Communauté de Communes Haut Val de Sèvre

Etude d'incidence relevant de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme

visant à modifier la marge de recul vis-à-vis de l'Autoroute A10

concernant la zone AUf du PLUI située aux « Prés de Mégy Sud » sur la commune de Soudan



Sommaire :

1. **Cadre règlementaire** **p. 3**
2. **Localisation de la zone AUf des « Près de Mégy Sud » et projet d'aménagement** **p. 5**
3. **Analyse paysagère du site, notamment au regard des impacts vis-à-vis de l'A10** **p. 7**
4. **Définition d'une marge de recul de 60 m et prise en compte des nuisances, de la sécurité et de l'intégration paysagère et architecturale** **p. 10**

1. Cadre règlementaire

Objet du projet et contexte réglementaire par rapport à la Loi Barnier :

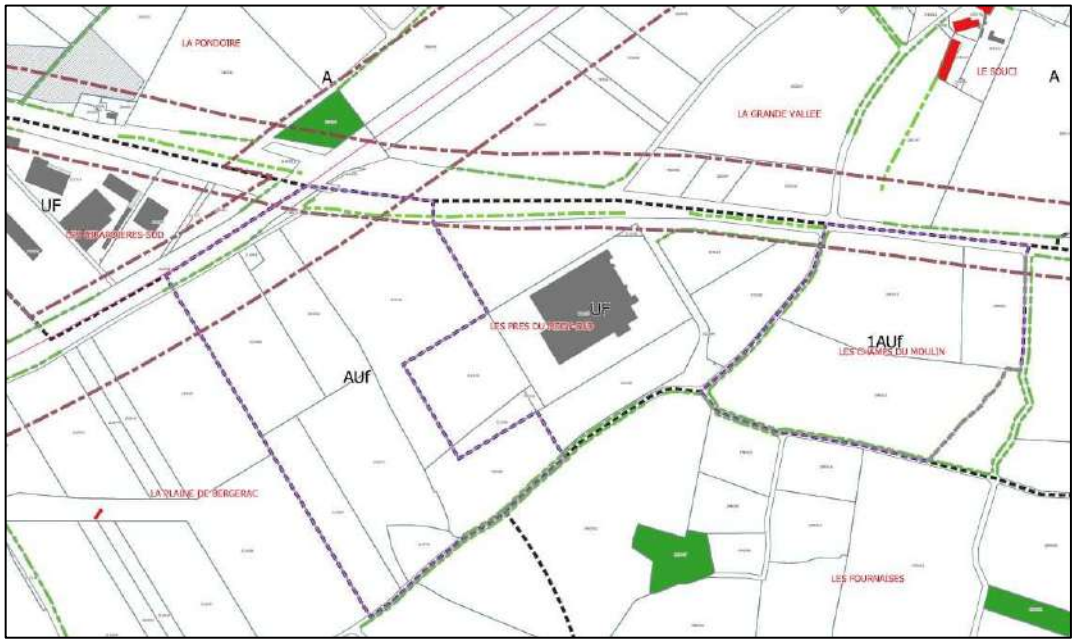
La Communauté de Communes Haut Val de Sèvre envisage l'extension de la zone d'activités « Les Prés de Mégy Sud » à Soudan (79800) située en bordure de l'autoroute A10 qui est donc concernée par l'application de la Loi Barnier (article L.111-6 du Code de l'Urbanisme).

La zone d'extension est inscrite par le PLUi en zone AUf qui prévoit une **marge de recul des constructions de 100 m par rapport à l'axe de l'A10 qui est retranscrite sur le plan de zonage du PLUi (voir extrait du zonage ci-contre).**

Le règlement du PLUi de la zone AUf dans son article 12.2.1 « Volumétrie et implantation des constructions » page 91 fait simplement référence à la marge de recul graphique figurant sur le plan de zonage sans pour autant préciser la distance de ce recul.

Le PLUi n'a donc pas intégré de dispositions spécifiques dérogeant à la Loi Barnier, d'où la nécessité :

- **De réaliser une étude d'incidence tel que prévu par le Code de l'Urbanisme à l'article L. 111-8**
- **De modifier le PLUi afin d'intégrer cette étude et adapter la règle de recul graphique mentionnée sur le plan de zonage.**



La zone AUf est également bordée par la RD 611, elle-même concernée par une marge de recul de 20 m minimum par rapport à la limite de l'emprise de la voie définie par l'article 12.2.1 du PLUi. Cette marge de recul impacte très peu la zone AUf.

ZONES

A — Zonage du PLUi

PRESCRIPTIONS

- Alignement d'arbres (art L151-19 du C.U.)
- Muret (art L151-19 du C.U.)
- Arbres à préserver (art L151-19 du C.U.)
- Marges de recul aux abords des grands axes (art L111-6 du C.U.)
- Haies à préserver (art L151-23 du C.U.)

Rappel du Code de l'Urbanisme :

Article L111-6

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.

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 L111-7

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

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. Localisation de la zone AUf des « Près de Mégy Sud » et du projet d'aménagement

La zone AUf des « Près de Mégy Sud » se situe sur la commune de Soudan à l'Est de Saint-Maixent l'Ecole.

La zone AUf se situe à la jonction entre l'A10 et la RD 611 en partie Sud des axes de communication dans un secteur agricole peu urbanisé. Elle bénéficie d'une situation attractive et stratégique à quelques kilomètres de l'échangeur n°31 de l'A10.

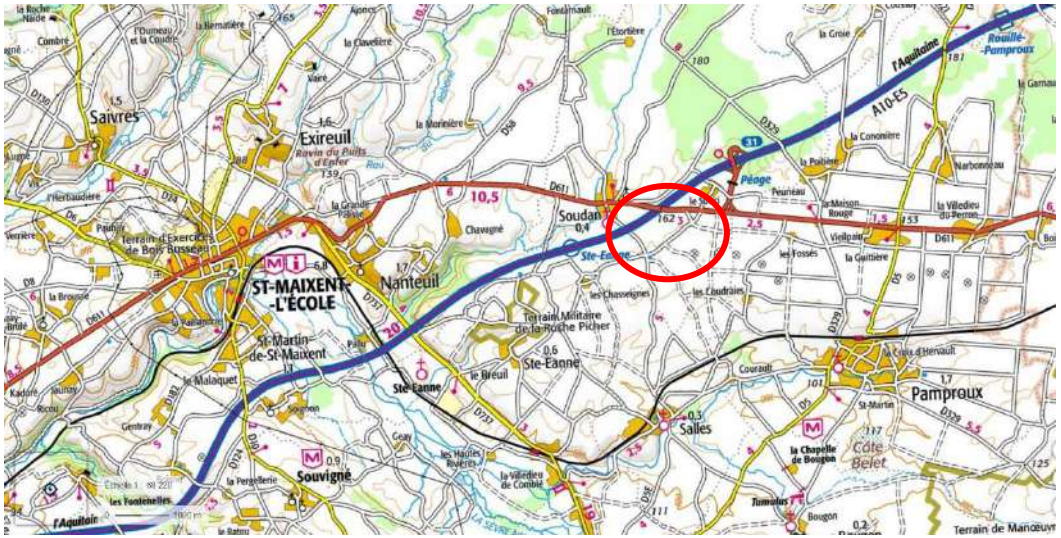
La zone AUf a été définie dans la continuité d'une activité existante ; la société VIM, spécialisée dans le secteur de la ventilation. L'entreprise, de taille importante, entend se développer dans la continuité du bâtiment existant. Le site d'activité et les terrains adjacents permettant l'extension de la société VIM sont définis pas le PLUi en zone Uf. Une zone d'activité futures 1AUf est classée par le PLUi en partie Est de la zone Uf.

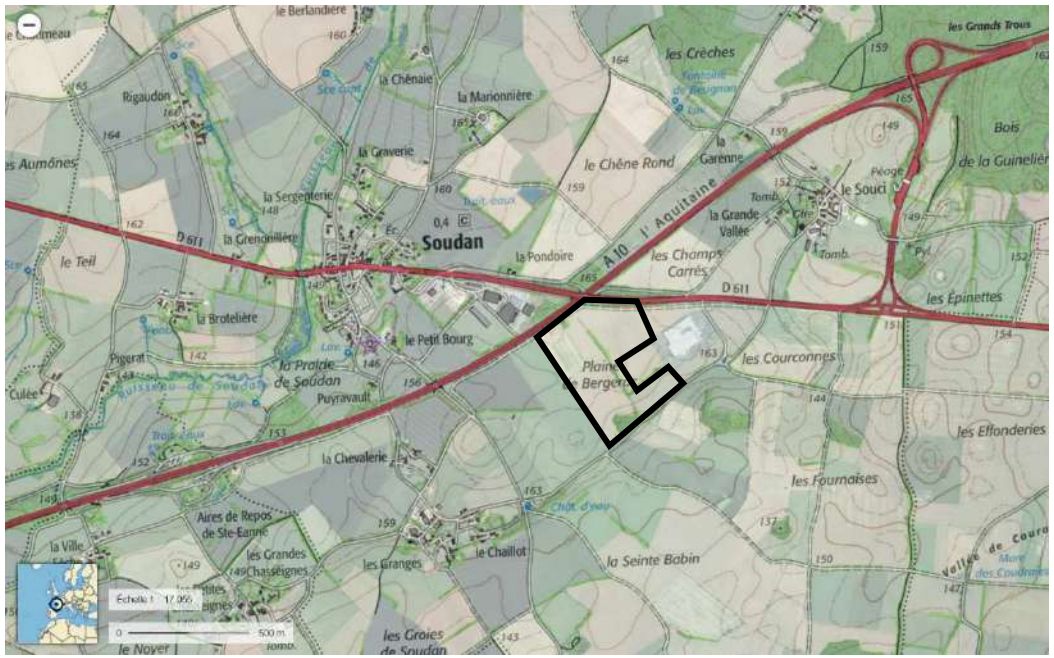
En partie Nord de l'A10, un secteur économique existant est également défini en zone Uf.

