



RAPPORT DE PRESENTATION

Justification

Etude « Amendement Dupont »



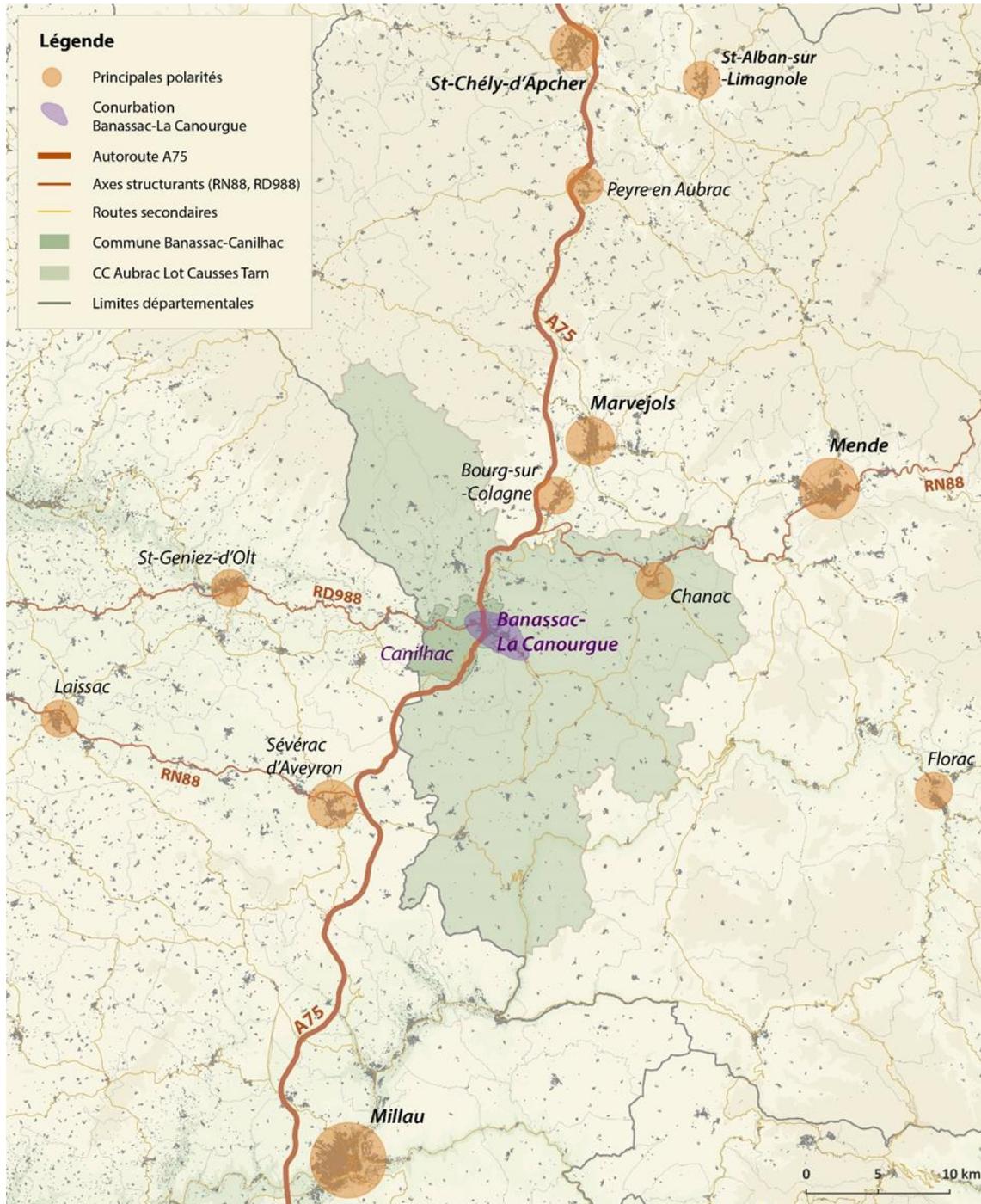
SOMMAIRE

Préambule	2
Contexte réglementaire	4
Objectif de l'Amendement Dupont	4
Dispositif de l'Amendement Dupont et références juridiques	4
Etude Amendement Dupont	5
Compléments au diagnostic territorial.....	5
Le projet urbain	16
Conclusion	26

PREAMBULE

Banassac-Canilhac se situe dans le département de la Lozère, à la frontière aveyronnaise, sur le passage de **l'axe autoroutier de l'A75**. Cette position rapproche la commune de certaines polarités comme Sévérac-le-Château et Millau en Aveyron, Marvejols en Lozère, davantage que du chef-lieu Mende. Plus localement, le centre-bourg de Banassac est accolé à la polarité locale de La Canourgue avec laquelle il forme une conurbation, la commune de la Canourgue comptant le double d'habitants.

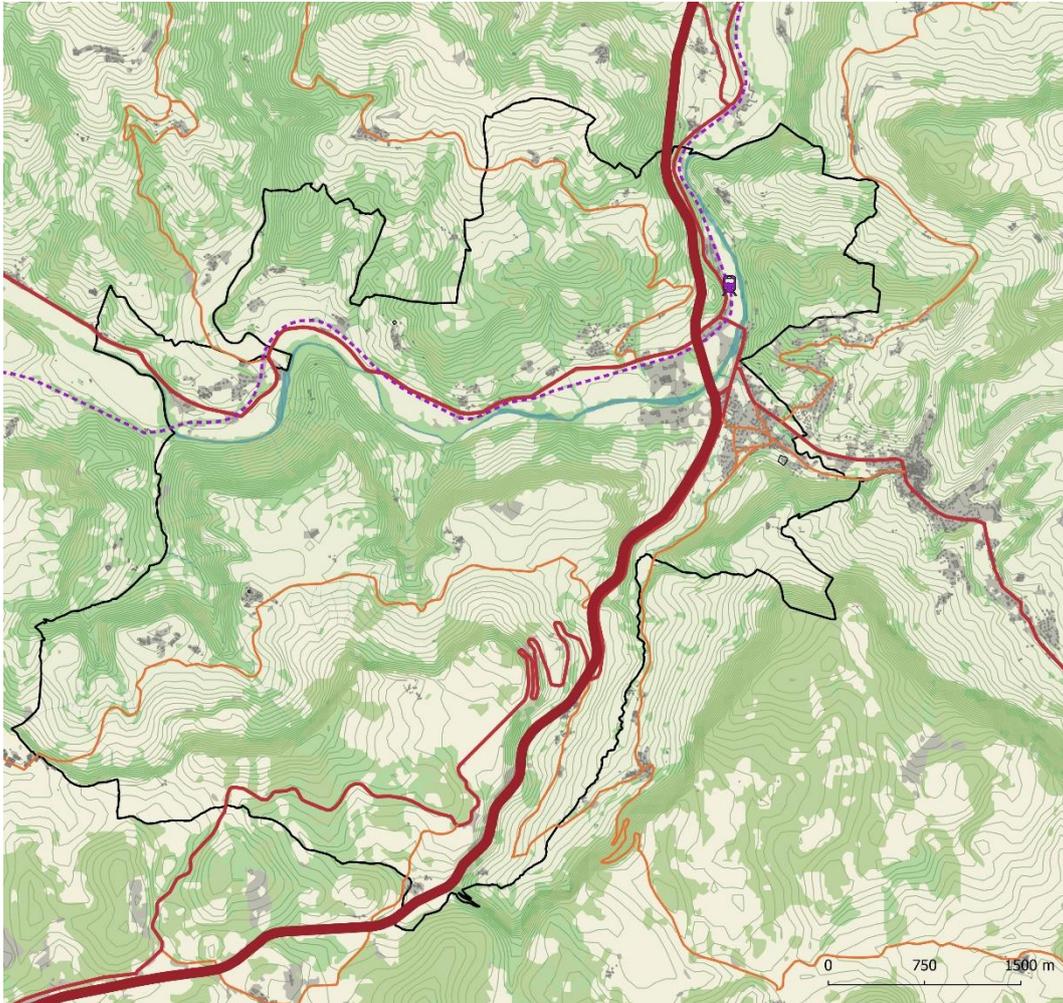
Le développement de Banassac est lié à ce positionnement stratégique.



