



**COMMUNE DE LES BILLAUX**  
**DEPARTEMENT DE LA GIRONDE**

**PLAN LOCAL D'URBANISME**

**PIECE 3 : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION**

<b>P.L.U DE LA COMMUNE DE LES BILLAUX</b> <b>PIECE 3 : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION</b>	
<b>ARRETE LE</b>	<b>APPROUVE LE</b>
08/07/2014	
<b>Signature et cachet de la Mairie</b>	

Conseil et assistance technique pour la gestion durable de l'environnement et du patrimoine

AIX EN PROVENCE - ARGENTAN - ARRAS - BORDEAUX - BRIVE - CASTELNAUDARY - CHARLEVILLE - MACON - NANCY - PARIS - ROUEN

Siège : Parc d'Activités Point Rencontre - 2 avenue Madeleine Bonnaud- 13770 VENELLES - France - Tél. : + 33 (0)4 42 54 00 68 - Fax : +33 (0) 42 4 54 06 78 e-mail : siege@g2c.fr  
G2C ingénierie - SAS au capital de 781 798 € - RCS Aix en Provence B 453 686 966 - Code NAF 7112B - N° de TVA Intracommunautaire : FR 75 453 686 966

[www.g2c.fr](http://www.g2c.fr)



# SOMMAIRE

<b>1. UN PROJET DE DEVELOPPEMENT CENTRÉ SUR LES ESPACES INTERSTITIELS DU BOURG.....</b>	<b>3</b>
<b>2. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU CENTRE BOURG .....</b>	<b>5</b>
2.1 Principes d'aménagement .....	5
2.2 Le viaire et l'espace public.....	7
2.3 L'habitat .....	9
<b>3. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU SECTEUR AU NORD DU BOURG .....</b>	<b>10</b>
3.1 Principes d'aménagement .....	10
3.2. Formes urbaines et typologies de logements.....	15
3.3 Justification du parti d'aménagement retenu .....	15
<b>4. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU SECTEUR DES PRADASSES .....</b>	<b>18</b>
4.1. Localisation du site des Pradasses .....	18
4.2. Caractéristiques de la voie d'accès a l'autoroute A89.....	19
4.3. Caracteristiques du site des Pradasses.....	23
4.4. Projet d'aménagement de la zone d'activites intercommunale des Pradasses.....	34
<b>5. PROGRAMMATION DE L'OUVERTURE A L'URBANISATION A L'HORIZON 2025 .....</b>	<b>38</b>



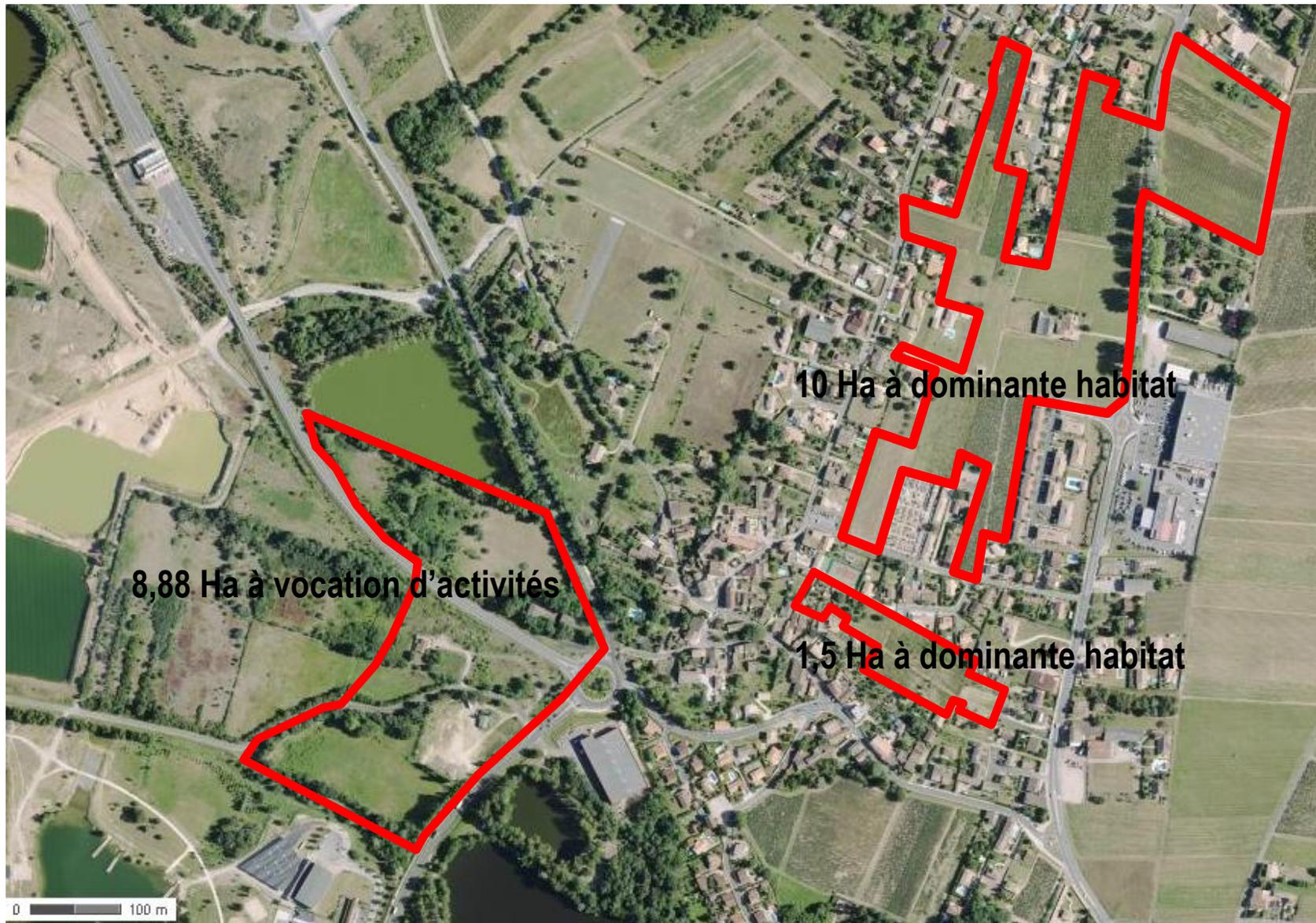
# 1. UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT CENTRÉ SUR LES ESPACES INTERSTITIELS DU BOURG

Les orientations d'aménagement permettent de préciser l'avenir de la zone que la commune de Les Billaux souhaite développer afin d'accueillir la population attendue d'ici 2025, en cohérence avec le diagnostic établi et les objectifs du Plan d'Aménagement et de Développement Durables.

Maintien du rythme de croissance à 3% par an, conformément aux dernières évolutions	
Population à l'horizon 2025	$1\ 102$ (population 2009) $\times 1,617$ (intérêt composé d'une croissance de + 3%/an pendant 16 ans) = $1\ 782$ habitants en 2025 $1\ 782 - 1\ 102 = 680$ habitants supplémentaires
Besoin en logements pour maintenir la population actuelle	Excédant de 25 logements
Besoin en logements pour accueillir de nouvelles populations	$680 / 2,3 = 295$ logements pour accueillir les nouvelles populations
Besoin total en logements d'ici 2025	$295 - 25 = 270$ logements à créer d'ici 2025
Besoin en foncier pour 18 logements / hectare	$270 / 18 = 15$ hectares nécessaires pour construire les nouveaux logements $15 + 15\%$ de VRD = $17,25$ hectares pour créer les nouveaux quartiers



Pour répondre aux besoins de foncier sur la commune de Les Billaux, particulièrement contrainte par la zone humide, deux zones ont retenu l'attention, en plus des dents creuses : il s'agit de la zone en centre bourg et de la zone au nord du centre bourg.





