PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PLUi) VALANT PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (PLH)

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
MELLOIS EN POITOU

Les Jastreux

Préambule

Cette étude vise à analyser l'ensemble d'un périmètre de projet selon les conditions fixées à l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme, pour déroger aux marges de recul et permettre l'installation d'une activité. La réduction de la marge de recul s'avère nécessaire quand elle impacte une part importante de la zone de projet. Fixer une marge de recul inférieure à celle établie par la Loi Barnier, doit permettre d'optimiser l'occupation de la zone en tenant compte des caractéristiques environnementales et de l'intégration paysagère du projet.

L'étude analyse les éventuels impacts induits par la réduction de ces marges de recul sur la zone d'étude ainsi que sur ses usagers, et préconise des mesures permettant de l'aménager de façon à la mettre en valeur et d'éviter d'éventuels nuisances ou impacts, à savoir :

- Sécurité des riverains et des utilisateurs
- Protection contre les risques et nuisances
- Qualité urbanistique, architecturale, paysagère et environnementale du site.

Cette étude a pour objectif de justifier la pertinence de l'aménagement d'un projet à vocation économique aux abords de la D948 sur la commune d'Aigondigné. Le périmètre d'étude est concerné par la « Loi Barnier », et donc d'un recul inconstructible de 75m sur la RD 948.
Afin de lever cette règle de recul sur le périmètre d'étude, une réflexion d'ensemble doit aboutir à un projet intégré au document d'urbanisme et conditionnant l'urbanisation du secteur concerné.

1. Contexte réglementaire

Loi du 02 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite « Loi Barnier »

› Article L111-6 du Code de l'urbanisme

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19. »

› Article 111-7 du Code de l'urbanisme

« 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 lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier. 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 du Code de l'urbanisme

« 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. »

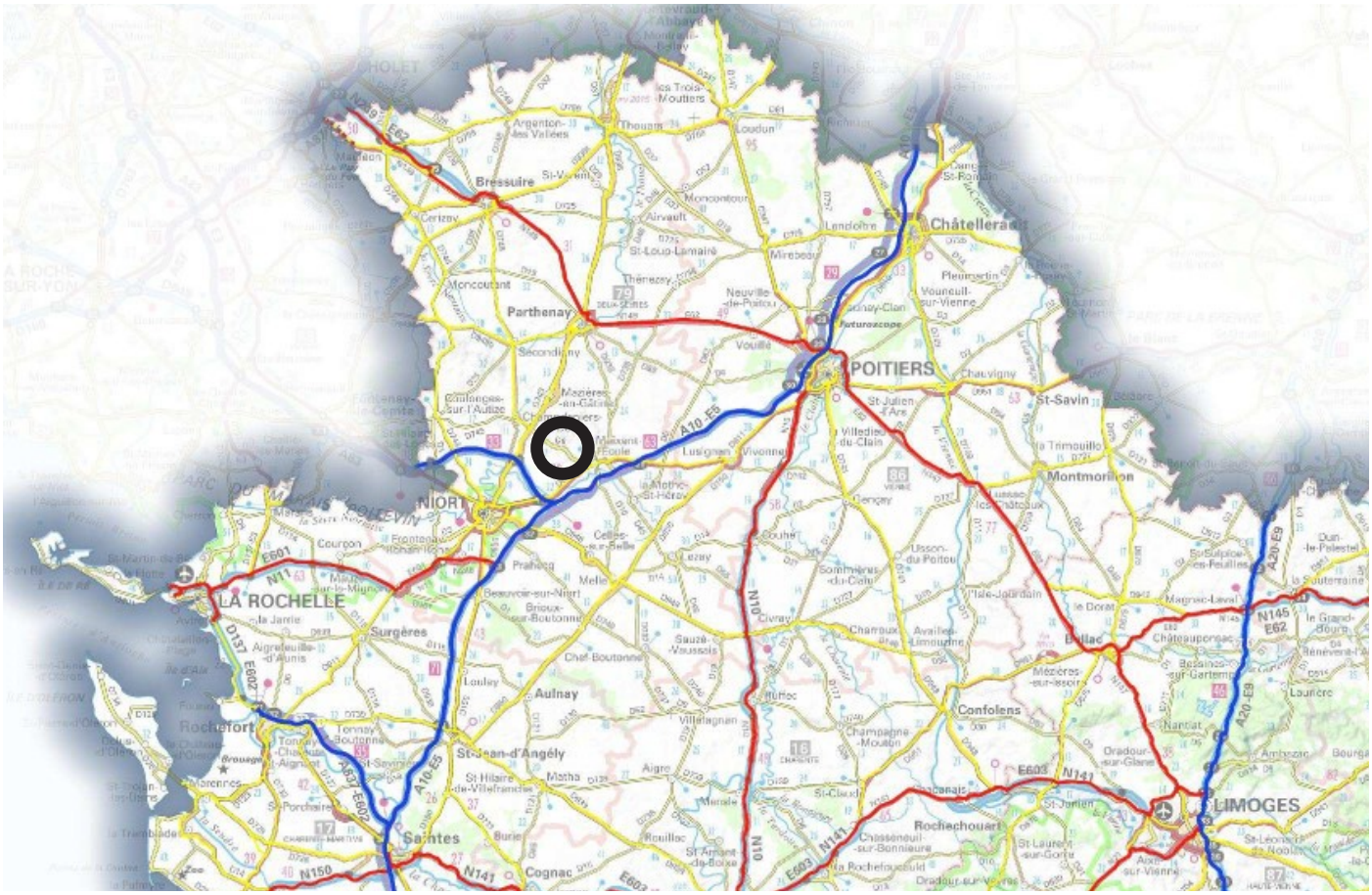
2. Contexte du projet

La commune d'Aigondigné

La commune d'Aigondigné est situé à une dizaine de kilomètre à l'Est de Niort, dans le Sud du département des Deux-Sèvres. Située en bordure ouest du territoire de Mellois en Poitou, la commune d'Aigondigné bénéficie d'une position privilégiée sur le territoire, en tant que « pôle de proximité » situé sur un axe structurant (RD 948) reliant Niort à Limoges.

Aigondigné est une commune issue de la fusion de 4 communes, dont Mougon est le bourg principal (en concentrant 80% de la population de la commune). Cette fusion a, depuis 2019, bouleversé le positionnement démographique de la commune à l'échelle du territoire, ce qui en fait la deuxième commune la plus peuplée après Melle.

La particularité d'Aigondigné est son implantation : en proche couronne niortaise, mais administrativement rattaché à la Communauté de communes de Mellois en Poitou. Ceci n'est pas sans conséquence vis-à-vis du positionnement territorial du bourg, de ses attentes et besoins. Ce sentiment d'être « entre deux » doit pouvoir évoluer dans la recherche d'un équilibre qui, bien compris et accepté de tous, participera à la définition de l'identité de la commune. En outre, la route départementale 948 crée une rupture qui ne valorise pas le bourg de Mougon



Le réseau routier en Nouvelle Aquitaine

La commune est traversée par la RD 948, qui contourne le centre-bourg par le Sud. Cette route départementale permet entre autre de relier Niort à Limoges. A 5km à l'Est de la commune, se trouve l'autoroute A10, reliant Paris à Bordeaux, il est possible de rejoindre l'autoroute depuis la RD 948, par la sortie n°32 Vouillé/Niort-Est.

