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

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
MELLOIS EN POITOU

Site de Rabalot

Mellois en POITOU
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Étude entrée de ville

Au titre de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme

Réduction de la marge de recul pour l'implantation de bâtiments d'activités à Saint-Martin-lès-Melle (79)



Diagobat ENVIRONNEMENT

GROUPE PROJEX

ACTIPOLIS

Table des matières

Introduction **2**

Cadre juridique et réglementaire 3

Justification 4

Présentation de la commune 5

Présentation du projet 6

Analyse thématique **7**

Accessibilité 7

Risques et nuisances 9

Qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale 13

Principes d'aménagement **27**

Considérer les risques et nuisances 27

Considérer la sécurité 28

Considérer la qualité urbaine, paysagère, architecturale et environnementale 29

Introduction

Cette étude vise à analyser l'ensemble du 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.

Cadre juridique et réglementaire

La zone d'étude, classée en zone AUe1 au PLU de Saint-Martin-lès-Melle, est une zone d'urbanisation à court terme pour les activités économiques, artisanales et commerciales. Elle est située aux abords de la départementale D948, une voie classée à grande circulation.

Ainsi le périmètre est concerné par les dispositions fixées par la loi n°95-101 du 2 février 1995 sur le renforcement de l'environnement, dite Loi « Barnier » (articles L.111-6, L.111-7 et L.111-8 du Code de l'Urbanisme).

Extrait de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme

Conformément à l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme, s'applique à cette zone une marge de recul de 100 m depuis l'axe de la D948.

« 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 ».

Seules certaines constructions et installations, très limitées, sont autorisées à l'intérieur de cette marge de recul, conformément à l'article L.111-7 du Code de l'Urbanisme.

Extrait de l'article L.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. »

Extrait de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme

Cependant, conformément à l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme, cette marge de recul peut être réduite, à condition de réaliser une étude spécifique.

« *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 justifiante, 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* ».

Justification

L'objectif de la présente étude est donc de fixer une marge de recul inférieure à celle prévue par l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme, dans les conditions fixées à l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme, afin de développer la zone d'activités en permettant l'implantation de bâtiments.

La réduction de la marge de recul s'avère nécessaire car elle impacte aujourd'hui 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.

La présente 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 :

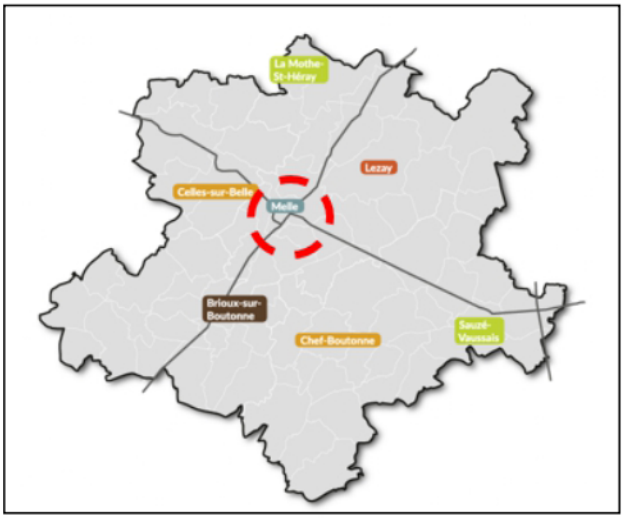
- Sécurité des riverains et des utilisateurs
- Protection contre les risques et nuisances
- Qualité urbanistique, architecturale, paysagère et environnementale du site

Présentation de la commune

Le secteur de projet se situe dans la commune déléguée Saint-Martin-lès-Melle.

Le 1er janvier 2019, les communes de Melle, Saint Léger de la Martinière, Saint-Martin-lès -Melle, Paizay le Tort et Mazières sur Béronne ont fusionnées pour former la commune nouvelle de Melle.

Cette commune nouvelle de 6 018 habitants (INSEE RP2020), est située en région Nouvelle-Aquitaine, dans le département des Deux Sèvres. Elle appartient à la communauté de commune Mellois en Poitou.

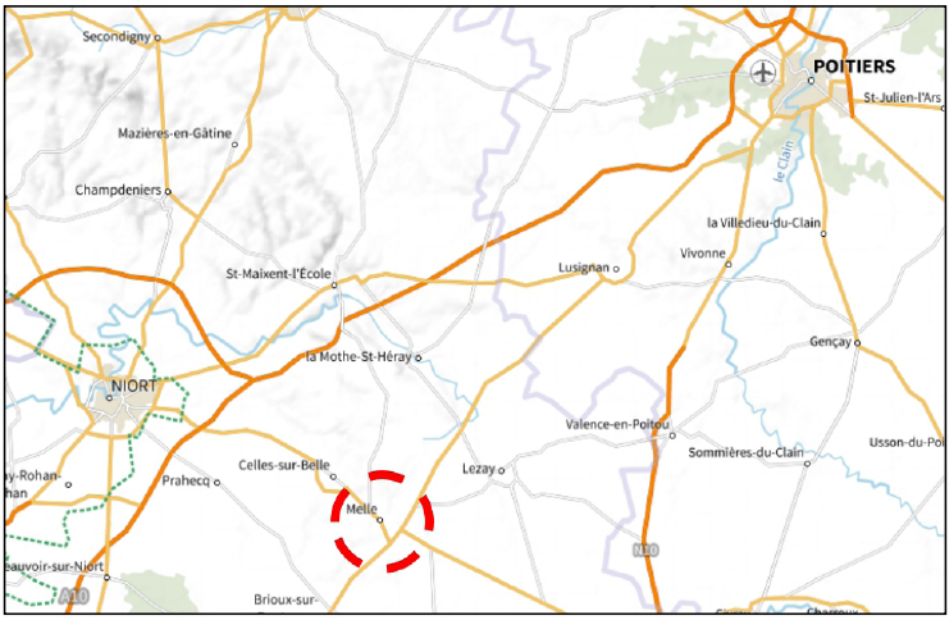


La commune de Melle au sein du périmètre intercommunal

Melle (Saint-Martin-lès-Melle) représente la polarité la plus importante de l'intercommunalité, car elle concentre les principaux pôles de services et d'emplois du territoire. Cette polarité est renforcée par son positionnement géographique, où la commune de Melle occupe le centre de la communauté de commune.

Par ailleurs, Melle bénéficie d'un bon niveau de desserte, notamment grâces aux axes structurants qui convergent dans la commune :

- La D948 relie la commune à Niort (à 30 km à l'Ouest)
- La D950, mène à Poitier (58 km au Nord-Est)



Localisation de la commune de Melle (Géoportail)

Présentation du projet

Situation

Le projet se situe en limite Est de la commune déléguée Saint-Martin-lès-Melle. Il s'implante à l'ouest de la D 948, un des axes structurant de la commune et occupe une surface de 2.58 ha.



Le projet

Il s'agit d'une relocalisation d'une activité existante, atelier de réparation et commerce de matériel agricole implantée sur la commune.

A ce jour, l'activité est installée dans un bâtiment vétuste, au cœur du tissu urbain, ce qui est vecteur de nuisances notamment avec la circulation des tracteurs.

Le commerce souhaite rester sur la commune. Ainsi, le périmètre choisi a été reconnu comme le mieux adapté aux besoins de l'activité.



Le secteur de projet est situé en zone AUe1, une zone à vocation d'activité. Il est composé des parcelles 279C49, 279AC57 occupées par des terres agricoles et 279AC56, la seule parcelle bâtie.

Analyse thématique

Accessibilité

Accès mobilités douces

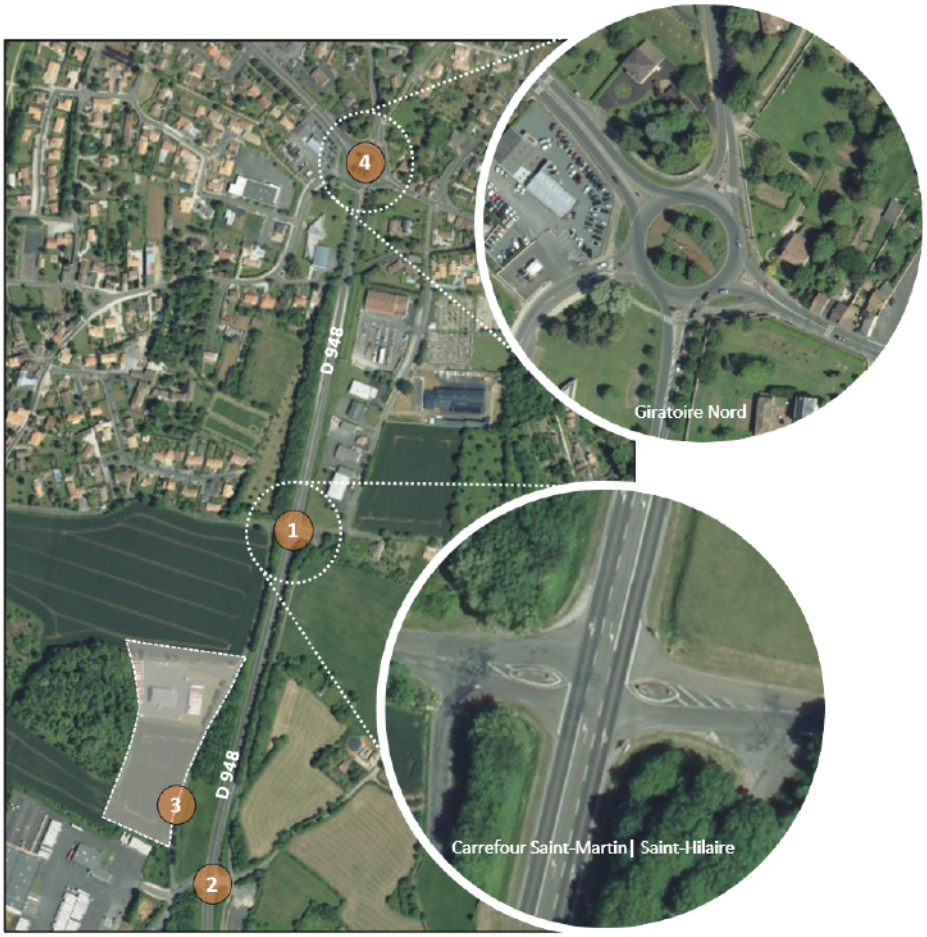
Le secteur de projet ne comporte pas d'aménagements pour la circulation des mobilités douces.

