



Montaigne Montravel et Gurson
Communauté de Communes

Plan Local d'Urbanisme intercommunal

Portant les effets d'un Schéma de Cohérence Territorial

Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi



3. Etude au titre de l'article L.111.8 du code de l'Urbanisme permettant de déroger au recul de 75 m de l'axe RD 936

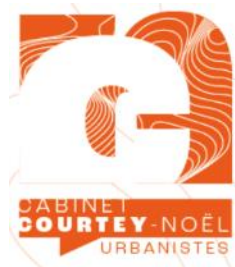
PLUi approuvé en conseil communautaire le 27/09/2018

Modification simplifiée n°1 approuvée en conseil communautaire le 19/06/2023

Modification simplifiée n°2 approuvée en conseil communautaire le 18/04/2024

Modifications n°1 et n°2 approuvées en conseil communautaire le 05/11/2024

Juillet 2025



v.courtey.urba@gmail.com

06.69.96.03.34

95 rue de La Liberté

33200 Bordeaux



GÉRÉA
ingénieurs écologues

contact@gerea.fr

05 56 64 82 23

12 allée Magendie- Site Montesquieu

33650 Martillac

SOMMAIRE

PREAMBULE	4
La RD 936 – Voie de la vallée	4
Le projet de déclaration de projet valant mise en comptabilité du PLUi valant SCOT	6
I. DIAGNOSTIC ET ENJEUX	7
I.1 – LA RD 936, ses fonctions générales et locales	7
I.2 – Le site traversé et ses caractéristiques	9
I.2.1 – Contexte général	9
I.2.2 – Analyse du site et de ses abords	12
II - LE PROJET ET LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT	18
II.1 – Principes d'aménagement à réaliser	18
Hors zone Ng	18
Zone Ng	18
II.2 – Principes de zonage du PLU	20
Hors zone Ng	20
Zone Ng	20
III – TRADUCTION REGLEMENTAIRE DES DISPOSITIONS PREVUES ET JUSTIFICATIONS	21
Zone de dérogation : zone Ng du PLUi	21
Le règlement de la zone Ng – Articles concernés	23

PREAMBULE

LA RD 936 – VOIE DE LA VALLEE

Les communes de Vélines et de Saint-Antoine-de-Breuilh sont traversées d'Ouest en Est par la RD 936 « voie de la vallée Dordogne », route départementale classée voie à grande circulation.

La voie RD 936, selon le code de l'urbanisme, est ainsi concernée par les articles suivants :

Article L111-6

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites

- dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière
- et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L141-19.

Article L111-7

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, photovoltaïque ou thermique.

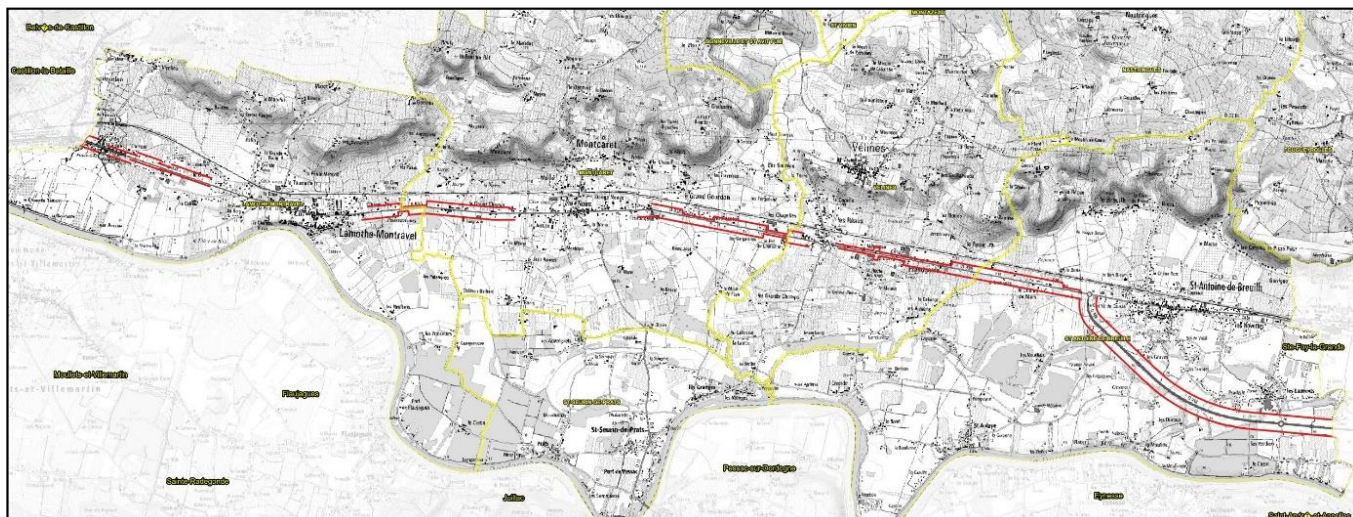
Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Article L111-8

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.

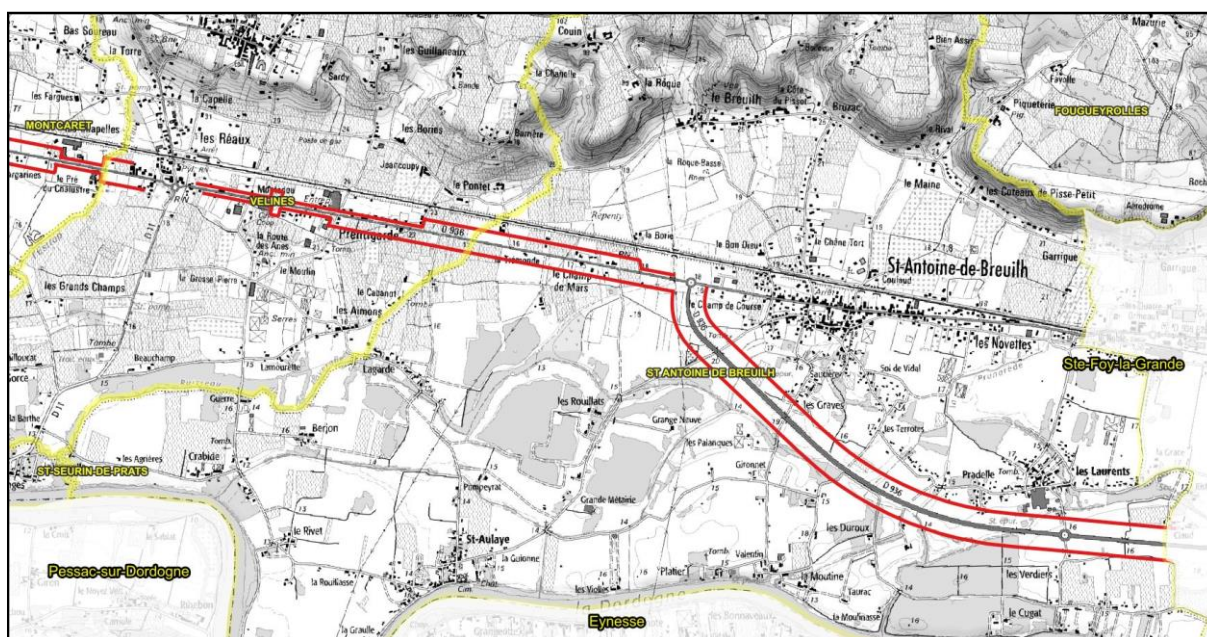
Ainsi selon l'article L.111-6, en dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 m de part et d'autre de l'axe de la RD 936 classée à grande circulation et de 100 m autour de la déviation classée voie express (à l'exception des constructions ou installations définies dans l'article L111-7).