## 2. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU CENTRE BOURG

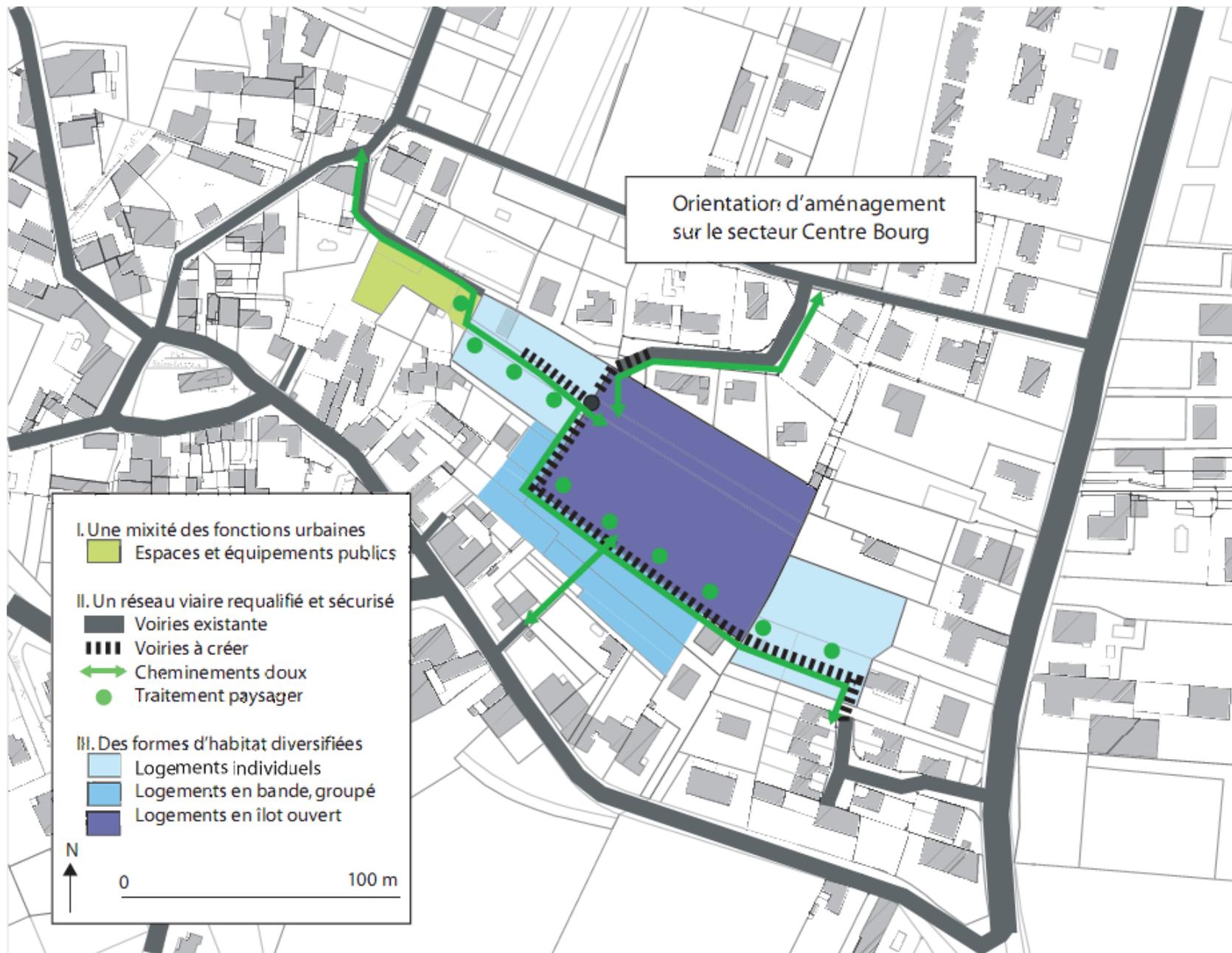
### 2.1 PRINCIPES D'AMENAGEMENT

---

Cette zone, en cœur de centre bourg, d'une superficie de 1,5 hectares, est stratégique dans le développement de la commune. Son positionnement en fait un espace central et unificateur entre le bourg et les lotissements au nord du bourg, notamment celui du Clos des demoiselles. L'aménagement se fera donc dans la continuité du centre bourg. L'objectif est de densifier cette zone tout en conservant l'identité de cité verte de la commune. Le site est inscrit en zone AUa, AUb, AUC et UE dans le PLU.

Il s'agit de réaliser une extension urbaine qui s'appuie sur un chapelet d'espaces publics tout en :

- S'inscrivant dans les principes de développement urbain durable, notamment en proposant aux futurs habitants un quartier qui allie variété des formes urbaines et qualité des logements, relation au lieu et qualité des espaces publics, mixité et formes de logements pour tous,
- Prenant en compte les problématiques de déplacements et de stationnement en centre bourg,
- Inscrivant le projet d'aménagement dans son environnement proche : s'appuyer sur la trame viaire existante, développement de liaisons douces en lien avec les zones d'habitat et les équipements existants et projetés.





## 2.2 LE VIAIRE ET L'ESPACE PUBLIC

---

Afin d'inscrire le projet d'aménagement dans son environnement proche, la trame viaire s'appuie sur l'existant :

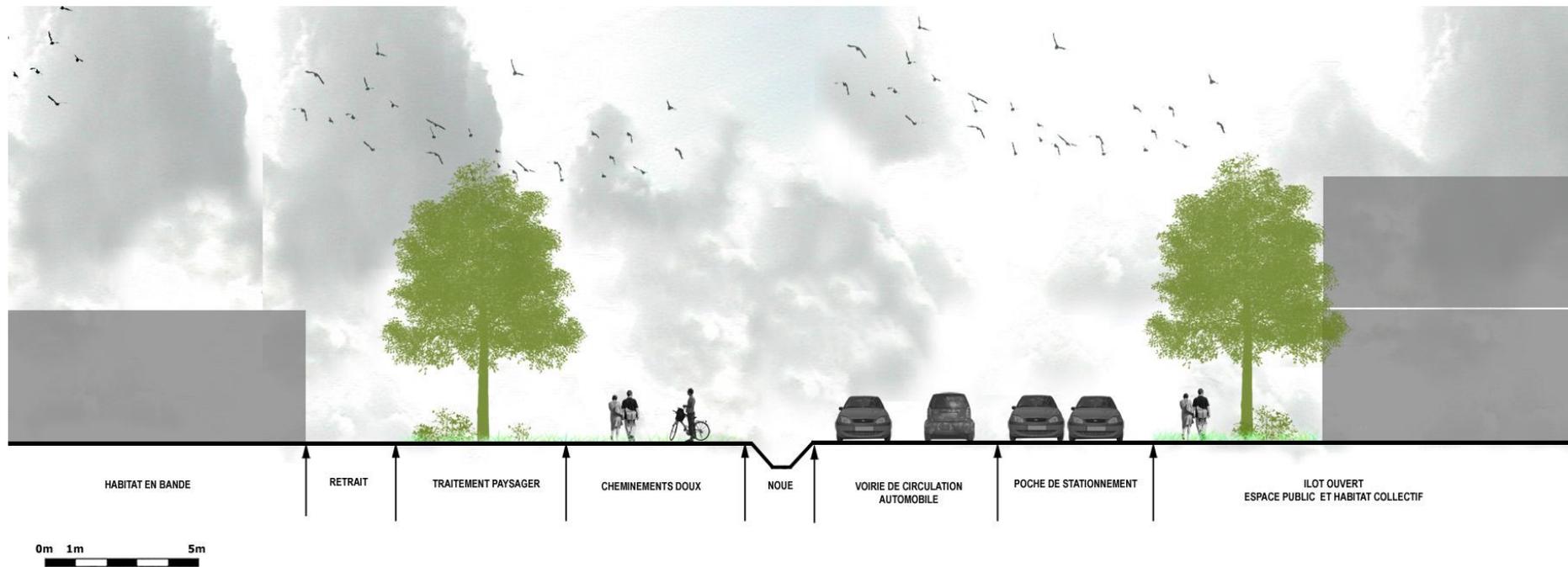
- L'allée du tennis, perpendiculaire à la rue du cèdre, ainsi que le grand chemin-sud, perpendiculaire à la D910 ont commencé à être aménagés. Il s'agira de relier ces deux voiries en contournant le nouveau quartier par le sud afin de ne pas créer de discontinuités au sein de l'espace dédié à l'implantation de petit collectif.
- Le réseau de voirie se raccordera au nord par l'Allée du Pré au Temple qui dessert actuellement une dizaine de logements individuels
- L'allée du tennis sera à sens unique, les voitures pourront entrer dans le futur quartier

Des connexions piétonnes seront créées à la fois pour accéder au quartier à partir du centre-ville, mais aussi pour circuler au sein du quartier.

- Une voie piétonne traversera le quartier, permettant de desservir à la fois le centre-ville et les lotissements de la zone à urbaniser au nord. Elle permettra d'organiser un déplacement piéton continu du centre-ville aux lotissements nord en passant par le quartier du centre-bourg.
- Une voie douce se raccordera à la rue du 8 mai 1945 au sud afin de désenclaver les nombreux logements, dont les accès par la route départementale D18 sont problématiques. Ce cheminement piéton traversera le parcellaire en bande et permettra aux habitants du quartier d'accéder en toute sécurité aux espaces publics collectifs de l'îlot ouvert.
- Un réseau de cheminement piéton sera organisé à l'intérieur du quartier. La répartition des espaces publics et la forme des bâtiments, en îlots ouverts, inciteront aux cheminements doux en cœur d'îlot.

L'idée forte pour cette orientation d'aménagement est de créer deux types d'espaces publics :

- Une préservation de l'existant avec quelques aménagements légers (plaine de jeux, petits équipements publics) pour créer une respiration verte au sein du centre bourg
- Une organisation en cœur d'îlots laissant une large place à l'espace collectif. Ces espaces verts seront donc accessibles à tous.
-



Profil en coupe de la voirie principale (nord ouest-sud est) : espace viaire de transition entre l'habitat en bande et l'îlot ouvert



## 2.3 L'HABITAT

---

Il faut rappeler que la commune souhaite se développer à hauteur de 1800 habitants d'ici 2025. Elle souhaite également proposer des formes urbaines et une offre de logements diversifiés dans le but de répondre aux besoins de nouvelles populations. L'idée est de densifier intelligemment et progressivement les quartiers ouverts à l'urbanisation, en respectant la taille et le contexte communal des Billaux.

### Le petit collectif en îlot ouvert

La principale particularité de l'îlot ouvert est que la population peut le traverser sans résider dans ce quartier. Cette forme urbaine permet une bonne intégration du bâti au sein du bourg de la commune à travers notamment :

- De nombreuses connexions viaires (automobile et piétonne) avec les quartiers adjacents
- Des espaces publics collectifs qui peuvent devenir des respirations, des poumons verts que l'ensemble de la population des Billaux pourra s'approprier

L'objectif est d'assurer une continuité avec le centre bourg dans la typologie et la hauteur des bâtis (R+1). A travers la forme urbaine de l'îlot ouvert, il s'agit de s'adapter au plus près du contexte du village rural des Billaux.

Seule une voie automobile contournera l'îlot par le sud-ouest, le reste des accès seront des voies douces réservées aux piétons et cycles pour desservir chaque logement. Le stationnement se fera soit dans des poches de stationnement en bordure d'îlot, soit dans des parkings souterrains ou en rez-de-chaussée d'immeuble accessibles depuis la voirie extérieure. Ce choix favorisera une meilleure qualité de vie en cœur d'îlot avec des espaces publics de qualité. La gestion des déchets sera collective à travers deux points de ramassage aux entrées de l'îlot.