Situation de la commune de Banassac-Canilhac

Le secteur limitrophe des départements de l'Aveyron et de la Lozère est marqué par le passage d'infrastructures d'envergure nationale – l'A75, la ligne ferroviaire Clermont-Ferrand/Montpellier – et régionale – les routes N88 et D988 – qui permettent les liaisons entre les polarités locales et l'axe autoroutier.

A cette échelle la commune de Banassac-Canilhac apparaît clairement comme un carrefour, entre l'Aveyron et la Lozère, entre l'axe autoroutier et l'axe de la vallée du Lot.



Infrastructures de déplacement sur la commune de Banassac-Canilhac

Le territoire d'étude est maillé par trois principaux axes routiers, dont un d'envergure nationale : l'autoroute A75, catalyseur du développement urbain local, traverse l'Est de la commune du Nord au Sud et possède un échangeur qui dessert directement le centre-bourg de Banassac.

Le développement résidentiel et économique de la commune est donc intimement lié à la présence de l'axe autoroutier de l'A75. Il apparaît cohérent que ce développement s'appuie sur la proximité de cet axe et de l'échangeur n°40.

CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Objectif de l'Amendement Dupont

Depuis la **loi dite « Barnier » du 2 février 1995**, le « sort » réservé aux entrées de ville en matière d'aménagement paysager et urbain est légiféré. Issue du rapport et de l'**amendement dit « Dupont »**, cette loi vise à lutter contre la dégradation et le désordre urbain constatés le long des voies routières et au niveau des entrées et périphéries des villes, causés surtout par les zones d'activités commerciales ou économiques. Ainsi, l'article 52 de la loi « Barnier » relative au renforcement de la protection de l'environnement, promeut un urbanisme raisonné et de qualité, le long des voies routières les plus importantes.

Dispositif de l'Amendement Dupont et références juridiques

L'Amendement Dupont est légiféré par l'Article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme :

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

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

Elle ne s'applique pas :

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

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

*Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article 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.***

Ainsi, la levée de l'interdiction générale de construire dans la bande des 100 ou des 75 m ne peut intervenir qu'après une étude dite amendement Dupont comme celle-ci, s'appuyant sur un projet urbain. L'étude ne concerne pas seulement la bande inconstructible mais le site dans un périmètre élargi.

ETUDE AMENDEMENT DUPONT

Compléments au diagnostic territorial

1. L'A75, un axe majeur à l'échelle nationale

L'autoroute A75 ou La Méridienne est un axe majeur du Sud de la France reliant Clermont-Ferrand à Béziers. Il s'agit d'une autoroute à 2x2 voies, d'une longueur de 335 km. Elle traverse 6 départements : le Puy-de-Dôme, la Haute-Loire, le Cantal, la Lozère, l'Aveyron et l'Hérault. Cet axe participe au développement économique et touristique du Massif Central.

Du fait de sa fonction, cette infrastructure routière est une voie confortable, au tracé quasi rectiligne, d'une largeur d'environ 20m.

2. L'A75 à l'échelle communale

Au niveau communal, l'A75 traverse la commune du Nord au Sud, sur la partie Est. Il marque la limite Est du centre-bourg de Banassac. A l'échelle communale, l'autoroute représente un tronçon de 7km.

L'échangeur n°40 (photo ci-contre) est un élément structurant de la commune, permettant un accès direct au centre-bourg et à ses commerces, équipements et services. Un complexe hôtelier s'est également développé dans ce secteur.



Au niveau de l'échangeur n°40, l'A75 est ainsi raccordé aux RD 809, 988 et 998. Ces RD accentuent le caractère de carrefour de ce secteur.

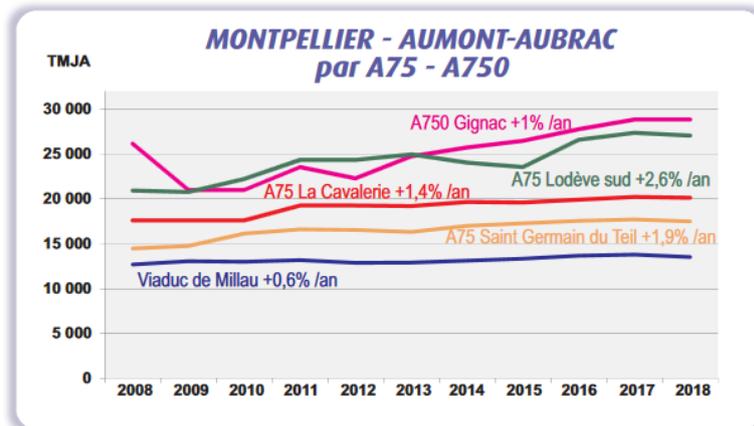
2.1. Trafic

L'A75 au niveau de Banassac dispose d'un poste de comptage permanent. Nous connaissons donc précisément le trafic moyen journalier annuel au niveau du territoire communal.

La dernière publication de la DREAL Occitanie, en date de décembre 2019, nous informe sur les données de circulation collectées en 2018. Au niveau du poste de comptage de Banassac, le trafic moyen journalier annuel (TMJA) est de 17 100 véhicules/j. La part de poids-lourds est de 17% dans ce secteur.