A noter que sur le territoire de la communauté de communes de Montaigne, Montravel et Gurson, couvert par un PLUI valant SCOT, la RD 936 a déjà fait l'objet d'études dérogatoires à l'article L.111-6 sur plusieurs portions (voir annexe n°2 au rapport de présentation du PLUi).



Etat des lieux du recul L.111-6 sur le territoire de MMG

La présente étude a pour objet de fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues (article L111-8) sur les communes de Vélines et Saint-Antoine-de-Breuilh.



Etat des lieux du recul L.111-6 sur le territoire des communes de Vélines et de Saint-Antoine-de-Breuilh

Cette étude présente dans un premier temps **les caractéristiques du site traversé par la RD 936 aux abords de la zone de projet ; ainsi que les installations envisagées sur la zone.**

Elle définit ensuite la **prise en compte des impacts induits par le projet sur l'axe routier, et les impacts induits par l'axe routier sur le projet.**

Elle prend en compte à la fois le **contexte sonore, la qualité de l'air, la sécurité routière, la qualité architecturale et urbanistique, la qualité paysagère et le patrimoine.**

L'objectif de cette étude est de justifier l'absence d'impact supplémentaire induit par le projet sur l'axe routier et ses usagers et réciproquement. Cela permet de justifier la possibilité de dérogation aux dispositions des articles L.111-6 à L.111-10 du code de l'urbanisme.

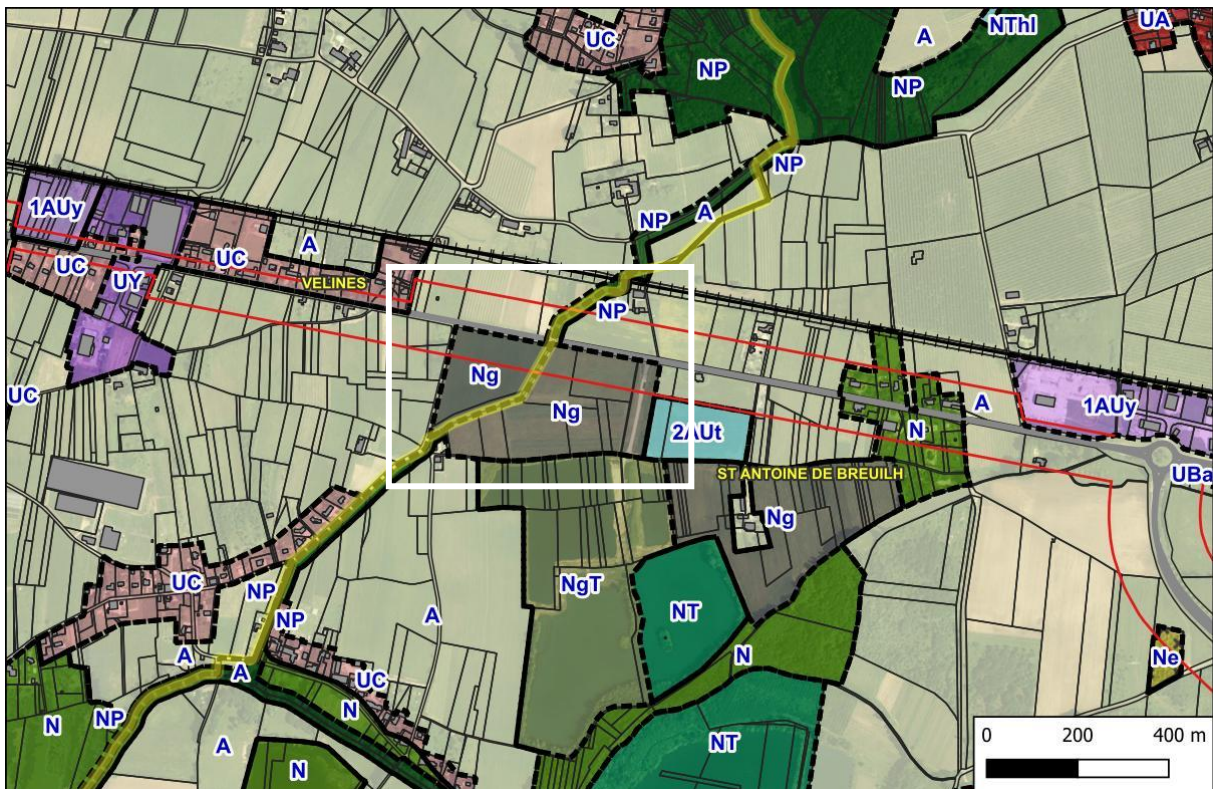
LE PROJET DE DECLARATION DE PROJET VALANT MISE EN COMPTABILITE DU PLUI VALANT SCOT

L'objet de la déclaration de projet est de délimiter de nouveaux secteurs Ng (zone de carrière) sur les communes de Vélines et Saint-Antoine-de-Breuilh.

Le projet vise à faire évoluer le règlement graphique du PLUi en étendant les zones de carrière (Ng et NgT) sur les communes de Saint-Antoine-de-Breuilh et Vélines en vue de l'accueil d'un projet d'extension d'activité d'extraction de matériaux (carrière) sur environ 23 ha (afin de porter le projet global à presque 33 ha).

Une partie de la zone Ng projetée se situe en partie dans la bande des 75 m de la RD 936, concernée par l'article L.111-6 préalablement décrit.

L'objectif de la présente étude est précisément de réduire la bande de 75 m sur la portion de RD 936 qui correspond à la zone Ng.



Localisation de la zone Ng créée dans le cadre de la déclaration de projet valant mise en comptabilité du PLUi concernée par le recul de la RD 936

I. DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Présentation de la route départementale 936 –problématique et enjeux pour les espaces traversés.

I.1 – LA RD 936, SES FONCTIONS GENERALES ET LOCALES

La route départementale 936 relie Bordeaux à Bergerac (de l'Ouest à l'Est), longeant, à partir de la commune de Branne (33), la rivière Dordogne.

« Axe majeur Ouest-Est entre Bordeaux et Bergerac, la RD 936 dessert ainsi, outre Bergerac, les pôles périphériques au territoire constitués par Libourne, Castillon la Bataille et Sainte-Foy-la-Grande et conditionne le développement urbain et économique de la plaine. La voie allie plusieurs fonctions, elle assure un trafic de transit soutenu, elle est empruntée par de nombreux transports exceptionnels et permet le trafic local. Elle présente sur le territoire une diffusion de constructions, à usage d'habitation ou d'activités.

Si elle est le point de départ de nombreuses voies secondaires vers les coteaux ou la plaine, elle constitue aussi une limite physique prégnante.

