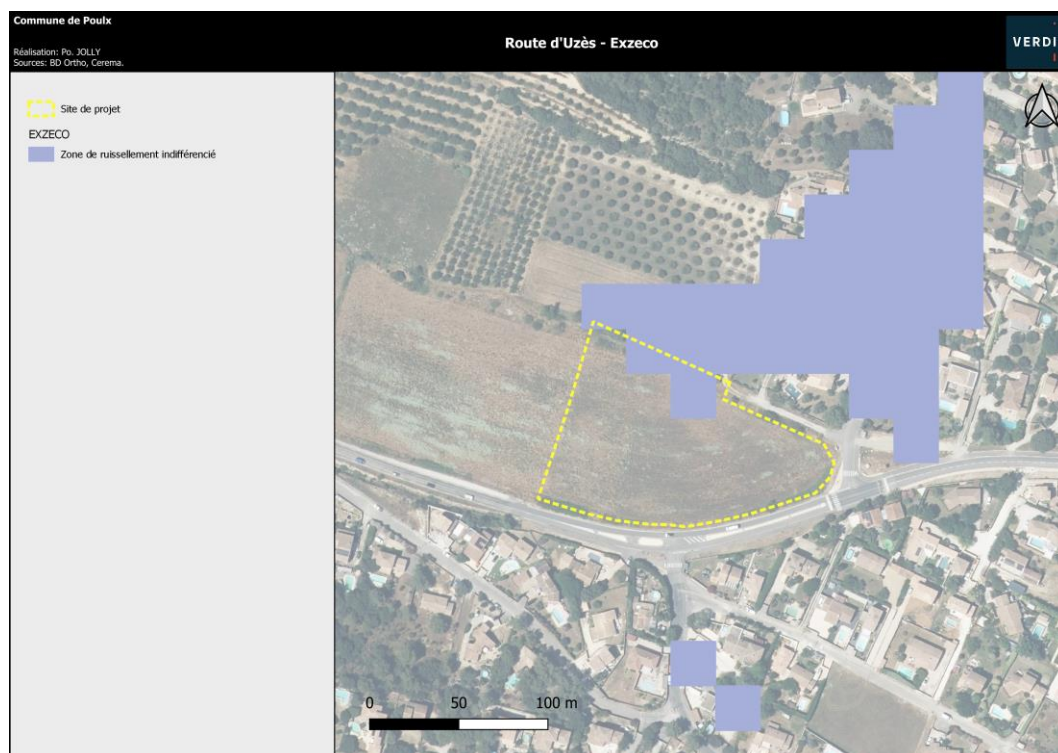
Le site de projet n'est **pas concerné par les 2 Plans de Prévention des Risques d'inondation (PPRI)** Gardon-Aval et Vistre.

Une cartographie réalisée par le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) a permis de constituer dès 2011 une première approche de la connaissance du risque inondation (débordement et ruissellement) à une grande échelle dans le cadre de la Directive Inondation.

Dans le cadre de l'estimation de l'Évaluation préliminaire des risques d'inondation sur le bassin Rhône-Méditerranée, l'outil Exzeco a permis de déterminer les zones potentiellement inondables par débordement et ruissellement.

Cette étude est basée essentiellement sur la topographie. Lors de l'élaboration ou la révision des PLU, elle a été transmise aux communes concernées dans les récents « porter à connaissance ». Les résultats de cette étude ne se substituent pas à l'emprise des PPRI approuvées après 2002 et aux Atlas des Zones Inondables. **Néanmoins, lorsqu'il n'y a aucune connaissance du ruissellement, les secteurs identifiés comme potentiellement inondables par l'étude EXZECO (hormis les emprises inondables des PPRI et des AZI) doivent être considérés comme inondables par ruissellement.**

À ce titre, il est à noter que le système d'extraction des zones d'écoulement (EXZECO) modélise l'extrême nord en **ruissellement**.



Carte 9 : Zone de débordement et de ruissellement sur le site de projet. Source : Cerema, 2023.
Réalisation : Verdi, 2024.

