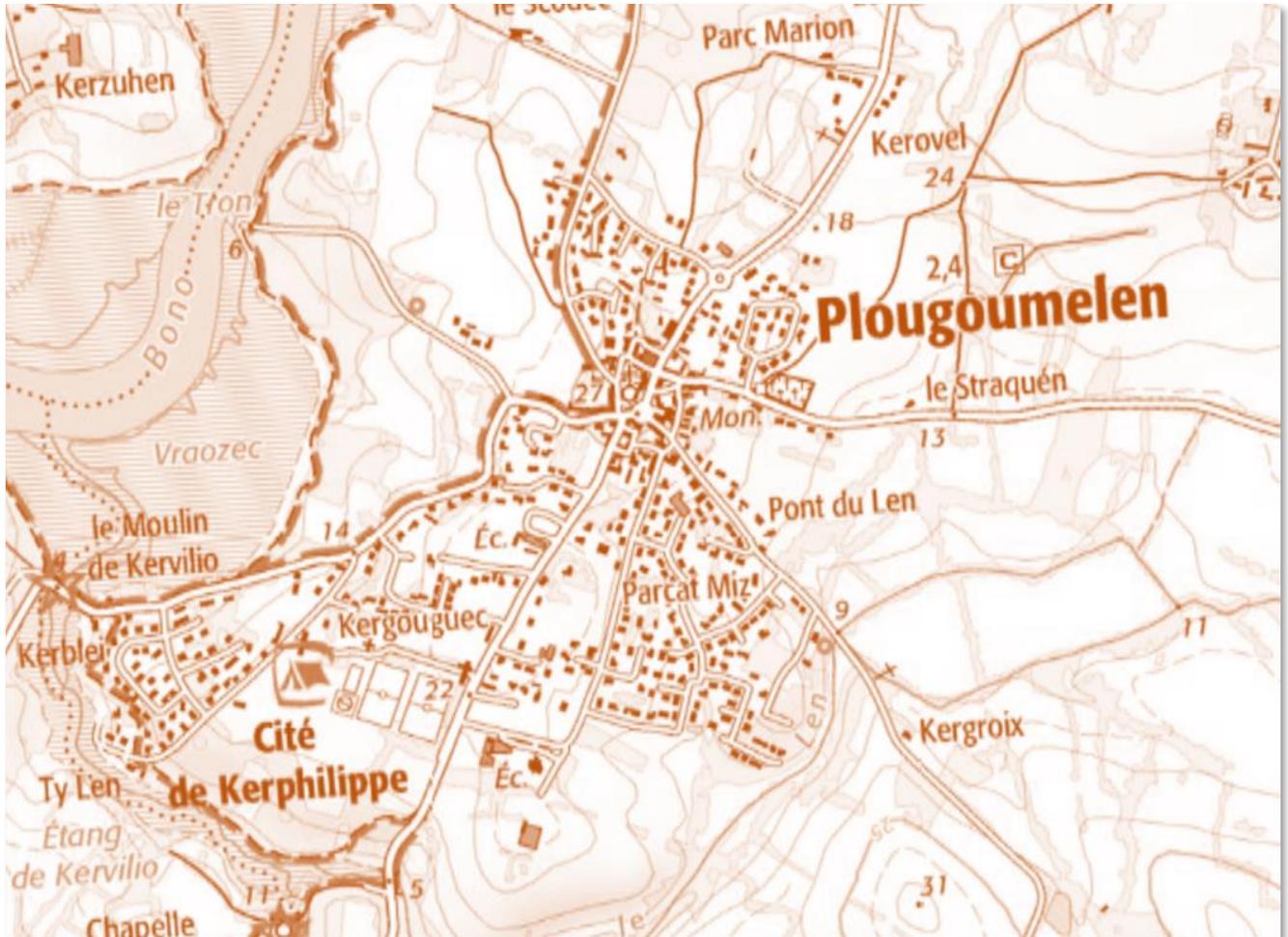


Département du Morbihan

COMMUNE DE PLOUGOUMELLEN



PLAN LOCAL D'URBANISME

Envoyé en préfecture le 05/07/2019

Reçu en préfecture le 05/07/2019

Affiché le

ID : 056-215601675-20190705-PLOUGCM2019_38-DE

6.6 Etude de réduction de la marge de recul de la RN165 dans le secteur du Kénéah

Approbation

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal du 4 juillet 2019

Le maire,

**Justification de la réduction du recul
au titre du L. 111-8 du Code de
l'Urbanisme
Secteur de Kénéah**

Document produit par Vannes Agglo

I. RAPPEL DE LA LOI BARNIER - ARTICLE L111-8

La loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement (loi Barnier) a été codifiée dans le Code de l'urbanisme notamment à l'article L. 111-1-4 recodifié depuis à l'article L111-8 :

« 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 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.

(...)