Voie de transit, elle ne présente pas par ailleurs, sur le territoire de la communauté, d'articulation avec d'autres axes structurants comme c'est le cas sur les communes de Sainte-Foy ou Castillon.

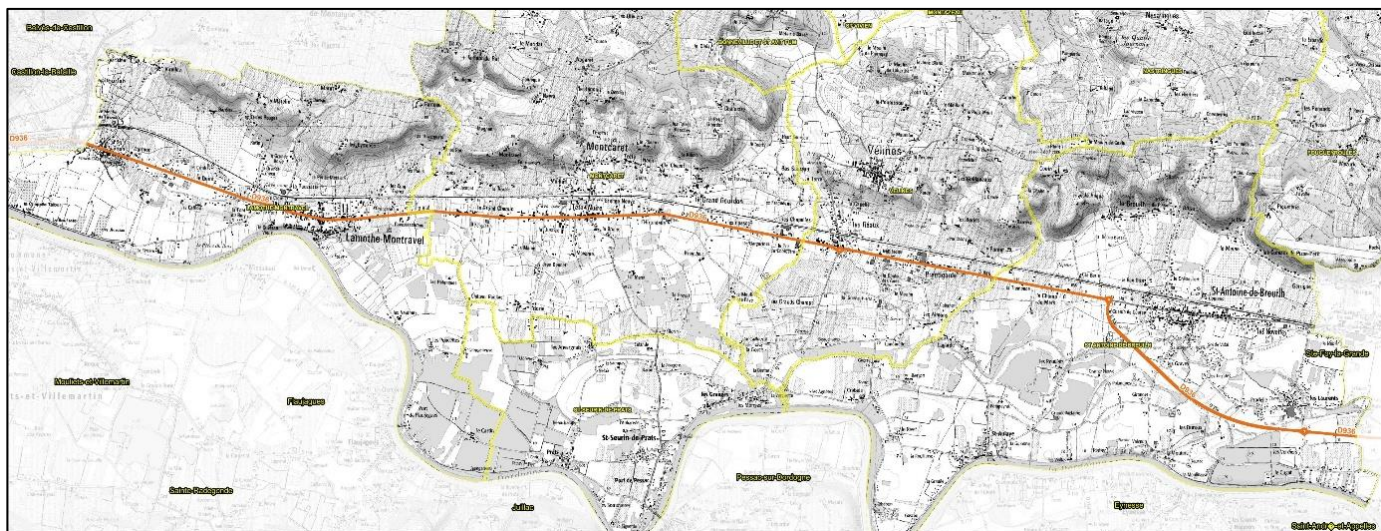
Une déviation a été réalisée en juillet 2005 au niveau de Saint-Antoine-de-Breuilh (et contournement de Sainte-Foy-la-Grande). L'axe se divise alors entre la RD 936E2, qui traverse le bourg de Saint-Antoine, et la RD 936 qui le contourne au Sud. » Source : Rapport de présentation du PLUi



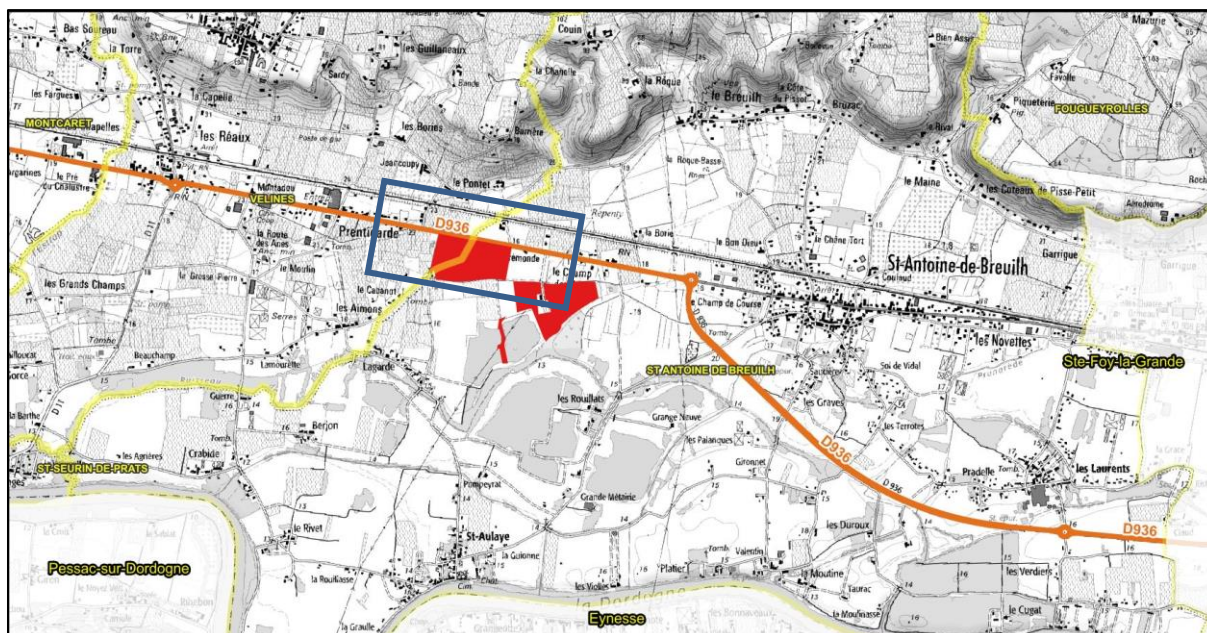
A l'échelle départementale, la RD 936 (au Sud) relie le secteur de Libourne/ St-Emilion à Bergerac

A l'échelle intercommunale, la RD 936 relie les communes de la vallée, de Lamothe-Montravel à Saint-Antoine-de-Breuilh, en passant par Montcaret et Vélines.

- Elle porte un trafic local, intercommunal et départemental. Elle constitue un axe privilégié pour les trajets domicile-travail vers le reste du département et vers la Gironde.
- Elle constitue un itinéraire routier important pour la liaison Castillon-la-Bataille-Ste-Foy-la-Grande-Bergerac.



L'étude ci présente se concentre sur la RD 936 entre Vélines et Saint-Antoine-de-Breuilh, et plus précisément sur la portion à cheval sur la limite entre les 2 communes (rectangle bleu ci-dessous), correspondant à peu près à la section entre les bornes 60 et 61 de la RD 936.

