

DOSSIER LOI BARNIER

1.e

DÉROGATION À L'APPLICATION DE L'ARTICLE
L. 111-6 DU CODE DE L'URBANISME



Vu pour être annexé à la délibération
du Conseil Communautaire
en date du
arrêtant le projet d'élaboration du PLU
de la commune de Vivy,
Le Président,
Guy BERTIN

Par délibération en date du 9 mai 2012, le Conseil municipal de Vivy a prescrit la révision du PLU approuvé le 26 avril 2006.

Dans le cadre de son nouveau projet d'aménagement, la commune a reconduit un site identifié en zone UY au PLU actuel pour le développement de ses activités. Situé à l'entrée nord-ouest du bourg, entre deux sites d'activités, le long de la RD347, voie classée à grande circulation, ce secteur est concerné par l'application de l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme, qui stipule que :

« 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.

Elle ne s'applique pas :

- ⇒ aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- ⇒ aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- ⇒ aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- ⇒ aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages ».

2

OBJET DE L'ÉTUDE

La présente étude concerne le projet de maintien d'une zone urbaine « UY » pour l'accueil d'activités.

Ces deux parcelles ont été intégrées à la zone urbaine puisqu'elles sont desservies par les réseaux d'eau potable et électricité et qu'elles sont desservies par les voiries internes de la zone d'activité. Toutefois, elles se placent en coupure d'urbanisation entre la zone d'activités du Bois de Monts et le site du Marché d'Intérêt National (M.I.N.) situé lui-même en prolongement direct de l'urbanisation nord-ouest du bourg de Vivy.

Le PLU de Vivy ne définit pas aujourd'hui de recul d'inconstructibilité de 75 mètre, toutefois, au vu de la lecture du code, le secteur étudié est bien « en dehors des espaces urbanisés de la commune ». Le secteur non urbanisé concerné bordant sur près de 150 mètres la RD 347, la surface affectée par l'inconstructibilité représente 2,6 hectares environ, soit plus de 45% de la superficie globale de la zone (1,2 ha).

Au regard des objectifs de modération de la consommation d'espace et de lutte contre l'étalement urbain poursuivis par la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR), la présente étude vise à évaluer la possibilité de réduire cette marge de recul de 75 mètres et fixer des règles d'implantation différentes compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages.

