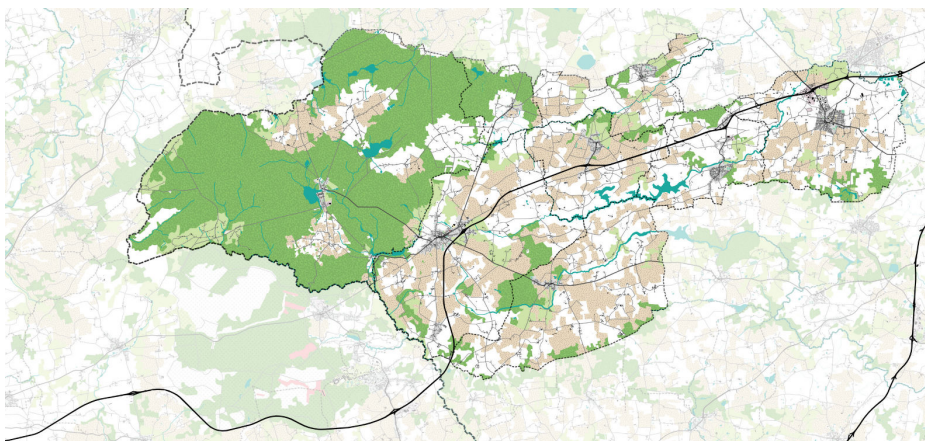




ARRET DE
PROJET

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE BROCÉLIANDE



BUI/SL/FR Juin 2021	Annexes Etude L111-1-4	
Quarta Atelier du Canal Gwenaël Massot Architecte Idea Recherche Lexcap Inddigo	Arrêté le : 10 février 2020 Approuvé le : 20 février 2021	1 : Délibération 2 : Rapport de présentation 3 : PADD 4 : Orientations d'aménagement et de programmation 5 : Documents graphiques 6 : Règlement

Table des matières

SITE 1 ZONE D'ACTIVITÉS DE BELLEVUE (BRÉAL-SOUS-MONTFORT).....	7
1. Analyse du site.....	8
2. Présentation du projet d'urbanisation.....	14
3. Règles et orientations appliquées pour garantir une bonne intégration du projet dans le site.....	16
4. Prise en compte de la nouvelle marge de recul dans le PLUi...17	
SITE 2 AIRE DE PETIT PASSAGE DES GENS DU VOYAGE (BRÉAL-SOUS-MONTFORT).....	19
1. Analyse du site.....	20
2. Marge de recul.....	28
3. Règles et orientations appliquées pour garantir une bonne intégration du projet dans le site.....	28
4. Prise en compte de la nouvelle marge de recul dans le PLUi...29	
SITE 3 ZONE D'ACTIVITÉS DU BREIL (TREFFENDEL).....	30
1. Analyse du site.....	31
2. Marge de recul.....	38
3. Règles et orientations appliquées pour garantir une bonne intégration du projet dans le site.....	38
4. Prise en compte de la nouvelle marge de recul dans le PLUi...39	

SITE 4 ZA DU PONT DE TRÉGU ET DES NOËS (PLÉLAN-LE-GRAND).....	41
---	----

1. Le site A (le Pont de Trégu).....	43
1.1. Analyse du site.....	43
1.2. Marge de recul.....	50
1.3. Règles et orientations appliquées pour garantir une bonne intégration du projet dans le site.....	50
1.4. Prise en compte de la nouvelle marge de recul dans le PLUi.....	51
2. Le site B (les Noës).....	53
2.1. Analyse du site.....	53
2.2. Marge de recul.....	59
2.3. Règles et orientations appliquées pour garantir une bonne intégration du projet dans le site.....	59

Préambule

L'objet de la présente notice consiste à prendre en considération les dispositions de la loi Barnier (articles L.111-6, L.111-7 et L.111-8 du code de l'urbanisme) le long de la route Nationale RN 24, classée à grande circulation par décret en date du 3 juin 2009.

Extrait de l'article L.111-6 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 au dernier alinéa du III de l'article L. 141-19 »

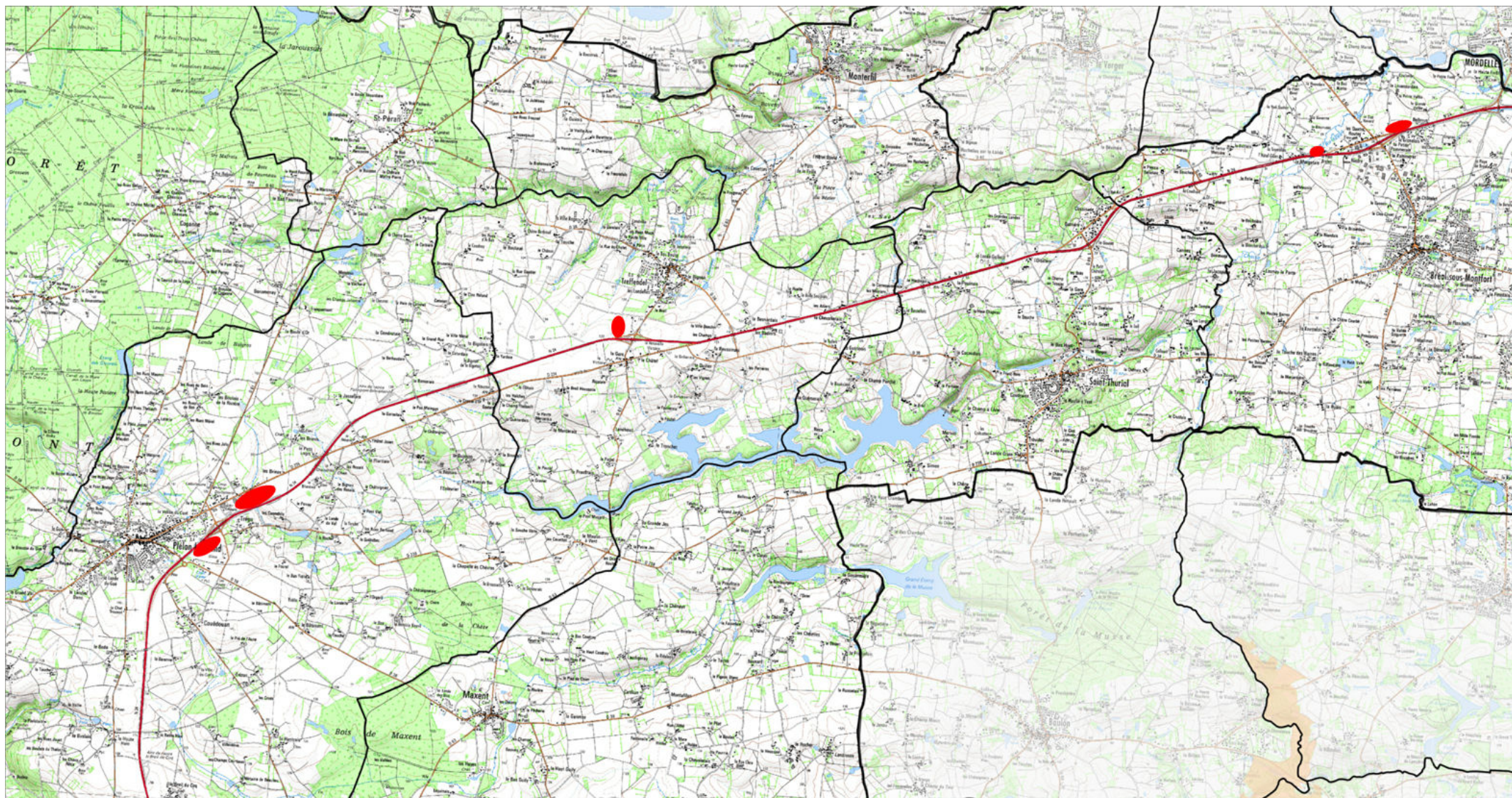
Extrait de l'article L.111-7 du code de l'urbanisme : « L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

- 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. »

Extrait de l'article L.111-8 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. »

Le présent document a donc pour but de permettre des dérogations à cette interdiction de construction à moins de 100 mètres de l'axe de la RN24, conformément à l'article L.111-8 du code de l'urbanisme ci-avant, sur plusieurs sites d'urbanisation future inscrits dans le PLUi. Il détaille donc les dispositions prises sur chaque secteur en matière d'aménagement pour tenir compte des enjeux dans les domaines des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

L'étude permet ainsi de redéfinir de nouvelles marges de recul au sein desquelles s'applique l'article 9 des dispositions générales du règlement du PLUi. Cet article interdit notamment « *les constructions et installations (parkings, aires de stockage ou d'exposition, éléments publicitaires, installations techniques, dépôts de matériaux, ...)* »



Cadre de localisation des sites

SITE 1 Zone d'activités de Bellevue (Bréal-sous-Montfort)

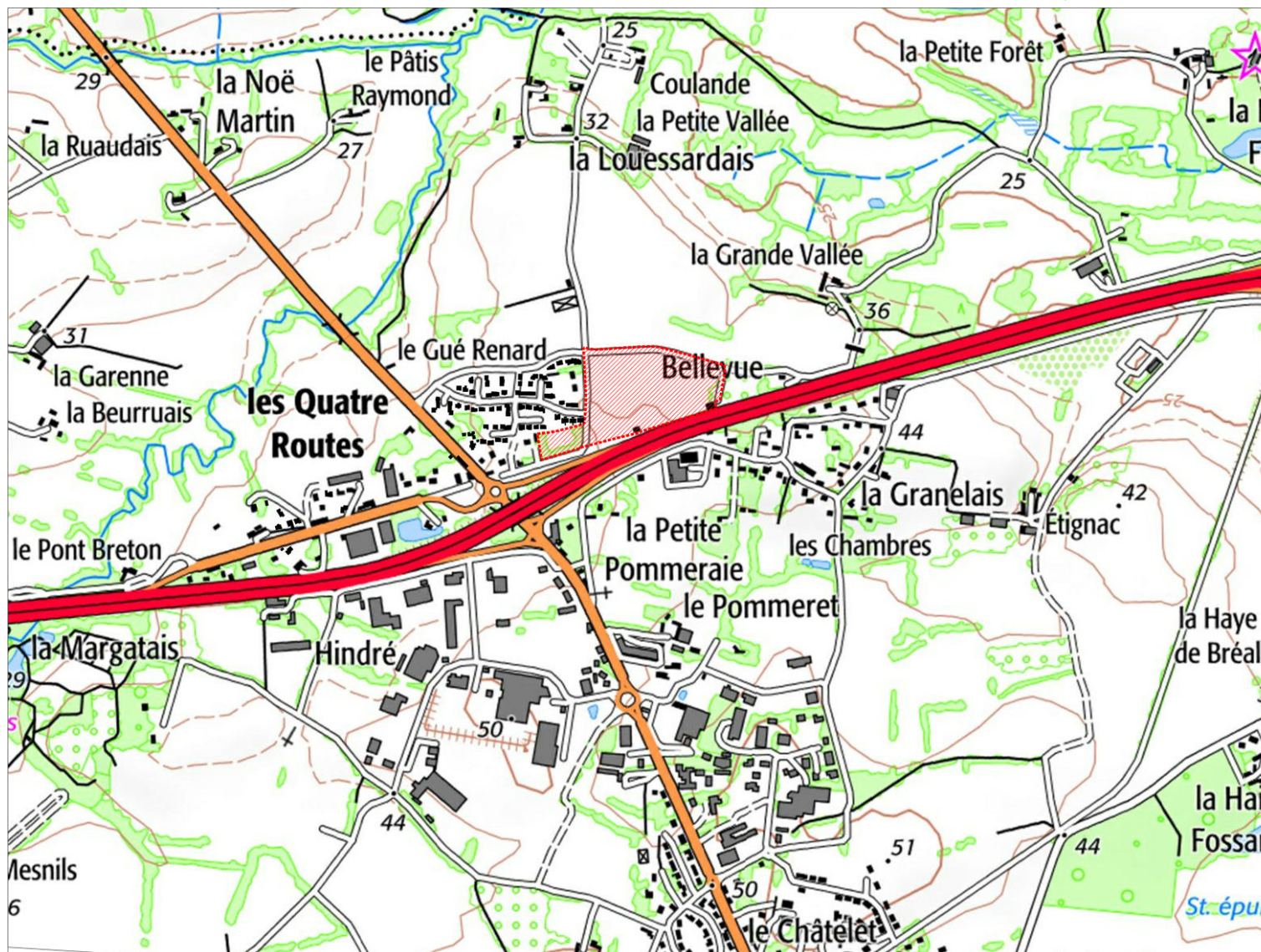
1. Analyse du site

- La situation

Le site de la ZA de Bellevue, d'une surface d'environ 4,5 ha est situé au nord de la commune de Bréal-sous-Montfort . Le secteur est délimité :

- au nord par des terres agricoles qui s'ouvrent sur le grand paysage,

- à l'est par une propriété privée dont le jardin est en grande partie occupé par un verger,
- au sud par la RN24 à l'origine de la présente étude et au-delà par l'agglomération de Bréal-sous-Montfort
- à l'ouest par un lotissement d'habitat récent, composé de maisons individuelles et de maisons groupées.



- Le contexte urbain et paysager en amont et en aval de la RN24

Depuis l'est, le secteur d'étude fait suite à une séquence paysagère naturelle, composée à la fois de parcelles cultivées et de boisements denses.

Depuis l'ouest, le secteur d'étude est en continuité de l'urbanisation, notamment de l'espace aggloméré des Quatre Routes.

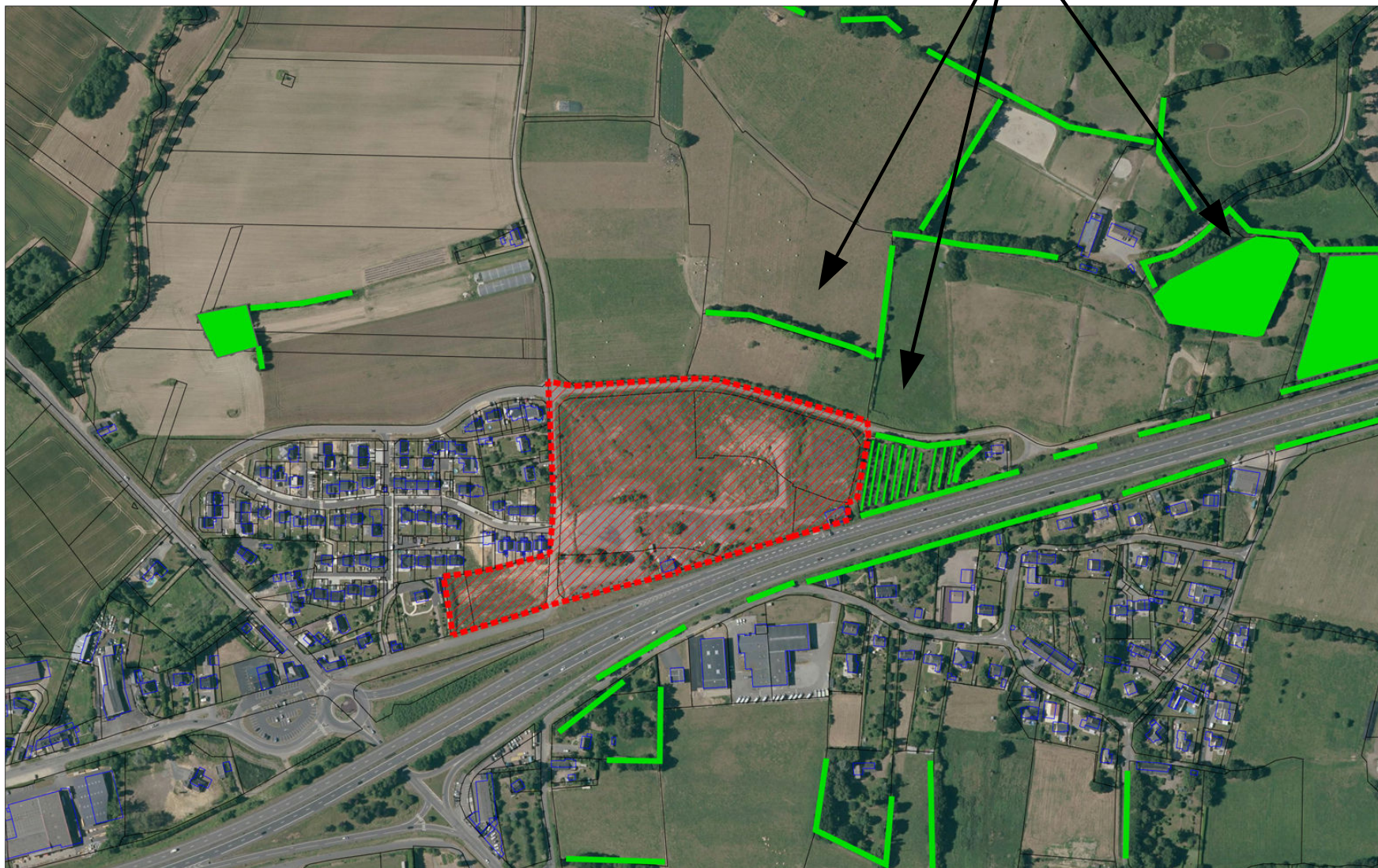


- Le contexte urbain et paysager général

De très nombreuses haies bocagères et boisements suppriment ou diminuent la vue depuis et vers le site, au nord et à l'est.

Aussi, ces éléments paysagers restreignent la vision vers le nord et ne permettent pas d'avoir une vue globale sur le grand paysage et la vallée du Meu.

Les nombreux boisements et haies barrent la vue vers le nord et l'est



- Les caractéristiques du site

Le site, d'une surface d'environ 4,5 ha a une topographie relativement plane et ne présente pas de qualités architecturales et paysagères particulières.

Deux constructions sont présentes à l'intérieur du périmètre, le long de la RN24 et sont de fait très visibles depuis la voie : une anciennes longère tombée en ruine ainsi qu'un ancien restaurant grill « routier » aujourd'hui abandonné.

L'espace situé autour de l'ancien restaurant est occupé par un ancien parking pour voiture et camion. La plateforme en béton/enrobé n'est pas entretenue et se détériore.

Sur le reste du secteur s'étend un espace en friche partagé entre zones enherbées non taillées et tas de gravas .