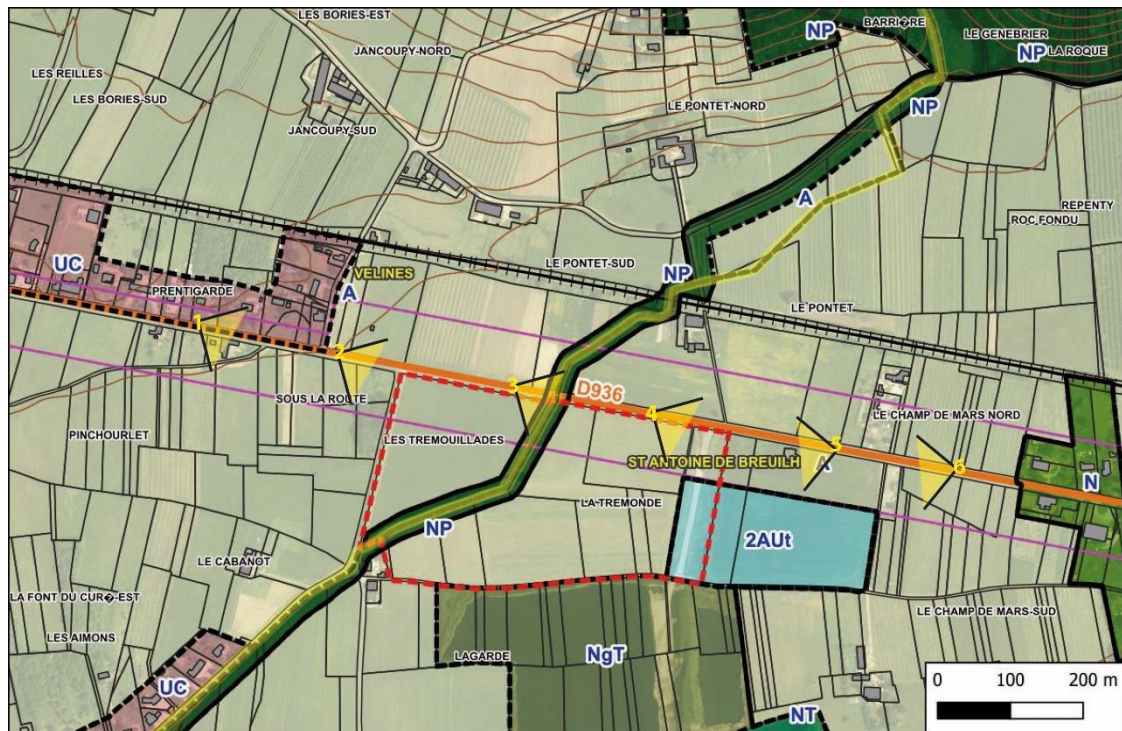


Carte IGN de la RD 936 à Vélines et Saint-Antoine-de-Breuilh avec les sites de projet (en rouge) et la portion étudiée (rectangle bleu)

I.2 – LE SITE TRAVERSE ET SES CARACTERISTIQUES

I.2.1 – Contexte général

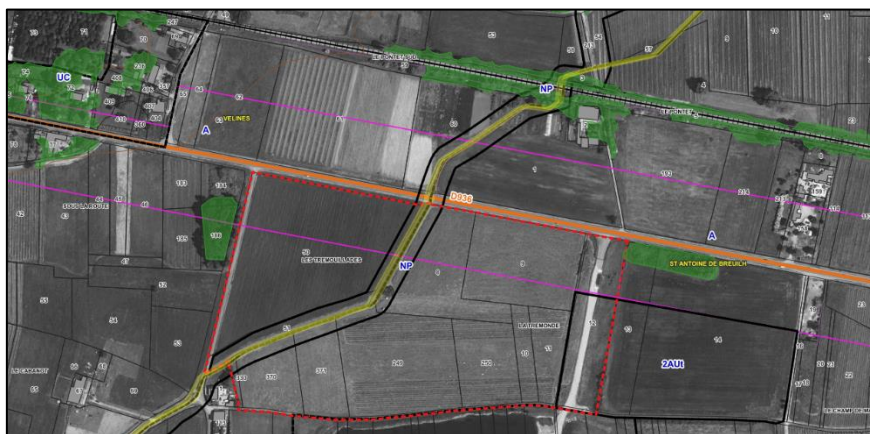
La RD 936 – avenue du Périgord, sur la portion entre les lieux-dits de Prentigarde (Vélines) et du Champs de Mars (Saint-Antoine-de-Breuilh), traverse un territoire agricole ouvert, ceint par les coteaux au Nord et par les boisements qui bordent les plans d'eau au Sud.



Le périmètre du projet et la bande de 75 m autour de la RD 936 (avec les prises de vue des photos page précédente)

Ce territoire fait principalement l'objet d'un classement au document d'urbanisme en zone agricole 'A'.

Hormis les jardins d'agrément et quelques bosquets épars, le secteur est peu boisé (les boisements apparaissent en vert sur le plan ci-dessous).



Visualisation des espaces boisés aux abords du site

Le secteur d'étude par portions :

- Sur la portion la plus à l'Ouest, la RD 936 traverse le lieu-dit de Prentigarde (Vélines), le paysage est celui d'un hameau habité peu dense et végétalisé, avec une perception visuelle limitée par la végétation, les clôtures et les habitations.



1 – Portion habitée du hameau de Prentigarde - Streetview juin 2025

- En sortant du lieu-dit de Prentigarde, après l'intersection avec la route du Pontet, le paysage est nettement plus ouvert sur la plaine agricole, avec néanmoins la présence d'un bosquet au Sud, qui ferme la perspective vers le Sud-Est.



2 – Sortie du hameau de Prentigarde - Streetview juin 2025

- En arrivant sur la limite communale entre Vélines et Saint-Antoine-de-Breuilh, au niveau du fossé (qui n'est quasiment pas visible depuis la voie – flèches rouges sur la photo ci-dessous), le paysage est ouvert de chaque côté sur un paysage de cultures agricoles sur des centaines de mètres.



3 – La limite entre les 2 communes marquée par le fossé - Streetview juin 2025

- Le paysage agricole ouvert continue sur Saint-Antoine-de-Breuilh. La voie d'accès à l'actuelle carrière est bien visible sans être particulièrement marquée (cerce rouge sur la photo).



4 – Intersection avec l'entrée du site d'extraction - Streetview juin 2025

- Quand on arrive sur le site depuis l'Est, on retrouve le panorama de la plaine cultivée ponctuellement occupée par de petits bosquets ou jardins.



5 – Vue depuis la portion Est de la RD 936- Streetview avril 2025

- En sortant du hameau bâti de Champ de Mars, le paysage se caractérise par la présence de vignes de part et d'autre, avec des boisements qui correspondent à une petite zone de dépôt au Sud et un jardin au Nord.



6 – Vue depuis le Champ de Mars nord - Streetview avril 2025

I.2.2 – Analyse du site et de ses abords

Analyse de site et de ses abords au regard :

- I.2.2.1 – des nuisances
- I.2.2.2 – de la sécurité
- I.2.2.3 – de la qualité paysagère
- I.2.2.4 – de la qualité urbaine et architecturale

I.2.2.1 – Nuisances

• Nuisances sonores

La RD 936 est concernée sur la totalité de son tracé par l'arrêté de classement du 30 mai 1996 des infrastructures de transport terrestres dont les dispositions des articles 2 et 4 sont applicables dans le département de la Dordogne. Cette infrastructure est classée en catégorie 3 en dehors de la zone agglomérée. La largeur du secteur affecté par le bruit est de 100 m à partir du bord de la chaussée (tissu ouvert).

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la détermination de l'isolement acoustique des bâtiments à construire inclus dans les secteurs affectés par le bruit sont :

- Pour les infrastructures routières:

Catégorie	Niveau sonore au point de référence en période diurne en dB (A)	Niveau sonore au point de référence en période nocturne en dB (A)
3	73	68

→ Le projet, qui consiste en une activité d'extraction de matériaux sans nouvelle construction, n'est pas susceptible d'être affecté par des nuisances sonores.