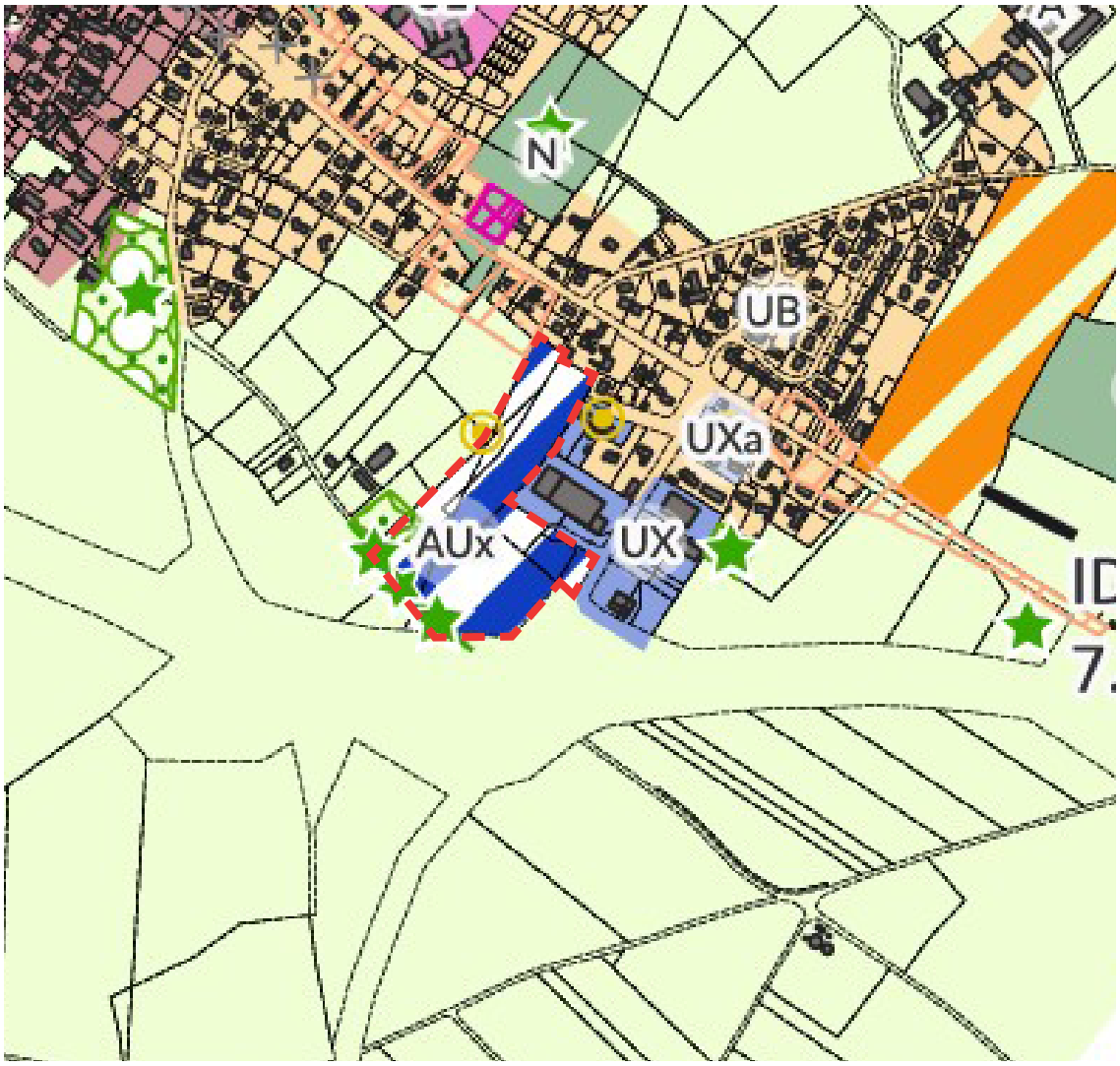
Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi)

Le périmètre concerné par cette étude est classé en secteur de projet à vocation économique.

› Se référer aux pièces réglementaires du PLUi (réglement graphique et réglement écrit)

Ce secteur est également souvis à une OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dont les dispositions peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