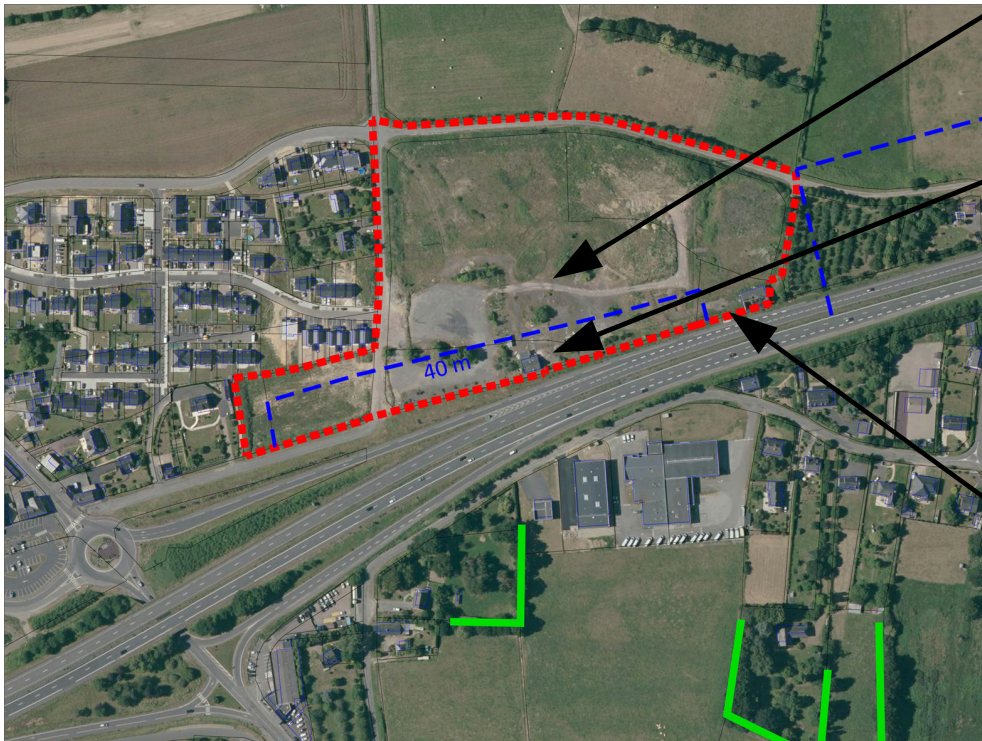
ancien parking et espace en friche



restaurant abandonné



maison en ruine



- Covisibilités avec la RN24

En venant de l'est, le site est situé en haut d'une montée, il est séparé de la voie par une alternance de talus planté, arbustes et arbres. De fait, il est presque totalement invisible depuis ce sens de circulation.



vue vers le site depuis l'est

Au droit du site et sur toute sa longueur, l'absence d'obstacle visuel et de relief, offre une vue très ouverte sur l'ensemble du périmètre d'étude, seulement séparé de la RN24 par un fossé.



Vue vers le site au droit du secteur

Depuis l'ouest, la RN24 est en très légère montée. Le site devient perceptible seulement visible 250 m en amont, puis plus directement visible une fois l'échangeur de Bréal-sous-Monfort franchi.

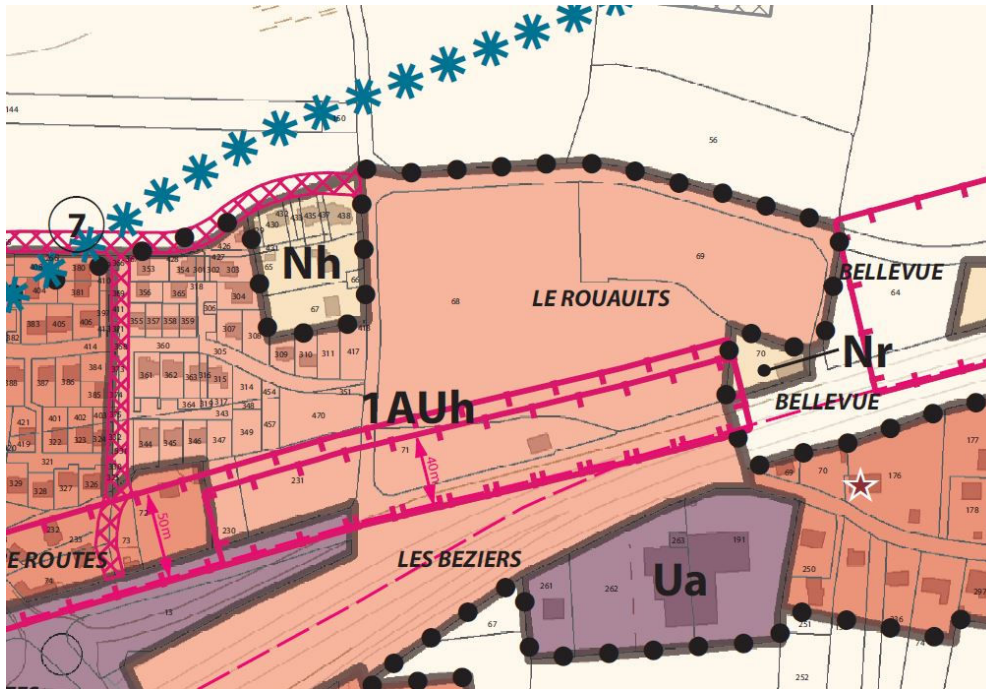


vue vers le site depuis l'ouest

- Le contexte réglementaire

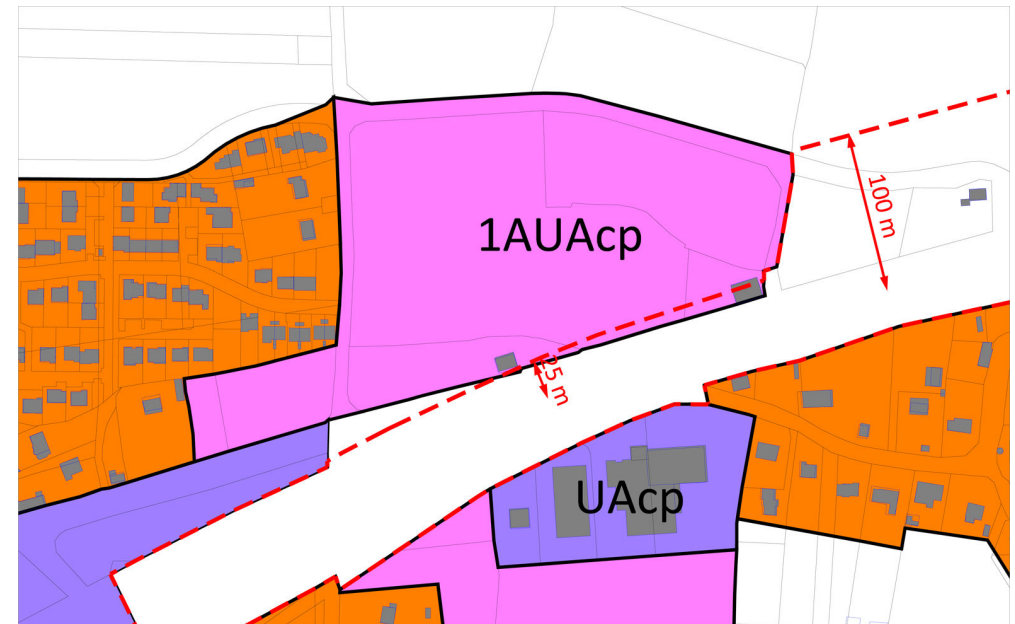
Dans le PLU actuel en vigueur, le secteur étudié est classé en zone 1AUh d'extension du hameau des Quatre Routes, destinée à recevoir de l'habitat, des activités commerciales et tertiaires ainsi que du petit artisanat.

Cette zone faisait déjà l'objet d'une dérogation au titre de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme. Aussi, le règlement de la zone 1AUh autorise l'implantation des constructions à usage d'activités à 40m de l'axe de la bretelle de la RN 24 et des constructions à usage d'habitat à 50m de ce même axe.



Extrait du plan de zonage du PLU en vigueur de Bréal-sous-Montfort

Le futur PLU intercommunal classe le périmètre d'étude en zone 1AUAc. Cette zone à urbaniser en covisibilité avec la RN24 est destinée à accueillir des activités artisanales, industrielles mais aussi commerciales à condition de ne pas concurrencer directement les commerces du cœur de ville, c'est à dire ne répondant pas à des besoins courants (quotidiens ou hebdomadaires) au sens du SCOT tels que les magasins alimentaires spécialisés (boulangerie, pâtisserie, boucherie, charcuterie...), les bureaux de tabac, les magasins de presse, les pharmacies... Les hébergements hôteliers et touristiques sont aussi autorisés. La zone est concernée par l'application d'une marge de recul de 25 m justifiée par la suite.



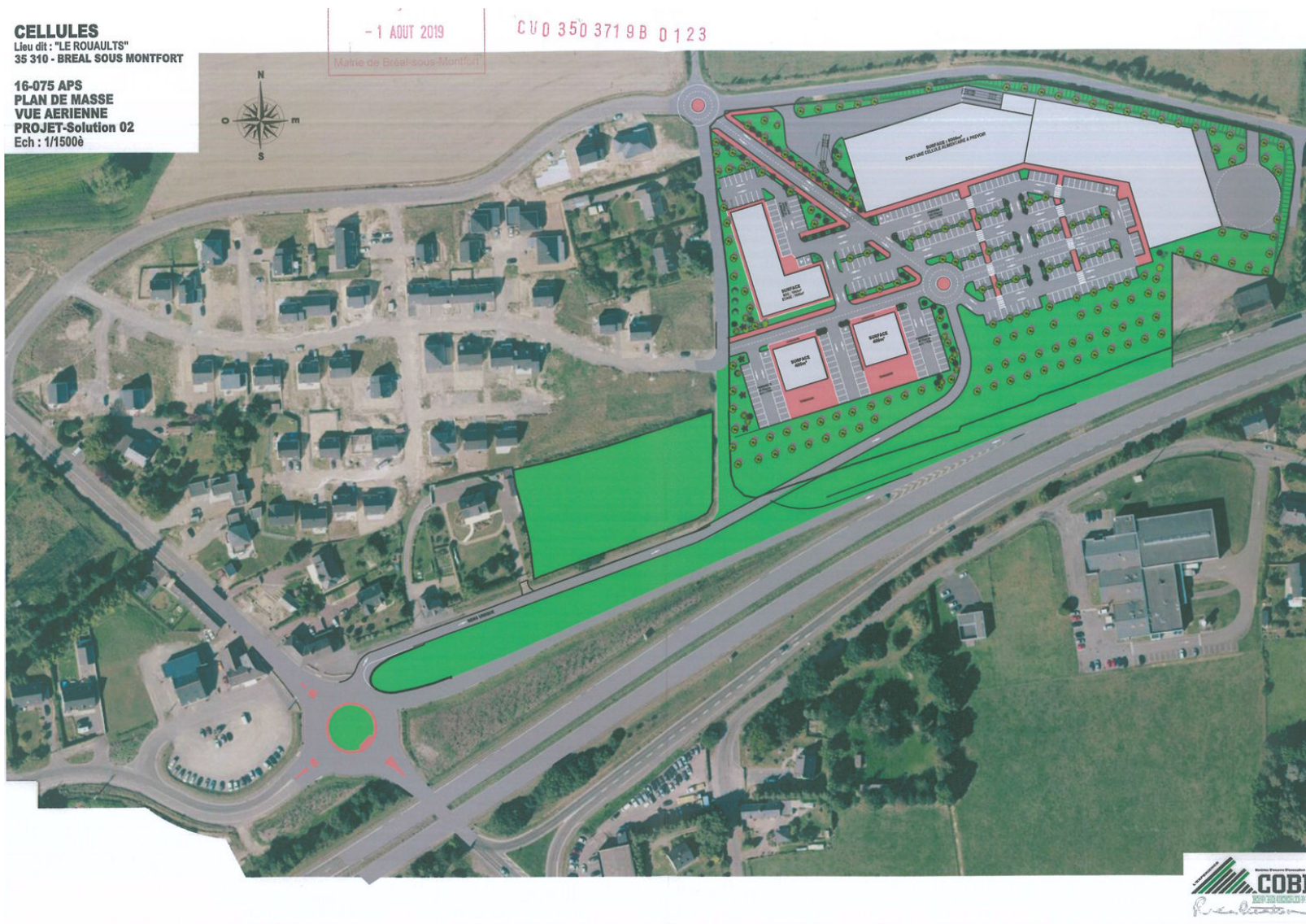
Extrait du plan de zonage du futur PLUi de la C.C. de Brocéliande

Les zones UA dotées d'un indice « p » correspond aux espaces d'activités situés en entrée de ville ou en covisibilités avec la RN 24, le règlement du PLUi intègre des préconisations paysagères et architecturales permettant de maîtriser ce paysage urbain.

2. Présentation du projet d'urbanisation

Des études en vue de l'aménagement et de l'urbanisation du secteur ont été récemment menées par un porteur de projet en concertation avec la mairie de Bréal-sous-Montfort.

Le projet prévoit la création d'une zone commerciale, d'un équipement hôtelier, de restaurants, d'espaces de stationnement et d'un espace paysagé et planté le long de la RN24.



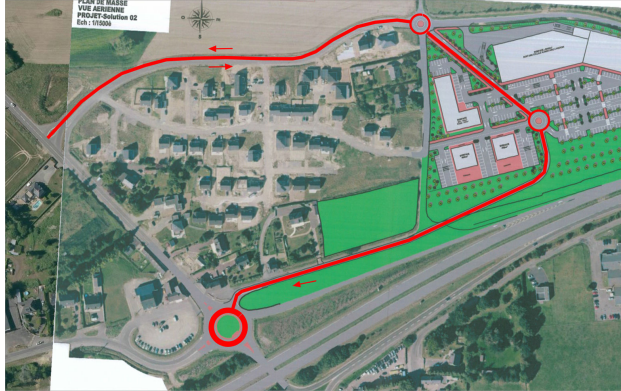
plan de masse du projet de zone d'activités

- Les accès

Le site commercial sera accessible depuis un nouveau carrefour aménagé à la jonction de la rue du Gué Renard et du chemin de La Louessardais.

Au sein de la zone, une voie structurante permettra de desservir les différents parkings positionnés au droit de chacune des constructions.

Enfin l'impasse Bellevue sera restructurée et aménagée en sens unique depuis le site jusqu'au rond-point des Quatre-routes.



- Les constructions

Les différentes activités seraient réparties entre quatre bâtiments principaux :

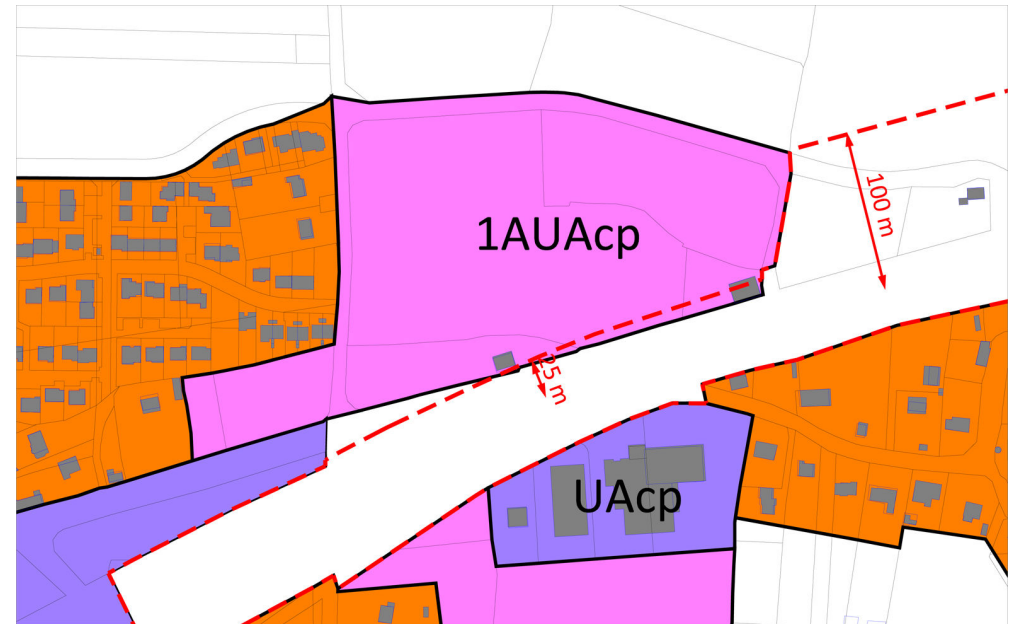
- un bâtiment principal au nord-est qui borde le site le long du grand paysage ,
- un bâtiment en forme de L, dans le prolongement de la zone d'habitat à l'ouest, dédié à l'implantation d'un hôtel.
- deux constructions plus au sud.

- Marge de recul par rapport à la RN24

La présente étude, au titre de l'article L111-8 du code de l'urbanisme, propose une marge de recul inférieure à celle existante dans le PLU en vigueur, soit 25m par rapport à l'axe de la RN24.

Dans le projet, cette zone de non aedificandi est occupée par :

- une partie de la zone de stationnement
- des terrasses en accompagnement des cellules commerciales des deux bâtiments situés les plus au sud,
- la nouvelle voie en sens unique dans le prolongement de l'impasse Bellevue existante,
- les espaces verts plantés situés le long de la RN24.



Marge de recul de 25m par rapport à l'axe de la RN24

3. Règles et orientations appliquées pour garantir une bonne intégration du projet dans le site

Pour justifier d'une dérogation à la règle de recul posée par l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme, il est nécessaire, au regard de l'article L111-8 du code de l'urbanisme, de justifier, au sein d'une étude particulière, de la prise en compte, dans et par le projet :

- des nuisances,
- de la sécurité,
- de la qualité architecturale,
- de la qualité de l'urbanisme,
- de la qualité des paysages.
- La prise en compte des nuisances

La RN24 est identifiée comme infrastructure de transport terrestre source de nuisances sonores de catégorie 2. La zone de nuisance s'étend sur un rayon pouvant atteindre 250 m de part et d'autre de la voie.

La présente zone d'étude doit recevoir des activités économiques qui sont moins sensibles aux nuisances sonores que l'habitat. Toutes les constructions sont situées dans la zone de 250m sujette au bruit de la circulation. Les locaux d'habitation éventuels devront donc prendre des mesures architecturales et structurelles pour répondre aux normes d'isolation acoustique. Par ailleurs, s'agissant d'un secteur commercial, les périodes d'exposition aux nuisances sonores seront limitées dans le temps.

La limite entre la RN24 et le site fera toutefois l'objet d'un traitement paysager. Cet espace tampon doit à la fois permettre de créer un écran paysager qui réduira les nuisances sonores visuelles et à la fois d'intégrer le site dans son environnement.

- La prise en compte de la sécurité

Le projet n'envisage pas de connexion directe entre la zone commerciale et la RN24. Comme précisé précédemment, les voiries alentours seront requalifiées afin de supporter les nouveaux flux de véhicules.

Le nouveau carrefour créé sur la rue du Gué Renard sécurisera et fluidifiera la circulation.

La restructuration de l'impasse Bellevue comme voie à sens unique dédiée à la zone commerciale permettra de créer un itinéraire visible et direct la future zone commerciale jusqu'au rond-point de Quatre routes.