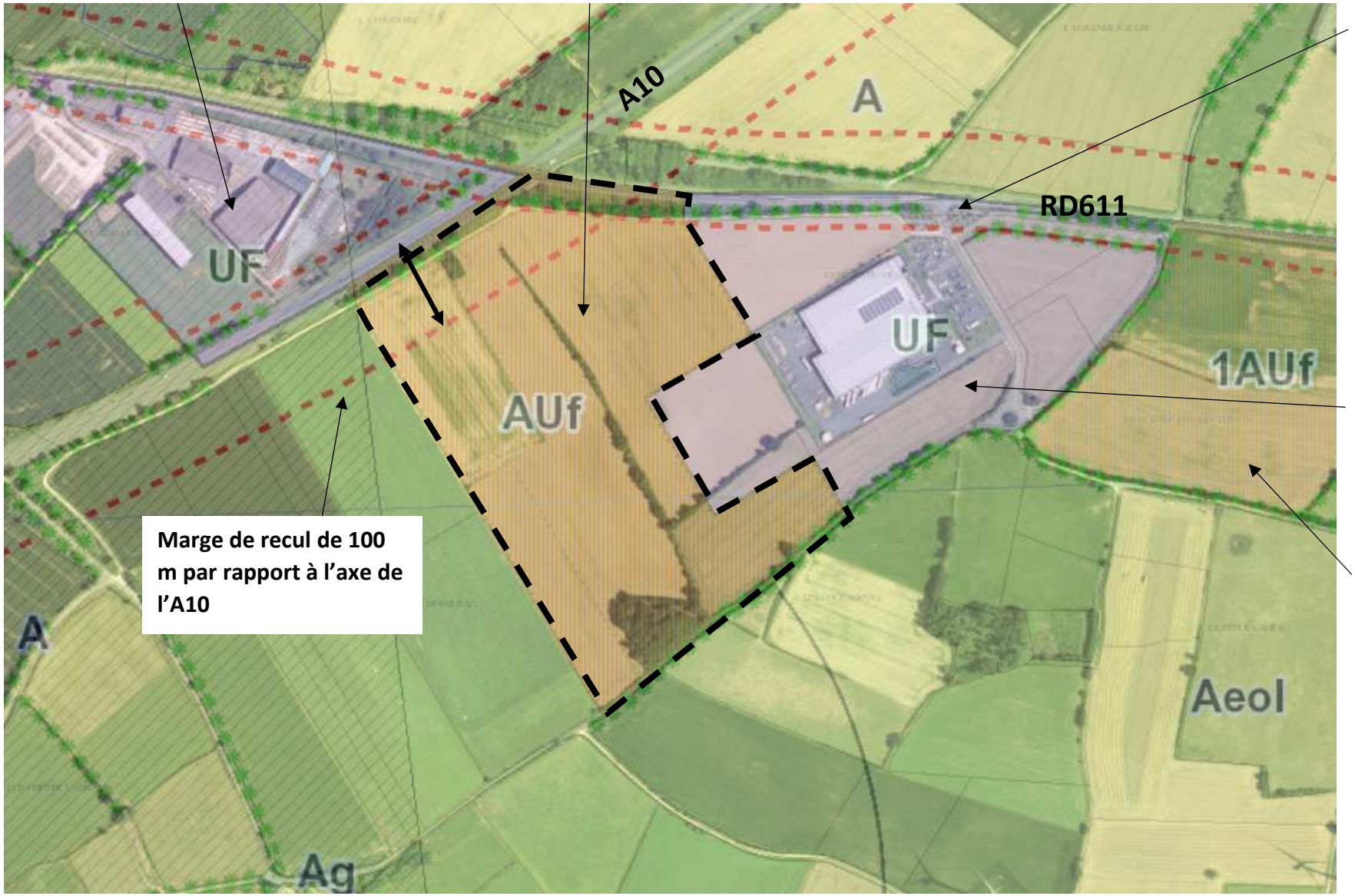
La CDC Haut Val de Sèvre, propriétaire et gestionnaire de la ZAE Les Prés de Mégy Sud, dispose de la majeure partie du foncier de la zone AUf et souhaite donc y réaliser un lotissement d'activités qui sera inséré entre les deux zones Uf existantes.

La surface aménageable de la zone AUf représente environ 16,6 ha.

La CDCHV envisage de viabiliser des grands lots permettant l'accueil d'entreprises devant disposer de surfaces importantes. L'accès à ces futurs lots se fera par l'accès principal de la ZAE sur la RD 611.






Zone UF autour d'activités existantes dans la continuité du bourg de Soudan
Zone AUf d'aménagement à court terme envisageant la création de 2 grands lots
Accès commun à la zone UF et aux zones AUf et 1AUf
A10
A
RD611
UF
UF
1AUf
AUf
Zone UF autour de la société VIM
Marge de recul de 100 m par rapport à l'axe de l'A10
Zone d'activité future 1AUF
A
Aeol
Ag

3. Analyse paysagère du site, notamment au regard des impacts vis-à-vis de l'A10

Le grand paysage :

La zone AUf s'inscrit dans un paysage assez ouvert typique de la campagne du « plateau oriental » tel que défini par la Charte paysagère et architecturale du Pays Haut Val de Sèvre (extrait ci-contre) ; le relief est ondulé et le paysage relativement ouvert avec la présence ponctuelle d'un maillage bocager assez discontinu.

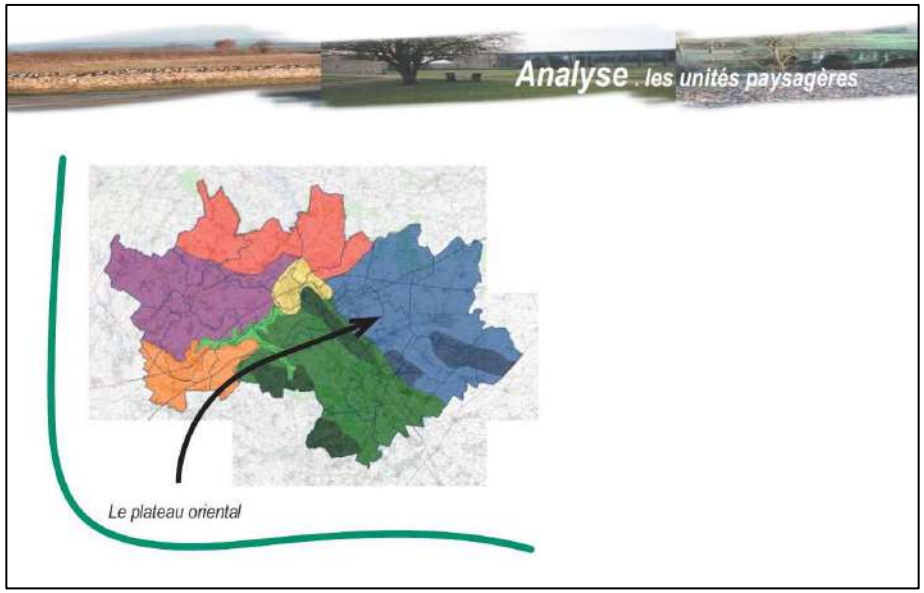
L'ambiance est clairement agricole avec de vastes parcelles cultivées. Les vues sont assez amples et ponctuellement entrecoupée de haies, de reliefs et d'espaces urbanisés. Les éoliennes viennent coiffer les lignes de crêtes aux abords du site d'étude.

Les haies sont composées d'essences jeunes et de développement modéré. On ne relève pas d'élément paysager de forte valeur paysagère dans ou aux abords du site. Les haies ont plus une valeur d'intégration des constructions récentes dans un contexte de paysage assez ouvert. Elles accompagnent un parcellaire agricole fortement remembré.

Les boisements situés aux abords de l'A10 et des délaissés de voiries (abords des ponts) composent des coulées vertes qui atténuent la présence des axes de communication. Aux abords du site, les bords de l'A10 ont été plantés par des bosquets d'arbres (de taille modérée), semi-continus, qui offrent des fenêtres visuelles sur le grand paysage.

Dans ce contexte de paysage ouvert et de relief ondulé, les bâtiments d'activités peuvent être visibles, d'où la nécessité de recourir à des volumes simples implantés parallèlement aux pentes qui viennent le plus possible s'adosser aux reliefs naturels. La gestion des mouvements de terrains (plateformes, murs de soutènement) doit également faire l'objet d'une insertion paysagère intégrée. Un accompagnement par le végétal est nécessaire, ainsi que des couleurs sobres qui se fondent le plus possible dans le grand paysage.

Le bâtiment VIM, bien que très étendu, s'insère de façon assez harmonieuse dans le paysage, notamment grâce aux haies et masses boisées qui l'encadrent.





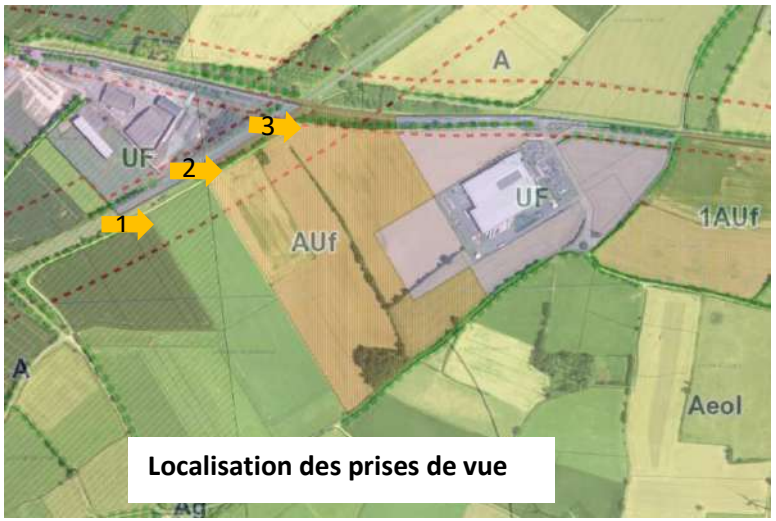
Le site de la zone d'activité et les interactions paysagères vis-à-vis de l'A10 :

Le site de la zone AUf compte une pente générale orientée au Nord-Ouest ainsi qu'à l'Est (au niveau de la jonction entre l'A10 et la RD 611). Le site est surplombé par une ligne de crête marquée par la présence d'éoliennes et de boisements ponctuels (haie et petits massifs) qui viennent donc fermer le paysage.

Les boisements situés en bordure de l'A10 et de la RD 611 donnent également un cadre paysager à la future zone d'activités sur ses franges Nord.

Le site compte quelques boisements sous la forme ; d'une haie de petit développement qui s'appuie sur les limites parcellaires dans le sens de la pente et d'un petit bosquet situé en bord du chemin existant (en limite Sud).

Les vues sur le site depuis l'A10 sont discontinues en fonction des percées visuelles conservées en bordure de l'axe routier ; des bosquets ou alignement d'arbres bordent l'A10 au niveau de la zone AUf. Ils sont entrecoupés de percées visuelles. La présence du pont de la RD 611 ne permet pas de vues sur le site en partie Nord de l'ouvrage.



Localisation des prises de vue



Photo 1 : Vue éloignée sur la zone AUf au niveau d'une percée visuelle depuis l'A10 (vers le Nord)



Photo 2 : Vue rapprochée sur la zone AUf masquée par un alignement d'arbres.



Photo 3 : percée visuelle au niveau du pont de la RD 611 qui donne une vue direct sur le bâtiment de la société VIM.



Photo 4 : vue d'ensemble sur la zone AUf depuis le chemin bordant l'A10 ; le bâtiment VIM s'insère bien au paysage grâce à la présence des éléments boisés qui suivent le relief et bordent les axes de communication.