Accès en voiture

Le secteur de projet est desservi par la rue de la Brosserie. Il s'agit d'une voie secondaire accessible au nord par la D948 via un tourne-à-gauche (photo 1) et au sud au niveau de l'entreprise TCMG Transports. Cependant, dans le sens de circulation sud-nord, il est interdit de tourner à gauche. Par conséquent, les usagers doivent utiliser le giratoire situé à 1,4 km plus au nord avant de revenir à ce carrefour (photo 2).

Par ailleurs, le carrefour Saint-Martin / Saint-Hilaire ne permet pas l'accès au site pour un poids lourd (PL) en venant du sud, faute d'espace pour une manœuvre de tourne-à-gauche. Par conséquent, les PL doivent également emprunter le giratoire situé à 1,4 km au nord.

Enfin, l'accès au périmètre de projet est possible via un accès agricole existant à l'est du terrain, en continuité de l'espace boisé (photo 3).

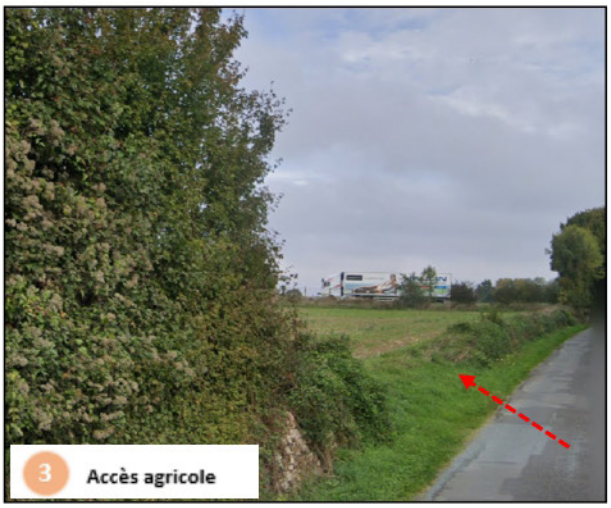




1 Carrefour nord - Saint-Martin/Saint-Hilaire



2 Carrefour sud - accès TCMG Transport



3 Accès agricole

Synthèse

Principaux constats :

- Deux possibilités de desserte du périmètre de projet
- Un accès agricole préexistant
- Un périmètre de projet pas accessible aux mobilités douces

Enjeux :

- Privilégier les accès existants
- Améliorer l'accessibilité des modes doux et sécuriser la desserte de la zone

Risques et nuisances

La zone du projet est concernée par deux types de risques naturels : radon et sismicité.

Potentiel radon

Le périmètre est concerné par un **potentiel radon de catégorie 3**.

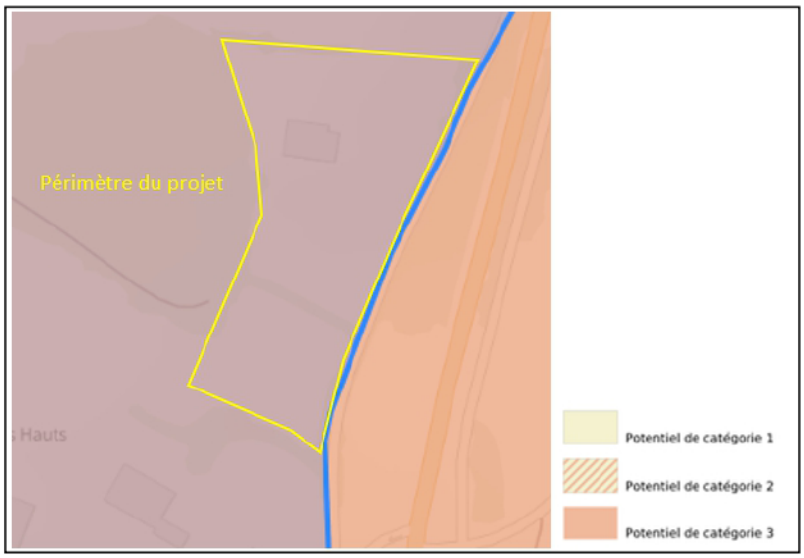


Figure 1 - Localisation du risque radon (Géorisques)

Sismicité

Le périmètre est concerné par un risque de **séisme modéré**.



Synthèse

Principaux constats :

- Risque sismique modéré ;
- Potentiel radon de catégorie 3.

Enjeux :

Afin d'assurer la sécurité des usagers du projet, il est nécessaire de prendre en compte ces risques dans la conception du projet.

Risques technologiques

La zone du projet est concernée par un Plan de Prévention des Risques Industriel (voir figure ci-dessous).

D'après Géorisques, la mise en œuvre d'un PPR Industriel a été prescrite pour la commune de Saint Martin les Melle. Toutefois, elle n'est pas concernée par le PPRT en vigueur lié à l'exploitation de l'entreprise RHODIA.



Cependant, aucune installation industrielle n'est localisée à proximité du site.

L'ICPE la plus proche se situe à environ 1,3km du projet, il s'agit de la déchèterie de Melle.

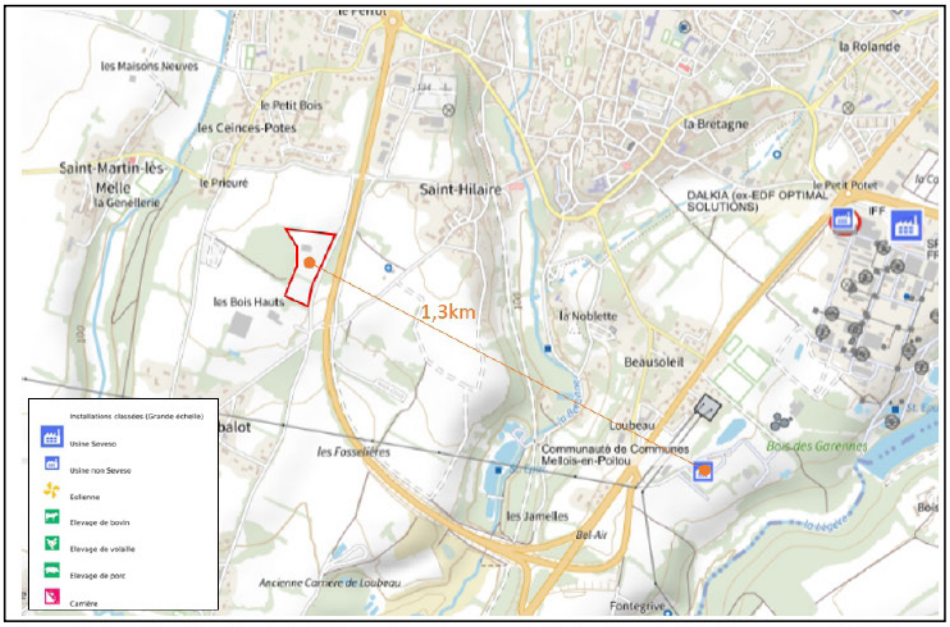


Figure 2 - Localisation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (Géorisques)

Synthèse

Principaux constats : Aucun site industriel susceptible de créer un risque n'est localisé à proximité du projet.

Enjeux : Aucune incidence sur le projet.

Nuisances sonores et qualité de l'air



La RD 948, dont la vitesse est limitée à 90 km/h, constitue l'artère principale reliant Niort à l'est du département des Deux-Sèvres.

Cette route est reconnue comme un axe d'Intérêt Régional et est classée parmi les **voies à grande circulation** selon l'article L 110-3 du code de la route.

Chaque jour 10 000 véhicules empruntent la 2 voies, dont 25% de camions.

Un arrêté préfectoral du 6 février 2015 détermine le classement des axes à grandes circulations à l'égard du bruit et la largeur des secteurs affectés par le bruit à partir du bord extérieur de la chaussée (cf. art R 111-4-1 du code de l'urbanisme et arrêté du 30 mai 1996).

La largeur des secteurs affectés par le bruit pour la D948 est de 100m, une partie de la parcelle est donc affectés par les nuisances.

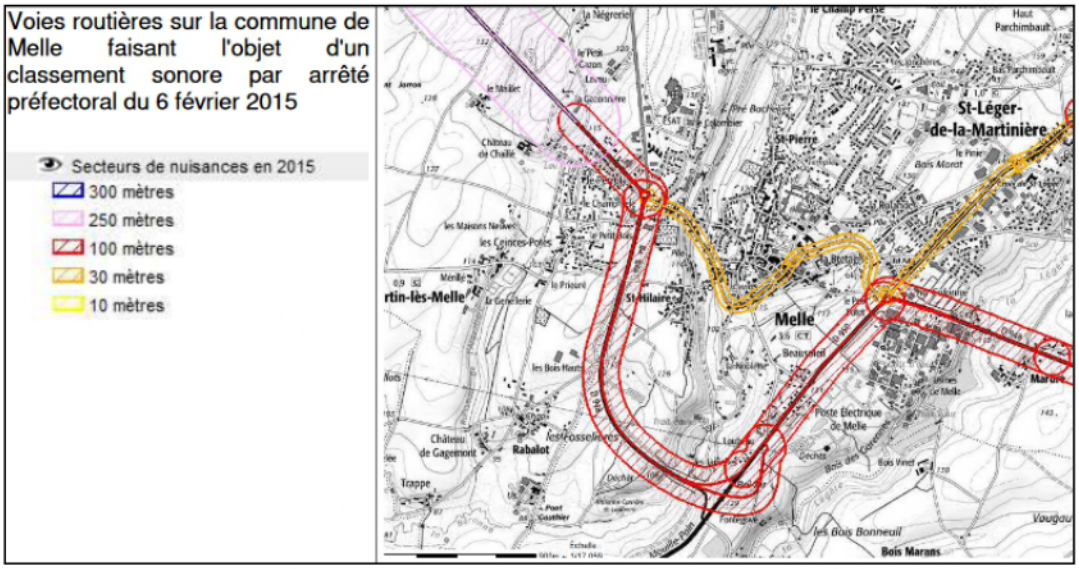


Figure 1 - Classement sonores des axes routiers de la commune de Melle (Source : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, Ville de Melle)

Compte tenu de la proximité avec un axe à grande circulation, qui supporte un trafic significatif, il est probable que la qualité de l'air soit dégradée à proximité immédiate de l'axe routier.