› Se référer à la pièce « OAP sectorielles » du PLUi

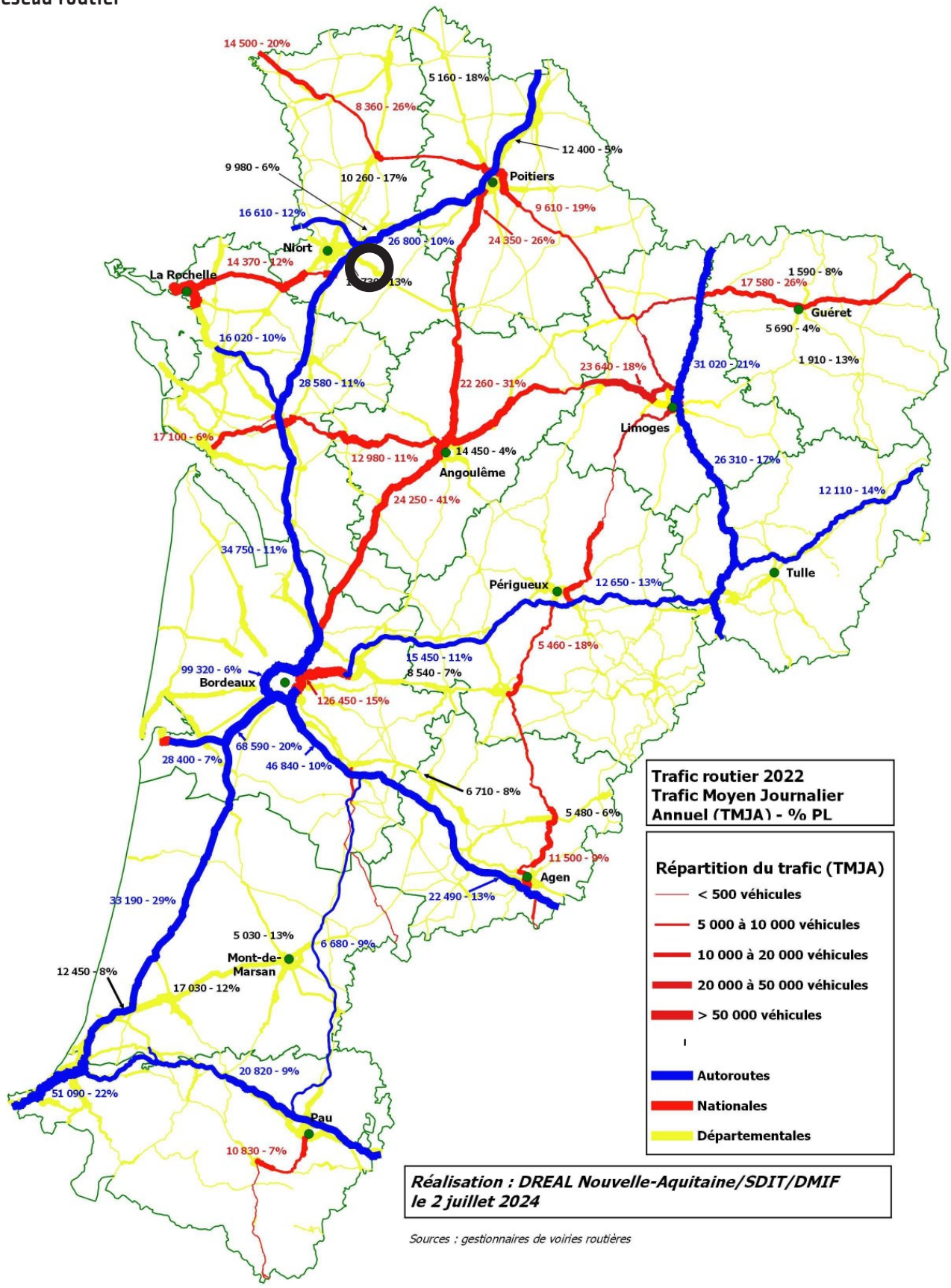


Plan de zonage du site (source : PLUi)

Le Schéma de Cohérence Territoriele (SCOT)

Le Schéma de cohérence territoriale du Mellois en Poitou a été approuvé par le conseil communautaire et est entré en vigueur fin août 2020. (source : http://scot.melloisenpoitou.fr)

Le réseau routier



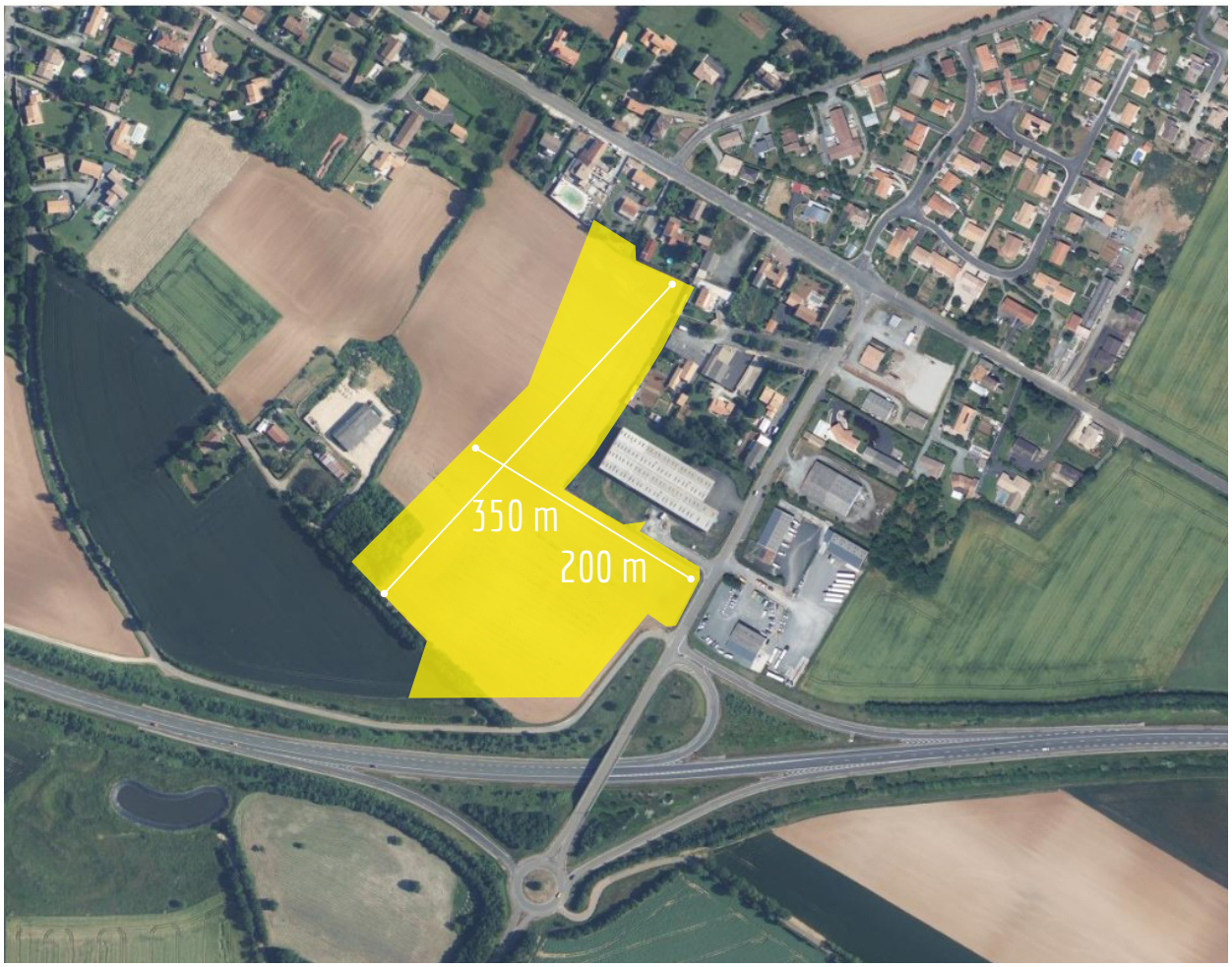
Le trafic en 2022 sur le réseau structurant en Nouvelle-Aquitaine

La RD 948 est classé comme une route départementale avec un trafic moyen journalier compris entre 20.000 et 50.000 véhicules. (source : recensement de 2022 par la DREAL Nouvelle-Aquitaine).

3. Fonctionnement du site de projet

Le secteur est situé au Nord de la RD948, au niveau de l'échangeur avec le D324 (ou Route Artisanale les Jastreux). Le secteur est implanté dans la continuité d'un secteur d'extension pavillonaire au Nord et Nord-Est, et d'une zone d'activité dédiée aux activités artisanales et industrielle (dominaite artisanale), à l'Est, notamment avec la présence d'un batiment occupé par une entreprise de clôture, ainsi qu'un garage et une entreprise de transport routier. Le secteur est aujourd'hui largement occupé par une zone Agricole. A l'Ouest, le site est installé à proximité d'une exploitation agricole en activité.

Le site concerne plusieurs parcelles pour une surface totale de 4.74 ha.



Plan et dimensions du site (source : Geoportail)

Inconstructibilité aux abords des voies

En raison du classement en route à grande circulation pour la RD 948, une bande d'inconstructibilité de 75 mètres de part et d'autre de l'axe contraint aujourd'hui l'implantation des constructions.



Plan et dimensions du site (source : Geoportail)

Perceptions visuelles

Le site de projet est inclus dans un ensemble urbain déjà en place, de ce fait, il y a peu de vues dégagées vers et depuis ce site dans le paysage. A l'échelle du quartier, quelques vis-à-vis devront être pris en compte pour rédiore l'impact visuel sur les constructions existantes.
- Depuis la D324, en regardant vers l'Ouest (1) et (2).
- Depuis les maisons situées le long de l'avenue Etienne Girard, au Nord (3).