Localisation des prises de vue :

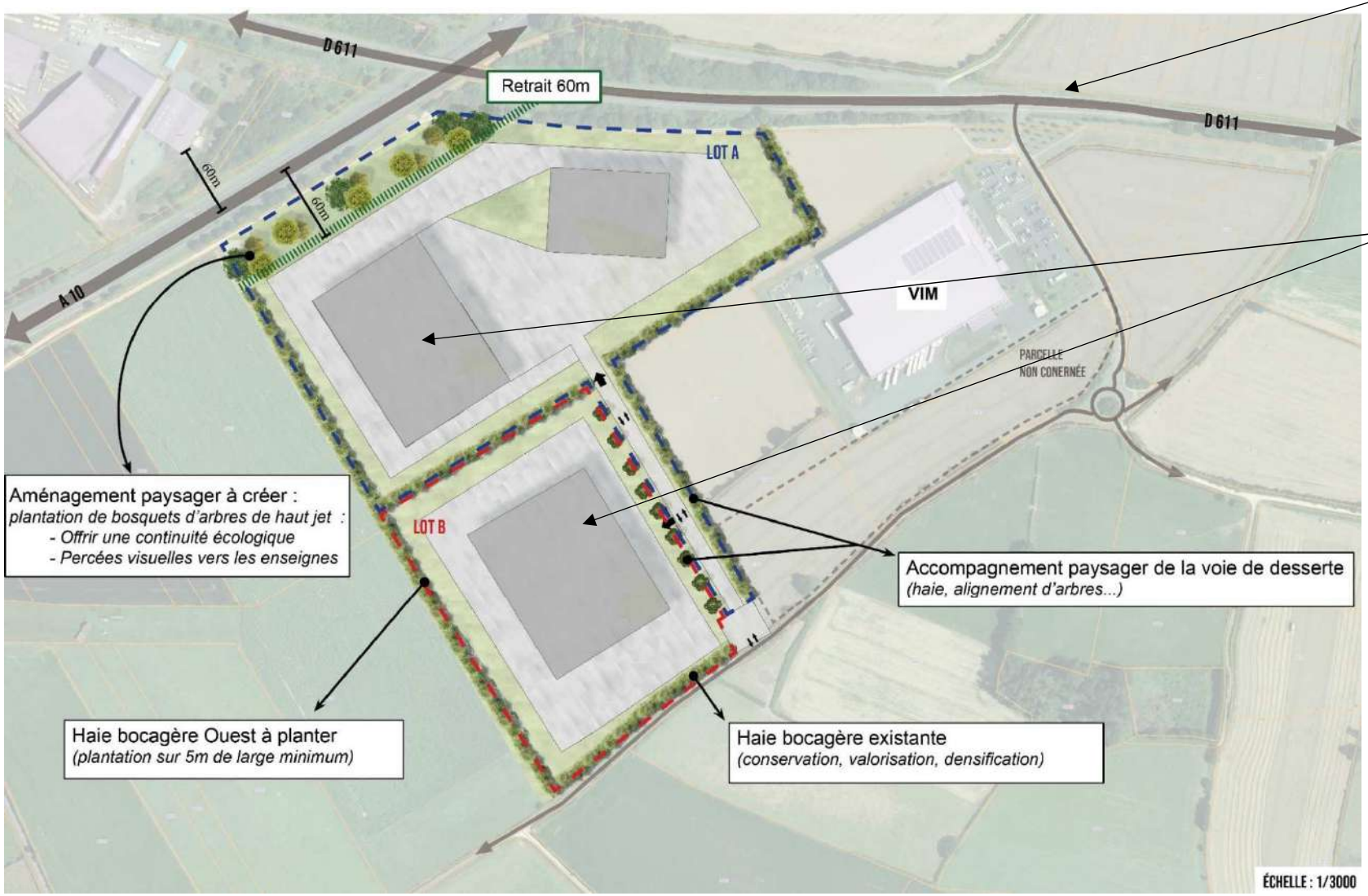




Photo 5 : vue rapprochée sur l'A10 depuis le chemin au niveau d'une percée visuelle ; les vues sont directes depuis la partie basse de la zone en l'absence d'arbres.

4. Définition d'une marge de recul de 60 m et prise en compte des nuisances, de la sécurité et de l'intégration paysagère et architecturale

Le projet d'aménagement au regard des enjeux présentés et la définition d'une marge de recul de 60 m :



Accès commun sur la RD 611 à la zone UF et aux zones AUf et 1AUf

Hypothèse de découpage de lots et d'implantation des bâtiments d'activité

Le projet d'aménagement se composera de grands lots qui seront desservis par l'accès existant depuis la RD 611 et par une voie de desserte à réaménager (viabilisée en partie) qui desservira par le Sud les parcelles existantes et futures et qui desservira à long terme la future zone 1AUf.

Un permis d'aménager sera élaboré et définira les règles d'implantations et d'insertion paysagère et architecturale. **La présente notice présente les dispositions à envisager afin de limiter les impacts paysagers des futurs aménagements.**

La marge de recul de 100 m à partir de l'axe de l'A10 **sera réduite à 60 m :**
- dont 30 m sur l'emprise de l'A10
- et 30 m sur le futur lot privatif qui permettra de garantir un recul important des futures constructions vis-à-vis de l'A10 sans pour autant contraindre l'aménagement des lots compte tenu des accès situés en partie Sud.

Cette adaptation figurera sur le plan de zonage du PLUi uniquement à l'intérieur de la zone AUf après modification du PLUi.

Cette marge de 60 m ne porte pas atteinte à la constructibilité du futur lot dont la taille est importante ; les 30 m non constructibles pourront être utilisés en priorité à des fins d'intégration paysagère des futurs équipements et constructions. Ils pourront également accueillir les ouvrages de gestion des eaux de pluies (bassins paysagers), des zones de stationnement (en favorisant les parkings plantés d'arbres) ou des aires de stockage si elles sont intégrées au paysage. Le Permis d'aménager devra veiller à définir des prescriptions paysagères en frange de l'A10 afin de garantir l'intégration paysagère du site.

La marge de 60 m correspond également au recul existant des bâtiments d'activité situés au Nord de l'A10.

Prise en compte des nuisances :

La future zone d'activité ne générera aucune nuisance particulière vis-à-vis de l'A10. Les bâtiments seront reculés d'au moins 60 m par rapport à l'axe de la voie. Aucun riverain n'est directement impacté par la zone.

Il n'y a aucune interaction directe entre l'A10 et la zone d'activité.

Prise en compte de la sécurité :

La future zone d'activité ne générera aucun problème de sécurité vis-à-vis de l'A10.

En termes de sécurité routière, les lots seront desservis par l'accès existant depuis la RD 611 et par une voie de desserte à réaménager (viabilisée en partie) qui desservira par le Sud les parcelles existantes et futures et qui desservira à long terme la future zone 1AUf.

L'accès existant sera modifié à long terme afin de le sécuriser et de le rendre plus lisible, en fonction du type d'activités accueillis et des extensions futures de la zone.



Accès existant sur la RD 611

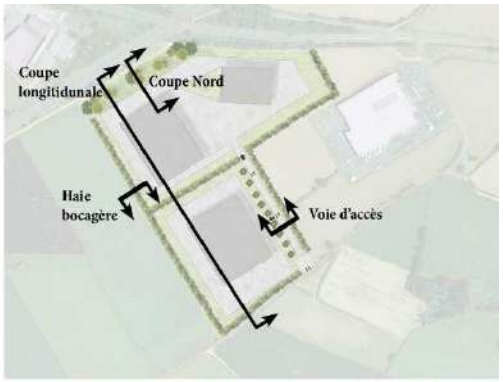
Les entreprises qui s'implanteront dans la zone devront répondre aux normes de sécurité inhérentes à leurs activités et à la proximité de l'A10.

Plan d'hypothèse d'implantation altimétrique des plateformes bâtiments :

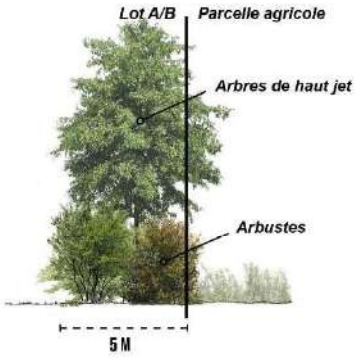


Hypothèse de découpage de lots et d'implantation des bâtiments d'activité

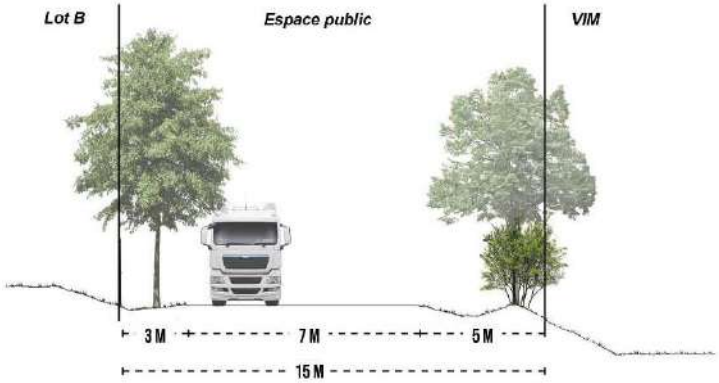
Prise en compte de l'intégration paysagère et architecturale :



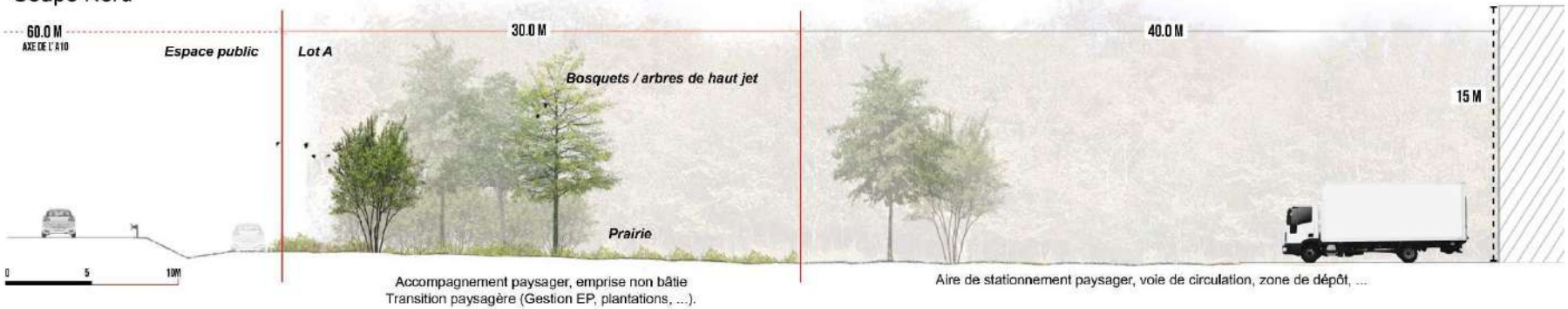
Haie bocagère



Voie d'accès



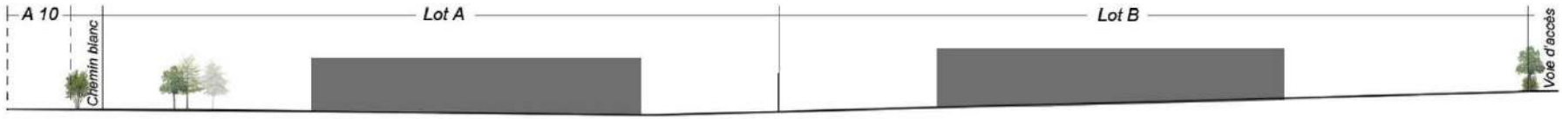
Coupe Nord



Accompagnement paysager, emprise non bâtie
Transition paysagère (Gestion EP, plantations, ...).

Aire de stationnement paysager, voie de circulation, zone de dépôt, ...

