

**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. »

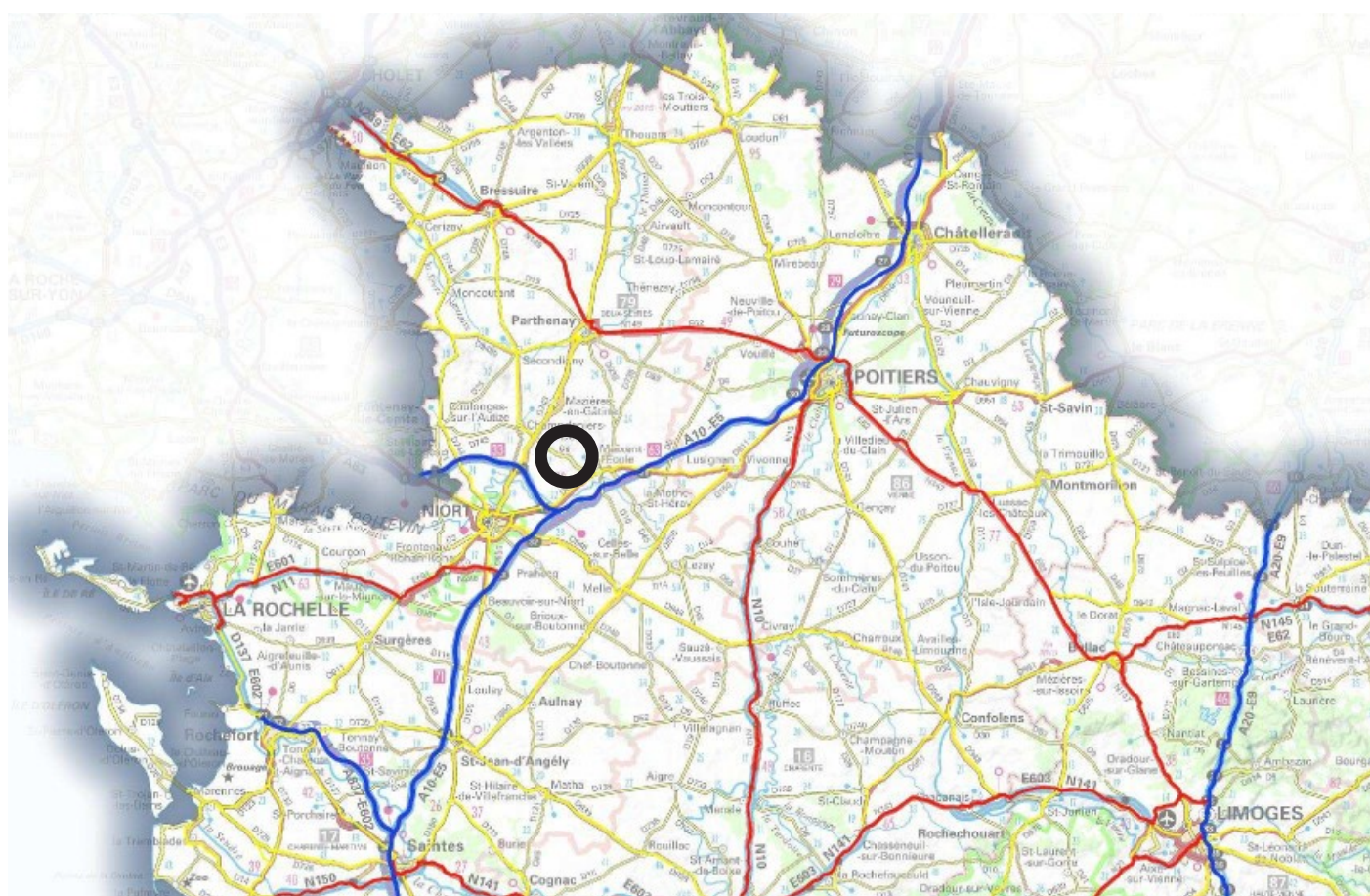
2. Contexte du projet

La commune d'Aigondigné

La commune d'Aigondigné est située à une dizaine de kilomètres 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.

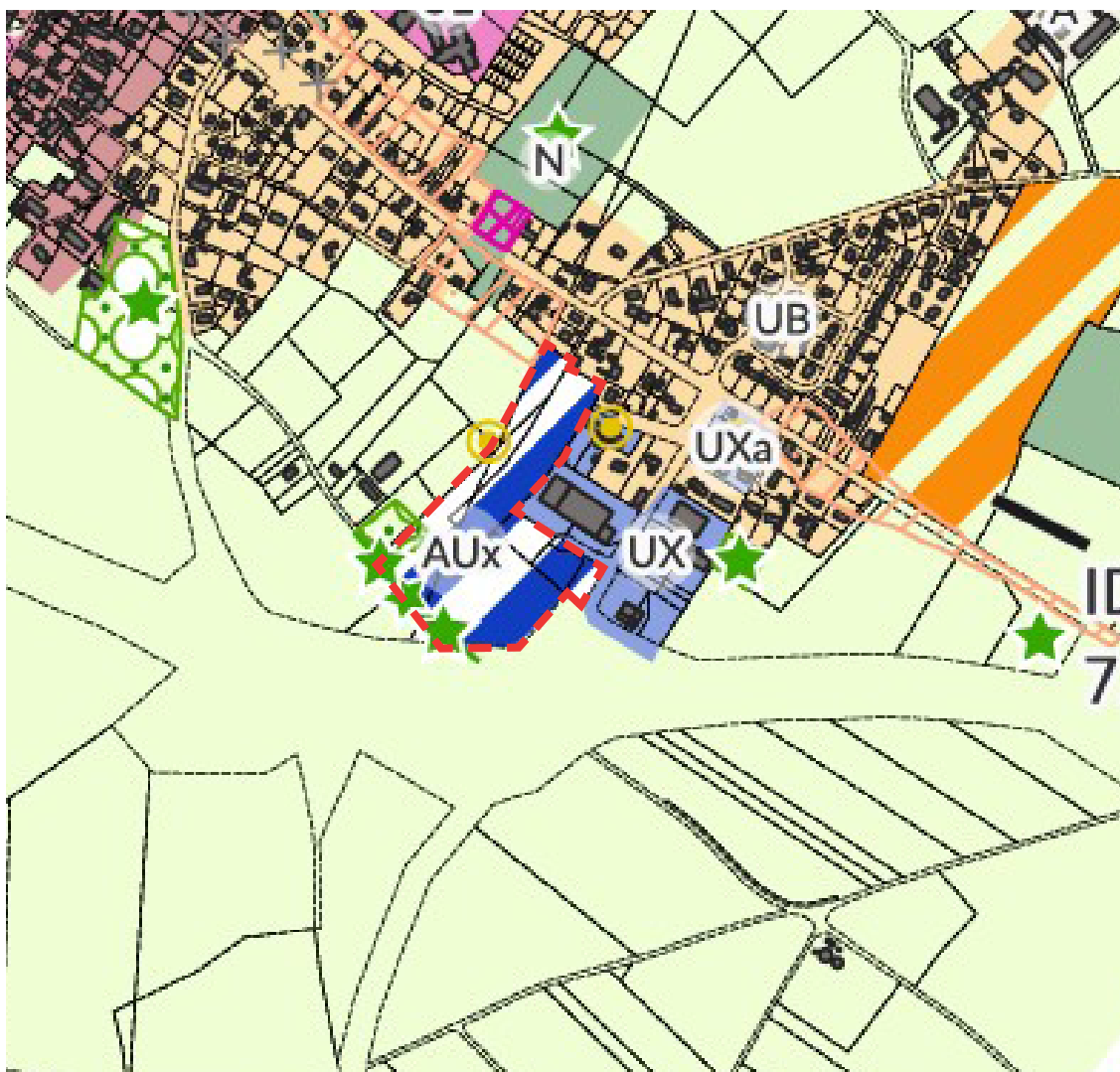
Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi)

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

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

Ce secteur est également soumis 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



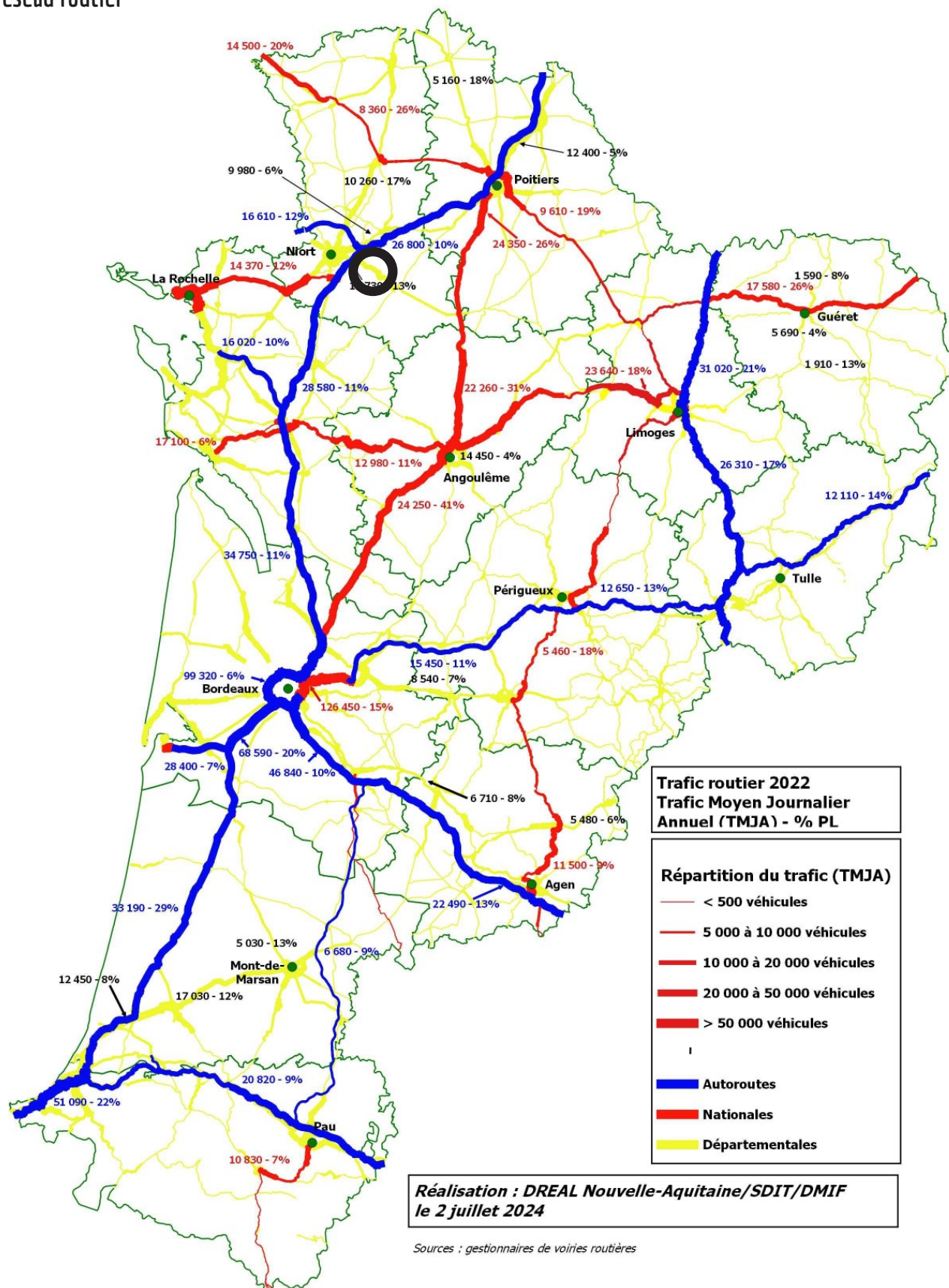
Plan de zonage du site (source : PLUi)

Le Schéma de Cohérence Territoriale (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

5



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 pavillonnaire 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 bâtiment 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.

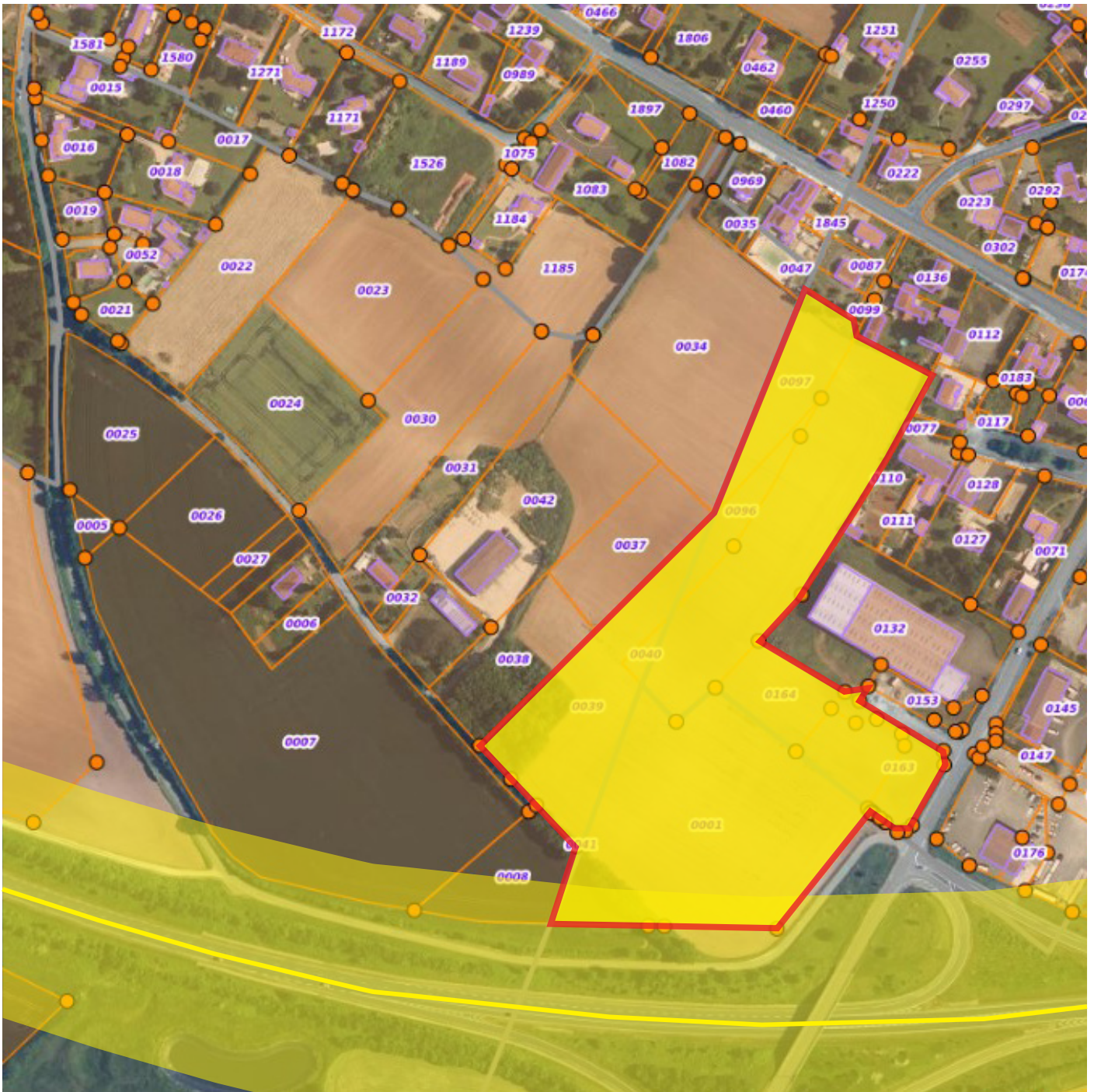
Le site concerne plusieurs parcelles pour une surface totale de 4.74 ha.



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)

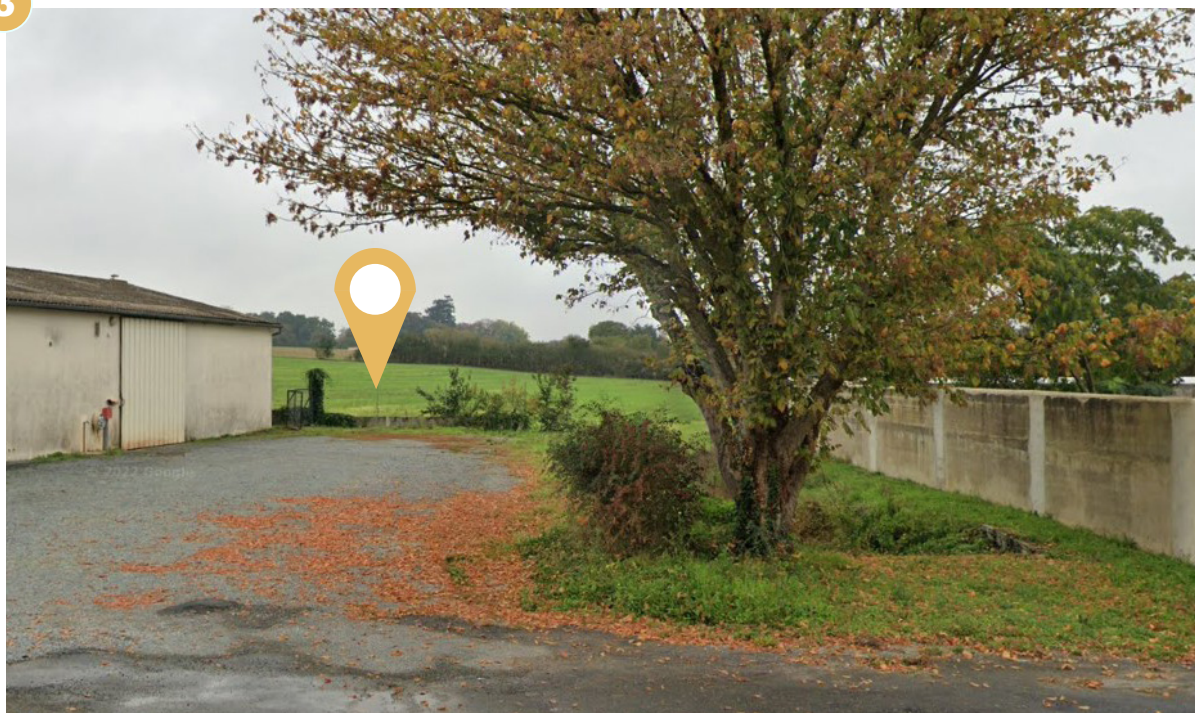
Perceptions visuelles

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).



3



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

2



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

1



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 à l'Est du site (source : Google 2021)



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

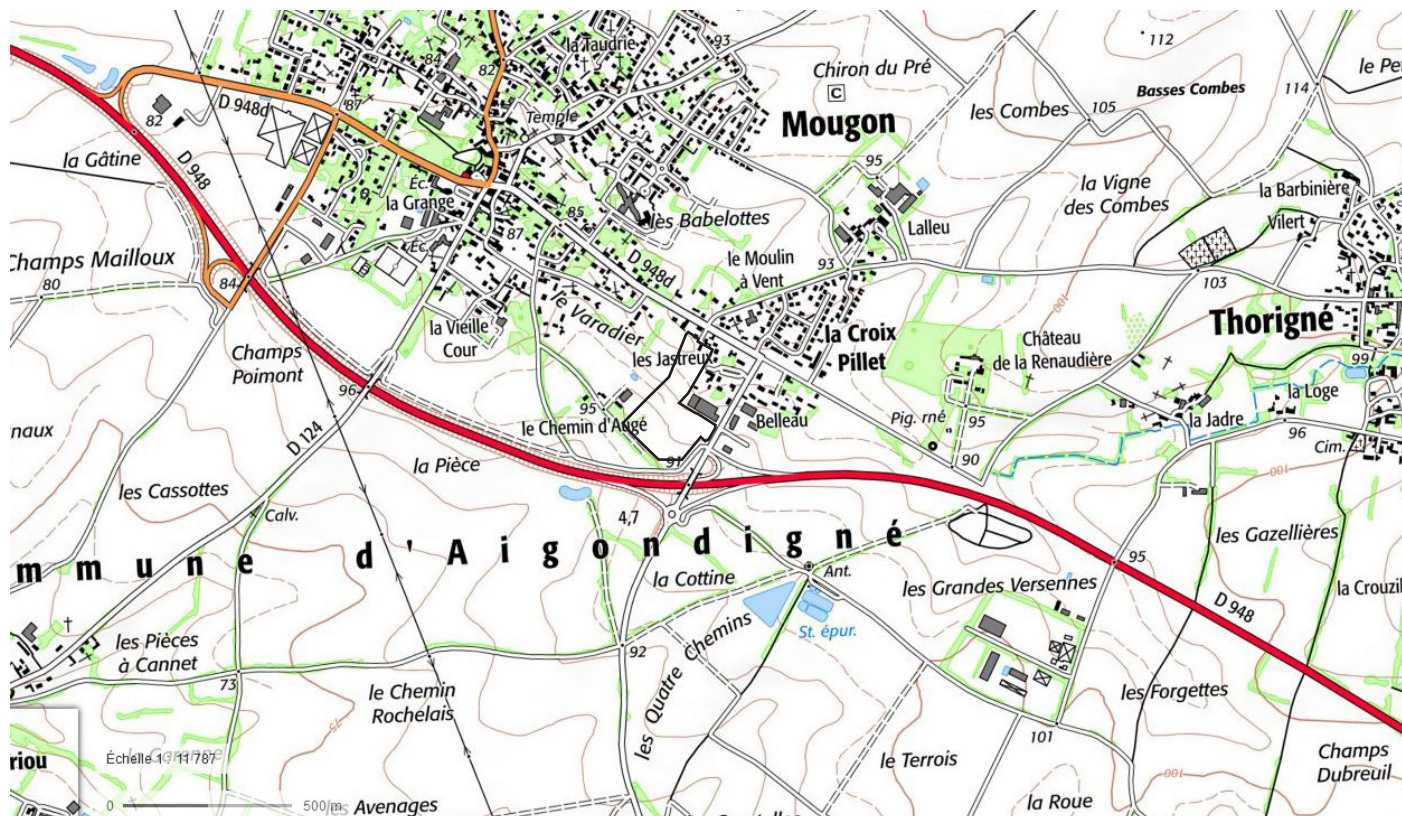


Topographie du site

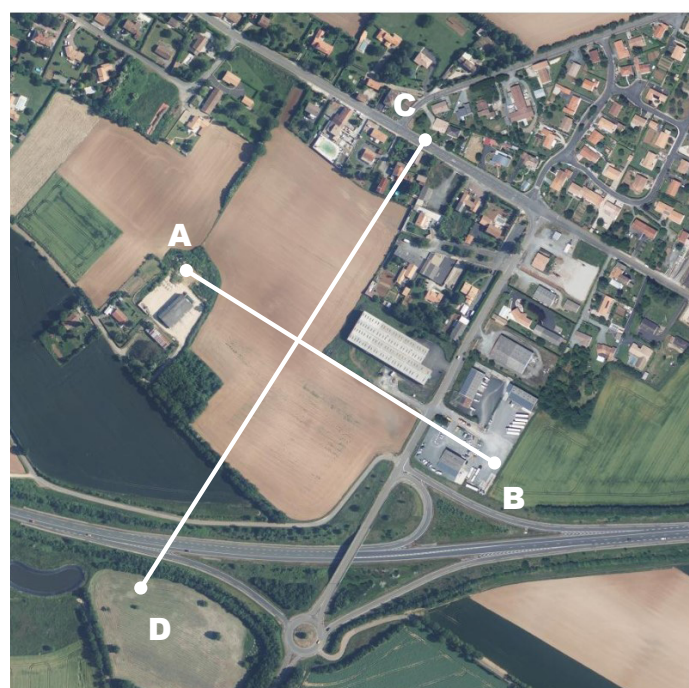
Le site a une pente montante vers le Nord, de près de +10m sur 200m de long, soit une pente de près de 20%.

De l'Ouest à l'Est, le site ne connaît pas de topographie particulière, malgré une légère dépression au centre du secteur (-2m).