### L'habitat individuel groupé sur parcellaire en bande

Sur ce futur lotissement, la division parcellaire se fera sous forme de bandes vendues à l'unité ou en lots à des particuliers. L'accès se fera par la voirie au sud de l'îlot ouvert. Un traitement paysager particulier assurera la liaison entre l'îlot et le lotissement en bande, incitant les habitants à utiliser l'espace publique de l'îlot. Un espace sera réservé au passage d'un cheminement doux.

### L'habitat individuel

Il s'agit d'inscrire la zone en continuité de l'habitat pavillonnaire, sans créer de ruptures avec l'existant. Sur ce secteur, il est ainsi proposé des formes urbaines relativement basses qui s'inscrivent dans une logique d'interfaces apaisée (R+1 maximum) entre les quartiers pavillonnaires existants et les petits collectifs.



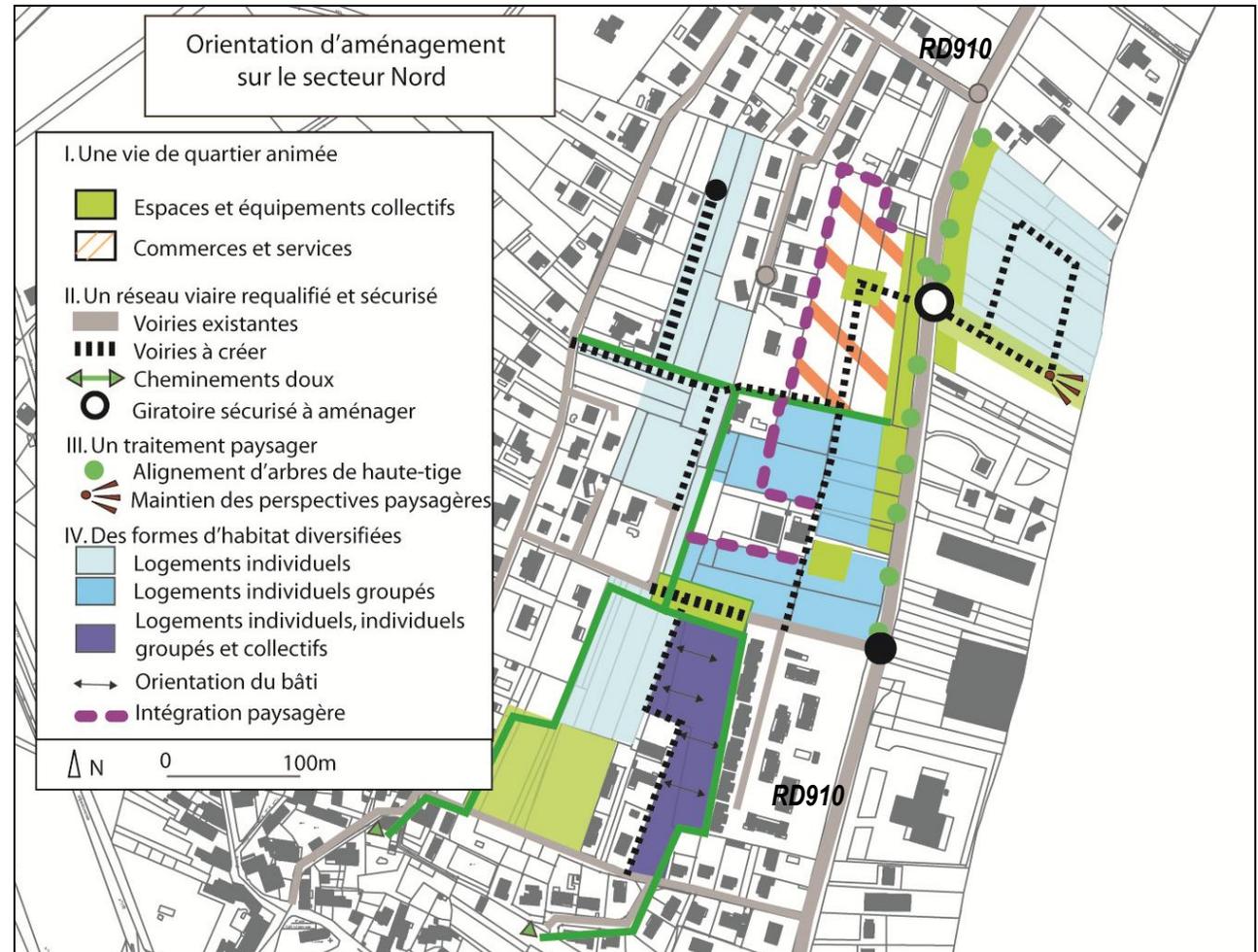
# 3. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU SECTEUR AU NORD DU BOURG

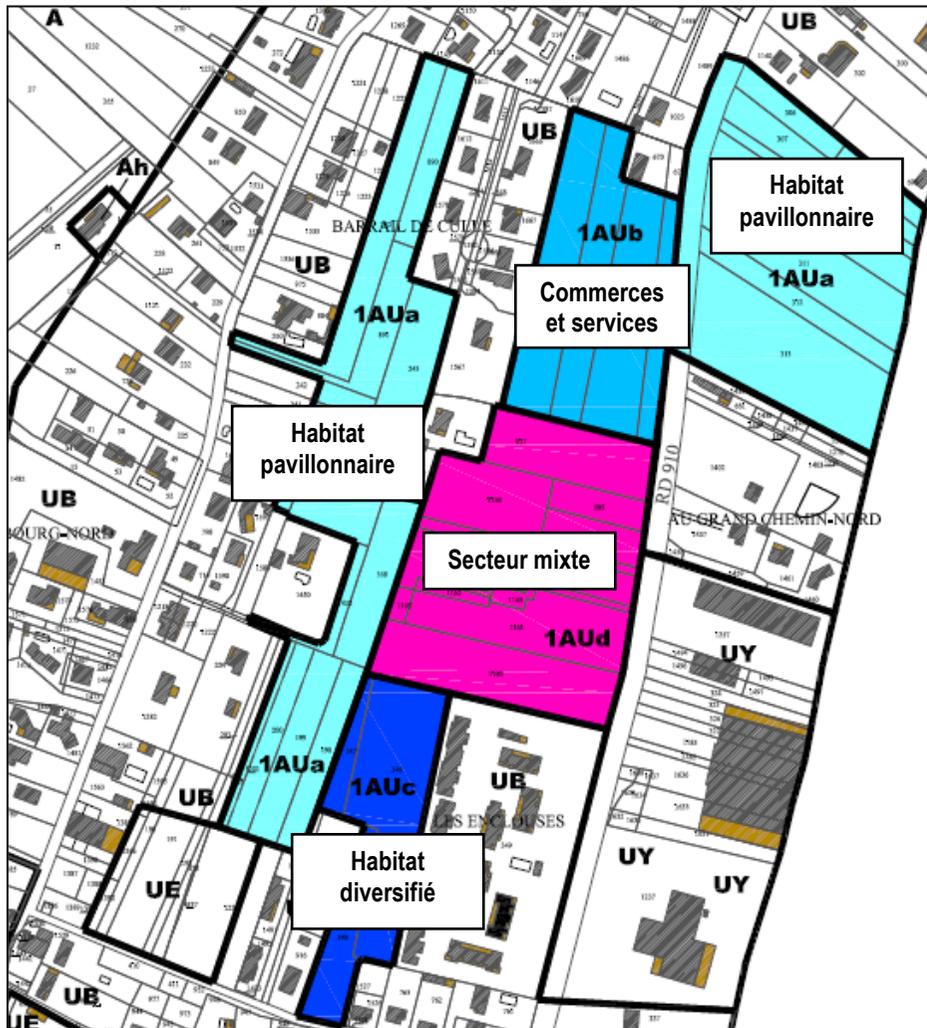
## 3.1 PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Cette zone est classée en 1AUa, 1AUb, 1AUc, 1AUD et UE dans le plan de zonage. C'est un secteur à l'image de la commune, contrainte entre la RD910 et la zone inondable des Palus. Il s'agit pour la commune d'organiser le développement des espaces enclavés entre la RD à l'est et les tissus pavillonnaires à l'ouest et au nord. L'un des enjeux majeurs est de réussir à intégrer ce futur quartier aux quartiers déjà existants, notamment celui du Clos des Demoiselles, et d'en faire un trait d'union entre le centre-bourg et les quartiers pavillonnaires au nord de Les Billaux. Cette zone représente environ 10 ha.

Le projet développe des constructions de part et d'autre de la RD910, laquelle est concernée par les dispositions de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme. Il s'agit donc de gérer les covisibilités et l'intégration des bâtiments dans le paysage urbain de la commune. Le parti d'aménagement retenu vise à ramener la zone inconstructible à 20 m de part et d'autre de l'axe de la RD910.

De même que pour l'aménagement de la première zone, il s'agit de construire intelligemment en respectant le contexte de la commune. De plus, cette zone possède un front urbain celui du Clos des Demoiselles et bientôt un front urbain commercial à prendre en compte.