En ce sens, la doctrine de prise en compte indique que :

- Concernant **le risque débordement**, étant donné qu'un PPRI prévaut sur la commune, ce sont les règles de ce dernier qui s'appliquent.
- Concernant **le risque ruissellement**, le projet se situant en zone de ruissellement de l'étude EXZECO et présentant de forts enjeux (« projet d'ensemble accueillant de nombreuses personnes »¹), ce dernier devra faire l'objet d'une étude hydraulique de ruissellement qualifiant les aléas, validée par la collectivité après avis de la DDTM, qui définit un aléa sur le projet ou la nouvelle zone d'urbanisation.

En amont, une étude hydraulique devra être réalisée afin de qualifier précisément l'aléa.

Ce risque sera traité par la création ou le maintien d'interfaces paysagères au Nord, à l'Ouest et au Sud du site en suivant le talus existant.

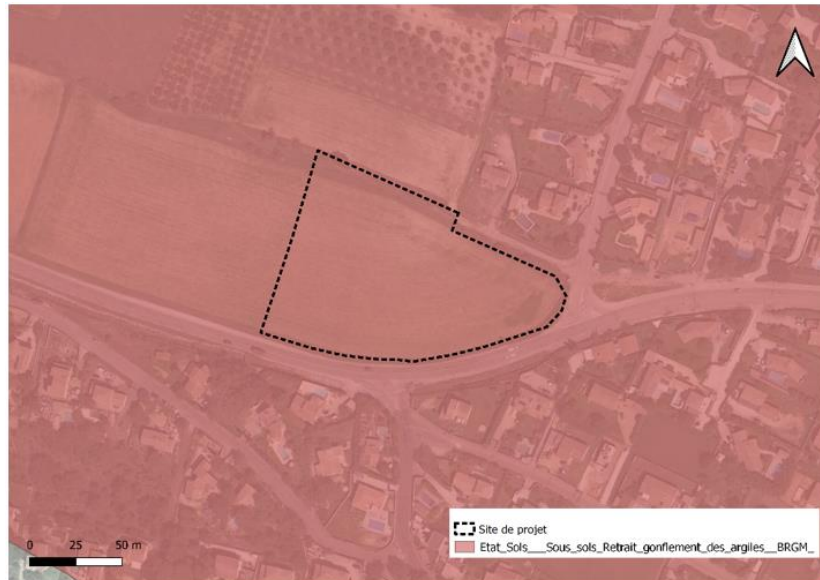
Risques liés aux sous-sols

Le site de projet est entièrement concerné par :

- La zone à risque retrait et gonflement des argiles. Ce risque est en aléa fort.

¹ Selon la définition de la DDTM du Gard

- Le risque sismique (modéré).



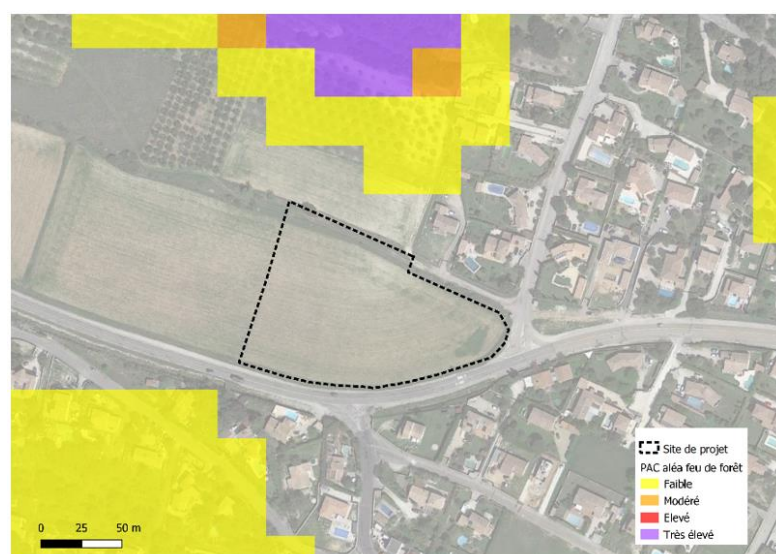
Carte 10 : Cartographie des sous-sols à retrait et gonflement des argiles à proximité du site. Source : BRGM. Réalisation : Verdi.

Ces risques seront pris en compte dans le cadre de la conception du projet.