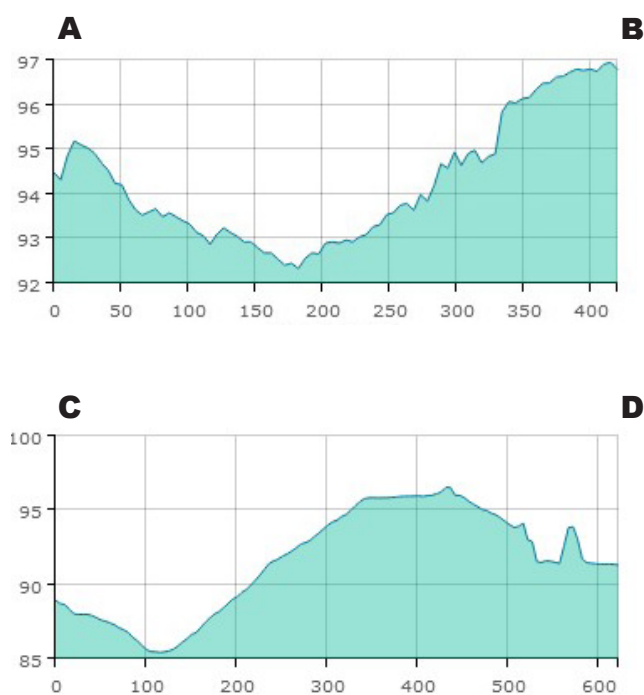
La route départementale est implantée dans un creux au Sud, elle n'est pas visible depuis le secteur.



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

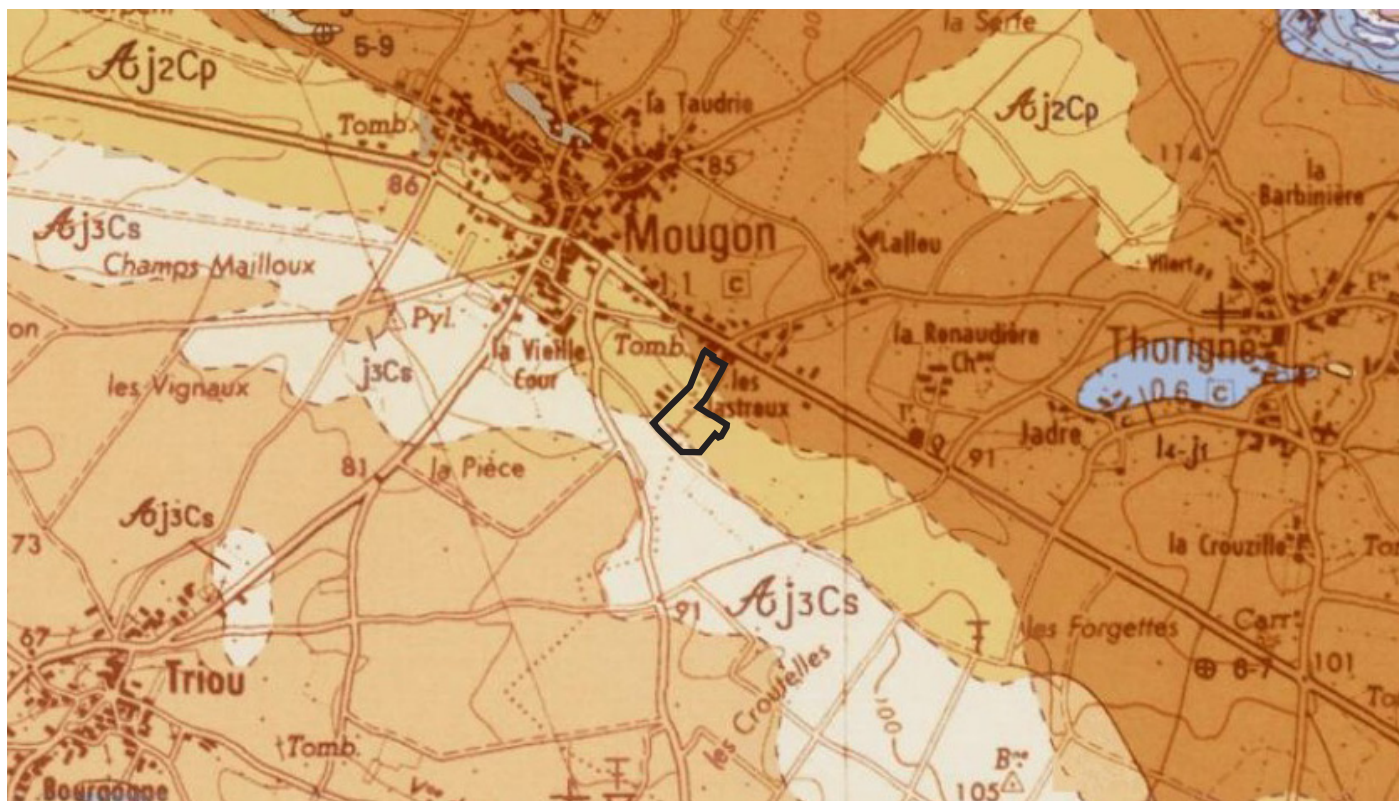


Profils altimétriques (source : Géoportail)



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 à 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 à 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 règlement du PLU comme des éléments de patrimoine naturel à protéger.

Au Sud-Ouest, un ensemble arbustif est aussi inscrit au règlement 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.



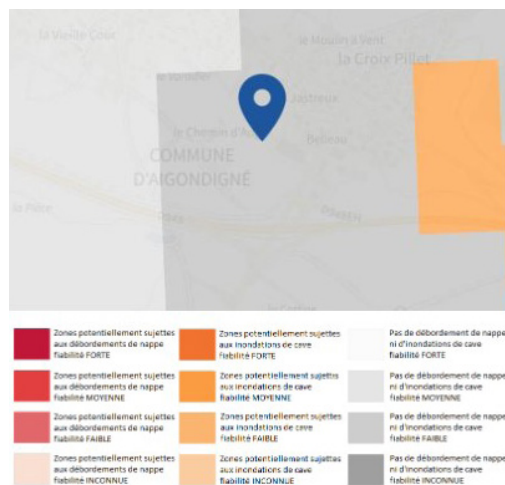
(source : Google street view, 2021)

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". Parmi 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.

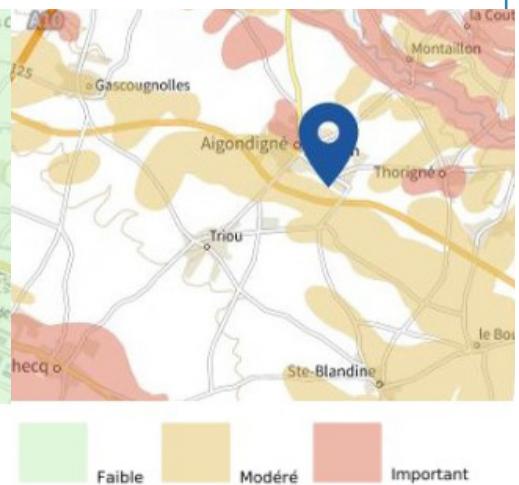
Risque lié au remontés de nappes



Risque Radon



Risque retrait gonflement des argiles

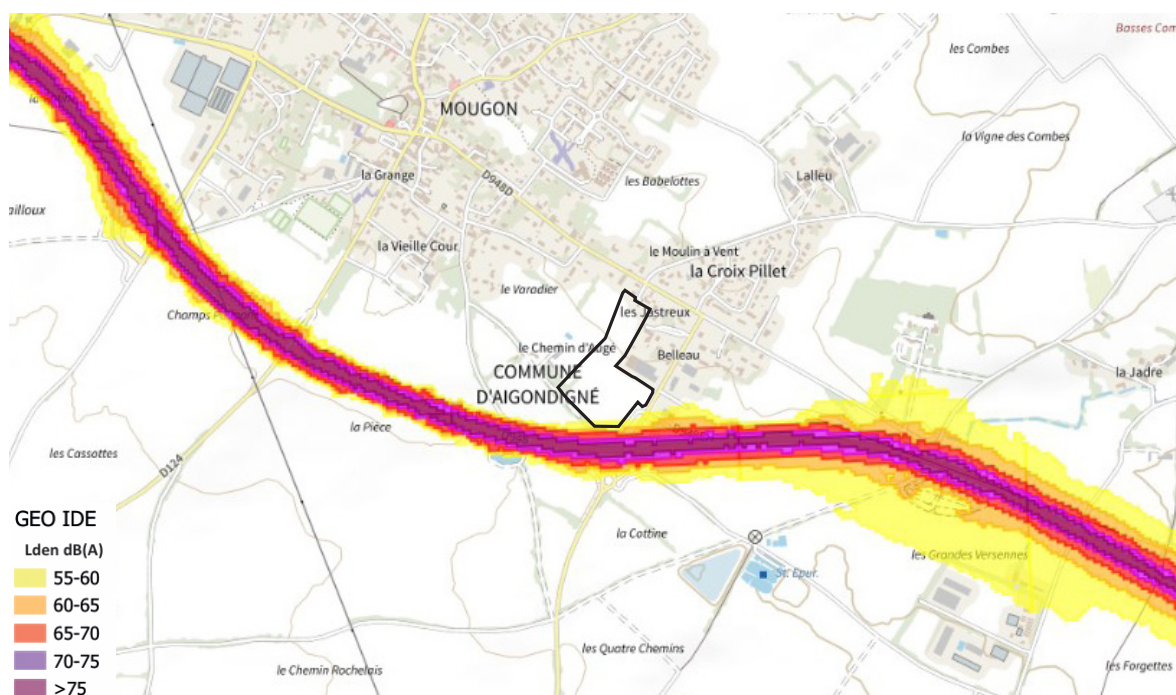


(source : Géorisques)

Le site est concerné par certains risques industriels :

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

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.572-1 à 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, issu 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. Néanmoins, 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 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 être 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'isollements 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

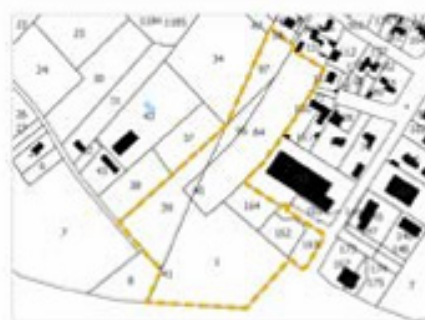
22

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

// SITE ET SITUATION



Commune : Aigondigné
Bassin de vie : _
Localisation : Extension // 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.



**PLAN LOCAL D'URBANISME
INTERCOMMUNAL (PLUi) VALANT
PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (PLH)
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
MELLOIS EN POITOU**

Site de Rabalot

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)*



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 1^{er} 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 grâce 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 Poitiers (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.



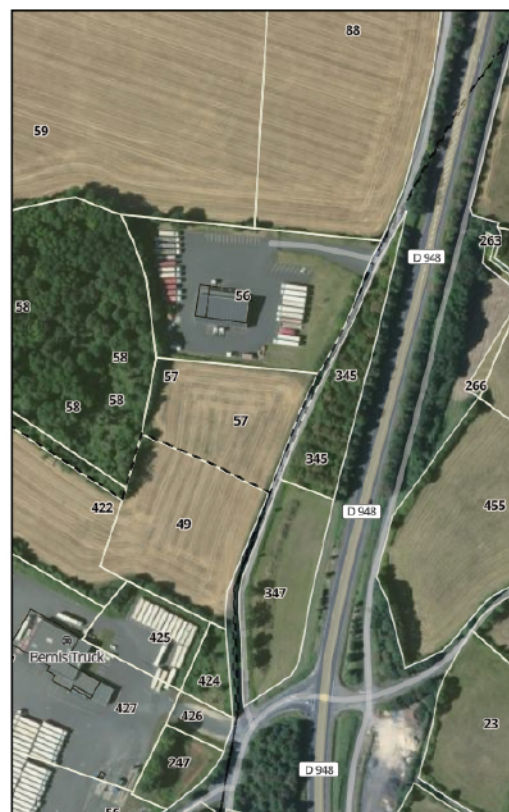
Le projet

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

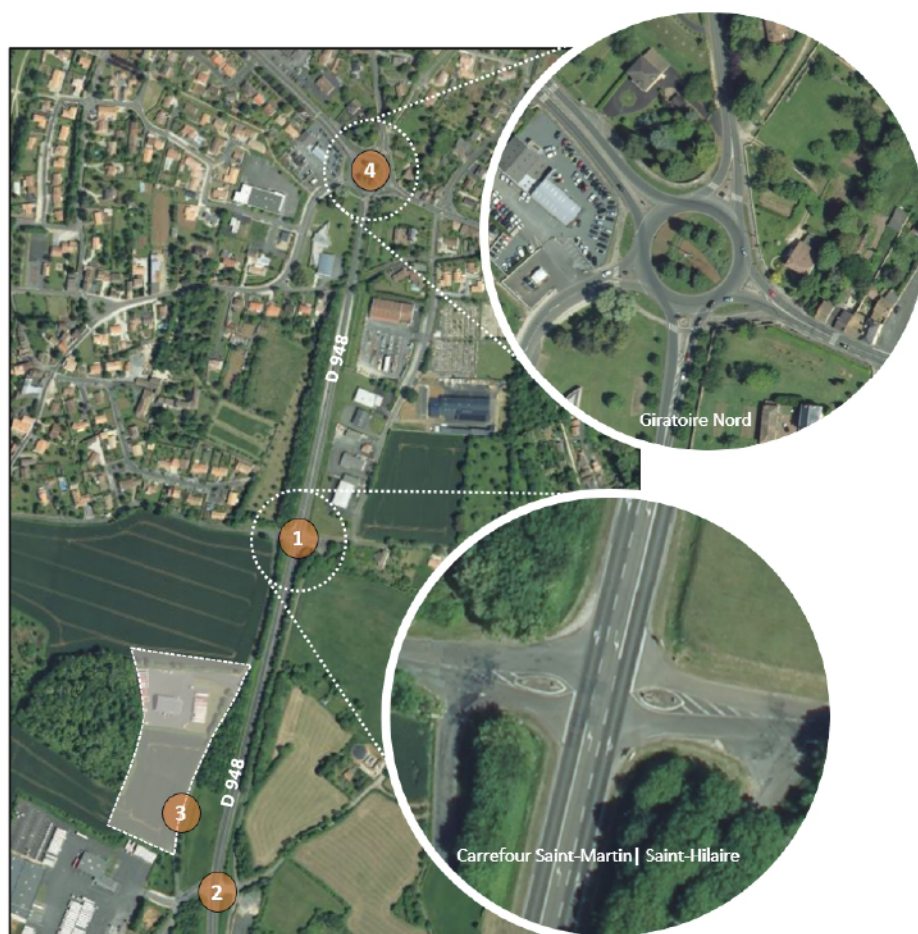
Le secteur de projet ne comporte pas d'aménagements pour la circulation des mobilités douces.

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).





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**.

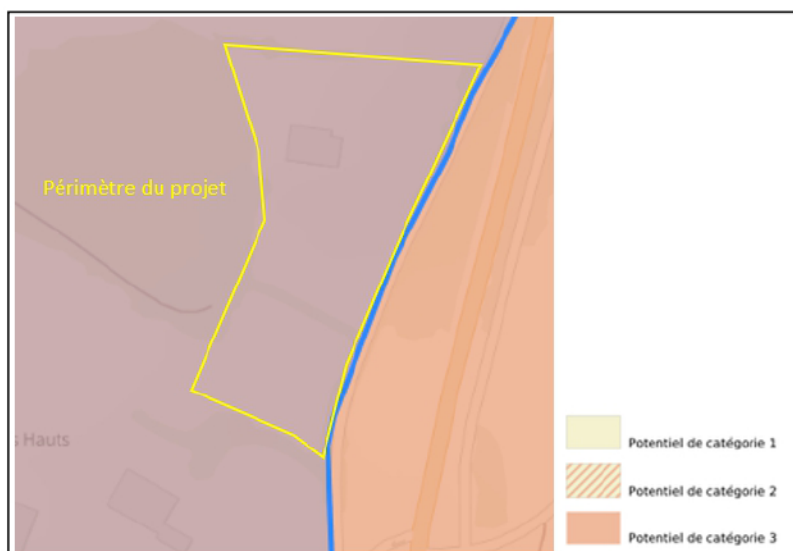


Figure 1 - Localisation du risque radon (Géorisques)

Sismicité

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



Synthèse

Principaux constats :

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

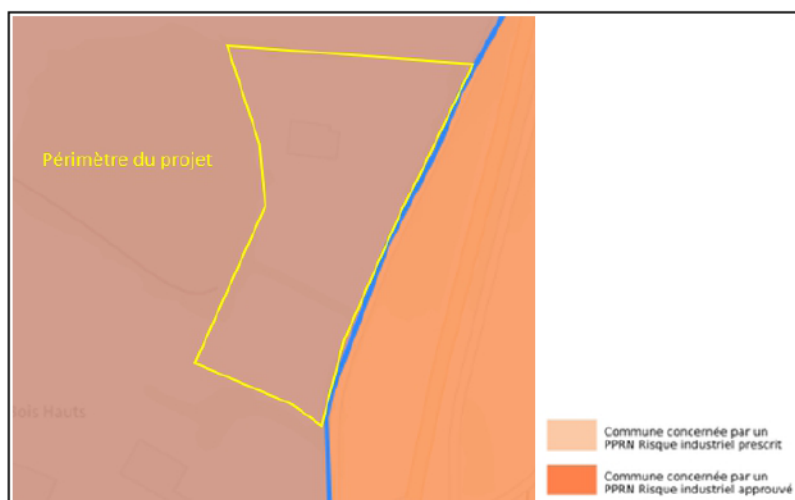
Enjeux :

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.

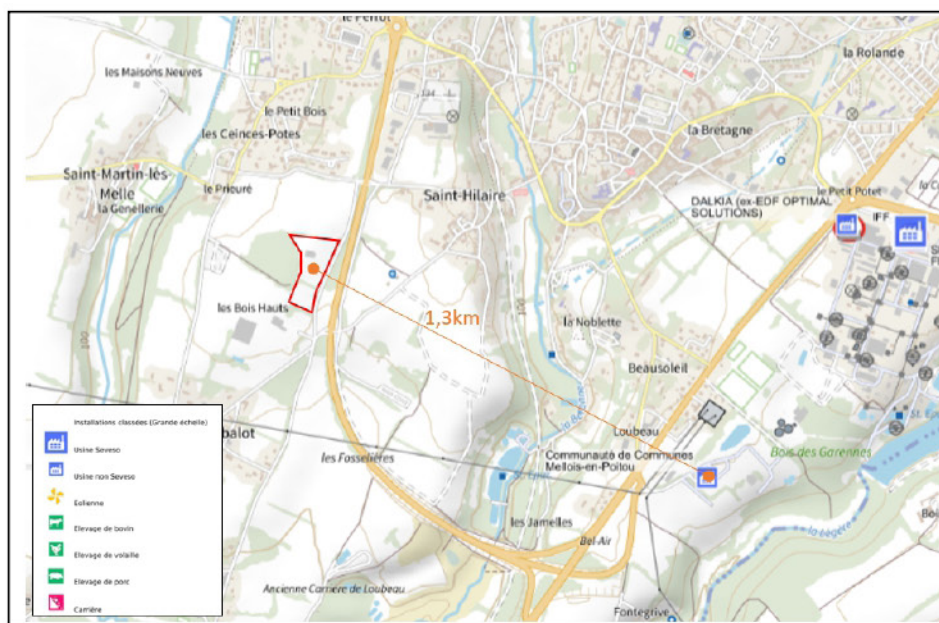


Figure 2 - Localisation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (Géorisques)

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 affectée par les nuisances.

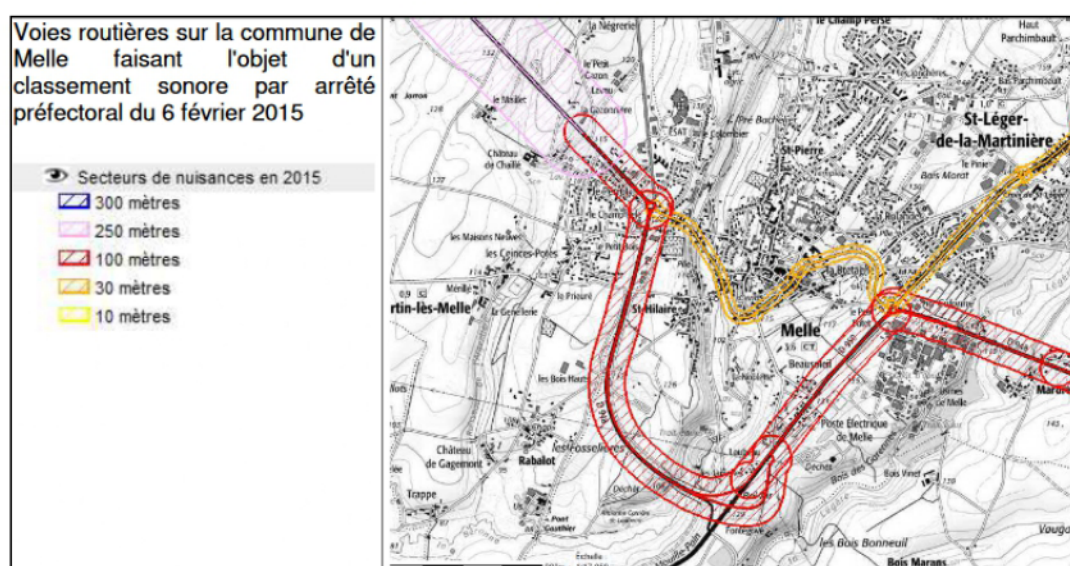


Figure 1 - Classement sonore des axes routiers de la commune de Melle (Source : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, Ville de Melle)

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 maîtriser leur impact sur les futurs usagers : organisation des constructions, mise en œuvre/maintien de plantations le long de l'axe routier, isollements 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.

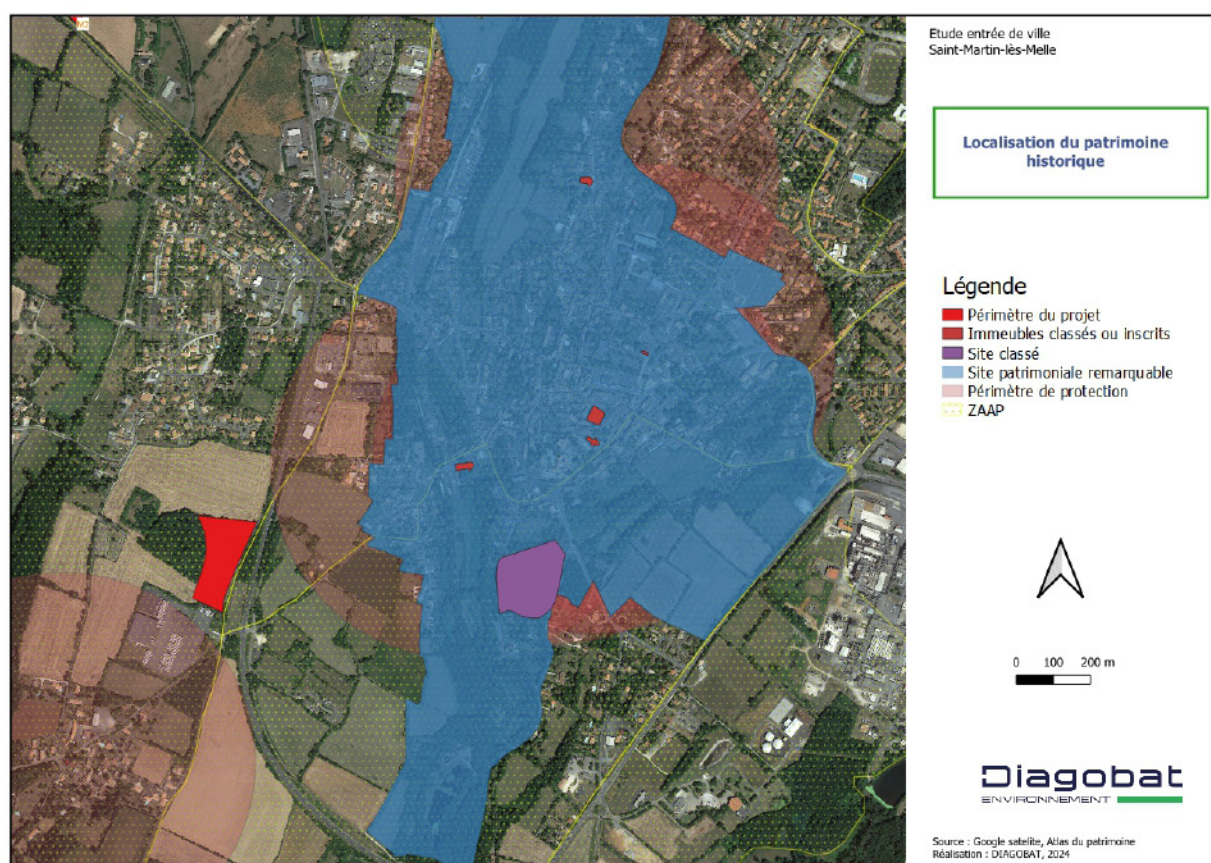


Figure 2 - Localisation du patrimoine historique à proximité du site (Source : DIAGOBAT)

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).