Vue depuis le Nord-Ouest du site (source : Google 2022)



Vue depuis l'Ouest du site (source : Google 2022)



Vue depuis le Sud du site (source : Google 2022)

Perceptions visuelles depuis la RD948

La route départementale est située en contrebas du secteur de projet. De plus, un talus végétalisé arboré crée un filtre et un retrait important avec la route. **Depuis la route, il n'y a pas de vues vers le site d'implantation du projet.**

« La plus grande part des routes et chemins qui quadrillent le territoire d'un réseau aux mailles serrées sont des routes très anciennes de desserte locale. Ces dernières représentent l'élément de paysage le plus visible. Cependant, le territoire du Pays est parcouru par plusieurs axes majeurs dont la RD948 et la RD950. Depuis ces axes particulièrement fréquentés, l'image que l'on se forge du paysage est variable, elle diffère selon les unités paysagères traversées et la topographie. La plupart des points hauts offrent ainsi des vues lointaines sur le grand paysage.» (source : SCOT)



1



Vues depuis la RD 948 (source : Google 2022)

2



Vues depuis la RD 948 (source : Google 2022)

Accès au site de projet

Comme le souligne l'OAP sectorielle, l'accès à la zone devra se faire depuis les voiries existantes.

- L'accès au secteur se fera directement depuis la voie de desserte présente à l'est (2).
- L'accès depuis l'allée des Acacias (1), ne devra pas être utilisé pour la circulation automobile, afin de ne pas encombrer la voirie et le quartier pavillonnaire existants. Des accès piétons/cycles pourront néanmoins être aménagés.
- Un accès pourra se faire au sud depuis le chemin d'Auge (3)



Accès existant au Nord-Est du site (source : Google 2022)



Accès existant a l'Est du site (source : Google 2021)



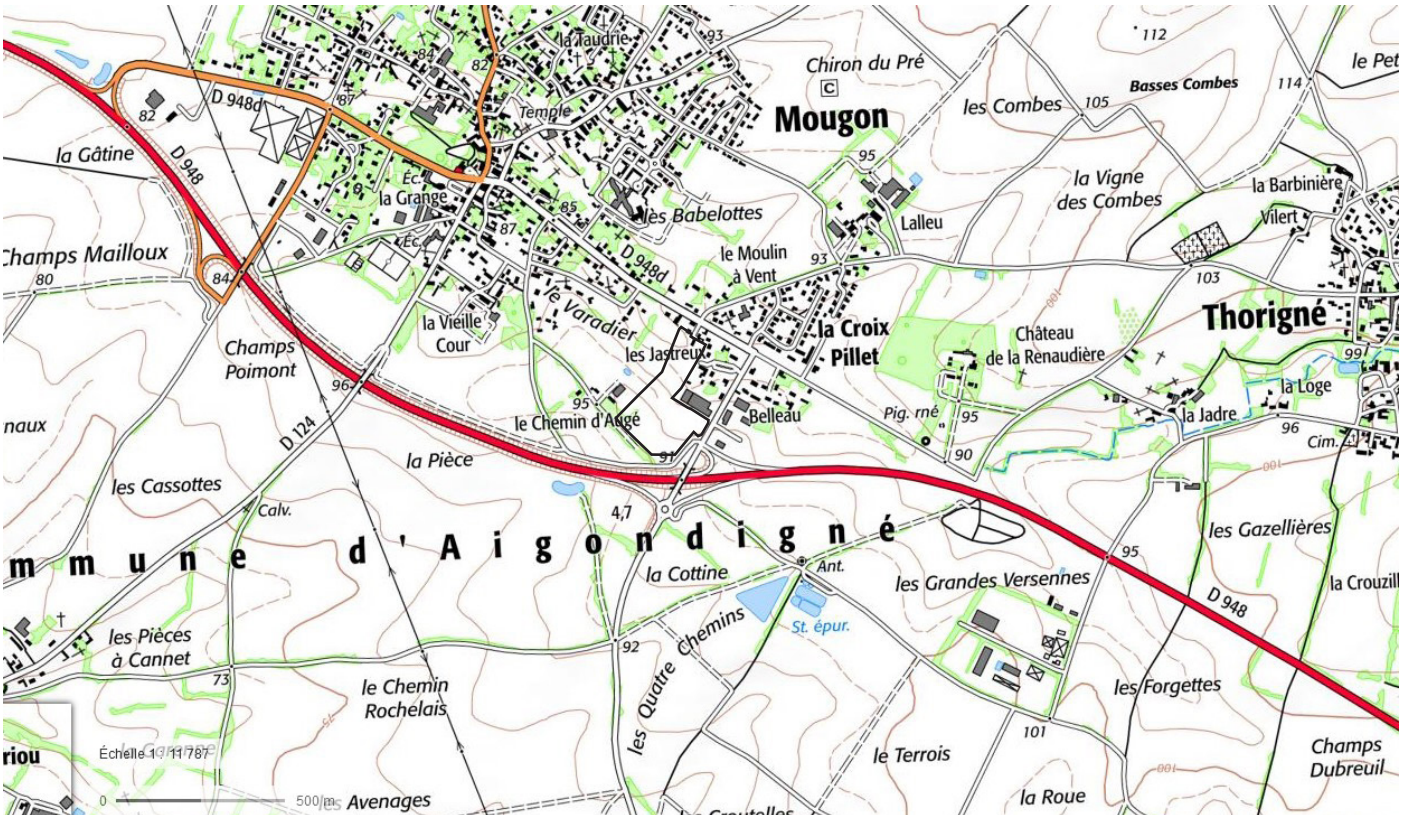
Accès existant au Sud-Est du site (source : Google 2021)