Synthèse

Principaux constats : Le site se situe à proximité d'un axe routier majeur, il est donc concerné par des nuisances sonores liées au passage des voitures et camions (25%). Il est également concerné par une dégradation de la qualité de l'air liée à la pollution routière.

Enjeux : Tenir compte des nuisances pour la conception pour maitriser leur impact sur les futurs usagers : organisation des constructions, mise en œuvre/maintien de plantations le long de l'axe routier, isolements des façades

Qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale

Patrimoine bâti

Le territoire couvert par le PLU de Saint-Martin-lès-Melle compte :

- Un immeuble partiellement inscrit, il s'agit du château de Gagemont,
- Un immeuble classé, il s'agit de l'église Saint-Hilaire, situé sur la commune historique de Melle,
- Un site classé, il s'agit de la grotte et galeries de mines de Loubeau,
- Un site patrimoniale remarquable, le SPR de Melle.

Le périmètre du projet n'est pas compris dans les périmètres de protection des sites identifiés précédemment.

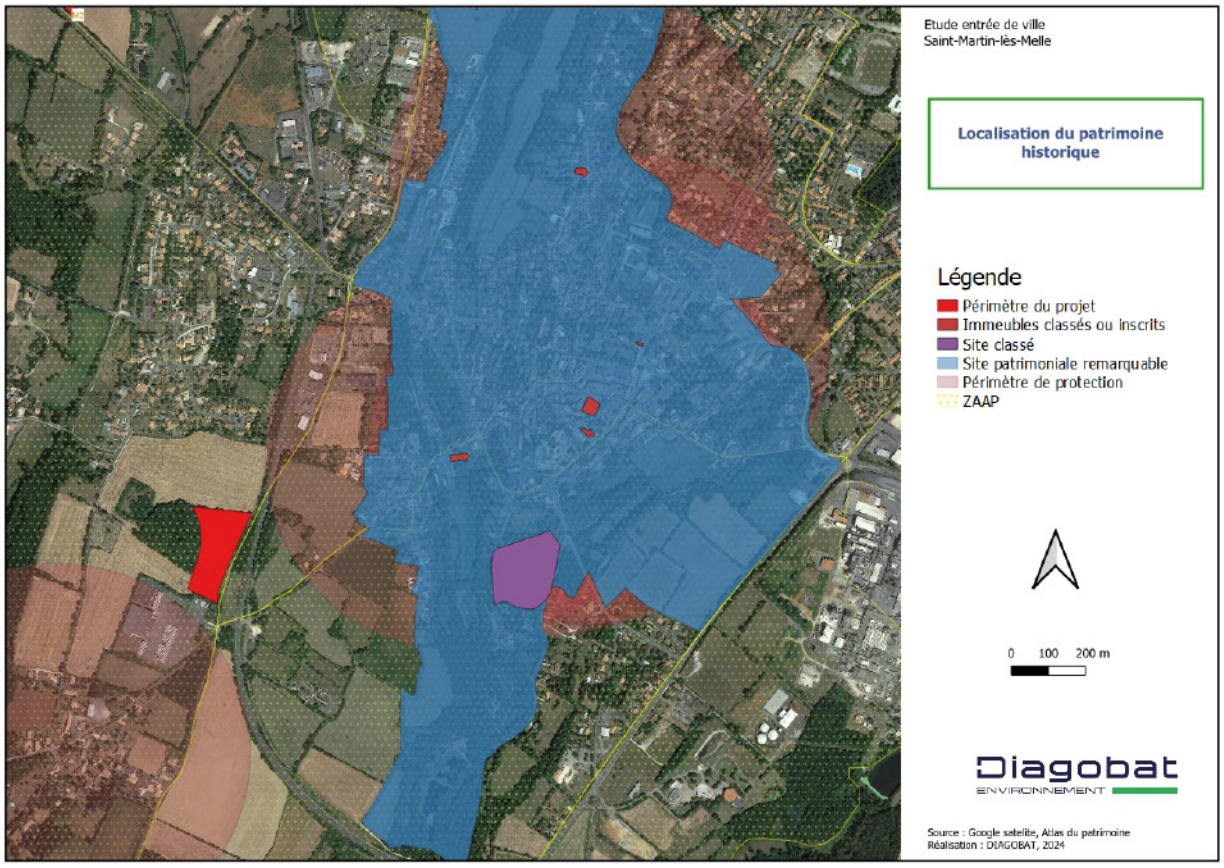


Figure 2 - Localisation du patrimoine historique à proximité du site (Source : DIAGOBAT)

Cependant, le périmètre d'étude est compris dans la Zone de Présomption de Prescription Archéologique (ZPPA). Ainsi, le préfet de région sera consulté et donnera les mesures reprises dans l'article 1 du décret n°2004-490 du 3 juin 2004 :

« Les opérations d'aménagement, de construction d'ouvrages ou de travaux qui, en raison de leur localisation, de leur nature ou de leur importance, affectent ou sont susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique ne peuvent être entreprises que dans le ***respect des mesures de détection et, le cas échéant, de conservation et de sauvegarde par l'étude scientifique ainsi que des demandes de modification de la consistance des opérations.*** *»*

Grand paysage

Le site s'inscrit dans une zone rurale au cœur du Poitou historique. Il se situe sur le seuil du Poitou, à la jonction des bassins sédentaires aquitain et parisien. D'un point de vue géologique, ce territoire au relief peu accidenté porte le nom de plateau mellois.

Le territoire du Mellois en Poitou est couvert, sur quasiment la moitié de sa surface, par des espaces naturels remarquables dont l'intérêt écologique a été reconnu par leur inscription à un inventaire (ZNIEFF) ou par leur intégration à des dispositifs de gestion ou protection (Natura 2000, Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope, Espaces Naturels Sensibles).

Extrait du rapport de présentation du SCOT :

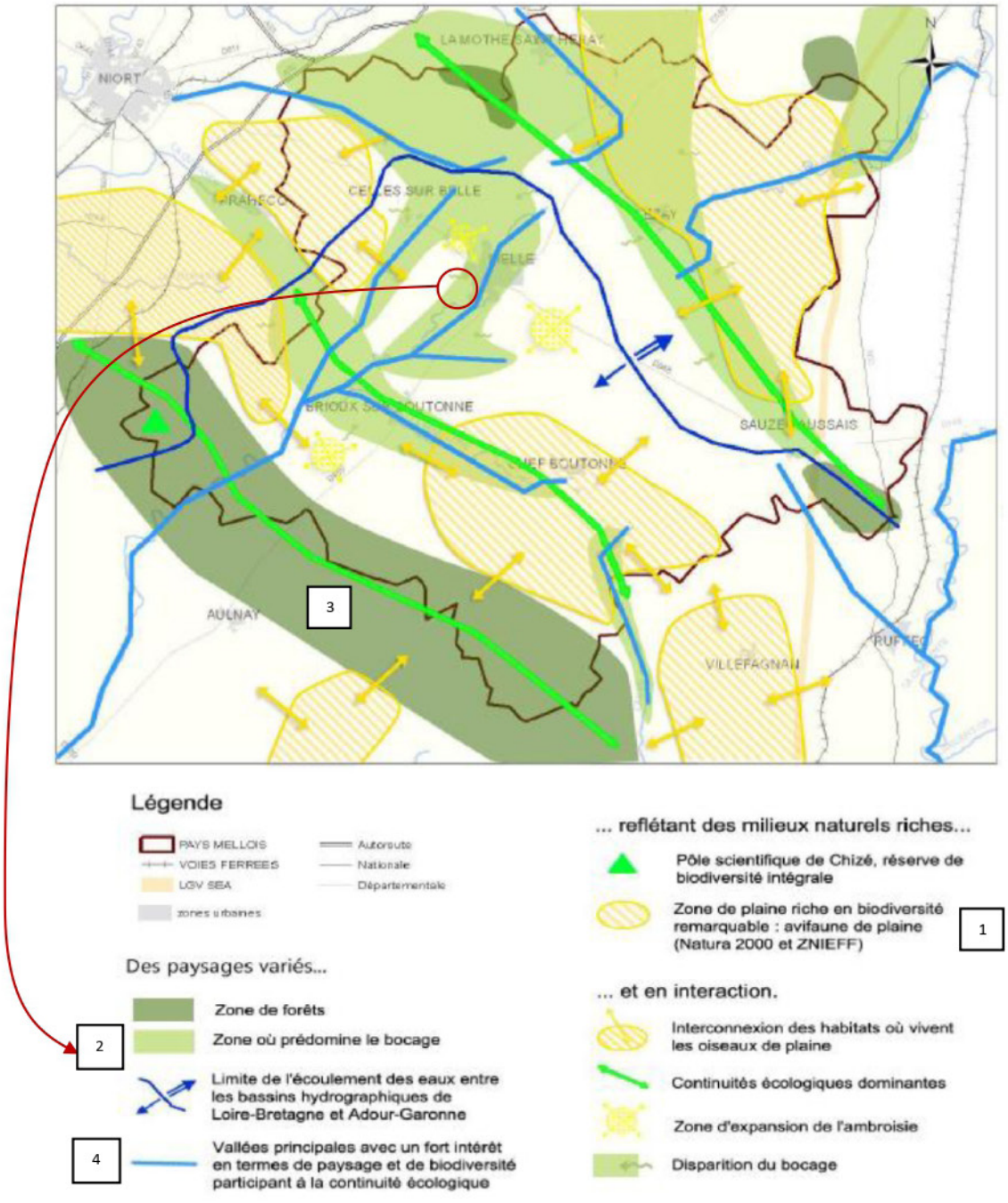
Les paysages naturels et agricoles fondent l'identité du territoire. Ils procurent un cadre de vie de qualité, attractif tant pour les habitants que pour les visiteurs. Le Mellois en Poitou se caractérise par ses quatre unités paysagères :