- La prise en compte de la qualité architecturale

Le classement en zone 1AUAc impose aux futures constructions de respecter les règles spécifiques du PLUi en matière de traitement architectural des constructions. Ces règles imposant notamment d'éviter une trop grande simplicité des formes de bâtiments, en réalisant par exemple des volumes secondaires qui mettront en évidence les diverses fonctions des bâtiments. Des prescriptions sont aussi définies pour les teintes extérieures en privilégiant des couleurs propres aux matériaux naturels (bois, pierre, cuivre, ardoise...) ou assimilés (terre cuite, bétons blancs, bétons de gravillons lavés, béton cellulaire...), et en imposant à minima des teintes sombres.

Trois des quatre bâtiments seront particulièrement visibles depuis la RN24. Leurs extérieurs devront faire l'objet d'une composition adaptée à ce contexte paysager. Les façades visibles depuis la RN24 devront être traitées de manière très sobre afin de ne pas perturber le regard des usagers de la voie express.

Les enseignes et publicités devront être intégrées à la construction et ne pas la dénaturer. Aucun totem ne pourra être implanté dans la marge de recul.

- La prise en compte de la qualité de l'urbanisme

Le projet prévoit plusieurs bâtiments plutôt qu'un seul afin d'éviter un effet de masse dans le paysage. Ils pourront être composés de plusieurs cellules commerciales attenantes.

La zone de stationnement, répartie de part et d'autre de la voie de desserte de la zone et localisée au plus près des bâtiments, s'accompagne de cheminements piétons identifiés et sécurisés. Elle sera plantée de nombreux arbres qui viendront verdir cet espace afin d'atténuer son aspect minéral.

Les eaux pluviales pourront être gérées en partie de manière alternative avec par exemple la création de noues le long des voies de circulation et des places de parking.

- La prise en compte de la qualité des paysages

Le long de la RN 24, un espace paysagé et arboré doit assurer la transition avec le projet. La végétation ne sera toutefois pas trop dense afin de préserver la visibilité commerciale sur les futurs commerces, services et bureaux depuis la RN24. Cette végétalisation pourra se faire dans le prolongement des haies existantes à l'est du site.

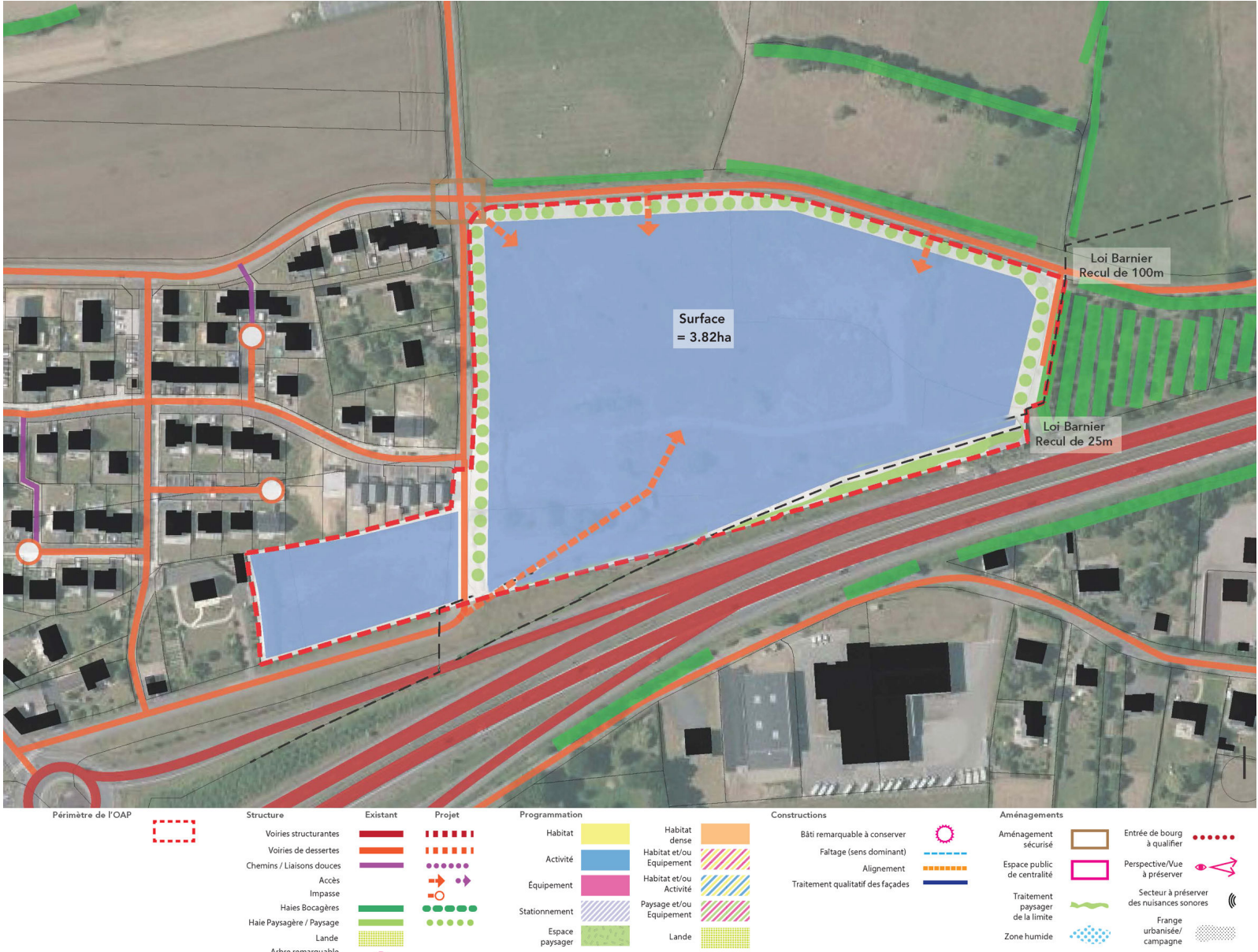
Au nord du site, la transition paysagère avec l'espace agricole sera constituée de haies paysagères.

4. Prise en compte de la nouvelle marge de recul dans le PLUi

La nouvelle marge de recul de 25 m, dérogatoire au titre de l'article L111-8 du code de l'urbanisme apparaît :

- au plan de zonage (ligne tiretée),
- dans l'OAP n°10 Le Rouault de Bréal-sous-Montfort (voir page suivante),
- dans le règlement écrit (art. 9 des dispositions générales).

Conformément à l'article L111-6 du code de l'urbanisme celle-ci sera inconstructible, sauf pour les exceptions régies par l'article L111-7 du même code et reprise dans l'article 9 des dispositions générales du règlement du PLUi. Cet article interdit notamment « les constructions et installations (parkings, aires de stockage ou d'exposition, éléments publicitaires, installations techniques, dépôts de matériaux, ...) »



OAP n°10 de Bréal : Bellevue

SITE 2 Aire de petit passage des gens du voyage (Bréal-sous-Montfort)

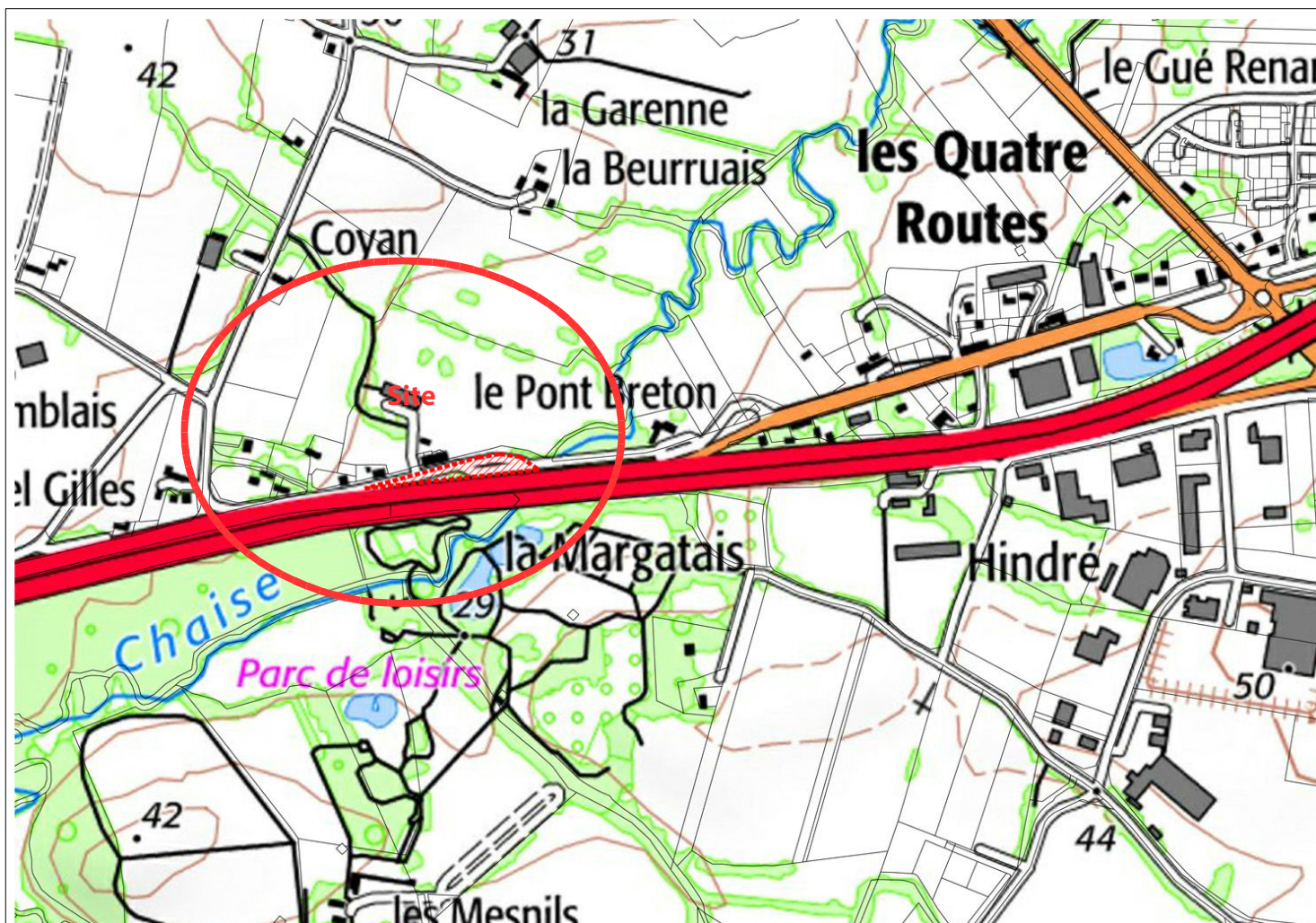
1. Analyse du site

- La situation

Ce site a été retenu pour permettre l'implantation d'un terrain de petit passage des gens du voyage, conformément au Schéma Départemental d'Accueil des gens du voyage. Ce type de terrain est un terrain de stationnement destiné à permettre des haltes de court séjour et occasionnel pour quelques caravanes voyageant en petit groupe. Le terrain doit être d'une superficie de 800 à 2 000 m² pour accueillir de 5 à 10 caravanes.

Le secteur, d'une surface totale d'environ 0,3 ha, est situé au nord-ouest de la commune de Bréal-sous-Montfort. Il est délimité :

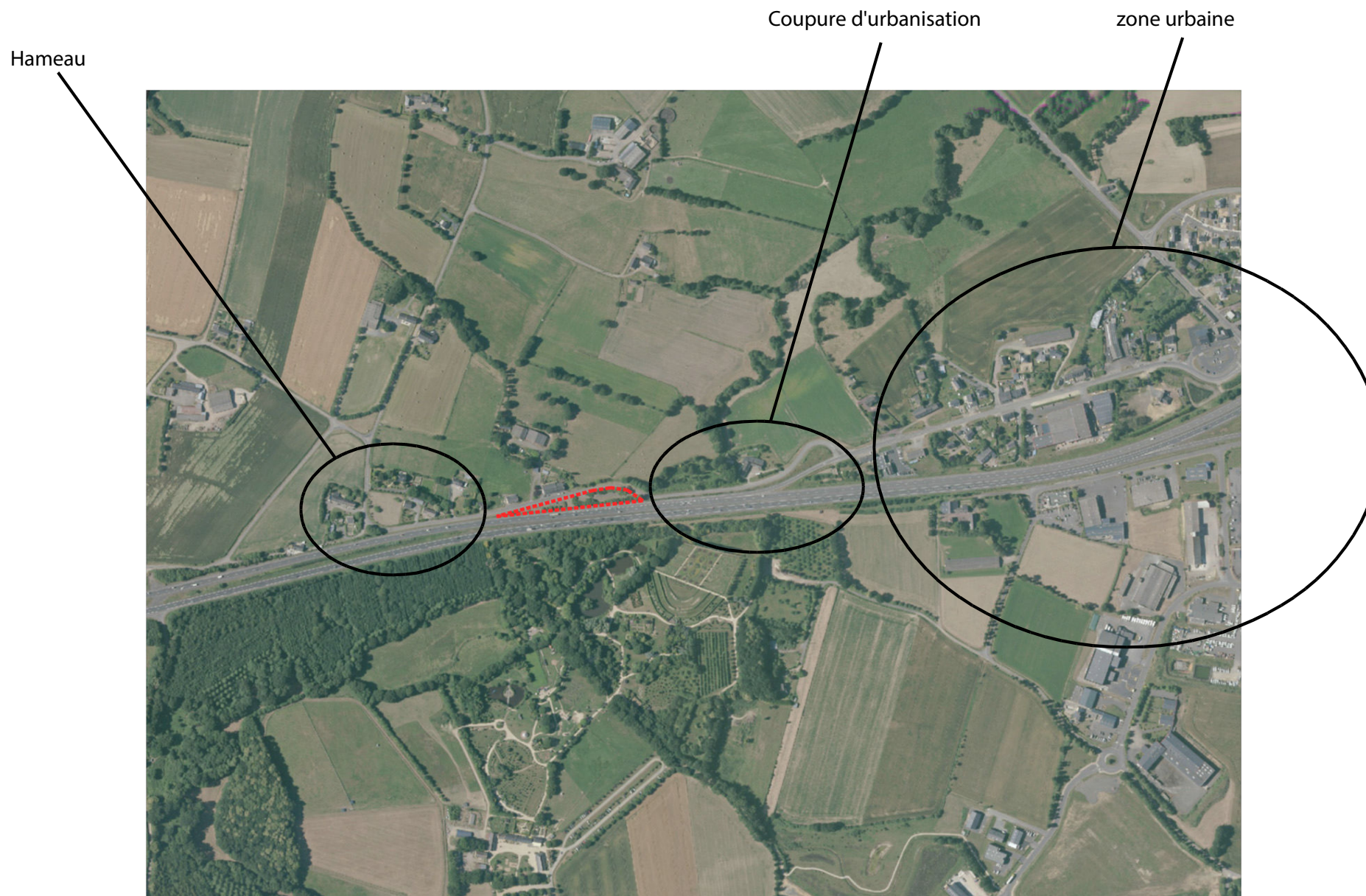
- au sud par la RN24 à l'origine de la présente étude et au-delà par le parc de loisirs « les Jardins de Brocéliandes » et des espaces agricoles,
- au nord, à l'est et à l'ouest par la route « Le Pont Breton » et au-delà par des terres agricoles à l'ouest et au nord et par le bourg de Bréal-sous-Montfort à l'est.



- Le contexte urbain et paysager en amont et en aval de la RN24

Depuis l'est, le site fait suite à l'aire agglomérée de Bréal-sous-Montfort ainsi qu'à une petite coupure d'urbanisation.

Depuis l'ouest, le site fait suite à des parcelles cultivées ainsi qu'à un hameau d'une dizaine de maisons.

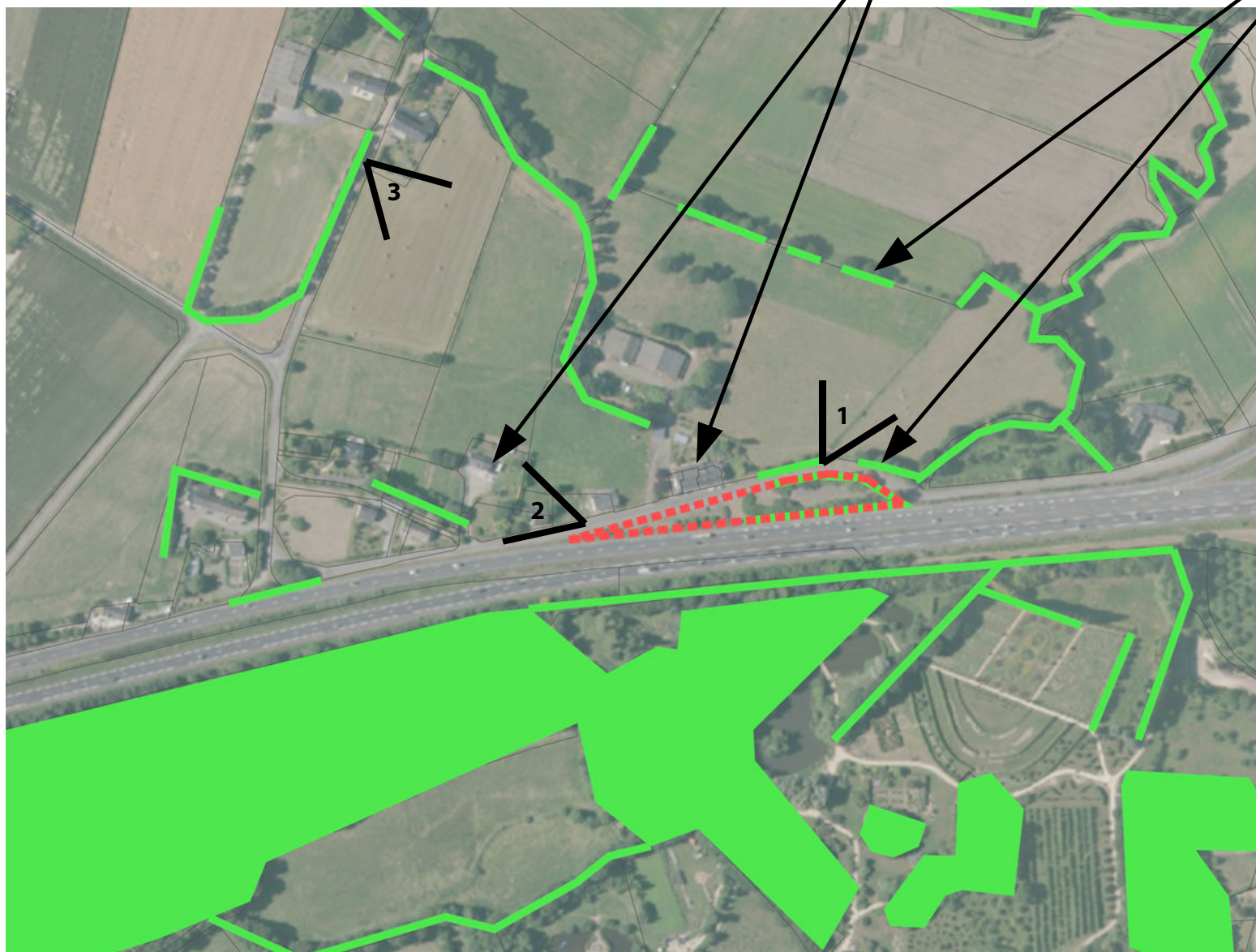


- Le contexte urbain et paysager général

Depuis toutes les directions, la covisibilité avec le site est quasi nulle du fait de la présence soit de haies bocagères en grand nombre ou bien de bâtiments.

bâtiments masquant la vue au nord et à l'ouest

nombreuses haies





Vue depuis le site, vers le nord



Vue vers le site depuis l'ouest



Vue depuis le site, vers l'ouest

- Les caractéristiques du site

Le site est positionné entre la RN24 et la route du « Pont Breton ». C'est une ancienne aire de repos liée à la route de Pont Breton, aujourd'hui désaffectée. On identifie toutefois encore la voie de desserte ainsi que les places de stationnement, de la végétation pousse à travers l'enrobé faute d'entretien.