• Pollution atmosphérique

La RD 936 n'est pas à considérer comme une source de pollution atmosphérique dans les secteurs en tissu ouvert en raison de la topographie ouverte du site ; en outre, le volume quotidien de circulation inférieur à 9 000 véhicules par jour laisse penser que la contamination des sols et des végétaux par voie aérienne est faible.

De façon plus globale, il n'a pas été observé de source de pollution importante sur le territoire.

• Eaux pluviales

Il n'y a pas à noter sur ce point de problématique particulière sur la portion étudiée.

I.2.2.2 – Sécurité

La sécurité aux abords de la RD 936 peut concerner :

- le risque industriel
- le risque inondation
- Le transport de matières dangereuses
- la sécurité liée à la route et au trafic routier

- **Le risque industriel**

Aucune industrie à risque n'est présente sur les communes étudiées ou les communes directement limitrophes. Le site d'étude n'est pas concerné par le risque industriel.

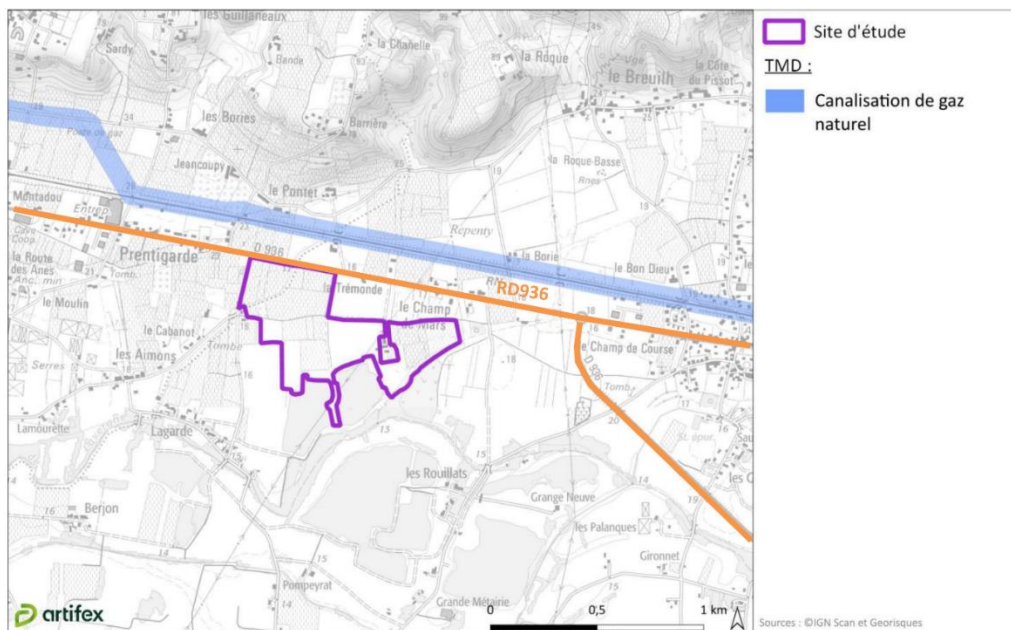
- **Le risque inondation**

La zone d'étude aux abords de la RD936 n'est pas concernée par le risque inondation.

- **Le transport de matières dangereuses**

Le Dossier Départemental des Risques Majeurs classe les communes de Saint-Antoine-de-Breuilh et de Vélines en zone à risque lié au transport de matière dangereuse par voie routière. Ce risque est en lien avec l'axe majeur du secteur, la route départementale RD 936, qui passe en limite Nord du site d'étude.

La commune est concernée par le transport de matière dangereuse par canalisation. Le site d'étude est localisé à 150 m au Sud de la zone tampon d'une canalisation de gaz.



- **La sécurité liée à la route et au trafic routier**

- Trafic

Trafic de **8 690 véhicules/jour, dont 9,8% de poids lourds** sur la RD 936 au niveau de l'entrée ouest de Vélines (Comptage Permanent D936 PR 58 + 150) en 2024.

A titre de comparaison sur le même point de comptage en 2014, la RD 936 comptait 8 893 véhicules/jour, dont 7,6% de PL.

→ **L'activité prévue n'engendra pas de trafic supplémentaire, elle sera simplement le prolongement de l'activité en cours (et qui arrive à terme prochainement). A noter également que le trafic n'est présent qu'en journée, en semaine, aux heures d'ouverture du site (entre 7 et 19h du lundi au vendredi).**

- Caractéristiques de la voie

La route est droite et assez large, à 2 voies (moyenne de 7 à 8 m) et présente des accotements enherbés de largeur variable avec parfois un fossé. Il n'y a pas d'éclairage public.

- Vitesse

La vitesse est règlementée à 80 km/h sur la totalité de la portion étudiée.

- Carrefour, accès

Au niveau de la zone Ng, on observe :

- le carrefour avec la route des Aïmons, sur la commune de Vélignes qui descend vers le Sud et fait office de limite ouest à la zone. Cette voie publique ne sera pas utilisée pour l'activité.



Intersection entre la RD 936 et la route des Aïmons

- l'intersection avec le chemin d'accès privé (et fermé par un portail), **aménagée et sécurisée** au site d'extraction actuel. **C'est cette voie qui sera utilisée dans le cadre de l'extension du site.**