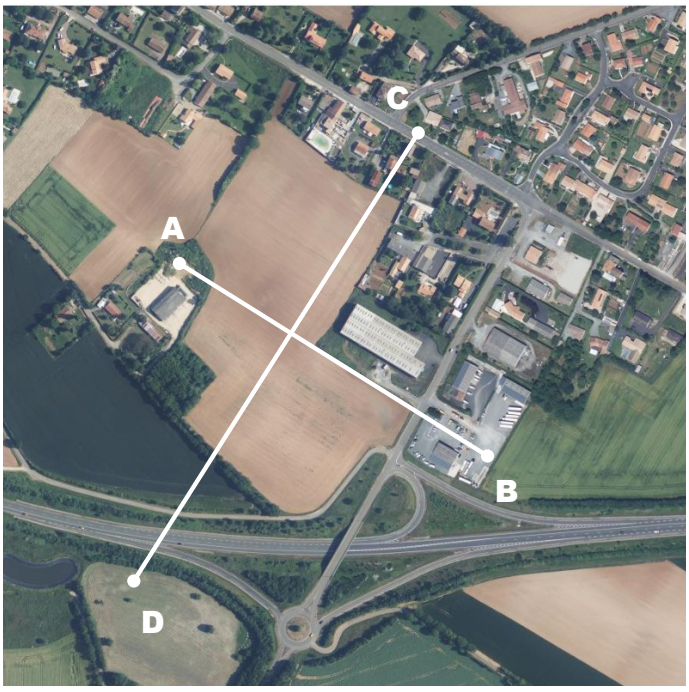
Accès à privilégier

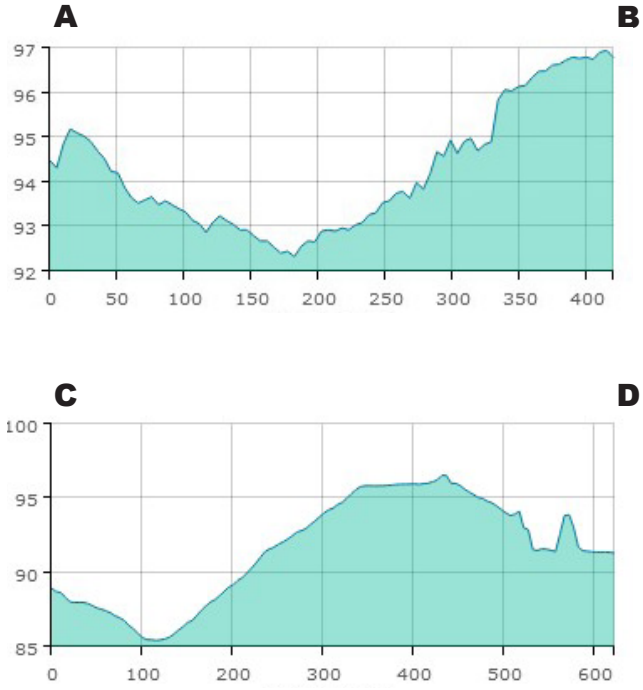
Topographie du site

Le site a une pente montante vers le Nord, de près de +10m sur 200m de long, soit une pente de près de 20%.
De l'Ouest à l'Est, le site ne connait pas de topographie particuliere, malgré une légère dépression au centre du secteur (-2m).
La route départementale est implantée dans un creux au Sud, elle n'est pas visible depuis le secteur.



Carte IGN et courbes de niveau (source : Topographie IGN)

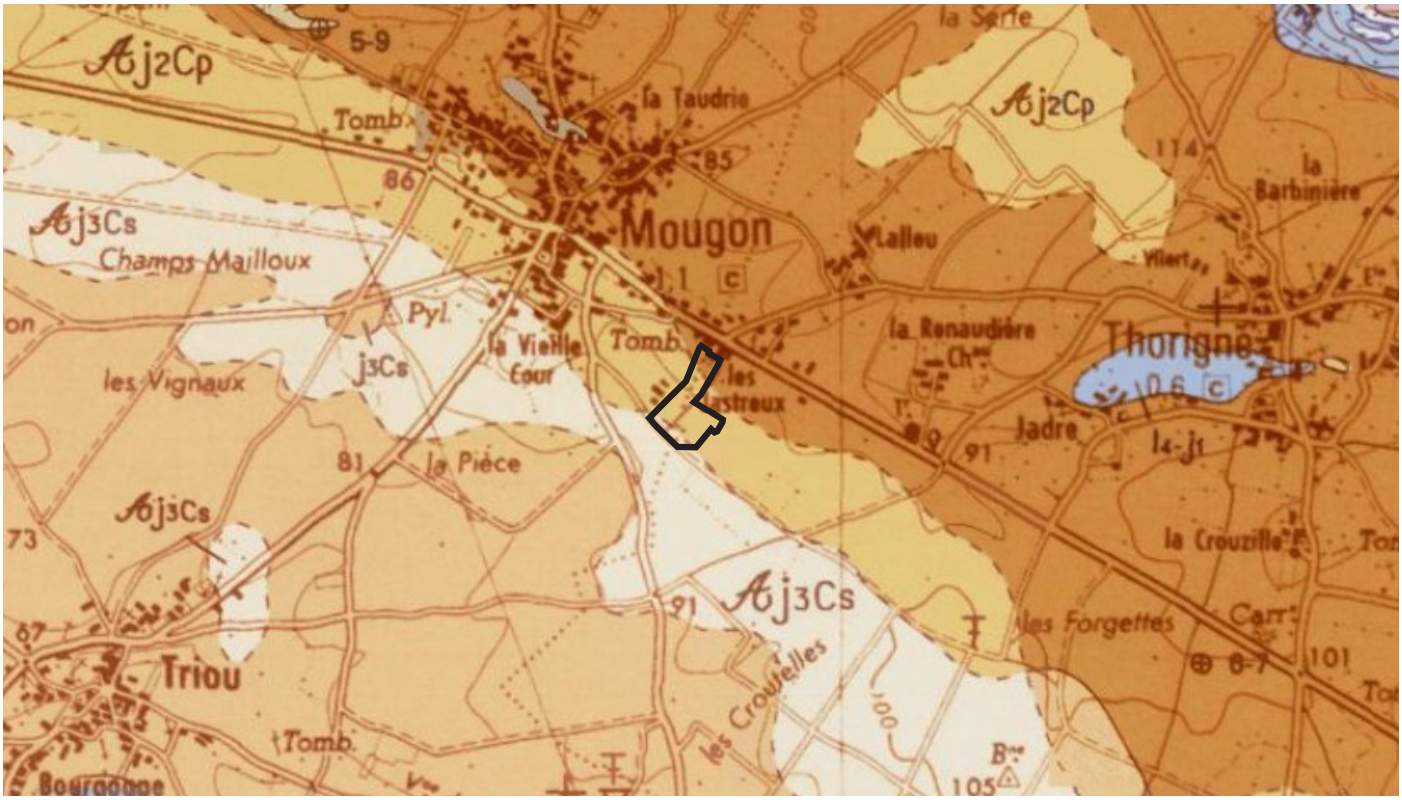




Profils altimétriques (source : Géoportail)

Geologie

Le sous sol du site de projet est majoritairement composé d'altérites issues de calcaires jurassiques et d'argile à silex.



Hydrographie

Il n'y a pas de cours d'eau significatif sur ou a proximité du secteur. Au Sud, de l'autre côté de la voie, on retrouve une bassine agricole.



Réseau hydrographique (source : Institut national de l'information géographique et forestière)

Paysage et occupation du sol

Le site comporte quelques éléments végétaux significatifs.
Au Sud et a l'Ouest, des haies remarquables, délimitent les limites du terrain (1) et (6). Cet ensemble paysager (en jaune sur la carte) sont d'ailleurs inscrits au réglement du PLU comme des éléments de patrimoine naturel à protéger.
Au Sud-Ouest, un ensemble arbustif est aussi inscrit au réglement Au Sud, un talus planté d'un strate arcustive sépare la route du secteur (5).
Mis à part ces haies, le site ne connaît pas de végétation particulière, il est largement occupé par une strate agricole basse.