- Covisibilités avec la RN24

En venant de l'est, le site est à la sortie d'un virage et n'est donc pas visible.



Après le virage, la végétation et les constructions cachent le site.



Même en arrivant sur le secteur, celui-ci reste masqué par la densité des arbres.



Au droit du site, quelques trouées dans le mur végétal permettent d'apercevoir l'aire de repos actuelle.



En revanche, le site est facilement identifiable en automne et en hiver du fait de la présence de nombreuses espèces végétales non persistantes.



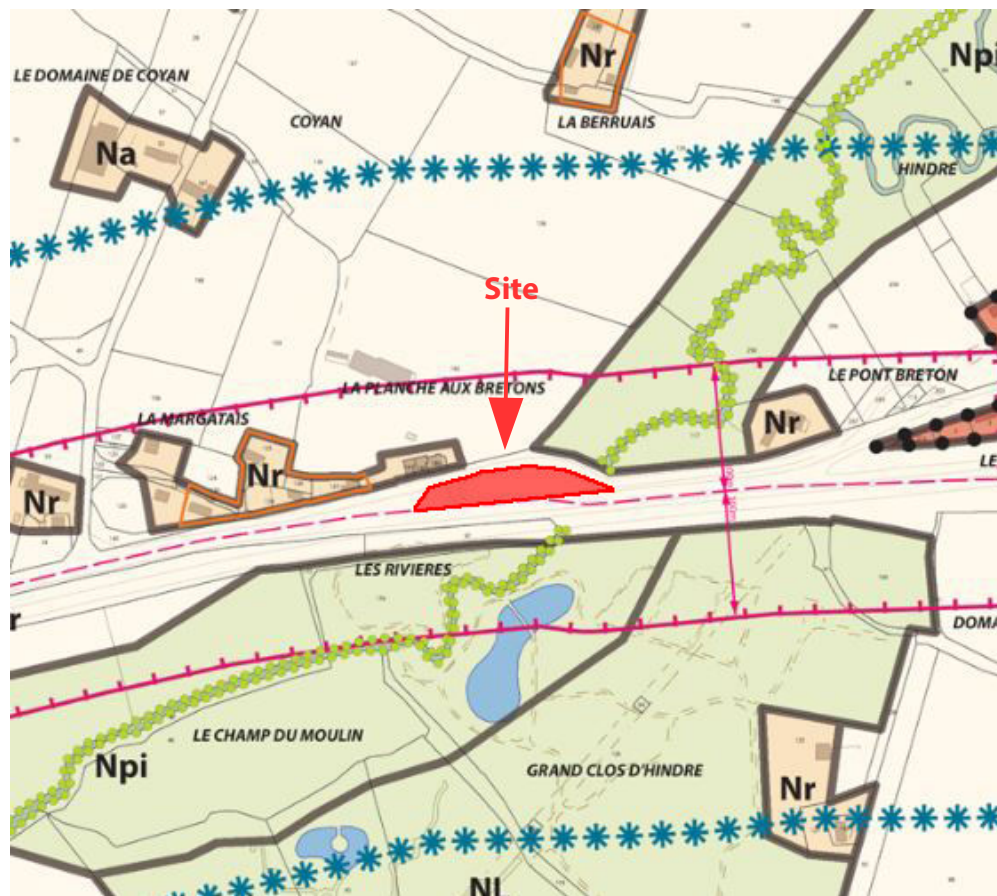
En venant de l'ouest, de loin ou de près, la végétation masque également la visibilité vers le site.



- Le contexte réglementaire

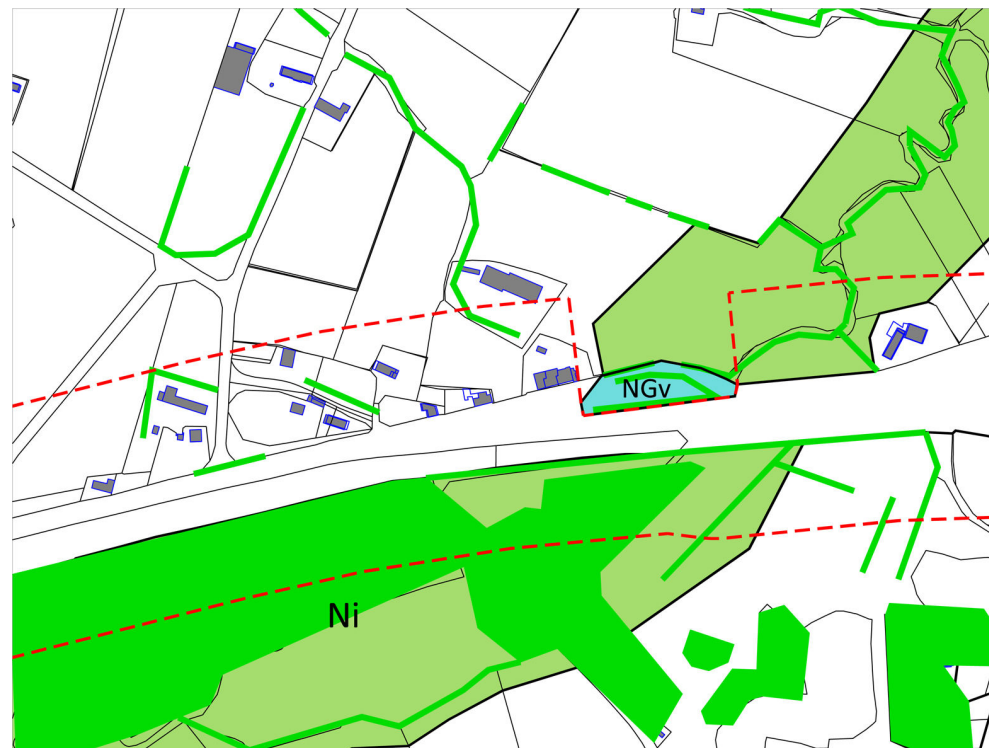
Dans le PLU actuel en vigueur sur Bréal-sous-Montfort, le secteur étudié, identifié comme délaissé de voirie, est classé en zone agricole.

Le site d'étude est soumis à une marge de recul de 100m depuis l'axe de la RN24, conformément à l'article L111-6 du code de l'urbanisme.



Extrait du plan de zonage du PLU en vigueur de Bréal-sous-Montfort

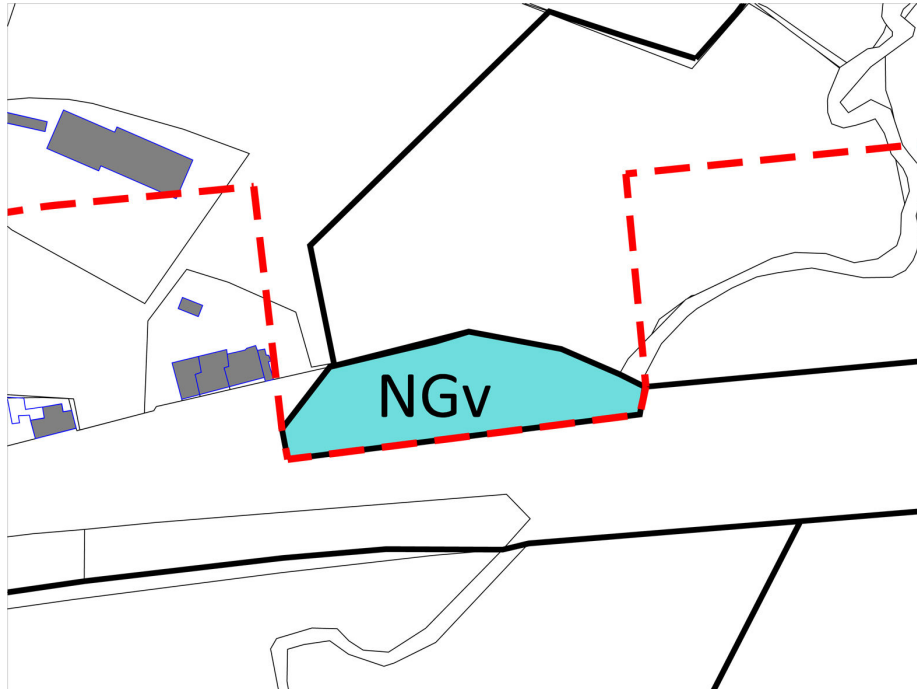
Le futur PLU intercommunal classe le secteur en zone naturelle NGv créée spécifiquement pour la réalisation d'une aire d'accueil des gens du voyage.



Extrait du plan de zonage du futur PLUi de la C.C. de Brocéliande

2. Marge de recul

Afin de permettre l'aménagement d'une aire de petit passage des gens du voyage, la marge de recul est réduite au minimum.



3. Règles et orientations appliquées pour garantir une bonne intégration du projet dans le site

Pour justifier d'une dérogation à la règle de recul posée par l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, il est nécessaire, au regard de l'article L111-8 du code de l'urbanisme, de justifier, au sein d'une étude particulière, de la prise en compte, dans et par le projet :

- des nuisances,
- de la sécurité,
- de la qualité architecturale,
- de la qualité de l'urbanisme,
- de la qualité des paysages.
- La prise en compte des nuisances

La RN24 est identifiée comme infrastructure de transport terrestre source de nuisances sonores de catégorie 2. La zone de nuisance s'étend sur un rayon pouvant atteindre 250 m autour de la voie.

La présente zone d'étude ne recevra pas de construction permanente à destination de logement. Toutefois le projet devra prendre en compte, par des aménagements, la contrainte bruit liée à sa localisation en bordure de la 4 voies.

- La prise en compte de la sécurité

Le projet n'envisage pas de connexion directe avec la RN24. Toutefois au regard de la faible distance séparant la chaussée de la voie express du site d'étude et au regard du mur végétal, il sera nécessaire de revoir les éléments de sécurité de la RN24. En effet, il faudra éviter toute sortie de route d'un véhicule depuis la 4 voies vers l'aire d'accueil des gens du voyage.

- La prise en compte de la qualité architecturale

Les constructions d'accompagnement d'une aire des gens du voyage sont généralement de taille réduite et consistent le plus souvent en bâtiments sanitaires. Ceux-ci devront s'intégrer dans l'environnement de part leur taille, leur forme et leur teinte.

- La prise en compte de la qualité de l'urbanisme

La taille réduite du site, notamment en largeur, ne permet pas à ce stade de définir d'orientation concernant l'implantation des bâtiments. Il a été décidé de laisser une composition volontairement libre.

- La prise en compte de la qualité des paysages

Le mur végétal le long de la RN24 pourra être renforcé. Les essences végétales devront être remplacées par des espèces persistantes afin de conserver une densité et une opacité égales toute l'année et en toute saison.

4. Prise en compte de la nouvelle marge de recul dans le PLUi

La nouvelle marge de recul, dérogatoire au titre de l'article L111-8 du code de l'urbanisme apparaît :

- au plan de zonage (ligne tiretée),
- dans le règlement écrit (art. 9 des dispositions générales).

Conformément à l'article L111-6 du code de l'urbanisme celle-ci sera inconstructible, sauf pour les exceptions régies par l'article L111-7 du même code et reprise dans l'article 9 des dispositions générales du règlement du PLUi. Cet article interdit notamment « les constructions et installations (parkings, aires de stockage ou d'exposition, éléments publicitaires, installations techniques, dépôts de matériaux, ...) »

SITE 3 Zone d'activités du Breil (Treffendel)

1. Analyse du site

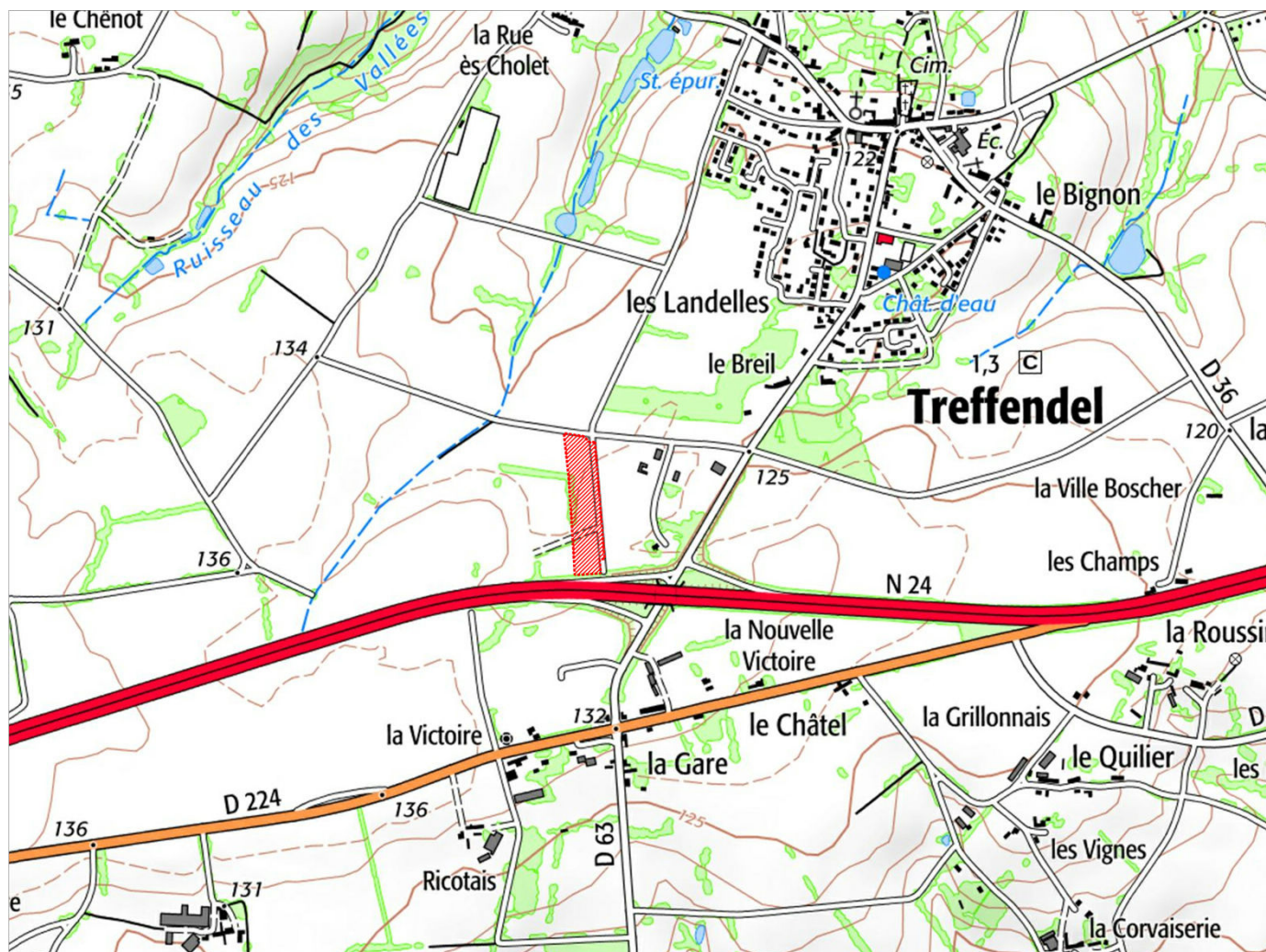
Le site de Treffendel est situé à l'ouest de la route de Haute Bretagne et de la zone industrielle du Breil.

- La situation

Le secteur d'une surface totale d'environ 1,87 ha est situé entre le centre-bourg au nord et le hameau de la gare au sud.

Il est délimité :

- à l'ouest par des terres agricoles qui s'ouvrent sur le grand paysage,
- à l'est par la zone d'activités existante.
- au nord par une coupure paysagère en partie boisée, espace tampon entre la zone d'activités et le centre-bourg,
- au sud par la RN24 à l'origine de la présente étude, et au-delà par le hameau de la Gare puis par des terres agricoles.



- Le contexte urbain et paysager en amont et en aval de la RN24

Depuis l'est et l'ouest, le site fait suite à une séquence paysagère agricole, composée de parcelles cultivées.

On peut toutefois repérer à l'ouest quatre éoliennes implantées entre 500m et 1km du site. Elles marquent le paysage et les vues lointaines.