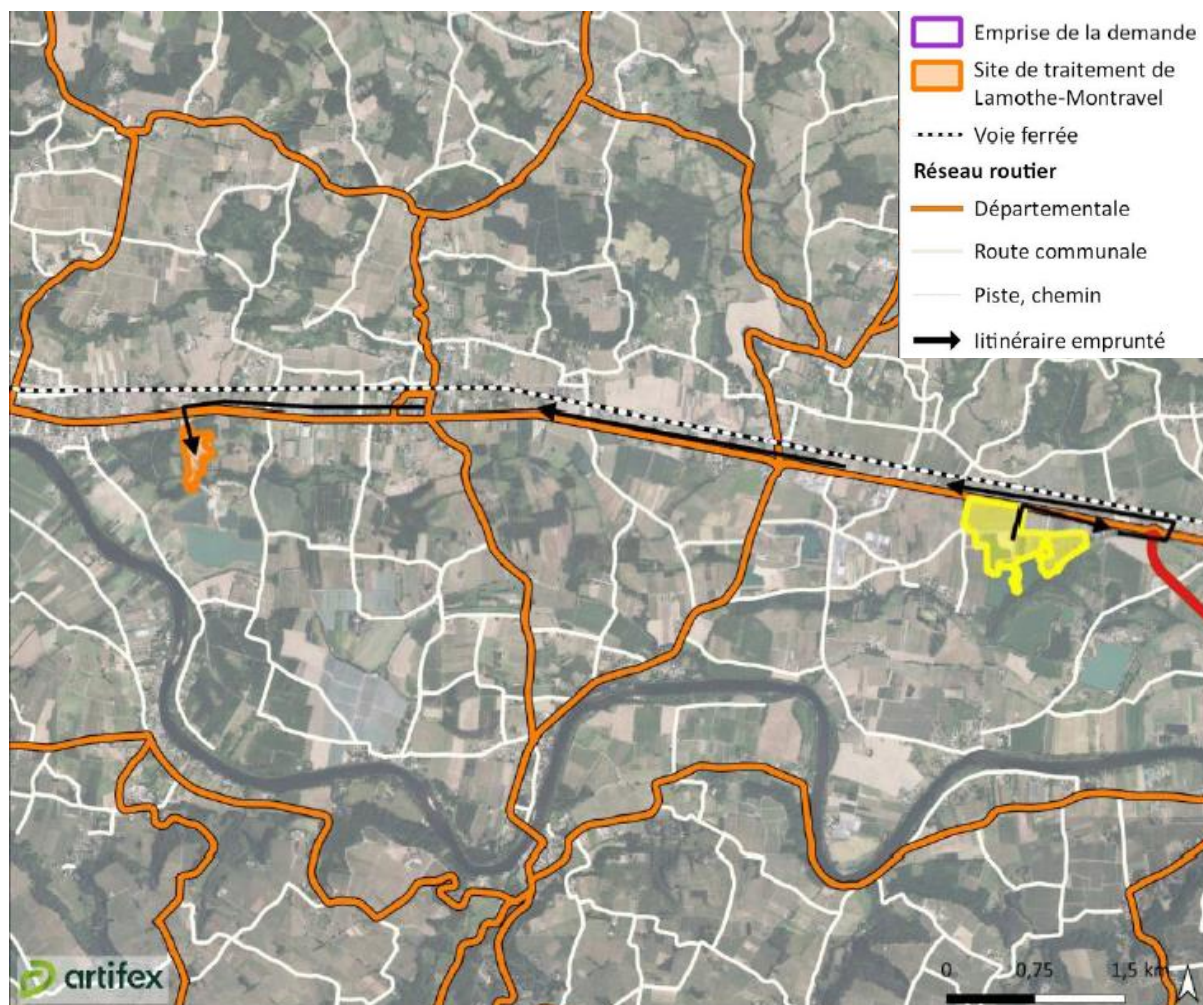
Intersection entre la RD 936 et la voie d'accès vers le site d'extraction

- Un accès privé vers une maison d'habitation quasiment en face de l'accès vers le site d'extraction.

→ Aucun nouvel accès n'est prévu dans le projet. La zone Ng prévue se substituera au site actuel et fonctionnera de la même façon.

A noter que les camions qui sortent du site ne sortent pas sur la voie opposée et vont faire le tour du giratoire qui marque l'entrée de Saint-Antoine-de-Breuilh plus à l'Est pour ensuite revenir

vers le site de traitement de Lamothe-Montravel. Une signalisation par panneau de interdiction de tourner à gauche est présente sur le site dans les deux sens de circulation.



*Illustration 4 : Itinéraire emprunté par les transporteurs
Réalisation : ARTIFEX 2023*

- Accidents

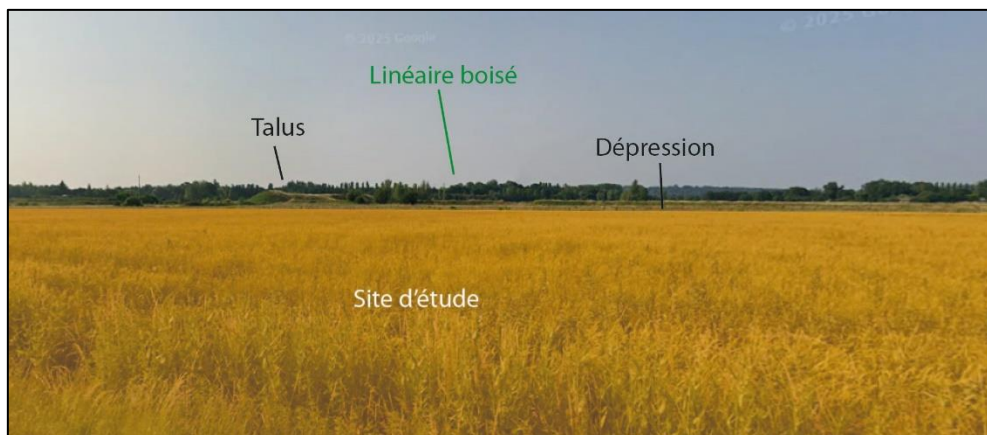
Les bilans produits par la Préfecture de Dordogne sont peu précis (sur la localisation géographique) mais il apparaît que deux accidents de la route, dont un très grave, ont eu lieu sur la RD 936 à Saint-Antoine-de-Breuilh en 2023 ; et deux autres de même nature, au niveau de Montcaret (ou Vélines), en 2024.

-> Si la portion à l'étude n'est pas forcément directement concernée, il faut néanmoins rester particulièrement vigilant sur la visibilité des entrées/ sorties de camions du site.

1.2.2.3 – Qualité paysagère

Côté sud : le site traversé est constitué par un paysage rural ouvert, seulement limité par des linéaires boisés lointains.

En regardant attentivement, on devine, à l'arrière des parcelles cultivées, le site d'extraction actuel sous la forme de talus et de légères dépressions.



Vue du côté sud depuis la RD 936

Sur un panorama plus éloigné, vers le Sud-Ouest, on aperçoit quelques constructions au niveau de la route des Aïmons ; et vers le Sud-Est, une ferme isolée.

Côté nord : le paysage agricole ouvert est limité par, sur un premier plan, un linéaire boisé qui correspond au tracé de la voie ferrée (parallèle à la RD 936 à environ 150 mètres de celle-ci) ; agrémenté ponctuellement par des habitations isolées ; et sur un second plan, par les coteaux boisés.



Vue du côté nord depuis la RD 936

1.2.2.4 – Qualité urbaine et architecturale

- Organisation urbaine et architecture

Cette séquence de la RD 936 n'est quasiment pas concernée par des zones bâties :

- Sur la partie sud : quelques habitations éparses le long de la route des Aïmons (photo ci-dessous) que l'on perçoit furtivement depuis la voie, et depuis la partie la plus à l'Est de la portion de la RD 936, on peut apercevoir la ferme de Champ de Mars Sud.



Vue depuis la RD 936 vers le Sud-Ouest

Sur la partie nord : comme décrit précédemment, quelques habitations isolées sont implantées aux abords de la voie ferrée



Vue depuis la RD 936 vers le Nord-Est

II - LE PROJET ET LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

II.1 – PRINCIPES D'AMENAGEMENT A REALISER

Hors zone Ng

Dans ce paysage rural ouvert, il n'y a pas d'aménagement particulier. Les larges points de vue sont à préserver au maximum.

Zone Ng

L'entrée du site se fera depuis l'accès existant. Aucune autre entrée/sortie sur la RD 936 ne sera autorisée.

Le long de la RD 936, une lisière arborée et arbustive sera plantée en début d'exploitation (voir exemple de berges type A sur illustration page suivante).