PARTIE 1

LA PRÉSENTATION ET L'ANALYSE DU SECTEUR

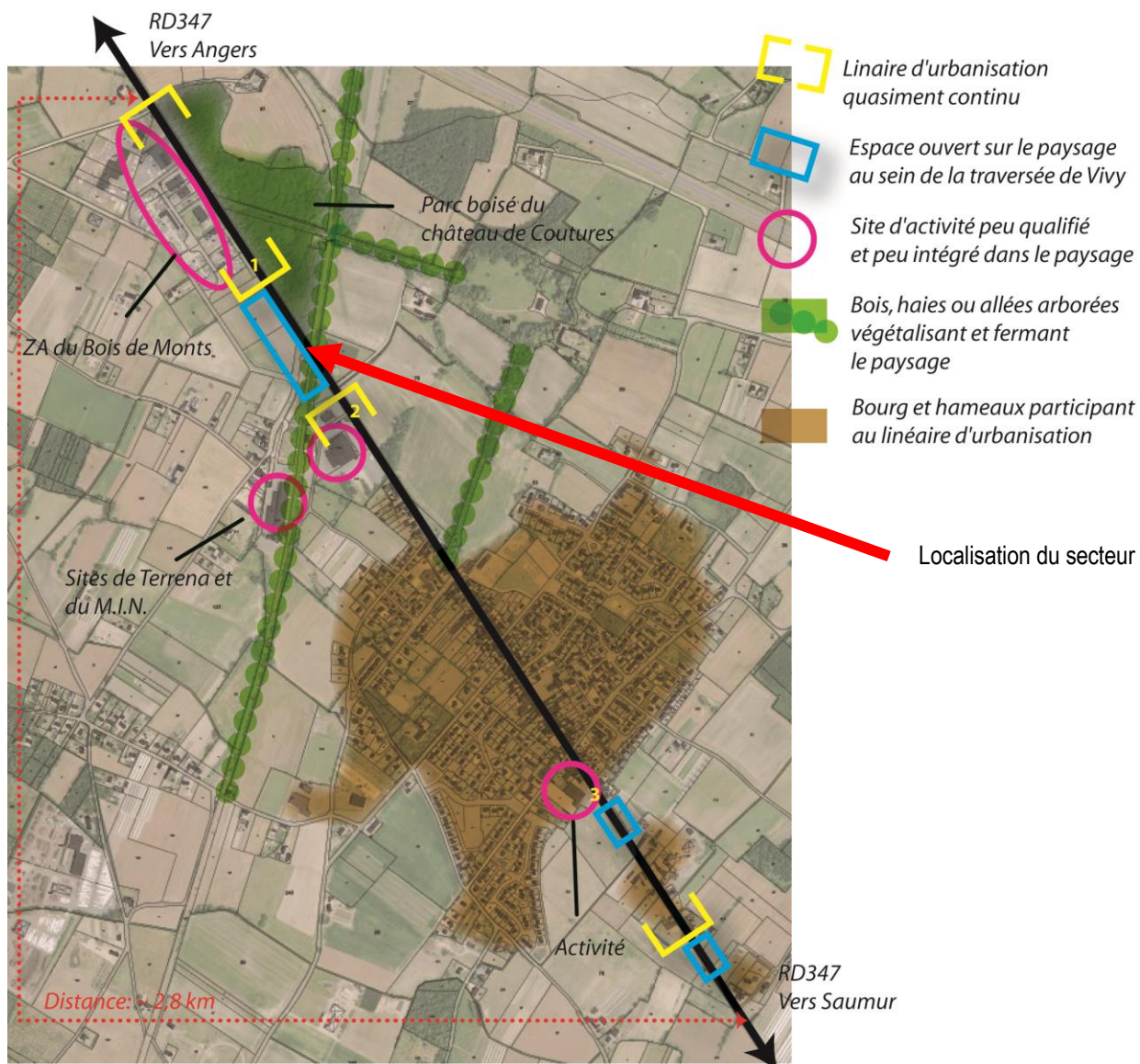
LA SITUATION GÉOGRAPHIQUE

LE SITE DU PROJET

LE TRAFIC ET LA SÉCURITÉ

LES AMBIANCES PAYSAGÈRES

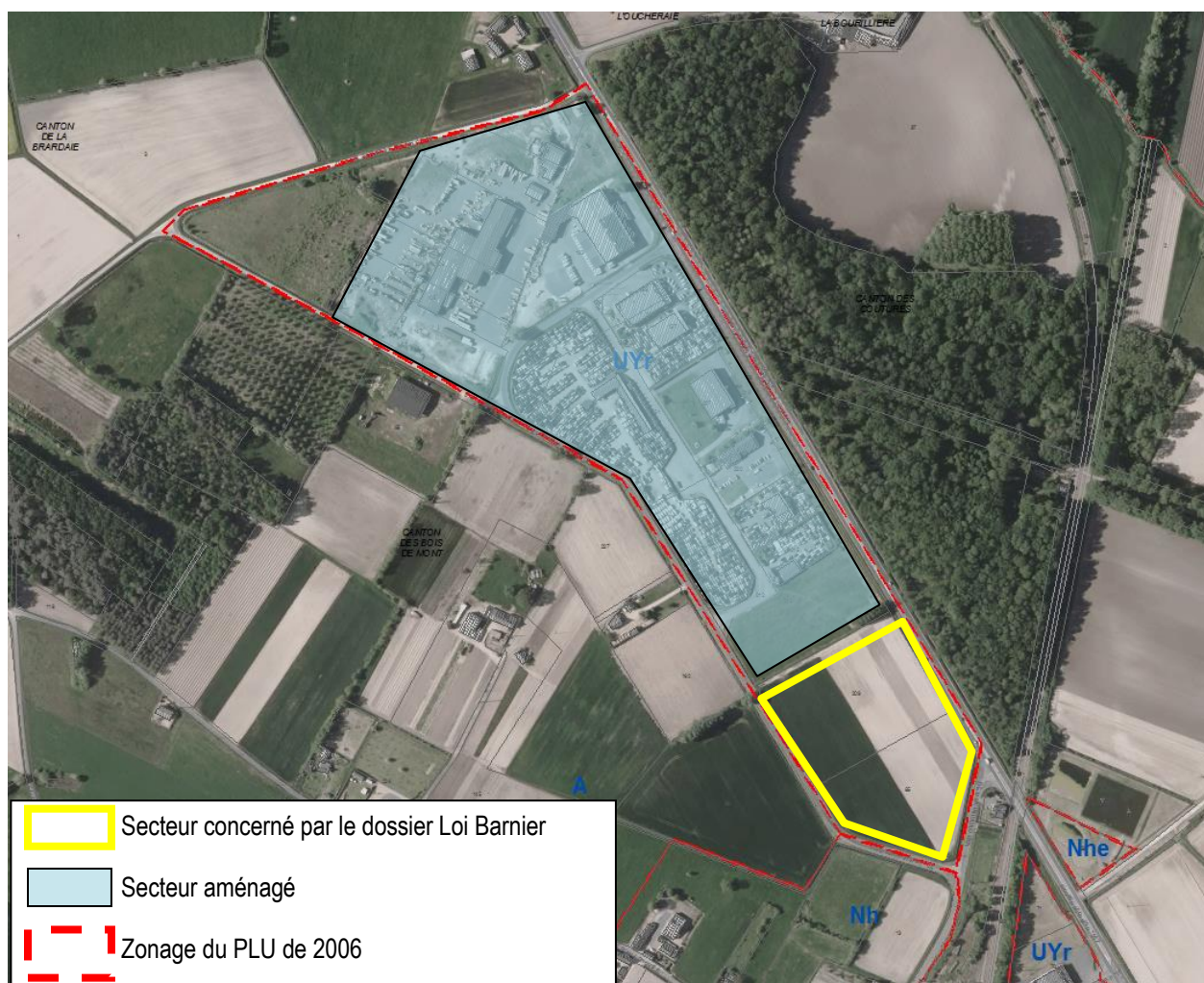
LA SITUATION GÉOGRAPHIQUE



Situation :

- ⇒ entrée nord-ouest du bourg de Vivy, sur la RD 347, liaison Angers-Saumur,
- ⇒ entre la ZA du Bois de Monts et l'entité urbaine MIN/ Bourg de Vivy,
- ⇒ à environ 1.1 km de la place de la mairie/église.

LE SITE DU PROJET



5

Site :

- ⇒ Secteur classé en UYr au PLU actuel correspondant à une zone urbaine affectée préférentiellement à l'activité économique organisée sous la forme d'un parc d'activités artisanales, industrielles, commerciales, de services...L'indice « r » précise que les constructions projetées sont soumises à un dispositif réglementaire d'assainissement individuel.
- ⇒ superficie du secteur: ~2.6 ha,
- ⇒ secteur délimité à l'est par la route départementale n°347, au nord par un fossé avec typhaie prolongé de deux parcelles en attente d'aménagement qui séparent le site des activités en place (casse automobile, garage automobile...), à l'ouest par des terres agricoles et au sud par l'ancienne voie ferrée.
- ⇒ secteur sans relief marqué,
- ⇒ secteur valorisé par l'agriculture actuellement,
- ⇒ secteur bordé sur un linéaire de 150 mètres environ par la RD 347, voie classée à grande circulation.

Qu'est-ce qu'un secteur affecté par le bruit ?

C'est une zone qui s'étend de part et d'autre d'une infrastructure classée, dont la largeur est variable selon la catégorie de l'infrastructure.