Le PLU fixe des règles qui conduisent à déroger à l'application du L.111-8 en les justifiant par l'étude d'aménagement présenté ci-après. Le projet d'aménagement, adapté au contexte local, démontre que les règles de recul sont compatibles avec les problématiques de sécurité, de nuisances et de qualité urbaine et architecturale.

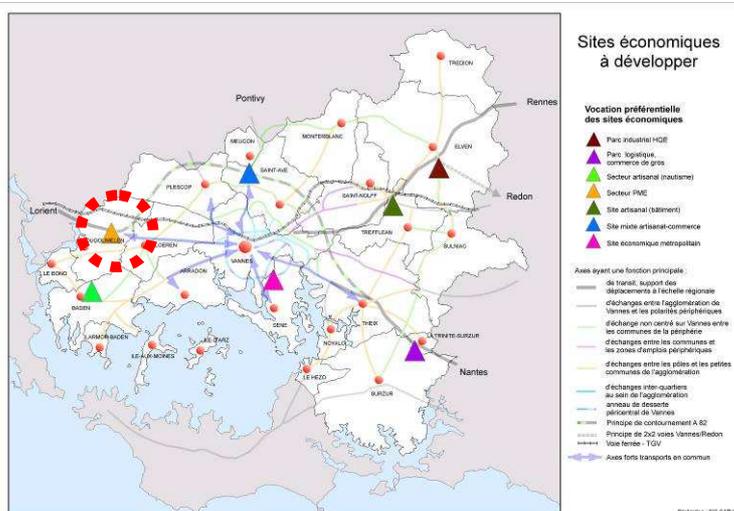
Le projet de PLU respecte donc les dispositions du L.111-8 du Code de l'Urbanisme.

II. LE PROJET D'AMENAGEMENT

Note : les documents présentés ci-après sont issus de l'étude d'aménagement en cours. Ils ont de fait un caractère provisoire et peuvent évoluer en fonction de l'avancement de ces études. Les données cartographiques ont été élaborées par le groupement « Adepe / 2LM » en charge de la maîtrise d'œuvre de ce projet.

A. Préambule

Dans un contexte de forte croissance, la Communauté d'Agglomération a élaboré et approuvé le 21 décembre 2006 son Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) qui définit, pour la prochaine décennie, les orientations de préservation et de développement de son territoire. En matière de développement économique, celui-ci a prévu sept sites majeurs pour l'agglomération, dont un sur le secteur de Plougoumelen.



Un projet économique issu du SCOT

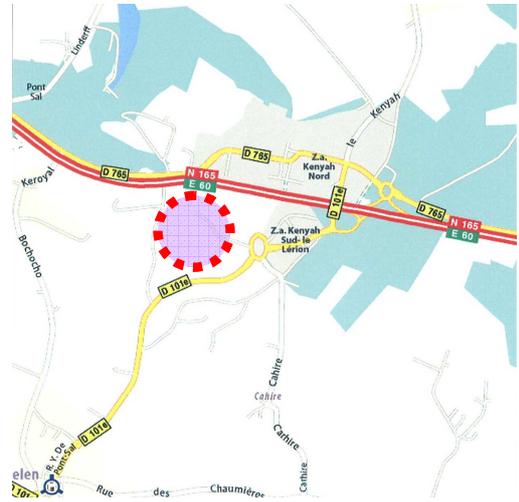
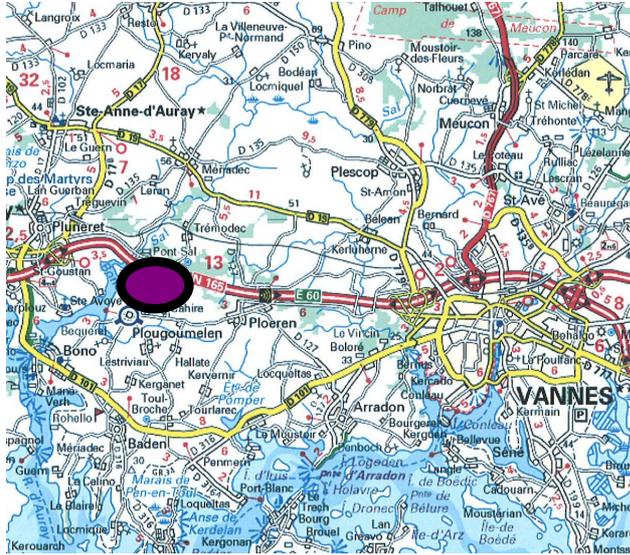
Le Document d'orientations du SCOT précise que « *En bordure de l'A.82, le site de Plougoumelen est sur l'axe Vannes - Auray, aux portes du territoire vannetais. Le SCOT propose de réaffecter, de manière préférentielle aux PME, les espaces disponibles d'une vingtaine d'hectares identifiés au PLU. A proximité d'un échangeur, le site de Plougoumelen est l'un des points de passage principaux vers Baden, Larmor-Baden et les îles du Golfe du Morbihan.*

Localisé sur l'axe Vannes - Auray, ce site doit permettre de polariser une partie de son développement vers l'Ouest du territoire et retenir les entreprises positionnées sur la dynamique Vannes-Auray. Compte tenu de sa superficie, ce site se destinerait à accueillir à court terme des petites entreprises, industrielles ou de services, n'ayant pas de besoins importants de stockage.