Le poste de comptage de Saint-Germain-du-Teil (situé quelques km au Nord de Banassac) est sélectionné pour la réalisations de graphiques d'évolution du trafic routier. Il est tout à fait représentatif du trafic à l'échelle locale et, à titre de comparaison, présente un TMJA tous véhicules de 17 489 véhicules/j, dont 15,5% de poids-lourds.

Ainsi, les tendances observées à Saint-Germain-du-Teil peuvent être extrapolées au territoire de Banassac-Canilhac. Le document suivant est extrait de la dernière publication de la DREAL Occitanie.



Evolutions des trafics moyens journaliers annuels, sur la période 2008-2018 (Source : Dreal Occitanie)

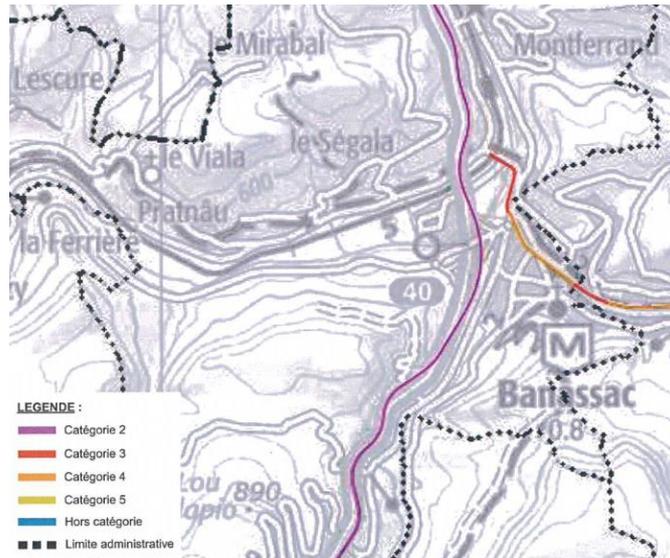
Dans ce secteur de l'A75, le trafic est en augmentation de **+1,9 %/an**. Cette augmentation s'observe sur tout l'axe autoroutier.

2.2. Nuisance sonore

Ce trafic en augmentation engendre une pollution ou nuisance sonore qu'il faut prendre en compte.

2.2.1. Classement Sonore des Infrastructures de Transports Terrestres

Le département de la Lozère a établi un Classement Sonore des Infrastructures de Transports Terrestres. Il concerne les routes supportant plus de 5 000 véhicules/jour. Ce classement définit les secteurs exposés à plus de 60 décibels (dB(A)). Ce classement n'est pas une servitude d'urbanisme, il relève du Code de la Construction et de l'Habitation et concerne l'isolement acoustique.



Cartographie du Classement Sonore des Infrastructures de Transport Terrestre sur la commune

A l'échelle communale, l'A75 est concerné par la catégorie 2, ce qui signifie que les secteurs exposés à plus de 60 dB(A) sont localisés jusqu'à 250 m de part et d'autre de l'infrastructure.

2.2.2. Cartes de bruit et Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

Dans le département de la Lozère, les cartes de bruit ont été établies au droit des infrastructures routières dont le trafic moyen journalier annuel dépasse 8200 véhicules/jour. A l'échelle communale, seule l'A75 est concernée.

Le long de l'A75, aucune population, ni établissements de santé ou de santé n'ont été relevés comme faisant l'objet d'une exposition sonore excessive. Cet axe ne fait donc pas l'objet d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

Il s'agit pour la carte d'essayer de représenter un niveau de gêne à l'exposition du bruit. La carte de bruit dû aux trafics routiers permet d'évaluer sur un territoire donné l'exposition au bruit induite par ces trafics.

Les niveaux de bruit sont exprimés en Lden (jour, soirée, nuit), indicateur de gêne donnant un poids plus fort le soir (+ 5 dB(A)) et la nuit (+10 dB(A)) au niveau de bruit estimé.

Ce n'est donc pas un niveau de bruit réel ou mesuré mais une indication pondérée.

Les cartes de bruit n'ont pas de valeur réglementaire et sont des documents d'information. Les cartes diurnes et nocturnes sont disponibles en suivant :

Contenu de la carte

zone_bruit_R_jour_D48
<60
>60 et <= 65
>65 et <= 70
>70 et <= 75
>75

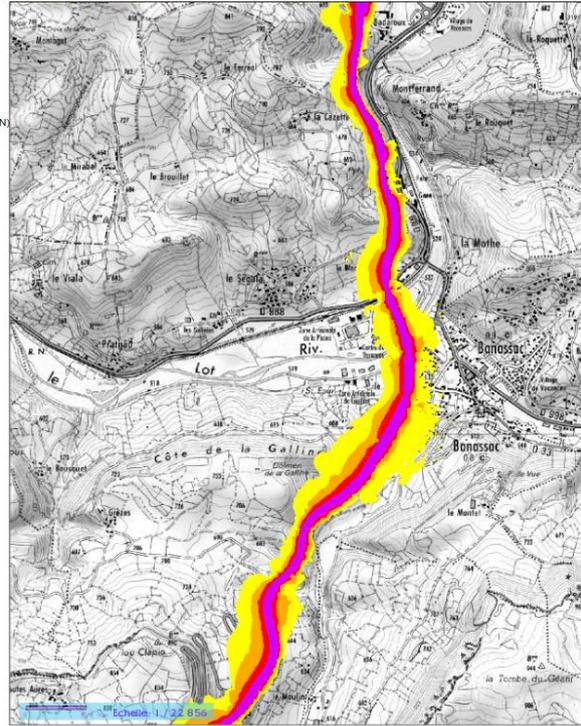
Sélection automatique (Niveaux de gris) - (Données Scan 1000, Scan Régional, Scan 100, Scan 25, BdOrtho - Copyright IGN)

RENE



Tous droits réservés.
Document imprimé le 19 Août 2020, serveur Géo-IDE carto V0.2, <http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr>, Service: DDT 48.

Carte de bruit réseau routier 3ème échéance - Jour



Carte du niveau de bruit en période diurne (Source : DDT48)

Contenu de la carte



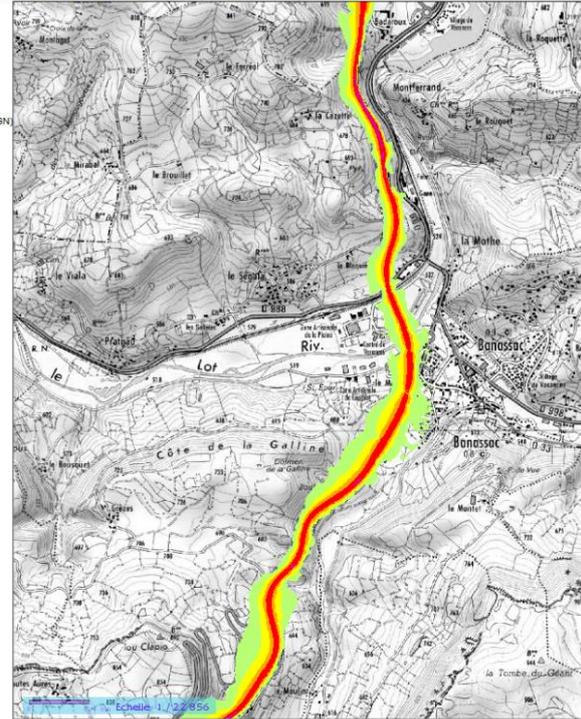
Sélection automatique (Niveaux de gris) - (Données Scan 1000, Scan Régional, Scan 100, Scan 25, BdOrtho - Copyright IGN)

DDT48



Tous droits réservés.
Document imprimé le 19 Août 2020, serveur Géo-IDE carto V0.2, <http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr>, Service: DDT 48.