Risque incendie

Selon le Plan de prévention des risques d'incendies de forêt (PPRiF), **l'ensemble du site est en dehors des zones du PPRiF.**

De manière concordante, le « Porter à Connaissance » aléa feu de forêt de 2021 ne modélise aucun aléa sur le site.



Carte 11 : Cartographie de l'aléa feu de forêt à proximité du site. Source : Préfecture du Gard, 2021. Réalisation : Verdi

Route classée à grande circulation (objet de la présente étude)

Le secteur de projet est situé le long de la **RD135 classée en route à grande circulation**. Dans ce cadre, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation.

Toutefois, le plan local d'urbanisme, peut fixer des règles d'implantation différentes 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 (étude « amendement Dupont »).

Cette étude, objet de cette présente analyse, permettra d'édicter des prescriptions au sein de l'OAP, du zonage et du règlement.

Nuisances sonores

Outre ces éléments d'autres nuisances inhérentes à cet axe de circulation peuvent être relevées à l'instar des **nuisances sonores**. À ce titre, les dispositions de [l'arrêté du 30 mai 1996](#), relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit, sont applicables dans le département du Gard aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres mentionnées par l'arrêté.

Le tableau ci-dessous donne pour chacun des tronçons d'infrastructures mentionnés, le classement dans une des 5 catégories définies, la largeur des secteurs affectés par le bruit, ainsi que le type de tissu urbain :

Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
L > 81	L > 76	1	d=300m
76	71	2	d=250m
70	65	3	d=100m
65	60	4	d=30m
60	55	5	d=10m

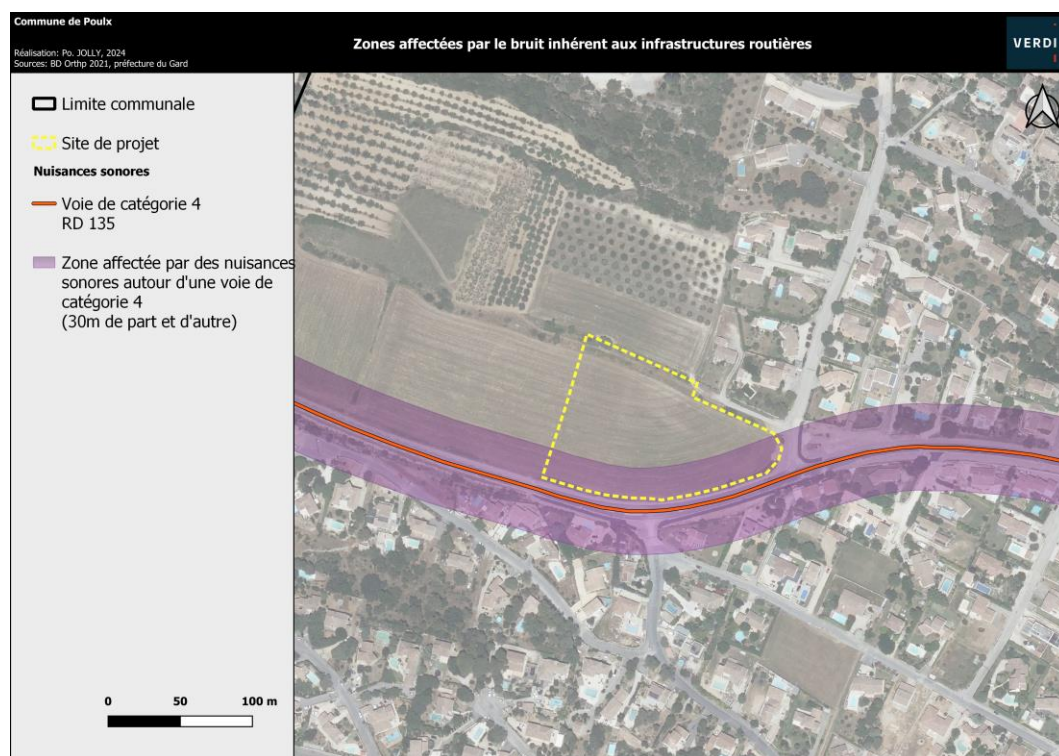
Tableau 1 : Catégorisation des infrastructures routières selon les niveaux de nuisances sonores.
Source : Préfecture du Gard.