Conformément au SCOT, l'aménagement de cette zone d'activités doit bénéficier d'une forte intégration des questions environnementales et paysagères. Il est en ce sens demandé que ce nouveau parc d'activités s'intègre dans le cadre de la démarche **BRETAGNE QUALIPARC**. Il sera en outre être conçu selon la démarche de Haute Qualité Environnementale.

B. Etat des lieux du site

Le projet d'aménagement est situé sur la commune de Plougoumelen, à 10 km à l'Ouest de Vannes.

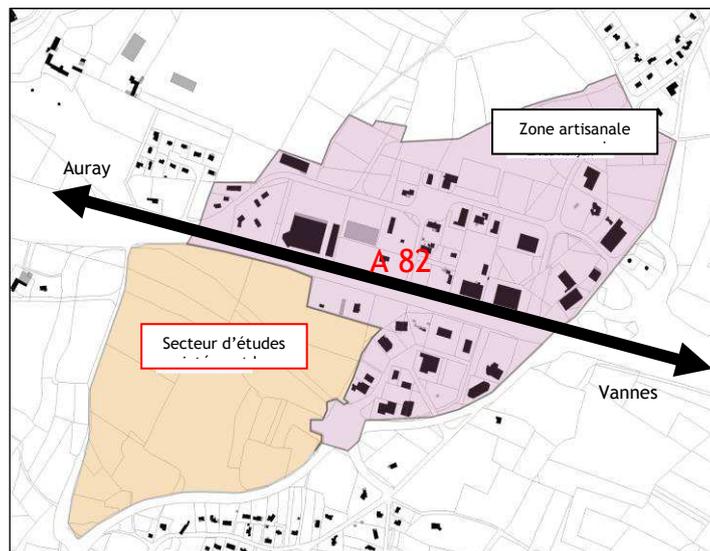


Situé sur le secteur de Kénéah, à 3km au Nord du bourg, il prend appui au Nord sur l'A 82 (Brest / Nantes) et s'inscrit en continuité Ouest de la zone artisanale communale. Le site est desservi par un échangeur routier sur l'A 82.

Le secteur où est prévu le projet couvre environ 22 ha au global et s'inscrivant entre l'A 82 au Nord, la RD 101^e à l'Est et une voie communale à l'Ouest. Cet ensemble de forme triangulaire ne sera qu'en partie aménagé pour la zone d'activités :

- la partie Nord est concerné par le projet d'aménagement de l'aire « Poids Lourds » s'inscrivant dans le cadre du plan PISO porté par l'Etat. Un cours d'eau marqué par une zone humide constitue la limite entre le projet de l'Etat et la future zone
- La pointe Sud s'inscrit en espace proche du rivage et est exclue de l'aménagement pour en garantir la préservation.

Au final, le projet couvre une emprise d'environ 16 ha.



Périmètre de la zone d'aménagement :

Extension sur la zone de Keneah de Plougoumelen



1) Trame viaire et desserte du site

Cette zone bénéficie de la proximité immédiate de l'échangeur entre l'A82 et la RD 101^e ce qui garantit un accès direct à la voie structurante.

Par ailleurs, un giratoire a été aménagé au droit de la zone et permet un accès complètement sécurisé au projet avec deux branches « disponibles » pour desservir la zone.

Une voie communale longe la partie Ouest de la zone. Ses caractéristiques et la sortie potentiellement dangereuse sur la RD 101^e conduite à ne pas pouvoir l'intégrer dans le schéma routier de la zone.

Compte tenu de la présence de la zone humide au Nord, le projet ne s'inscrit à aucun moment en limite de l'A 82. La distance, la configuration topographique et le projet d'aire poids lourds rendront cette zone pratiquement invisible depuis la voie

2) Occupation générale du sol couvert végétal et paysage

Le terrain est pour l'essentiel occupé par des terrains agricoles en exploitation.

Une partie au Nord a été remblayée et constitue désormais un plateau.

Le couvert végétal est relativement limité. Il est recensé un petit réseau de haies ne s'inscrivant pas en continuité avec le réseau existant sur les abords. Néanmoins sa structure bocagère est relativement intéressante et mérite une attention particulière dans le traitement paysager du projet.

