

Note au public – Annexe 2

**Vue n°2 : vue actuelle**

En aval de la carrière, la vue s’ouvre plus largement sur la plaine de Saône et le village de Corgoloin, dont la silhouette n’est pas marquée, au bénéfice d’une végétation relativement développée. Seules les constructions bordant la RD974 et quelques-unes le long de la voie romaine sont visibles ; le clocher de l’église ne pointe pas. On distingue que l’urbanisation s’arrête, côté Nord, à la RD2. Les hameaux ne sont pas visibles. Le site visé par la modification n°1 du PLU, est un peu perceptible derrière la végétation. Les espaces forestiers de la plaine dominent en toile de fond.



Vue n°2 : depuis la côte, sur la RD115 (route de Villers), en aval de la carrière (source : Hudson Development, mai 2024)



**Vue n°2 : vue avec le projet d'une hauteur de 13 mètres**  
Le projet est perceptible au-dessus de la végétation. Ses teintes se fondent dans le paysage, mais sa toiture restera visible, surtout avec les panneaux photovoltaïques envisagés. L'impact est faible.



*Vue n°2 : depuis la côte, sur la RD115 (route de Villers), en aval de la carrière (source : Hudson Development, mai 2024)*



**Vue n°2 : vue illustrative avec le projet d'une hauteur de 10 mètres**

La modification du PLU, dont l'objectif initial est de relever la hauteur maximale autorisée de 10 mètres à 13 mètres, n'engendre qu'un impact faible par rapport à un projet qui serait conforme au PLU en vigueur.



*Vue n°2 : depuis la côte, sur la RD115 (route de Villers), en aval de la carrière (source : Hudson Development, mai 2024)*



**Vue n°2 zoomée : vue avec le projet d'une hauteur de 13 mètres**



*Vue n°2 zoomée : depuis la côte, sur la RD115 (route de Villers), en aval de la carrière (source : Hudson Development, mai 2024)*



**Vue n°2 zoomée : vue illustrative avec le projet d'une hauteur de 10 mètres**



*Vue n°2 zoomée : depuis la côte, sur la RD115 (route de Villers), en aval de la carrière (source : Hudson Development, mai 2024)*



**Vue n°4 : vue actuelle**

Le site est perceptible en arrière-plan des 3 habitations bordant la RD97, puis du village.



Vue n°4 : depuis la côte, sur le chemin rural n°14 (conduisant à la carrière) (source : Hudson Development, mai 2024)







**Vue n°4 : vue avec le projet d'une hauteur de 13 mètres**  
Le projet est perceptible. Ses teintes se fondent dans le paysage, mais sa toiture restera visible, surtout avec les panneaux photovoltaïques envisagés, et d'autant plus au sommet du belvédère. L'impact est moyen.



Vue n°4 : depuis la côte, sur le chemin rural n°14 (conduisant à la carrière) (source : Hudson Development, mai 2024)



**Vue n°4 : vue illustrative avec le projet d'une hauteur de 10 mètres**

La modification du PLU, dont l'objectif initial est de relever la hauteur maximale autorisée de 10 mètres à 13 mètres, n'engendre qu'un impact faible par rapport à un projet qui serait conforme au PLU en vigueur.



*Vue n°4 : depuis la côte, sur le chemin rural n°14 (conduisant à la carrière) (source : Hudson Development, mai 2024)*



**Vue n°4 zoomée : vue avec le projet d'une hauteur de 13 mètres**



*Vue n°4 zoomée : depuis la côte, sur le chemin rural n°14 (conduisant à la carrière) (source : Hudson Development, mai 2024)*







**Vue n°16 : vue actuelle**

Le site se découvre en arrivant sur la place occupée par le monument aux morts, le parking de la gare, et les espaces récréatifs paysagés associés (terrain de boule, kiosque, mobilier urbain). Derrière la halte ferroviaire, la voie ferrée reste discrète. Des murs en gabions la séparent du site ROCAMAT au sein duquel on repère bien l'habitation bordant le site, une des annexes de l'usine sur l'avant (bureaux), le portique de manutention, et les bâtiments de l'usine en arrière.