Carte de bruit réseau routier 3ème échéance - Nuit



Carte du niveau de bruit en période nocturne (Source : DDT48)

La proximité du centre-bourg de Banassac à l'A75 implique la présence de secteurs concernés par les cartes du niveau de bruit. Il s'agit essentiellement de tissus résidentiels et d'activités.

Au niveau de la traversée communale, différents aménagements permettent de réduire l'effet du bruit sur l'environnement :

Exemple de passage en tranchée, au Nord de l'échangeur n°40 :



Source : Google Maps

Exemple de talus arboré au niveau de l'échangeur :



Source : Google Maps

Exemple de protection acoustique (écran anti-bruit) au niveau du hameau de Tartaronne :



Source : Google Maps

2.3. Sécurité

L'accès à la commune depuis l'A75 se fait via l'échangeur n°40. Il dessert les routes départementales n°809, 988 et 998. Il permet également un accès plus ou moins immédiat aux différentes zones d'activité territoire communal : ZA de Capjalat, ZA de la Plaine, ensemble industriel de la Mothe et activités économiques du centre-bourg de Banassac.

L'accès à l'A75 se fait donc de manière tout à fait sécurisée, depuis des voies limitées à 50 km/h, dans des tissus à vocation mixte (habitat, activité, hôtellerie).

Ci-contre, rond-point formant la jonction entre l'échangeur et le centre-bourg de Banassac.



2.4. Qualité architecturale et urbanisme

En lisière de l'A75, les tissus bâtis sont variés avec des caractéristiques architecturales hétérogènes.

On retrouve principalement 3 ambiances « urbaines » :

- Le tissu à dominance résidentielle associé au centre-bourg de Banassac et à son développement pavillonnaire. De façon plus anecdotique, quelques hameaux jouxtant l'autoroute comme Tartaronne ou le Mas Requeran, mais qui présentent également une vocation agricole.
- Le tissu économique qui correspond aux différentes zones d'activités présentes : elles accueillent des industries ou des artisans qui profitent de la proximité avec l'échangeur n°40.
- Un tissu mixte qui forme une sorte de transition entre les deux précédents. Il accueille à la fois des équipements, hébergements touristiques, activités économiques hors ZA et hébergement individuel.

Se trouvant à l'écart du tissu bâti patrimonial du centre-bourg de Banassac, ces secteurs ne présentent pas de qualités architecturales particulières.

La seule exception est le tissu patrimonial du Mazet, visible sur la photographie ci-contre, se trouvant à environ 100m de l'axe de l'A75.



Au sein du tissu mixte, la qualité architecturale est « dégradée » par la présence de bâtiments d'activités économiques.

Ambiance créée par le tissu mixte à proximité de l'échangeur :



Source : Google Maps

Exemple d'aménagement urbain à proximité de l'A75 : parking, point d'information, aire de pique-nique à proximité du ruisseau de l'Urugne



A l'échelle communale, les zones agricoles dominent en périphérie de l'A75. Les zones naturelles se limitent, elles, à quelques boisements et ripisylves.

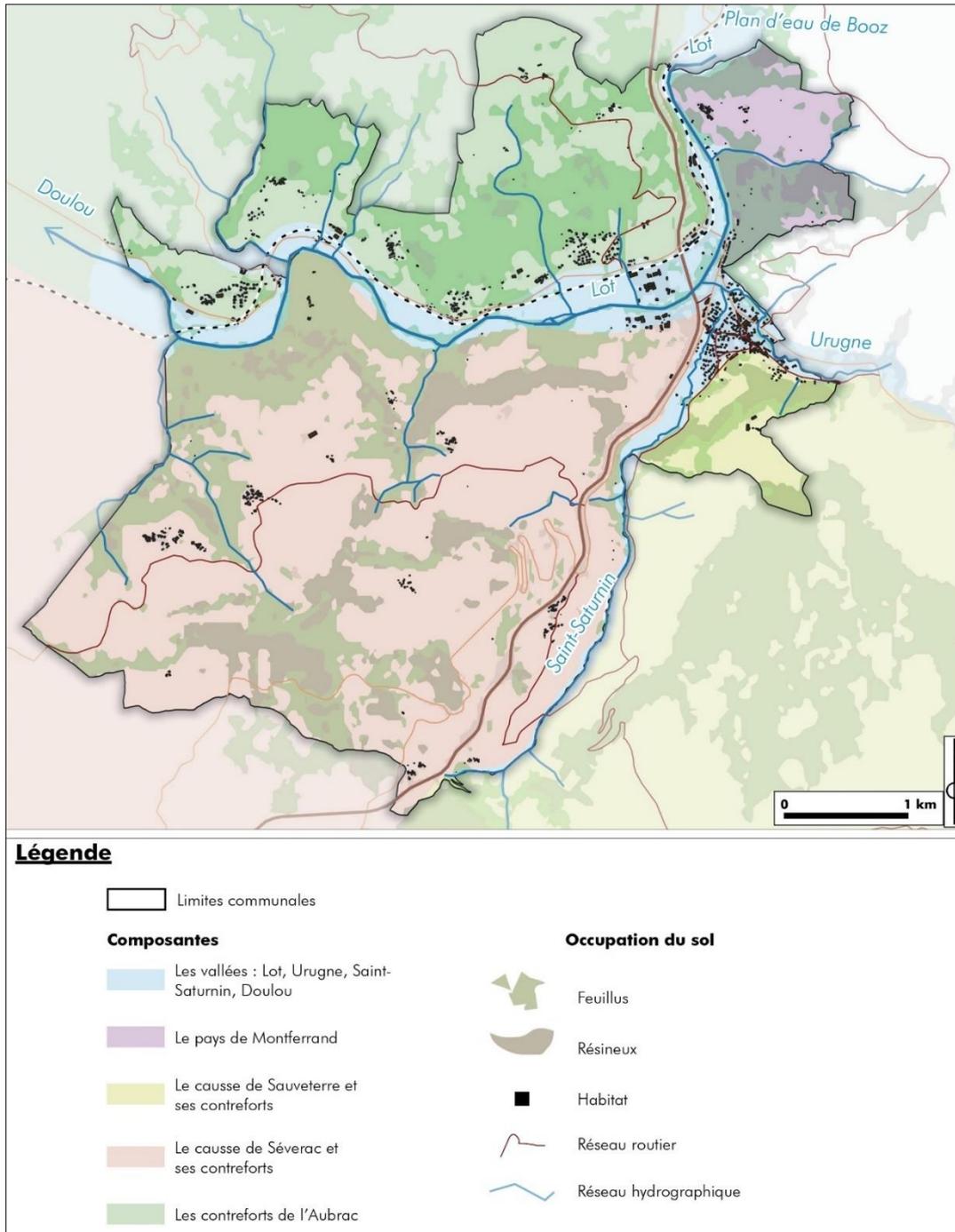
Ambiance agricole et naturelle le long de l'A75, depuis la RD809 menant sur le causse de Séverac :