La largeur maximale des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance comptée de part et d'autre de l'infrastructure à partir :

- Pour les infrastructures routières, du bord extérieur de la chaussée la plus proche.
- Pour les infrastructures ferroviaires, du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

Selon le tableau du classement sonore du réseau routier révisé en 2024, le tronçon de la RD135 depuis la RD427 jusqu'à la RD979 est repéré comme appartenant à la quatrième catégorie

En ce sens, la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit est de 30m de part et d'autres de ces infrastructures. Le classement sonore a pour objet d'informer les constructeurs et les candidats à la construction sur les règles fixant les performances minimales acoustiques que les futurs bâtiments devront respecter. Les règles à respecter sont déterminées par les décrets n° 95-20 et 95-21 du 9 janvier 1955 et par l'arrêté ministériel du 30 mai 1966.



*Carte 12 : Zone affectée par le bruit de part et d'autre de la RD135. Source : préfecture du Gard.
Réalisation : Verdi, 2024.*

2.1.2.5 Intégration au sein du projet du PLU

Le projet est pleinement intégré dans le PLU. Il est inscrit dans le PADD du PLU révisé. Il fait l'objet de l'action 2 : « **Permettre, en complément de la densification de l'enveloppe bâtie, le développement d'un secteur en extension** » de l'Axe 1 : « Programmer un développement urbain maîtrisé et équilibré ».

L'action est détaillée comme suit :

En complément de la densification de l'enveloppe bâtie, le projet de PLU a pour but de permettre développement du secteur en entrée de ville ouest, accolé à l'enveloppe urbaine au nord de la route d'Uzès, représentant environ 1,14 hectares.

Cela doit permettre l'accueil d'environ 29 logements.

Afin de faciliter sa mise en œuvre, le projet est décliné règlementairement dans le PLU à travers :

- **Une zone à urbaniser 2AUuz** renvoyant aux dispositions du site intégrée aux règlements écrit et graphique du PLU. Cette zone 2AUuz est destinée à accueillir une urbanisation à moyen terme à vocation de logements et de commerces, sous forme d'opération d'ensemble. Cette zone est conditionnée à la réalisation d'une étude hydraulique et une modification du PLU.

Le projet fait également l'objet d'une **OAP sectorielle** dans le PLU révisé afin de permettre un **aménagement d'ensemble**. Les dispositions prévues par cette OAP déclinent les principes d'aménagement retenus dans le cadre du projet et permettent notamment de veiller à la qualité de ce dernier en termes de prise en compte de l'environnement, de la qualité architecturale et urbaine du projet, ainsi que les risques.

2.2 ENJEUX DE L'AMENAGEMENT

Les principaux enjeux dont le projet devra tenir compte sont liés :

- **Aux risques/nuisances/pollutions**, le site étant marqué par des nuisances essentiellement sonores liées à la proximité de la départementale RD135. Des risques sont également présents, et notamment un risque de retrait-gonflement des argiles (fort) et un risque hydrologique de débordement et de ruissellement (au Nord du site).
- **À la sécurité** : il s'agira de sécuriser les accès et les déplacements au sein et aux abords du site. En ce sens, les constructions seront interdites dans ladite bande de 15 mètres à compter de l'axe de la RD135 et tout accès par cette dernière sera proscrit. L'impasse en stabilisé donnant sur la rue du Buis sera à aménager en voirie de 8 mètres de large minimum et formera l'accès routier au site.
- **À la qualité architecturale** : Il s'agira de veiller à l'aspect des aménagements en ayant recours à des matériaux, et des couleurs qui s'intégreront dans le milieu environnant en formant un ensemble cohérent.
- **À la qualité de l'urbanisme et des paysages, mais également de la qualité environnementale** : Ce volet devra faire l'objet d'une attention particulière. Le projet devra s'intégrer complètement avec l'espace environnant au regard des enjeux paysagers localement forts aux abords du projet.

3

JUSTIFICATIONS DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITE AU REGARD DES CRITERES DE L'ARTICLE L.111-6

3.1 LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS EN CONFORMITE AVEC LES OBJECTIFS DE LA LOI BARNIER

La nouvelle distance par rapport à l'axe de la départementale RD135 est portée à **15 mètres** sur l'ensemble du terrain d'assiette du projet. La réduction de la marge de recul se justifie dans une logique d'aménagement global du projet et de son insertion paysagère avec notamment la création d'une interface paysagère en bordure.