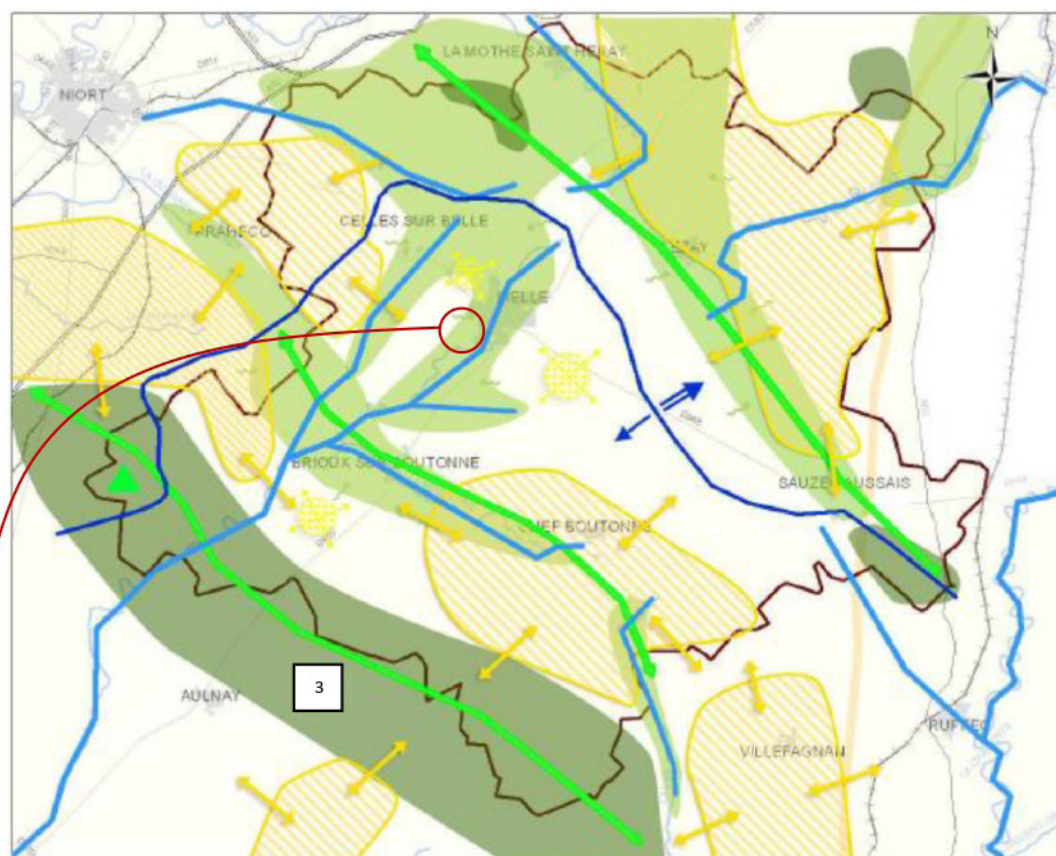
Extrait du rapport de présentation du SCOT :

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.



Légende

- PAYS MELLOIS
- VOIES FERRÉES
- LGV SEA
- zones urbaines
- Autoroute
- Nationale
- Départementale

Des paysages variés...

- Zone de forêts
- Zone où prédomine le bocage
- X Limite de l'écoulement des eaux entre les bassins hydrographiques de Loire-Bretagne et Adour-Garonne
- Vallées principales avec un fort intérêt en termes de paysage et de biodiversité participant à la continuité écologique

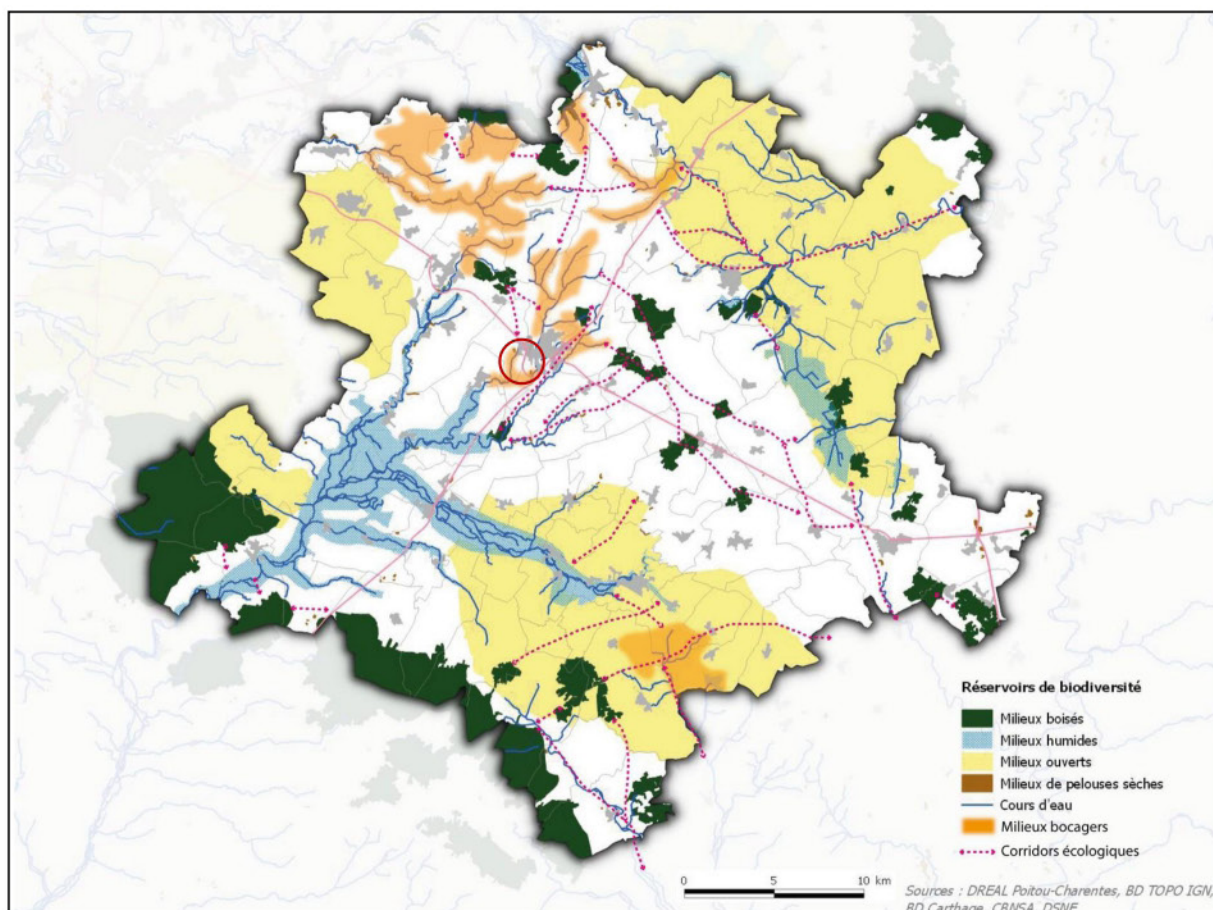
... reflétant des milieux naturels riches...

- ▲ Pôle scientifique de Chizé, réserve de biodiversité intégrale
- Zone de plaine riche en biodiversité remarquable : avifaune de plaine (Natura 2000 et ZNIEFF)

... et en interaction.

- Interconnexion des habitats où vivent les oiseaux de plaine
- Continuités écologiques dominantes
- X Zone d'expansion de l'ambrosie
- Disparition du bocage

La concentration de milieux naturels de grande richesse est élevée 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.



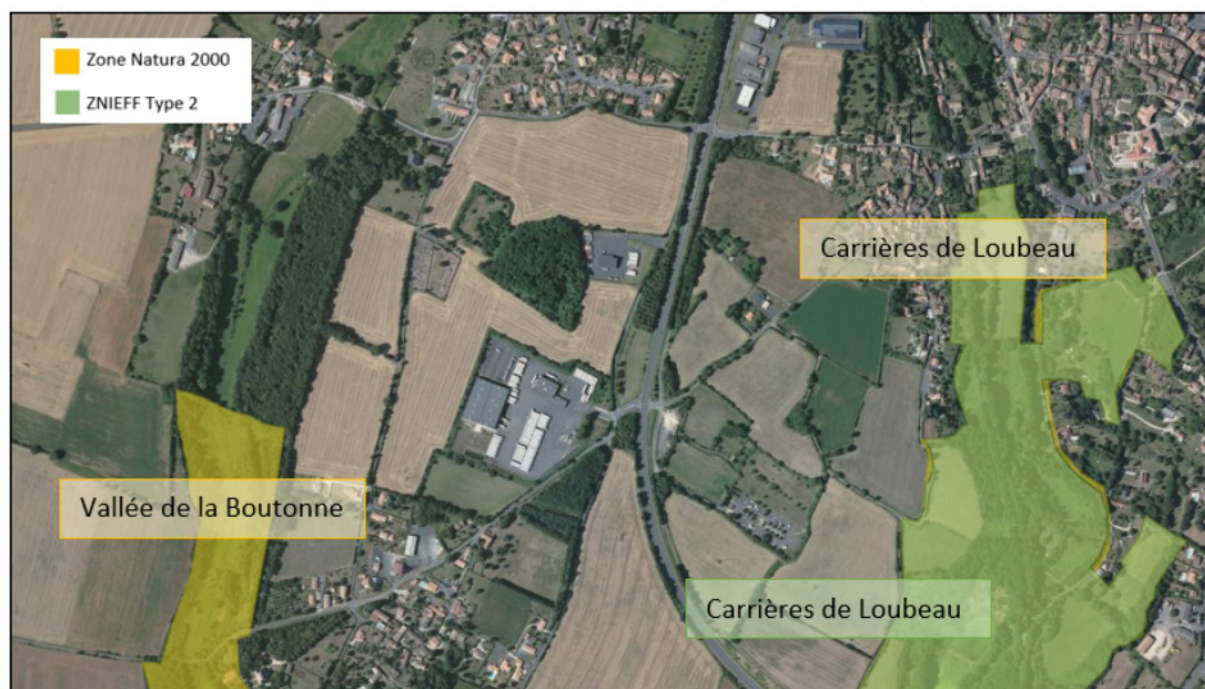
Patrimoine naturel

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).

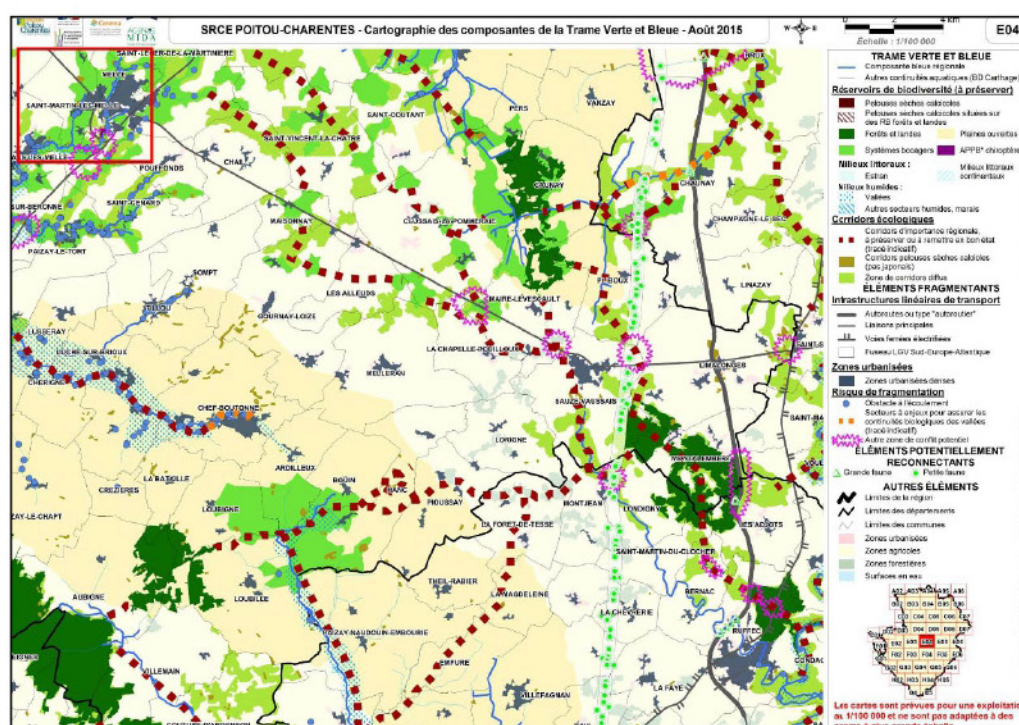


Figure 4 - Trame verte et bleue (Source : SRCE Poitou-Charentes)

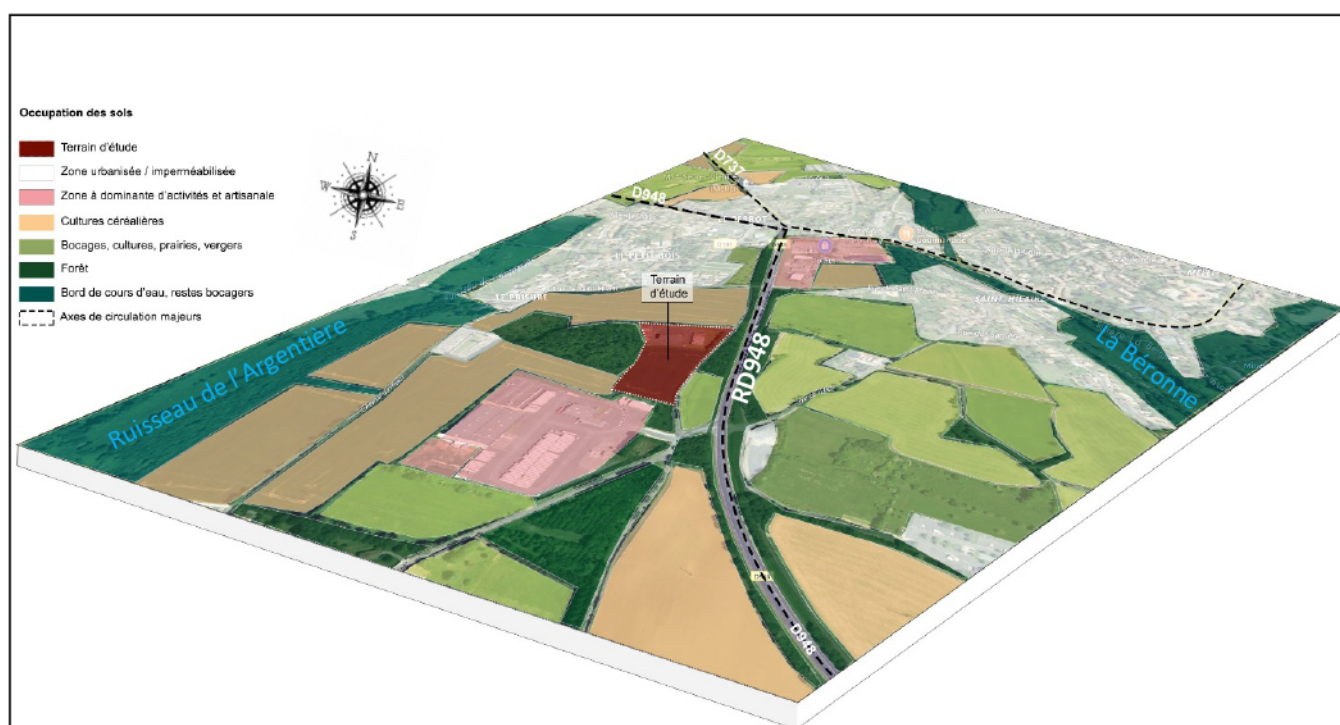
Entités paysagères de la zone d'étude et ses environs

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 broserie 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 :

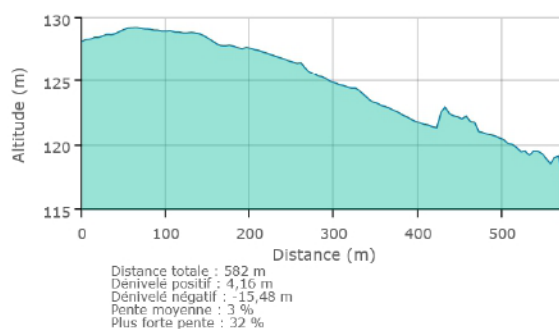
Du nord au sud du trait de coupe AA' :

Profil descendant progressif

-5 m sur le terrain

-10m sur tout le profil altimétrique

(périmètre élargi)



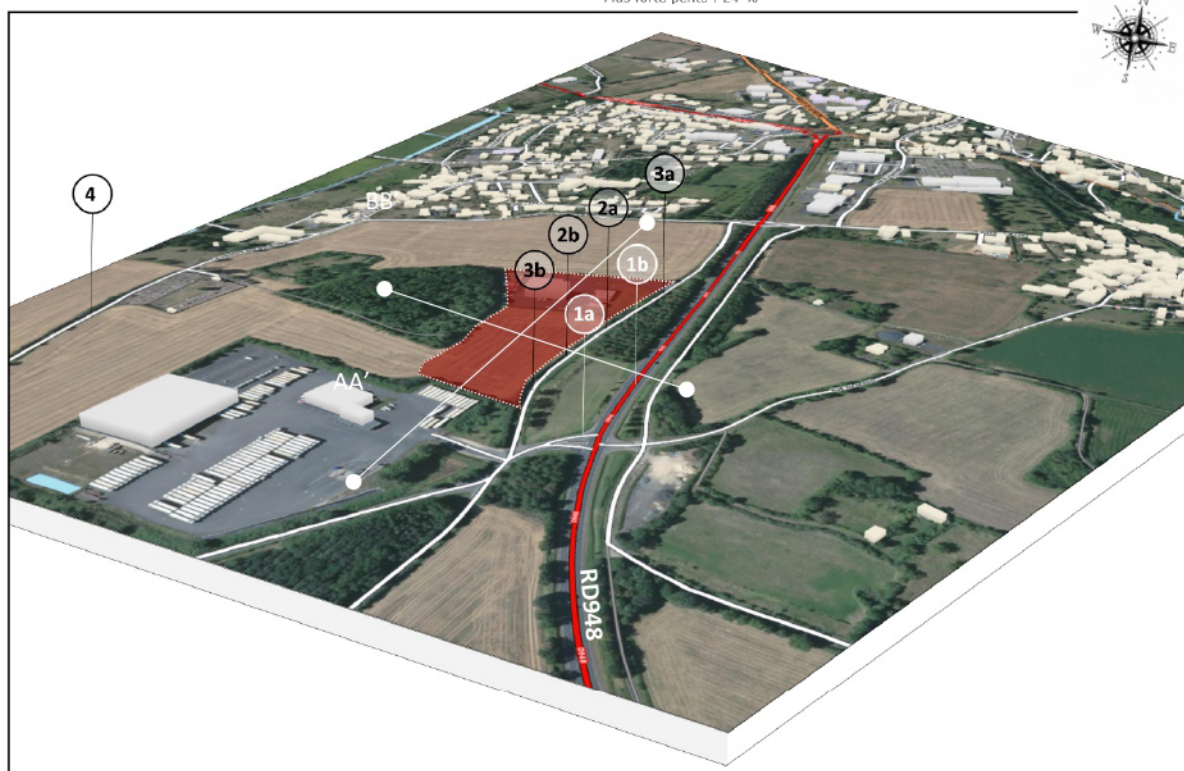
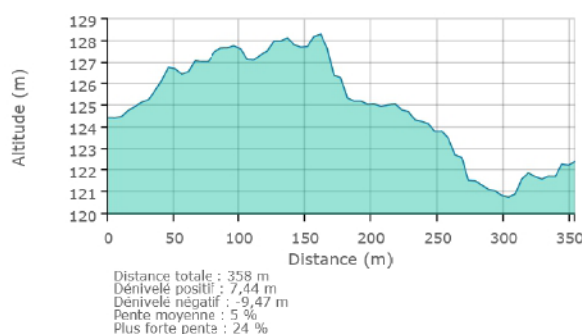
D'ouest en est (trait de coupe BB') :

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 complétées d'extraits de Google Street View et permettent un suivi des perceptions de l'automobiliste ou du passant.

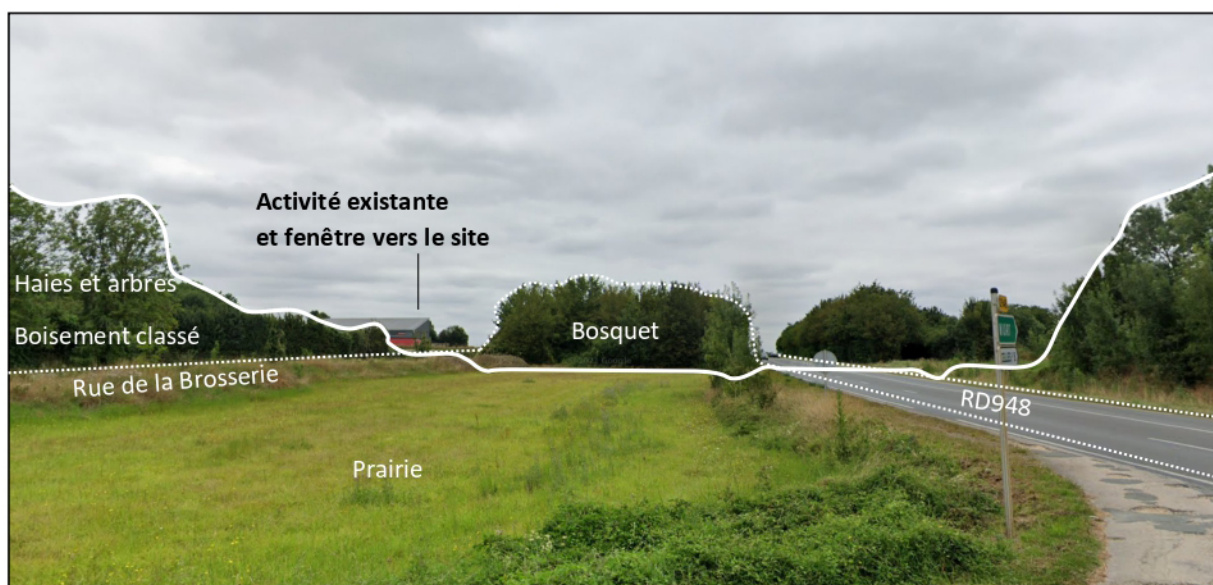
Séquence 1a : Vue du site depuis la Route Départementale

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 crée 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 disparaît 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 inscrits au PLU de Saint-Martin-Lès-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.