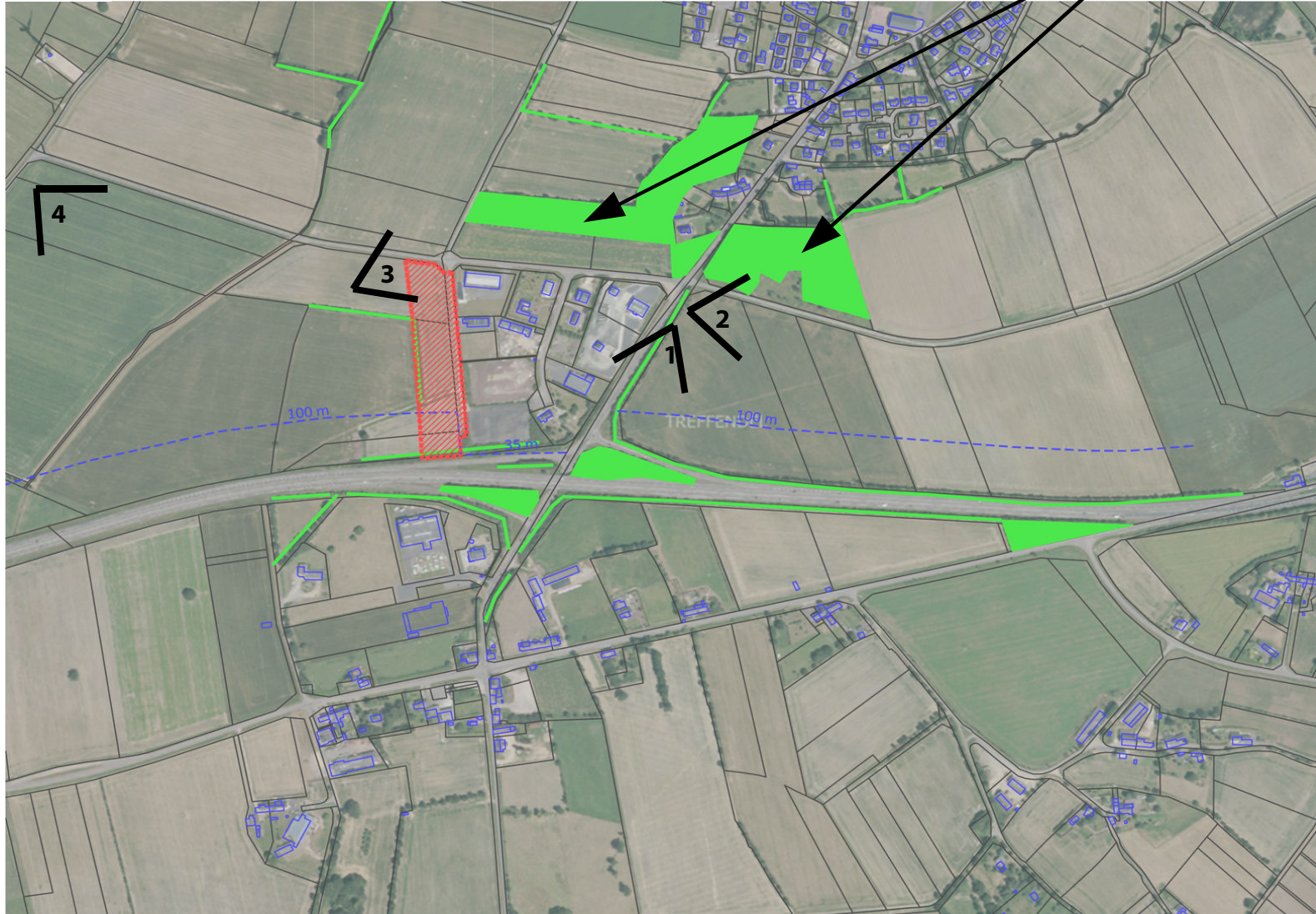


- Le contexte urbain et paysager général

Au nord, la covisibilité entre le site d'étude et le centre-bourg est quasi-nulle du fait de la présence de très nombreuses haies bocagères et boisements denses. Depuis le site, la vue depuis et vers le grand paysage au nord-ouest est plus aisée .

A l'est du secteur, la zone industrielle est composée d'une demi-douzaine de parcelles. Certaines sont bâties, d'autres ne sont que des plateformes sur lesquelles sont entreposés des matériaux ou parfois des gravas.

haies et boisements denses entre le centre-bourg et le site





Vue de part et d'autre de la route de Haute Bretagne, la zone industrielle (à droite)



Vue restreinte par la végétation depuis le secteur d'étude vers le centre-bourg



Vue sur l'Est et le boisement situé entre le site d'étude et le centre-bourg (à gauche).

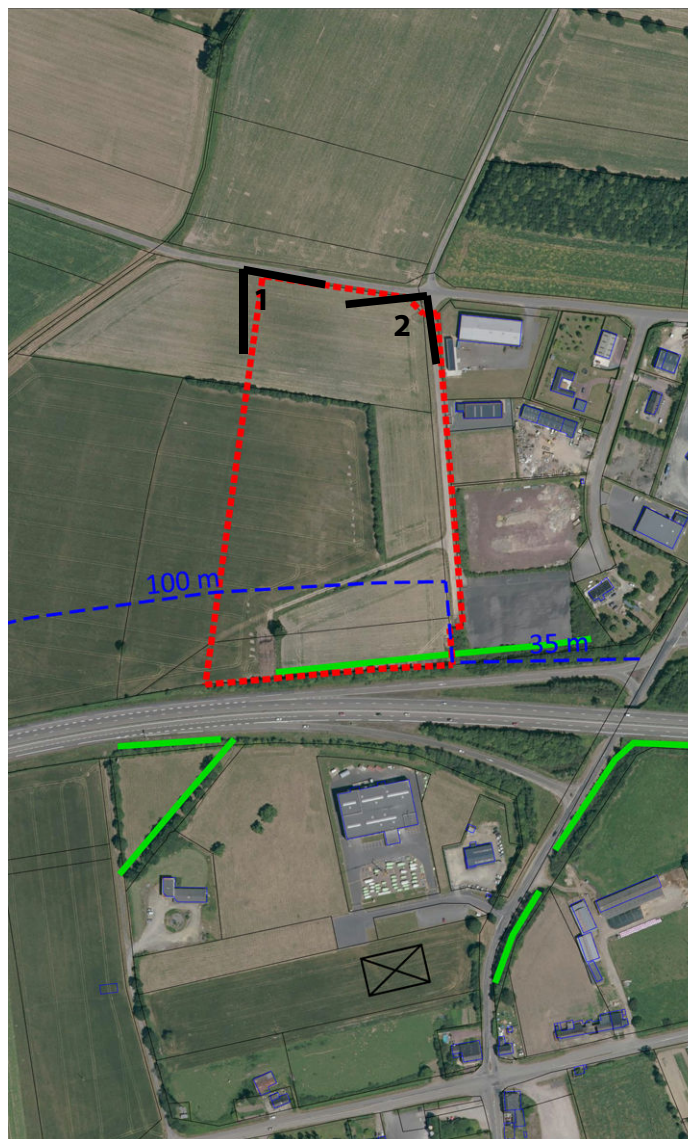


Vue lointaine depuis l'ouest vers le site d'étude.

- Les caractéristiques du site

Le site d'une surface d'environ 1,87 ha a une topographie relativement plane.

C'est aujourd'hui une parcelle cultivée qui ne comporte aucune construction. Elle contient une haie bocagère ainsi qu'un chemin rural.



Vue vers le site depuis le nord-ouest



Vue vers le site depuis le nord-est

- Covisibilités avec la RN24

Au droit du site d'étude, la végétation est abondante mais permet quelques vues sur la zone d'étude.



Vue au droit du site

Depuis l'ouest, la vue vers le site est plus évidente du fait de l'absence de végétation le long de la voie express.



Vue ouverte vers le site depuis l'ouest

Depuis le site, la RN24 est partiellement visible au travers de la végétation, selon les saisons et donc les densités végétales.

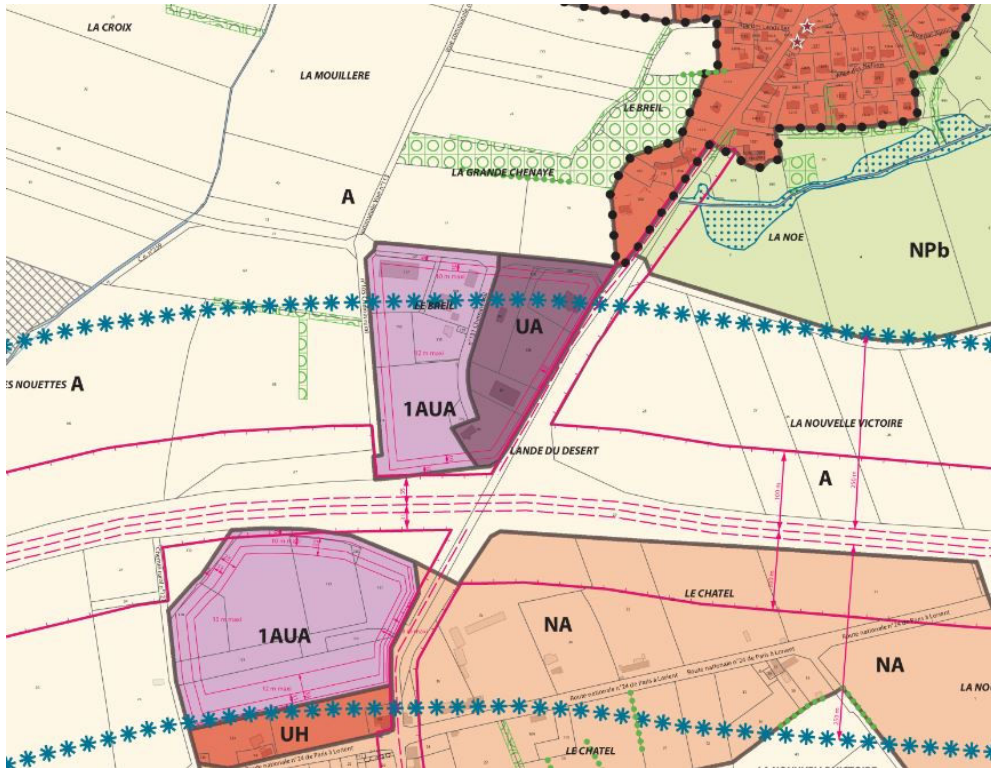


Vue vers la RN24 depuis le site

- Le contexte réglementaire

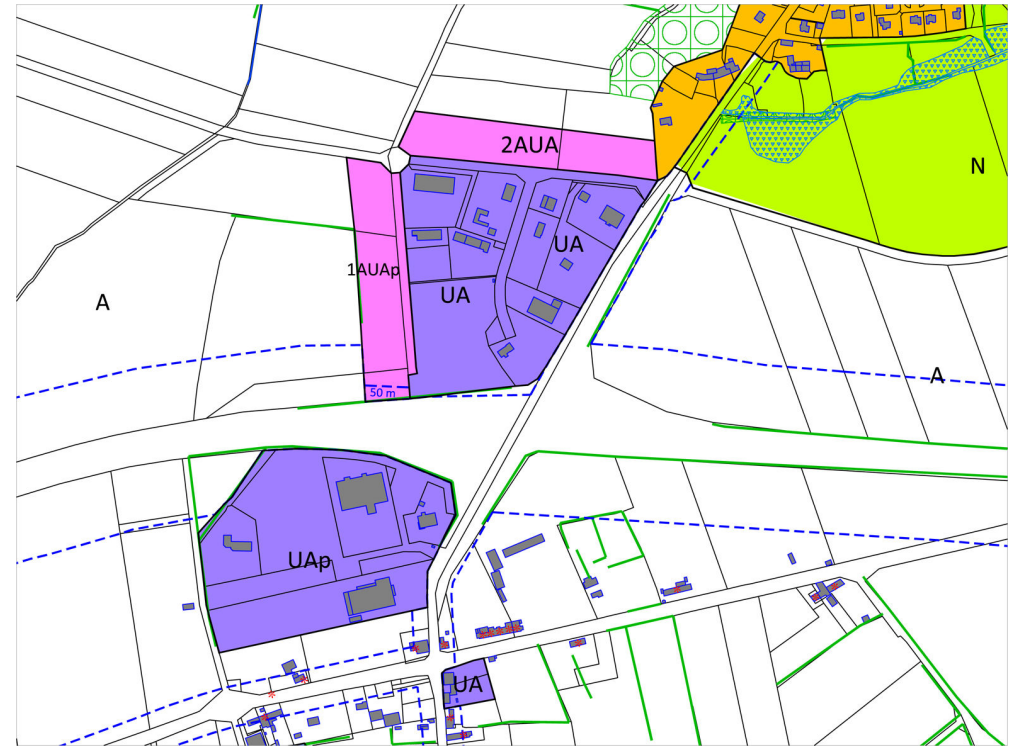
Dans le PLU actuel en vigueur, le secteur étudié est classé en zone agricole.

Le site d'étude est soumis à une marge de recul de 100m depuis l'axe de la RN24, conformément à l'article L111-6 du code de l'urbanisme.



Extrait du plan de zonage du PLU en vigueur de Treffendel

Le futur PLU intercommunal classe le secteur en zone 1AUAp.



Extrait du plan de zonage du futur PLUi de la C.C. de Brocéliande

Les zones UA sont destinées à accueillir les activités économiques à vocation artisanale, industrielle ou de services. Elles ne peuvent accueillir d'activités commerciales, seulement autorisées dans les zones UAc du territoire communautaire. Sur la commune de Treffendel, l'implantation de logements en accompagnement des entreprises (gardiennage est interdit.

Les zones UA dotées d'un indice « p » correspond aux espaces d'activités situées en entrée de ville ou en covisibilités avec la RN 24, le règlement du PLUi intègre des préconisations paysagères et architecturales permettant de maîtriser ce paysage urbain.

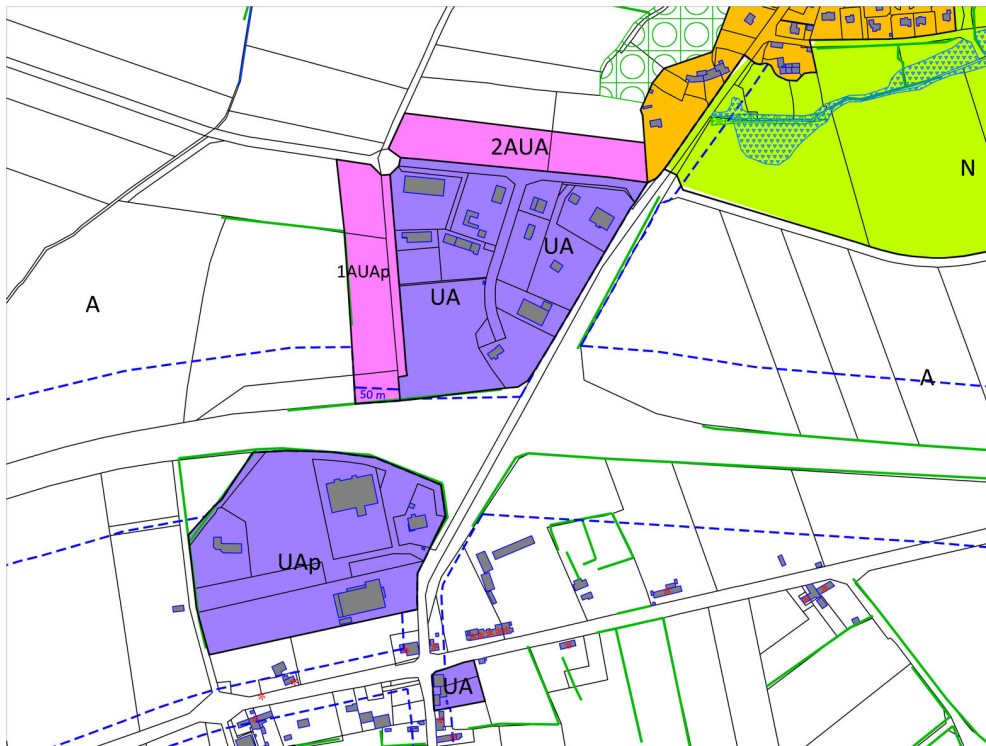
La trame végétale fait l'objet d'une protection au titre de la loi paysage.

2. Marge de recul

Le site n'ont pas fait l'objet d'étude pré-opérationnelles à ce jour.

Au regard du site et de son contexte, il convient de définir une marge de recul cohérente permettant de concilier urbanisation de la zone et intégration paysagère afin de limiter les covisibilités avec la RN24.

Ainsi, la marge de recul par rapport à l'axe de la RN24 est définie à 50m. Cela permet de préserver une zone tampon non aedificandi d'une largeur comprise entre 15 m et 30 m, entre le bord de la voie express et les potentielles premières constructions du secteur.



Marge de recul de 50 m par rapport à l'axe de la RN24

3. Règles et orientations appliquées pour garantir une bonne intégration du projet dans le site

Pour justifier d'une dérogation à la règle de recul posée par l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, il est nécessaire, au regard de l'article L111-8 du code de l'urbanisme, de justifier, au sein d'une étude particulière, de la prise en compte, dans et par le projet :

- des nuisances,
- de la sécurité,
- de la qualité architecturale,
- de la qualité de l'urbanisme,
- de la qualité des paysages.
- La prise en compte des nuisances

La RN24 est identifiée comme infrastructure de transport terrestre source de nuisances sonores de catégorie 2. La zone de nuisance s'étend sur un rayon pouvant atteindre 250 m autour de la voie.

La présente zone d'étude doit recevoir des activités économiques qui sont moins sensibles aux nuisances sonores que l'habitat. L'ensemble des constructions sont situées dans la zone de 250m sujette au bruit de la circulation.

La limite entre la RN24 et le site fera toutefois l'objet d'un traitement paysager sur une profondeur comprise entre 15 et 30 m. Cet espace tampon doit à la fois permettre de créer un écran paysager qui réduira les nuisances sonore et à la fois d'intégrer le site dans son environnement.

- La prise en compte de la sécurité

Il n'est pas envisagé de connexion directe entre le site et la RN24. Le secteur sera desservi par la voie existante qui longe la frange ouest de la zone d'activités actuelle. Éviter la création de nouvelles intersections sur l'axe principal de la route de Haute Bretagne permet de fluidifier et sécuriser le trafic routier.

De même, pour absorber l'augmentation de la circulation, le chemin de Breil, aujourd'hui étroit et peu adapté à un trafic de poids-lourds notamment, pourra être requalifié.

- La prise en compte de la qualité architecturale

La vocation du secteur est l'activité économique, celui-ci n'accueillera donc que cette programmation sans possibilité de réaliser des locaux d'habitation d'accompagnement (gardiennage).

Il est attendu un traitement qualitatif de ce qui sera donné à voir depuis la RN24. De ce fait, les aires de stockage ne seront pas acceptées sur les franges, notamment dans la marge de recul.

Les enseignes et publicités devront être intégrées aux constructions et ne pas les dénaturer. Aucun totem ne pourra être implanté dans la marge de recul.

- La prise en compte de la qualité de l'urbanisme

Si la composition de la parcelle reste libre, la hauteur du bâti devra cependant être moins élevée sur les limites nord et sud avec un gradient croissant de hauteur vers le centre de la zone (cf OAP).

Le classement en zone UAp impose aux futures constructions de respecter les règles spécifiques du PLUi en matière de traitement architectural des constructions. Ces règles imposant notamment d'éviter une trop grande simplicité des formes de bâtiments, en réalisant par exemple des volumes secondaires qui mettront en évidence les diverses fonctions des bâtiments. Des prescriptions sont aussi définies pour les teintes extérieures en privilégiant des couleurs propres aux matériaux naturels (bois, pierre, cuivre, ardoise...) ou assimilés (terre cuite, bétons blancs, bétons de gravillons lavés, béton cellulaire...), et en imposant à minima des teintes sombres.

- La prise en compte de la qualité des paysages

L'urbanisation de la parcelle est l'occasion de travailler les franges, les limites de la parcelle, afin de compléter le maillage bocager, et ainsi de faciliter l'insertion paysagère des aménagements et constructions. Ces principes sont retranscrits dans les OAP.