Source : Google Maps

2.5. Paysage

La commune présente des faciès et ambiances distinctes, que les reliefs des causses et vallons, au Sud, des contreforts de l'Aubrac et vallons, au Nord, prononcent. La carte ci-dessous, extraite de l'Etat Initial de l'Environnement, présente les différentes entités paysagères à l'échelle communale.



Carte des composantes paysagères au sein de la commune, source : ancien PLU, réalisation : Artifex

L'A75 traverse littéralement 3 entités paysagères bien distinctes, à savoir :

- Le Causse de Séverac et ses contreforts ;
- La Vallée du Lot ;
- Les contreforts de l'Aubrac.

L'A75 « accroché » sur les contreforts du Causse de Séverac, au niveau de Roquaizou :



Source : Google Maps

L'A75 traverse le Lot au Nord de l'échangeur n°40 :



Source : Google Maps

L'A75 sur les contreforts d'Aubrac au Nord du territoire communal :



Source : Google Maps

Compte tenu des reliefs importants sur la commune, les liens de covisibilité sont accentués. L'autoroute est ainsi visible de nombreux points de la commune, et notamment depuis les zones situées en hauteur.

Ci-dessous quelques exemples de vues de l'A75 depuis des points variés du territoire communal. En fonction des emplacements, il est visible en vue proche ou lointaine.



A75 en vue très proche depuis la RD988



A75 au loin, derrière le centre-bourg de Banassac



Vue sur l'A75 derrière la ripisylve du ruisseau de Saint-Saturnin, depuis la vue commune menant à Saint-Saturnin, au Sud de Banassac



Vue plongeante sur l'A75 depuis la voie communale à proximité de La Blaquièrre

La présence de nombreux talus arboré, notamment aux abords du bourg de Banassac permettent largement de réduire les liens de covisibilité entre les différents tissus bâtis.

Bourg de Banassac très peu visible depuis le Sud, pourtant en vue plongeante depuis l'A75 :



Source : Google Maps

Le projet urbain

Le bourg de Banassac est le secteur urbanisé le plus important de la commune. Il concentre la plupart des emplois, des équipements et des services/commerces. Son développement est donc une priorité. Cependant il est aussi fortement contraint à l'intérieur d'un triangle dont les côtés seraient le relief au Sud, la limite communale avec La Canourgue au Nord-Est et l'autoroute à l'Ouest. Le potentiel constructible est donc relativement restreint par cette configuration.

L'enjeu pour le PLU est donc de pouvoir s'affranchir partiellement de l'obligation de recul par rapport à l'autoroute afin d'optimiser du foncier à proximité immédiate du centre urbain.

Deux zones constructibles en extension de la Partie Actuellement Urbanisée (PAU), font l'objet de la dérogation. Elles sont localisées sur la carte ci-après :

- 1- Une zone à urbaniser (1AUb) de 5.131m², en rive droite du Lot, à proximité du camping de la Mothe, de la ZA de la Plaine, de l'A75 et de la RD988. Nommé **Champ de la Barthe** pour l'étude ;
- 2- Une zone à densifier de 2.428m², vouée au développement économique (Ux), au Sud-Ouest du bourg de Banassac, en contrebas de l'A75 et de la RD809. Nommé **Plancourines** pour l'étude.

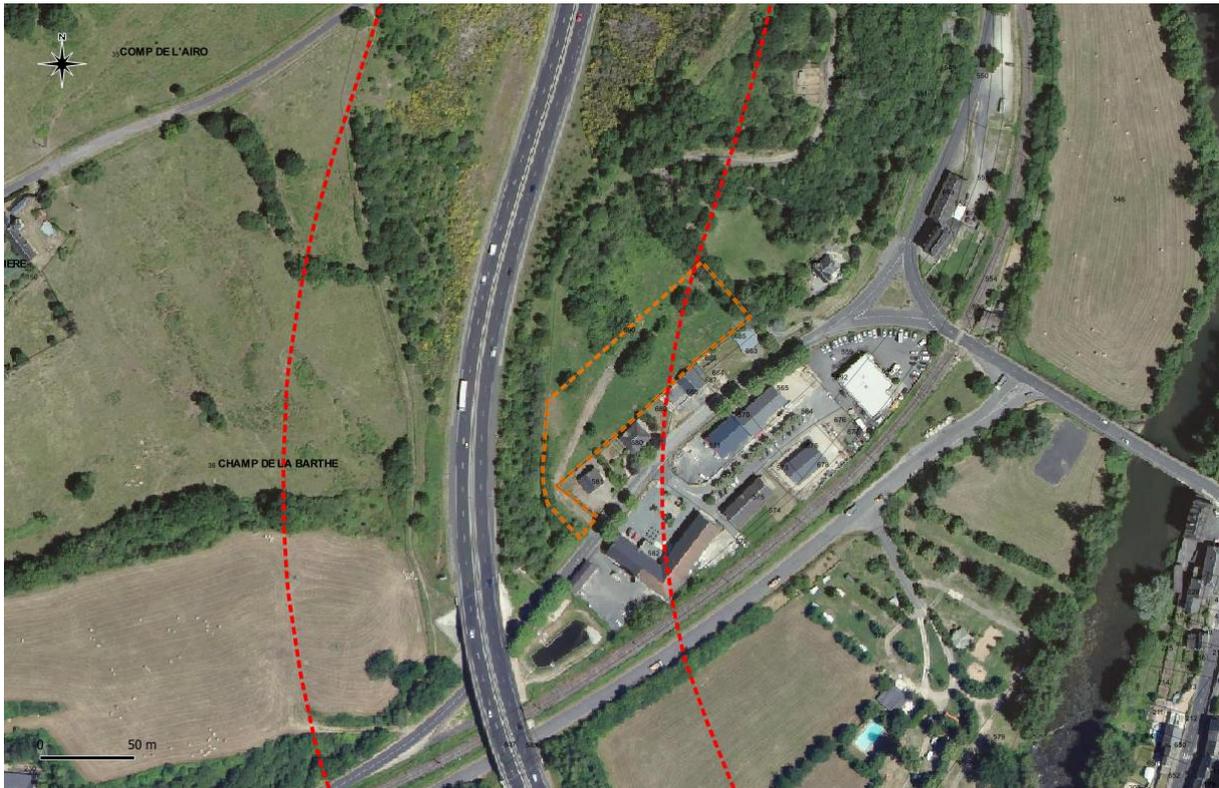


Localisation des zones faisant l'objet de la dérogation

Les autres secteurs déjà urbanisés (zonés Ua, Ub, Ue, Ut ou Ux) du projet communal ne font pas l'objet de la dérogation. Pour rappel l'Amendement Dupont ne s'applique pas à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes (Art. L111-1-4 du CU).