3.1.1 QUALITE DE L'URBANISME ET QUALITE ARCHITECTURALE

En termes de qualité de l'urbanisme, le projet est traduit dans le cadre du PLU par une Orientation d'Aménagement et de Programmation. Celle-ci précise les conditions d'intégration du nouveau quartier dans son environnement et les conditions d'aménagements. L'OAP guide le projet selon trois fondements :

- **Urbain**, en créant une extension de l'enveloppe urbaine, avec la complémentarité des fonctions qu'il proposera : du logement et des commerces de proximité. La zone devrait accueillir, à moyen terme, 29 logements avec une part minimale de 40% de logements sociaux.
- **Fonctionnel**, par le confortement de l'accessibilité à travers l'aménagement de l'accès de voirie au Nord du site.
- **Paysager** à travers l'aménagement de l'interface paysagère véritable frange avec les espaces urbains et agricoles qui entourent le site.

La programmation prévoit que la zone sera dédiée à la construction de logements à moyen terme (environ 29 logements, une densité minimum de 25 logements/ha et avec un minimum de 40% de logements sociaux) avec l'aménagement de commerces en rez-de-chaussée. Les constructions sont interdites dans une bande de 15 m à compter de l'axe de la RD135.

En outre, sa traduction réglementaire au sein du règlement du **PLU révisé précise les éléments suivants** :

Emprise au sol

L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **60%** de la superficie du terrain d'assiette initiale.

Implantation

L'implantation par rapport aux limites séparatives devra se faire en limite ou avec un recul au moins égal à **3 mètres**.

Par ailleurs, les constructions non contiguës devront être séparées d'une distance minimale de **3 mètres**.

Hauteur

La hauteur maximale des constructions est fixée à **7 mètres** à l'égout de la toiture et à **9 mètres** au faîtage.

Matériaux et aspect extérieur

Le règlement du PLU fixe des règles quant à l'aspect extérieur des constructions afin d'assurer leur qualité architecturale, vecteur de leur intégration dans l'environnement urbain. En ce sens, plusieurs règles sont retenues :

- L'emploi brut de matériaux destinés à être enduits est interdit.
- Le revêtement des façades doit être d'une tonalité et d'une texture semblables à celles des enduits traditionnels locaux.
- Les couleurs ou teinte brillantes, vives, lumineuses ou scintillantes sont interdites. Le choix des teintes ou couleurs doit être en harmonie avec l'environnement et le bâti existant. Sauf pour les huisseries, le blanc pur est interdit.
- Les ouvertures doivent respecter les proportions traditionnelles où la hauteur domine nettement la largeur.
- Les canalisations autres que les descentes d'eau pluviale, les antennes et les câbles apparents en façade sont interdits.
- Les antennes en toiture doivent ne pas être visibles depuis la voie publique.
- Une seule enseigne par commerce peut être placée en façade et seulement sur la hauteur du rez-de-chaussée.
- Les blocs de climatiseurs nus en extérieur sont interdits, ils doivent être disposés en discrétion.
- Les capteurs solaires doivent être intégrés au volume de la construction existante ou projetée en fonction de la composition architecturale de l'ensemble. Dans le cas où ils sont disposés en superstructure sur les toitures, leur épaisseur ne doit pas dépasser vingt centimètres.

Toitures

La pente des toitures nouvelles devra être comprise entre 27 et 33%. Les toitures terrasses ne peuvent être prévues que sur le niveau rez-de-chaussée et ne peuvent excéder un tiers de la surface totale du bâtiment.

De plus, le matériau de couverture en rampant est la tuile canal de terre cuite. En surface plane, il est obligatoirement en matériau de teinte naturelle, teinté dans la masse, teinte harmonisée avec la couleur des toitures en tuiles traditionnelles.

Enfin, les parties de toitures en rampant devront couvrir au moins deux tiers de l'emprise bâtie. Les garde-corps doivent être pleins, en continuité des façades et de même apparence que celles-ci.