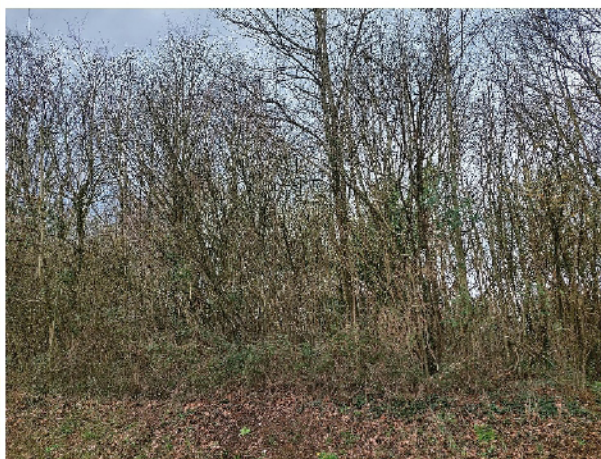
Ces types de bois ou de haies bocagères présentent de nombreuses fonctions environnementales :

- 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

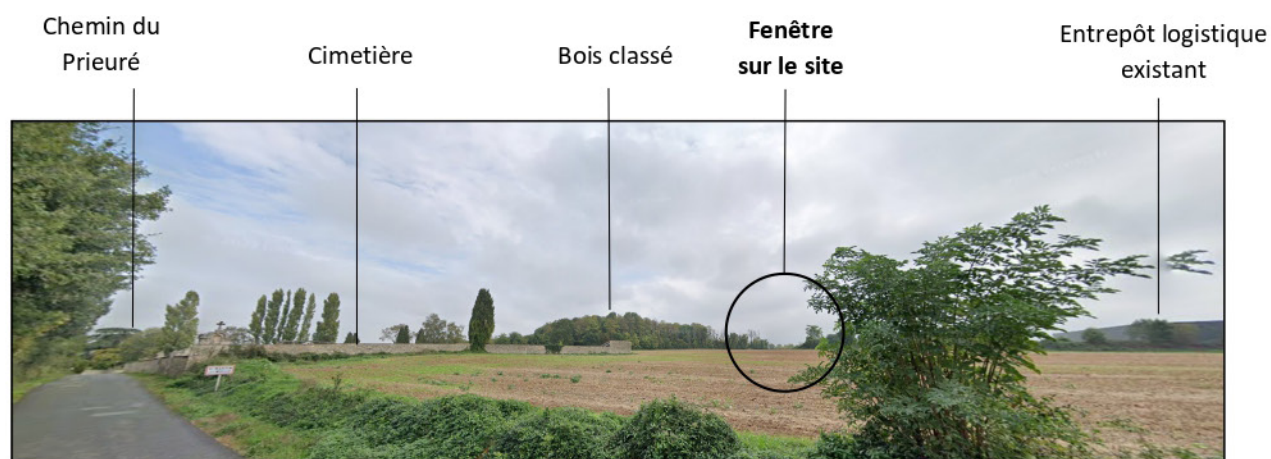
Cette séquence met en avant l'impact de la grande haie présente au sud-est du site, masquant presque entièrement le terrain. Plus au nord, elle disparaît et laisse apparaître une fenêtre de visibilité vers le site et l'activité au nord du terrain. Une morphologie parfaitement adéquate à l'établissement 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-Lès-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 réglementaires 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 réglementations 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.

Principes paysagers et environnementaux

- 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 fraîcheur, 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

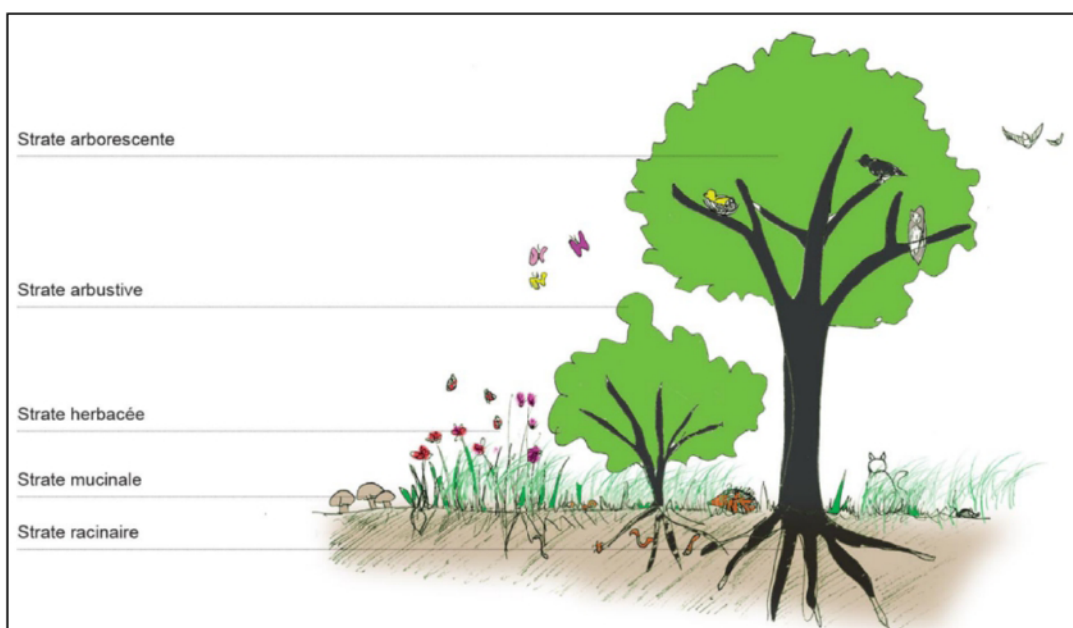
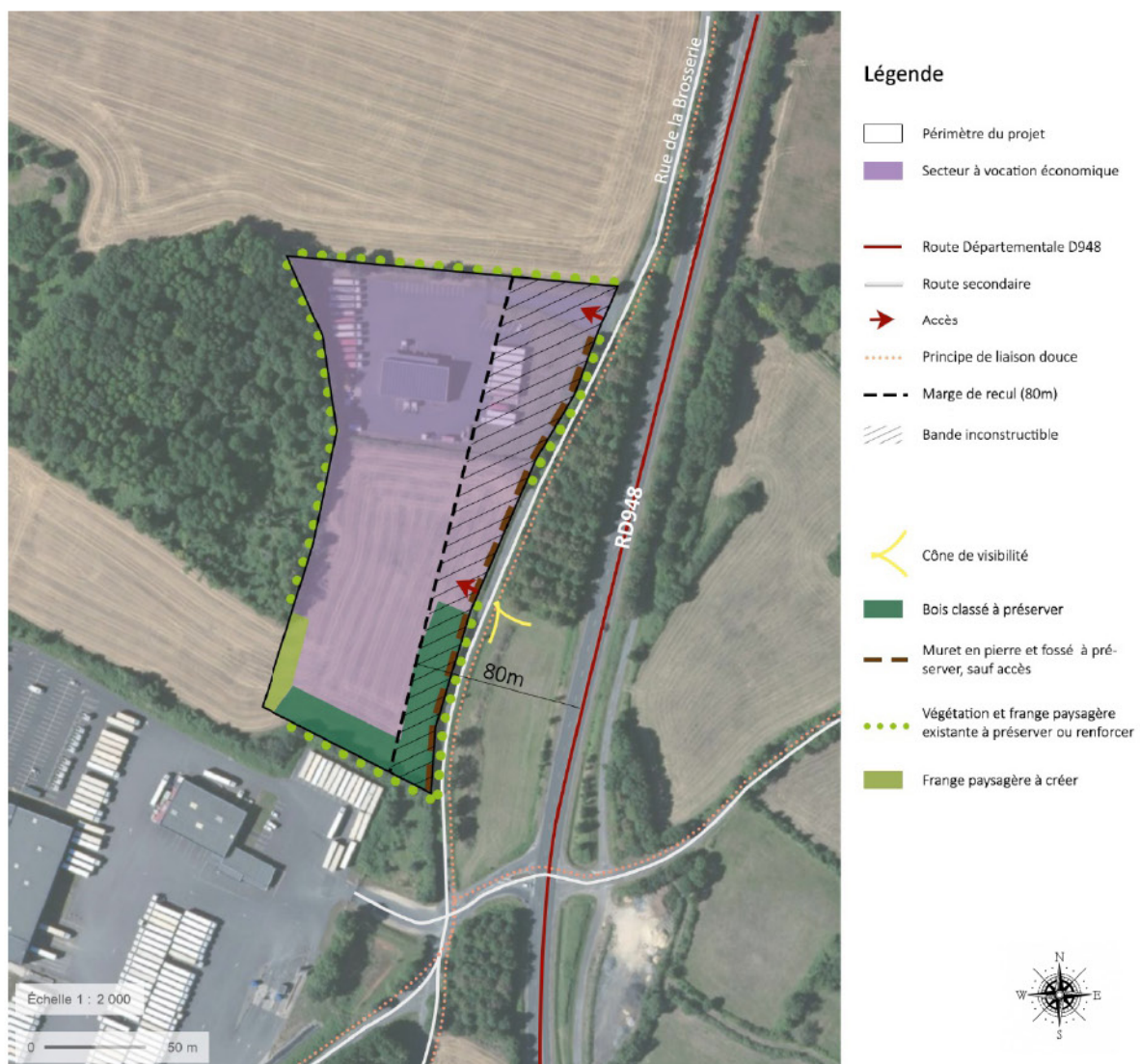


Schéma d'une frange paysagère

Source : Schéma Complémentterre 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

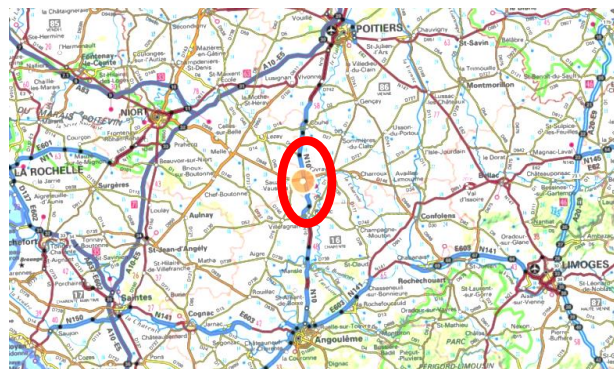
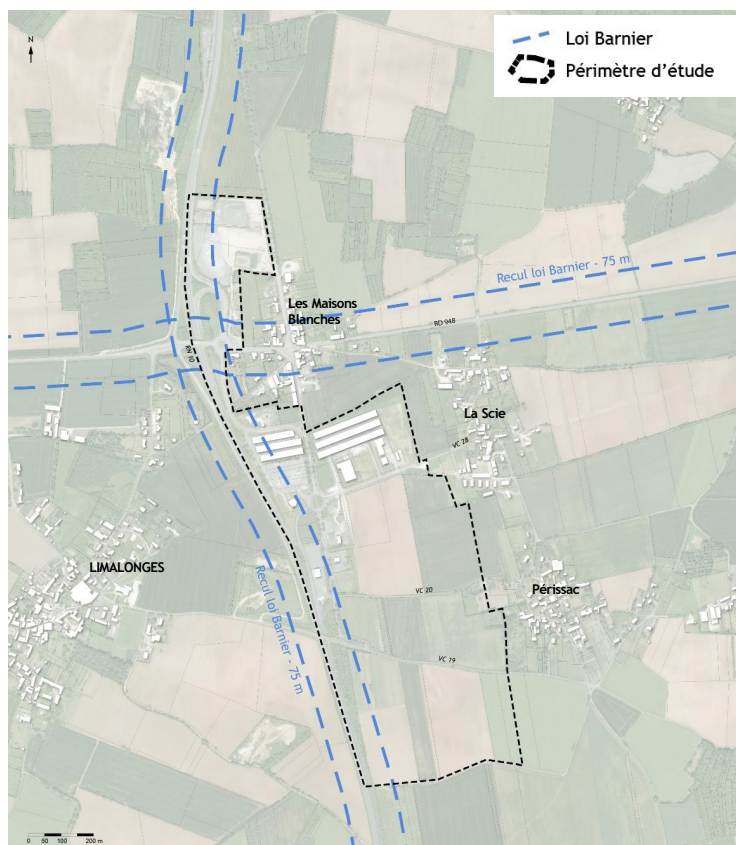


Exemple de visibilité sur un grand bâtiment et du traitement paysager que pourrait prendre la marge de recul.

**PLAN LOCAL D'URBANISME
INTERCOMMUNAL (PLUi) VALANT
PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (PLH)
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
MELLOIS EN POITOU**

Secteur Maisons Blanches

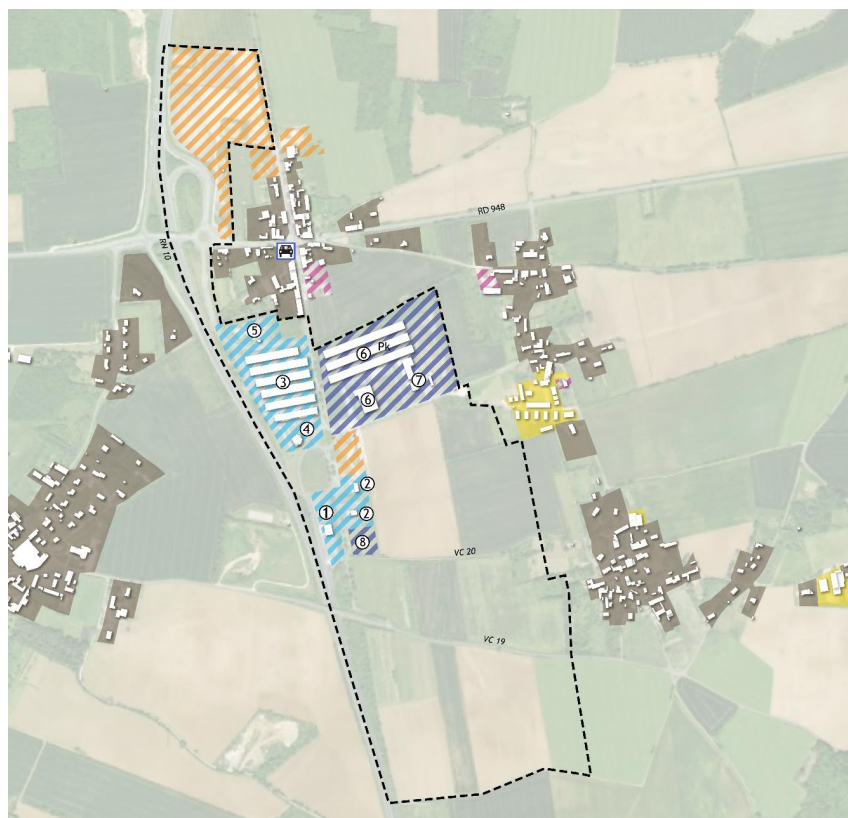
Situation et localisation de la zone d'étude



Le périmètre d'étude est situé sur le secteur des Maisons Blanches, sur la commune de Limalonges (commune de 846 habitants, Insee 2014) à l'interface de 2 axes routiers structurants :

- La RD948 reliant Niort (à 55min - 57km) et Limoges (à 1h30-105km)
- La RN10 permettant de rejoindre Angoulême en 45min (59km) et Poitiers en 40minutes (55km).

Fonctions identifiées sur le site



Des activités existantes implantées:

- en accroche sur l'échangeur,
- à proximité de hameaux historiques accueillant de l'habitat et des sièges agricoles

⇒ Juxtaposition de différentes fonctions (habitat, élevage, activités/services)

- Activités économiques
- Activités et services liés à la RN10
- Autres activités économiques
- Parcelles désaffectées
- Siège d'exploitation agricole
- Habitat

- 1-Station de lavage PL
- 2-Station service
- 3-Aire de stationnement PL
- 4-Restaurant Les Maisons Blanches
- 5-Aire de repos VL
- 6-Transgruma
- 7-Huiles et Noix
- 8-Transport Jory (bâtiment de stockage)

Les dispositions de la Loi Barnier

Effets des dispositions de l'article L 111-6 et suivants du CU

Article L 111-6

En dehors des espaces urbanisés des communes, **les constructions ou installations sont interdites dans une bande de** cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de **soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.**

Article L 111-7

L'interdiction 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.

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 L 111-8

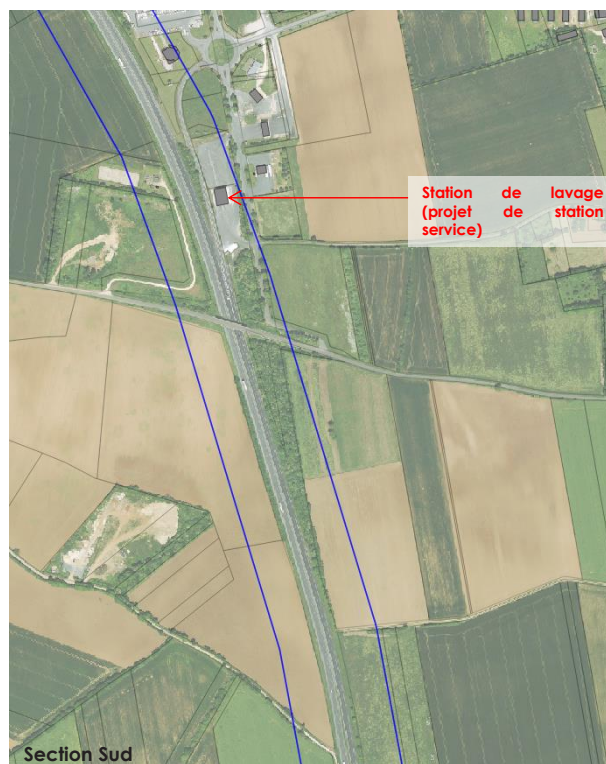
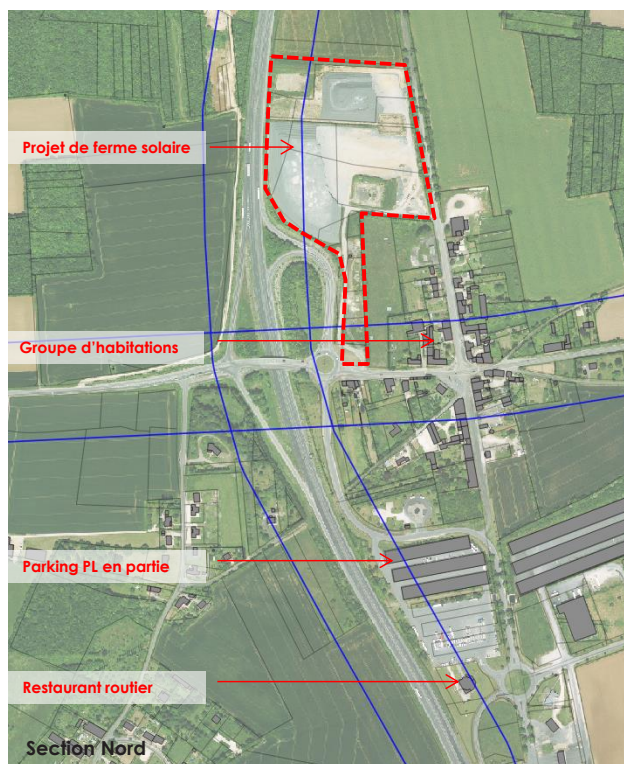
Le **PLU peut fixer des règles d'implantation différentes** de celles prévues par l'article L 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte

- des nuisances,
- de la sécurité,
- de la qualité architecturale,
- ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.



Effets des dispositions de l'article L 111-6 et suivants du CU

Aménagements et constructions existants ou en projet impactés



Les éléments de programme
L'estimation des besoins

Eléments de programme prévisionnel

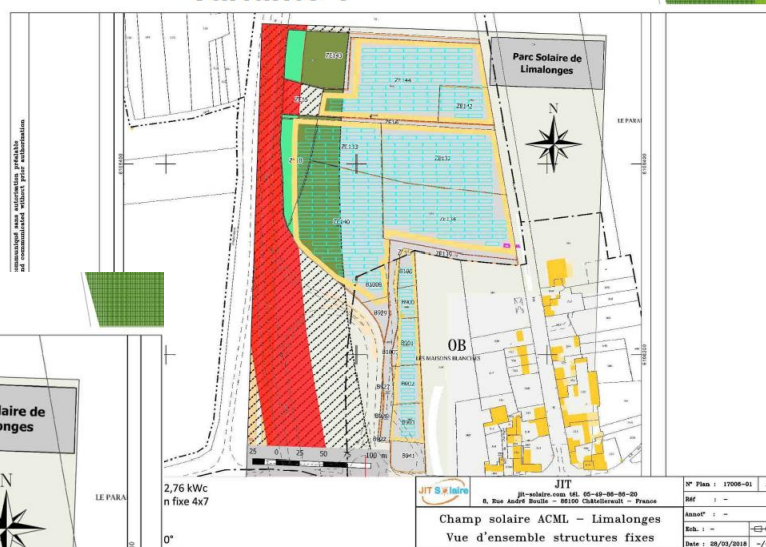
- Projet de ferme solaire
- Orienter le développement du site vers l'accueil d'activités dans le secteur de l'agroalimentaire et la logistique,
- Conforter les activités déjà présentes (restauration) et accompagner les mutations économiques (station de lavage remplacée par un projet de station essence),
- Accompagner l'arrivée de nouveaux équipements (réseaux gaz, méthanisation),
- Valoriser la proximité de la gare.

Elaboration d'un schéma directeur des zones d'activités (enjeux pour fin 2019 et orientations pour fin 2020) :

- ✓ d'analyser les besoins des entreprises (foncier, réseaux, animation, bâtiments...);
- ✓ d'analyser la dynamique de développement des entreprises au sein des ZAE;
- ✓ de recenser les parcelles viabilisées cessibles, les friches;
- ✓ d'identifier les sites à requalifier ou à reconfigurer;
- ✓ d'évaluer le potentiel de densification (comblement des dents creuses, division de parcelles, mutualisation des espaces de stationnement...)
- ✓ d'évaluer les besoins d'extension ou de création de nouvelles zones;
- ✓ de définir la stratégie globale du territoire.

Projet ferme solaire - Principe d'aménagement

Variante 1



Variante 2



- Echange téléphonique le 24 juin 2019 avec M. Benoit Michenot (Impulsion):
- Confirmation du programme retenu : variante 2,
 - Création d'une clôture grillagée en pourtour du projet et en en retrait de la haie, d'une hauteur maximale de 2 m,
 - Implantation d'une armoire électrique au coin Sud-Est du projet (pastille rose sur le plan)
 - Hauteur de panneaux limitée à 3 m maxi.

L'estimation des besoins

Nouvel arbitrage en bureau communautaire le 6 juin 2019 sur le projet d'arrêt du SCoT

- **20 ha réservés pour l'aménagement de la ZA des Maisons Blanches**, l'extension au Sud n'étant plus inscrite au SCoT (-15 ha redistribués sur les autres ZAE du territoire).

Le diagnostic du site

Environnement (état des lieux)

PATRIMOINE ET RISQUES

PATRIMOINE

Plusieurs édifices sont classés MH sur la commune. Le site d'étude n'est pas concerné par les périmètres de protection de ces monuments.

Le site d'étude ne présente pas de problématique archéologique.

RISQUES

La commune, notamment le site d'étude, est concernée par les risques naturels et technologiques suivants :

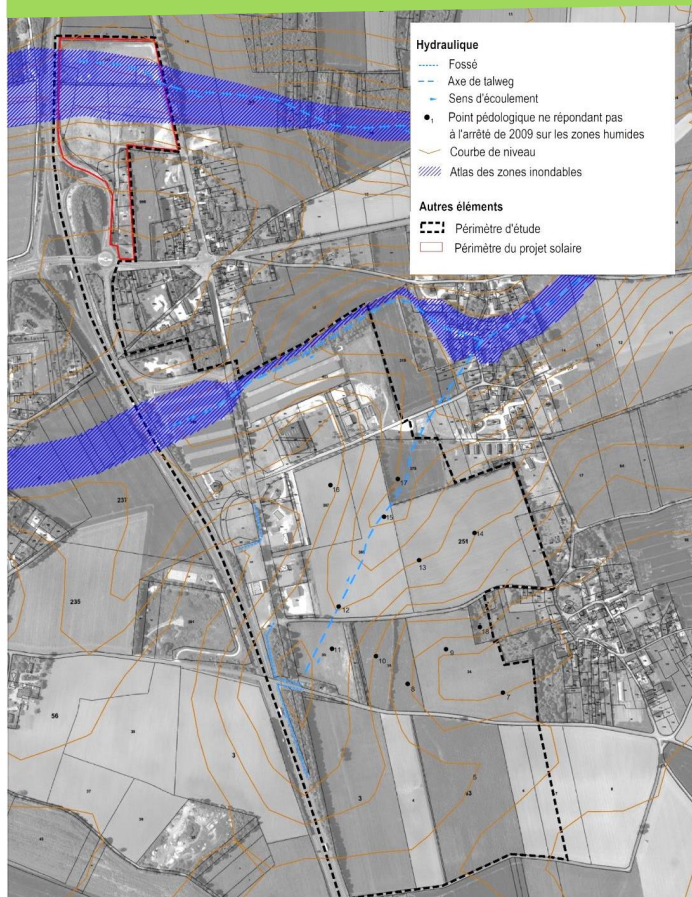
- Risque Transport de matières dangereuses (TMD), au niveau de la RN10 et de la RD948.
- Inondation (zones inscrites à l'atlas des zones inondables (AZI) du Département)
- Mouvement de terrain
- Séisme (3)

En raison du croisement d'infrastructures de transport routier, la commune de Limalonges est classée prioritaire, dans le SCoT, vis-à-vis du risque TMD.