Vue n°16 : depuis la rue de la Gare, à hauteur de la halte ferroviaire (source : Hudson Development, mai 2024)







**Vue n°16 : vue avec le projet d'une hauteur de 13 mètres – année 0**

Le projet est imposant de par son volume global, mais l'élévation de la hauteur autorisée par le PLU de 10 à 13 mètres, majore assez peu cet impact. Le recul du bâtiment permet de réduire l'impact (sur le projet de plan masse, ce recul est au minimum de 20 mètres par rapport à la limite de l'emprise SNCF, près de la gare, et près de 40 mètres vers le Nord). L'impact est fort.



Vue n°16 : depuis la rue de la Gare, à hauteur de la halte ferroviaire (source : Hudson Development, mai 2024)



**Vue n°16 : vue illustrative avec le projet d'une hauteur de 10 mètres – année 0**

Même avec un projet conforme au PLU, l'impact est fort en vue immédiate. Toutefois, l'élévation de la hauteur dans le cadre de la modification du document d'urbanisme, ne conduit pas à un impact significativement plus important.



*Vue n°16 : depuis la rue de la Gare, à hauteur de la halte ferroviaire (source : Hudson Development, mai 2024)*



**Vue n°16 : vue avec le projet d'une hauteur de 13 mètres, avec arbres à 5 ans**  
La végétation avec arbres de haute tige développée le long de la voie ferrée, sur la marge de retrait du projet, contribuera à mieux intégrer et dissimuler le bâtiment, mais l'impact reste fort.



Vue n°16 : depuis la rue de la Gare, à hauteur de la halte ferroviaire (source : Hudson Development, mai 2024)



**Vue n°16 : vue illustrative avec le projet d'une hauteur de 10 mètres, avec arbres à 5 ans**  
L'impact est quasi équivalent avec un projet qui serait conforme au PLU.



*Vue n°16 : depuis la rue de la Gare, à hauteur de la halte ferroviaire (source : Hudson Development, mai 2024)*



**Vue n°16 : vue avec le projet d'une hauteur de 13 mètres, avec arbres à 15 ans**  
La végétation avec arbres de haute tige développée le long de la voie ferrée, sur la marge de retrait du projet, contribuera à mieux intégrer et dissimuler le bâtiment, mais l'impact reste fort.



Vue n°16 : depuis la rue de la Gare, à hauteur de la halte ferroviaire (source : Hudson Development, mai 2024)



**Vue n°16 : vue illustrative avec le projet d'une hauteur de 10 mètres, avec arbres à 15 ans**  
Un projet conforme au PLU serait un peu mieux dissimulé derrière la végétation, mais l'impact demeurerait fort.