Les parkings seront traités de manière paysagère, notamment s'ils sont situés dans la marge de recul.

La marge de recul sera paysagée et plantée afin de proposer une façade de qualité depuis la RN24.

Sur la frange avec les espaces agros-naturels, du fait du manque de structure végétale en présence, les limites avec le site seront traitées qualitativement.

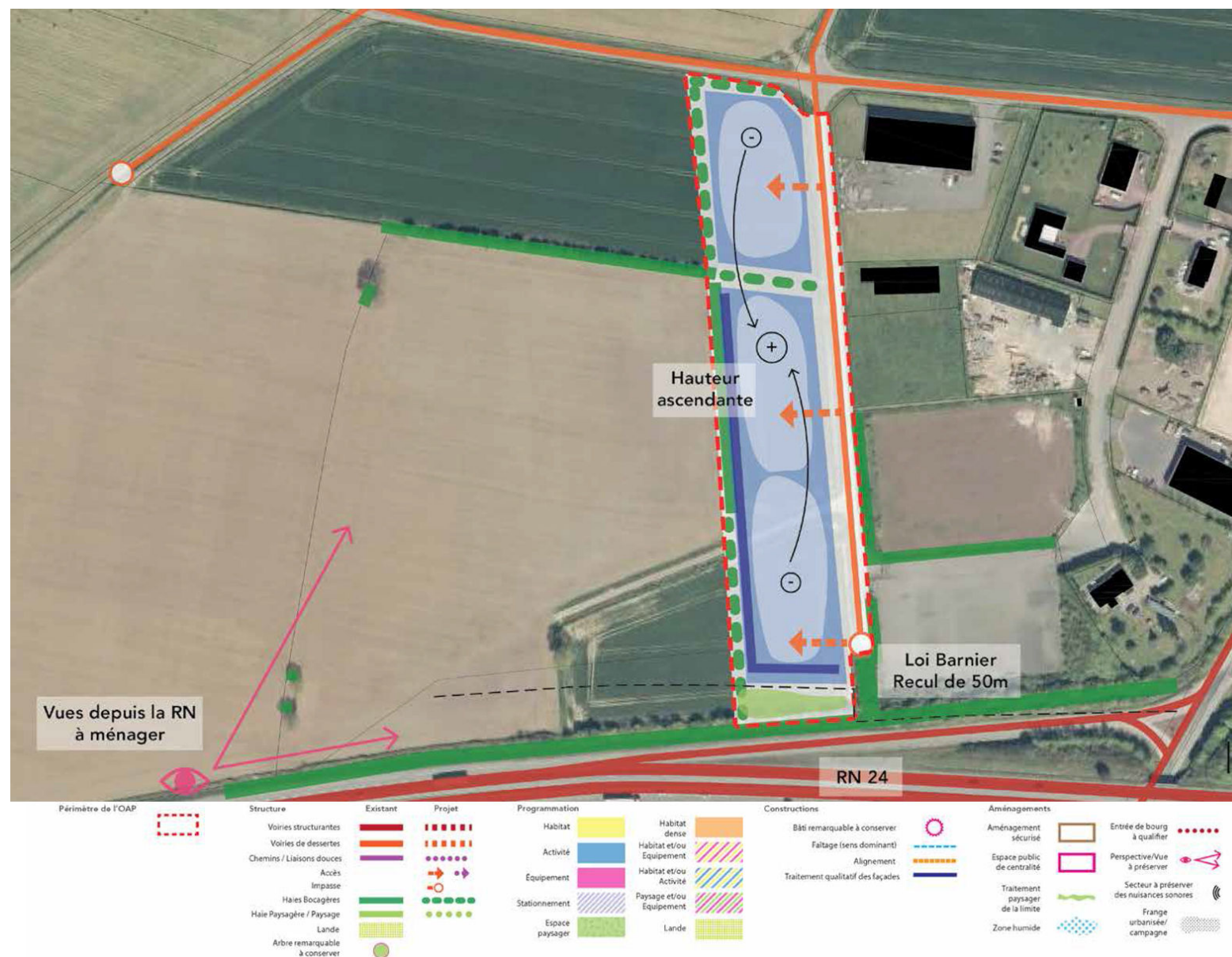
Les haies bocagères existantes sont préservées, notamment le long de la RN 24.

4. Prise en compte de la nouvelle marge de recul dans le PLUi

La nouvelle marge de recul de 50m, dérogatoire au titre de l'article L111-8 du code de l'urbanisme apparaît :

- au plan de zonage (ligne tiretée),
- dans les OAP n°5 ZI Le Breil Est de Treffendel (voir page suivante),
- dans le règlement écrit (art. 9 des dispositions générales).

Conformément à l'article L111-6 du code de l'urbanisme celle-ci sera inconstructible, sauf pour les exceptions régies par l'article L111-7 du même code et reprise dans l'article 9 des dispositions générales du règlement du PLUi. Cet article interdit notamment « les constructions et installations (parkings, aires de stockage ou d'exposition, éléments publicitaires, installations techniques, dépôts de matériaux, ...) »



PLUi : OAP n°5 de Treffendel : ZI Le Breil Ouest

SITE 4 ZA du Pont de Trégu et des Noës (Plélan-le-Grand)

1. Le site A (le Pont de Trégu)

1.1. Analyse du site

- La situation

Le site d'une surface totale d'environ 4,47 ha est situé en entrée de bourg, à l'est de l'agglomération, entre la RD224 et la RN 24. Il est délimité :

- à l'est par des terres agricoles qui s'ouvrent sur le grand paysage,
- au nord par une exploitation agricole d'élevage et des terres cultivées,
- à l'ouest par la zone d'activités de La Pointe,
- au sud par la zone d'activités de La Pointe.

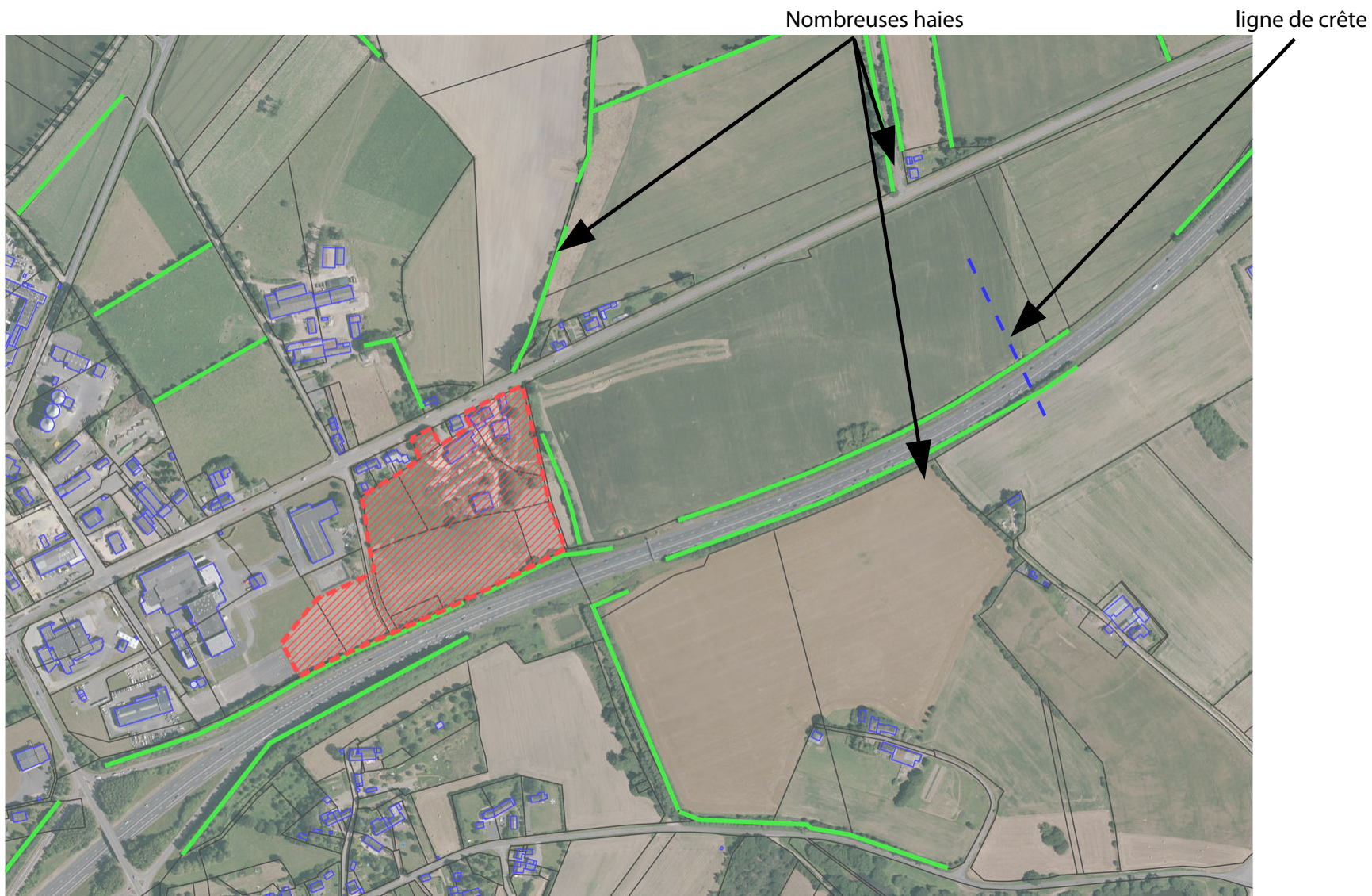


La covisibilité entre le site et le reste de la commune ainsi que le grand paysage est très réduite.

Le réseau de haies (bocagères et d'accompagnement de la RN24) est en effet très important et cache la vue depuis le nord, le sud et l'est.

De plus, le site est situé après une ligne de crête en venant de l'est, renforçant sa dissimulation dans l'environnement.

A l'ouest, il est en continuité de la zone d'activités existante et n'est donc visible que depuis ses franges. Il est ainsi totalement invisible depuis le centre-bourg.





Vue depuis l'est avant la ligne de crête : ZA actuelle et site d'étude non visibles



Vue depuis l'ouest, le site est masqué par les bâtiments de la zone d'activités existante.



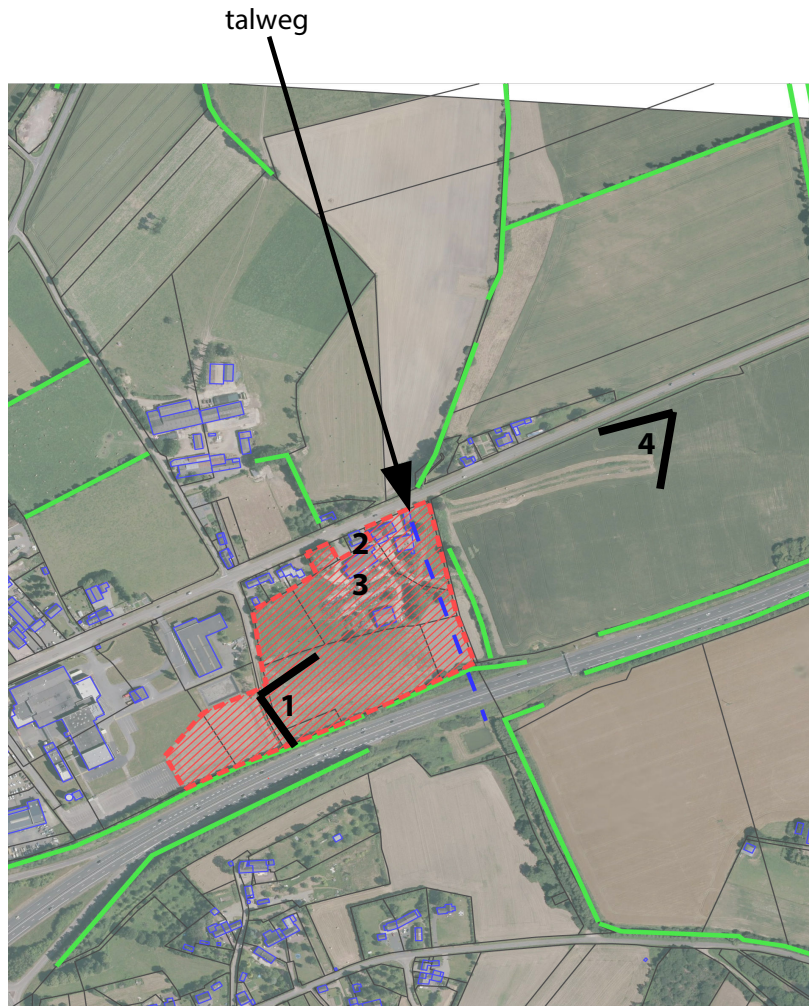
Vue depuis le nord masquée par les haies bocagères

- Les caractéristiques du site

D'une surface d'environ 4,47 ha, le périmètre a une topographie en légère pente due à la présence d'un talweg du nord au sud, lié au passage d'un cours d'eau.

Plusieurs bâtiments agricoles, principalement des hangars, sont situés au milieu de la zone. Ils ne présentent pas de qualités architecturales significatives, à l'exception de deux bâtisses ancienne en pierre situées le long de la route.

La parcelle à l'est est cultivée, celles à l'ouest autour des bâtiments semblent en friche.



Vue sur le site depuis l'ouest



Bâtiments agricoles dans le périmètre du site



Vue sur le site depuis l'est

- Covisibilité avec la RN24



Depuis l'est, la voie express est bordée par un linéaire de haies denses et arbres plantés directement derrière la barrière de sécurité latérale cachant totalement la vue vers le site, excepté sur un tronçon d'environ 160 mètres à 350 m en amont (vue 2).



Percée visuelle depuis l'est à travers le mur végétal

En amont du site (vue 3), du fait d'une végétation également dense qui limite les vues, seulement une percée visuelle permet d'identifier ponctuellement le périmètre d'étude, notamment sur sa partie est.



Vue dégagée en amont du site



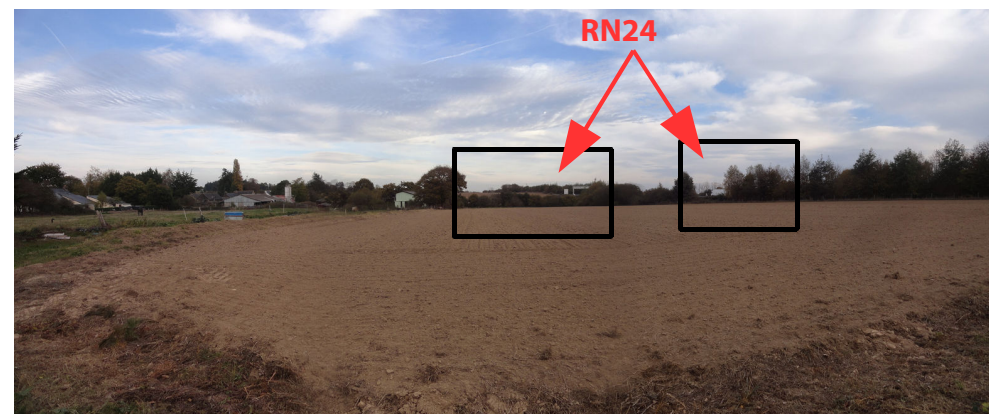
Alternance de murs végétaux et de percées visuelles au droit du site

Depuis l'ouest, un mur végétal continu et planté sur un talus empêche toute vue sur le site.



Vue masquée vers le site de puis l'ouest

Depuis le site, la 4 voies se devine seulement à travers les deux percées visuelles identifiées précédemment.



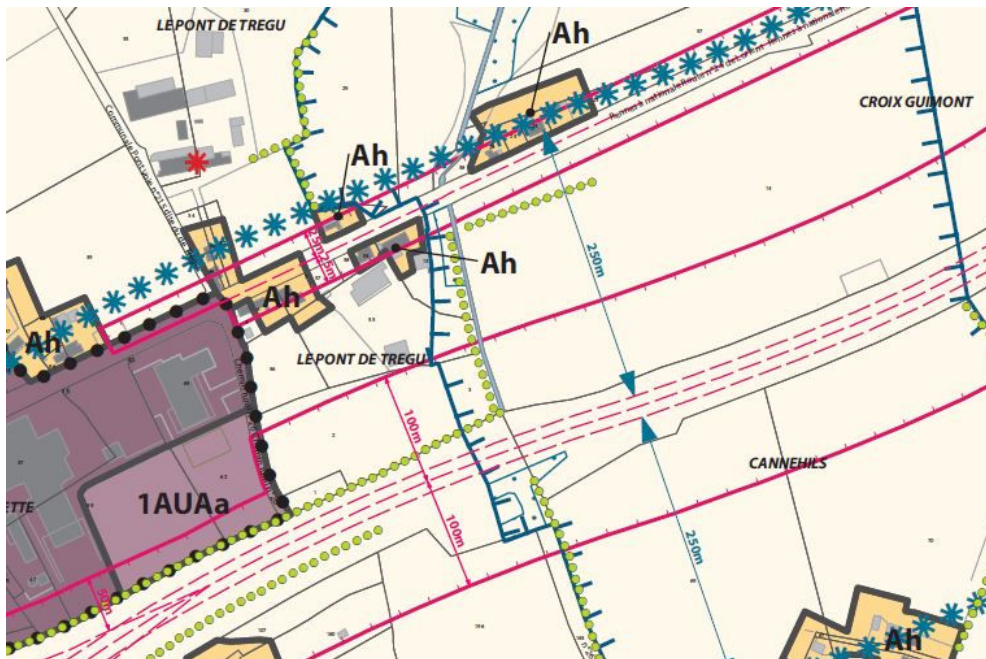
2 fenêtres visuelles vers la RN 24 au travers des rideaux boisés

- Le contexte réglementaire

Dans le PLU actuel en vigueur, le secteur étudié est divisé en plusieurs zones réglementaires :

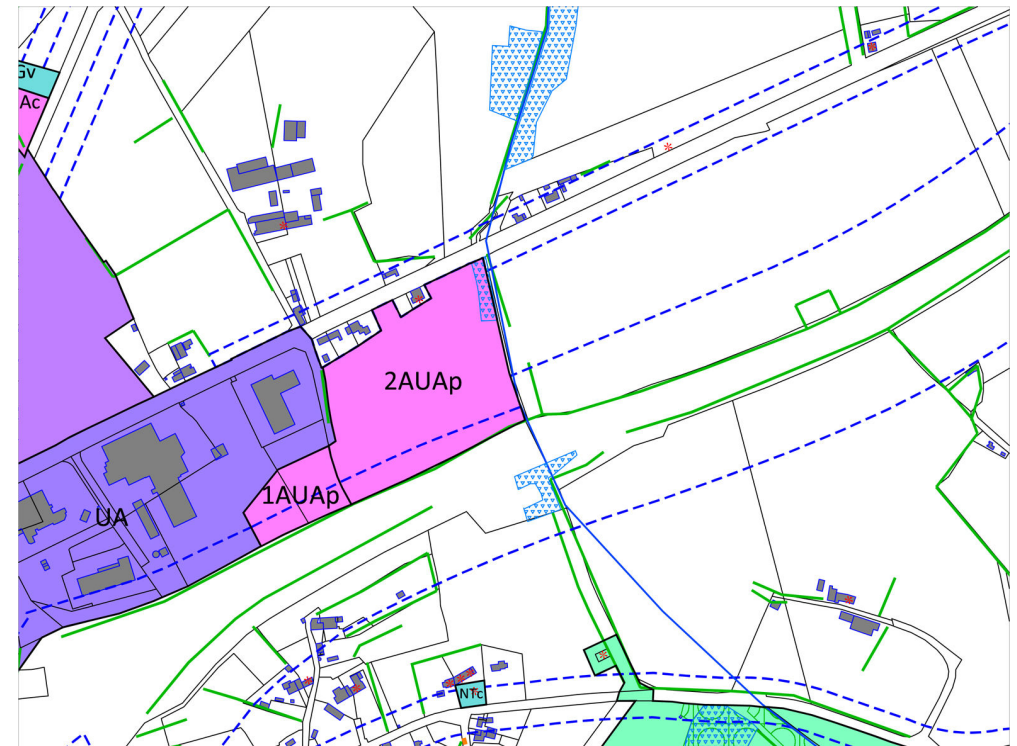
- une zone 1AUaA d'extension à court terme à vocation d'activités sur la partie sud de la zone d'activités actuelle,
- une zone agricole comprenant des constructions isolées Ah (constructions à destination d'habitat présentes sur le site),
- une zone agricole Aa.