- (1) Les plaines et plateaux cultivés ; qui constituent également un atout fort du territoire puisqu'ils concentrent une faune ornithologique d'une grande richesse.
- (2) Les zones de bocages ; offrant un habitat de qualité aux espèces (zone de refuge, déplacements). Elles sont préservées par un entretien régulier par l'agriculture. De nombreuses sources y sont présentes dans un paysage de bocage et de chemins creux. Le châtaignier, le chêne pédonculé, le charme, le merisier et le frêne sont les principales essences rencontrées,
- (3) Le massif forestier de Chizé Aulnay, marche boisée issue de l'antique Sylve d'Argenson; formant une « ceinture » forestière au sud du territoire.
- (4) Les vallées alluviales, dont les principales sont celles de la Boutonne, de la Sèvre Niortaise, de la Belle et du Lambon.

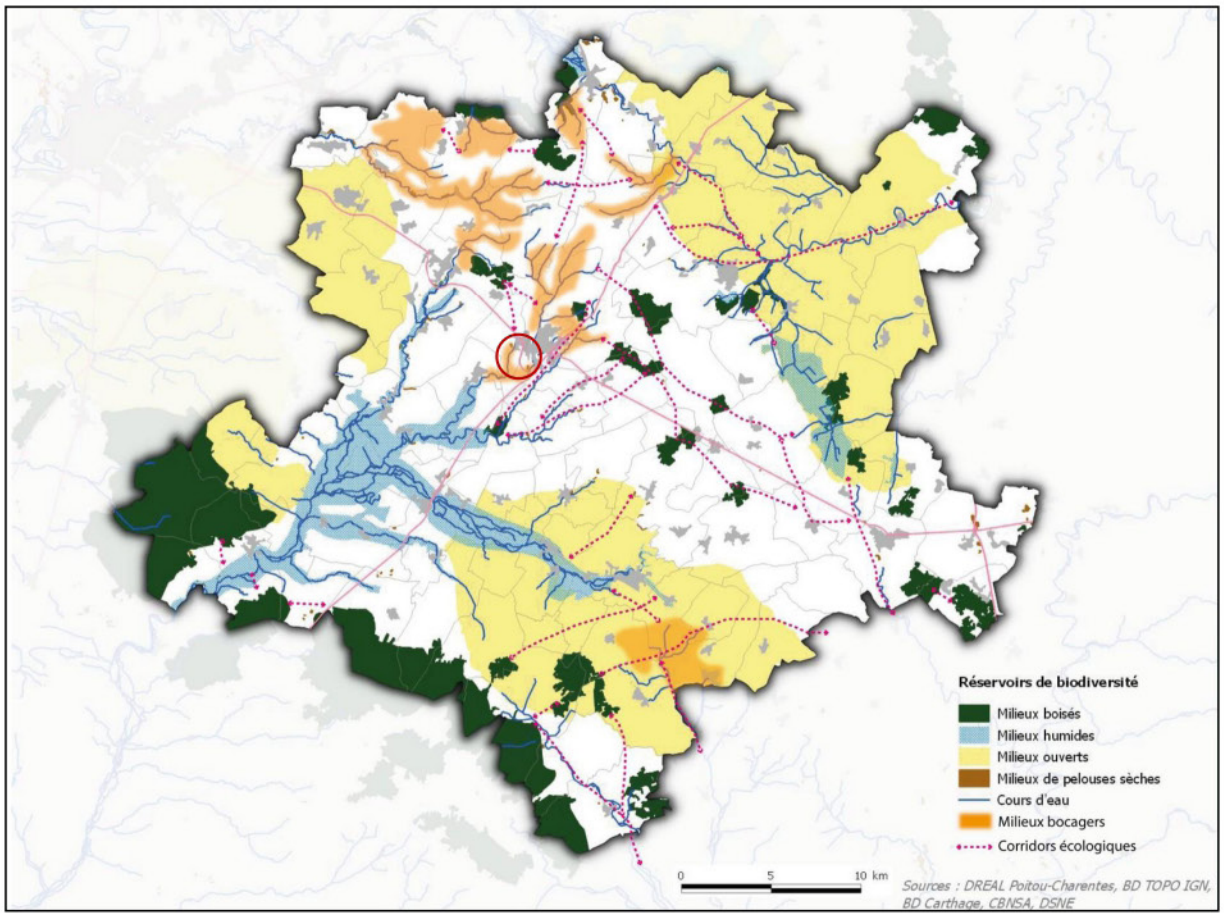
Cette mosaïque de milieux permet une richesse de biodiversité remarquable mais aussi ordinaire. Le rôle de réservoir de biodiversité du Mellois en Poitou et de lieu de passage au niveau régional est ainsi mis en évidence par l'Etat.

Le territoire du Mellois en Poitou est composé d'une grande variété de paysages. Associées aux grands massifs forestiers, un réseau dense de haie, réparti de façon homogène, s'est maintenu malgré l'évolution des pratiques agricoles, prioritairement dans les zones de vallée.

Profil environnemental du Mellois en Poitou (DREAL, 2014)



La concentration de milieux naturels de grande richesse est élevé dans le secteur sud du Melle. Ces espaces naturels globalement préservés mais vulnérables mettent en avant un enjeu de limitation des impacts du développement urbain dans ces secteurs prioritaires.



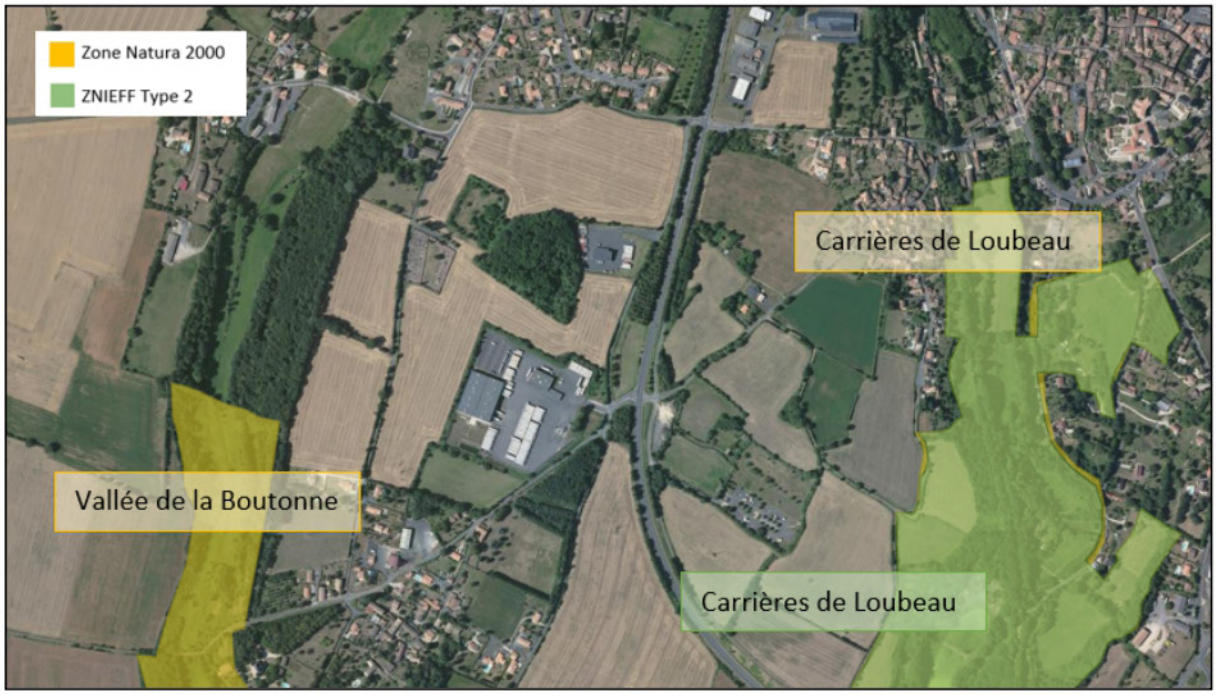
Patrimoine naturel

Il n'y a pas de périmètre d'inventaire ou de protection localisé sur le périmètre du projet. Les parcelles du projet sont occupées par une zone artificialisée et par une parcelle agricole.

Cependant, des espaces protégés se localisent à proximité de la zone d'étude :

- Site Natura 2000, directive habitats, à environ 700m à l'ouest du projet : **Vallée de la Boutonne (FR5400447)** ;
- Site Natura 2000, directive habitats, à environ 750m à l'est du projet : **Carrières de Loubeau (FR5400448)** ;
- ZNIEFF de type 2 à environ 680 m à l'est du projet : **Carrières de Loubeau (540120119)**.

Figure 3 - Localisation des espaces protégés (Source : Géoportail)



Bien qu'une partie de la commune soit identifiée comme une « zone urbanisée dense » au SRCE, Saint-Martin-lès-Melle participe à la trame verte et bleue grâce à la présence de réservoirs de biodiversité : systèmes bocagers, et de corridors écologiques : corridors pelouses sèche calcicoles.