Clôtures

Pour les clôtures, elles ne devront pas excéder **deux mètres de hauteur**. Pour les murs de clôture situés du côté de la voie publique, leur hauteur ne devra pas excéder **1,50 mètre**. Leur aspect devra être harmonisé avec leur environnement. Ils doivent assurer la libre circulation des eaux de ruissellement.

Quant aux brise-vues synthétiques (toile, filet, feuillage synthétique), ces derniers sont interdits hormis ceux en lattes de PVC. Les autres clôtures et brise-vues sont autorisées. De plus, les lattes des brise-vues, panneaux et palissades devront être ajourées.

Stationnement

Par ailleurs, le stationnement des **véhicules** correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors de voies publiques ou privées sur des emplacements prévus à cet effet et matérialisé afin de garantir la qualité urbaine du projet.

Selon la destination de la construction, le nombre d’emplacement sera au moins égale à :

Destination ou sous-destination	Norme imposée pour les nouvelles constructions
Habitation	1 place extérieure sur la parcelle et 1 place intérieure pour chaque logement 1 place par logement locatif social
Artisanat et commerce de détail	1 place par 40m ² de surface de vente
Hébergement hôtelier et touristique	1 place de stationnement par chambre ou 5m ² de salle ou restaurant
Bureaux	1 place par 25m ² de surface de plancher hors œuvre

Dans le cas d’une nouvelle construction comportant au moins **3 logements ou 3 bureaux**, il devra être réalisé un local dédié au stationnement des **vélos** à raison **d’1m² par logement et / ou par bureau**. Ce local doit être clos et couvert et directement accessible depuis l’extérieur.

⇒ Ces règles permettront ainsi l’émergence d’un quartier qualitatif pensé dans son ensemble et son environnement prenant en compte sa qualité architecturale et urbaine.

3.1.2 QUALITE ENVIRONNEMENTALE

Dans le cadre de l’OAP sectorielle Route d’Uzès, une expertise écologique a été réalisée afin de mesurer les incidences du projet sur l’environnement. **Cette étude conclut à la faiblesse des incidences du projet sur le milieu naturel au regard de la prise en compte des enjeux écologiques recensés.**

Extrait des observations de l’étude :

- Aucune flore protégée et/ou rare à enjeu local de conservation notable n’a été identifiée.
- Aucune espèce rare à enjeu local de conservation notable n’est avérée sur la zone.

- La continuité écologique du site est faiblement fonctionnelle.
- La zone présente des enjeux globalement très faibles.

Ces conclusions se justifient par :

- La mise en culture de fauche du site de projet.
- L'isolement du site et le fait que son caractère semi-naturel soit largement dégradé par de obstacles au déplacement identifiés sur site ou à proximité directe tels que les clôtures, les barrières et les axes de circulation.

Malgré cette faible incidence du projet sur le milieu naturel au regard d'enjeux faibles, le règlement du PLU met en exergue des règles permettant de souligner la considération du projet quant à la **prise en compte de sa qualité environnementale**. Il est indiqué, dans le règlement, que :

Pour chaque nouvelle construction réalisée, une **surface non imperméabilisée, de 20%**, sera dédiée à ces espaces libres, ils devront faire l'objet d'un aménagement paysager minéral ou végétal, comprenant au moins un arbre de haute tige.

En outre, les essences végétales devront être choisies parmi des **espèces méditerranéennes** peu consommatrices en eau et résistantes au changement climatique.

Enfin, il est souligné que les **espèces invasives sont interdites** (voir liste des espèces invasives en annexe 4 du règlement).

⇒ Ces considérations permettront de garantir la qualité environnementale du projet.

3.1.3 QUALITE PAYSAGERES

Le projet se trouve excentré à l'Ouest de l'enveloppe urbaine ce qui entraîne une diminution des covisibilités. Le paysage « perçu » concerne ici les vues depuis les habitations à proximité et les axes de circulation, et notamment depuis un tronçon de la départementale RD135 et les rues Guy du Buis et de la Boissière, où des incidences localement fortes sont effectivement présentes. **L'impact visuel en vue lointaine est quant à lui négligeable à nul** en raison de la couverture végétale et de la topographie (site en contrebas de la RD135) hormis pour le point haut dont il a été question plus en amont.