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence Laeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence Laeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (*)
1	L>81	L>76	300 m
2	76<L<81	71<L<76	250 m
3	70<L<76	65<L<71	100 m
4	65<L<70	60<L<65	30 m
5	60<L<65	55<L<60	10 m

(*) Cette largeur est comptée à partir du bord de la chaussée de la voie la plus proche dans le cas de routes, à partir du rail extérieur de la voie la plus proche dans le cas de voies de chemin de fer.



Secteur vu depuis le croisement de la RD 347 et du chemin de la Russie



Secteur vu depuis la RD 347 à hauteur du fossé



Secteur vu depuis la route de la ZA du Bois de Monts



Secteur vu de la pointe sud

LE TRAFIC ET LA SÉCURITÉ

Appartenant au réseau départemental structurant, la RD 347 est classée voie à grande circulation et est identifiée comme itinéraire de convois exceptionnels. Le comptage permanent 2014 réalisé par le Conseil Général à hauteur de Vivy fait état d'un trafic de 10 828 véhicules en moyenne journalière annuelle sur les deux sens de circulation, dont 14% de poids lourds.

- **Les intersections :**

Deux intersections permettent d'accéder à La ZA du Bois de Monts, une au nord de la zone et une au sud de la zone, en limite sud du secteur étudié. Cette desserte existante permet de répondre aux besoins de la zone, aucun nouvel accès sur la départemental ne sera alors créé.

7



Vue sur le carrefour sud de la ZA



Vue sur le carrefour nord de la zone aménagé par un tourne-à-droite et un tourne-à-gauche.

UNITE PAYSAGERE DU VAL D'ANJOU, principales dynamiques territoriales et problématiques paysagères induites

Développement économique, rôle structurant des infrastructures routières

■ ■ ■ ■ ■ réseau autoroutier

■ ■ ■ ■ ■ axes routiers structurant le développement économique

↑ ↑ impacts du développement économique
↓ ↓

— réseau routier secondaire

et points stratégiques du développement économique

▲ échangeur autoroutier

0 10km

Evolution démographique, pression foncière

■ évolution positive (rouge),
ou négative (bleu)