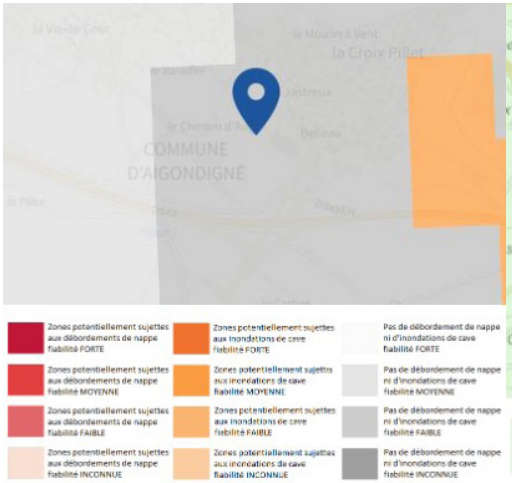
(source : Google street view, 2021)

Risques naturels et industriels

Le site n'est pas particulièrement concerné par les risques naturels, il n'est pas situé dans un périmètre de Plan de Prévention des Risques "PPR". Parmis les risques naturels identifiés :

- le risque Inondation est inconnu
- le risque séisme est modéré
- le risque mouvements de terrain est inconnu
- le risque retrait gonflement des argiles est modéré
- le risque Radon est faible.

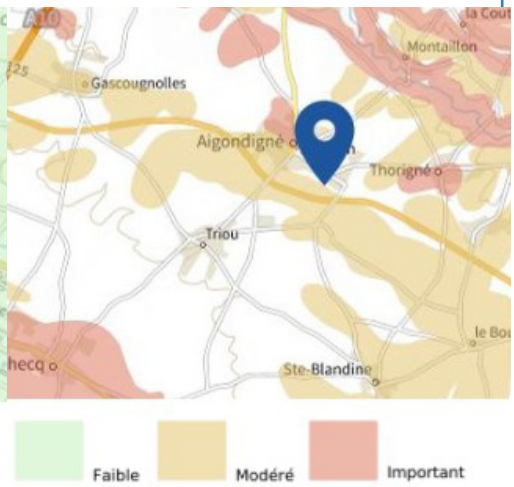
Risque lié au remontés de nappes



Risque Radon



Risque retrait gonflement des argiles

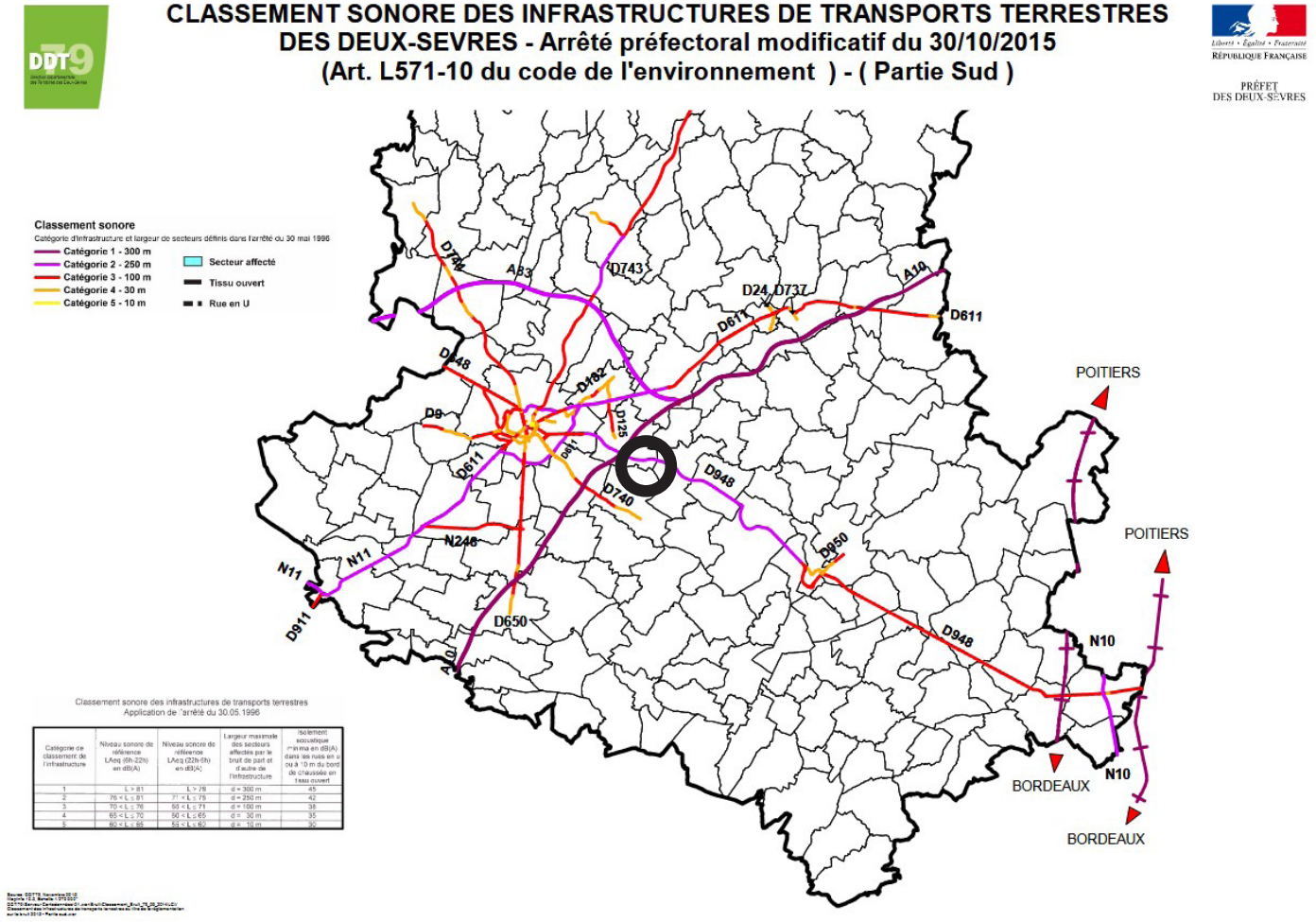


(source : Géorisques)

Le site est concerné par certains risques industriels :

- Non concerné par les installations industrielles classées.
- Pas de risques connues pour les canalisations de transport de matières dangereuses.
- Concerné par la pollution des sols.