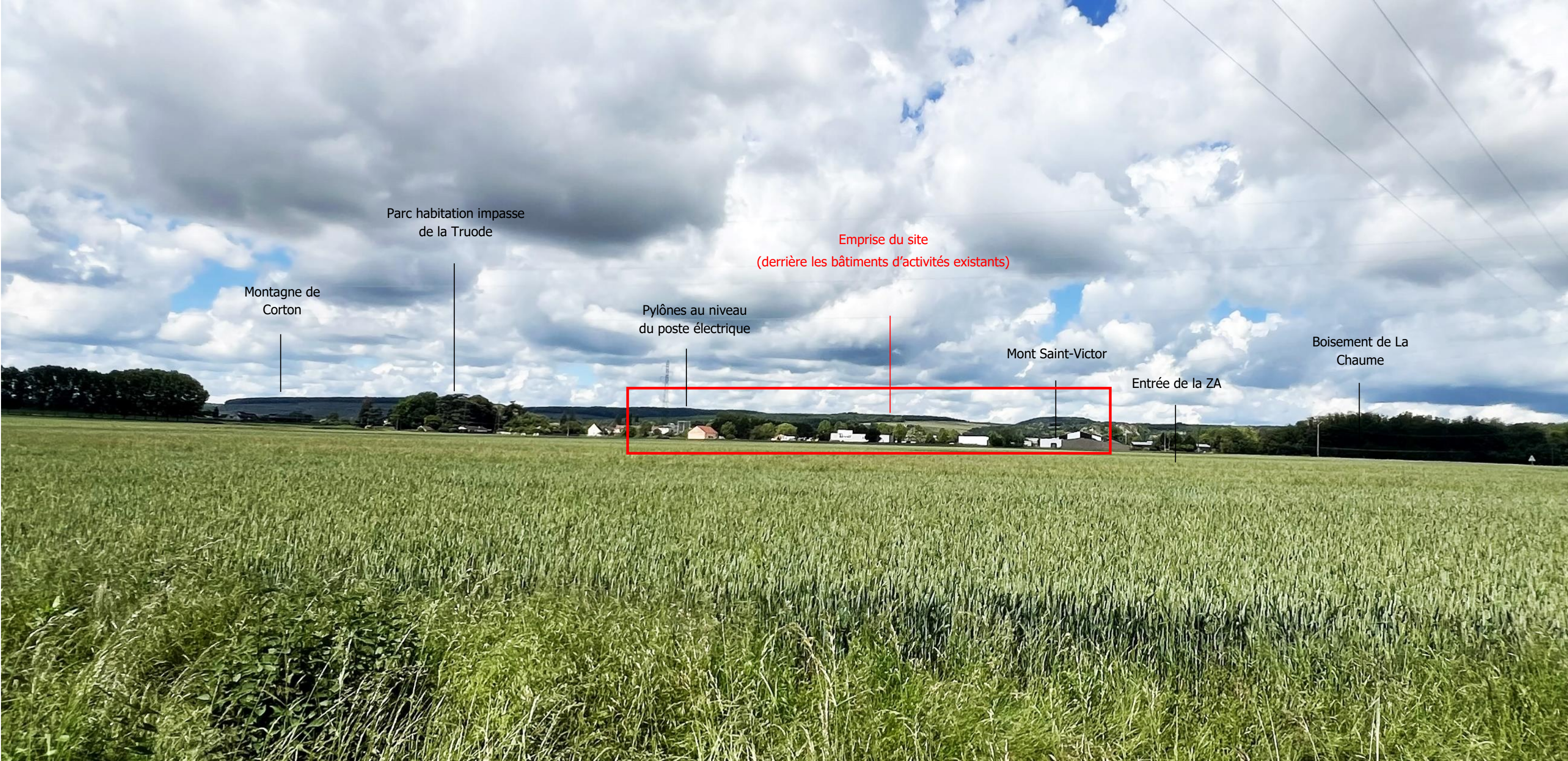
*Vue n°16 : depuis la rue de la Gare, à hauteur de la halte ferroviaire (source : Hudson Development, mai 2024)*



**Vue n°20 (depuis le chemin de la Truode) : vue actuelle**

Cette vue prise depuis le chemin de la Truode, correspond à celle prise depuis l'autoroute A31, mais de façon sécurisée.

Cette vue laisse essentiellement à voir les bâtiments d'activités existants sur la ZA de la Varenne ; l'usine ROCAMAT prend place en arrière de ceux-ci, et est peu perceptible. La haie de thuyas bordant le site au Sud-Est, les superstructures électriques et de télécommunication, et l'entrée de la ZA, marquent le paysage. Les autres constructions du bourg ressortent un peu, au Sud (à gauche), mais l'église n'est pas visible (masquée par la végétation). La vue sur la côte est dégagée (en hiver), grâce à des hauteurs bâties maîtrisées. Depuis l'autoroute, cette vue est furtive et ne s'offre véritablement qu'en période hivernale, quand la végétation qui la borde est nue.



Vue n°20 : depuis le chemin de la Truode (à 140 m à l'Ouest de l'autoroute A1), à hauteur du site (source : Hudson Development, mai 2024)







**Vue n°20 : vue avec le projet d'une hauteur de 13 mètres**

Le projet ressort en second plan derrière les constructions existantes de la ZA. Il masque une partie de la côte, mais la vue depuis l'autoroute est très furtive, de par la vitesse circulée sur l'autoroute et la végétation qui, même en période hivernale, masque la vue. Comme évoqué, l'église n'est pas visible (seulement très légèrement visible en période hivernale) ; elle ne sera pas masquée par le projet. L'impact est moyen.



*Vue n°20 : depuis le chemin de la Truode (à 140 m à l'Ouest de l'autoroute A1), à hauteur du site (source : Hudson Development, mai 2024)*



**Vue n°20 : vue illustrative avec le projet d'une hauteur de 10 mètres**

Le projet avec une hauteur à 10 mètres, masquerait un peu moins la côte, mais l'impact resterait moyen.



*Vue n°20 : depuis le chemin de la Truode (à 140 m à l'Ouest de l'autoroute A1), à hauteur du site (source : Hudson Development, mai 2024)*