1. Projet d'aménagement du Champ de la Barthe

Le secteur du Champ de la Barthe est un secteur destiné à accueillir des logements de type pavillonnaires en second rideau d'un secteur déjà urbanisé. Ce secteur se trouve à proximité des différentes zones d'activité de Banassac, à 1,5 km du centre-bourg et à moins d'1 minute de l'échangeur n°40 / A75. Il est représenté sur la carte suivante.



Secteur de Champ de la Barthe et tracé des 100m de part d'autre de l'A75

Cette zone à urbaniser (AU) à vocation résidentielle fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP).



Orientation d'Aménagement et de Programmation du secteur

1.1. Trafic

La densité prévue dans ce secteur est de 8 à 10 logements/ha. L'urbanisation de ce secteur ne va pas impacter le trafic de l'A75.

1.2. Nuisances sonores

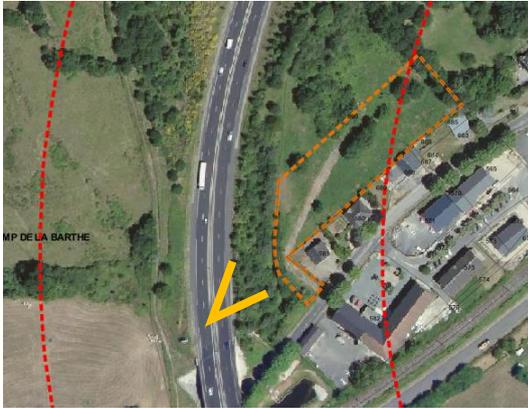
Les nuisances sonores générées par une augmentation du trafic de l'A75 sont négligeables.

En revanche, ce secteur se trouvant dans un rayon de 250m de part et d'autre de l'A75, il est concerné par la Classement Sonore des Infrastructures de Transport Terrestre. Selon le site de la DDT de Lozère :

- les Certificats d'Urbanisme informent, lorsqu'il y a lieu, les demandeurs de la présence d'un secteur affecté par le bruit, ces règles ne font pas l'objet de prescriptions dans un arrêté de Permis de Construire ;
- les obligations créées par le classement relèvent du Code de la Construction et de l'Habitation (R 111-4-1, R 111-23-1 à R 111-23-3), chaque constructeur s'engage à mettre en œuvre l'isolement acoustique minimal rendu nécessaire par le classement sonore de la voie.

Rappelons que l'A75 n'est pas concerné par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

Enfin, la présence d'un talus boisé entre l'A75 et la zone à urbaniser limite considérablement l'impact sonore de ce secteur. Voir illustrations ci-dessous :



Source : Google Maps

1.3. Sécurité

Aucun accès direct n'est prévu entre l'A75 et le secteur constructible. L'accès à l'A75 se fera via l'échangeur n°40 existant sur le territoire communal.

1.4. Qualité architecturale et urbanisme

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), ainsi que le règlement du document d'urbanisme permet de garantir la qualité architecturale et des aménagements.

A titre d'exemple, le pourtour sera planté d'une haie bocagère et des arbres de haute tige seront maintenus sur site.

Le règlement de la zone 1AU permet, entre autres, de garantir une certaine homogénéité dans les matériaux utilisés (toitures, menuiseries, teinte des enduits), l'implantation du bâti vis-à-vis des voiries et la qualité des limites séparatives (clôtures).

1.5. Paysage

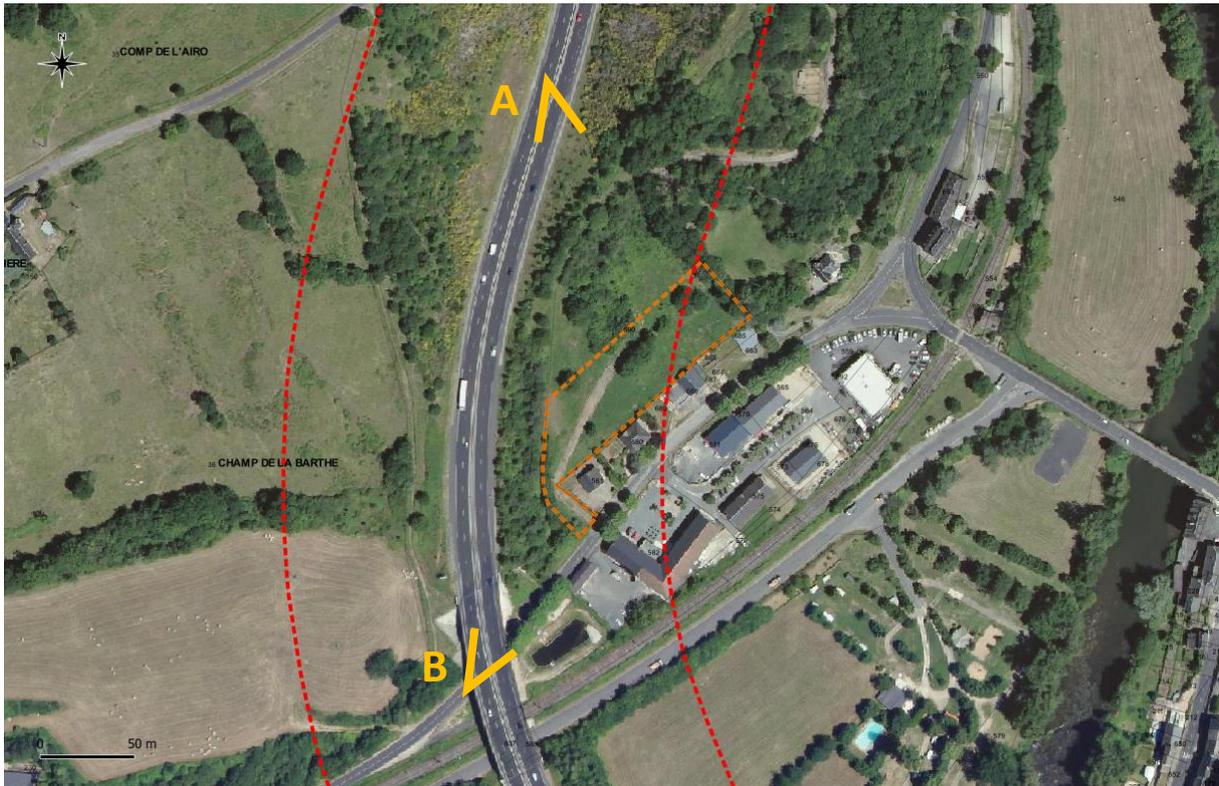
Le secteur constructible s'implante dans une zone de transition entre vallée du Lot et contreforts de l'Aubrac.