La commune n'est pas concernée par l'aléa retrait et gonflement des argiles sur la plus grande partie de son territoire, dont le site d'étude.

Environnement (état des lieux)

TOPOGRAPHIE - HYDROGRAPHIE



La commune se situe dans le périmètre du SAGE Charente qui dépend du SDAGE Adour Garonne. Le SAGE est en cours d'élaboration, le projet de SAGE a été validé par la CLE le 29/09/2018.

La commune ne présente pas de cours d'eau mais des talwegs secs de tête de versant de la Charente, qui s'écoule à environ 4 km à l'est.

Le site d'étude est traversé par plusieurs talwegs inscrits comme zones à risque inondation sur l'atlas des zones inondables (AZI) du Département (document de connaissance et d'information mais **à prendre en compte**).

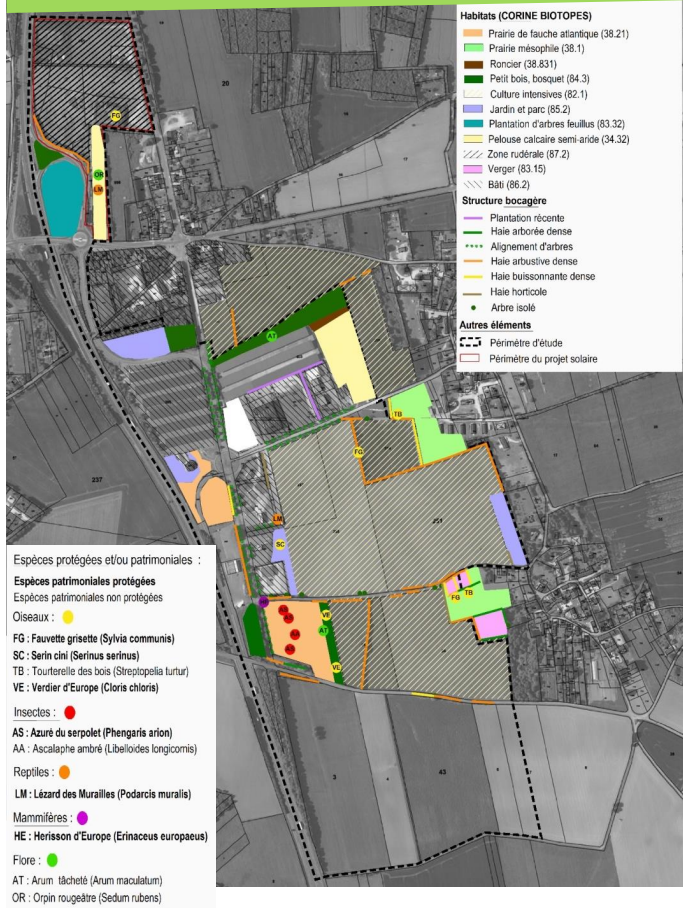
De par son contexte calcaire **le site ne présente pas de zones humides**. Les sondages pédologiques réalisés dans le cadre de cette étude le confirment.

La commune se situe **hors périmètre d'alimentation de captages d'alimentation en eau potable**, Grenelle.

La **STEP de Limalonges** est aux normes réglementaires

Environnement (état des lieux)

ENVIRONNEMENT NATUREL ET BIODIVERSITÉ



ESPACES REMARQUABLES :

La commune n'est pas concernée par un site Natura 2000. La commune comporte une ZNIEFF de type 1 "Bois de Glassac", hors site d'étude en limite communale Est.

OCCUPATION DU SOL - HABITATS :

Le site d'étude, en majorité cultivé, offre néanmoins une **diversité d'habitats**, en particulier en lien avec les zones bâties :

- Friches prairiales méso-xérophiles
- Prairies de fauche
- Vergers
- Jardins et parcs
- Bosquets
- Plantations
- Haies.

FAUNE :

Le site présente des **espèces faunistiques protégées et/ou patrimoniales** au niveau des friches prairiales méso-xérophiles et de certaines haies

TRAME VERTE ET BLEUE :

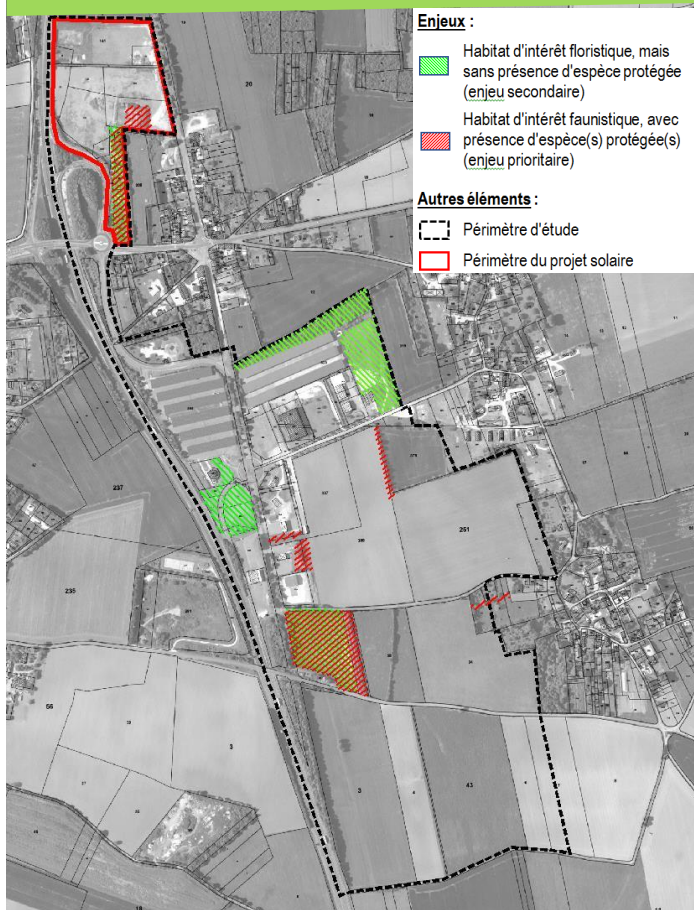
En référence à la cartographie du schéma régional de cohérence écologique, la **commune se situe hors réservoirs de biodiversité** mais avec quelques zones de corridors diffus. La RN10 et la RD948 constituent des éléments de fragmentation forts.

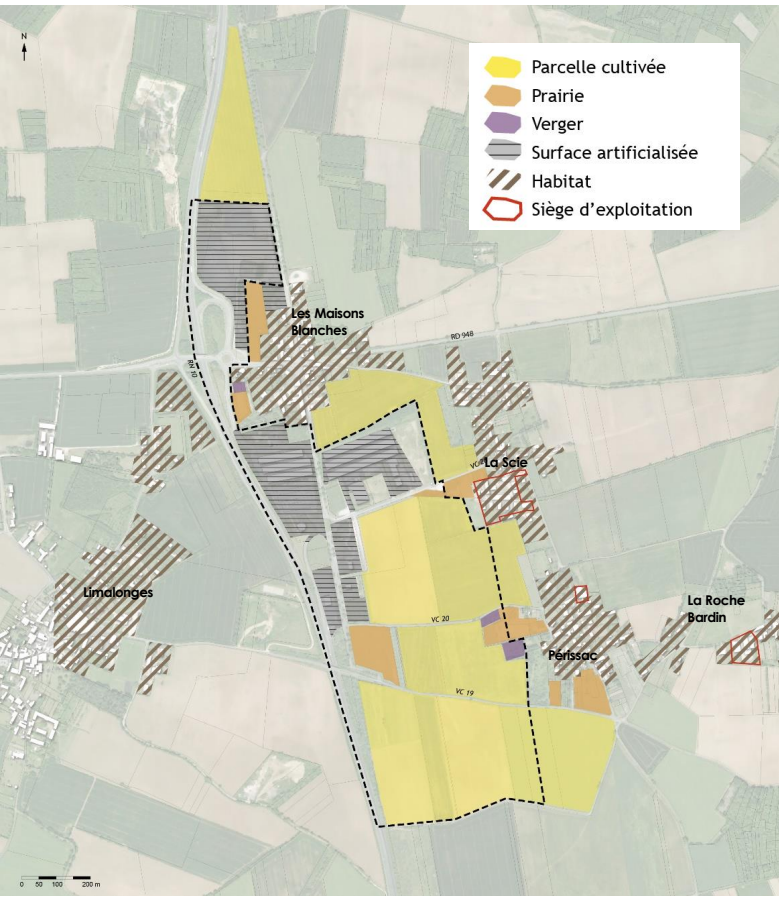
En référence à la cartographie de la trame verte et bleue du SCoT, la commune se situe en zone bocagère, hors zones à enjeux.

Aucun élément du paysage n'est protégé dans le cadre du PLU sur le site d'étude (hormis quelques haies).

Environnement (enjeux)

FAUNE ET FLORE





- Dans le périmètre impacté par la loi Barnier, des surfaces majoritairement artificialisées (activités existantes ou friches).
- Au sud-est du périmètre d'étude : des surfaces actuellement en culture (céréales)
- **1 siècle d'exploitation à proximité directe du site : la Pierre Pese à la Scie (19 000 équivalent volailles, ICPE soumise à déclaration), générant un périmètre de recul de 100 m inconstructible.**
- Des espaces cultivés ou en prairie font office d'espace « tampon » avec les zones d'habitat.



Les nuisances (état des lieux et enjeux)

BRUIT

Service Prospective,
Environnement,
Habitat et Urbanisme,
Eau
Environnement

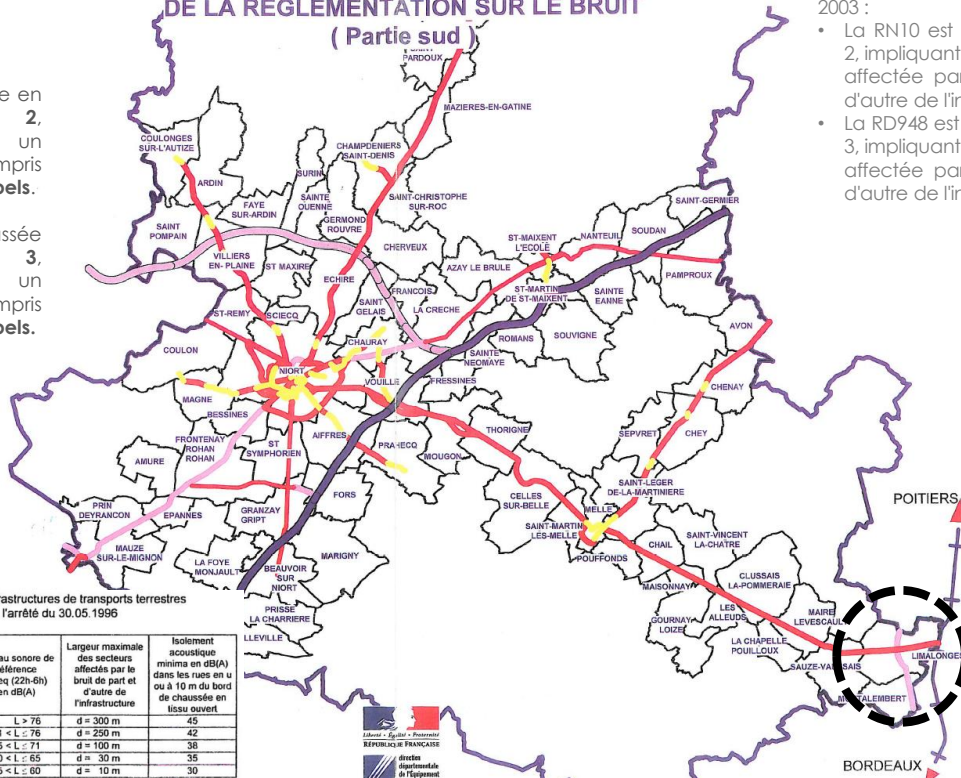
Nuisances sonores
La **RN 10** est classée en **catégorie 2**, correspondant à un niveau sonore compris entre **76 et 81 décibels**.

La **RN 10** est classée en **catégorie 2**, correspondant à un niveau sonore compris entre **76 et 81 décibels**.

La RD 948 est classée en **catégorie 3**, correspondant à un niveau sonore compris entre **70 et 76 décibels**.

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 L _{Aeq} (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence L _{Aeq} (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure	Isolément acoustique minima en dB(A) dans les rues en ou à 10 m du bord de chaussée en lisse 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

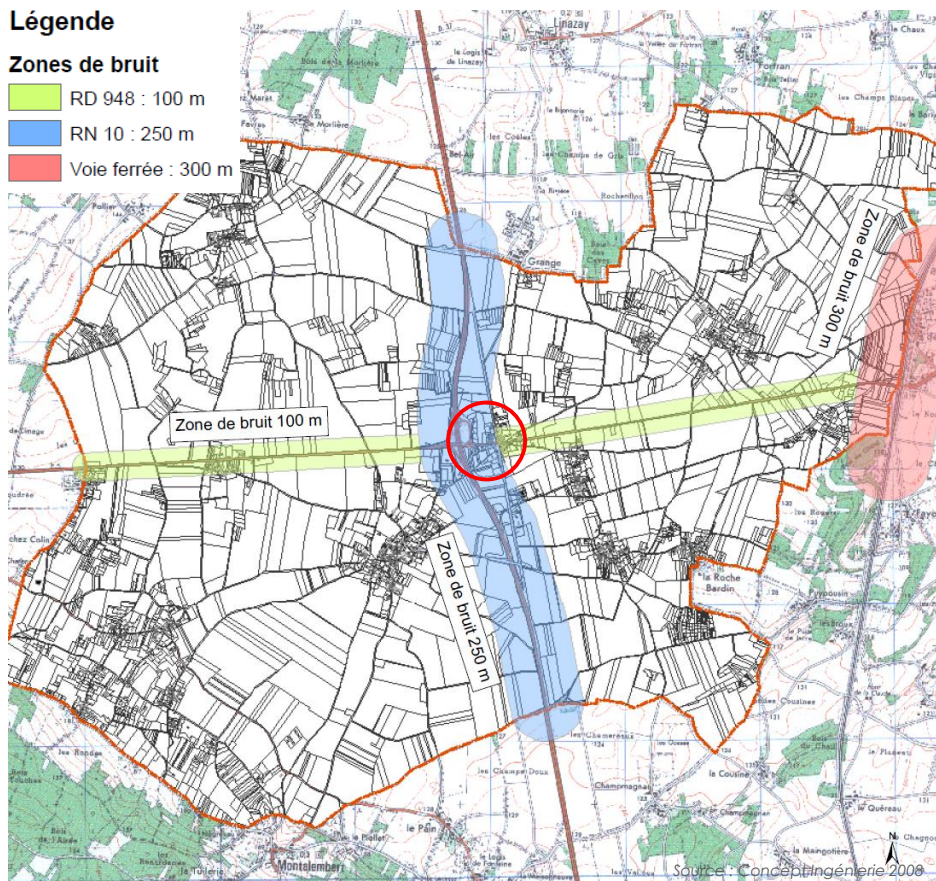


En référence à la carte de classement sonore des infrastructures de transport terrestre, du département des Deux-Sèvres, défini par l'arrêté préfectoral du 13 octobre 2003 :

- La RN10 est classée en catégorie 2, impliquant une bande de 250 m affectée par le bruit, de part et d'autre de l'infrastructure.
- La RD948 est classée en catégorie 3, impliquant une bande de 100 m affectée par le bruit, de part et d'autre de l'infrastructure.

Zones de bruit

- RD 948 : 100 m
RN 10 : 250 m
Voie ferrée : 300 m

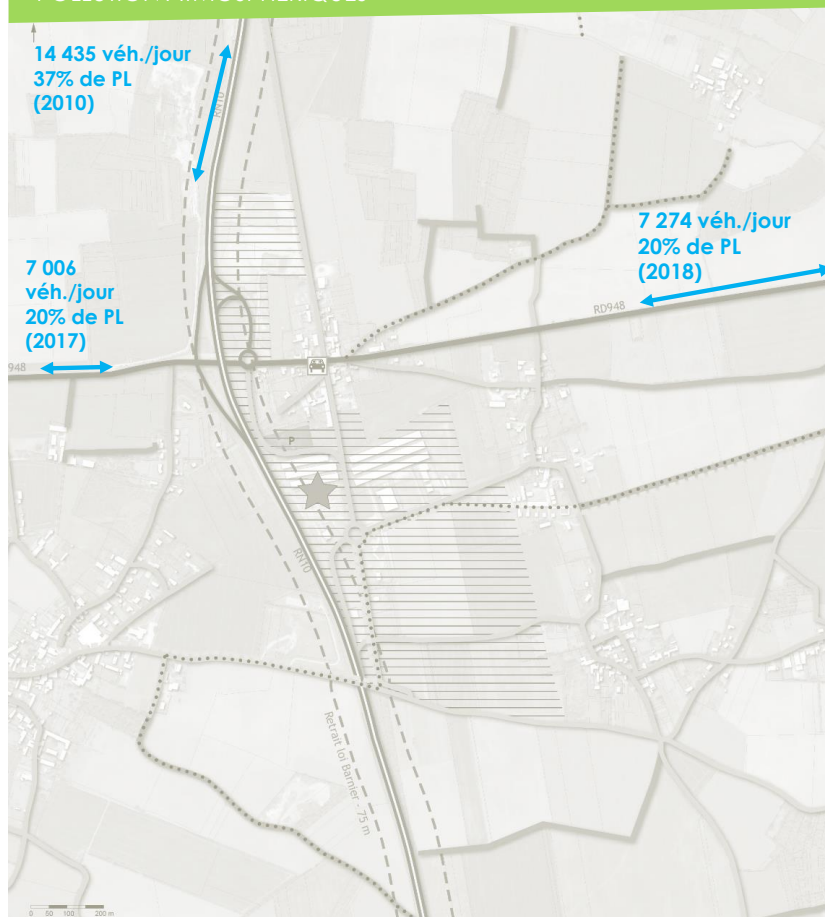


Située au croisement de ces deux infrastructures, la commune, notamment le site d'étude, sont particulièrement soumis aux nuisances sonores provoquées par les infrastructures de transport.

A l'exception des Maisons Blanches, peu d'habitation concerné dans le périmètre d'étude.

Double contraintes acoustiques au carrefour des Maisons Blanches (habitat)

Maîtriser l'exposition aux bruits des personnes (ne pas autoriser l'habitat, bâtiments « écran » pour les habitations existantes).



La RN10 au droit de Limalonges génère un trafic routier d'environ 14 000 véhicules/jours en 2008 dont 40% de poids-lourds.

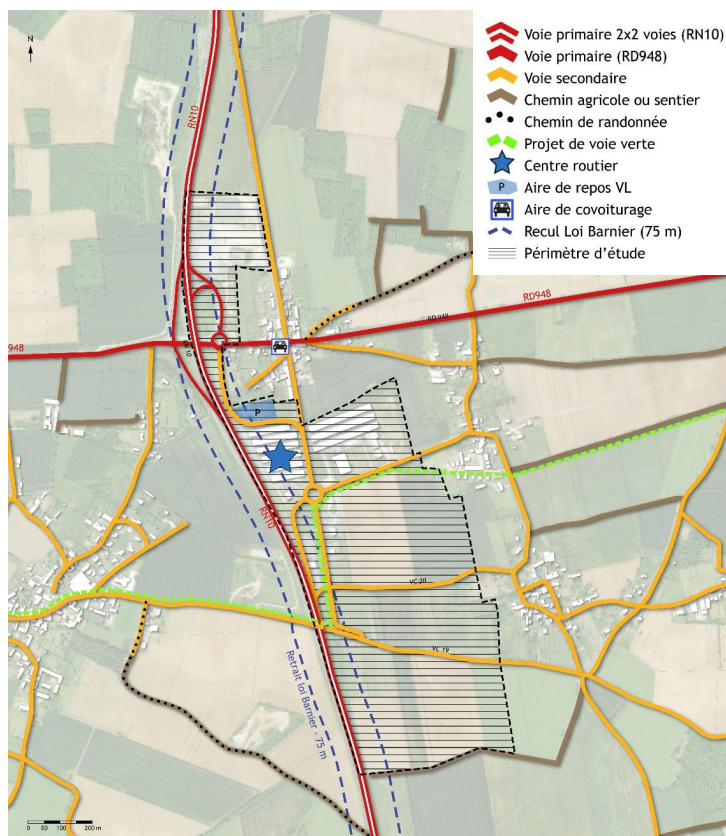
ATMO Poitou-Charentes (en charge de surveiller la qualité de l'air et d'informer sur les pollutions atmosphériques dans la région) a identifié 105 zones sensibles à la dégradation de la qualité de l'air à l'échelle régionale, parmi lesquelles la commune de Limalonges, en tant que zone située à proximité d'un grand axe routier (RN10).

Appel à projet « covoiturage » sur le site.
Proximité de la gare TER de Saint-Saviol.

Dépendance du territoire aux déplacements motorisés.