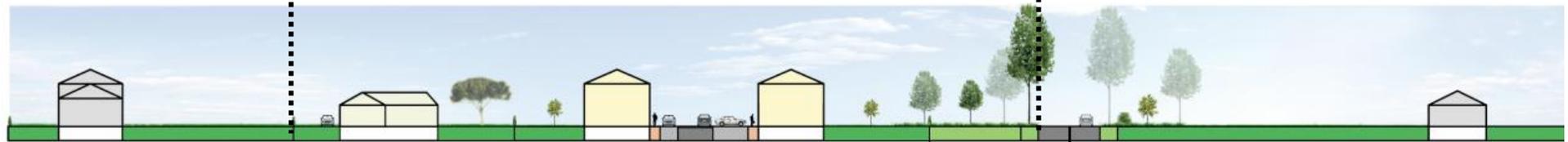


## Vue aérienne du site





## Coupe A

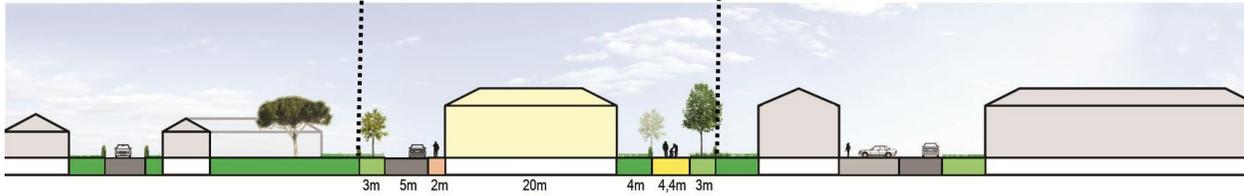


6,6m 14m 10,9m 10m 9,3m 1,5m 2,5m 5m 5m 1,5m 9,3m 15m 13,1m 2,5m 20 m

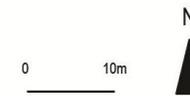
- Espace vert privatif
- Espace vert collectif
- Espace partagé (piétons/cycles)
- Trottoirs
- Voie de circulation
- Stationnement



## Coupe B



-  Espace vert privatif
-  Espace vert collectif
-  Espace partagé (piétons/cycles)
-  Trottoirs
-  Voie de circulation
-  Stationnement





## 3.2. FORMES URBAINES ET TYPOLOGIES DE LOGEMENTS

---

### L'habitat collectif et individuel groupé

Ce type de forme urbaine offre une densité plus importante (R+1).

Il s'agit d'implanter les bâtiments est-ouest pour créer des traversantes en réponse au front urbain du Clos des Demoiselles.

### L'habitat individuel

Ce quartier s'inscrit en continuité de l'habitat pavillonnaire sans créer de ruptures avec l'existant. Sur ce secteur, il est ainsi proposé un lotissement de logements individuels de type pavillons ou individuel groupé.

### Le quartier mixte

Au nord du Clos des Demoiselles, un secteur permettra la mixité fonctionnelle à travers l'implantation à la fois de services et de logements. Ils bénéficieront des flux de la RD910, de ceux des commerces avoisinants, et des besoins des habitants du futur quartier. A noter que les secteurs 1AUc et 1AUb doivent bénéficier de mesures d'intégration paysagère (pointillés violets sur le plan de l'OAP p10), aux abords des secteurs déjà construits, de manière à limiter l'atteinte à la qualité du cadre de vie des résidents actuels du quartier.

## 3.3 JUSTIFICATION DU PARTI D'AMENAGEMENT RETENU

---

Le secteur est traversé par la RD910. Cette voie impose hors agglomération un recul de 35 m, en vertu des règles imposées par le Conseil Général. Le plan local d'urbanisme, au travers des orientations d'aménagement et de programmation et du règlement, fixe cependant des règles d'implantation différentes, conformément aux dispositions de cet article. 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.

### **3.3.1. La prise en compte des nuisances**

Le trafic supporté par la départementale 910 génère des nuisances sonores relativement importantes. Afin de prendre en compte le bruit généré le long de cet axe routier, la commune a choisi d'imposer aux futures constructions un recul de 20 m vis à vis de cette voie à grande circulation. La présence de cette zone tampon, susceptible d'accueillir un parc planté ainsi que des jardins privatifs, permettra d'atténuer l'impact des nuisances sonores sur le cadre de vie proposé aux futurs habitants. L'impact visuel de la circulation pourra être atténué grâce à la conservation des alignements d'arbres existant le long de la départementale, ainsi qu'aux aménagements susceptibles d'être réalisés au sein de la zone tampon de 20 m.



### 3.3.2. La prise en compte de la sécurité

Les voies d'accès publiques existantes sont au nombre de deux :

- La voie perpendiculaire à la rue du 19 mars 1962 sur laquelle existe un emplacement réservé. Cette voie, dont l'élargissement est prévu, donne sur un axe dont la vitesse est limitée à 50 km/h.
- La rue de la résidence du clos des demoiselles qui part de la RD910 depuis un rond point récemment créé. La vitesse sur cet axe est limitée à 50 km/h sur cette portion.

Trois accès sont à créer en vue de connecter le quartier à la voirie existante :

- Un accès supplémentaire doit être créé depuis la rue du 19 mars 1962, au nord de l'accès existant. L'objectif est d'assurer la desserte des parcelles au nord ouest de la zone et de créer une connexion reliant l'ensemble des futurs quartiers.
- Un autre accès est également à créer au sud depuis la rue du Cèdre qui se connecterait à la voirie est-ouest à créer. Cette desserte partira du cœur de la zone vers le sud afin de créer une connexion en direction du centre-ville des Billaux, mais aussi vers le futur quartier du centre-bourg.
- Enfin, un accès sécurisé depuis la RD910 est également à envisager au nord est de la zone, en vue de desservir les secteurs de part et d'autre de la RD910 (1AUa et 1AUb).

La portion de départementale au droit du secteur de projet est à ce jour limitée à 70 km/h. A l'heure actuelle, aucun dispositif ou aménagement de voirie n'existe en vue de favoriser la réduction de la vitesse des automobilistes empruntant la départementale depuis Libourne. La configuration du tracé, en ligne droite, et le caractère assez peu urbain de l'entrée de ville semblent par ailleurs inciter au non respect des limitations de vitesse dans ce secteur. Ces différentes caractéristiques tendent à faire de cette portion de départementale un axe potentiellement dangereux.

La collectivité a pris en compte cette dangerosité potentielle dans le cadre de la réalisation du schéma d'aménagement de la zone. Celui-ci prévoit ainsi la création d'un carrefour giratoire au nord de la zone, lequel a vocation à devenir, de fait, le nouveau seuil de la zone agglomérée de Les Billaux. Au sud de ce giratoire, un autre accès sur la départementale existe, donnant à l'ouest de la RD. La réalisation du giratoire en particulier aura pour conséquence de réduire la vitesse des véhicules en provenance du sud de la commune, et de réduire la dangerosité de cet axe. Elle permettra également de sécuriser l'accès existant au sud.

### 3.3.3. La qualité architecturale

Le secteur de projet constitue l'entrée de ville est de Les Billaux. L'impact des constructions, sur les perceptions des usagers de la route et sur l'image de la commune, est par conséquent potentiellement important. Les orientations d'aménagement et de programmation fixent des règles en matière de formes urbaines (alignement, typologies d'habitat...).

Par ailleurs, les règles imposées dans le règlement du PLU tendent à favoriser la qualité architecturale des constructions susceptibles de s'implanter. D'une manière générale, les couleurs vives sont proscrites, de même que l'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts. L'emploi de la pierre pour les différentes façades est recommandé. Les constructions doivent s'intégrer harmonieusement dans leur environnement et notamment par rapport aux constructions situées alentour.



### **3.3.4. La qualité de l'urbanisme et des paysages**

Cette zone sera constituée d'espaces publics afin d'organiser une vie de quartier et de créer des espaces de transition entre les différents types d'implantation de bâti.

- Un espace public sera ouvert en plein cœur de quartier entre le lotissement du Clos des Demoiselles et la zone qui accueillera des logements individuels. Il s'organisera de part et d'autre de la voirie et englobera le projet de voie verte menant de ce secteur jusqu'au centre-ville. Cet espace végétalisé sera propice à la rencontre par le biais d'un mobilier urbain adapté.
- Des espaces publics seront présents au sein des ensembles groupés et collectifs.
- Un espace vert permettra de radoucir le front urbain du Clos des Demoiselles et de créer une zone de contact apaisée entre le Clos des Demoiselles et les futurs habitats. Il s'agit également de mailler le territoire par des cheminements doux de la rue du cèdre, au sud, jusqu'à la rue des Gauthiers, au nord de la zone.

Une attention particulière sera faite au traitement paysager le long de la RD910. La voie de desserte nord sud bordée de commerces s'accompagnera d'une liaison douce permettant aux habitants d'accéder aux commerces de proximité. Le traitement paysager et le recul de 20m imposé aux constructions permettra une bonne intégration des bâtiments commerciaux depuis la RD910. Un traitement paysager similaire pourra être fait sur la zone d'habitat individuel à l'Est du giratoire, s'accompagnant d'un recul de 20 mètres des constructions par rapport à la départementale.



# 4. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU SECTEUR DES PRADASSES

Le secteur des Pradasses, situé en zone Natura 2000, est doté d'une sensibilité environnementale importante, qui a justifié la réalisation d'une étude fine en préalable à la formulation des orientations d'aménagement et de programmation. Celles ci prennent la forme d'un schéma d'aménagement et de prescriptions écrites.

## 4.1. LOCALISATION DU SITE DES PRADASSES

---

Le site des Pradasses, objet de l'actuelle étude, est localisé sur la commune de Les Billaux, en limite communale avec Libourne. Cette future zone intercommunale à vocation commerciale, artisanale et industrielle s'inscrit dans la continuité de zones d'activités existantes :

- A l'Est, au niveau du giratoire en entrée de ville, s'est implanté un entrepôt de stockage de matériaux de l'entreprise TMI,
- Au Sud, la zone d'activité des Pradasses s'inscrit dans la continuité de celle des Dagueys, sur la commune de Libourne,
- A l'Ouest s'étend également une gravière à ciel ouvert qui marque le paysage des palus par ses aménagements.