Nuisances sonores



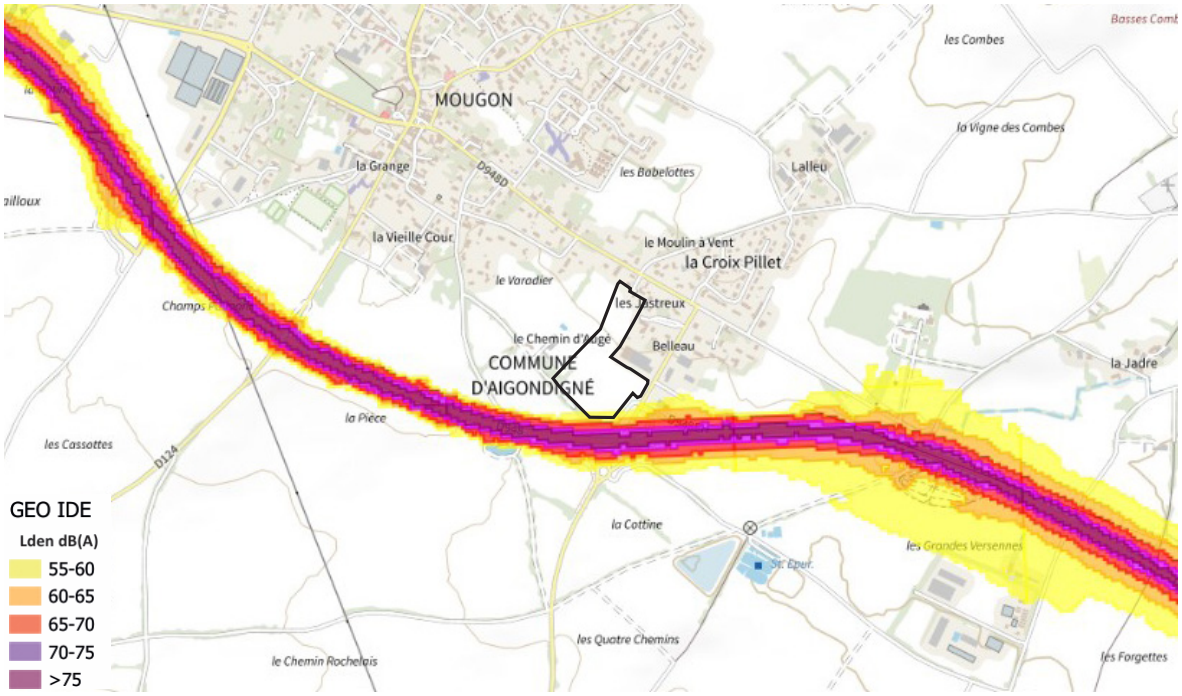
Classement sonore des infrastructures de transports terrestres
Application de l'arrêté du 30.05.1996

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure	Isolement acoustique minimal en dB(A) dans les rues en U ou à 10 m du bord de chaussée en tissu ouvert
1	L > 81	L > 76	d = 300 m	45
2	76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	d = 250 m	42
3	70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	d = 100 m	38
4	65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	d = 30 m	35
5	60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	d = 10 m	30

La loi « bruit » du 31 décembre 1992 oblige les préfets à classer les voies de circulation terrestres existantes en fonction du trafic et de leurs caractéristiques sonores. Ce classement permet de fixer les règles de construction applicables aux zones exposées au bruit des transports terrestres. Pour le maître d'ouvrage des bâtiments à construire, ces mesures se traduisent par l'obligation de respecter une valeur minimale pour protéger les futurs habitants des nuisances sonores. Le classement aboutit à la détermination de secteurs, de part et d'autre de la voie, où un isolement acoustique renforcé des bâtiments est nécessaire.
Les bâtiments industriels, agricoles ou commerciaux ne sont pas concernés par les dispositions d'isolement acoustiques renforcé.

La RD 948 est classée en catégorie 2 (d = 250m) du classement sonore des voiries.

En raison du trafic routier qui la parcourt, la RD est soumise à l'obligation d'élaboration de cartes de bruit stratégiques (CBS) (articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1à R.572-11 du code de l'environnement). Ces cartes sont issues de la phase 4 du plan de prévention du bruit dans l'environnement. Les cartes de type A représentent les zones exposées aux bruits par les grandes infrastructures de transport. Les cartes de type B représentent les secteurs affectés par le bruit, suivant l'arrêté du préfet, issus du classement sonore des voies. Les cartes de type C représentent les zones où les valeurs limites sont dépassées.



Carte de bruit stratégique de type A pour la RD948 (source : GEO IDE)



Carte de bruit stratégique de type C pour la RD948 (source : GEO IDE)

Les périmètres de bruit de type A et C ne recouvrent que très partiellement le site d'étude concerné. Néanmois, les nouvelles constructions situées dans la zone à proximité de la RD devront tout de même respecter des dispositions techniques de protection contre le bruit.

4. Orientations

Les objectifs

Localisé de long de la RD948, la Communauté de Communes souhaite aménager ce secteur pour accueillir une zone à vocation économique. La zone est ciblée comme une un secteur à vocation de « diversité de la destination des zones (priorité industrie) avec une maîtrise foncière publique ». Le site s'inscrit dans le prolongement de la ZAE des Grandes Versannes.

Ce secteur de développement du pôle économique bénéficie :

› position stratégique au sein du territoire intercommunal.
› localisation, proche de la D948 et l'A10, permettant une facilité en termes de logistiques et un accès rapide aux autres communes.
› bonne intégration dans la continuité de la ZAE et des constructions existantes.

Pour ce faire, le souhait de la Communauté de communes est d'obtenir une dérogation à la loi Barnier. Afin de **réduire la marge inconstructible à 25 mètres, au lieu des 75 mètres** actuellement en vigueur de part et d'autre de la route départementale.

Les objectifs sont les suivants :

› permettre l'optimisation de la zone identifiée comme à urbaniser au PLUi en vigueur, dans le contexte de rareté foncière et de densification des espaces à rechercher (objectifs pleinement inscrits dans les lois successives Grenelles, Alur, et Climat et résilience).

› maintenir des espaces de mise à distance entre les axes routiers et la zone de constructibilité, ce qui permettra à la fois le développement des activités et l'aménagement de transitions entre les voies et l'espace bâti afin de favoriser l'insertion du projet dans son environnement et de préserver la zone de projet d'éventuelles nuisances (visuelles, sonores).

Dispositions de l'orientation d'aménagement et de programmation

Ce secteur est soumis à une OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dans le PLUi, les dispositions «OAP» peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

› se référer à la pièce «OAP sectorielles» du PLUi

Les enjeux du secteur sont les suivants :

- Contribuer à la qualification de l'entrée de bourg et à celle de la lisière urbaine.
- Créer des limites végétalisées, en reprenant le principe de trame bocagère.
- Limiter l'imperméabilisation des sols, favoriser la gestion des eaux pluviales sur le site.

5. Prise en compte de la qualité paysagère

Les franges végétales :

- Un talus et un recul en limite Sud du périmètre d'étude permettra de réduire la covisibilité entre le site et la RD.
- Cette marge de recul fera l'objet d'un aménagement en espace vert, composé d'une strate arbustive et arborée, ainsi qu'une strate herbacée.
- La plantation de haies faites d'essences locales adaptées, est vivement encouragée. Une attention particulière devra être portée sur leur aménagement en raison de leur rapport direct avec la route départementale. Les haies joueront un rôle à la fois de filtre visuel et de tampon sonore (protection des nuisances sonores et visuelles).

Les continuités écologiques et réservoirs de biodiversité :

- La marge de recul, au Sud, devra être traitée par un espace favorisant la biodiversité.
- Le projet devra garantir la préservation du patrimoine naturel et des continuités écologiques, ainsi que la création de nouveaux espaces favorisant le développement de la biodiversité.

Le traitement paysager des aires de stationnement et des clôtures :

- Les espaces de stationnement devront privilégier un traitement perméable afin de favoriser l'infiltration des eaux pluviales.
- Ces espaces devront être mutualisés, et dans ce cas, devront également faire l'objet d'un traitement paysager.
- Si le projet nécessite la mise en place de clôtures, celles-ci devront présenter un aspect simple et discret afin de s'intégrer au mieux dans l'environnement.