Un intérêt particulier sera donc porté à l'intégration paysagère du projet et des mesures de réduction des incidences seront mises en place. **Une interface paysagère d'environ 350 mètres linéaires environ sera créée au Sud (le long de la RD135), à l'Ouest et au Nord-Ouest** afin de préserver les paysage de l'entrée de ville et dans le but de maintenir une interface avec les espaces agricoles. Cette dernière devra être une haie végétale double plantée en quinconce et plurispécifique (arbres et arbustes mellifères).

La largeur de l'interface paysagère sera de 10 mètres minimum le long de la route départementale et de 3 mètres minimum, à l'Ouest, en limite de la zone agricole.

D'autres éléments, mis en exergue au sein du chapitre sur la qualité architecturale et urbaine (voir 3.1.1), participeront à la qualité paysagère du projet à l'instar :

- Du traitement des espaces bâtis par notamment :

- La hauteur maximale des constructions fixée à 9 mètres au faîtage.
 - Les règles fixées quant aux matériaux utilisés et à l'aspect extérieur des constructions (voir 3.1.1).
 - La pente des toitures, comprise entre 27% et 33% et la limitation des toitures terrasses au rez-de-chaussée et à 1/3 de la surface totale du bâti
- Du traitement des espaces et éléments non bâtis à travers :
- L'exigence d'une surface non imperméabilisée de 20% pour toute nouvelle construction. Cette dernière devant faire l'objet d'un aménagement paysager minéral ou végétal avec au moins un arbre de haute tige.

Orientation d'aménagement et de programmation Route d'Uzès



 Périmètre de l'OAP

A. Principe d'insertion paysagère et prise en compte des risques

 Interface paysagère à maintenir ou à aménager

Figure 3 : Extrait de l'OAP route d'Uzès. Réalisation Verdi, 2023.

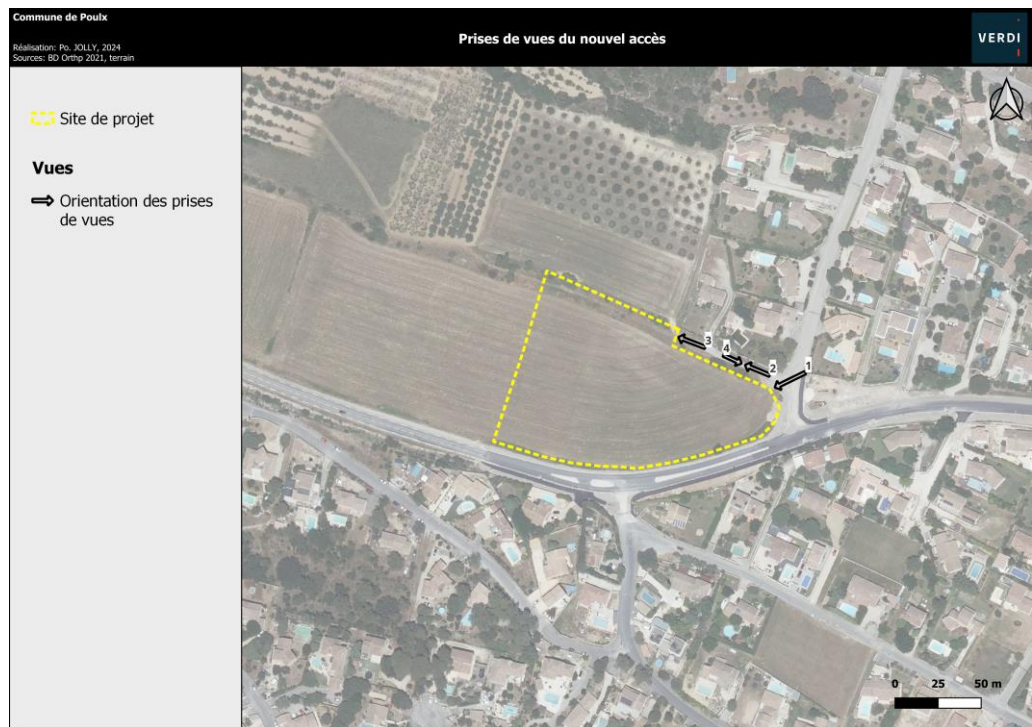
⇒ Ces considérations permettront de garantir la qualité paysagère du projet.