Le site d'étude est soumis à une marge de recul de 100m depuis l'axe de la RN24, conformément à l'article L111-6 du code de l'urbanisme, à l'exception de la zone 1AUaA dotée d'une marge de recul de 50 mètres.



Extrait du plan de zonage du PLU en vigueur de Plélan-le-Grand

Le futur PLU intercommunal classe le site en zones 1AUAp et 2AUAp. Le site en covisibilité de la RN24 sera destiné à accueillir des activités économiques, la partie est sera urbanisée prioritairement.



Extrait du plan de zonage du futur PLUi de la C.C. de Brocéliande.

Les zones UA sont destinées à accueillir les activités économiques à vocation artisanale, industrielle ou de services. Elles ne peuvent accueillir d'activités commerciales, seulement autorisées dans les zones UAc du territoire communautaire. Sur la commune de Plélan-le-Grand, l'implantation de logements en accompagnement des entreprises (gardiennage) est interdit.

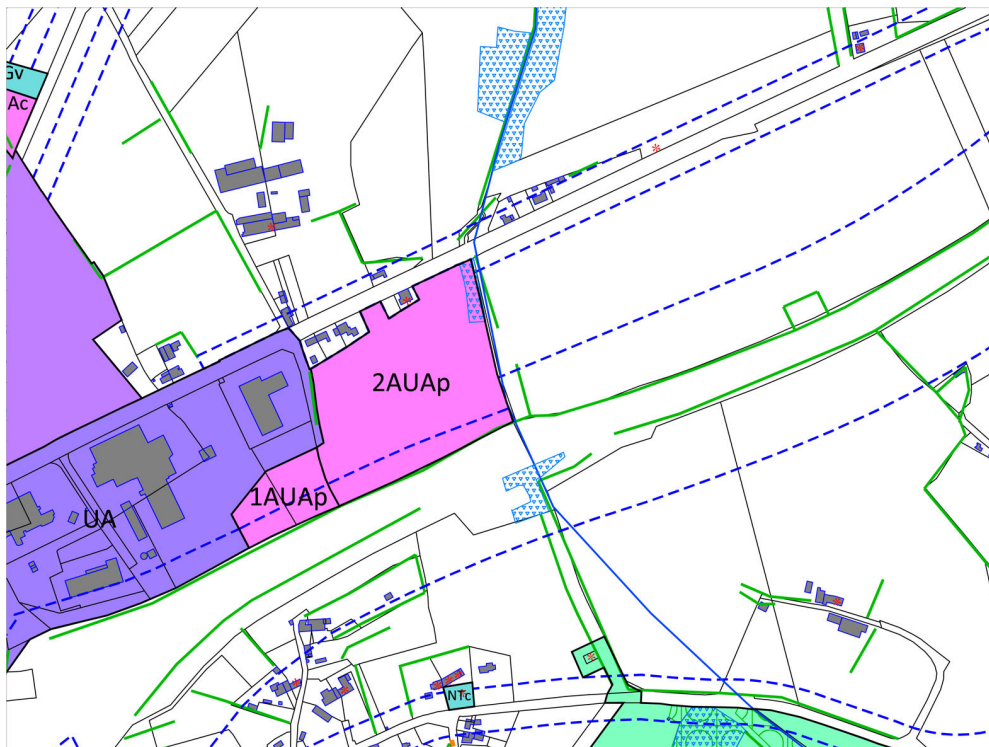
Les zones UA dotées d'un indice « p » correspondent aux espaces d'activités situées en entrée de ville ou en covisibilités avec la RN 24, le règlement du PLUi intègre des préconisations paysagères et architecturales permettant de maîtriser ce paysage urbain.

La trame végétale fait l'objet d'une protection au titre de la loi paysage.

1.2. Marge de recul

Le site n'a pas fait l'objet d'étude pré-opérationnelles à ce jour. Au regard du site et de son contexte nous pouvons définir une marge de recul cohérente permettant de concilier urbanisation de la zone et intégration paysagère afin de limiter les covisibilités avec la RN24.

Ainsi, la marge de recul par rapport à l'axe de la RN24 est définie à 50 m. Cela permet de préserver une zone tampon non aedificandi d'une largeur d'environ 25 m, entre le bord de la voie express et les potentielles premières constructions du secteur.



Marge de recul de 50m par rapport à l'axe de la RN24

1.3. Règles et orientations appliquées pour garantir une bonne intégration du projet dans le site

Pour justifier d'une dérogation à la règle de recul posée par l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, il est nécessaire, au regard de l'article L111-8 du code de l'urbanisme, de justifier, au sein d'une étude particulière, de la prise en compte, dans et par le projet :

- des nuisances,
- de la sécurité,
- de la qualité architecturale,
- de la qualité de l'urbanisme,
- de la qualité des paysages.
- La prise en compte des nuisances

La RN24 est identifiée comme infrastructure de transport terrestre source de nuisances sonores de catégorie 2. La zone de nuisance s'étend sur un rayon pouvant atteindre 250 m autour de la voie.

La présente zone d'étude doit recevoir des activités économiques qui sont moins sujettes aux nuisances sonores que l'habitat. L'ensemble des constructions sont situées dans la zone de 250m sujette au bruit de la circulation.

La limite entre la RN24 et le site fera toutefois l'objet d'un traitement paysager. Cet espace tampon doit à la fois permettre d'intégrer le site dans son environnement et à la fois créer un écran paysager qui réduira les nuisances sonores.

- La prise en compte de la sécurité

Il n'est pas envisagé de connexion directe entre le site et la RN24.

Pour accéder au site, l'Orientation d'Aménagement et de Programmation du futur PLUi prévoit des accès depuis la voie nord-sud longeant la ZA actuelle et depuis la RD224.

– La prise en compte de la qualité architecturale

La vocation du secteur est l'activité économique, celui-ci n'accueillera donc que cette programmation sans possibilité de réaliser des locaux d'habitation d'accompagnement (gardiennage).

Le classement en zone UAp impose aux futures constructions de respecter les règles spécifiques du PLUi en matière de traitement architectural des constructions. Ces règles imposant notamment d'éviter une trop grande simplicité des formes de bâtiments, en réalisant par exemple des volumes secondaires qui mettront en évidence les diverses fonctions des bâtiments. Des prescriptions sont aussi définies pour les teintes extérieures en privilégiant des couleurs propres aux matériaux naturels (bois, pierre, cuivre, ardoise...) ou assimilés (terre cuite, bétons blancs, bétons de gravillons lavés, béton cellulaire...), et en imposant à minima des teintes sombres.

Il est ainsi attendu un traitement qualitatif de ce qui sera donné à voir depuis la RN24, notamment depuis les fenêtres de visibilité identifiées précédemment.

Les enseignes et publicités devront être intégrées aux constructions et ne pas les dénaturer. Aucun totem ne pourra être implanté dans la marge de recul.

– La prise en compte de la qualité de l'urbanisme

La composition du cœur de la parcelle est volontairement libre, afin de permettre l'installation de tout type de bâtiment. Le bâti devra toutefois s'insérer dans le cadre paysager.

– La prise en compte de la qualité des paysages

L'urbanisation de la parcelle est l'occasion de travailler les franges, les limites de la parcelle, afin de compléter le maillage bocager, et ainsi donner une insertion paysagère aux aménagements et constructions.

La marge de recul sera paysagée et plantée afin de proposer une façade de qualité depuis la RN24 qui pourra être accompagnée d'éléments de réduction du bruit.

Sur la frange avec les espaces agros-naturels, du fait du manque de structure végétale en présence, les limites avec le site seront traitées qualitativement.

La ripisylve du ruisseau de la Chèze qui tangente le site du nord au sud devra être reconstituée. L'OAP prévoit la possibilité d'aménager un franchissement piéton de ce cours d'eau respectant son fonctionnement écologique.

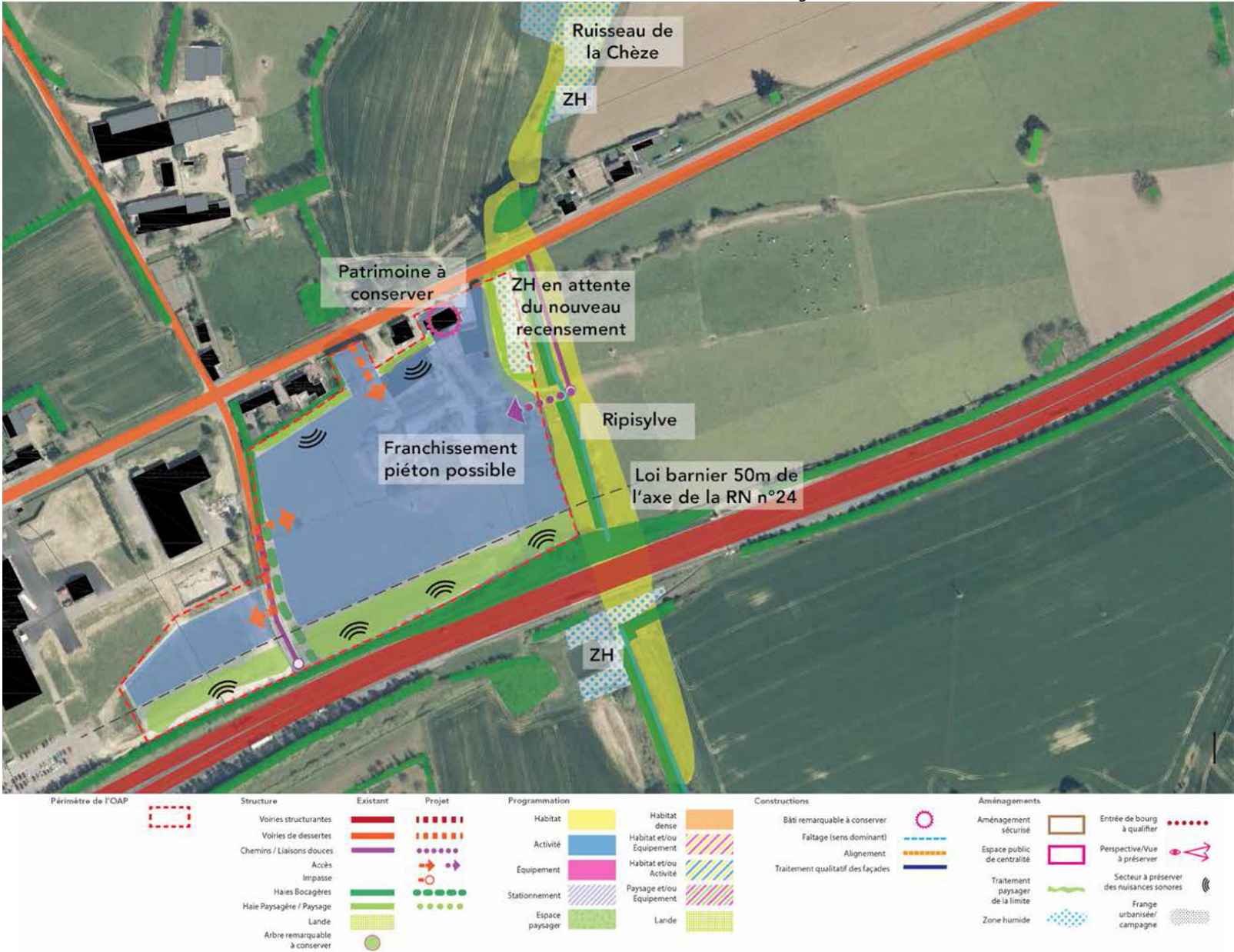
1.4. Prise en compte de la nouvelle marge de recul dans le PLUi

La nouvelle marge de recul dérogatoire au titre de l'article L111-8 du code de l'urbanisme apparaît :

- au plan de zonage (ligne tiretée),
- dans l'OAP n°12 Le Pont de Trégu (voir page suivante),
- dans le règlement écrit (art. 9 des dispositions générales).

Conformément à l'article L111-6 du code de l'urbanisme celle-ci sera inconstructible, sauf pour les exceptions régies par l'article L111-7 du même code et reprise dans l'article 9 des dispositions générales du règlement du PLUi. Cet article interdit notamment « les constructions et installations (parkings, aires de stockage ou d'exposition, éléments publicitaires, installations techniques, dépôts de matériaux, ...) »

PLUi : OAP n°11 de Plélan-le-Grand : Le Pont de Trégu



2. Le site B (les Noës)

2.1. Analyse du site

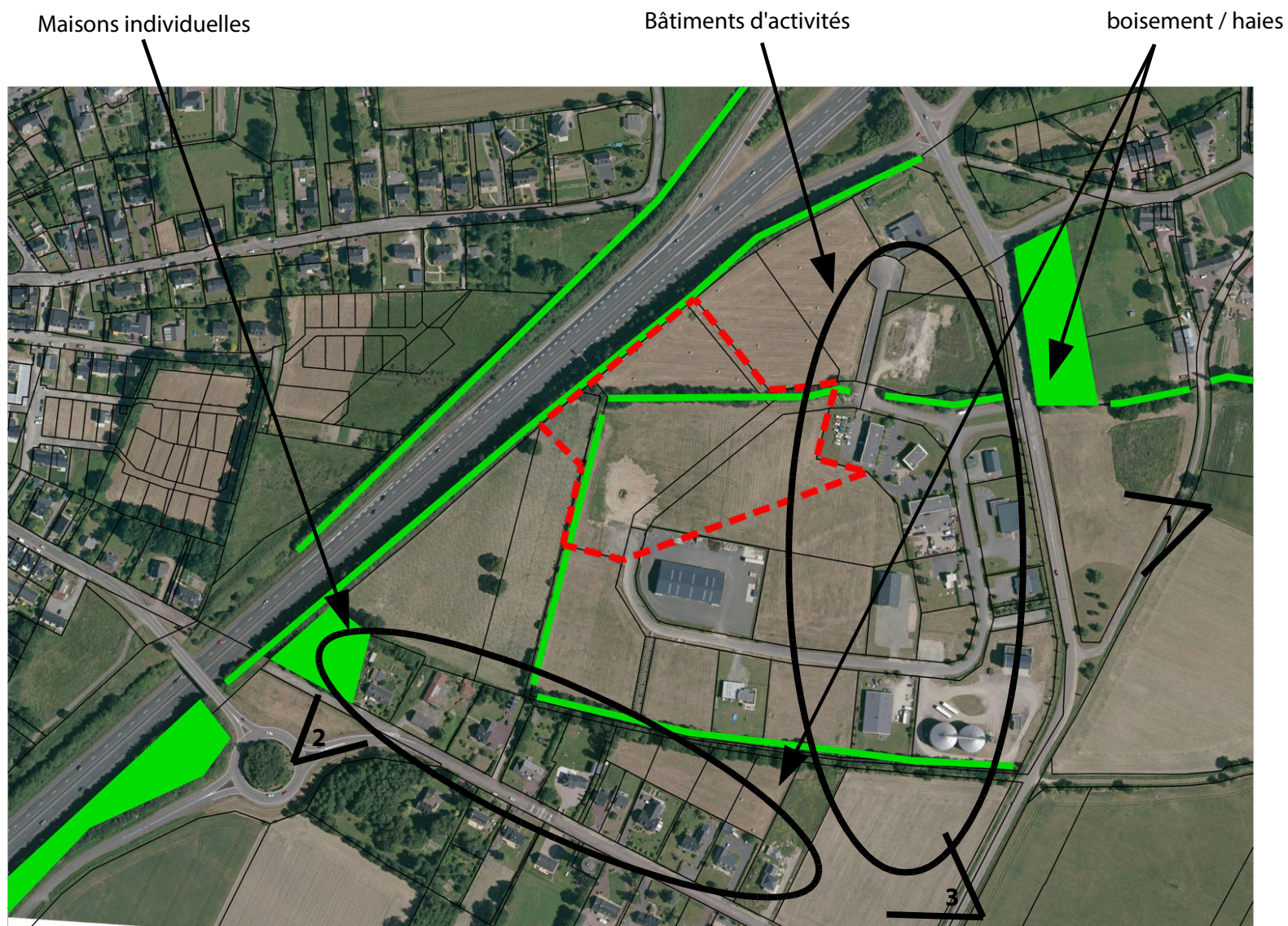
– La situation

Le site mesure environ 2,5 ha. Il est délimité :

- au nord-ouest par la RN24 à l'origine de la présente étude, et au-delà par le bourg de Plélan-le-Grand,
- à l'est par la zone d'activités Les Noës qu'il jouxte,
- au sud par un



Entièrement entouré de maisons individuelles ou de bâtiments d'activités, le site est masqué de la vue depuis toutes les directions (voir photos page suivante). Les seules ouvertures visuelles à travers le bâti, sont compromises par des boisements ou haies.