La commune est également concernée par une composante bleue régionale « ruisseau de l'Argentière (voir carte ci-après).

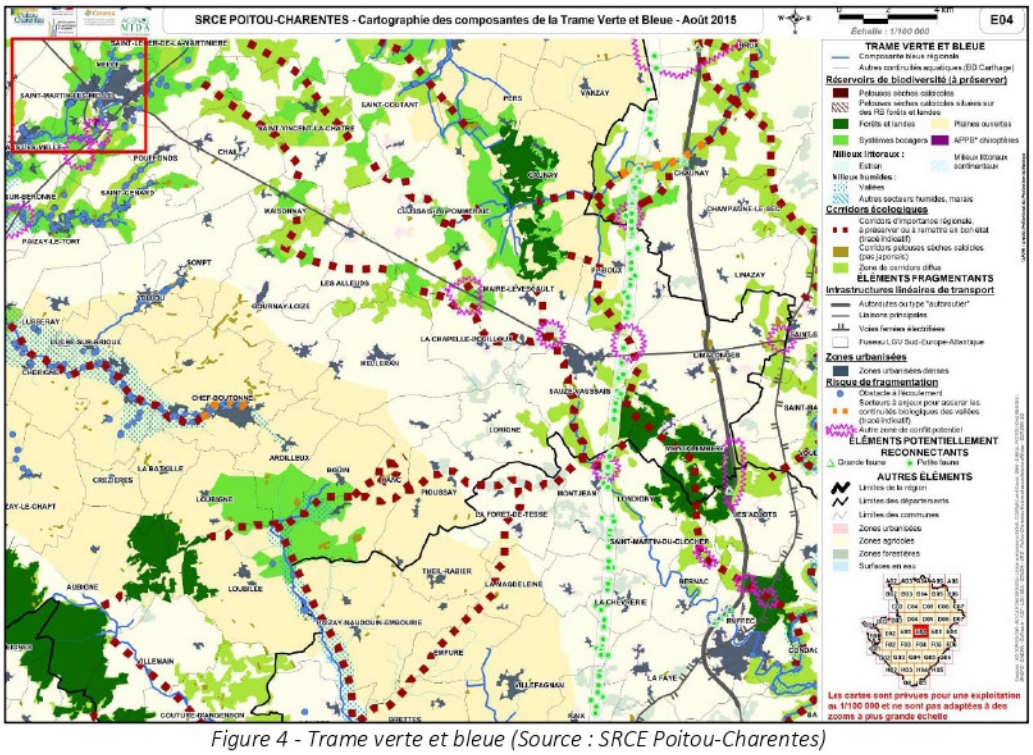


Figure 4 - Trame verte et bleue (Source : SRCE Poitou-Charentes)

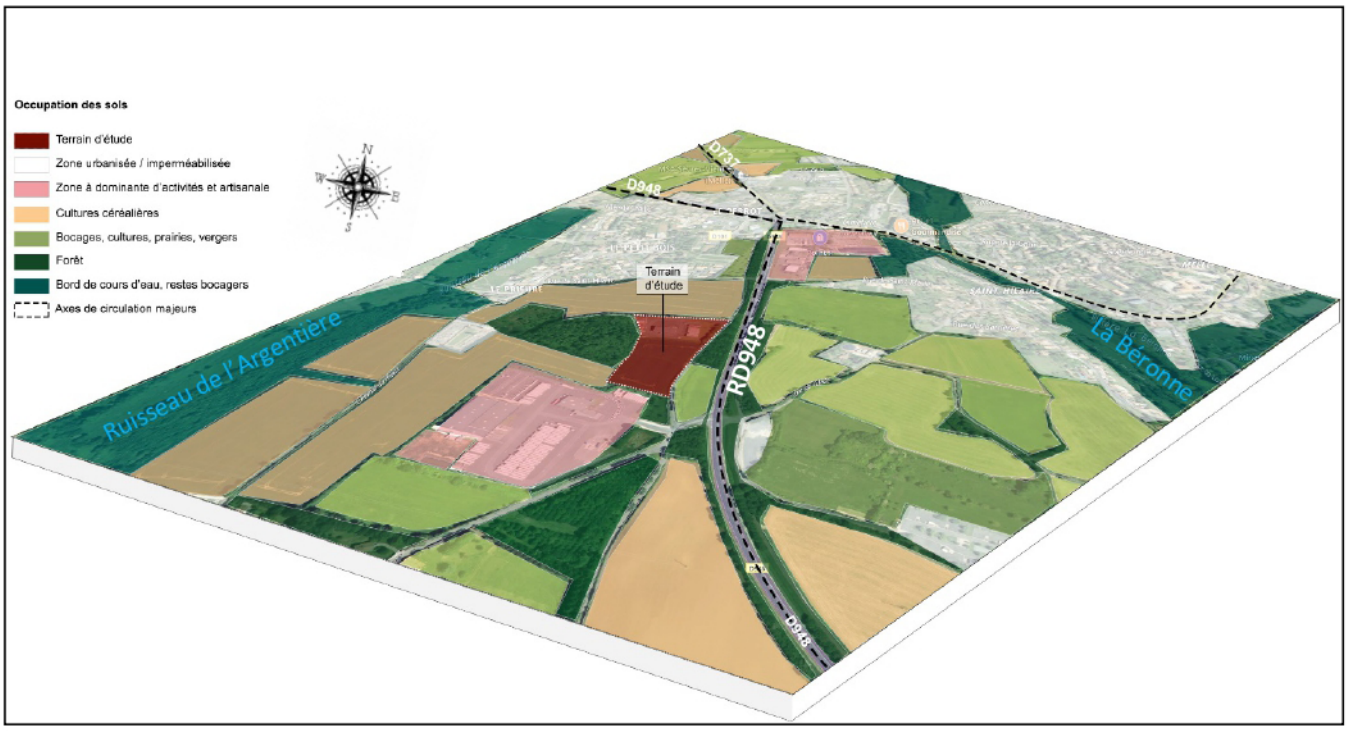
Entités paysagères de la zone d'étude et ses environs

Le site, au sud de Melle, se situe entre plaines cultivées, bocages et grandes vallées. Les caractéristiques principales de ces entités paysagères sont pour les plateaux cultivés :

- Occupation par une agriculture intensive
- Bâti éclaté en bourgs et écarts près des vallées
- Couvert végétal fragmenté, composé de feuillu, résultat d'une dynamique d'enfrichement / défrichement.

Et pour les secteurs bocagers :

- Couvert végétal typique, plus ou moins maintenu avec présence d'érables, saules, frênes et marronniers.
- Bâti en bourg ou isolé.

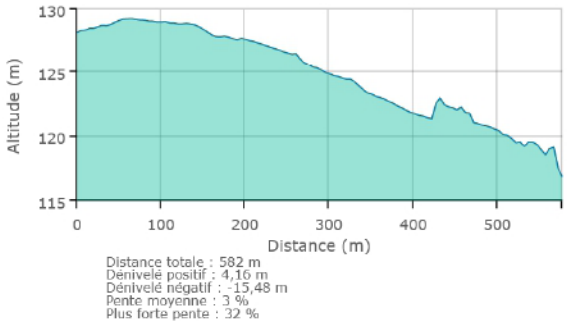


La zone d'étude et ses environs se composent de différentes entités paysagères à la fois bâties et non bâties :

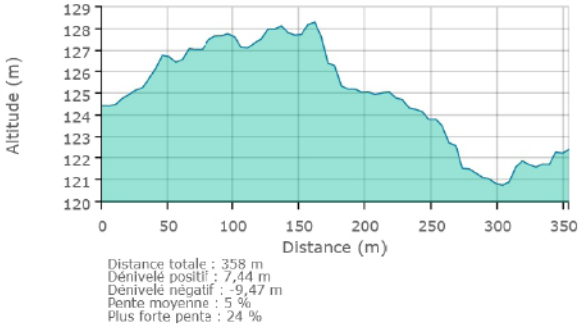
- Zone d'activités à dominante logistique, au nord de l'A4
- Des espaces agricoles de différentes cultures, au nord et à l'ouest.
- Des espaces naturels, notamment boisé (dont des boisements classés), à l'est, à l'ouest et au sud du site, ainsi que bocagers ou en prairie à l'est.
- Des chemins (rue de la brosserie qui longe le terrain à l'est) et une infrastructure routière principale, à 55m : la D948
- Le périmètre est éloigné des zones résidentielles, dont les premières sont situées environ 200m au nord. La distance n'est pas si élevée mais l'impact visuel est fortement atténué par la présence de haies et d'arbres plantés en bordure du champ qui sépare la zone résidentielle de la zone d'étude.