Sur le plan paysager, hormis ce maillage de haie, l'intérêt apparaît relativement limité dans les perceptions visuelles du fait de la structure même du site composé de parcelles agricoles et de la quasi absence de perceptions visuelles intéressantes vers l'extérieur (aucune vue vers la Traon, les zones maritimes)



Entrée de ville très boisée (pins) puis paysage bocager dégradé :

→ Alternance de vues cloisonnées et de grandes parcelles agricoles.

→ Linéaire de haie bocagère avec de beaux arbres (chêne, châtaigner, merisier, hêtre, frêne)



Le site est marqué par un talus sur la RD 101^e qui limite les perceptions visuelles depuis la voie.

Depuis l'A82, les perceptions sur la zone sont très limitées compte tenu de les plantations sur les bords de voie, le couvert végétal de la zone humide



Vue depuis l'A82



Vue depuis la RD 101^e

3) Topographie et hydraulique

Le terrain est marqué par un plateau en cœur de zones et deux pentes principales vers le Nord et le Sud. Deux éléments principaux sont relevés :

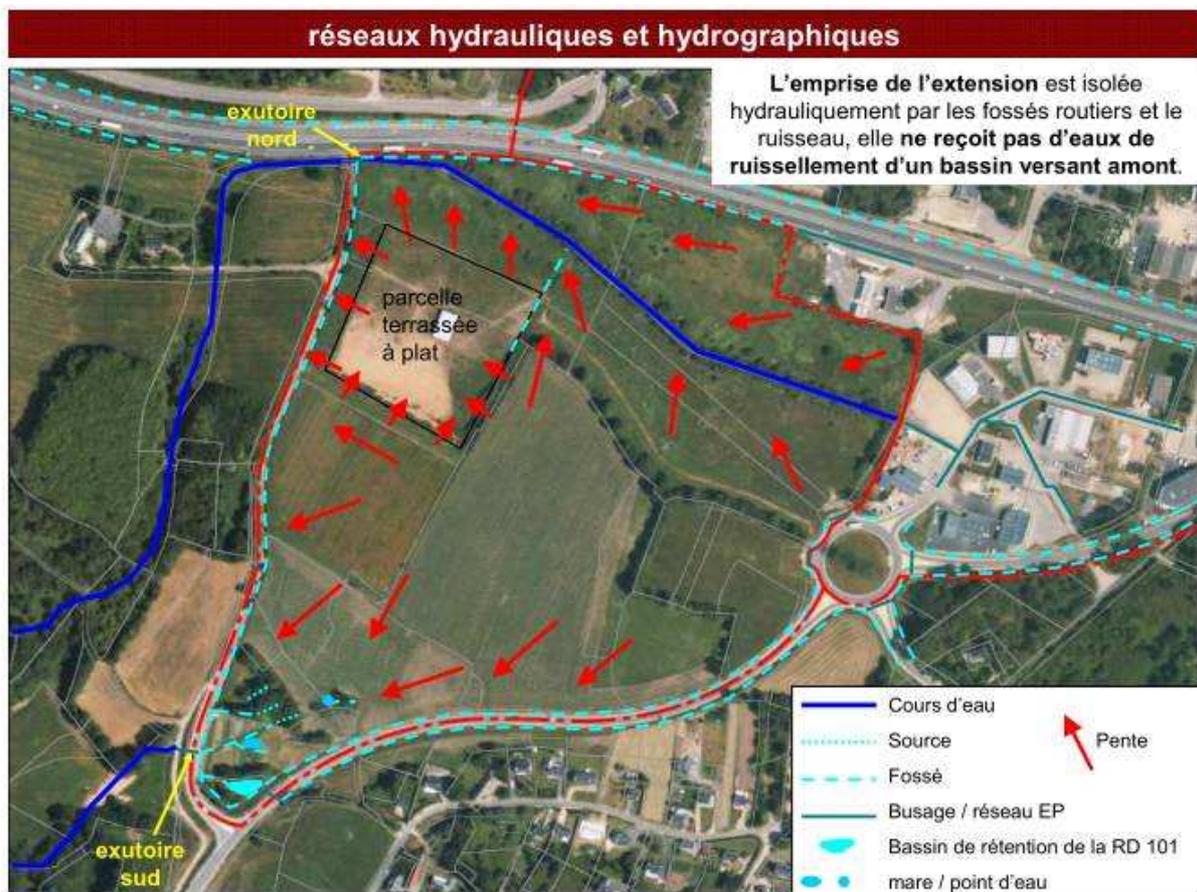
- Un vaste plateau dans la partie Nord-Ouest dont l'origine est liée à une intervention privée.
- Des pentes dans la partie Sud qui peuvent être relativement importantes (> 7%) et dont l'effet doit être clairement mesuré dans la mise en œuvre du projet et notamment dans le positionnement des voies et des bâtiments.

Le secteur est caractérisé par un cours d'eau dans la partie Nord autour duquel s'est développée une zone humide. Son existence est en fait lié au rejet des eaux pluviales de la zone actuelle à l'Est.