Coupe longitudinale



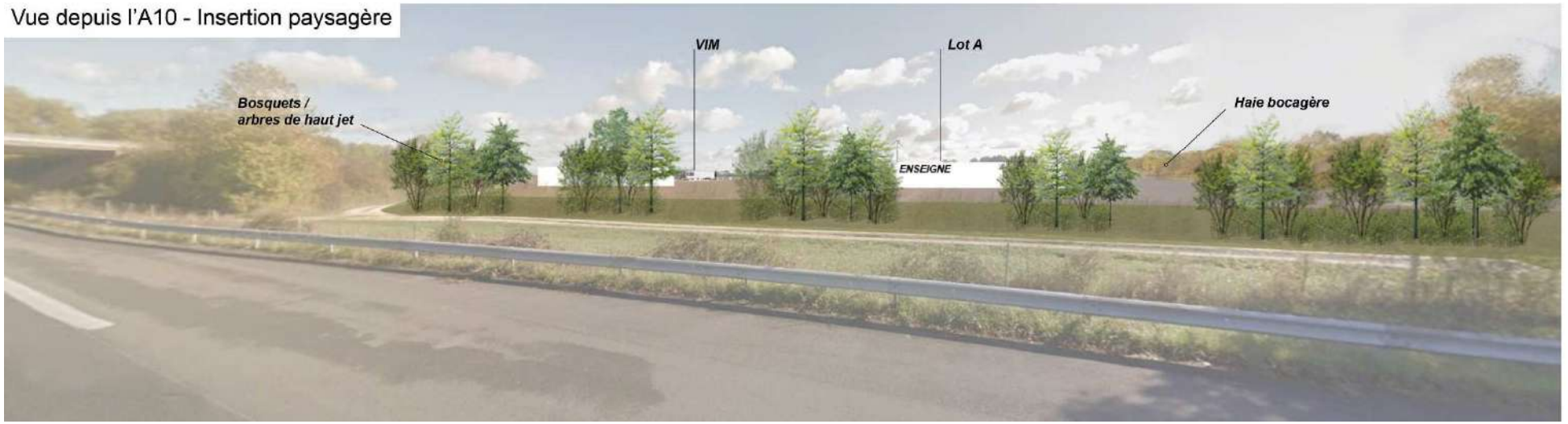
Intégration paysagère du projet - Visuel de principe :



Vue depuis l'A10 - Existant



Vue depuis l'A10 - Insertion paysagère



L'intégration paysagère et architecturale de la future zone d'activité constitue un enjeu majeur vis-à-vis des axes de circulation comme de l'intégration au grand paysage. Pour cela plusieurs prescriptions sont recommandées.

Les prescriptions paysagères :

En bordure de l'A10, sur la frange Nord, il est préconisé la plantation de bosquets d'arbres qui permettront de laisser des vues partielles sur les futures enseignes tout en permettant leur insertion dans le paysage. Ces plantations pourraient être implantées à minima sur une bande paysagère non minéralisée de 10 m en bordure de la limite parcellaire, puis pourraient venir s'intercaler sous forme de bouquets d'arbres en accompagnement des espaces non bâtis (bassins paysagers de gestion du pluvial, espaces verts utilisés par les employés…).

En limite Ouest en frange des espaces agricoles, il est préconisé la plantation d'une haie sur les limites parcellaires permettant une intégration de la zone dans le grand paysage (sur 5 m de large minimum). Cette haie pourra se composer d'une strate arbustive de développement modéré (qui permettra des vues partielles sur les enseignes) et d'arbres de grands développement, implantés de façon non ordonnée, qui apporteront une trame végétale à l'échelle de la zone et du grand paysage.

A l'intérieur de la zone, il est préconisé la plantation de haies et / ou d'alignement d'arbres en accompagnement des imites parcellaires et des voies internes. Ces plantations permettront également une meilleure insertion des futurs équipements et des mouvements de terrains (terrassements, talus, murs de soutènement).

Il est également préconisé de gérer les mouvements de terrains des plateformes accueillant les bâtiments d'activités et les espaces de circulation par des talus paysagers peu abruptes afin de favoriser la fixation des végétaux et de respecter la pente naturelle. Des petits ouvrages de soutènement de type murs en gabions peuvent accompagner ces talus paysagers.

Les prescriptions architecturales :

Concernant l'intégration des bâtiments d'activités il est préconisé :

- De définir des emprises et des côtes de plateforme en fonction des activités accueillies, de leur fonctionnement et de la topographie des lots (prescription à gérer en concertation avec les porteurs de projet) afin de gérer au mieux l'intégration des constructions et des espaces circulés.
- De limiter la hauteur des constructions à une quinzaine de mètres maximum (règle de hauteur à définir en fonction du terrain aménagé ou des côtes de plateforme définies). Le PLUI ne comprenant pas de disposition particulière, le Permis d'Aménager pourra fixer une règle de hauteur.
- D'imposer des volumes simples et groupés.
- De recourir à des couleurs sobres qui se fondent le plus possible dans le grand paysage.

Ces prescriptions pourront s'appuyer sur la Charte paysagère et architecturale du Pays Haut Val de Sèvre.

Exemples de bâtiments d'activités de grande taille bien insérés dans la pente et dans le paysage :



Bâtiment d'activité bien inséré au paysage
(Commune de Sainte Eanne)

Source : Charte paysagère et architecturale du Pays Haut Val de Sèvre



Bâtiment d'activité de qualité architecturale situé dans la zone de BAUSSAIS 1 – CDC Haut Val de Sèvre

Communauté de Communes Haut Val de Sèvre

Etude d'incidence relevant de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme visant à modifier la marge de recul vis-à-vis de l'Autoroute A83 concernant la zone AUf du PLUi de la zone d'activités économique de « Baussais II » sur les communes de La Crèche et de François





Juin 2022

Sommaire :

1. Localisation de la zone AUf de Baussais du PLUI et cadre règlementaire de la procédure **p. 3**

Localisation de la zone AUf du PLUi de la zone d'activités économique de « Baussais II » et contexte économique p. 3

Contexte réglementaire par rapport à la Loi Barnier p. 4

2. Etat existant et analyse paysagère du site, notamment au regard des impacts vis-à-vis de l'A83 **p. 6**

Le grand paysage p. 6

Les sites d'activité ; analyse paysagère et prises de vues p. 7

3. Définition d'une marge de recul de 60 m et prise en compte des nuisances, de la sécurité et de l'intégration paysagère et architecturale **p. 11**

Présentation du projet d'aménagement futur de la zone d'activité de Baussais 2 p. 11

Le projet d'aménagement au regard des enjeux présentés et la définition d'une marge de recul de 60 m p. 12

Prise en compte des nuisances p. 13

Prise en compte de la sécurité p. 13

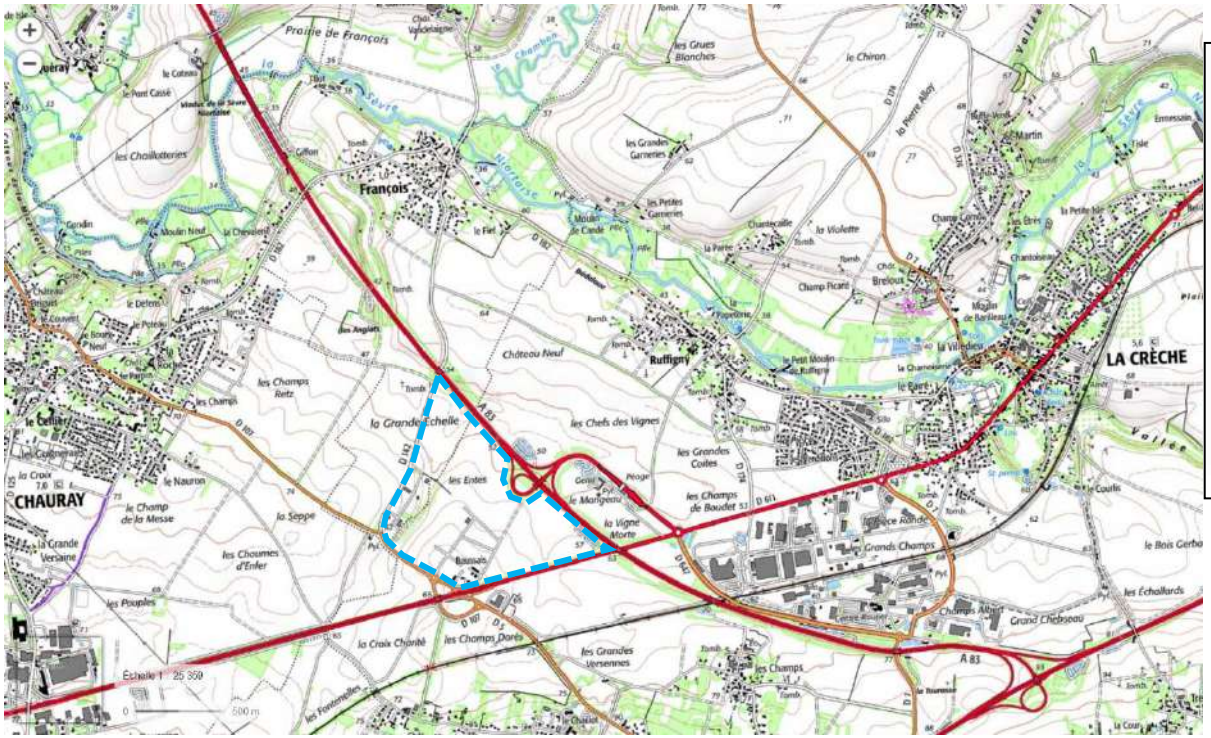
Prise en compte de l'intégration paysagère et architecturale p. 14

1. Localisation de la zone AUf de Baussais du PLUI et cadre règlementaire de la procédure

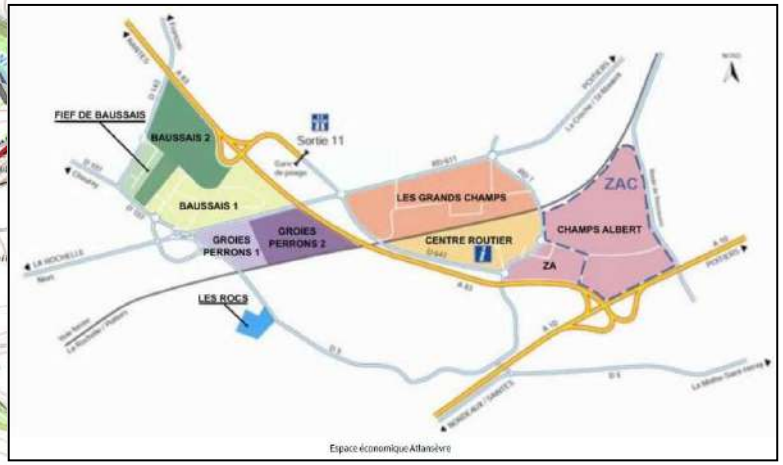
Localisation de la zone AUf du PLUi de la zone d'activités économique de « Baussais II » et contexte économique :

La Communauté de Communes Haut Val de Sèvre envisage de finaliser la viabilisation de la zone d'activités de Baussais II, située sur les communes de La Crèche et de François, en extension des parcs économiques existants de « Baussais I » (commune de La Crèche) et de « Fief de Baussais » (commune de François). Cette zone d'activité se situe en bordure de l'Autoroute A83 à la jonction entre les communes de La Crèche et de François.