La photo ci-contre présente le caractère boisé dans lequel s'implante le secteur constructible.

Il s'agit d'un second rideau d'un secteur déjà urbanisé.



Les liens de covisibilité avec l'A75 sont inexistants comme l'illustrent les photographies ci-après :



A – Vue en direction de la zone constructible, depuis l’A75, en amont, dans la descente vers l’échangeur. Le talus arboré empêche la covisibilité :



Source : Google Maps

B – Vue en direction de la zone constructible, depuis l’A75, au-dessus de la RD988. La densité de boisements dans le secteur empêche la covisibilité :



Source : Google Maps

Ci-contre, le pont de l’A75 au-dessus de la RD988, depuis l’extrémité Sud de la zone constructible.



2. Projet d'aménagement de Plancourines

Le secteur de Plancourines est un secteur destiné à accueillir un ou des bâtiments d'activité en continuité d'un secteur déjà urbanisé, à vocation mixte. Il se trouve à moins d'1 km et à 1 min de l'échangeur ce qui présente un atout pour l'implantation d'activités économiques.

Ce secteur vient compléter l'offre très limitée présente dans les ZA existantes et contrainte notamment par le Plan de Prévention du Risque d'Inondation du cours d'eau du Lot.



Secteur Plancourines et tracé des 100m de part d'autre de l'A75

Ce secteur économique à densifier (Ux) est entouré de haie arborées préservées en zones N ou Ap.

2.1. Trafic

Compte tenu de son emprise, ce secteur ne peut accueillir qu'un nombre restreint de bâtiments, voire un seul.

La construction de ce secteur ne va pas impacter le trafic de l'A75.

2.2. Nuisances sonores

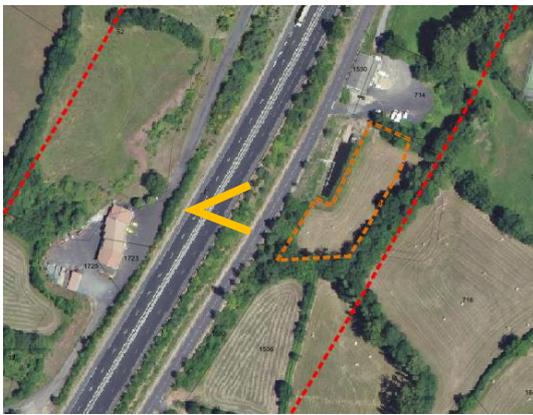
Les nuisances sonores générées par une augmentation du trafic de l'A75 sont négligeables.

En revanche, ce secteur se trouvant dans un rayon de 250m de part et d'autre de l'A75, il est concerné par la Classement Sonore des Infrastructures de Transport Terrestre. Selon le site de la DDT de Lozère :

- les Certificats d'Urbanisme informent, lorsqu'il y a lieu, les demandeurs de la présence d'un secteur affecté par le bruit, ces règles ne font pas l'objet de prescriptions dans un arrêté de Permis de Construire ;
- les obligations créées par le classement relèvent du Code de la Construction et de l'Habitation (R 111-4-1, R 111-23-1 à R 111-23-3), chaque constructeur s'engage à mettre en œuvre l'isolement acoustique minimal rendu nécessaire par le classement sonore de la voie.

Rappelons que l'A75 n'est pas concerné par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

Enfin, la présence d'un talus boisé entre l'A75 et la zone à urbaniser limite considérablement l'impact sonore de ce secteur. Le secteur à urbaniser se situe en contrebas de l'A75. Voir illustrations ci-dessous :



Source : Google Maps

2.3. Sécurité

Aucun accès direct n'est prévu entre l'A75 et le secteur constructible. L'accès à l'A75 se fera via l'échangeur n°40 existant sur le territoire communal.

2.4. Qualité architecturale et urbanisme

L'insertion paysagère au sein d'un contexte de haies arborées réduit fortement l'impact paysager de l'urbanisation de ce secteur alors même qu'il se trouve en contrebas et totalement invisible depuis l'autoroute. La partie basse de la parcelle reste en zone naturelle.

Le règlement de la zone Ux permet, entre autres, de garantir une certaine homogénéité dans les matériaux utilisés (toitures, menuiseries, teinte des enduits), l'implantation du bâti vis-à-vis des voiries et la qualité des limites séparatives (clôtures).

2.5. Paysage

Le secteur constructible s'implante dans une zone de transition entre vallée du Lot et contreforts du causse de Séverac.

Le secteur est à dominance agricole. Les haies sont nombreuses et en contrebas se trouve le ruisseau de Saint-Saturnin et sa ripisylve.