Mutations des paysages agraires

■ patrimonialisation croissante des paysages ligériens

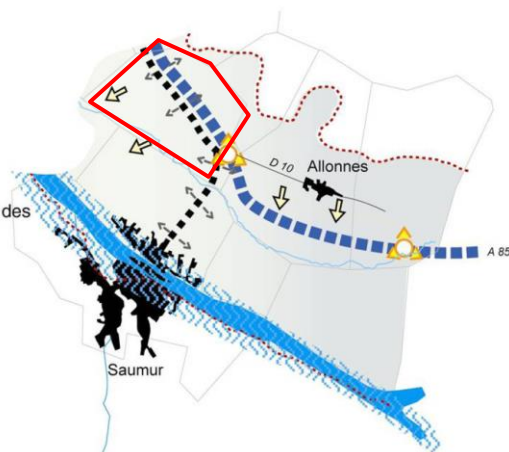
↓ ↓ expansion céréalière

--- limite de l'unité paysagère

□ limite de commune

■ bourg

— cours d'eau principaux

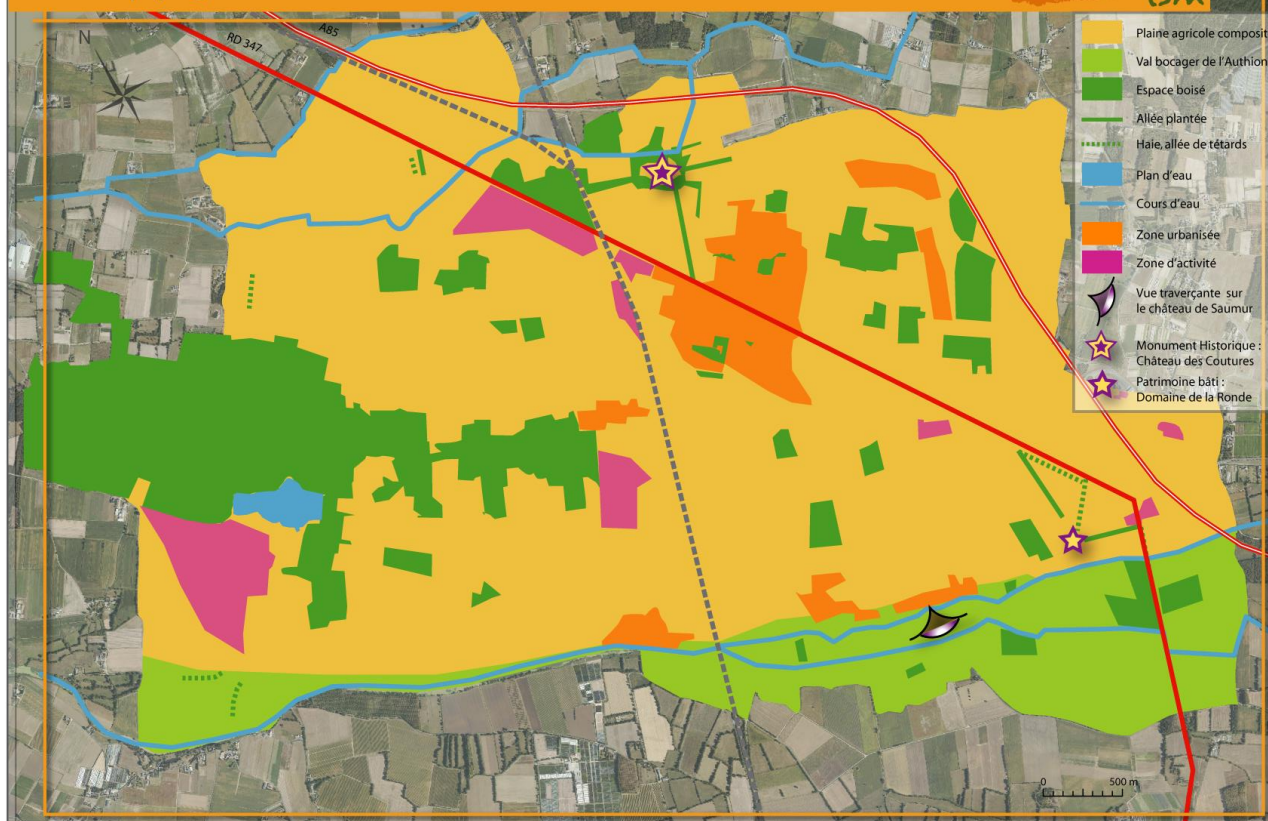


Agence Bosc-Pigot, B. Duquoc, Vu d'Ici, Laboratoire de Géographie de l'Université d'Angers,
Réalisation CARTA, HD 2001.

Carte des enjeux paysagers du Val d'Anjou

Source : Diagnostic paysager du SCoT du Grand Saumurois

La RD est bien identifiée comme axe routier structurant le développement économique du territoire. Les impacts du développement économiques sont eux aussi marqués de l'entrée nord de Vivy à l'entrée sur la ville de Saumur.



Carte du contexte paysager

Source : Diagnostic du PLU (Tome 1)

9

Implantée sur un territoire à dominantes agricole et maraîchère, Vivy est composée de diverses unités paysagères qui lui confèrent un environnement particulier. En effet, le territoire communal est structuré autour de **quatre entités principales** que sont :

- ⇒ **Une urbanisation à géométrie variable** avec des hameaux dispersés sur le territoire et au centre, l'espace urbain qui longe la RD 347 reliant Saumur à Angers. Cet axe de circulation représente une véritable barrière physique dans le bourg dont la traversée n'est principalement marquée que par l'imposante place Auguste Harrault, place centrale regroupant la Mairie, l'Eglise et la bibliothèque,
- ⇒ A l'Ouest, **des étendues boisées** et notamment le Bois des Monteaux qui ferme le paysage vers Longué-Jumelles,
- ⇒ En périphérie du bourg et jusqu'à l'Est, **une mosaïque de parcelles cultivées** ponctuellement morcelées par de **nombreuses fermes isolées**, empruntées de la tradition culturelle passée aujourd'hui relayée par la spécialisation des cultures, le maraîchage et la céréaliculture.
- ⇒ A l'extrême Sud, **la coulée verte de l'Authion**, symbole d'une identité vétusienne et élément fort de la structuration de l'espace dans ce secteur de la commune.