Ces sites d'activités stratégiques appartiennent à **l'Espace économique ATLANSEVRE géré par la Communauté de Communes Haut Val de Sèvre** (CDC HVS).



Localisation de la zone d'activités de Baussais



L'espace économique Atlansèvre est situé au carrefour de plusieurs grands axes routiers : l'axe régional La Rochelle – Niort – Poitiers (RD 611), l'axe national Bordeaux – Paris (A10) et l'axe national rejoignant Nantes (A83).

Contexte réglementaire par rapport à la Loi Barnier :

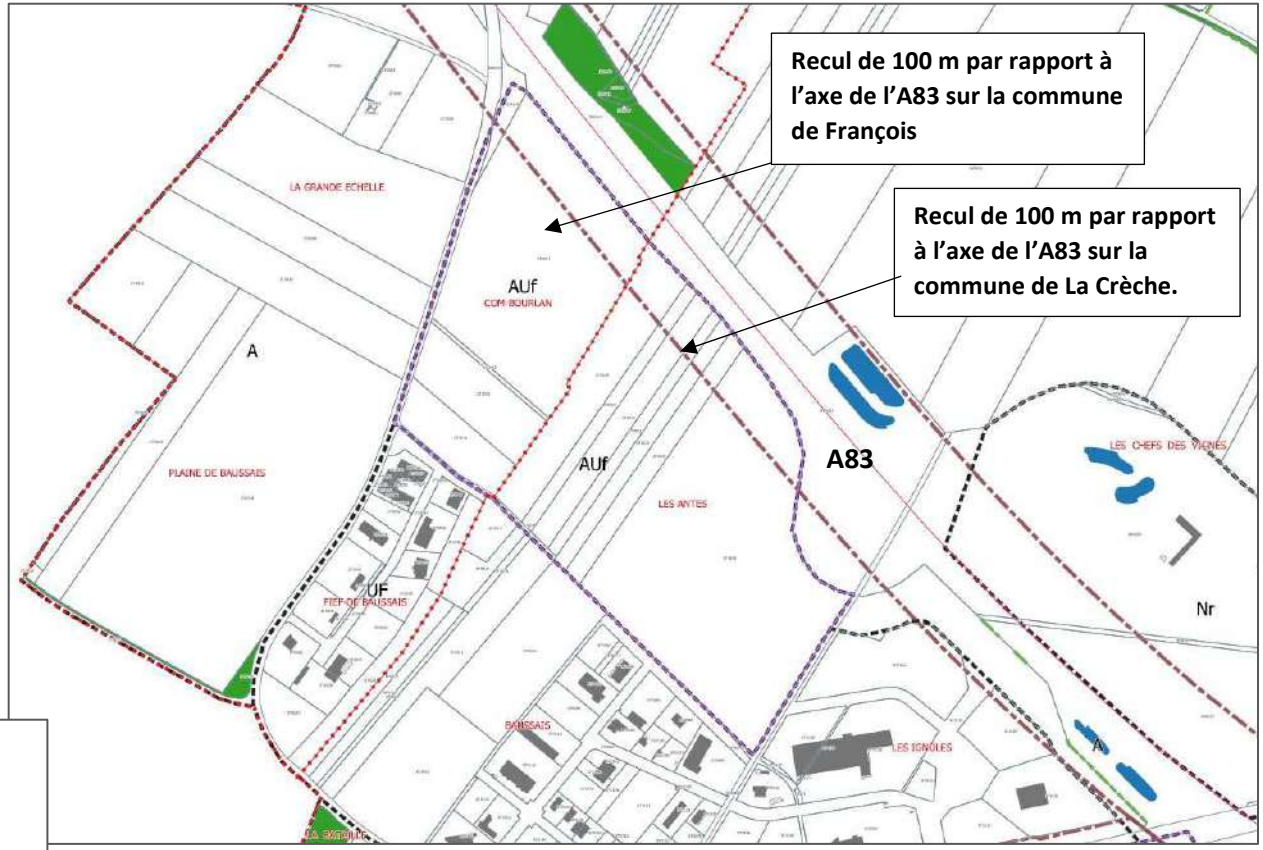
Les zones d'extensions du site de Baussais II sont situées en bordure de l'Autoroute A83 et sont donc concernées par l'application de la Loi Barnier (article L.111-6 du Code de l'Urbanisme).

La zone d'extension de Baussais II est inscrite par le PLUi en zone AUf qui prévoit une **marge de recul graphique des constructions de 100 m par rapport à l'axe de l'A83 qui est retranscrite sur le plan de zonage du PLUi (voir extrait du zonage ci-dessous).**

Le règlement du PLUi de la zone AUf dans son article 12.2.1 « Volumétrie et implantation des constructions » page 91 fait simplement référence à la marge de recul graphique figurant sur le plan de zonage sans pour autant préciser la distance de ce recul.

L'annexe n°1 du PLUi intitulée « Annexe relative à l'application de l'article 52 de la loi Barnier et de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme » intègre une annexe 1.b page 26 intitulée « Annexe relative l'article L.111-1-4 - Projet Urbain de la zone de Baussais-Groies Perron ».

Cette annexe est dite « issue du Rapport de Présentation du Dossier de POS de la commune de La Crèche, en octobre 1998 et actualisée en fonction des évolutions du dossier de PLU ».
Elle intègre donc une étude d'incidence Loi Barnier de dérogation aux règles d'implantation de l'article L.111-6 du CU.





L'étude porte sur le secteur élargi Baussais - Groies Perron, mais uniquement sur la commune de La Crèche. Toutes les références règlementaires de cette étude correspondent à l'ancien PLU de La Crèche qui n'est plus d'actualité (sous réserve de l'application du PLUi), que ce soit en termes de règlement écrit ou graphique. L'étude de dérogation prévoyait le remplacement du recul de 100 m (par rapport à l'axe de l'A83), par un recul de **20 m par rapport** à la limite des zones AUz de l'ancien PLU de la Crèche (aujourd'hui reconverties en zone AUf du PLUi).

Cette marge de 20 m n'a pas été retranscrite sur le règlement graphique du PLUi (erreur matérielle).

Le PLUi n'a donc pas intégré de dispositions spécifiques dérogeant à la Loi Barnier sur la commune de François, et il dispose d'une étude ancienne faisant référence à l'ancien PLU sur la commune de La Crèche. Il est donc nécessaire :

- **De réaliser une étude d'incidence tel que prévu par le Code de l'Urbanisme à l'article L. 111-8 sur les deux communes de La Crèche et de François en tenant compte des aménagements récents et des projets d'extension envisagés.**
- **De modifier le PLUi afin d'intégrer cette étude et adapter la règle de recul graphique mentionnée sur le plan de zonage.**

Rappel du Code de l'Urbanisme :

Article L111-6
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.
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 L111-7
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
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. Etat existant et analyse paysagère du site, notamment au regard des impacts vis-à-vis de l'A83

Le grand paysage :

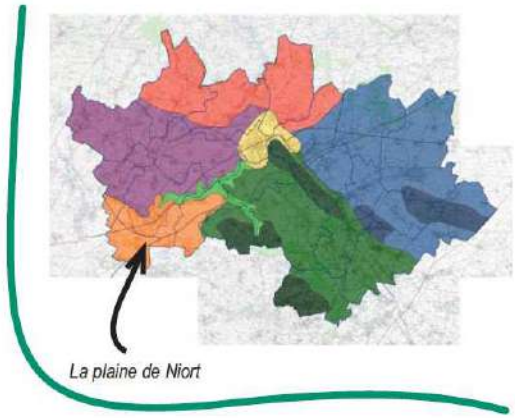
Le site de Baussais s'inscrit dans l'entité paysagère « La Plaine de Niort » décrite dans l diagnostic de la **Charte paysagère et architecturale du Pays Haut Val de Sèvre** (extrait c contre) ; le paysage est très ouvert et perturbé par la prédominance des infrastructure routières (autoroutes, échangeurs) et des zones d'activité. Les extensions urbaines son importantes et « le seront encore ».

Compte tenu de la localisation stratégique du site (pôle d'échanges), le site de Baussai est effectivement destiné à être conforté d'un point de vue économique. L'enjeux résid donc plus dans **une recherche d'optimisation du foncier déjà partiellement consommé** afin d'éviter de nouvelles extensions au-delà des limites existantes des sites d'activité.

Le site d'extension de Baussais étant « coincé » entre les zones existantes de Baussais et 2 et Fief de Baussais et l'A83, les terrains restants ont comme vocation privilégié d'être optimisés afin d'éviter de nouvelles consommations foncières sur des terre agricoles isolées.

- **Le site d'extension n'a pas d'impact sur le grand paysage compte tenu de son imbrication dans un environnement déjà très urbanisé.**
- **L'objectif de la dérogation de la limite de recul de 100 m est donc de favoriser la densification mesurée de ce site (en permettant des implantations sur la partie basse du terrain) tout en préservant une frange paysagère significative assurant l'intégration du site vis-à-vis de l'A83.**
- **L'intégration paysagère des futures constructions, la gestion des mouvements de terrains (plateformes, murs de soutènement) et la volumétrie des bâtiments (hauteur, implantation dans la pente) doivent faire l'objet d'une attention particulière.**
- **Une coulée verte est prévue en partie centrale du site et apportera également une structure paysagère qui rompra la trame bâtie et artificialisée du site.**





La Plaine de Niort

Cette petite unité paysagère concerne la commune de La Crèche jusqu'à la Nationale 11, le Sud de François et l'Ouest de Ste Néomaye.

C'est **un paysage perturbé**, où la présence de l'homme s'est exprimée plus brutalement qu'ailleurs. L'ambiance de campagne est loin. Ce sont les autoroutes et leurs échangeurs qui font le paysage, un paysage ouvert, où le bocage disparaît, où les zones d'activités fleurissent.

L'**appel de Niort** est tout près sur cette entrée, qui n'est pas à l'image du reste du Pays. La Crèche et Ste Néomaye sont également influencées par la proximité de l'agglomération niortaise. Les extensions urbaines sont importantes et le seront encore. Cet aspect urbain, influant sur un paysage déjà profondément modifié, est développé dans la suite de l'analyse.

La Sèvre Niortaise apporte heureusement des espaces encore végétalisés et agréables sur cette unité.