3.1.4 SECURITE ET ACCES

Tout accès au site de projet par et sur la RD135 sera interdit.

Cela est inscrit dans l'OAP Route d'Uzès et le règlement du PLU révisé.

L'accès au site du projet se fera à partir du Nord-Est du site, depuis l'impasse en stabilisé, longeant les terrains et donnant sur la rue du Buis. Celle-ci formera l'accès au site et sera, de fait, à aménager en voirie de 8 mètres de large minimum.



Photographie n°1



Photographie n°2



Photographie n°3



Photographie n°4

Par ailleurs le règlement du PLU précise que :

Pour les accès

Les accès sur les voies publiques devront être aménagés de manière à ne pas créer de difficultés ou de dangers pour la circulation générale. Ils doivent satisfaire aux besoins des constructions projetées, notamment en ce qui concerne les possibilités d'intervention des services publics et de secours. Un dégagement, d'au moins 25 m², permettant l'arrêt d'un véhicule, devra être ménagé devant chaque portail d'accès sur une profondeur d'au moins cinq mètres depuis toute voie sur chaque terrain. Ce dégagement n'est pas confondu avec une place de stationnement telle que définie plus haut.

En outre, le nombre des accès sur les voies publiques est limité à un par unité foncière sauf demande d'un regroupement des accès par le gestionnaire de la voirie.

Pour la voirie

La réalisation de voies nouvelles en impasse d'une longueur supérieur à 50 mètres nécessitent l'aménagement d'aires de retournement soit en raquette circulaire soit en raquette en Y judicieusement réparties afin de permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics (secours, lutte contre l'incendie, ramassage des déchets notamment) d'y opérer un demi-tour.

⇒ Ces éléments soulignent la prise en compte, par le projet, de la sécurité et de la bonne qualité de ses accès.

3.1.5 RISQUES, NUISANCES ET POLLUTIONS

3.1.5.1 Les nuisances

Les nuisances, qu'elles soient sonores ou visuelles, seront atténuées par l'implantation de haies en bordure et la conservation de la végétation localement. Ces masses créeront un écran végétal depuis les voies de circulation évitant ainsi d'impacter les vues depuis et vers le site. Ces éléments végétaux viendront agrémenter les abords proches et permettront ainsi

de créer un véritable effet de masse. Il s'agit ici de façonner un nouveau paysage en revalorisant cet espace actuellement ouvert sur son environnement immédiat.

3.1.5.2 Les risques

- Risque inondation

Selon l'étude d'Extraction des Zones d'Écoulement, réalisée par le CEREMA à une grande échelle, identifie la quasi-totalité du site de projet comme une **zone à débordement** et l'extrême nord en zone de **ruissellement**.

Ce risque sera traité par la création ou le maintien d'interfaces paysagères au Nord, à l'Ouest et au Sud du site en suivant le talus existant, comme prévu au titre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation de la route d'Uzès. **En amont, une étude hydraulique devra être réalisée afin de qualifier précisément l'aléa.**

- Retrait et gonflement des sols argileux

Le site de projet est soumis à un aléa fort retrait et gonflement des sols argileux. **Des principes constructifs devront être respectés.**

⇒ Ces éléments soulignent la prise en compte, par le projet, des nuisances et risques

4 CONCLUSION DE L'ETUDE

Le projet de la Route d'Uzès se situe en entrée de ville Ouest de Poulx le long de la route départementale RD 135 desservant la ville de Nîmes. Au titre de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme, un recul de **75 m** est imposé de part et d'autres de ces routes départementales dites « **à grande circulation** » rendant impossible tout projet d'urbanisation.

Toutefois, l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme précise que **le PLU 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.

Sur la base des conditions d'aménagement prévues dans le cadre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) Route d'Uzès et dans le règlement du PLU révisé, la présente étude a montré que le projet traite et prend en compte les considération de nuisances, de sécurité, de qualité architecturale, de qualité de l'urbanisme ainsi que la qualité des paysages.

À ce titre, il convient de conclure que le PLU est en droit de fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 du Code de l'Urbanisme qui sera ici **portée à 15 mètres en lieu et place des 75 mètres prescrits**.