Développer les déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

La sécurité des déplacements (état des lieux et enjeux)



/ UN MAILLAGE VIAIRE MARQUÉ PAR:

> 2 VOIES STRUCTURANTES: la RN10 reliant Angoulèmes à Poitiers et la RD948 reliant Niort à Limoges

> L'ÉCHANGEUR desservant le périmètre d'étude et un centre routier (flux important de PL)

/ ACCIDENTOLOGIE

Peu d'accidents recensés (source: ATT Mellois)

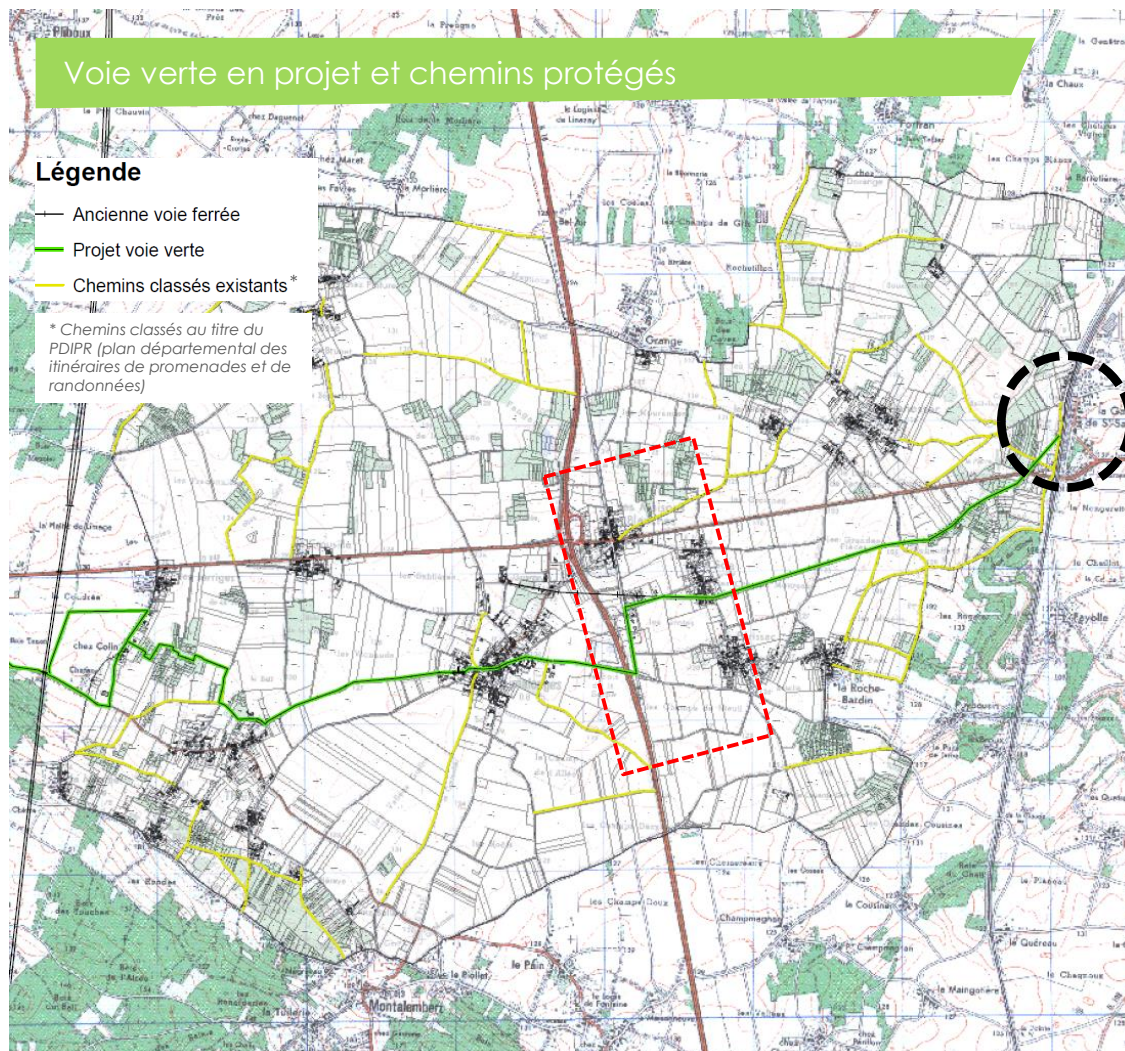
/ TRANSPORTS EN COMMUN

Pas de desserte de la zone d'activités, mais une gare TER à Saint-Saviol à 10-15 mn en vélo (11 trains par jour pour relier Poitiers et Angoulême + Projet de rénovation de la ligne TER en réflexion)

Enjeux:

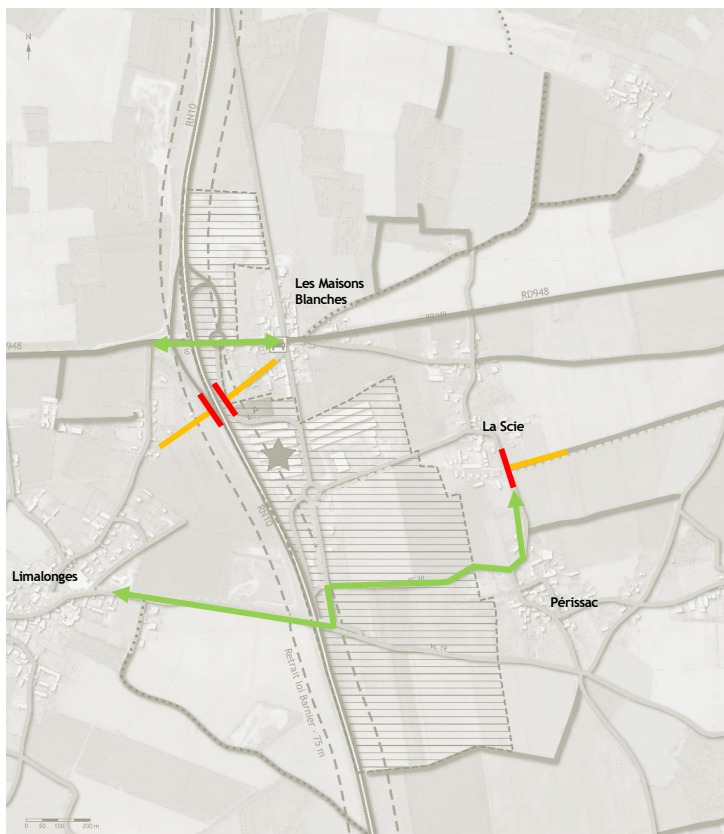
Connexion avec la gare TER

Voie verte en projet et chemins protégés



Gare TER de Saint-Saviol
(à 10-15 mn en vélo)

La sécurité des déplacements (état des lieux et enjeux)



LES POINTS SENSIBLES:

/ DES DÉPLACEMENTS DOUX PEU DÉVELOPPÉS

La RN10 constitue une coupure physique forte:

- créant des ruptures dans les cheminements antérieurs à la création de la 2x2 voies,
- et ne favorisant pas les déplacements entre Limalonges et ses villages (une portion de piste cyclable permet de franchir le pont mais ne se poursuit pas au-delà, et les déplacements piétons sont quasi-inexistants).



Rupture d'anciens chemins existants



Déplacements doux à favoriser (comprenant un travail d'intégration de la voie verte dans la ZA)

La qualité paysagère (état des lieux) TOPOGRAPHIE

/ A L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE

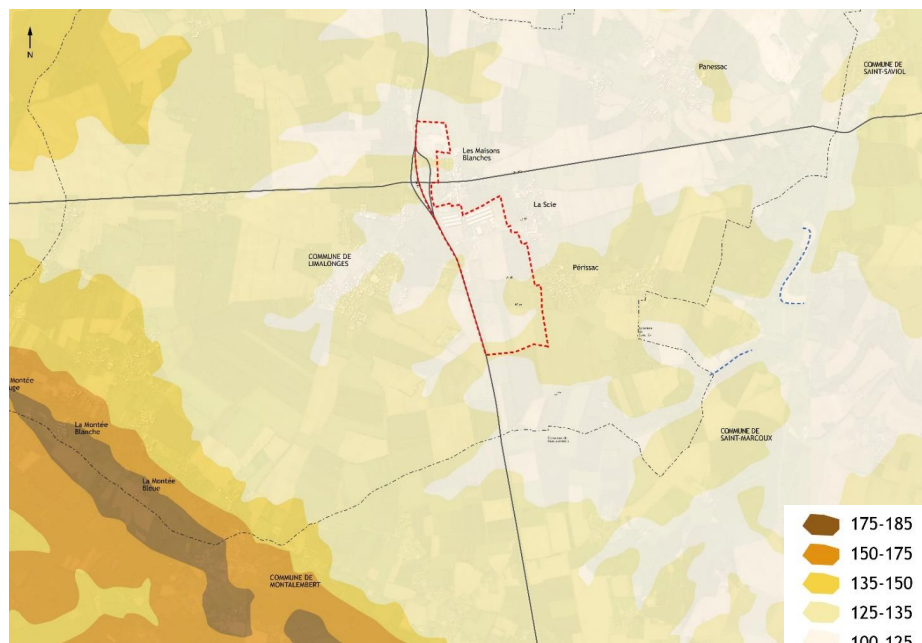
Le site s'inscrit dans un territoire marqué par :

- Une **plaine** aux altitudes variant entre 100m et 130m en moyenne
- Un **coteau** au Sud Ouest dominant la plaine et culminant à une altitude de 185m. Ce coteau fait partie du « horst » de Montalembert, colline de 9km de long d'orientation NO-SE d'origine tectonique, très caractéristique sur le territoire.

/ A L'ÉCHELLE DU SITE:

> La **topographie plane** (oscillant entre les altitudes 120m et 127m NGF) est principalement marquée par les mouvements de terrain générés par la RN.

> Le **réseau hydrographique** est **réduit** à quelques fossés dont la plupart accompagnent la RN.



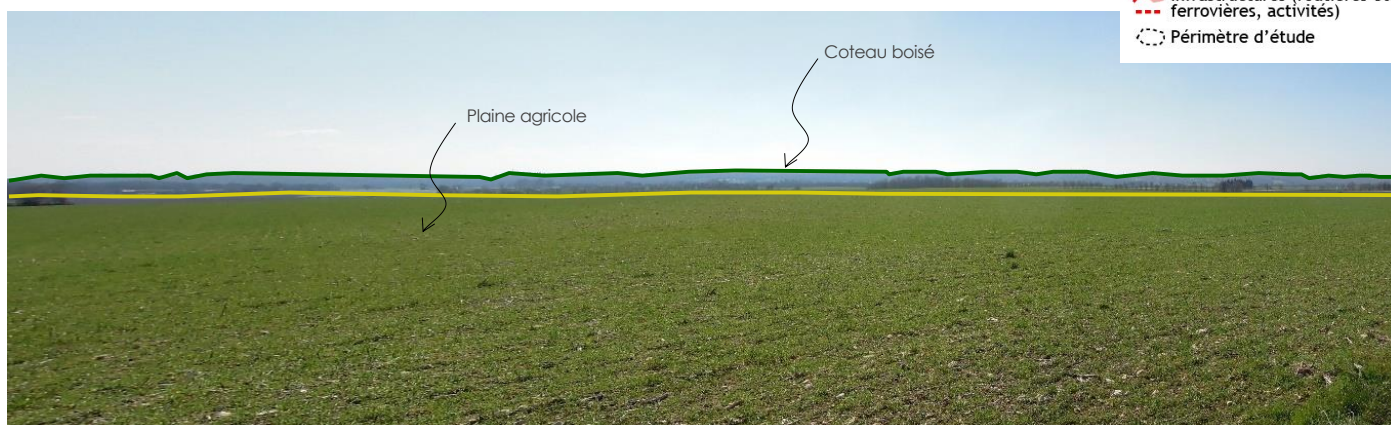
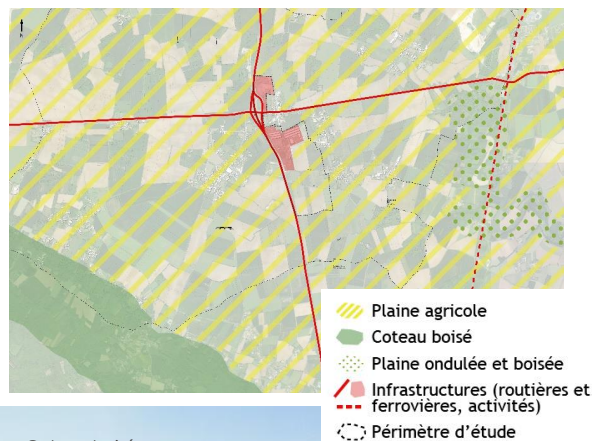
La qualité paysagère (état des lieux)

ENTITES PAYSAGERES

/ Le site s'inscrit dans LA PLAINE AGRICOLE: un paysage plan,

- occupé par une agriculture intensive,
- ponctué de boisements et de haies,
- associé à un habitat rural de petits hameaux intégrés au paysage

/ au sud-ouest, LE COTEAU BOISÉ rythme le paysage et constitue une limite visuelle (arrière-plan omniprésent au sud)



La qualité paysagère (état des lieux)

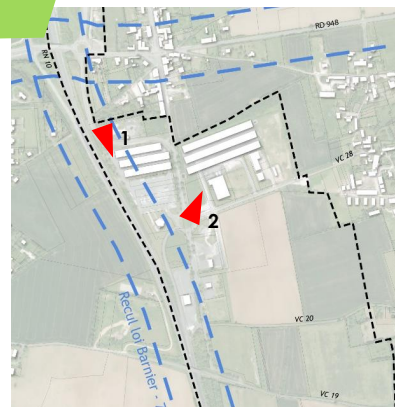
ENTITES PAYSAGERES

/ LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET LA ZONE D'ACTIVITES

> LES AXES ROUTIERS MAJEURS (RN10 ET RD948) MARQUENT FORTEMENT LE PAYSAGE

Le travail de végétalisation accompagnant la RN améliore l'intégration de cet axe routier.

La RN10 et RD948 constituent cependant des coupures physiques fortes dans le paysage de plaine.



> LA ZONE D'ACTIVITÉS DES MAISONS BLANCHES

- **Un fort contraste avec le paysage agricole** notamment des bâtiments d'activité, stations-service, parc solaire, grandes surfaces imperméabilisées...

- **Une faible qualité urbaine et paysagère de la ZA:** pas ou peu de travail d'intégration des constructions et de leurs abords (limites de parcelles ne permettant pas l'intégration des espaces de stockages et éléments techniques, aires de stationnement...), espaces publics routiers (points négatifs : pauvreté des matériaux, pas de circulations douces, point positif: double alignements de tilleuls)



La qualité paysagère (état des lieux) ENTITES PAYSAGERES

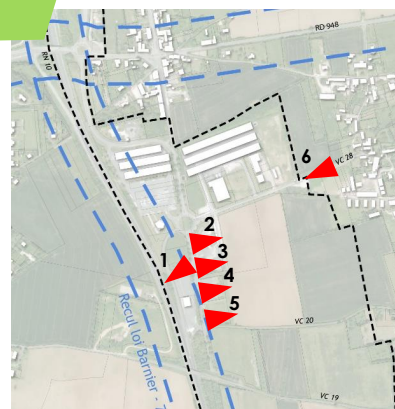
> LA ZONE D'ACTIVITÉS DES MAISONS BLANCHES
constructions et leur abords



1 – Station de lavage PL



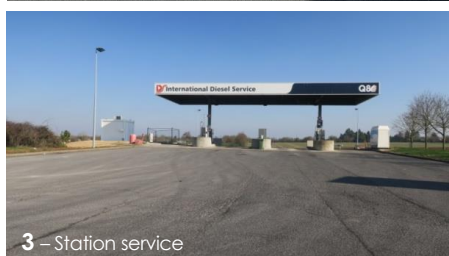
4 – Station service



2 – Parcelle désaffectée



5 – Transport Jory



3 – Station service



6 – Huiles et Noix

Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

27

La qualité paysagère (état des lieux) ENTITES PAYSAGERES

> LA ZONE D'ACTIVITÉS DES MAISONS BLANCHES
voirie et espaces publics



^ Giratoire ZA des Maisons Blanches



< Rue de l'Aquitaine
v



^ VC 28 des Groies (vers La Scie) >



Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

28

La qualité paysagère (état des lieux)

TRAME VÉGÉTALE



UNE TRAME VÉGÉTALE

- > DÉVELOPPÉE au nord, autour des zones d'habitat et le long de la RN
- > TENUE en lisière sud

- Des **boisements** de feuillus en partie nord, et sur les mouvements de terrains et délaissés routiers générés par la RN,
- Des **haies bocagères** arbustives et/ou arborées,
- Des **alignements** d'arbres (tilleuls) le long de l'ancien tracé de la RN et dans la zone d'activités,
- Quelques arbres isolés, issus du maillage bocager le long des voies et dans certaines parcelles,
- Quelques conifères ne représentant peu ou pas d'intérêt paysager.

- Boisement de feuillus
- Haie bocagère
- Haie arbustive horticole
- Haie de conifères
- Haie mitée
- Alignement d'arbres (tilleuls)
- Arbre isolé
- Ecrin végétal autour des villages

Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

29

La qualité paysagère (état des lieux)

TRAME VÉGÉTALE

> Haies bocagères



Depuis la VC 19



Depuis la VC 28



Depuis la rue du Champ Colas la Scie

> Double alignement d'arbres



Voie principale de la zone d'activité



VC 28 en direction du village de la Scie



Sortie nord des Maisons blanches

Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

30

La qualité paysagère (état des lieux)

TRAME VÉGÉTALE

> Boisements et haies associés à la RN...



... permettent l'intégration des mouvements de terrain générés par la RN notamment au niveau de l'échangeur, et plus largement contribue à l'insertion de la RN dans le grand paysage

^ Vues au niveau de l'échangeur



> Vues depuis le franchissement par la VC 19



Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

31

La qualité paysagère (état des lieux)

FONCTIONNEMENT VISUEL

/ GRAND PAYSAGE

Dans ce paysage de plaine, l'intégration des équipements routiers et de la zone d'activités dépend principalement

- de la présence d'écrans visuels (trame végétale, enveloppe bâtie)
- de la saison: transparence en hiver et opacité en été des masses végétales constituées principalement de feuillus.

> DES LIMITES NORD BIEN INTEGREES

Au nord du site, la présence de nombreux boisements limitent les vues lointaines et assurent l'intégration du site dans le grand paysage.



^ Boisements générant des vues courtes au nord du site

> DES LIMITES EST MASQUEES PAR LES VILLAGES (les Maisons Blanches, de la Scie et Périssac) ET LEUR ECRIN VEGETAL

> UNE LIMITE SUD SENSIBLE

La **lisière sud** est plus **sensible** car :

- plus exposée dans la plaine agricole ouverte,
- Ouverte sur les « reliefs » du Horst de Montalembert qui favorisent des vues en direction du site



^ Des vues courtes au nord: intégration du site et de la RN au nord du site d'étude (vue depuis la RD948, côté ouest)

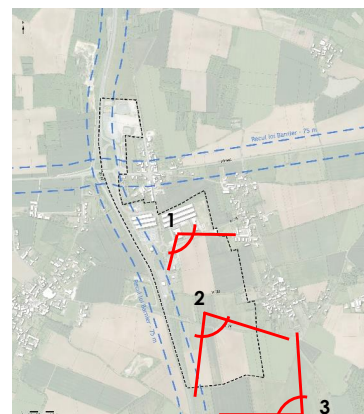
Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

32

La qualité paysagère (état des lieux) FONCTIONNEMENT VISUEL

/ GRAND PAYSAGE

au sud, des vues ouvertes et lointaines dans la plaine agricole...



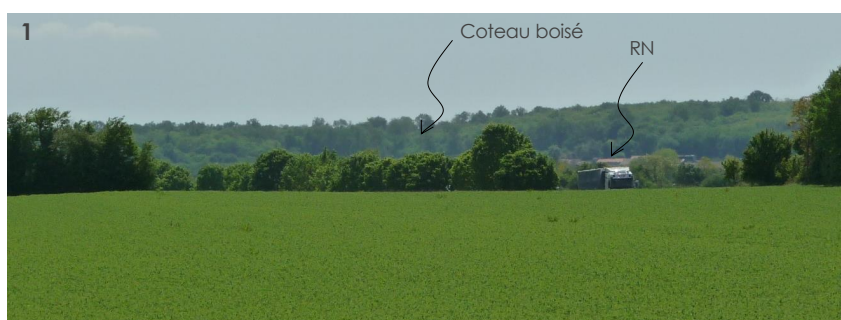
Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

33

La qualité paysagère (état des lieux) FONCTIONNEMENT VISUEL

/ GRAND PAYSAGE

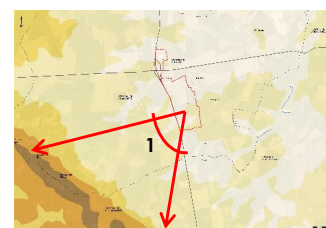
... et sur le « Horst » de Montalembert



Un coteau légèrement ondulé et boisé (vue depuis la VC19)



Vue en direction du site depuis Montalembert



Le horst (dôme en allemand) forme un promontoire dominant la vallée de la Charente.

Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

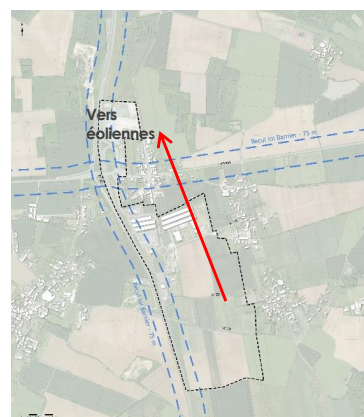
34

La qualité paysagère (état des lieux)

FONCTIONNEMENT VISUEL

/ ÉLÉMENTS REPÈRES

- Un des éléments repère est le parc éolien situé au nord du site. Il est perceptible en fond de plan depuis de nombreux points du site.



Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

35

La qualité paysagère (état des lieux)

FONCTIONNEMENT VISUEL

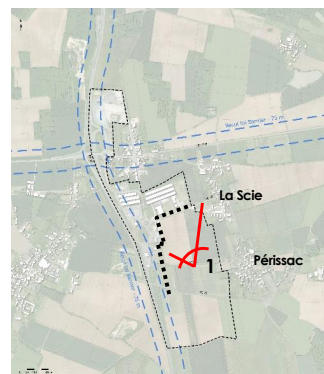
/ PERCEPTION DES LIMITES ACTUELLES DE LA ZA

La zone d'activités est peu intégrée dans le paysage notamment au niveau de ses limites sud (voir ci-dessous) et avec la RN (voir séquences paysagères ci-après).

En limite sud, le bâtiment « Transgruma » est perceptible de loin.

Cela est dû à :

- une trame végétale moins présente en partie sud
- des bâtiments aux volumes imposants et aux couleurs visibles
- une manque de traitement homogène et qualitatif des limites



Perception des limites actuelles de la ZA Les Maisons Blanches – hors période végétative



Perception en période végétative

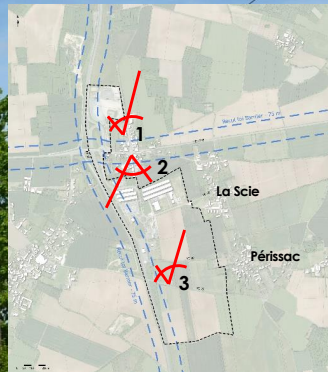
Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

36

La qualité paysagère (état des lieux)



1 - Rue de l'Aquitaine (section au droit de la ferme solaire en projet)



Qualité des ambiances paysagères sur l'ancienne RN 10

- vue cadrée,
- alignements,
- Patrimoine historique (ancienne voie romaine)

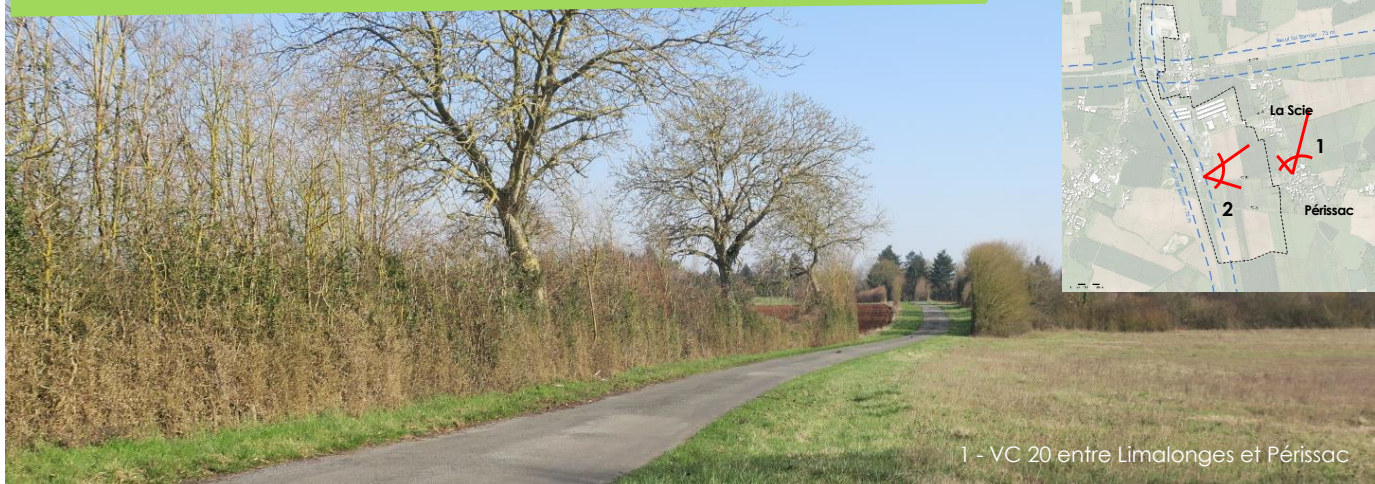


3 - Rue de l'Aquitaine (section Sud au droit du franchissement de la RN 10)



2 - Rue de l'Aquitaine (section au Sud des Maisons Blanches)

La qualité paysagère (état des lieux)



1 - VC 20 entre Limalonges et Périssac



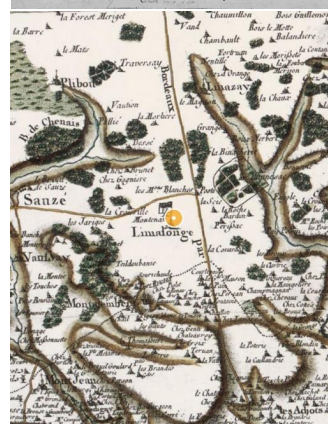
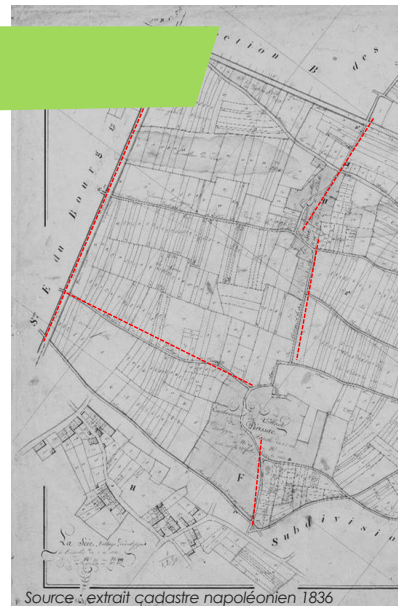
Caractère rural et ambiance bucolique à valoriser :

- sinuosité des cheminements,
- présence du végétal (haies, boisements, arbres isolés),
- mur de clôtures.