Ce cours d'eau et la zone humide sont protégés dans le cadre du PLU et sont donc de fait exclus du projet

Il est également recensé un réseau de fossé en lien avec les voies longeant le site. Au sein de la zone, il n'est relevé qu'un petit fossé reliant la parcelle terrassée au cours d'eau.

Au Sud, à la pointe, il est relevé quelques écoulements recueillant les eaux des terrains du site et un bassin de rétention aménagé par le Conseil Général pour la gestion pluviale de la RD 101^e.



4) Approche environnementale

Une analyse des sensibilités environnementales a été réalisée sur l'ensemble du secteur. Elle a permis d'identifier un ensemble de zones humides et plusieurs espèces de faune et flore liés à ces zones humides. Pour en assurer la préservation, il convient que le projet assure la protection de ces secteurs en les excluant de l'aménagement et en assurant une gestion environnementale du traitement des eaux pluviales évacuées vers ces zones humides.

Le projet de PLU a pris en compte ces secteurs qui seront de fait exclus du projet par un zonage de protection appropriée

5) L'habitat à proximité

Ce secteur s'inscrit en continuité de la ZA Sud de Kénéah qui comprend uniquement des activités à vocation économique.

En terme d'habitat, il est relevé en particulier le secteur de Léhérion qui comprend une cinquantaine de logements. Il est situé en retrait de la zone au Sud de la RD 101^e. Le linéaire de logements le plus proche du projet sera situé à plus de 50 m des premiers terrains du parc d'activités compte tenu des marges de recul prévues au PLU par rapport à la RD.

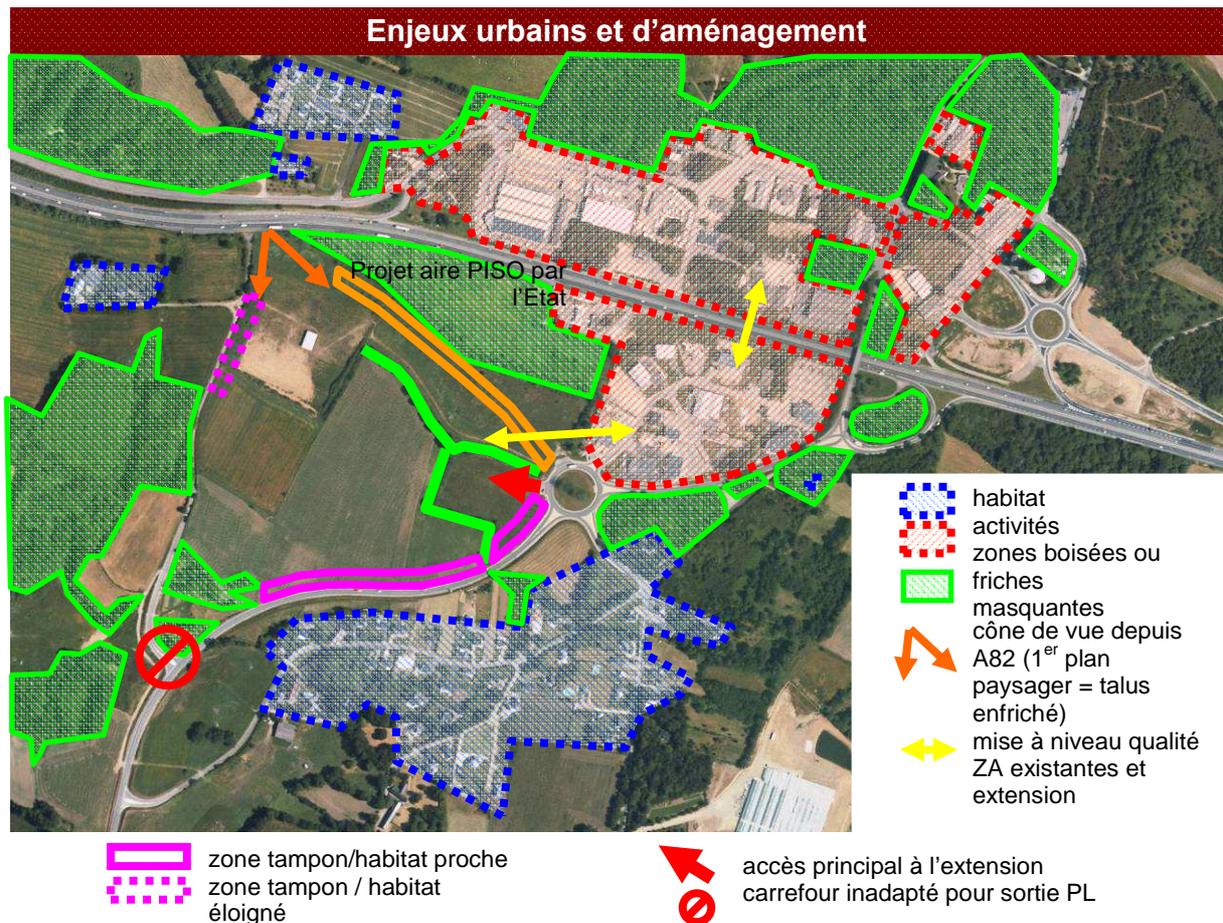
En outre, cette zone d'habitat a fait l'objet d'un aménagement spécifique par rapport à la RD 101^e avec la mise en œuvre d'un talus planté visant à réduire les nuisances de la voie et créer un écran visuel. Cet aménagement coupe pratiquement toute covisibilité entre le parc et ces habitations.