LE CONTEXTE URBAIN IMMÉDIAT

Le secteur s'inscrit dans le prolongement de la zone d'activités aménagée au début des années 1980. Deux parcelles restant à aménager entre le site et la ZA sont séparées du secteur par un fossé avec typhaie identifié et protégé en zone humide. Les constructions ont respecté un recul de 30m de part et d'autre de la voie. La majorité des entreprises installées ont installé leurs espaces de stationnement dans cette marge de recul. Les traitements paysagers étant quasiment inexistantes, l'impact de la ZA sur l'entrée de ville de Vivy est important. Si cela donne une vision dynamique économiquement du territoire, cela renforce aussi le sentiment d'un bourg à l'ambiance routière, passante et insécuritaire

liée au trafic important de ce village-rue. L'aménagement du secteur étudié renforcera l'ambiance « urbaine » de cette entrée de ville en générant un linéaire d'environ 2.8 km de traversée sans espace vert de respiration.

Enjeux :

- ⇒ traitement des abords de la RD 347 en situation d'entrée de ville,
- ⇒ conservation d'une coupure verte.

PARTIE 2

LE PROJET GLOBAL ET LA MODIFICATION DU REcul

L'ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

LE NOUVEAU REcul LE LONG DE LA RD 910

L'article 52 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement (loi Barnier), codifié à l'article L111-6 du code de l'urbanisme vise à promouvoir une urbanisation de qualité le long des principaux axes routiers, en incitant les communes à engager une réflexion globale qualitative sur leur développement et à la traduire en un projet urbain dans leur document d'urbanisme.

L'objectif majeur de cet article est de réguler les entrées de ville. Depuis le 1^{er} janvier 1997, en l'absence d'une telle réflexion, les constructions et installations situées en dehors des espaces urbanisés doivent observer au droit immédiat de ces axes, les retraits édictés par l'article 52 (75 m dans le cas d'un axe classé à grande circulation).

Le « projet urbain » de la collectivité doit être impérativement traduit dans le document d'urbanisme afin de produire son effet dérogoire. La possibilité de construire sur ce site est donc subordonnée à l'élaboration, par la commune, d'un projet urbain dans son Plan Local d'Urbanisme. A travers l'article 52, le législateur souhaite faire prendre conscience aux élus de l'intérêt de soigner les entrées de ville, par le biais de règles justifiant la prise en compte des aspects liés aux nuisances, à la santé, à la qualité architecturale, ainsi qu'à la qualité de l'urbanisme et des paysages. L'objectif de cette législation est moins d'interdire l'urbanisation le long des principaux axes routiers que d'en instaurer la qualité.

Le projet urbain doit s'appuyer point par point sur les dispositifs adoptés au contenu du règlement qui lui permettent en contrepartie, une emprise au sol plus importante.

LES OBJECTIFS

- ⇒ Insérer ce site dans le paysage immédiat de la départementale sera la priorité du développement de celui-ci.
- ⇒ Prévoir les accès aux sites en dehors de la départementale.
- ⇒ Préserver le fossé formant une zone humide à l'intersection des parcelles 210 et 209.
- ⇒ Préserver une coupure d'urbanisation marquée pour limiter la sensation de continuum urbain.

LE PARTI D'AMENAGEMENT

Afin de limiter l'impact paysager de l'aménagement du site sur la route départementale menant à l'entrée de ville, une marge de recul de 35 m minimum des constructions est à respecter depuis les bords de la RD. Au sein de ce recul devra être réalisé à minima un merlon paysager avec une végétalisation buissonnante et arbustive permettant, après pousse des végétaux, d'intégrer les constructions réalisées dans le paysage immédiat. Ce merlon sera prolongé sur la partie sud-est du site afin :

- de créer une continuité végétale depuis le parc du château de Coutures et le sud du territoire ;
- de créer une coupure d'urbanisation en lien avec le tracé de l'ancienne voie ferrée ;
- d'intégrer les nouvelles constructions dans le paysage depuis le sud du territoire vers la zone d'activité.