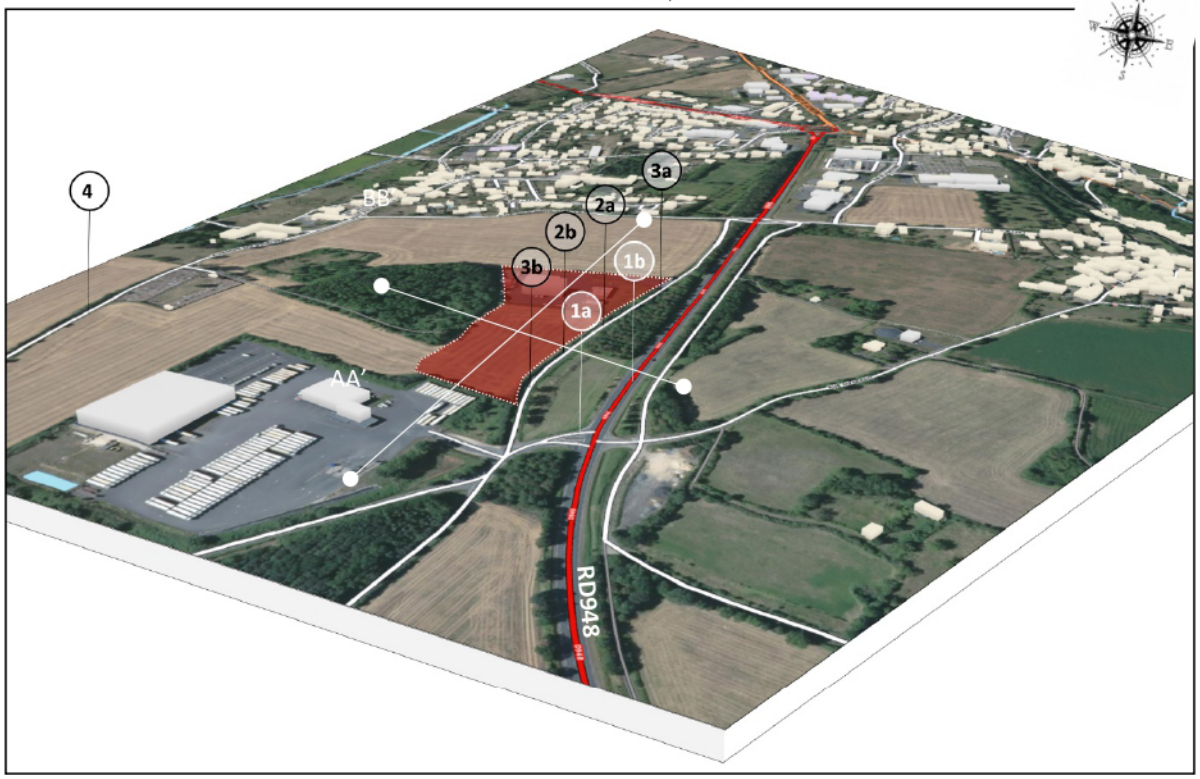
La **topographie n'est pas fortement marquée, mais présente un léger vallon** :

Du nord au sud du trait de coupe AA' :
Profil descendant progressif
-5 m sur le terrain
-10m sur tout le profil altimétrique (périmètre élargi)



D'ouest en est (trait du coupe BB') :
Profil descendant progressif
-3 m sur le terrain
-8 m sur tout le profil
(périmètre élargi)





Séquence visuelle, observations et ambiances :

Quelques séquences visuelles offertes par le paysage environnant sont présentées ci-après, et située sur le plan ci-dessus. Les images sont des photographies prises sur place complétée d'extraits de Google Street View et permettent un suivi des perceptions de l'automobiliste ou du passant.

Séquence 1a : Vue du site depuis la Route Départementale

Cette séquence nous offre un visuel sur le site, une petite fenêtre ouverte vers le terrain, entre des haies et un bosquet.

A droite, la route départementale 948, bordée d'un fossé. Au centre à l'arrière, un bosquet masquant le terrain d'étude lorsque l'on vient du nord. Ainsi qu'un terrain en prairie au premier plan. A gauche, la rue de la Brosserie bordée d'un talus, de quelques arbres d'alignement, ainsi que d'une grande haie composée d'arbres et d'arbustes.

Cette façade végétale fait partie d'un espace boisé classé et protégé situé sur le terrain, et masque ainsi le site en grande partie. Seule une petite fenêtre, ouverte vers le site, offre la possibilité d'apercevoir le bâtiment de l'activité de transport existante au nord du terrain.

Les lignes d'horizons sont régulièrement cassées par les haies ou les bosquets, typiques des paysages bocagers.



En arrivant du sud, vers Melle (source : Google Street View aout 2022)

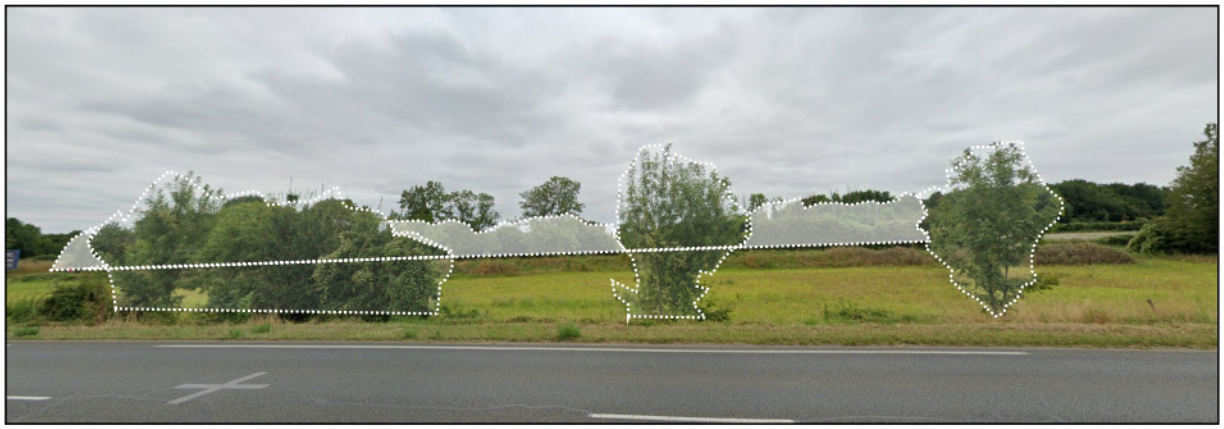
Séquence 1b : Vue du site depuis la Route Départementale

L'entrée de ville en provenance du sud, depuis cette route départementale, offre un horizon marqué des espaces encore dédié à la nature et à l'agriculture. Les zones d'activités présentes (TCMG transport et Transports Dubreuil) sont relativement peu visibles car la végétation des haies bocagères créé un masque (l'espace boisé classé notamment).

Le léger dénivelé entre la route départemental et le périmètre de projet (de 3 à 5m en fonction de l'endroit), accentue toutefois la prise de vue du site.



Vue depuis la RD, vers le sud



Vue depuis la RD, vers l'ouest, direction le site, et vue du boisement classé en frange du terrain.



Vue depuis la RD, vers le nord

Séquence 2a : le long du chemin Baudroux (rue de la Brosserie) longeant le site

On observe un contraste entre le paysage ouvert à droite, cultivé, avec des bâtiments logistiques au fond mais cachés par de la végétation, et une végétation dense à gauche.

Plusieurs éléments marquent le périmètre du site : le fossé d'abord qui longe la route, puis le mur en vieille pierre qui sert de soutènement pour le champ. Le site est en effet surélevé de 1 à 2m par rapport à cette route.

Ces aménagements anciens et le bosquet à gauche font oublier la route départementale à proximité et sont typique du paysage rural local.



Panorama depuis la rue de la Brosserie, direction sud.

Séquence 2b : le long du chemin Baudroux (rue de la Brosserie) longeant le site

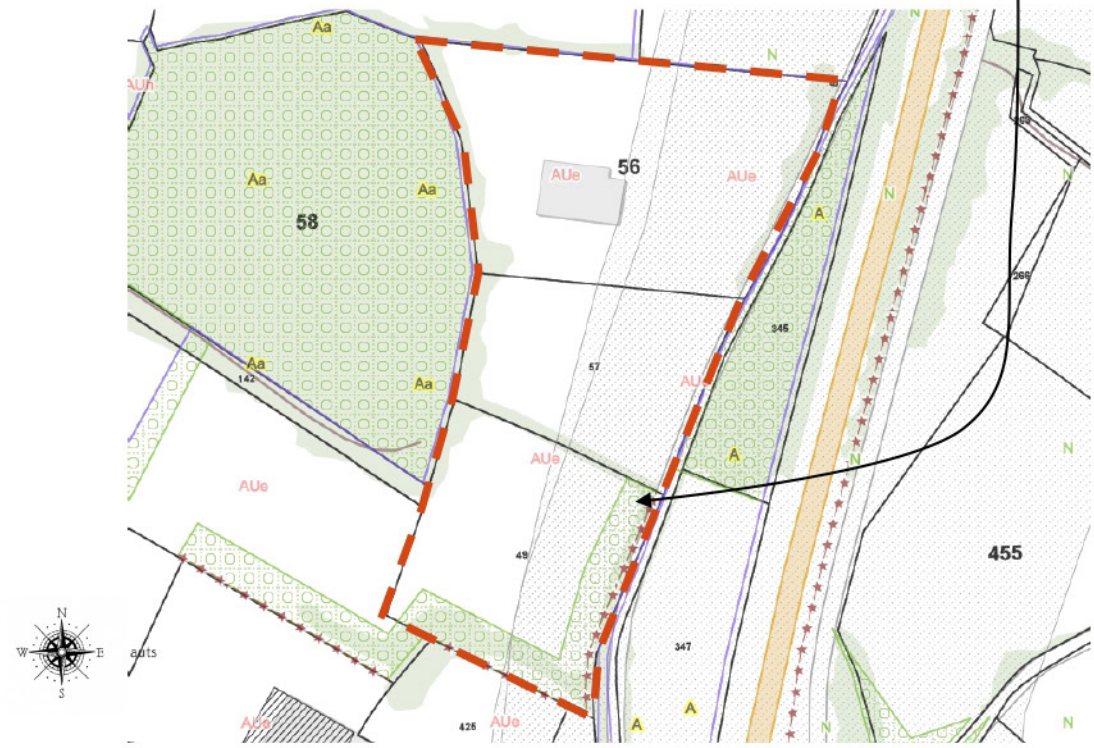
Plus au sud, le bosquet à gauche disparait pour laisser apparaître la route départementale.



Vue depuis la rue de la Brosserie direction sud (RD et entreprise logistique).



Le boisement situé le long de la route et au fond à droite est classé.