Situé à l'entrée du centre-bourg historique de Les Billaux, le site des Pradasses, nettement visible depuis la bretelle d'accès à l'autoroute A89, fait l'objet d'un enjeu majeur en termes d'image et d'identité de cette entrée de ville. L'urbanisation de ce site ne devra pas dénaturer le paysage qui marque la transition actuelle entre l'espace urbanisé et l'espace naturel.

Traversé par la sortie d'autoroute A89 qui impose une bande de recul de 100 mètres à l'urbanisation, le projet d'aménagement devra également tenir compte des nuisances et de la sécurité des accès au site.

Ce secteur est également concerné par une bande de recul de 25 mètres de part et d'autre de la RD 18 et de l'avenue François Mitterrand qui mène à Libourne.



## 4.2. CARACTERISTIQUES DE LA VOIE D'ACCES A L'AUTOROUTE A89

### 4.2.1 Statut, usages et flux de circulation

L'autoroute A89 dessert la commune de Les Billaux, de Saint Denis de Pile et le Nord de Libourne à travers une voie d'accès située au sud de la commune de Les Billaux. Cet échangeur (entrée et sortie d'autoroute) permet aux acteurs du territoire d'accéder en 40 minutes à la métropole bordelaise et entraîne également un dynamisme et une certaine attractivité du territoire auprès des touristes et des acteurs économiques. Sa fonction de desserte lui confère le statut de porte d'entrée du territoire. C'est par cette bretelle d'autoroute que s'offrent au visiteur les premières vues sur la commune, et donne aux automobilistes leurs premières impressions du territoire.



La voie d'accès, en 1 x 1 voie, se raccorde directement de l'autoroute au centre-bourg de Les Billaux à travers le giratoire en entrée d'agglomération. La vitesse y est limitée à 50 km/heure et les flux de circulation automobile sont maîtrisés par un péage situé à 300 mètres en amont du site des Pradasses. De plus, la voie d'accès à l'autoroute A89 est située sur un talus de 3 mètres de haut qui domine l'ensemble du site des Pradasses et sécurise la zone.



En revanche, le recensement de la circulation en 2009 en Gironde met en avant une forte fréquentation, notamment de poids lourds qui desservent les zones d'activités au Nord de Libourne. L'autoroute draine 12 700 automobilistes en moyenne par jour, dont 8 % de poids lourds, susceptibles de générer des nuisances sonores sur le site des Pradasses.





## 4.2.2 Angles de perception depuis la route

Le site des Pradasses est peu visible depuis la voie d'accès à l'autoroute, masqué au Nord comme au Sud par un écran de végétation qui borde la voirie.

Depuis le péage, [points de vue n°5 et 2], on aperçoit principalement la gravière qui marque nettement le paysage par ses monticules de gravats. Le site des Pradasses n'est en revanche pas visible, masqué au Nord comme au Sud par un écran de verdure.

Sur la partie Sud des Pradasses, à l'approche du site [point de vue n°4], une prairie se dévoile nettement depuis la voie d'accès à l'autoroute. La vue sur le site est cependant limitée par un bosquet constitué d'arbres de haute tige qui marquent la limite parcellaire. Les prairies et friches situées au delà de cette parcelle ne sont donc pas visibles.

Après la prairie [point de vue n°3], la perspective visuelle se referme sur une friche constituée de broussailles au milieu desquelles émerge une construction à vocation d'habitat.

La partie Nord des Pradasses n'est visible depuis la bretelle qui mène à l'autoroute A89 qu'à certains endroits où la végétation y est plus clairesemée. Les abords de la voirie sont en effet bordés de haies, du péage au rond point, plus ou moins hautes et plus ou moins denses.









## 4.3. CARACTERISTIQUES DU SITE DES PRADASSES

### 4.3.1 Topographie et hydrographie du site

Le site des Pradasses est situé en zone humide. Bordé par le ruisseau de la Bardane au Sud qui marque la limite entre les communes de Les Billaux et de Libourne, le site est également parcouru par de profonds fossés qui longent la voirie existante et les limites du parcellaire, et qui permettent de drainer l'eau de ruissèlement en dehors de la zone.



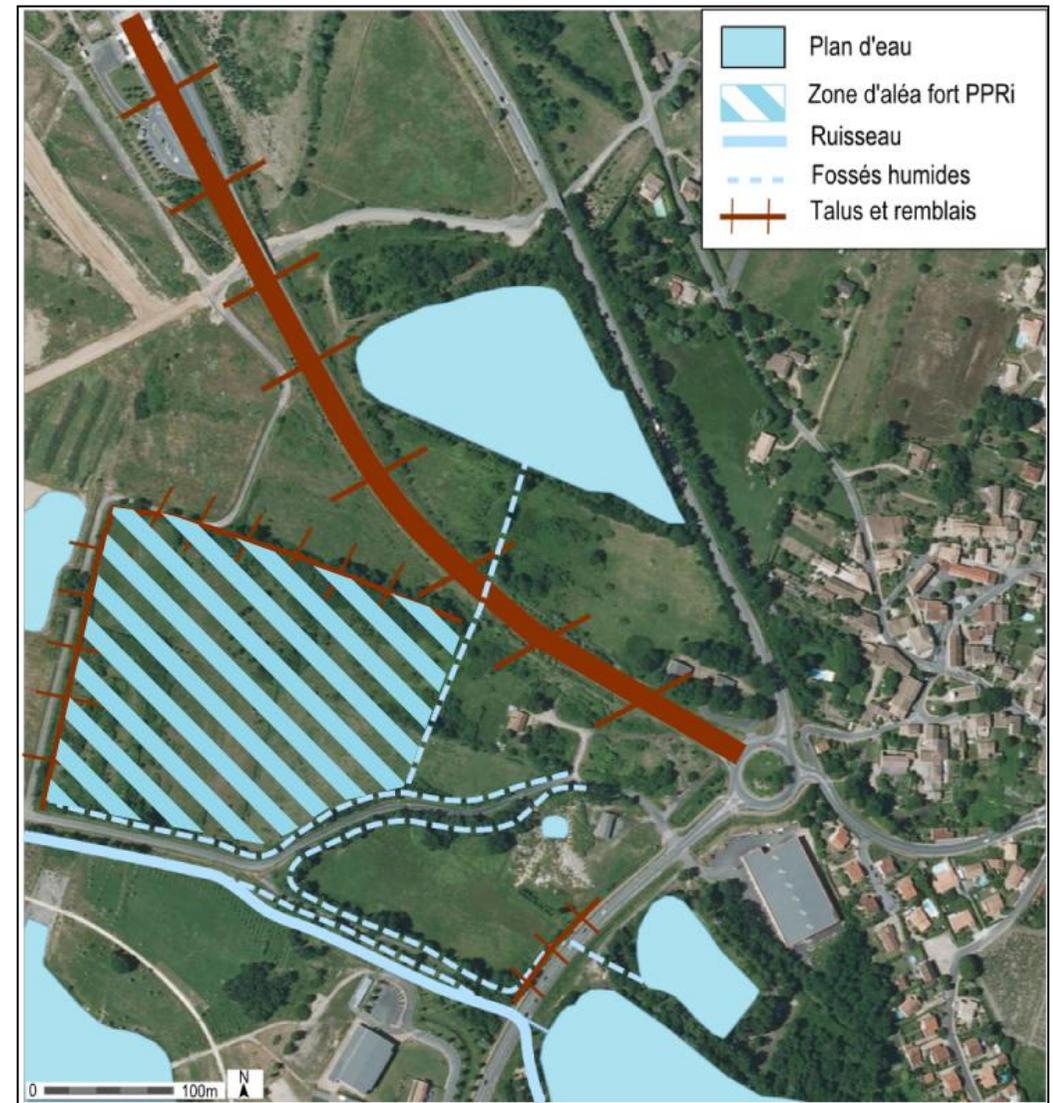
Ruisseau en limite avec Libourne



Fossé humide drainant l'eau d'écoulement pluviale



Etang du secteur Nord : bassin de retention naturel





Le site des Pradasses est divisé en une partie Nord et une partie Sud par la voie d'accès à l'autoroute A89. Construite en remblais, cette voie surplombe l'ensemble du site de plusieurs mètres. Le site est peu contrasté au niveau du relief. La partie Nord est légèrement plus haute que la partie Sud qui descend en pente douce jusqu'au ruisseau. Un petit talus parcourt le site au Sud en longeant les limites de parcelles.

Le développement de la zone d'activités des Pradasses nécessitera nécessairement un remblaiement pour devenir constructible, en accord avec le règlement du PPRI. Par ailleurs, la partie située au sud-ouest de la zone est classée en aléas fort du risque d'inondations selon le PPRI Vallée de la Dordogne et de l'Isle – Secteur du Libournais.



Remblais de la bretelle d'autoroute, vu du secteur Sud



Au 1<sup>er</sup> plan : Talus bordant le chemin des Bataillonnes qui marque la limite entre le site des Pradasses et la gravière

Au 2<sup>nd</sup> plan : Remblais de la bretelle d'autoroute, vu depuis le bosquet



### 4.3.2 Analyse de la structure paysagère du site

Le site des Pradasses est essentiellement constitué de prairies humides qui ne sont ni exploités, ni utilisées pour le pâturage, et de friches agricoles non entretenues.

Malgré un site particulièrement plat et une autoroute en remblais, les perspectives sont limitées par la végétation. On remarque en particulier l'alignement d'arbres relativement dense et de qualité sur le secteur Sud qui masque la vue sur les Pradasses depuis la bretelle d'autoroute. A noter également les alignements de platanes le long de la départementale sur le secteur Nord, et le long de la route allant de Les Billaux à Libourne sur le secteur Sud.