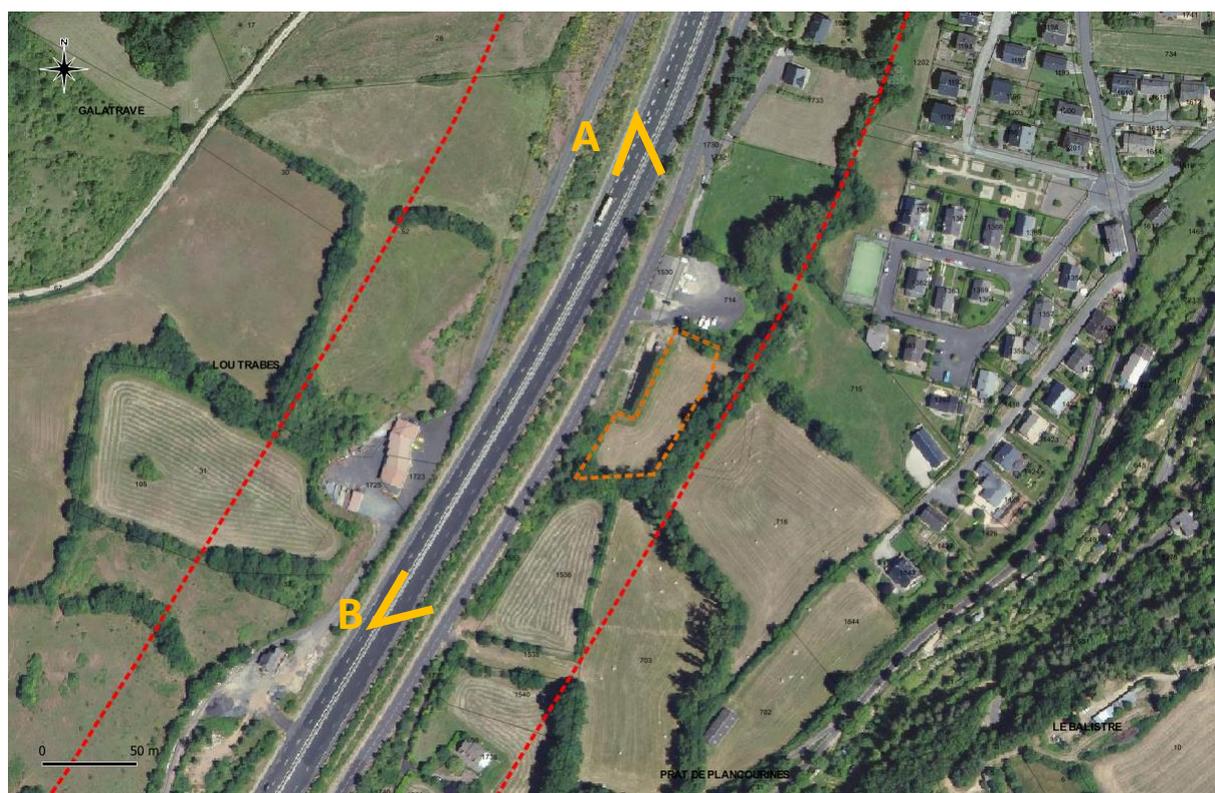
Il s'agit d'un secteur accueillant déjà des activités économiques en contrebas de la RD809. Cette voie se situe elle-même en contrebas de l'A75, au Sud de l'échangeur n°40.

Différents étagements formés par les différentes voies de circulation :



Source : Google Maps

Les liens de covisibilité avec l'A75 sont inexistants comme l'illustrent les photographies ci-après :



A – Vue en direction de la zone constructible, depuis l’A75, en remontant vers le Sud de la commune. La lisière à gauche est largement arborée ce qui empêche la covisibilité :



Source : Google Maps

B – Vue en direction de la zone constructible, depuis l’A75, en amont, dans la descente vers Banassac. La haie arborée et le positionnement du secteur en contrebas empêchent la covisibilité :



Source : Google Maps

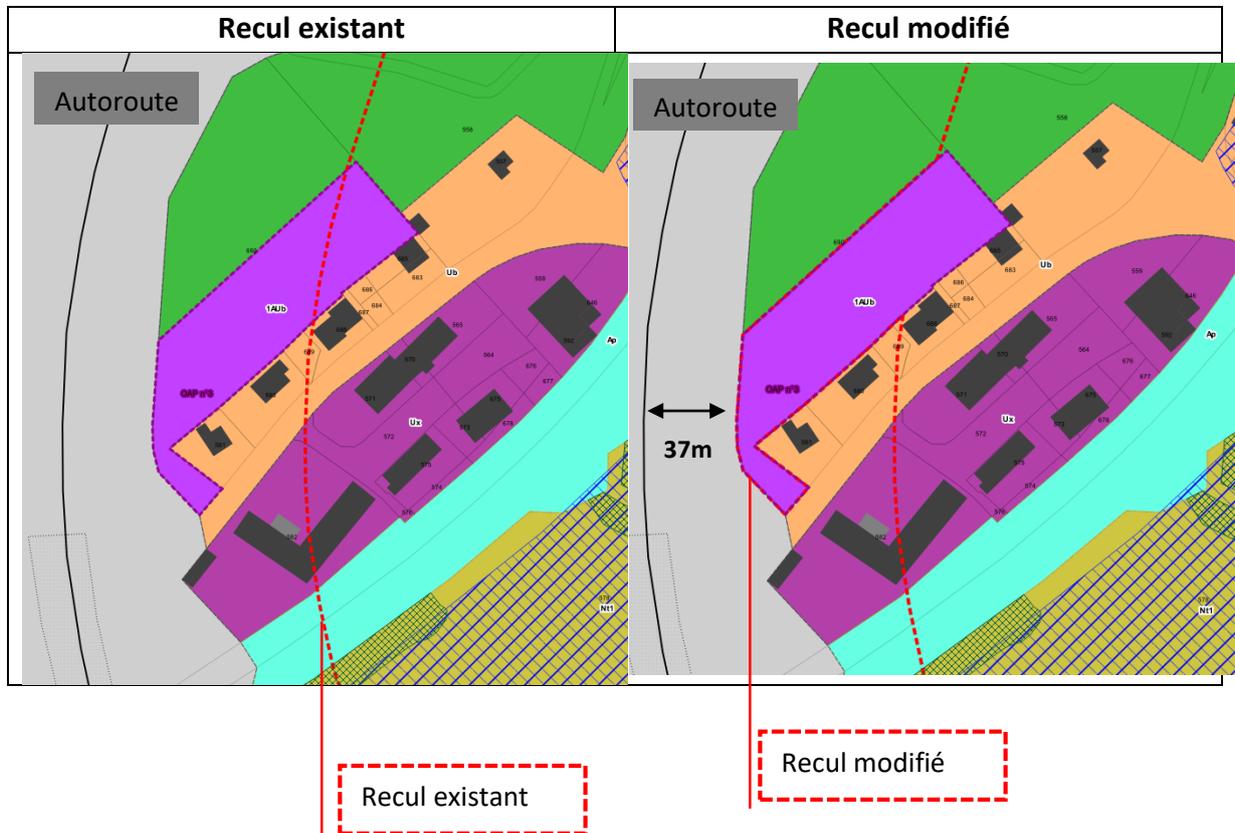
En vue proche, l’A75 n’est pas visible depuis le secteur d’extension. Un talus boisé marque la limite entre la RD809 et l’A75. Il n’y a pas de covisibilité.



Conclusion

En conséquence de l'impact négligeable que représente l'urbanisation des 2 secteurs étudiés et de l'absence de vues depuis l'autoroute, la collectivité souhaite établir au travers de son PLU des reculs modifiés :

- De 37m pour les aménagements du terrain et de 45m pour les constructions, dans le secteur du Champ de la Barthe correspondant à la limite du terrain destiné à faire l'objet d'un permis d'aménager et aux premières implantations possibles de bâtiments sans que les nuisances soient rédhibitoires



- De 48m pour les aménagements du terrain (limite avec l'emprise de l'autoroute) et de 60m pour les constructions pour le secteur de Plancourines, correspondant à la construction de bâtiment(s) au-delà du bassin de rétention enclavé dans le terrain.