En vert, les espaces boisés classés inscrit au PLU de Saint-Martin-Les-Melle
(Environ 15m d'épaisseur au sein du périmètre rouge)

Une large frange végétalisée, longeant le sud et l'est du périmètre du projet, est **un boisement classé dont les défrichements sont interdits** (conformément à l'article L 130-1 du Code de

l'Urbanisme cf. annexe du règlement du PLU). Ce boisement est composé d'arbres et d'arbustes de grandes tailles, et créé un véritable masque pour le terrain.

Ces types de bois ou de haies bocagères présentent de nombreuses fonctions environnementales :

- Ils constituent des corridors écologiques importants,
- Ils favorisent l'écoulement régulier des eaux de pluie, leur infiltration grâce aux racines ainsi que leur épuration.
- Ils participent à l'effet brise vent.
- Ils constituent une zone d'ombrage (microclimat) appréciable en été pour la faune.
- Ils représentent un fort potentiel pour le développement de la filière bois-énergie (déchets de coupe annuelle pour entretien du bocage).

La protection de ces entités est donc essentielle pour le maintien de la biodiversité, mais aussi pour la protection de la qualité de l'eau. Le devenir du réseau bocager est en grande partie dépendant à l'évolution des pratiques agricoles sur le territoire, puisque sa présence sur le territoire est étroitement corrélée à l'activité d'élevage autrefois dominante, mais de plus en plus délaissée au profit d'une activité de céréaliculture qui s'accompagne d'une ouverture des paysages et de la destruction de nombreuses haies.

Séquence 3a : Vue du site vers la RD.

Le bosquet à proximité est du terrain permet à la fois de masquer le terrain mais est également favorable à la biodiversité. Ces espaces contribuent à la richesse des paysages du territoire.



Vue depuis le site vers la Route Départementale.

Séquence 3b : Vue de la RD depuis le site

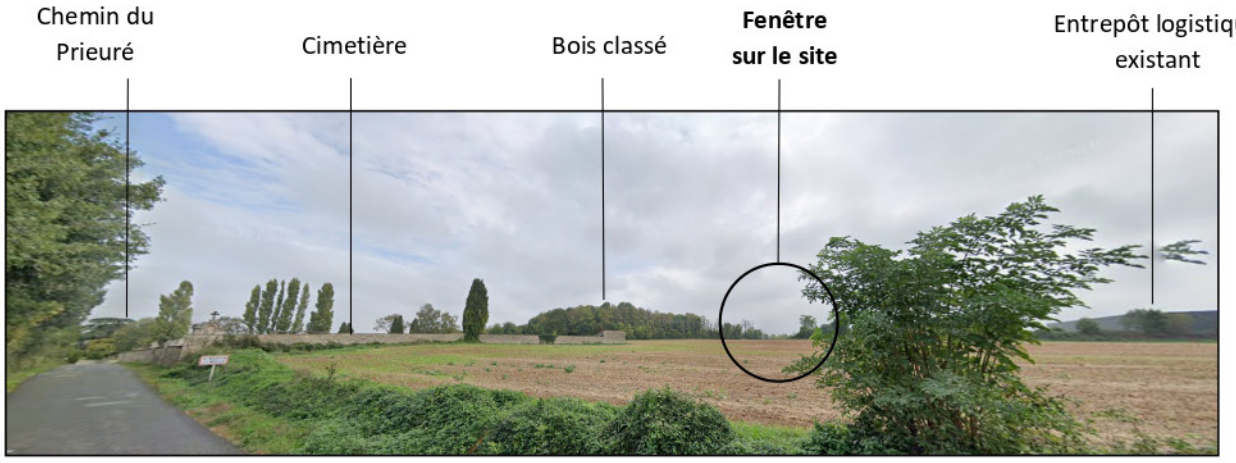
Cette séquence met en avant l'impact de la grande haie présente au sud-est du site, masquant presque entièrement le terrain. Plus au nord, elle disparait et laisse apparaître une fenêtre de visibilité vers le site et l'activité au nord du terrain. Une morphologie parfaitement adéquate à l'établissement d'un projet en entrée de ville, qui doit trouver un équilibre entre intégration au paysage, réduction de l'impact visuel du projet, et effet vitrine avec une fenêtre de visibilité.



Vue depuis la rue de la Brosserie longeant le site, direction nord.

Séquence 4 : Entrée de ville OUEST

Le site est visible depuis le chemin du prieuré, petite route qui entre dans Saint-Martin-Les-Melle également. Une petite fenêtre s'ouvre sur le terrain du projet, au-delà des champs, entre un bois classé et les entrepôts logistiques de TCMG Transports.



Vue depuis le Chemin du Prieuré et le cimetière

Synthèse

Principaux constats :

- Le paysage autour du site est riche et varié : agricole, forestier, bocages préservés.
- Les activités existantes ont peu d'impact visuel sur cette partie de l'entrée de ville
- Le site est masqué visuellement par des bosquets et de grandes haies, dont un espace boisé classé.
- La présence de fossés et du muret en pierre le long du site sont des éléments marqueurs historiques et qualitatifs.
- Le site n'est pas concerné par une zone naturelle protégée mais par des corridors écologiques (systèmes bocagers, et de corridors écologique).
- Le site n'est pas localisé au sein des périmètres de protection du patrimoine. Cependant, il est proche d'un site classé et d'un SPR et il est concerné par une ZPPA.

Enjeux :

- Préserver la qualité et la variété des paysages existants alentours, ainsi qu'en frange du site (boisement classé, haies, arbres, fossés, muret).
- Préserver la vue depuis le chemin du Prieuré et le cimetière, et conserver les espaces naturels comme paysage visuel dominant, en intégrant le projet à son environnement.
- Anticiper les démarches archéologiques.
- Préserver les milieux à caractère écologique et supports de biodiversité.

Principes d'aménagement

Le projet d'aménagement de la zone vise à poursuivre le développement de la zone d'activité au sud de Saint-Martin lès Melle, et permettre la relocalisation d'une activité existante au sein de la commune. Aménager ce site permettrait par la même occasion de relier l'activité logistique au nord du site et l'activité logistique au sud du site, et d'ainsi former une seule zone d'activité sans discontinuité urbaine.

Dans cet objectif, et comme cela a été précisé au chapitre d' « Introduction », la réduction de la marge de recul fixées par l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme depuis l'axe de la D948 (100m) s'avère nécessaire.

Il est ainsi proposé de fixer les marges de reculs suivantes :

- 80 m depuis l'axe de la RD 948

Cette marge se cale sur la limite de l'espace boisé classé présent sur le site, représenté sur le règlement graphique du PLU de Saint-Martin-Les-Melle (Modification n°3 approuvée le 12.12.2016). Cet espace est donc préservé et non impacté.

Toutefois, la dérogation aux marges de recul fixée par la loi Barnier ne peut être garantie uniquement par la proposition d'un projet qualitatif prenant en compte l'insertion paysagère, urbaine, et architectural du site. De plus, l'aménagement de la zone devra favoriser la réduction des nuisances pour les usagers et riverains tout en veillant à la sécurité aux abords des axes.

Ainsi, l'aménagement de la zone de projet devra tenir compte des dispositions présentées ci-après, reprises dans les dispositions règlementaires du PLU.

Considérer les risques et nuisances

Risques naturels

L'aménagement de la zone devra prendre en compte le risque lié au retrait-gonflement des sols argileux (aléa moyen), de sismicité (risque sismique modéré), et du potentiel radon (de catégorie 3).
Afin d'assurer la sécurité des usagers du projet, il est nécessaire de prendre en compte ces risques dans la conception du projet et de prendre les précautions particulières pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisations du sol.

Risques technologiques

Pour les activités qui seraient susceptibles de générer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, notamment pour la sécurité et la santé, celles-ci devront respecter les règlementations en vigueur, notamment celle au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Nuisances

L'emprise du projet est suffisamment éloignée des ilots résidentiels situés à environ 200 m.

Le traitement paysager à mettre en œuvre sur les franges du périmètre jouera en partie le rôle d'écran visuel et phonique. Ainsi, cela limitera la perception des bruits liés :

- à la circulation des véhicules sur la D948
- aux activités qui s'implanteront sur le périmètre vis-à-vis des zones environnantes.

Enfin, afin de contribuer aux objectifs de qualité de l'air, le projet accordera une large place à la végétation.

Considérer la sécurité

Accessibilité

Le périmètre de projet est desservi par la rue de la Brosserie.

Cette rue est accessible au nord depuis la D948 via un tourne-à-gauche. Elle présente une restriction de circulation pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, sauf exceptions pour les riverains et donc les usagers de la zone.

Le périmètre de projet est également accessible par le sud, via le carrefour situé devant TCMG Transport. Cependant, dans le sens de circulation sud-nord, une interdiction de tourner à gauche étant en vigueur, il faudra emprunter le giratoire situé à 1,4 km plus au nord avant de revenir sur ce carrefour.

A noter, dans le sens sud nord, le carrefour Saint-Martin / Saint-Hilaire ne permet pas l'accès au PL (mouvements de giration). De ce fait, il leur faudra également emprunter le giratoire situé à 1,4 km plus au nord pour rejoindre la zone d'activités.

L'accès direct au terrain se fera de préférence soit par l'accès existant au nord-est, vers Transport Dubreuil, soit par l'accès agricole existant, juste au-dessus de l'espace boisé classé.

Une attention particulière sera portée à la conservation de la végétation existante et du mur de soutènement en pierre.

Aucun autre accès n'est prévu.

Mode doux

Le projet accordera des espaces dédiés à la circulation des modes doux afin de garantir la sécurité des usagers et des riverains.

Considérer la qualité urbaine, paysagère, architecturale et environnementale

Implantation des constructions

- Les constructions devront respecter **une marge de recul de 80m minimum depuis l'axe de la D948**, qui se situe dans le prolongement de l'espace boisé classé au sein du périmètre. A titre indicatif, cet espace est d'une largeur de 15m environ par rapport à la limite avec la rue de la Brosserie.