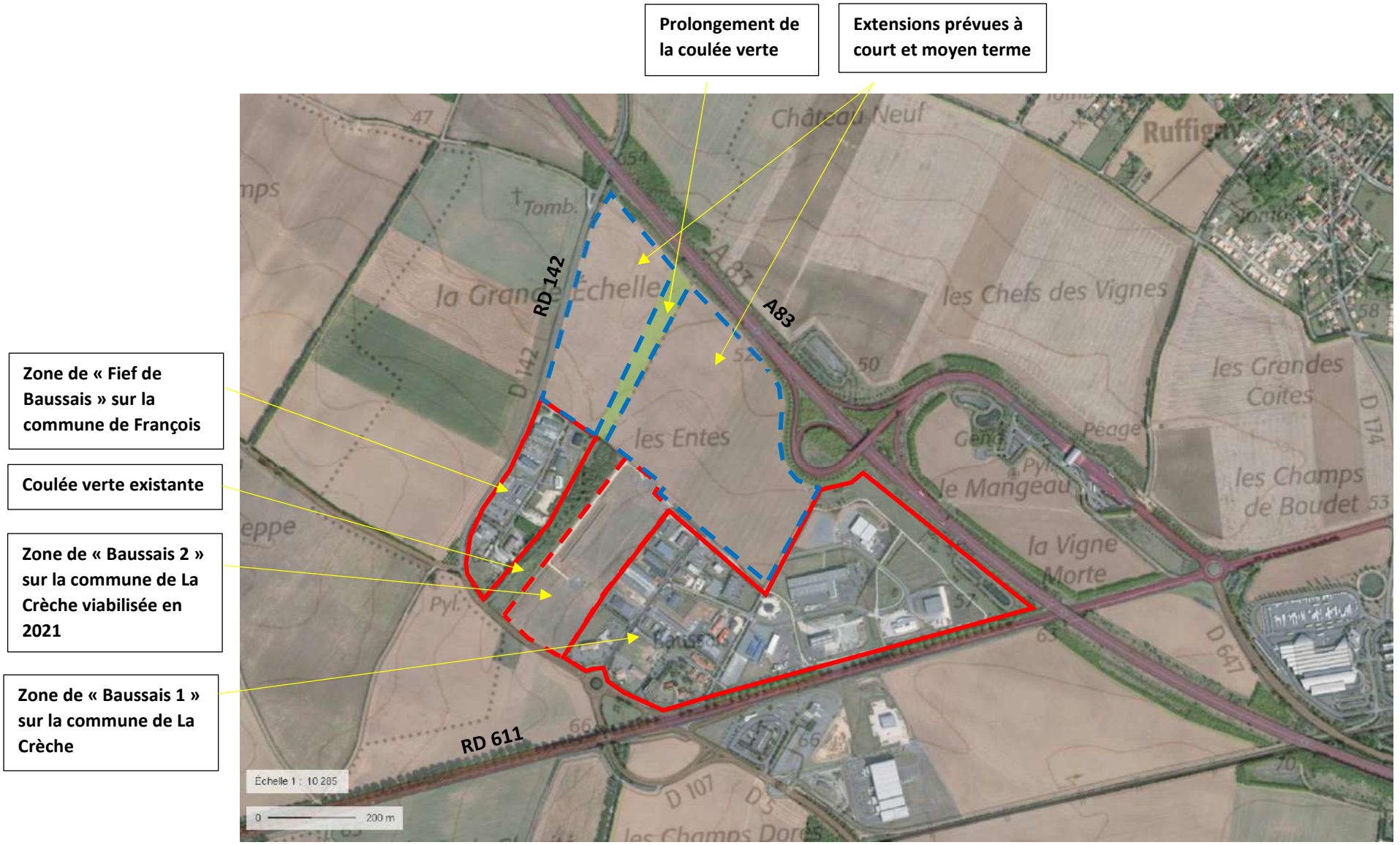
Espace très ouvert marqué par les infrastructures



La zone d'activités de La Crèche depuis l'A10

- Le Sud-Ouest du territoire
- Un paysage perturbé : autoroutes, ZA
- La Sèvre Niortaise : élément positif

Les sites d'activité ; analyse paysagère et prises de vues :



Les vues depuis le futur site d'extension en partie haute :



Photo 1 : vue d'ensemble depuis la voie en attente (Baussais 2) vers le Nord-Ouest



Photo 2 : vue d'ensemble depuis la voie en attente (Baussais 2) vers le Nord



Photo 3 : vue d'ensemble depuis la voie en attente (Baussais 2) vers le Nord-Est (vers la boucle de l'échangeur)



Photo 4 : vue d'ensemble depuis la voie en attente (Baussais 2) vers l'Est

Localisation des prises de vue



Le site d'extension correspond à une vaste emprise agricole comprenant une pente continue orientée vers le Nord qui descend vers l'A83.

Les voiries en attente surplombent le futur site d'extension et se situent en contre haut de l'A83.

Les vues sont donc très ouvertes sur l'A83 que l'on devine sur les photos ci-contre en arrière-plan. Aucun élément paysager n'est présent sur le site.



Photo 1 : vue depuis la partie basse du site en contre bas de la bretelle du péage



Photo 2 : vue depuis l'entrée de la zone Fief de Baussais depuis la RD 142.



Photo 3 : vue depuis les abords du passage de la RD 142 sous l'A83

Localisation des prises de vue



La partie basse du site présente moins de vues directes sur l'autoroute de par la topographie naturelle qui arrive en contre bas du talus abritant l'A83.

Les accotements de l'A83 sont ponctuellement plantés de bosquets paysagers notamment aux abords du pont de la RD 142.

Les vues depuis l'A83 :



Photo 1 : vue éloignée depuis l'A83 (avec en premier plan la RD 142)

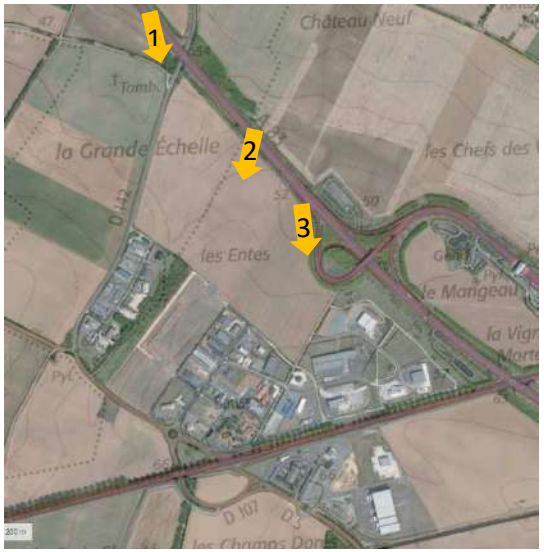


Photo 2 : vue rapprochée depuis l'A83



Photo 3 : vue rapprochée à hauteur de la bretelle du péage.

Localisation des prises de vue



Les vues depuis l'A83 (notamment dans le sens Nord-Sud qui borde le site) sont assez directes sur les terrains aménageables.

Les parties les plus proches sont situées en contre bas de l'autoroute en contre bas du talus qui est partiellement planté.

Les parties plus éloignées et les abords de la bretelle du péage sont directement visibles depuis l'A83.

Les accotements de l'A83 sont localement plantés de petits bosquets ou arbustes d'alignement.

3. Définition d'une marge de recul de 60 m et prise en compte des nuisances, de la sécurité et de l'intégration paysagère et architecturale

Lots de tailles diversifiées en partie Est autour d'un réseau de voies connecté à l'existant.

Vastes ilots en partie centrale desservant des grandes parcelles. Voirie centrale dans la prolongation de

Prolongation de la zone de Fief de Baussais par des lots de tailles variées. Traitement paysager des clôtures et talus en limite de lot



Frange paysagère en bordure de la RD 142

Coulée verte centrale et cheminement

Frange paysagère, gestion hydraulique et cheminement en contre bas de l'A83

Présentation du projet d'aménagement futur de la zone d'activité de Baussais II :

Juin 2022

Le projet d'aménagement au regard des enjeux présentés et la définition d'une marge de recul de 60 m :

Le site d'extension se composera en 3 secteurs bâtis et d'une coulée verte en prolongation des zones existantes :

- En partie Ouest, la zone de Fief de Baussais sera prolongée par une voirie en impasse qui desservira des lots de taille modérée de part et d'autre de la voie. Un aménagement de sécurité sera prévu sur la RD 142.
- Une large coulée verte sera aménagée en limite communale dans la prolongation de celle existante en partie Sud. Cette coulée verte aura un rôle dans la gestion hydraulique du site et accueillera également un cheminement piétonnier connecté à ceux existant au Sud et, liaisonné avec ceux qui seront aménagés en contre bas des zones d'extension. Elle sera composée de bouquets d'arbustes et d'espaces enherbés de prairies.
- En partie centrale, de vastes ilots seront aménagés avec une voie centrale desservant des bâtiments de part et d'autre.
- En partie Est, le réseau de voiries sera prolongé afin de desservir des lots de tailles diversifiées.
- La partie basse du site (en contre bas de l'A83) sera formée par une vaste frange paysagère constituée par des noues plantées (gestion hydraulique en point bas), des bosquets d'arbustes et un cheminement piétonnier qui liaisonnera l'ensemble du site d'activité. Son emprise sera variable et permettra d'intégrer les ilots bâtis tout en permettant la gestion hydraulique des espaces communs.

Les voies en impasse se termineront par une placette de retournement située dans la partie basse du site située en contre bas de l'A83.

Les bâtiments devront en priorité s'implanter parallèlement à la pente afin de limiter les mouvements de terrain.

Les mouvements de terrains (murs et talus de soutènement) devront restés discrets et faire l'objet d'une intégration paysagère de type talus plantés afin de composer une trame paysagère qui intégrera plus facilement des parties bâties et imperméabilisées.

Les voies doivent être accompagnées d'accotements paysagers et de clôtures plantées afin de composer cette trame paysagère.

Un ou des permis d'aménager seront élaborés et définiront ces règles d'implantations et d'insertion paysagère et architecturale. **La présente notice présente les dispositions à envisager afin de limiter les impacts paysagers des futurs aménagements.**

- **La marge de recul de 100 m à partir de l'axe de l'A83 <u>sera réduite à 60 m :</u>**
  - dont environ 35 m sur l'emprise de l'A83 (comprenant la chaussée côté Nord et les accotements paysagers)
  - et environ 25 m sur la frange paysagère bordant la partie basse du site qui sera composée

- **Cette adaptation figurera sur le plan de zonage du PLUi uniquement à l'intérieur de la zone AUf après modification du PLUi.**

Cette marge de 60 m ne porte pas atteinte à la constructibilité des futurs lots car elle correspond en grande partie à des traitements paysagers.

Prise en compte des nuisances :

L'extension de la zone d'activité ne générera aucune nuisance particulière vis-à-vis de l'A83.

Les bâtiments seront reculés d'au moins 60 m par rapport à l'axe de la voie.

Aucun riverain n'est directement impacté par la zone.

Prise en compte de la sécurité :

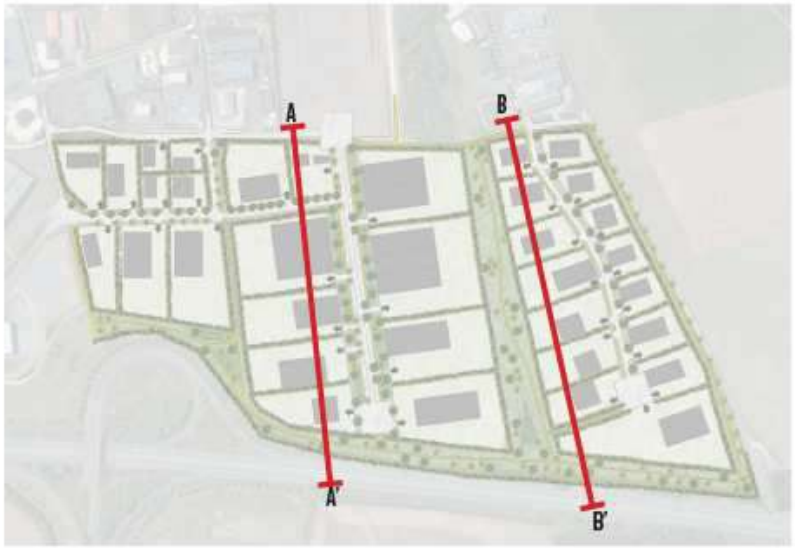
L'extension de la zone d'activité ne générera aucun problème de sécurité vis-à-vis de l'A83.