Sur la partie Ouest, il est également relevé :

- le secteur de la Nouvelle Métairie correspondant à de l'habitat diffus et situé à plus de 100 m des limites du projet
- Le secteur de Bochocho regroupant un ensemble d'habitations en linéaire de voie dont les plus proches sont déjà à plus de 300 m du projet.

La limite Ouest du projet étant composé par un talus planté en limite de voie, il n'existe pratiquement aucune covisibilité et cela crée un effet d'écran.

6) synthèse des enjeux d'aménagement



C. Le projet d'aménagement et la prise en compte des dispositions du L.111-8 du Code de l'urbanisme

Note : Les principes exposés ci-après sont définis dans les grandes lignes mais peuvent évoluer en fonction de l'avancement du projet d'aménagement et des contraintes éventuelles qui viendraient s'ajouter.

L'étude urbaine présentée vise à permettre une dérogation à la règle de recul de 100 m par rapport à l'axe de l'A 82. Il est proposé de réduire cette marge de recul à 35 m par rapport à l'axe en prenant en compte les éléments suivants :

- ❖ seule la partie Nord-Ouest du projet est concernée par l'application de ce recul, soit une emprise d'environ 8 000 m². Le reste du linéaire est couvert en grande partie par une zone humide et le projet PISO de l'Etat qui constitue une des exceptions prévues par la loi Barnier. La réduction de ce recul ne vise donc qu'une partie très limitée du projet et les autres secteurs concernés sont soit protégés par le PLU, soit concerné par un projet prévu par les textes en tant qu'exception aux règles de recul.
- ❖ la réduction du recul vise uniquement à permettre l'implantation d'un bassin de rétention et un bassin de traitement des eaux pluviales pour un rejet qualitatif au milieu naturel. L'ensemble des lots prévus au projet sera de fait implanté à plus de 100 m de l'axe de l'A 82. Aucune construction de locaux d'activités n'est donc envisagée dans la marge de 35 à 100 m
- ❖ il est proposé de réduire le recul à 35 m par souci de cohérence avec la marge déjà en vigueur sur les zones Nord et Sud de Kénéah

1) Desserte de la zone et sécurité

Le secteur sera desservi par le giratoire existant sur la RD 101^e permettant un accès rapide vers l'échangeur sur l'A82. Il constituera l'unique accès à la zone et bénéficie de deux embranchements susceptibles de desservir le parc d'activités de manière complètement sécurisée et ce d'autant plus que les caractéristiques du giratoire (grand rayon) correspondent à ceux d'échangeurs importants

Aucun autre accès à la zone n'est envisagé par la RD 101^e ou encore la voie communale à l'Ouest.

Cette zone bénéficiera en terme d'accès de conditions de sécurité quasi optimale

La desserte interne sera organisée selon un principe de boucle de circulation afin de faciliter la desserte des entreprises par les poids lourds. En l'état actuel, il n'est prévu aucune voie sans issue ce qui limite clairement les manœuvres de poids lourds. S'il est envisagé des voies en sens unique, il sera pris les dispositions nécessaires pour assurer le stationnement des Poids lourds en dehors des voies pour les livraisons.

Les liaisons piétonnes et deux roues sont également prévues avec une liaison envisagée vers le réseau de sentier longeant la zone à l'Ouest. Elle s'appuiera sur les cheminements sécurisés réservés aux piétons : aménagements spécifiques séparés des voies par un talus paysager pour un maximum de sécurité.

Par ailleurs, une réflexion sera initiée pour favoriser le recours au transport collectif et limiter les circulations automobiles dans la zone notamment dans le cadre de la mise en œuvre du PDU de Vannes agglo.

2) Parti pris urbain : la qualité urbaine, paysagère et architecturale dans le cadre d'un projet HQE et Qualiparc

La mise en œuvre de ce projet s'inscrit dans le cadre de cibles d'intervention du concept de Haute Qualité Environnementale et intègre la démarche Qualiparc.

Ces labels imposent un certain nombre de prescriptions sur les aspects paysagers, urbains, architecturaux et environnementaux.

Sur le plan urbain :

La composition urbaine s'appuie largement sur la topographie du site en s'attachant à limiter autant que possible les mouvements de terrain de manière à conserver au mieux le profil naturel existant. Les voies sont implantées le plus possible perpendiculairement à la pente de manière à s'intégrer dans le profil.