D'autres entités paysagères sans qualités particulières sont recensées sur le site. Il s'agit de hautes haies constituées de ronces et de noisetiers qui délimitent le parcellaire du site et sont particulièrement denses le long de la voirie existante sur le secteur Sud.

Plusieurs chênes remarquables sont également présents sur le site, en particulier sur la parcelle limitrophe à Libourne, et plusieurs espèces de feuillus sont recensées sur le secteur Nord à proximité des habitations. Enfin, le secteur des Daguais sur Libourne a aménagé les bas-côtés de la voirie en plantant des arbres de haute-tige.





Secteur Sud, broussailles au Sud-est du site



Secteur Sud : Prairie avec chênes remarquables



Secteur Sud : Prairie avec alignement de peupliers



Secteur Nord : alignement de peupliers et conifères à l'arrière plan, haie végétale en premier plan



Secteur Nord : boisement de feuillus plantés à proximité des hangars



### 4.3.3 Accessibilité et desserte

Le secteur Sud du site des Pradasses est actuellement desservi par le chemin du Fagnard qui vient se raccorder au Sud du giratoire situé en entrée de ville. Ce chemin traverse le secteur Sud des Pradasses, longe la limite communale, avenue de la Roudet, avant de desservir la gravière située à l'Ouest du site par le chemin des Bataillonnes au Nord, et le Lac des Dagueys au Sud. C'est la principale route empruntée par les billaudais pour accéder à la zone de loisirs de Libourne.

Le secteur Nord n'est quant à lui desservi que par une voirie privée qui se raccorde directement depuis le giratoire.

Un cheminement piéton vient se connecter de l'avenue de la Roudet à l'avenue François Mitterrand. Il longe le cours d'eau et permet d'accéder à la piste cyclable par un escalier.

La piste cyclable longe le site des Pradasses à l'Est, le long de l'avenue François Mitterrand. Elle permet de connecter Libourne au centre-bourg de Les Billaux





A gauche : croisement Avenue François Mitterrand et chemin du Fragnard, A droite : Croisement Rue du Bocage et chemin de Bataillonnes



Accès secteur Nord par le giratoire



Piste cyclable et cheminement piéton



Accès au cheminement piéton depuis la piste cyclable

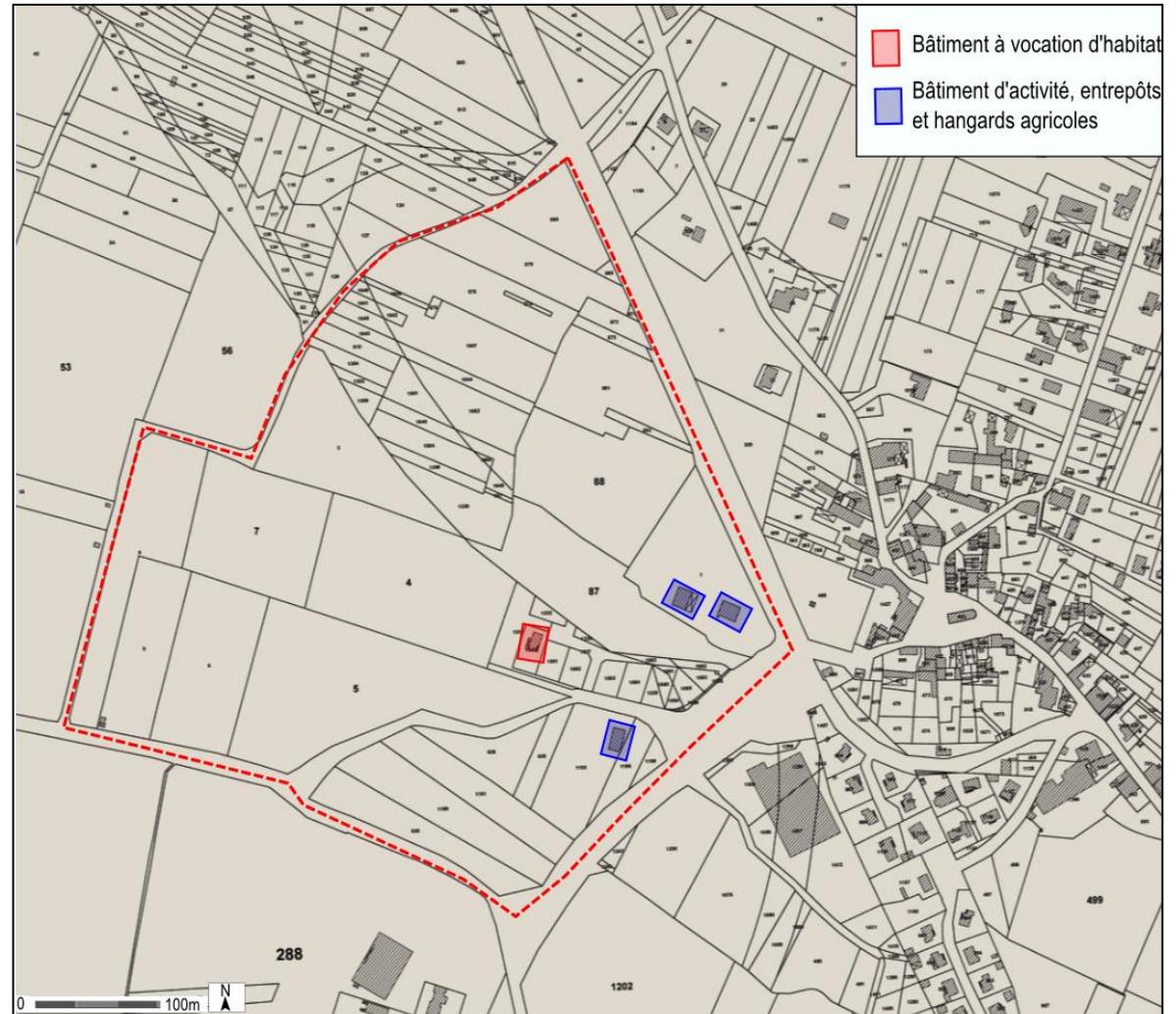


#### 4.3.4 Qualité urbaine et architecturale

Le site des Pradasses compte 4 constructions existantes isolées du bourg. Sur le secteur Sud, le chemin du Fagnard dessert une maison individuelle de type pavillonnaire et un hangar désaffecté dont le terrain est utilisé pour entreposer divers matériaux de construction. A proximité du giratoire, au Nord du site, se trouvent deux hangars agricoles.

Ces constructions n'ont pas d'intérêt architectural particulier. La construction à vocation d'habitat est récente, constituée d'un volume simple, de plein pied. L'entrepôt désaffecté, recouvert par la végétation, est constitué de parpaings encore à nu. Quant aux hangars agricoles, ils ne font pas l'objet d'une recherche architecturale particulière et sont composés d'un bardage métallique, de murs de tôle blanche et de tôle ondulée grise en guise de toiture.

Bien que le site n'intègre aucune constructions à forte valeur patrimoniale, sa proximité avec le centre-bourg de Les Billaux est à relever. Ce dernier n'est pas visible depuis le site des Pradasses, dissimulé depuis le giratoire par un virage serré qui obstrue la perspective visuelle.





Construction à vocation d'habitat implantée sur le secteur Sud



Entrepôt artisanal accessible depuis le chemin du Fagnard à proximité du giratoire