Afin de ne pas générer de nouveau croisements sur la départementale, l'accès au site se fera depuis la voie interne existante. Un accès unique sera aménagé afin de limiter le nombre de carrefour sur la voie de desserte, il sera intégré à un retrait paysagé.

LA ZA DU BOIS DE MONTS



Dérogation à l'application de l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme :

- réduction de 75 m à 35 m de l'axe de la RD 347 de la bande dans laquelle les constructions ou installations sont interdites,
- réalisation d'un merlon avec végétalisation buissonnante et arbustive sur la quasi-totalité du pourtour du site (hors espace de création de l'accès au secteur).

PARTIE 3

LA COMPATIBILITÉ DU NOUVEAU REcul AVEC LA PRISE EN COMPTE DES CINQ CRITÈRES

LA COMPATIBILITÉ AVEC LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

LA COMPATIBILITÉ AVEC LA PRISE EN COMPTE DE LA SÉCURITÉ

LA COMPATIBILITÉ AVEC LA PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ URBAINE, ARCHITECTURALE ET
PAYSAGÈRE

LA COMPATIBILITÉ AVEC LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

Une partie du secteur de la zone d'activités du Bois de Monts est située dans un secteur affecté par le bruit et donc soumis à l'application de l'arrêté du 30 mai 1996.

Le classement est établi d'après les niveaux d'émission sonores (L_{aeq}) des infrastructures pour les périodes diurne (6h00 à 22h00) et nocturne (22h00 à 6h00), sur la base des trafics attendus à l'horizon 2015. Les niveaux sonores sont calculés en fonction des caractéristiques des voies (trafics, vitesses, pourcentage de poids lourds, géométrie de la voie...) selon des méthodes normalisées. La catégorie 3 correspond à un niveau sonore de référence compris entre 70 et 76 dB(A) en période diurne et entre 65 et 71 db(A) en période nocturne.

La partie Ouest du site, qui correspond à celle qui est la plus affectée par le bruit de la RD 910, sera donc soumise, au niveau des constructions, au respect des normes d'isolation acoustiques en vigueur : tout bâtiment à construire dans un tel secteur affecté par le bruit doit respecter un isolement acoustique minimal déterminé selon les spécifications de l'arrêté du 30 mai 1996 (modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013). Ce calcul prend en compte la catégorie de l'infrastructure, la distance qui la sépare du bâtiment, ainsi que l'existence de masques éventuels (écrans anti-bruit, autres bâtiments, ...) entre la source sonore et chaque façade du bâtiment projeté.

Il n'est pas défini de seuil d'isolation minimum pour les bâtiments à vocation d'activité, seules constructions et installations autorisées dans la zone.

LA COMPATIBILITÉ AVEC LA PRISE EN COMPTE DE LA SÉCURITÉ

Aucune création d'accès sur la RD 347 n'est envisagée.

La desserte de l'opération s'effectuera par la route interne à la zone d'activités existante.

LA COMPATIBILITÉ AVEC LA PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ URBAINE, ARCHITECTURALE ET PAYSAGÈRE

L'aménagement de la frange est du secteur par un merlon paysagé vise à intégrer les futures constructions dans le paysage d'entrée de ville. Il ne recherchera pas à créer un masque végétal opaque qui ne s'intégrerait pas avec son contexte environnant. Ce merlon paysager fera une transition végétalisée, en lien avec la typhaie existante et la végétation de l'ancienne voie ferrée, entre la ZA existante et l'urbanisation du bourg. Le retour du merlon sur la frange sud du secteur a plus pour objectif de conserver une coupure verte, permettant notamment de faciliter les déplacements faune/flore, dans cet ensemble urbanisé.