Vue sur le site depuis l'est, masqué par les bâtiments de la zone d'activités existante



Vue sur le site depuis le sud-est, masqué des haies bocagères

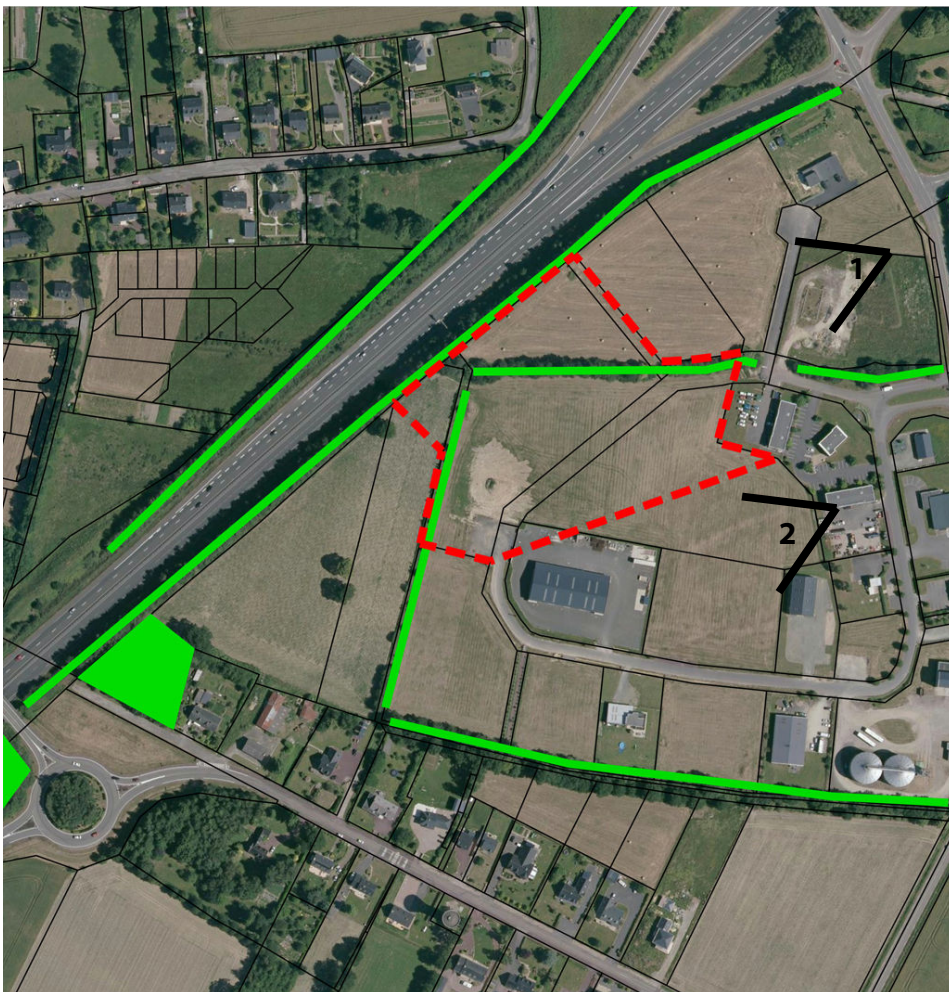


Vue sur le site depuis le sud, masqué par des maisons individuelles

- Les caractéristiques du site

Le site d'une surface d'environ 2,4 ha a une topographie relativement plane. Aucun bâti n'y est implanté.

Il est occupé par une parcelle cultivée ainsi que par des terrains enherbés appartenant à la zone d'activités Les Noës. Le site est traversé par plusieurs haies bocagères.



Vue sur le site depuis le nord-est



Vue sur le site depuis l'est

- Covisibilités avec la RN24

En venant de l'est et de l'ouest, le site est caché par une haie. De plus, sur ce tronçon la RN24 est en déblais. De fait, il est impossible d'identifier le périmètre de projet.



Vue vers le site depuis l'est masquée par une haie



Vue vers le site depuis l'ouest



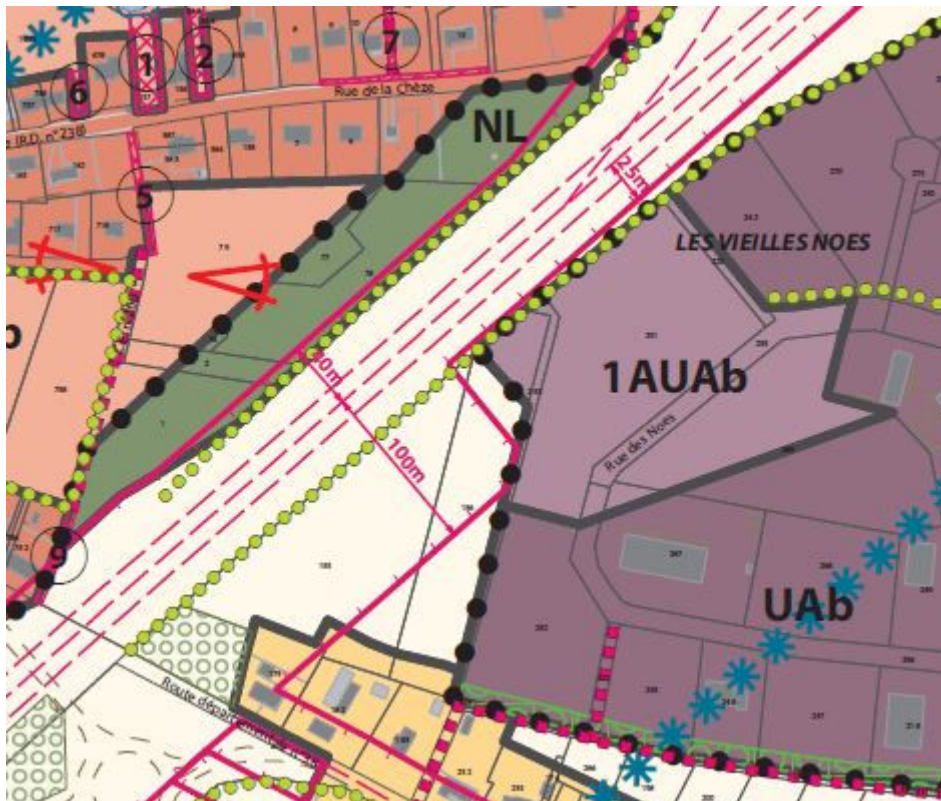
Vue au droit du site

- Le contexte réglementaire

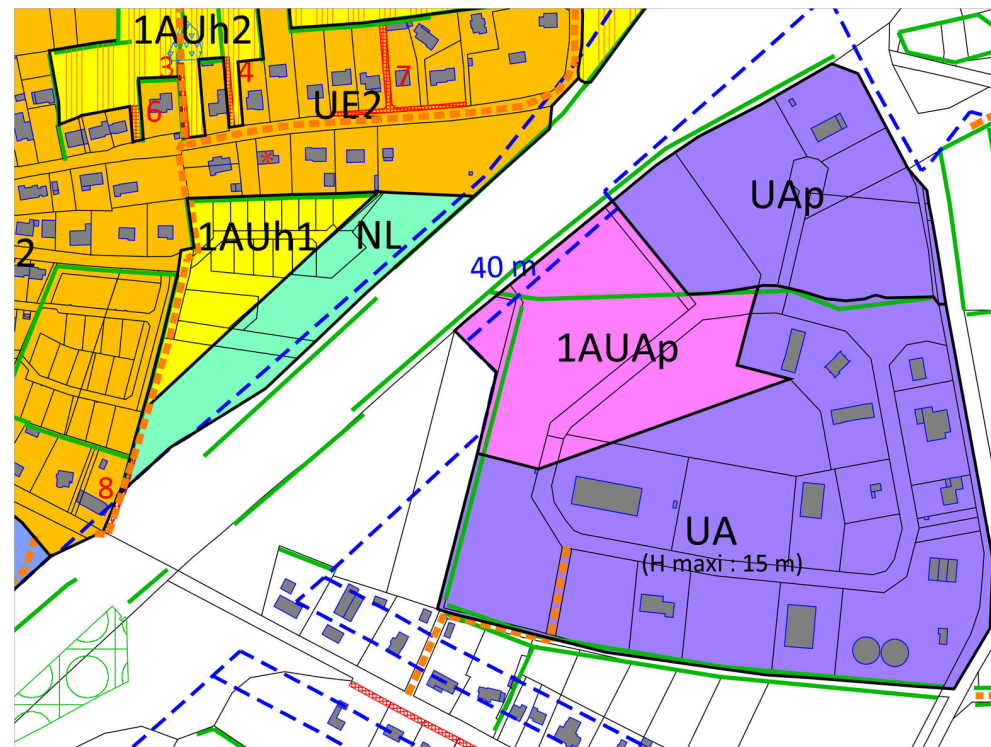
Dans le PLU actuel en vigueur, le secteur étudié est classé en zone 1AUAb.

Il est soumis à une marge de recul de 25 m , conformément à l'article L111-6 du code de l'urbanisme.

Le futur PLU intercommunal classe le site en zone 1AUAp. L'objectif à terme, est que l'ensemble du périmètre accueille des activités économiques.



Extrait du plan de zonage du PLU en vigueur de Plélan-le-Grand

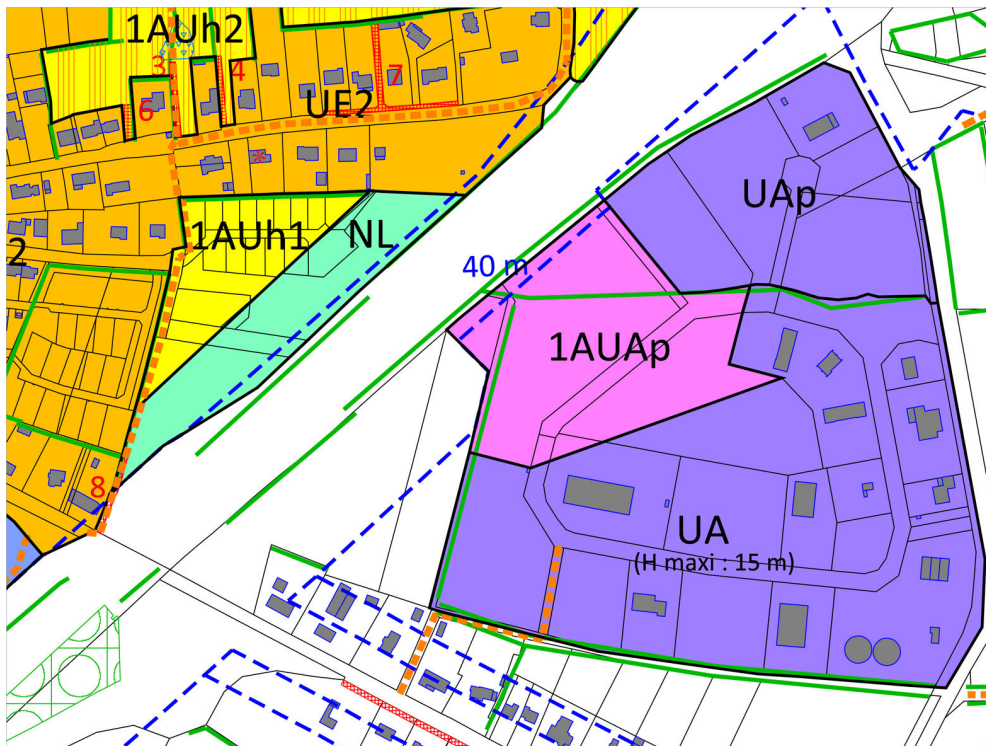


Extrait du plan de zonage du futur PLUi de la C.C. de Brocéliande

2.2. Marge de recul

La commune de Plélan-le-Grand n'a pas de projet d'aménagement précis. Toutefois, au regard du site et de son contexte nous pouvons définir une marge de recul cohérente permettant de concilier urbanisation de la zone et intégration paysagère afin de limiter que d'éventuels bâtiments soient visibles depuis la RN24.

Ainsi, la marge de recul par rapport à l'axe de la RN24 est définie à 40 m. Cela permet de préserver une zone tampon de non aedificandi d'une largeur d'environ 15-20 m, entre le bord de la voie expresso et les potentielles premières constructions du secteur.



Marge de recul de 40m par rapport à l'axe de la RN24

2.3. Règles et orientations appliquées pour garantir une bonne intégration du projet dans le site

Pour justifier d'une dérogation à la règle de recul posée par l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, il est nécessaire, au regard de l'article L111-8 du code de l'urbanisme, de justifier, au sein d'une étude particulière, de la prise en compte, dans et par le projet :

- des nuisances,
- de la sécurité,
- de la qualité architecturale,
- de la qualité de l'urbanisme,
- de la qualité des paysages.
- La prise en compte des nuisances

La RN24 est identifiée comme infrastructure de transport terrestre source de nuisances sonores de catégorie 2. La zone de nuisance s'étend sur un rayon pouvant atteindre 250 m autour de la voie.

La présente zone d'étude doit recevoir des activités économiques qui sont moins sujettes aux nuisances sonores que l'habitat. L'ensemble des constructions sont situées dans la zone de 250m sujette au bruit de la circulation. Les éventuels locaux d'habitation devront prendre des mesures architecturales et structurelles pour répondre aux normes d'isolation acoustique.

- La prise en compte de la sécurité

Il n'est pas envisagé de connexion directe entre le site et la RN24.

Pour accéder au site, l'Orientation d'Aménagement et de Programmation du futur PLUi prévoit de se raccorder à la voie interne de la zone d'activités.

- La prise en compte de la qualité architecturale

La vocation du secteur est l'activité économique, celui-ci n'accueillera donc que cette programmation sans possibilité de réaliser des locaux d'habitation d'accompagnement (gardiennage).

Le classement en zone UAp impose aux futures constructions de respecter les règles spécifiques du PLUi en matière de traitement architectural des constructions. Ces règles imposant notamment d'éviter une trop grande

simplicité des formes de bâtiments, en réalisant par exemple des volumes secondaires qui mettront en évidence les diverses fonctions des bâtiments. Des prescriptions sont aussi définies pour les teintes extérieures en privilégiant des couleurs propres aux matériaux naturels (bois, pierre, cuivre, ardoise...) ou assimilés (terre cuite, bétons blancs, bétons de gravillons lavés, béton cellulaire...), et en imposant à minima des teintes sombres.

Les enseignes et publicités devront être intégrées à la constructions et ne pas la dénaturer. Aucun totem ne pourra être implanté dans la marge de recul.

- La prise en compte de la qualité de l'urbanisme

La composition du cœur de la parcelle est volontairement libre, afin de permettre l'installation de tout type de bâtiment. Le bâti devra toutefois s'insérer dans le cadre paysager.

- La prise en compte de la qualité des paysages

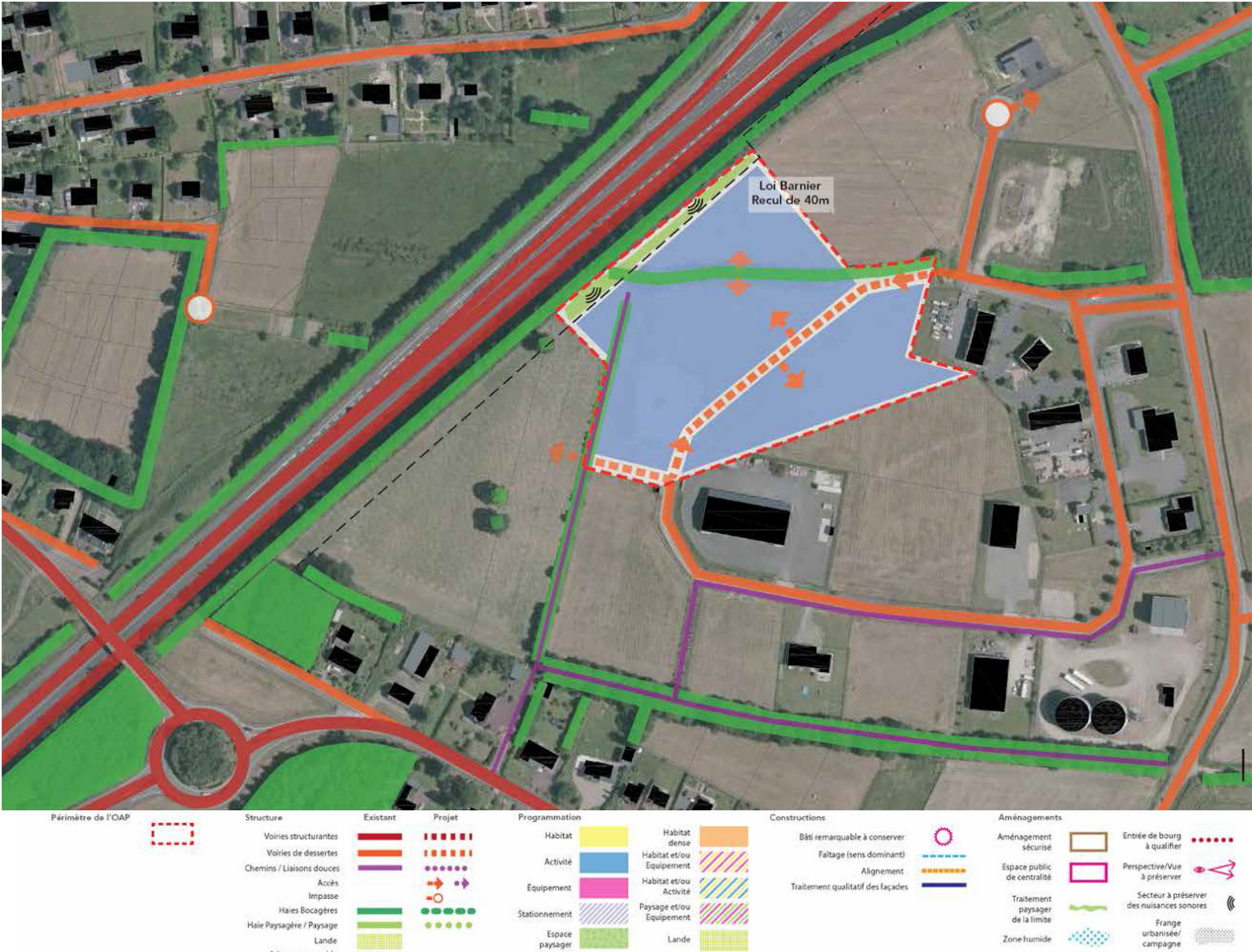
La haie bocagère présente sur le site devra être préservée. Seuls des accès permettant de rejoindre les parcelles les plus à l'ouest pourront la traverser.

2.4. Prise en compte de la nouvelle marge de recul dans le PLUi

La nouvelle marge de recul de 40m, dérogatoire au titre de l'article L111-8 du code de l'urbanisme apparaît :

- au plan de zonage (ligne tiretée),
- dans l'OAP n°10 Les Noës (voir page suivante),
- dans le règlement écrit (art. 9 des dispositions générales).

Conformément à l'article L111-6 du code de l'urbanisme celle-ci sera inconstructible, sauf pour les exceptions régies par l'article L111-7 du même code et reprise dans l'article 9 des dispositions générales du règlement du PLUi. Cet article interdit notamment « les constructions et installations (parkings, aires de stockage ou d'exposition, éléments publicitaires, installations techniques, dépôts de matériaux, ...) »



PLUi : OAP n°10 de Plélan-le-Grand : Les Noës