Le projet a privilégié la mise en œuvre de lots de petites tailles au Nord-Est pour s'insérer dans le maillage bocager et au Sud-Ouest pour prendre en compte les pentes relativement fortes. Ce principe vise notamment à assurer une parfaite intégration des bâtiments dans la pente pour limiter l'impact visuel. Il est notamment envisagé de définir des règles d'implantation spécifiques à chaque lot de manière à veiller à ce que le bâtiment se « fonde » dans la pente par exemple en proposant des paliers d'implantation.

Par ailleurs, la trame urbaine s'insère dans le paysage en veillant à proposer une composition qui s'appuie sur la trame bocagère existante de façon à en assurer la préservation et en faire un atout de valorisation du parc.

L'aménagement intégrera une approche qualitative forte dans l'utilisation des matériaux avec une démarche écologique poussée : cheminements piétons perméables, aménagements paysagers des bords de voies, mise en place de noues pour la gestion des eaux pluviales participant à la qualité urbaine, ...

Par ailleurs, le projet s'est attaché à favoriser les implantations Sud pour les bâtiments de manière à optimiser « l'accès au soleil » et favoriser la mise en œuvre de bâtiments moins consommateurs en énergie.

Sur le plan architectural :

Le projet s'appuiera sur la mise en œuvre d'un cahier de prescriptions architecturales visant à assurer un traitement qualitatif des bâtiments que ce soit dans la conception des volumes, le choix des couleurs, la gestion des ouvertures et des éléments de liaisons.

Comme déjà mis en place sur les autres parcs d'activités communautaires, les projets architecturaux pourront être soumis à l'avis d'un comité d'agrément qui jugera la qualité architecturale du projet et demandera le cas échéant des adaptations.

La démarche HQE appliqué aux bâtiments

Il sera proposé aux entreprises s'installant sur la zone un ensemble de recommandations visant à réaliser des bâtiments s'inscrivant dans le cadre de démarches HQE. Ce cahier définira un ensemble de cibles qui pourront être intégrées dans la conception du bâtiment : organisation du bâtiment et maîtrise de l'énergie, utilisation de matériaux écologiques, optimisation des déchets, ...



Proposition d'aménagement (plan provisoire susceptible d'être modifié au regard des études en cours)

Sur le plan paysager : l'intégration paysagère depuis les voies

La façade sur l'A82 sera traitée uniquement sur le plan paysager en s'appuyant sur la préservation de la zone humide (située hors projet) qui formera la limite de la zone avec les abords de l'A82. Quoiqu'il en soit, compte tenu de la topographie et de l'éloignement de la partie urbanisable située de fait à plus de 100 m de l'axe en dehors des bassins de rétention, les perceptions depuis cet axe seront de toute façon très limitées voire nulles. Cet effet sera de fait renforcé dans la perspective où l'Etat mènera son projet d'aire poids lourds qui conduira à rendre la zone complètement invisible depuis la voie.

La façade sur la RD 101^e sera paysagée en s'appuyant sur le talus existant et en veillant à imposer un recul pour les constructions de manière à limiter l'impact visuel. Le traitement paysager de cette marge veillera à apporter une véritable plus-value à la zone pour en améliorer la perception. Il s'appuiera sur les éléments paysagers existants, la mise en œuvre d'une noue relativement large et des plantations bocagères créant un effet d'écran.

L'aménagement interne de la zone sera conçu en s'appuyant sur la trame bocagère existante. Elle sera complétée pour faciliter l'intégration de la zone dans son

environnement bocager. Cet aspect sera renforcé par la mise en œuvre de noues naturelles le long des voies.

Les réseaux seront enfouis sous les emprises publiques de manière à en supprimer tout impact visuel dans la perception de la zone

Le découpage parcellaire : vers la recherche d'une plus grande densité

Afin de répondre au mieux à la demande et dans un souci de maîtriser strictement la consommation de foncier, il est **proposé un découpage visant à densifier la zone par une offre de terrains au plus près de la demande**. Le projet prévoit ainsi des ensembles parcellaires de trois types :

- Grands lots de 2 500 m² à 5 000 m²
- Lots « moyens » de 1000 à 2 000 m²
- "micro-parcelles" fonctionnelles d'environ 600m² pour accueillir des petites unités artisanales, concept de « village artisan ».

3) La gestion des nuisances

Les nuisances liées à l'A82

Le projet intègre de fait les nuisances liées à la voie puisqu'il maintient un recul minimal de 35 m des constructions par rapport à l'axe de l'A 82.

Il est essentiel de signaler que, compte tenu de la configuration du site avec notamment la zone humide protégée, **seule une petite partie du terrain d'environ 8 000 m² est inscrit dans la marge de recul de 100m** par rapport à la voie.