Simulation du site pendant l'activité d'extraction - Image générée par Intelligence artificielle (ChatGPT)

Dans un second temps, après exploitation, le site sera remis en état (voir illustration ci-après):

- La partie nord-ouest sera remblayée et remis en l'état de prairie.
- La partie sud-est sera mise en eau

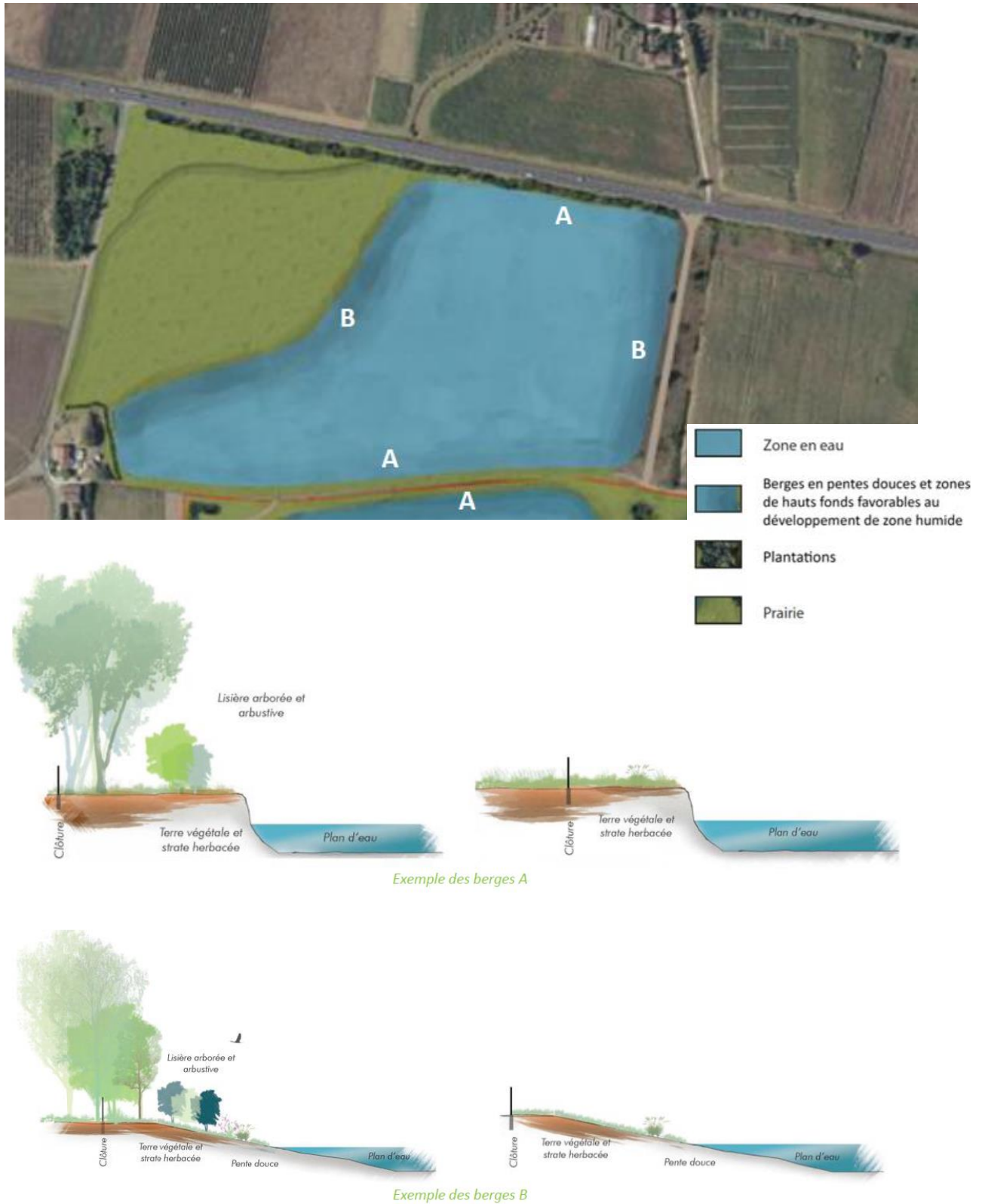


Illustration 72 : Projet de remise en état
Source : Orthophotographie ; Réalisation : ARTIFEX 2023



Simulation du site après remise en état - Image générée par Intelligence artificielle (ChatGPT)

II.2 – PRINCIPES DE ZONAGE DU PLU

Hors zone Ng

Maintenir ce secteur en zones A ou N afin de préserver l'agriculture et les zones naturelles.

Zone Ng

Une zone Ng est strictement délimitée sur le projet d'extension de la carrière.

III – TRADUCTION REGLEMENTAIRE DES DISPOSITIONS PREVUES ET JUSTIFICATIONS

ZONE DE DEROGATION : ZONE Ng DU PLUI

L'article L111.6 définit un principe de réservation d'une bande d'inconstructibilité de 75 m de part et d'autre de l'axe de la RD 936.