Deux hangars agricoles implantés sur le secteur Nord



Vue limitée sur le centre-bourg depuis le giratoire des Pradasses



Perspective très restreinte du site depuis le centre-bourg



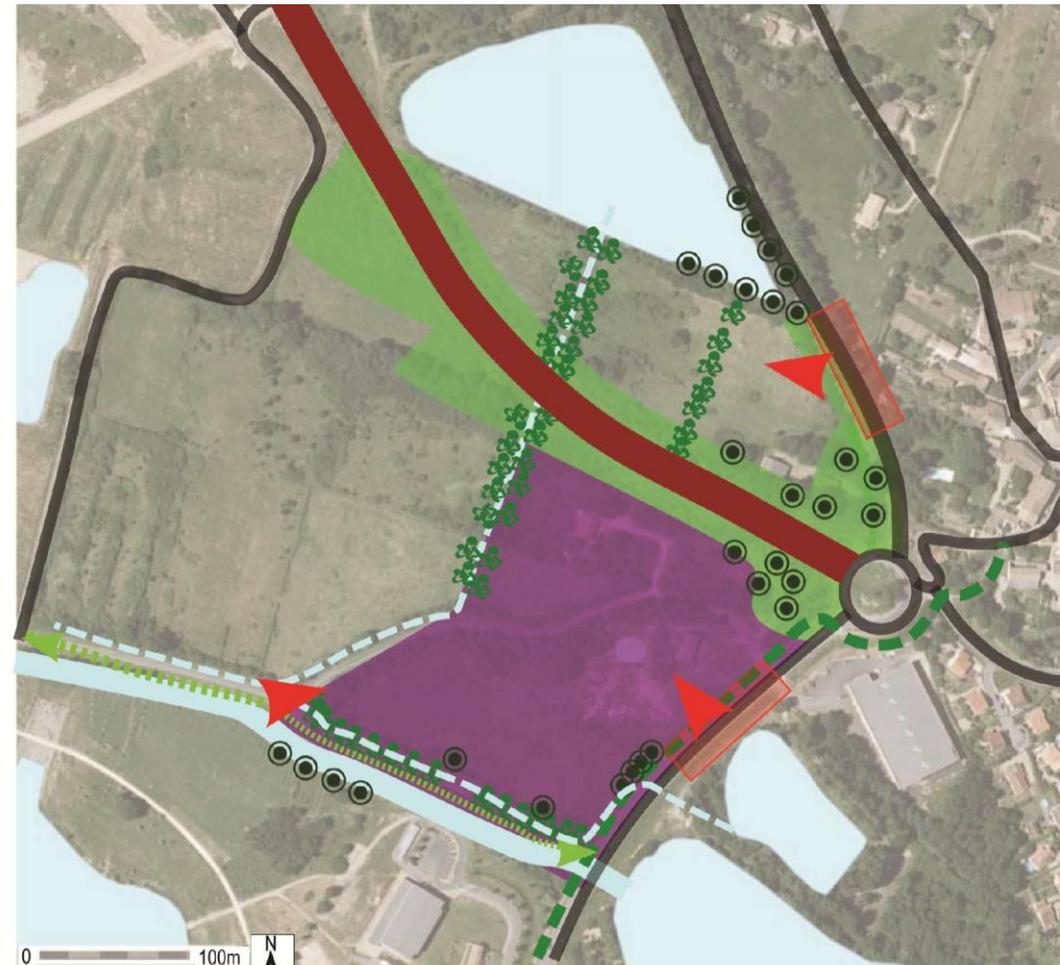
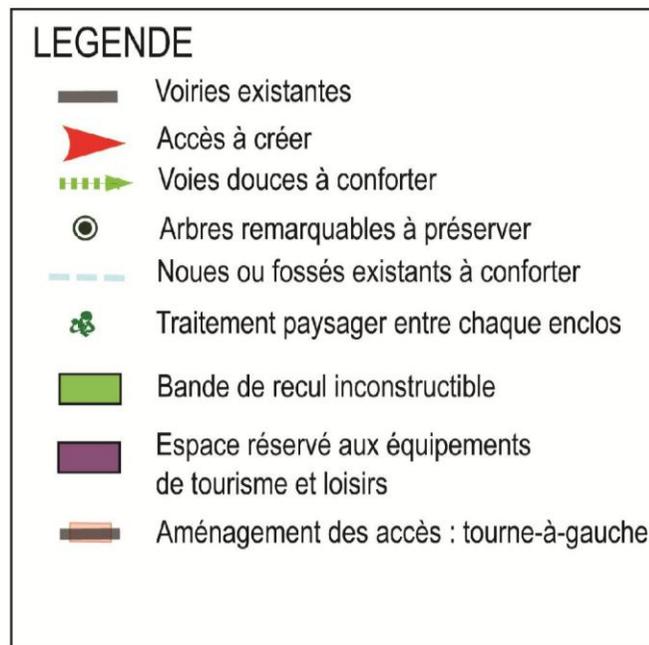
Le développement d'activités sur le site des Pradasses n'aura pas d'impacts sur le patrimoine architectural du centre-bourg. Malgré sa proximité, le site n'est pas visible depuis le centre-bourg. De plus celui-ci s'intègre entre le vaste entrepôt de l'entreprise TMI, la zone d'activité des Dagueys qui accueille hôtellerie et activités diverses, et la gravière.



## 4.4. PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZONE D'ACTIVITES INTERCOMMUNALE DES PRADASSES

### 4.4.1. Le parti d'aménagement de la zone d'activités des Pradasses

La zone d'activités des Pradasses est une zone d'intérêt intercommunale dont le projet est porté par la Communauté d'Agglomération du Libournais. L'enjeu sur ce site sera de développer une zone d'activité dont la vocation sera complémentaire à la zone d'activité existante aux Dagueys à Libourne. Située dans la continuité du site des Dagueys, le site des Pradasses bénéficiera de l'image et du dynamisme de la zone d'activités de Libourne, qui s'est développée rapidement, attirant de nombreuses entreprises sur son territoire.





#### **4.4.2. La prise en compte de la qualité de l'urbanisme dans l'aménagement du site des Pradasses**

Le principe général de l'aménagement du site des Pradasses repose sur un système d'enclos. Cette forme d'aménagement garantira la perspective paysagère depuis la bretelle d'accès à l'autoroute. Chaque lot sera séparé par des haies végétales qui réduiront les nuisances sonores et visuelles entre diverses entreprises, mais renforceront les cônes de vues sur les bâtiments d'activités, afin d'affirmer l'effet vitrine de la future zone d'activité.

Dans une bande de 35 mètres de part et d'autre de la bretelle d'accès à l'autoroute, les constructions, installations, dépôts et stationnement sont interdits par l'article 6 du règlement de PLU relatif à cette zone. Les dépôts et stationnement seront prévus à l'intérieur de la zone d'activités, à proximité de la voie de desserte à créer au sein de la zone. Ainsi depuis la bretelle d'accès à l'autoroute, les constructions nouvelles masqueront les zones de stockage de matériaux et le stationnement qui se retrouveront à l'arrière. Le règlement de l'article 6 impose donc une implantation des nouvelles constructions dans une bande entre 35 et 45 mètres de la bretelle d'accès à l'autoroute.

Le principe est le même entre la future zone d'activité des Pradasses et la zone des Dagueys à Libourne. Une bande de terrain restera inconstructible et enherbée sur 20 mètres le long de l'avenue de la Roudet. Puis viendront s'implanter les bâtiments d'activités et enfin le stationnement et autres installations à l'arrière, côté accès. Aucun nouvel accès ne sera créé sur l'avenue de la Roudet, les accès à l'intégralité des lots se feront par la future voie de desserte à l'intérieur de la zone. De même, les constructions s'implanteront dans une bande comprise entre 20 et 30 mètres par rapport à l'avenue de la Roudet.

Ce site a un positionnement central dans la Communauté d' Agglomération du Libournais, et est facilement accessible à pied, vélo ou en voiture pour l'ensemble des habitants de l'intercommunalité.

L'ensemble de ces principes d'implantation permettront une cohérence d'ensemble de la zone tout en intégrant le site à son environnement et en lui donnant une dynamique qui assurera la qualité de l'entrée de ville.

#### **4.4.3. La prise en compte de la qualité de l'architecture dans l'aménagement du site des Pradasses**

L'architecture des futurs bâtiments d'activité devra être de qualité étant donné leur visibilité depuis l'autoroute, la voie d'accès et la zone des Dagueys. L'aspect extérieur des constructions sera donc traité avec vigilance afin que ces futurs bâtiments, nettement visibles depuis l'entrée de ville, puissent donner une image positive et attractive de Les Billaux et de l'agglomération libournaise. Les constructions devront s'harmoniser avec l'espace environnant et les bâtiments durables seront privilégiés.

Le règlement de la zone d'activité impose donc diverses mesures qui permettent d'intégrer les futures constructions au site et garantissent leur qualité architecturale. Toutes ces prescriptions permettent de laisser une liberté à des architectures variées tout en veillant à la cohérence d'ensemble et à l'harmonie des constructions entre elles.



#### **4.4.4. La prise en compte de la qualité des paysages dans l'aménagement du site des Pradasses**

D'un point de vue paysager, le site recense des éléments paysagers structurants qui seront préservés dans l'aménagement de la future zone. Chênes à proximité de la voie d'accès à l'autoroute, alignements de peupliers le long de la RD18 et de l'avenue François Mitterrand et alignement d'arbres le long de la zone des Dagueys ont été identifiés et apparaissent sur le schéma d'aménagement de la zone afin que les futurs aménageurs puissent en tenir compte, les préserver et les valoriser. Il s'agit ainsi d'une vingtaine d'arbres qui seront protégés afin de tenir compte de la qualité paysagère du site.

De plus, l'aménagement de la zone d'activité accorde une grande importance à l'intégration paysagère des Pradasses. A travers la création d'un maillage bocager entre les futurs enclos, on retrouvera les paysages identitaires et naturels du libournais, celui des palus de la zone humide de l'Isle. Les haies bocagères, constituées d'espèces locales, seront une transition paysagère intéressante entre la zone humide des palus et les pôles urbains de Les Billaux et de Libourne.

Depuis les perspectives visuelles des axes structurants à proximité de la zone d'activité des Pradasses (voie d'accès à l'autoroute, RD18 et Avenue François Mitterrand), les futures constructions ne seront pas masquées par un écran végétal, mais seront au contraire bien visibles depuis la voirie. Afin d'encourager cette démarche, le traitement paysager le long de ces axes sera léger, avec peu d'aménagement. Les surfaces inconstructibles de 35 mètres de part et d'autre de la voie d'accès et de 20 mètres le long de la rue de l'avenue de la Roudet seront simplement enherbées et éventuellement plantés d'arbustes laissant l'ouverture visuelle sur le site.

La zone humide au Sud du site des Pradasses sera également mise en valeur par l'aménagement d'une voie douce le long du cours d'eau. La végétation existante, les ripisylves, seront maintenues, permettant une transition paysagère entre la zone des Dagueys et la future zone des Pradasses.

#### **4.4.5. La prise en compte de la sécurité dans l'aménagement du site des Pradasses**

En terme de desserte, deux nouveaux accès seront créés sur les axes départementaux, l'un sur la RD 18 pour desservir le secteur Nord et l'autre sur l'avenue François Mitterrand pour desservir le secteur Sud. Tout nouvel accès sur la bretelle de l'autoroute est strictement interdit. De même, aucun accès ne pourra être fait depuis le giratoire situé en entrée de ville afin d'éviter de multiplier les carrefours accidentogènes.