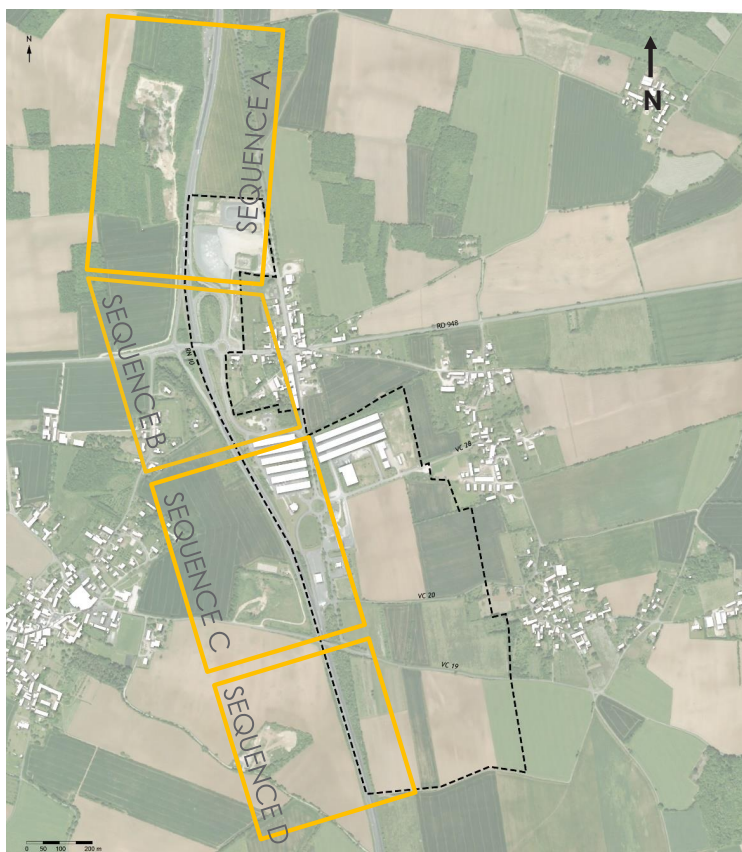
2 - VC 21 entre la Scie et Périssac

La qualité paysagère (état des lieux) VUES ET AMBIANCES



39

Séquences paysagères



Séquences définies en fonction :

- de l'intégration de la RN dans la topo naturelle (gestion des déblai/remblai)
- de la présence ou non de végétation le long et aux abords de la RN

⇒ Incidence sur :

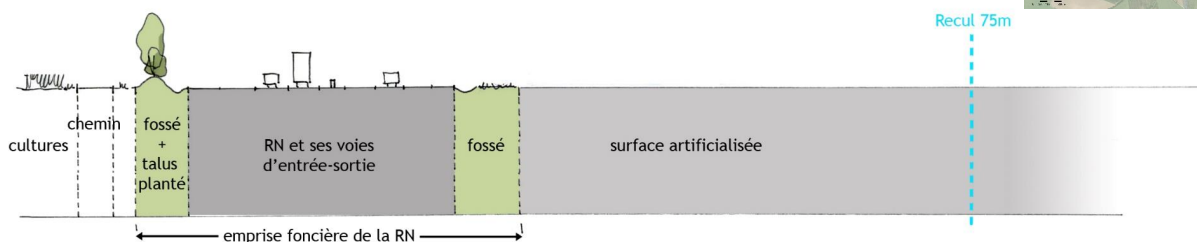
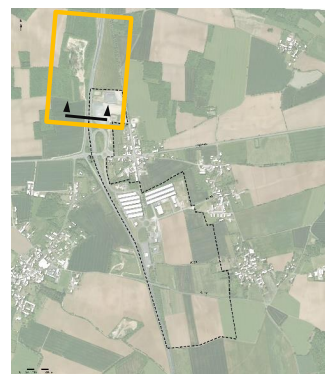
- la perception pour l'automobiliste du paysage qu'il parcourt
- et sur la visibilité/intégration ou non de la RN dans le paysage environnant

40

Séquences paysagères

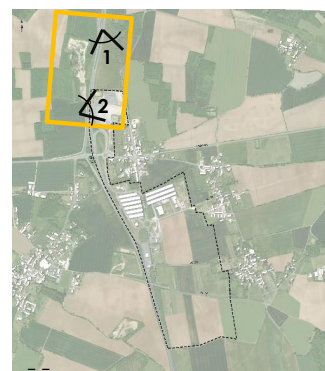
/ SÉQUENCE A

- Profil de la RN intégré dans la topo naturelle
- La présence de plusieurs boisements au nord du site limitent les vues avec le grand paysage. Le site de Le futur parc solaire est cependant largement perceptible depuis la RN (pas de végétation présente en accompagnement de la RN)



Séquences paysagères

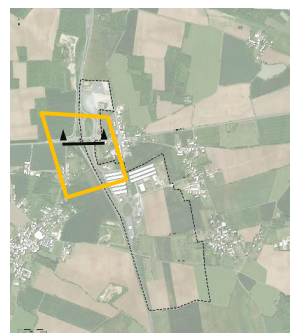
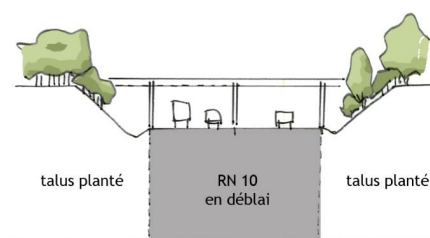
/ SÉQUENCE A



Séquences paysagères

/ SÉQUENCE B: l'échangeur

- De fortes variations de la topographie liées à l'échangeur (RN et voies d'accès/sortie en déblais)
- Délaissés routiers largement végétalisés (boisements, haies) permettant l'intégration des talus



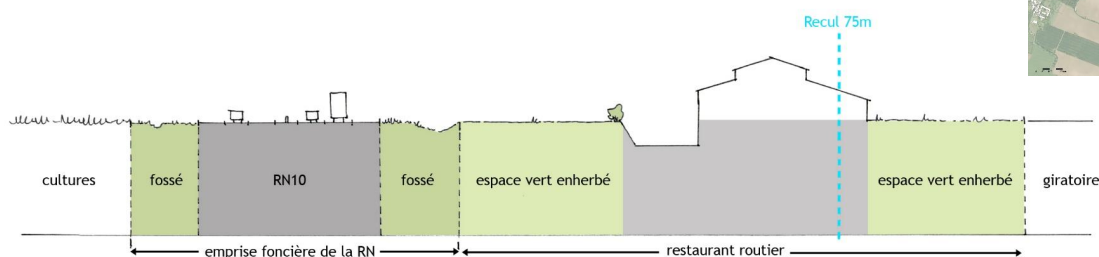
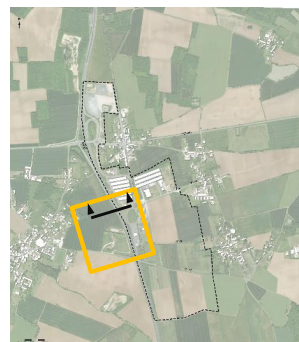
Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

43

Séquences paysagères

/ SÉQUENCE C: la zone d'activités peu intégrée

- > PROFIL C1
- Peu de mouvements de terrain
- Peu de végétation => bâtiments et équipements très perceptibles depuis la RN



Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

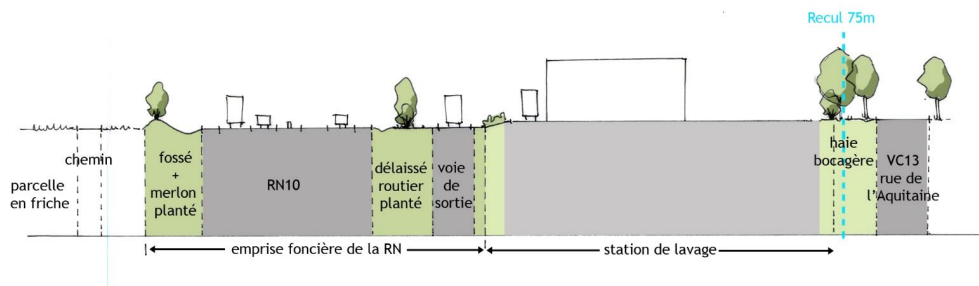
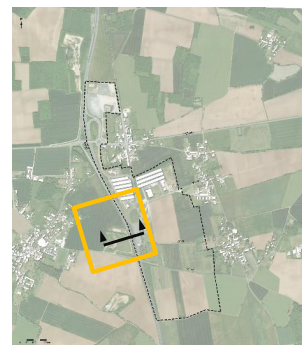
44

Séquences paysagères

/ SÉQUENCE C: la zone d'activités peu intégrée

> PROFIL C2

- Peu de mouvements de terrain
- Des délaissés routiers plantés, mais qui ne permettent pas l'intégration ni des bâtiments (implantés en faible retrait, volumineux et aux couleurs très visibles), ni de leurs abords (grandes surfaces en enrobé, signalétique non valorisante)



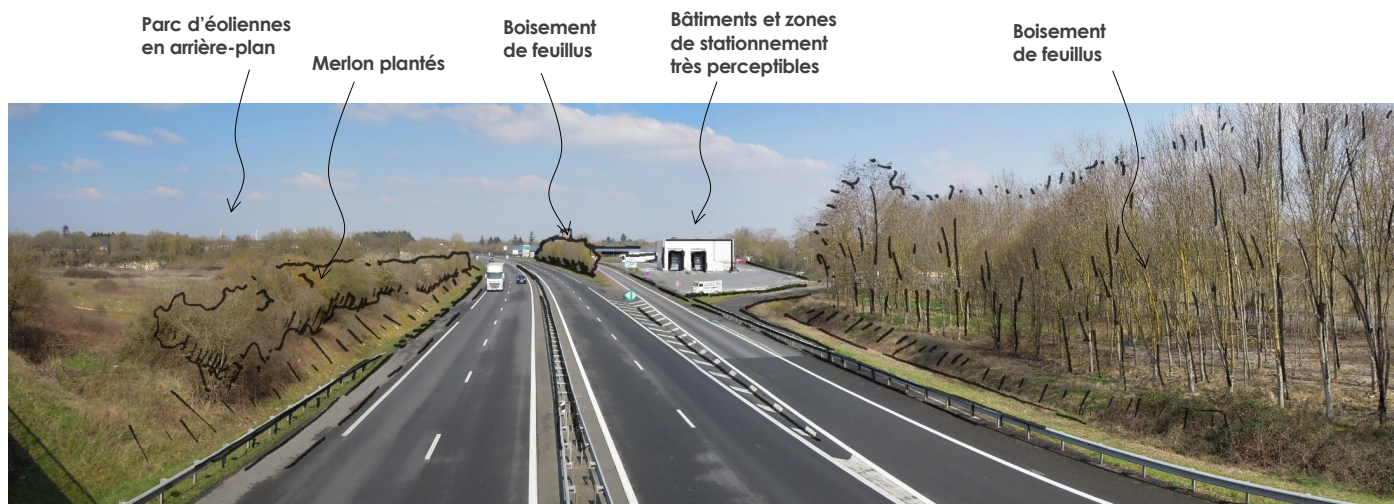
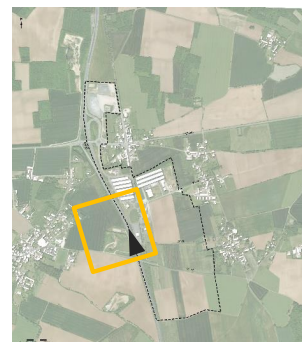
Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

45

Séquences paysagères

/ SÉQUENCE C: la zone d'activités peu intégrée

> PROFIL C2



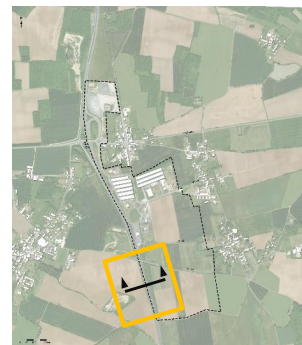
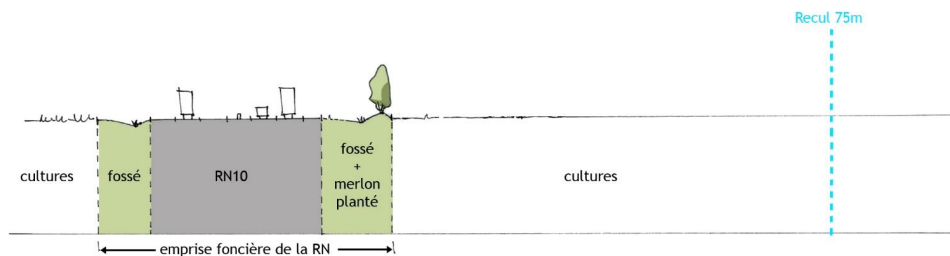
Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

46

Séquences paysagères

/ SÉQUENCE D:

- Profil de la RN intégré dans la topo naturelle plane
- Des accotements plantés de haies et boisements



Boisement
de feuillus

Haie de feuillus

Cultures



Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

47

La qualité architecturale (état des lieux) Edifices d'intérêt patrimonial - Reportage photographique



1 - Mur de clôture de l'aire de détente



2 - Mur de clôture rue de l'Aquitaine



3 - Mur de clôture impasse de l'Aquitaine



4 - Ensemble bâti des Maisons Blanches



Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

48

La qualité architecturale (état des lieux)

Edifices portant atteinte au site - Reportage photographique



Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons blanches – ASP/ATLAM – Septembre 2019

49

La qualité architecturale (état des lieux)



Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons blanches – ASP/ATLAM – Septembre 2019

Points forts

Les hameaux historiques compacts (la Scie et Périssac) et les écarts (la Couarde notamment), accueillent un patrimoine bâti de qualité diversifié, alternant maisons de ferme, granges traditionnelles et murs de clôture en pierre.

Points faibles

A l'opposé, les extensions urbaines récentes au Sud du village des Maisons Blanches, présentes des constructions récentes sans qualité architecturale (matériaux, couleurs, formes, implantation) altérant fortement le paysage.

-  Ensemble bâti d'intérêt patrimonial
-  Edifice portant atteinte au site (matériaux, couleur, écriture architecturale....)
-  Autre édifice
-  Mur de clôture d'intérêt patrimonial

50

La qualité urbaine (état des lieux)



Gabarit et implantation du restaurant routier le long de la RN 10:

Un gabarit modeste implanté en retrait de voies routières imposantes renforçant la dimension routière de l'espace public



Gabarit et implantation du parking poids-lourds le long de la RN 10:

Implantation et volumétrie générale de l'édifice renforce le caractère urbain en limite de voie express

Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

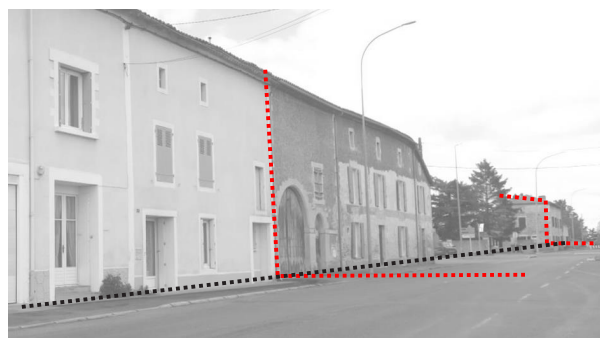
51

La qualité urbaine (état des lieux)



Gabarit et implantation de « boîtes » d'activités le long de la rue de l'Aquitaine :

Un gabarit modeste implanté en retrait de la voie renforce la dimension routière de la rue.

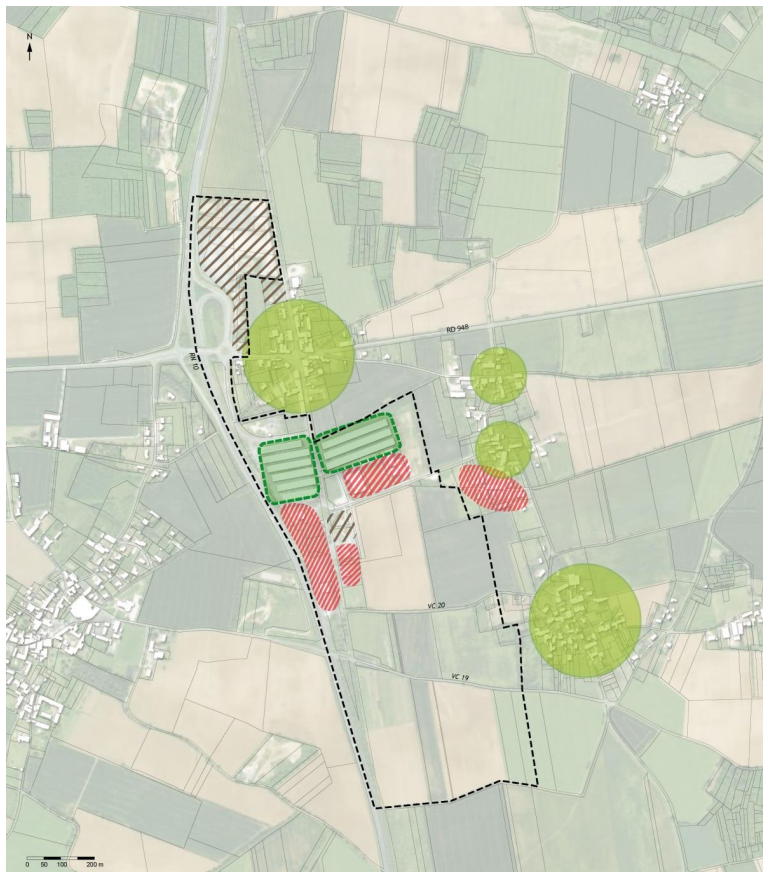


Gabarit et implantation de référence sur le hameau des Moulins Blancs (alignement, mitoyenneté, volume en R+1+c).

Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

52

La qualité urbaine (état des lieux)



Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM – Septembre 2019

Points forts

Les hameaux historiques compacts et homogènes (la Scie et Périssac).

Des constructions récentes (parking poids-lourds couverts) marquant mieux les limites avec l'espace public tout en conservant un gabarit suffisant pour permettre une bonne insertion dans l'environnement urbain et paysagé.

Points faibles

Une première vague d'urbanisation de la zone d'activité mal intégrée (gabarit et implantation inadaptés : hauteur, recul de la voie et retrait des limites mitoyennes), amplifié par la pauvreté du vocabulaire architectural des bâtiments d'activités (Transagruma, restaurant routier, station de lavage, station service, élevage de volailles....).

-  Ensemble urbain traditionnel intégré (alignement, mitoyenneté, gabarit)
-  Ensemble urbain récent intégré (alignement, mitoyenneté, gabarit)
-  Ensemble urbain mal intégré dans l'environnement
-  Friche urbaine et terrain dégradé (dépôt).

53

La qualité architecturale et urbaine (enjeux)



Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM – Septembre 2019

Enjeux architecturaux

Accompagner la mutation architecturale des édifices existants située le long de la RN 10

Mieux intégrer les abords et les édifices existants.

Protéger le patrimoine bâti (mur de clôture).

Enjeux urbanistiques

Donner un caractère urbain plus marqué par une organisation des constructions et des espaces publics s'appuyant sur les lignes de forces du site et sur la hiérarchisation des voies (implantation, gabarit, ...) pour améliorer son attractivité, sa visibilité et le cadre de vie des futurs utilisateurs du site (salariés, visiteurs, riverains...).

-  Ensemble bâti d'intérêt patrimonial
-  Edifice portant atteinte au site (matériaux, couleur, écriture architecturale....)
-  Autre édifice
-  Mur de clôture d'intérêt patrimonial

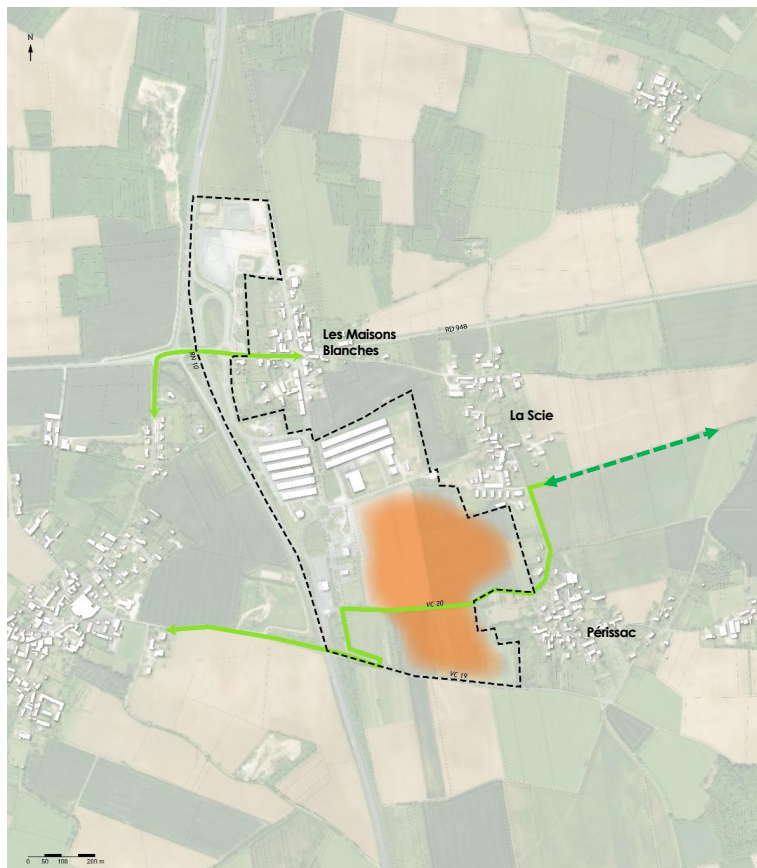
54

Enjeux a l'échelle du site

/ DÉPLACEMENT - SÉCURITÉ

Les accès existants à la zone d'activités (échangeur, giratoires, bretelle de sortie) ne présentent pas d'enjeu d'aménagement particulier d'un point de vue sécuritaire.

-  **Assurer la desserte interne de l'extension de la zone d'activités**
-  **Développer les continuités douces piétons/vélos entre Limalonges et ses hameaux, et intégrer le projet de voie verte:**
 - > en conservant les voies existantes permettant des itinéraires doux
 - > en « pacifiant » les déplacements piétons et vélos au niveau de l'échangeur
-  **Développer un itinéraire cyclable entre la ZA et la gare TER**



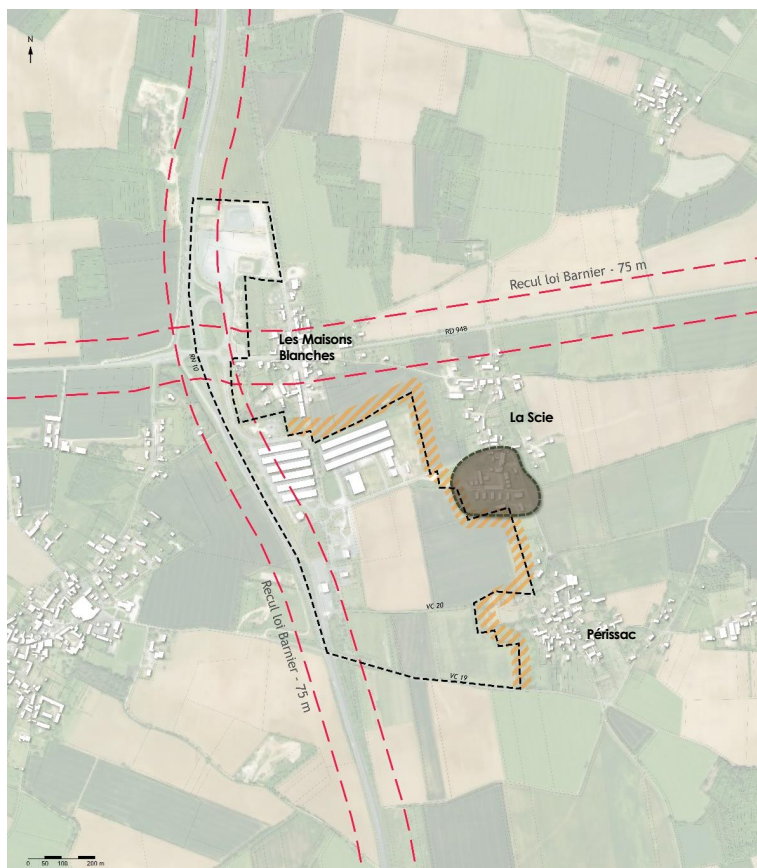
Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

55

Enjeux a l'échelle du site

/ NUISANCES

-  **Minimiser l'impact sonore vis-à-vis des villages** (maintien d'espaces de respiration, maintien et renforcement de la trame végétale)
-  **Prendre en compte le périmètre sanitaire inconstructible autour du siège d'exploitation et anticiper les projets éventuels de l'exploitant ***
-  **Réduire la distance de recul inconstructible par rapport à la RN afin d'optimiser le foncier et de minimiser l'impact de la zone d'activités sur l'activité agricole**



* Recul obligatoire de 100 m pour tout bâtiment d'habitation de tiers ou recevant du public. Les aménagements extérieurs collectifs (exemples : ouvrage de récupération des eaux de pluie, stationnement collectifs visiteurs) ne sont pas concernés par cette règle.

Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

56

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

_Vocation et programmation principale du site :

Le site a vocation à accueillir des activités économiques (dominante industrielle, logistique)

_Aménagement :

L'accès au secteur se fera directement depuis la voie de desserte présente au nord (1). Des accès piétons/cycles pourront être aménagés à l'ouest depuis la rue d'Aquitaine (2) et au sud depuis le chemin existant (projet voie verte ?).

L'implantation des constructions devra prévoir un **recul depuis la N12 ?**. Un aménagement paysager pourra être prévu à cet effet (3). Les façades parallèles à la voie 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 N12. 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, plantées d'essences locales, pour limiter l'impact visuel des aménagements situés à proximité des hameaux de la Scie et de Périssac (4).

Les haies bocagères protégées en limites sud et est du secteur seront préservées en totalité afin de maintenir les frontières physiques et la biodiversité existantes (5). Un alignement arbustif/arboré sera prévu sur les limites nord-ouest du secteur, afin de favoriser l'intégration paysagère de l'opération. Un fossé/noue pourra être créé dans le point bas du secteur, en partie nord, afin de gérer les eaux pluviales du site (6).



Enjeux a l'échelle du site

/ QUALITÉ PAYSAGÈRE

- **Protéger la trame végétale existante :**
 - les alignements le long de l'axe historique (intérêts paysager et historique),
 - les haies bocagères, les arbres isolés et boisements d'intérêt

-  Assurer l'intégration paysagère des installations (bâtiments, aires techniques...) perceptibles depuis les voies (RN, VC) et le grand paysage

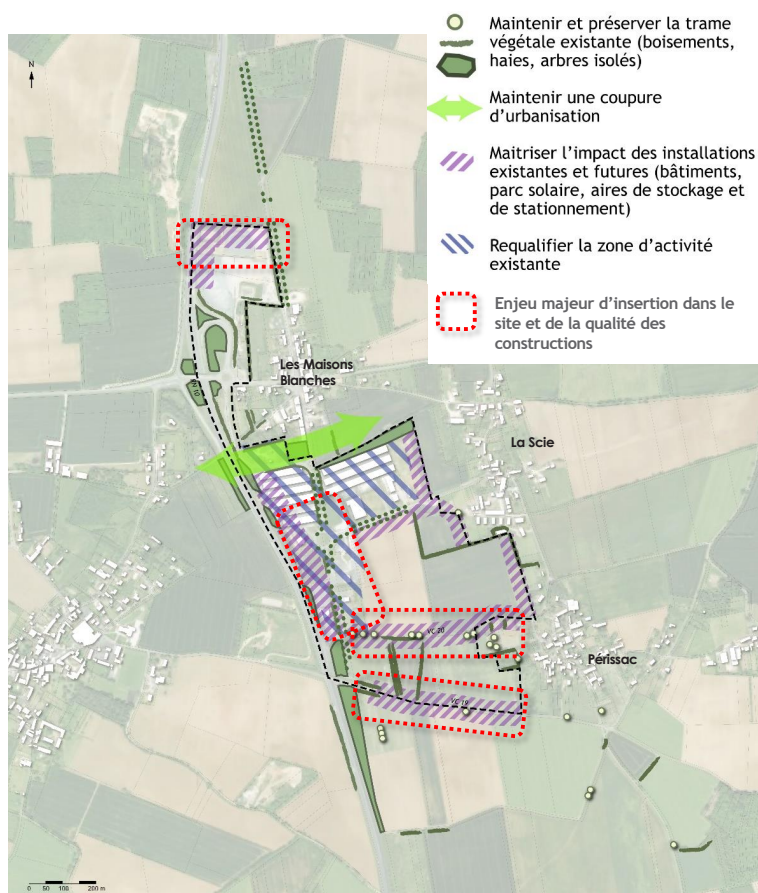
/ QUALITÉ URBAINE ET ARCHITECTURALE

- ➡ Maintenir une coupure d'urbanisation

-  **Maîtriser la qualité urbaine et paysagère des installations perceptibles** depuis les axes de circulation et le grand paysage

- Requalifier, à terme, les aménagements existants de la zone d'activités

- > adopter des règles d'architecture et d'aménagement paysagers adaptées favorisant l'intégration paysagère des bâtiments et de leurs abords,
- > limiter au maximum les emprises au sol imperméables,
- > développer une trame végétale permettant de reconstituer des corridors écologiques avec les boisements et les haies existants.

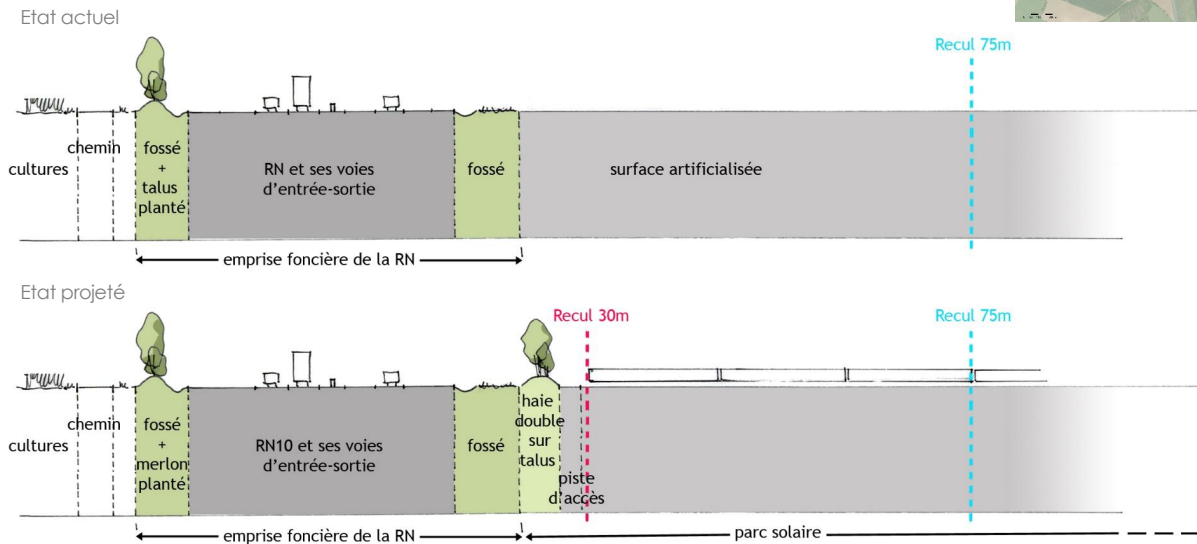
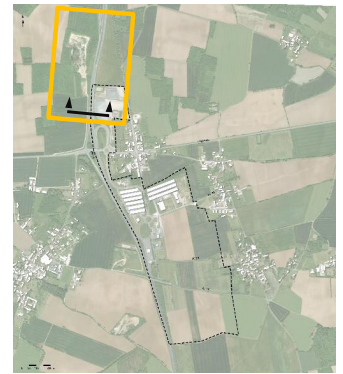


Le parti d'aménagement

Principes d'aménagement

/ SÉQUENCE A

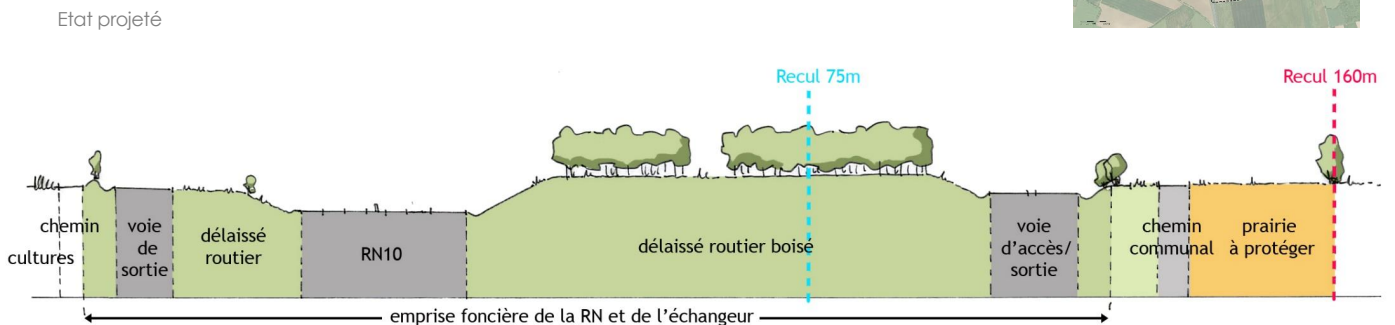
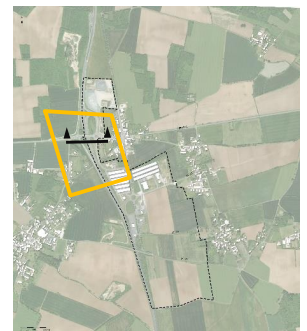
- Diminution du recul à 30m
- Intégration du parc solaire à l'arrière d'une double haie stratifiée plantée sur talus



Principes d'aménagement

/ SÉQUENCE B

Agrandissement du recul inconstructible afin de protéger les prairies identifiées à enjeu environnemental



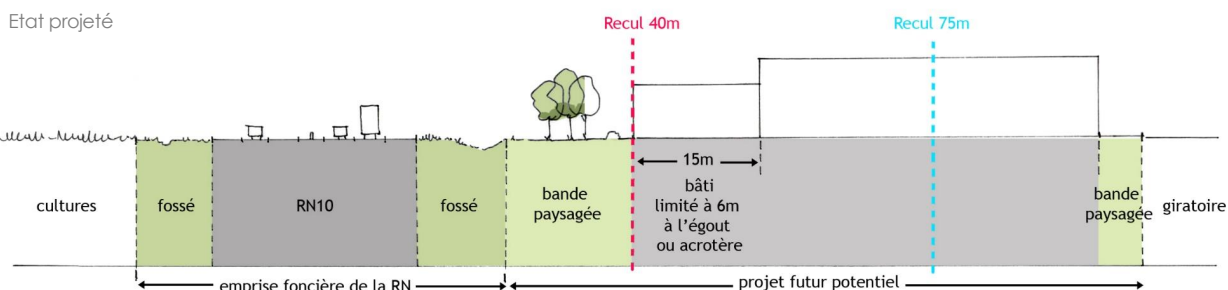
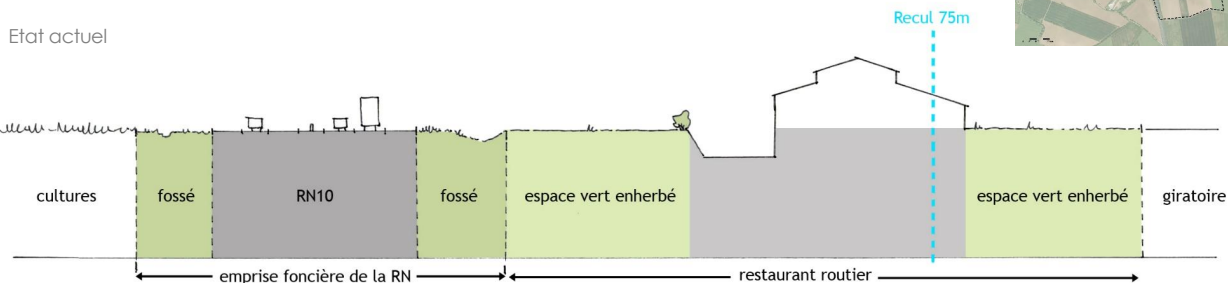
Principes d'aménagement

/ SÉQUENCE C1

Diminution du recul à **40m** afin d'optimiser le foncier

- **Bande paysagée** (enherbement + bosquets d'arbres et/ou arbres isolés + plantations basses ponctuelles en accompagnement des pieds de façade)

- **Hauteur bâtie limitée à 6m** à l'égout ou à l'acrotère du toit dans une **bande de 15m**
- Qualité urbaine et architecturale notamment des façades « nobles »
- Intégration de la signalétique



Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons blanches – ASF/AILAM – Septembre 2019

61

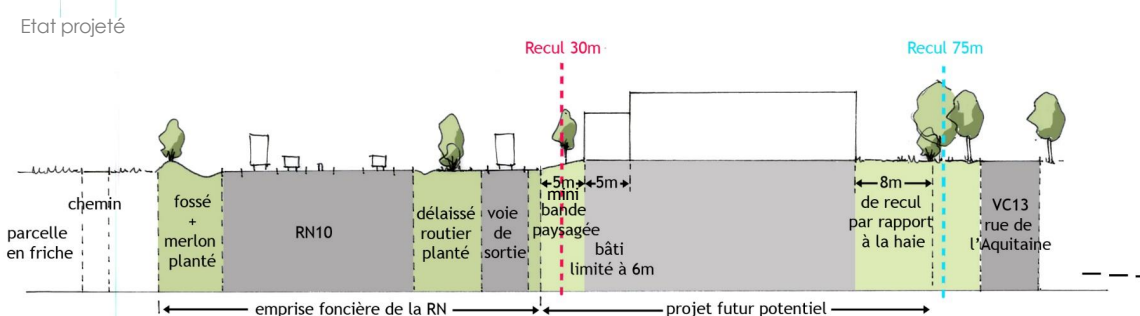
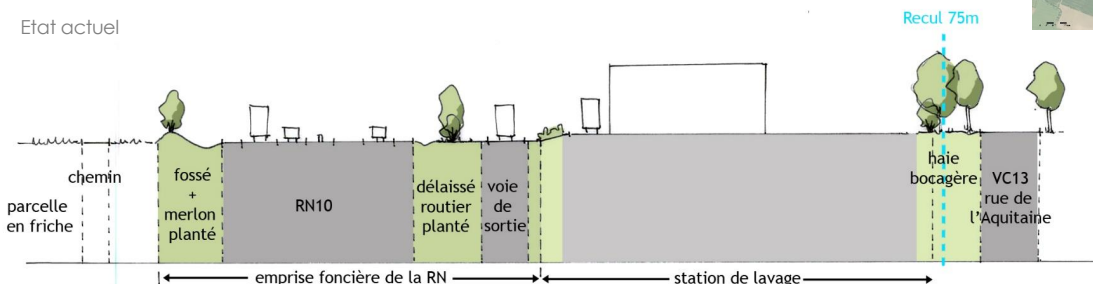
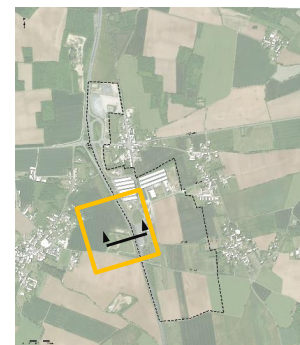
Principes d'aménagement

/ SÉQUENCE C2

Diminution du recul à **30m** afin d'optimiser le foncier

- **Bande paysagée de 5m** (enherbement + arbres isolés + plantations basses ponctuelles en accompagnement des pieds de façade)

- **Hauteur bâtie limitée à 6m** à l'égout ou à l'acrotère du toit dans une **bande de 5m**
- Qualité urbaine et architecturale notamment des façades « nobles »
- Intégration de la signalétique



Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons blanches – ASF/AILAM – Septembre 2019

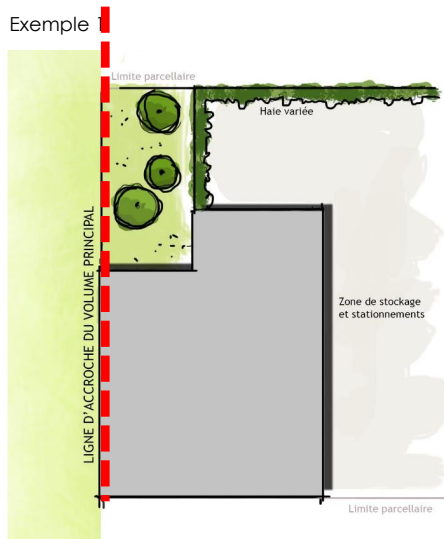
62

Dans les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

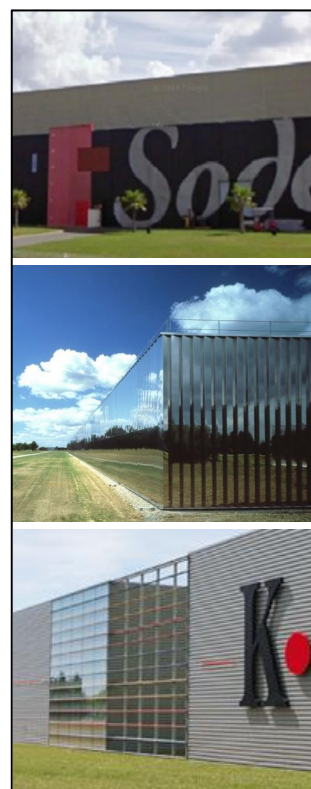
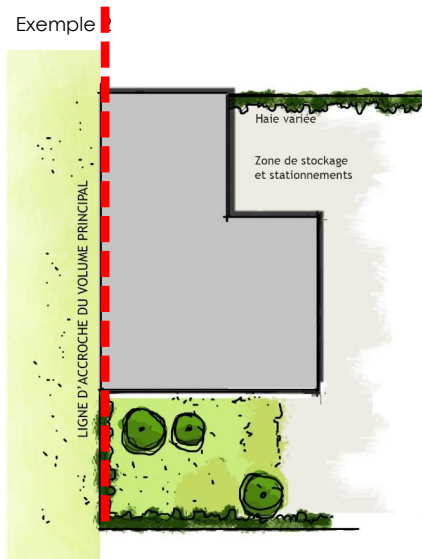
/ URBANISME ET AMENAGEMENTS PAYSAGERS

> PRINCIPE D'IMPLANTATION DES FACADES : ligne d'accroche du volume principal

Exemple



Exemple



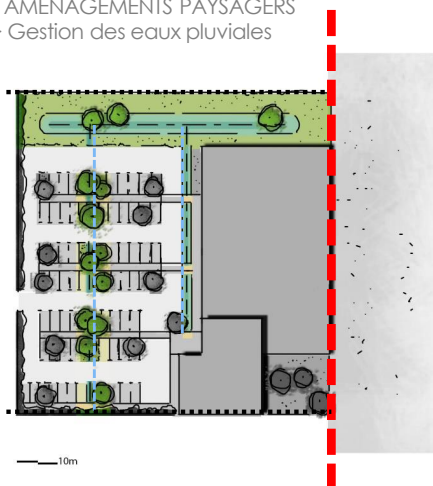
Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM – Septembre 2019

63

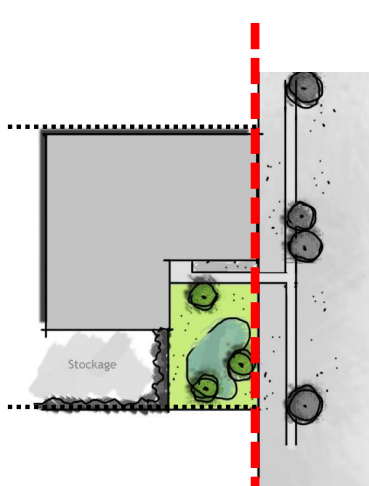
Dans les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

/ AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

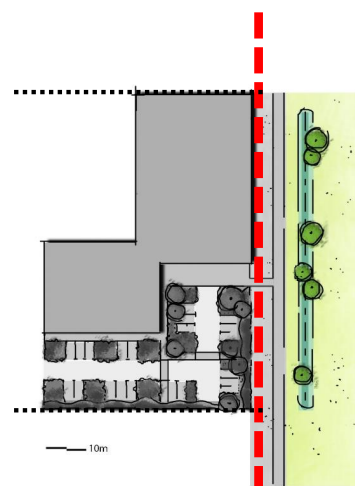
> Gestion des eaux pluviales



A la parcelle (noue)



A la parcelle (bassin)



Sur l'espace non constructible (noue)

> REFERENCES



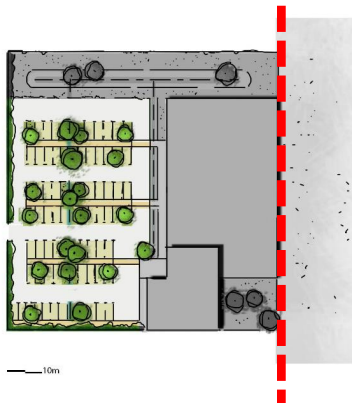
Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM – Septembre 2019

64

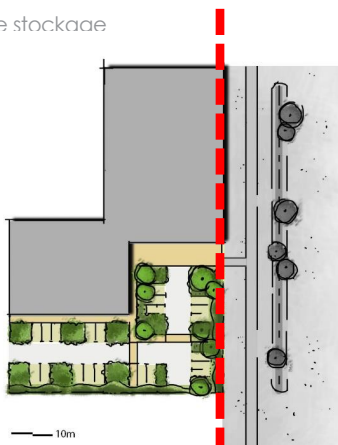
Dans les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

/ AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

> Gestion des stationnements et des aires de stockage



Parking paysager par des noues et bosquets



Poches de stationnement



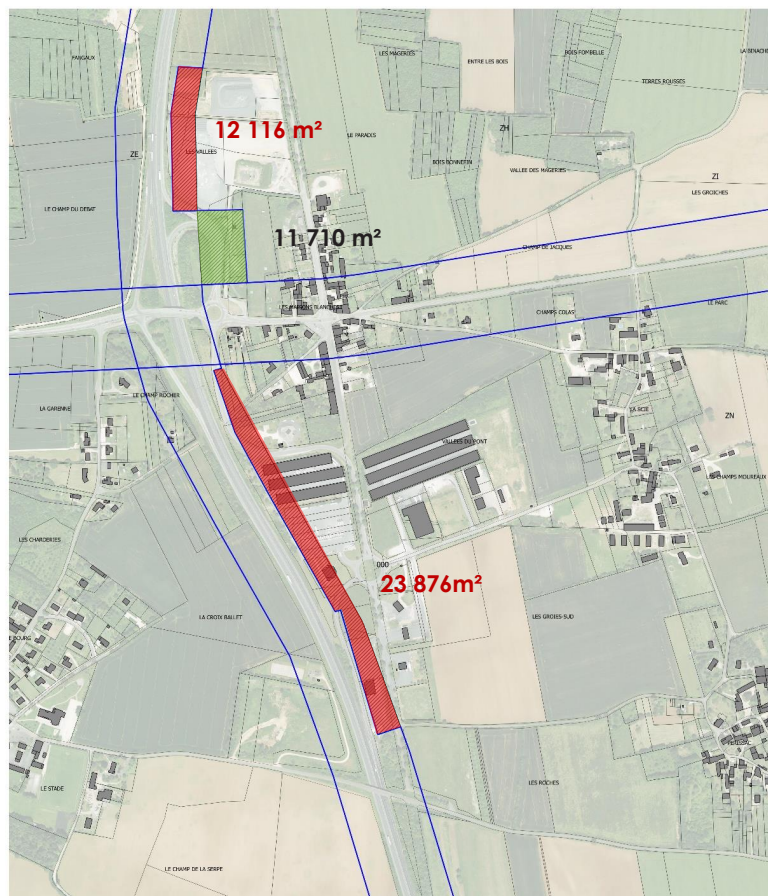
Stockage derrière une épaisseur végétalisée



Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

65

L'évolution des règles de recul et les effets sur le foncier



■ Surface rendue **constructible**
■ Surface rendue **inconstructible**

Communauté de Communes du Mellois en Poitou – Commune de Limalonges – Les Maisons Blanches – ASP/ATLAM - Septembre 2019

66