L'ensemble des futurs lots seront desservis depuis la zone existante.

Les entreprises accueillies devront se conforter aux règles de sécurité et d'incendie propre à leurs activités.

Prise en compte de l'intégration paysagère et architecturale :

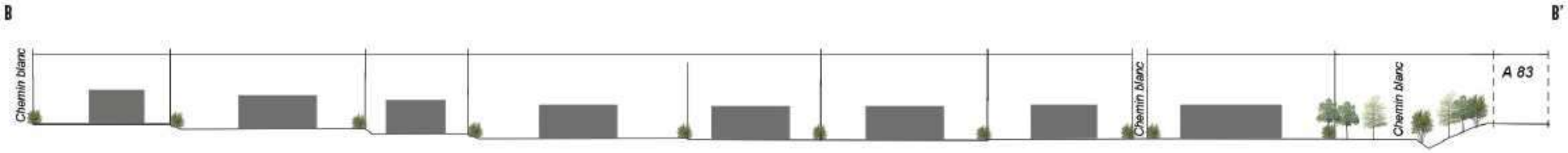
Coupes longitudinales :



Coupe longitudinale AA'



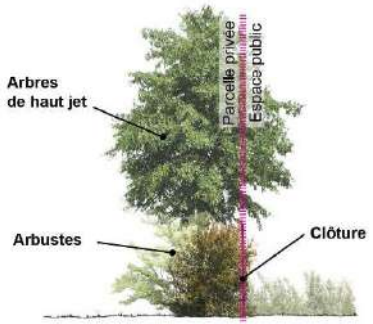
Coupe longitudinale BB'



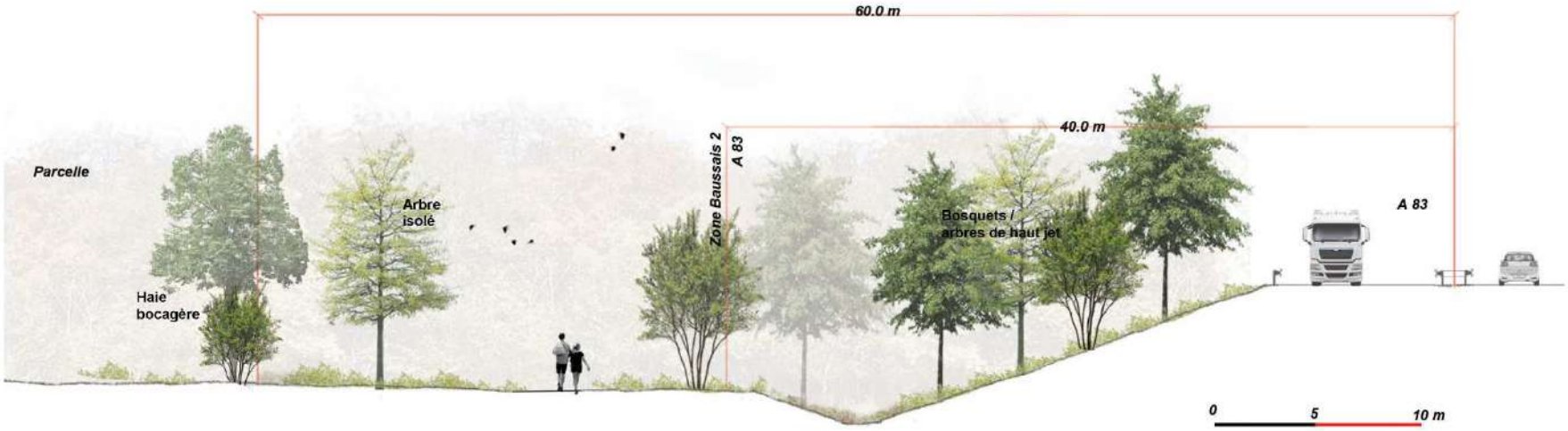
Coupe sur le traitement de la bande des 60 m :



Coupe haie bocagère type



Coupe aménagement paysager de la bande des 60m



Les prescriptions paysagères :

En bordure de l'A83 et de la bretelle d'accès côté Nord, il est prévu de composer une frange paysagère permettant d'assurer une meilleure insertion de l'ensemble du site d'activité.

Cette frange sera située en contre bas de l'A83 mais permettra quand même une plus grande insertion du site. Elle sera constituée par des noues plantées (gestion hydraulique en point bas), des bosquets d'arbustes et un cheminement piétonnier qui liaisonnera l'ensemble du site d'activité. Son emprise sera variable et permettra d'intégrer les ilots bâtis tout en permettant la gestion hydraulique des espaces communs.

En partie centrale du site d'extension, **une large coulée verte** sera aménagée en limite communale dans la prolongation de celle existante en partie Sud. Cette coulée verte aura un rôle dans la gestion hydraulique du site et accueillera également un cheminement piétonnier liaisonné avec ceux qui seront aménagés en contre bas des zones d'extension. Elle sera composée de bouquets d'arbustes et d'espaces enherbés de prairies.



En **bordure de la RD 142, un alignement d'arbre sera planté ainsi qu'une haie en limite Ouest des lots**.

A l'intérieur du site d'extension, il sera préconisé la plantation de haies et / ou d'alignement d'arbres en accompagnement des limites de lots et des voies internes. Ces plantations permettront une meilleure insertion des futures constructions et des mouvements de terrains (terrassements, talus, murs de soutènement).

Il est également préconisé de gérer les mouvements de terrains des plateformes accueillant les bâtiments d'activités et les espaces de circulation par **des talus paysagers peu abruptes afin de favoriser la fixation des végétaux** et de respecter la pente naturelle. Des petits ouvrages de soutènement de type murs en gabions peuvent accompagner ces talus paysagers.

Les prescriptions architecturales :

Concernant l'intégration des bâtiments d'activités il est préconisé :

- De définir des emprises et des côtes de plateforme en fonction des activités accueillies, de leur fonctionnement et de la topographie des lots (prescription à gérer en concertation avec les porteurs de projet) afin de gérer au mieux l'intégration des constructions et des espaces circulés.
- De limiter la hauteur des constructions à une quinzaine de mètres maximum (règle de hauteur à définir en fonction du terrain aménagé ou des côtes de plateforme définies). Le PLUI ne comprenant pas de disposition particulière, le Permis d'Aménager pourra fixer une règle de hauteur.
- D'imposer des volumes simples et groupés.
- De recourir à des couleurs sobres qui se fondent le plus possible dans le grand paysage.

Ces prescriptions pourront s'appuyer sur la Charte paysagère et architecturale du Pays Haut Val de Sèvre.

Exemples de bâtiments d'activités de grande taille bien insérés dans la pente et dans le paysage :



Bâtiment d'activité bien inséré au paysage (Commune de Sainte Eanne)

Source : Charte paysagère et architecturale du Pays Haut Val de Sèvre



Bâtiment d'activité de qualité architecturale situé dans la zone de BAUSSAIS 1 – CDC Haut Val de Sèvre

GROUPE ETUDE

Michel NICOLET

MARS 2009

MAITRE D'OUVRAGE : CDC VAL DE SEVRE

ETUDE LOI BARNIER (ART. L111.1.4)

COMMUNE DE SOUDAN

AMENAGEMENT D'UNE ZONE D'ACTIVITES

SOMMAIRE

1 INTRODUCTION 2

2 DIAGNOSTIC 3

2.1 Présentation du territoire 3

2.2 Etat des lieux du site 7
2.2.1 Caractéristiques et présentation de la RD 611 7
2.2.2 Analyse de la zone concernée par la marge de retrait 15

2.3 Enjeux et perspectives de la zone aménagée 18
2.3.1 Vocation, organisation urbaine et potentialité de la zone 18

3 DETERMINATION DU PROJET URBAIN 23

3.1 Objectifs 23

3.2 Formulation du Parti d'Aménagement 24

3.3 Phasage de l'Aménagement 25

3.4 Définition des Moyens mis en œuvre 26
3.4.1 Dans la réalisation des travaux de viabilisation de la Zone d'Activités (Programme des travaux) 26
3.4.2 Dans le Règlement de la Zone d'Activités : 27

1 INTRODUCTION

Afin de répondre à une demande d'implantation d'une nouvelle entreprise au Sud-Est de son territoire à proximité de l'échangeur de l'A10 et dans un souci d'aménagement cohérent du secteur, la Commune de SOUDAN a proposé la création d'une zone d'activité.

La commune de SOUDAN est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (POS). Les terrains concernés par le projet se situent en zone NAi, à l'Est de l'A10 et au Sud de la RD611 (ex. N11).

L'aménagement de ce secteur entre dans le cadre de la Loi du 2 février 1995 sur le renforcement de la protection de l'environnement dite « Loi Barnier » qui a créé l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme. C'est la circulaire n°96-32 du 13 mai 1996 qui définit les espaces concernés, les infrastructures auxquelles s'applique le texte, la composition de l'étude et la traduction dans les documents d'urbanisme. Cette dernière interdit, en dehors des espaces urbanisés des communes, toute construction dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express, des déviations et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

L'objectif n'est pas de maintenir l'inconstructibilité des espaces concernés, mais d'inciter les communes à développer, sur ces espaces, la qualité de l'urbanisation.
Le législateur propose de lever l'inconstructibilité des espaces concernés si les communes engagent une réflexion sur l'aménagement de ces espaces et élaborent des règles d'urbanisme devant garantir la qualité de l'urbanisation aux abords des routes et entrées de ville, au regard notamment **des nuisances**, de **la sécurité**, de **la qualité architecturale**, ainsi que de **la qualité de l'urbanisme** et **des paysages**. A ce titre, l'étude concernera le site et pas uniquement les bandes inconstructibles. Il s'agira donc d'élaborer un véritable projet urbain.

Cette étude a pour objectif d'aboutir à un parti d'aménagement prenant en considération les cinq points énoncés précédemment afin de réduire la zone actuellement inconstructible le long de la RD 611. Les principes retenus seront traduits dans le Plan d'Occupation des Sols.

2 DIAGNOSTIC

2.1 Présentation du territoire

La commune de SOUDAN se trouve dans le département des Deux-Sèvres.