- Compte tenu de la vocation de la zone, la hauteur maximale des constructions est fixée à 12 m par le PLU. Des dispositions seront prises pour limiter la perception et garantir leur intégration, qu'il s'agisse des vues depuis la D948, ou depuis la rue du Prieuré (coté cimetière).

- Par ailleurs, une attention particulière devra être portée au **traitement des façades**, qui constitue une part importante dans la perception globale du bâti. **A ce titre, les couleurs vives, blanches ou réfléchissantes sont interdites.**

- En outre**, les bâtiments devront être conçus en réponse au domaine public plutôt qu'en tournant le dos à ces espaces**. Par exemple, on évitera particulièrement les façades aveugles.

- Les haies et arbres existants sur le terrain et en abords devront obligatoirement être conservés. **Le bâtiment ou une enseigne pourront être en partie visible** depuis la départementale, **grâce à une « fenêtre » dégagée et existante sur le site. Celle-ci ne doit pas être agrandi** et répond à un équilibre entre visibilité et intégration paysagère et environnementale du projet.

- **Le boisement classé, les fossés et le muret en vieille pierre à l'est devront être maintenus, préservés et entretenus.** Des modifications peuvent être effectuées en cas de création d'un accès à l'emplacement prévu.

- **Les marges de recul depuis la D948 feront l'objet d'un traitement paysager.** Ces marges pourront également accueillir des bassins et des noues paysagères, favorables à la gestion des eaux pluviales.

- **Une frange paysagère devra être créée à l'arrière du terrain, au sud-ouest, en transition avec l'espace agricole.**

- De manière général sur le site, les **franges paysagères** devront intégrer une végétation qui jouera un rôle **d'écran visuel** permettant de garantir l'insertion des constructions, créeront un environnement favorable à la biodiversité en offrant un refuge pour la petite faune locale, amélioreront la qualité de l'air, amèneront des îlots de fraicheur, et créeront de l'ombre.

  Ces franges paysagères de transition seront particulièrement consistantes pour « dominer » le bâti et obtenir un effet de lisière, et seront ainsi **composées de différentes strates végétatives :**
  - Arborescente (hautes tiges…)
  - Arbustive (basse tige, arbustes…)
  - Herbacée, couvre-sols
  - Bassin, noue

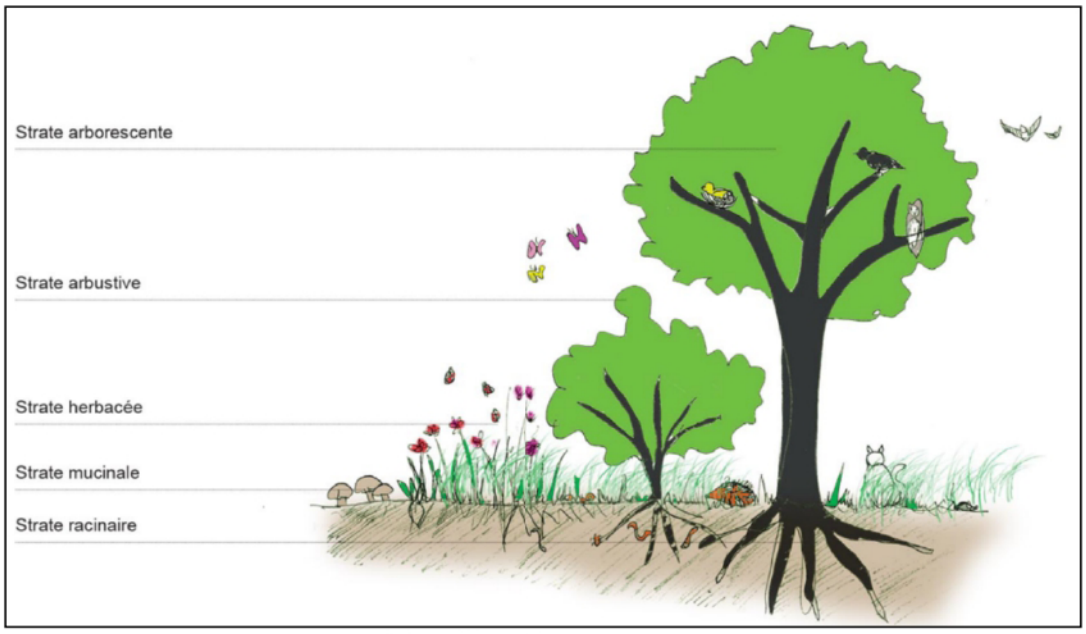


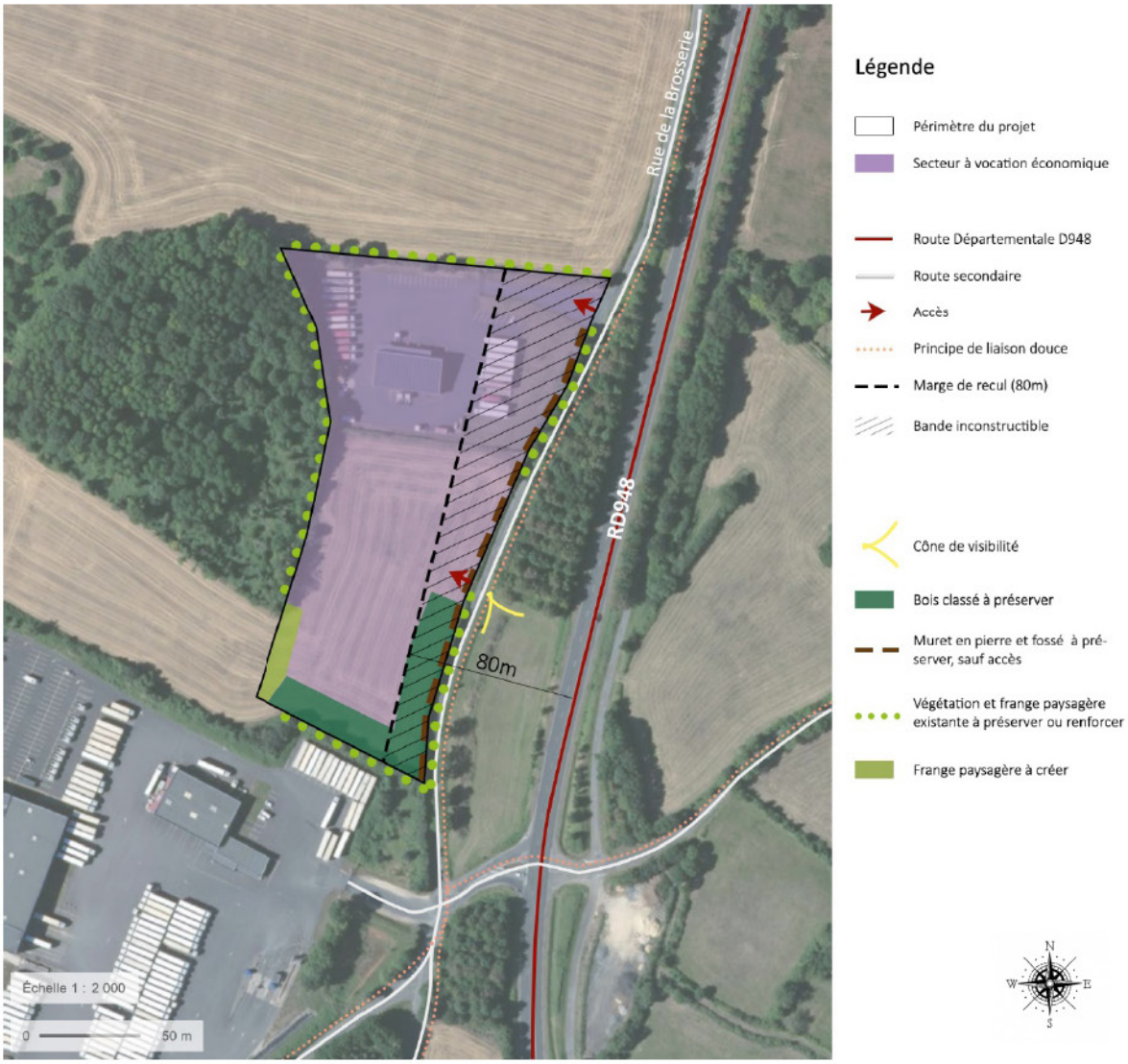
Schéma d'une frange paysagère
Source : Schéma Complémenterre pour l'USH, 2012

- Afin de **limiter l'imperméabilisation des sols**, les emprises laissées libres de toute construction devront accorder une large place à la végétation et aux plantations, en particulier les franges et **les espaces dédiés au stationnement**.

- Enfin, tout traitement paysager devra privilégier **les espèces locales** et recourir à une palette végétale diversifiée (taille, forme, essence). Les plantations de pleine terre sont à privilégier. On évitera les haies mono-spécifiques, plus fragiles en cas d'attaque parasitaire ou d'incident climatique. En outre, d'un point de vue esthétique, le mélange d'espèce offrira une variété de couleurs, de fleurs, à des périodes différentes. D'autre part, quelques essences pourront être persistantes ou marcescentes, afin d'avoir une végétation intéressante toute l'année. Néanmoins, on évitera les conifères qui ne constituent pas les haies traditionnelles du paysage local.

- En cas de mise en place de clôture, prévoir des clôtures compatibles avec la circulation de la petite faune : à claire voie et avec des petits passages (espaces de 10 à 25 cm de hauteur entre le sol et le bas de la clôture à intervalle régulière).

Schéma de synthèse



Perspective depuis la RD948

Le périmètre est aujourd'hui visible uniquement dans le sens sud-nord, sur une courte « ouverture » visuelle, qui permet d'apercevoir le bâtiment existant.
La perspective future met en avant un faible impact, puisque le bâtiment actuellement visible sera masqué.

Perspective actuelle



Perspective future



Exemple de visibilité sur un grand bâtiment et du traitement paysager que pourrait prendre la marge de recul.