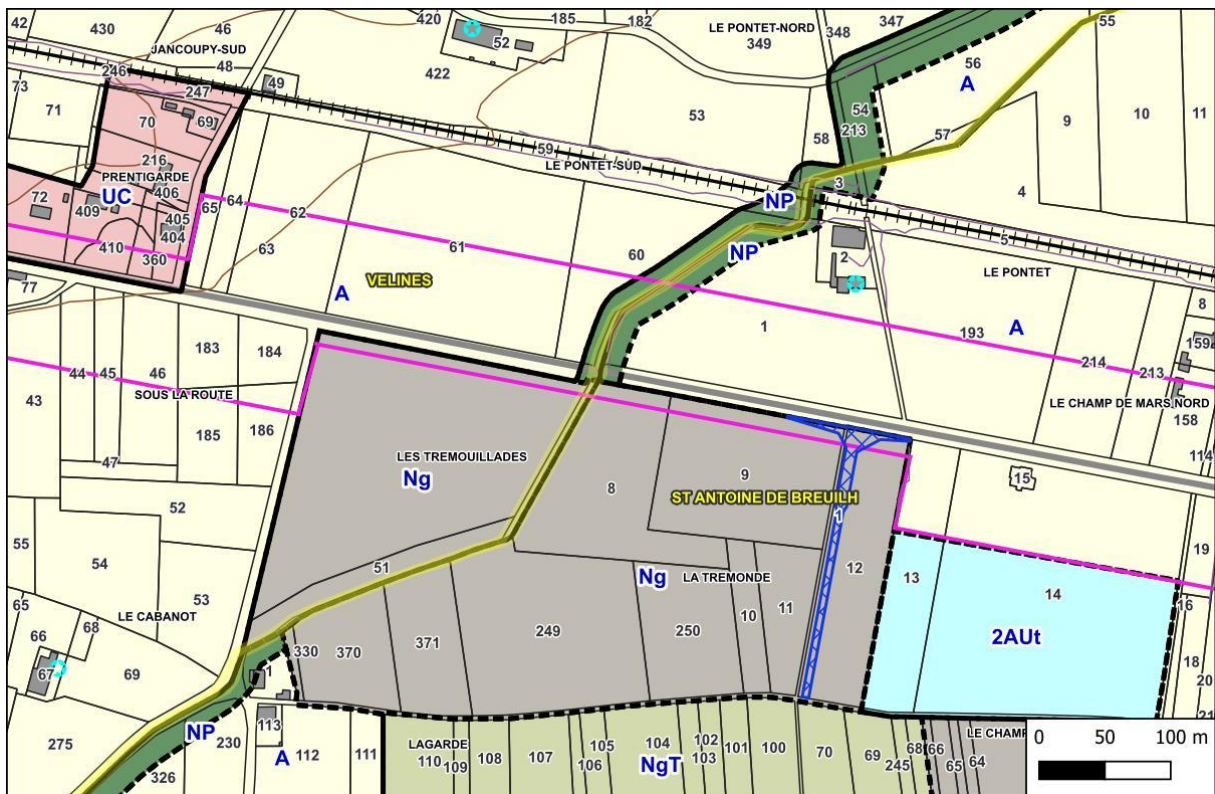
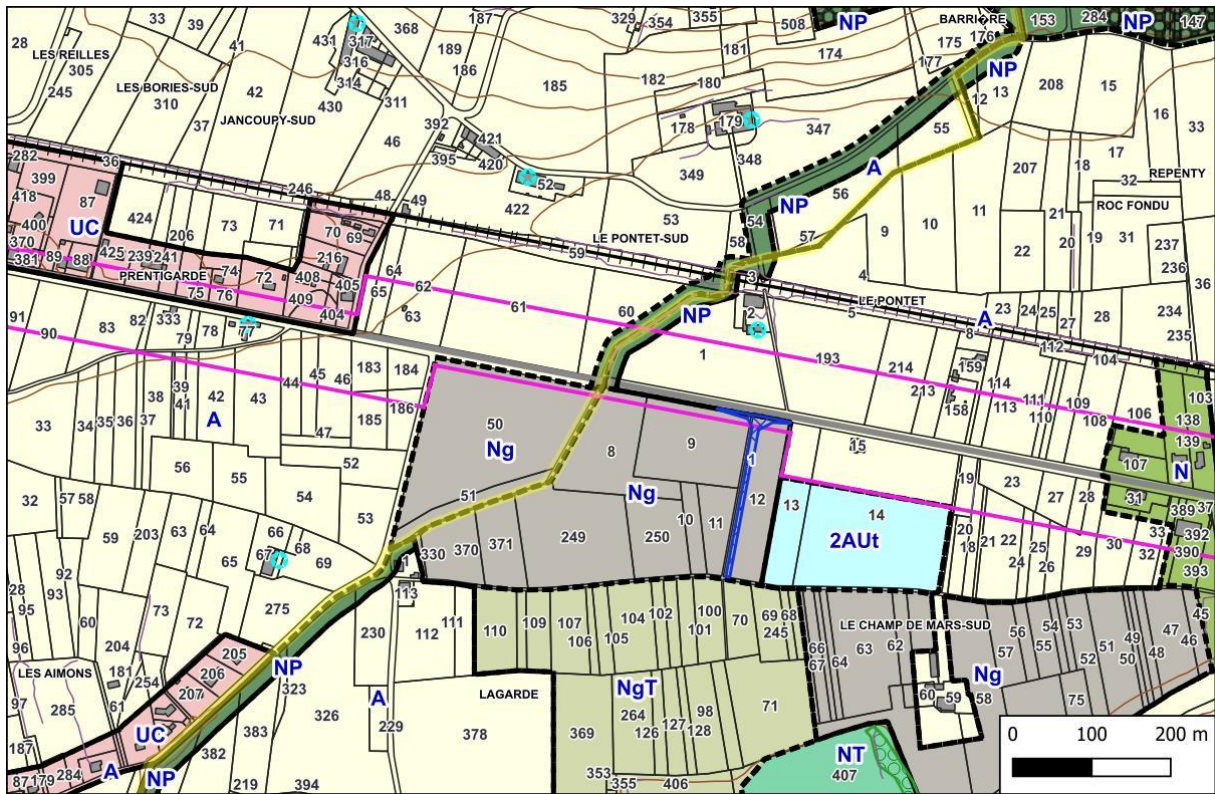
Dans le cadre du développement des activités économiques de la commune, il est ici proposé de créer un secteur de dérogation au niveau de la zone Ng du PLUi.

La situation de la zone Ng est en effet stratégique pour l'implantation de l'activité prévue.

Le projet d'extension de la carrière de Saint-Antoine-de-Breuilh, est notamment motivé par :

- L'existence de la carrière, autorisée jusqu'en 2030, dont les réserves ont été consommées plus rapidement qu'initialement prévue du fait notamment d'une surestimation (de l'ordre de 10%) du gisement exploitable ;
- La présence d'une demande locale en matériaux ;
- Du ralentissement des autres sites du secteur de Lamothe-Montravel et Vélines ;
- La proximité du site de traitement des matériaux de Lamothe-Montravel où sont acheminés les matériaux extraits pour la production de granulats et la nécessité de maintenir un approvisionnement local de ce site ;
- La volonté du porteur de projet de pérenniser sa présence : emplois, infrastructures, engins... ;
- Le savoir-faire du personnel relatif à l'exploitation de la carrière de Saint-Antoine-de-Breuilh ;
- La présence d'infrastructures et matériel adaptés : voies d'accès, engins de chantier, pistes et plateforme, etc. ;
- L'accès routier aisé et dimensionné pour le trafic poids-lourds, réseau routier structurant local.

En conséquence la bande d'inconstructibilité est ramenée à 20 m,



Extraits du plan de zonage du PLU après mise en comptabilité du PLUi et étude L.111-8 sur le secteur de la zone Ng

Dans la bande de recul le long de la RD 936, seules les plantations seront autorisées

Pour rappel, le site fera l'objet d'une remise en état naturel et agricole (voir chapitre II).

LE REGLEMENT DE LA ZONE Ng – ARTICLES CONCERNES

Il n'est pas prévu d'évolution du règlement de la zone Ng du PLUi actuel dans le cadre de la mise en compatibilité.

Pour rappel, le secteur de zone Ng est affilié à la zone générale « N », et il autorise les usages suivants :

« Ng : activité d'extraction de matériaux et équipements liés »

- **Article N.2 : Destinations, sous-destinations, usages et affectations des sols, natures d'activités soumises à conditions particulières**

Dans le secteur Ng

- L'activité d'extraction de matériaux et les équipements nécessaires à cette activité

→ Le secteur Ng n'autorise pas les nouvelles constructions, les articles 9, 10 et 11 ne sont ainsi pas renseignés ci-après.

- **Article N 3 - Conditions de desserte et d'accès des terrains**

Les constructions et installations doivent être desservies par des voies dont les caractéristiques correspondent à leur destination et permettent notamment l'accès permanent en tous temps des véhicules de secours et de lutte contre l'incendie.

- **Article N.6 - Implantation par rapport aux voies et emprises publiques**

Dispositions spécifiques à la RD 936 et à la voie nouvelle dite « déviation de Sainte-Foy »
Application de l'article L.111.1.4 (nouvel article L.111.6) du code de l'urbanisme :

Les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie RD.936 et 100 mètres de part et d'autre de l'axe de la « déviation de Ste Foy ». Cette interdiction 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'exploitations agricoles,
- 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.

- **Article N.13 – Espaces libres et plantations**

Les plantations existantes seront maintenues au maximum ou remplacées par des plantations équivalentes. Les nouvelles plantations feront appel au maximum aux essences locales (pins, chênes, bouleaux, charme, érable par exemple).