S'il est proposé de réduire cette marge de recul, c'est **uniquement pour permettre la mise en œuvre des bassins de régulation des eaux pluviales**. En effet, le projet actuel ne prévoit aucun lot à moins de 100 m de l'axe de la voie.

Les bâtiments resteront donc éloignés à plus de 100 m de l'axe de la voie ce qui correspond à l'application stricte de la loi Barnier pour les constructions. Les nuisances seront donc de fait très limitées en matière de bruit et ce d'autant que les terrains sont au Sud de la voie et donc ne s'inscrivent pas sous les vents dominants par rapport à la voie.

Les nuisances éventuelles liées à la zone

Il est nécessaire d'intégrer les nuisances potentielles liées à l'urbanisation de ce parc d'activités notamment au regard des zones d'habitat proches.

La proximité du secteur de Léherion a été prise en compte dans la définition du projet.

Les marges de recul proposées au PLU par rapport à la RD 101^e qui sépare le projet de ce secteur garantissent le maintien d'une distance d'au minimum 50m entre les habitations et les lots.

Pour renforcer la protection, il est proposé d'aménager un espace paysager en bord de RD et de conserver le talus existant. Cet espace sera composé de rideaux de végétations visant à supprimer les perceptions visuelles qui étaient déjà quasi inexistante et réduire les nuisances sonores éventuelles.

Pour les habitations situées à l'Ouest, rappelons que le secteur de la Nouvelle Métairie est situé à plus de 100 m et le secteur de Bochocho à plus de 300 m. Les nuisances sont donc de fait très limitées.

Le projet vient néanmoins renforcer la trame bocagère en limite Ouest pour créer un effet d'écran et limiter les nuisances.

4) la démarche environnementale

La préservation des milieux et espaces d'intérêt :

L'ensemble des zones humides et leurs abords sont protégées par le PLU de manière à en assurer la préservation.

Le maillage bocager existant est préservé dans l'organisation de la zone et renforcer le cas échéant de manière à assurer le maintien de continuité écologique et paysagère

Une gestion raisonnée des eaux pluviales

Le parti d'aménagement visera à développer des alternatives écologiques à la gestion des eaux pluviales.

Le projet veillera à limiter l'imperméabilisation des emprises publiques en dehors des voies strictement nécessaires : cheminement piéton perméable, ... La mise en œuvre de noues permettra de limiter les débits et donc les besoins de stockage sur la zone.

Une surface perméable sur chaque lot pourra être imposée de façon à limiter les ruissellements directement à la source. Les dispositifs visant à récupérer l'eau de pluie seront encouragés.

Les bassins de rétention nécessaires seront non seulement conçus pour **gérer les volumes générés par l'imperméabilisation mais permettront également une gestion qualitative des rejets** par des traitements spécifiques visant à garantir une qualité des rejets en sortie de zone. Il est notamment proposé la mise en place d'équipements débourbeur / déshuileur et un stockage des eaux en cas de pollution. Le projet, dans le cadre de la démarche environnementale, propose en outre de doubler les bassins de rétention par des bassins secondaires assurant un **traitement qualitatif des eaux avec par exemple un passage par des filtres à roseaux, ...**

Au regard de la topographie, ils seront implantés sur la partie Nord et au Sud en dehors pour en assurer la préservation. Ces dernières seront néanmoins « alimentées » en eau pour garantir le maintien de leurs caractéristiques.

Les bassins seront conçus de manière à restituer un débit limité au milieu en fonction des caractéristiques hydrauliques de ce dernier.

Tous ces points seront précisés et validés dans le cadre d'un dossier « Loi sur l'eau ».

La maîtrise des énergies

La disposition des parcelles sera définie de manière à favoriser une implantation Sud des bâtiments afin de permettre une optimisation de l'utilisation de l'énergie solaire (panneaux solaires, disposition des ouvertures)

Les systèmes d'éclairage seront proposés de manière à limiter au plus la consommation d'énergie de cette zone.

La production, la réutilisation d'énergies renouvelables pourront être envisagées en lien avec les activités s'implantant sur la zone.

La collecte des eaux usées

L'assainissement de la zone se fera par un réseau collectif relié à la station d'épuration existante. Les eaux usées seront collectées en fonction de la topographie et acheminées vers deux postes de refoulement qui dirigeront les eaux usées vers le réseau communal gravitaire. En outre, l'aménagement sera l'occasion d'étendre le réseau à la zone existante au Nord de l'A82 ce qui permettra d'améliorer considérablement les conditions de traitement des eaux usées dans un secteur situé à proximité d'un périmètre de captage.

5) Conclusion

L'étude urbaine présentée précédemment permet d'envisager de fixer une règle de recul à 35 m par rapport à l'axe de l'A 82 en application du L. 111-1-4 du CU. Cette étude démontre que cette règle de recul s'inscrit dans le respect de la spécificité du site concerné

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.