Les deux accès créés feront l'objet d'un aménagement sécurisé par la mise en place de tourne-à-gauche. Les accès seront assez éloignés du giratoire, que ce soit au Nord sur la RD 18 ou au Sud sur l'avenue François Mitterrand, pour que les automobilistes aient une bonne visibilité et le temps de faire leur manœuvre en toute sécurité. L'accès au secteur Sud ne reprend donc pas l'accès existant du chemin du Fragnard, il sera situé plus au Sud pour les raisons invoqués, tout en préservant l'alignement de peuplier existant.

Les futures voiries de desserte répondront aux normes de sécurité avec un dimensionnement minimal de 5 mètres de large afin de répondre aux flux que drainera la zone d'activités, mais également à l'accès et à la desserte du site par des poids lourds en cas de livraison. Les futures voiries finiront en impasse avec placette de retournement afin que les poids lourds puissent faire demi-tour. L'accès à chaque enclos se fera uniquement depuis les deux nouvelles voies de desserte. La voie de desserte qui traverse le secteur Sud se reconnectera à l'avenue de la Roudet qui mène à la zone de loisirs des Dagueys afin de renforcer cet axe comme principal chemin d'accès aux Dagueys pour les habitants de Les Billaux.

L'accès au secteur de l'équipement public devra être sécurisé pour les cycles et piétons. La piste cyclable le long de l'avenue François Mitterrand longe déjà le site à l'Est, et un cheminement existe au Sud de la zone, le long du ruisseau. Il conviendra d'aménager ce cheminement afin de le connecter du plan d'eau des Dagueys jusqu'à la piste cyclable. Ce cheminement doux pourra être emprunté à la fois par les piétons et les cycles afin que l'ensemble de la population de l'agglomération puisse accéder au site de façon sécurisée.



La zone d'activité des Pradasses doit également tenir compte du risque d'inondation pour garantir la sécurité du secteur. Afin de préserver cette zone du risque, l'ensemble du site sera remblayé selon les prescriptions du règlement du PPRI. Les noues et fossés qui drainent aujourd'hui l'eau de pluie et qui ont été identifiés dans le diagnostic de la zone seront préservés et renforcés afin qu'ils continuent à jouer leur rôle dans l'écoulement des eaux. Le ruisseau de la Bardane sera protégé et valorisé lors de l'aménagement de la zone. Enfin, les périmètres inconstructibles de 35 mètres autour de la bretelle d'accès à l'A89 et 20 mètres le long de l'avenue de la Roudet seront enherbés. Ces surfaces resteront donc perméables, permettant l'infiltration de l'eau de pluie sur chaque enclos.

#### **4.4.6. La prise en compte des nuisances dans l'aménagement du site des Pradasses**

La voie d'accès à l'A89 génère très peu de nuisances sonores liées au bruit des poids lourds et automobiles qui circulent quotidiennement. Malgré le nombre de véhicules par jours, leur vitesse est limitée à 50 km/h le long de la future zone d'activités des Pradasses. Bien que classée au même titre que l'autoroute, la bretelle d'accès ne génère pas plus de nuisances sonores qu'une voirie communale en agglomération. De plus le développement d'activités commerciales, artisanales et industrielles est moins sensible à cette nuisance que les secteurs à vocation d'habitat.

La création d'une zone tampon enherbée de 35 mètres de part et d'autre de la voie d'accès à l'A89 permettra également le recul des bâtiments par rapport à la voirie. Par ailleurs, les constructions devront bénéficier d'une bonne isolation acoustique, conformément au code de la construction.



# 5. PROGRAMMATION DE L'OUVERTURE À L'URBANISATION A L'HORIZON 2025

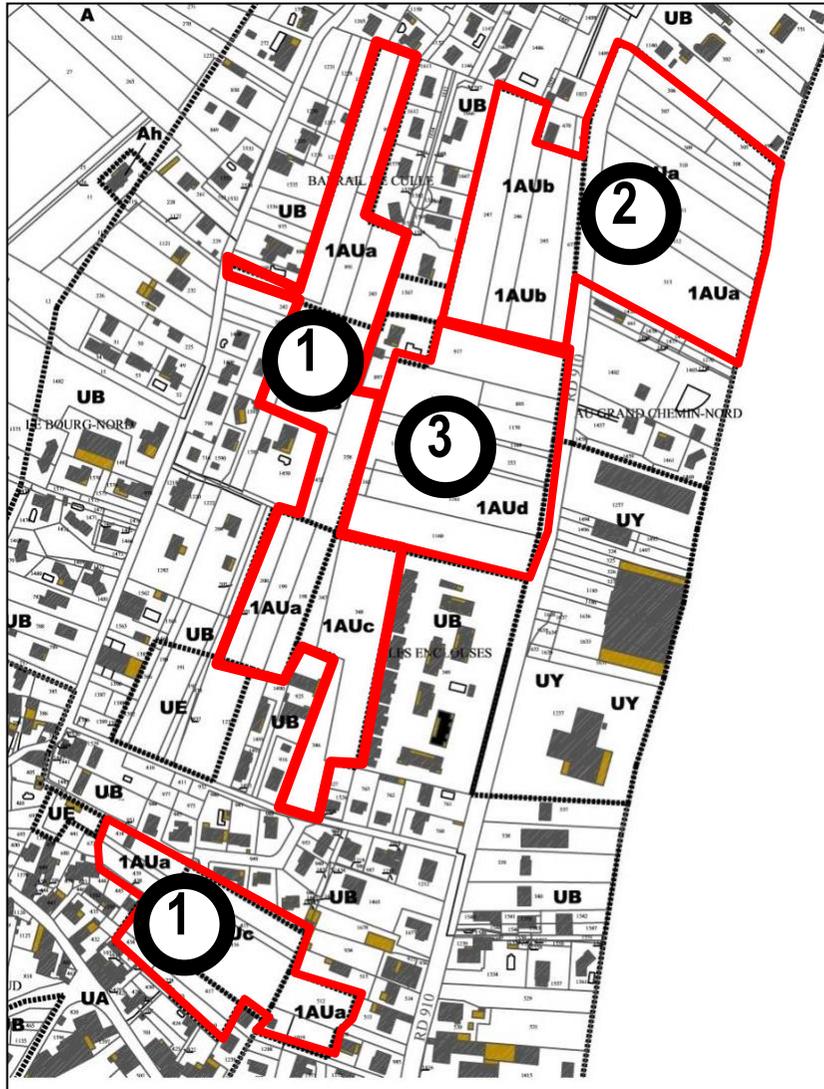
## 5.1. PRODUCTION DE LOGEMENTS

Selon le scénario retenu dans le PADD, il est envisagé de créer à l'horizon 2025 un total de 270 logements sur l'ensemble de la commune afin de permettre l'accueil de 680 habitants de plus qu'en 2009. Le développement prévu dans les orientations d'aménagement et de programmation permettra d'atteindre les objectifs fixés dans le PADD de Les Billaux. Les données de programmation sont présentées à titre indicatif.

Zones	Superficie totale en ha	Espaces libres de construction en ha	Densités	Nombre de constructions prévues
UA	5,97 ha.	0 ha.	/	/
UB	61,37 ha.	4,13 ha.	18 logements / ha.	74
<b>Total U</b>	<b>67,34 ha.</b>	<b>4,13 ha.</b>	<b>18 logements / ha.</b>	<b>74</b>
1AUa	5,77 ha.	5,77 ha.	15 logements / ha.	87
1AUb	1,43 ha.	1,43 ha.	/	/
1AUc	1,67 ha.	1,67 ha.	25 logements / ha.	41
1AUd	2,36 ha.	2,36 ha.	30 logements / ha.	70
<b>Total AU</b>	<b>11,23 ha.</b>	<b>11,23 ha.</b>	<b>18 logements / ha.</b>	<b>199</b>
<b>TOTAL</b>	<b>78,57 ha.</b>	<b>15,33 ha.</b>	<b>Environ 18 logements / ha.</b>	<b>272</b>



## 5.2. ECHEANCIER D'OUVERTURE A L'URBANISATION



1. Les secteurs du centre bourg ainsi que les secteurs au nord du bourg placés à l'écart de la départementale 910 sont ouverts à l'urbanisation dès l'approbation du PLU. L'autorisation des constructions en zone 1AU sera soumise à la réalisation des travaux de mise en capacité de la station d'épuration à 3000 équivalent-habitant, via les dispositions réglementaires du PLU.
2. L'ouverture à l'urbanisation des secteurs 1AUb et 1AUa riverains de la RD910 est conditionnée à l'aménagement d'un accès sécurisé sur la route départementale, ainsi qu'à l'extension du réseau d'assainissement collectif.
3. L'ouverture à l'urbanisation du secteur 1AUd est soumise à l'urbanisation préalable des autres secteurs de la zone 1AU, ainsi qu'à la mise en capacité des réseaux et de la station d'épuration destinée à assurer le traitement des eaux usées de la commune.



### 5.3. ACCUEIL D'ACTIVITES ECONOMIQUES

---

Le code de l'urbanisme prévoit qu'il revient à la commune d'assurer la création d'emplois et d'activités de loisirs pour répondre aux besoins des habitants d'un territoire. Afin de répondre aux attentes des populations actuelles et des 680 habitants à venir, mais également aux attentes des populations de l'intercommunalité la commune de Les Billaux anticipe en créant une zone d'activités dédiée à l'artisanat, au commerce, à l'industrie, à l'hôtellerie :

Secteurs de la zone d'activité des Pradasses	Nombre de bâtiments d'activités attendu
8,87 hectares dont une partie occupée par une bande de recul de 35 mètres de part et d'autre de l'autoroute : Environ 2 hectares de potentiel constructibles pour l'activité économique (hors voiries, espaces verts) Environ 4 hectares pour les équipements publics	10 constructions à vocation d'activités Lots de 2000 m <sup>2</sup> en moyenne