La gestion des eaux pluviales :

- La gestion des eaux pluviales et de ruissellement sera assurée par de multiples moyens : bassins, noues, puits d'infiltration etc. En complément, la végétalisation des espaces de stationnement sera à rechercher, lorsque cela est possible, dans une double logique de paysage et d'infiltration des eaux.

6. Prise en compte de la qualité architecturale

Les impacts visuels :

- Des haies pourront êtres plantées entre les bâtiments de la ZAE, entre autre pour garantir la bonne intégration visuelle des nouvelles implantations, vis-à-vis des bâtiments existants.
- La volumétrie des nouvelles constructions devra être cohérente avec le volume des constructions voisines préexistantes. L'objectif est de réduire l'impact visuel des nouvelles constructions, tout en permettant la densification.

Les qualités architecturales :

- Les caractéristiques architecturales des constructions envisagées devront veiller à s'intégrer harmonieusement à leur environnement et garantir un traitement qualitatif de l'aspect des constructions.
- Les constructions situées à proximité des axes à grande circulation doivent être conçues pour que leurs façades vues de ces voies soient traitées avec le même soin que les façades principales tant au regard des matériaux employés que de leur intégration dans le site.
- L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (briques creuses, parpaings...) ainsi que l'emploi en façade de matériaux hétéroclites ou disparates et tous matériaux de récupération non prévus à cet usage sont interdits.

L'implantations des constructions :

- L'implantation des nouvelles constructions devra former un ensemble cohérent avec les bâtiments existants.

7. Prise en compte des nuisances

Les nuisances sonores :

- La mise en place d'une marge de recul densément plantée et l'aménagement de différentes zones paysagères tampons permettra de réduire fortement les nuisances sonores de la RD sur le site.
- La réglementation en vigueur est à appliquer concernant l'impact du bruit et les prescriptions en matière de mesures préventives relatives aux nuisances sonores pour les bâtiments, notamment la mise en place d'isolements acoustiques adaptés afin d'atteindre des niveaux de confort internes conformes aux recommandations.
- Les aménagements paysagers pourront participer à compléter cet effet de zone tampon entre les voies et le secteur.

La qualité de l'air :

- L'urbanisation induite par la dérogation à la loi Barnier n'entraînera pas de dégradation de la qualité de l'air.
- Les aménagements relatifs aux structures végétales tampons évoqués dans le cadre des nuisances sonores auront des effets bénéfiques sur la qualité de l'air.

La prise en compte de la sécurité :

- Le développement de la zone économique induite par la dérogation à la Loi Barnier concernant le site d'étude ne devrait pas entraîner de risques sur la sécurité routière vis à vis des voies adjacentes.

8. Conclusions

La localisation du site étudié et son accessibilité en font un espace favorable à l'extension de la zone à vocation économique.

Les caractéristiques du secteur et son contexte, ainsi que, l'aménagement du site avec une réflexion vis-à-vis de l'organisation du bâti, des structures végétales, de la desserte et de la circulation, permettraient de réduire ces marges de recul, afin d'optimiser le foncier ciblé pour être urbanisé dans le cadre du PLUi.

L'application des articles de la «Loi Barnier», constitue une opportunité dans le traitement urbanistique, architectural et paysager du secteur étudié. L'aménagement doit garantir l'intégration paysagère du secteur dans le contexte.

La réduction de la bande inconstructible n'aura un effet que très limité en matière de nuisances, de sécurité et de qualité architecturale, urbaine et paysagère.

- Le site s'inscrit entre des zones pour partie déjà construites.
- Il y est prévu le développement d'activités économiques (et non des habitations ou des équipements)
- Les orientations prévues en matière d'accès (interdiction d'accès sur l'autoroute et la RD) et d'intégration des constructions (transitions paysagères, obligation de retrait des constructions, règles liées aux traitements des façades, etc.) permettront la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturales, de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Afin d'encourager l'installation d'activités économiques sur le territoire et d'optimiser le foncier dans les zones ciblées pour être urbanisées dans le PLUi, il est donc proposé de réduire la marge de recul inconstructible de 75 mètres à 25 mètres pour la RD.

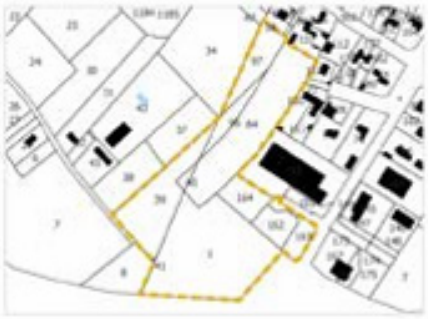
9. Annexe

['DESCRIPTION DE L'OAP ' || Site n°17 || Commune de Aigondigné || ZAE Les Jastreux

// SITE ET SITUATION



Commune : Aigondigné
Bassin de vie : _
Localisation : Extention // Surface : 4.74 ha
Nom du site :ZAE Les Jastreux



// ENVIRONNEMENT URBAIN, NATUREL ET PAYSAGER



Le secteur d'étude se trouve en extension de la ZAE des Jastreux, aux carrefours de plusieurs routes départementales : la RD948, la RD324, la RD3948.

Le secteur d'OAP est très visible depuis la D948 qui le jouxte au sud.

Le site comporte un dénivelé du sud -ouest (point haut) au nord-est (point bas).

Au sud-ouest du site se trouve un talus planté en bordure du Chemin d'Auge.

Contraintes éventuelles : Aux abords la RD 948, RD324 et RD 3948 marge de recul ? (cf dossier loi barnier)

Enjeux

- Contribuer à la qualification de l'entrée de bourg et à celle de la lisière urbaine.
- Créer des limites végétalisées, en reprenant le principe de trame bocagère.
- Limiter l'imperméabilisation des sols, favoriser la gestion des eaux pluviales sur le site.

// Description de l'Orientation de l'Aménagement et de Programmation

_Vocation et programmation principale du site :

Le site a vocation à accueillir des activités économique (dominante artisanale).

_Aménagement :

L'accès au secteur se fera directement depuis la voie de desserte présente à l'est (1). Des accès piétons/cycles pourront être aménagés au nord (en continuité de l'allée des acacias) et au sud depuis le chemin d'Auge (2).

L'implantation des constructions devra prévoir un recul depuis la RD948 et autres RD ?. Un aménagement paysager pourra être prévu à cet effet (3). Les façades devront être traitées avec soin. Leur conception devra garantir une intégration paysagère et architecturale afin de participer à l'amélioration de la qualité des abords de la RD948. Les bâtiments devront présenter des formes et volumétries simples, avec de préférence des teintes et matériaux sombres et naturels. Leur implantation devra prendre en compte le sens de la pente et proposer une architecture de qualité qui soit en harmonie avec le contexte environnant.

Les limites parcellaires du secteur d'OAP seront végétalisées (4) pour limiter l'impact visuel des aménagements depuis les alentours (espaces agricoles ouverts).

Les haies présentes en limite sud-ouest et est du secteur seront préservées en totalité afin de maintenir les frontières physiques et la biodiversité existantes. Un fossé/noue pourra être créé dans le point bas du secteur, en partie nord, afin de gérer les eaux pluviales du site.