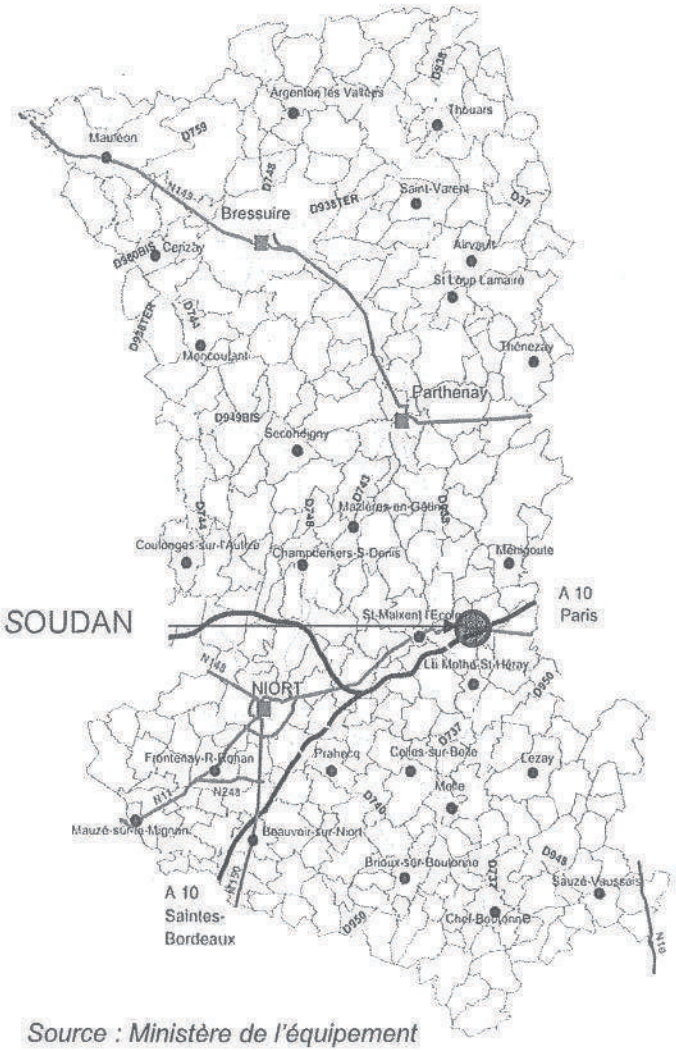
Découpage administratif	Découpage intercommunal
Arrondissement de Niort	CdC du Val de Sèvre
Canton de la Mothe-St-Heray	

Elle fait partie :

- du Syndicat Mixte du Pays du Haut Val de Sèvre

La commune comptait 399 habitants lors du recensement complémentaire de 2005. La superficie de la Commune est de 2330 ha.

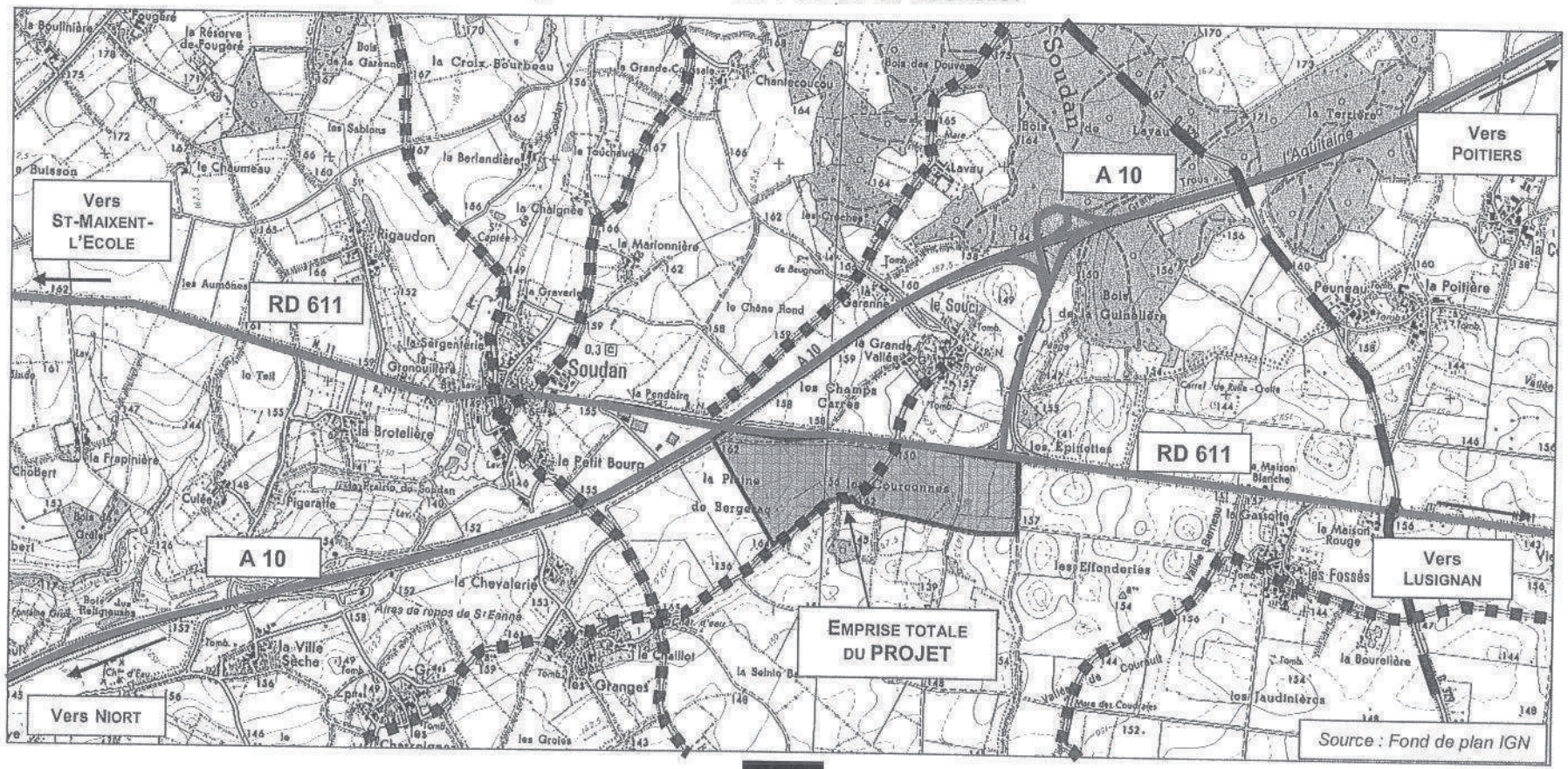
La commune de SOUDAN est située à 40 km de Niort, à 45 km de Poitiers, à 8 km de Saint-Maixent-l'Ecole et à 20 km de Lusignan.



Source : Ministère de l'équipement

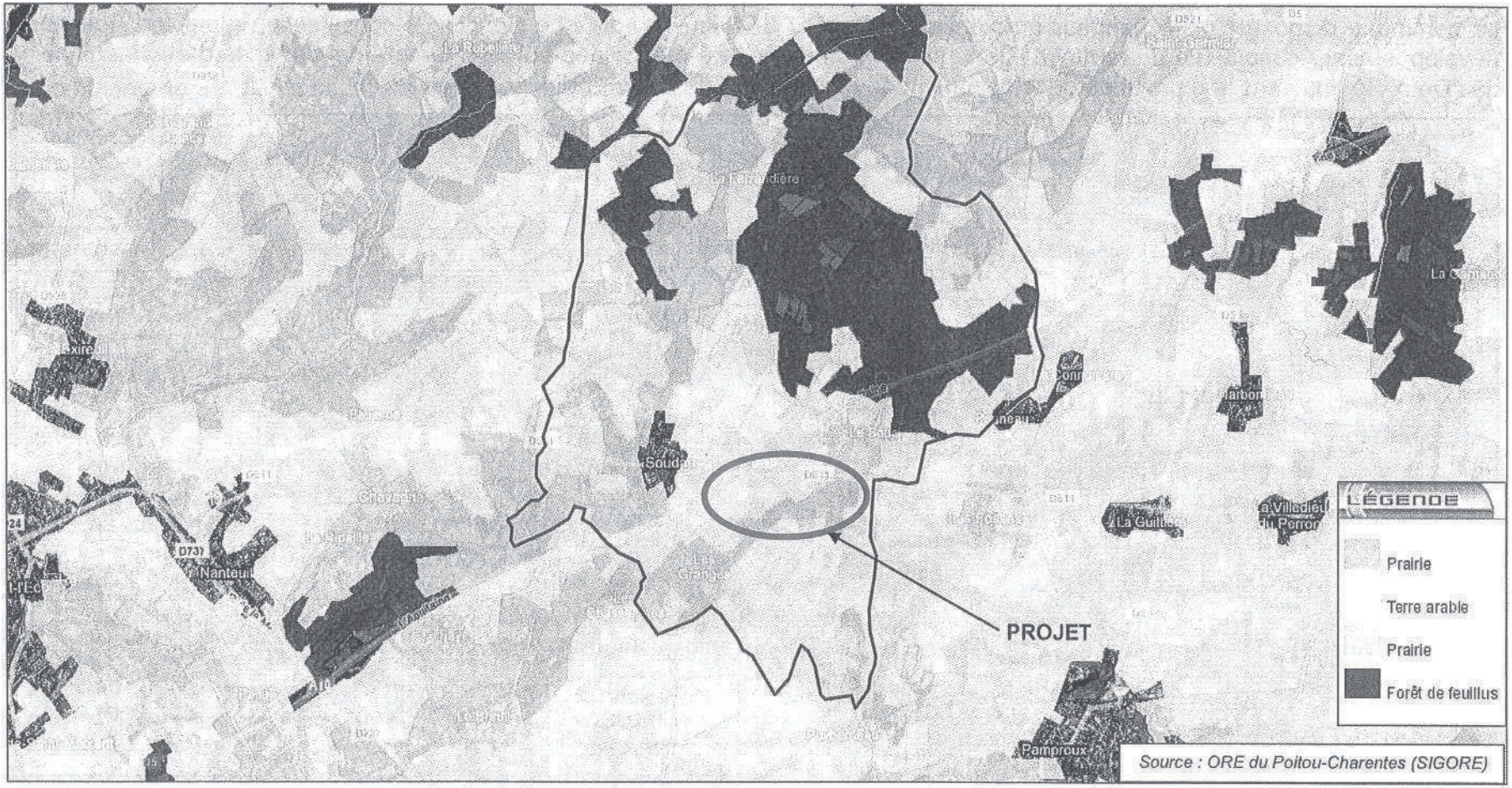
Le territoire de la commune de SOUDAN est traversé d'Ouest en Est par la RD 611 (ex. N11) et du Sud-Ouest au Nord-Est par l'autoroute A10 (l'Aquitaine). Cette dernière permet de relier Paris à Bordéaux. Elle fait partie des principaux axes de transport au niveau national. La RD 611 assure la liaison entre La Rochelle et Poitiers. Elle constitue un axe majeur au sein de la région Poitou-Charentes. Un réseau secondaire de voies communales (*en vert sur la carte*) et de routes départementales (*en bleu sur la carte*) permet d'assurer la desserte locale.

La commune dispose d'un échangeur autoroutier (A10 / RD 611) au lieu-dit « Le Souci ». Il constitue un atout fort pour le développement économique du territoire. Cette position stratégique a été validée par la Chambre de Commerce et d'Industrie des Deux-Sèvres dans son projet de développement de l'arrière Port de La Rochelle.



L'occupation du sol de la commune de SOUDAN se répartie[1] :

- 72% de terres agricoles
- 1% de territoires artificialisés
- 27% de forêts et milieux semi-naturels[2]



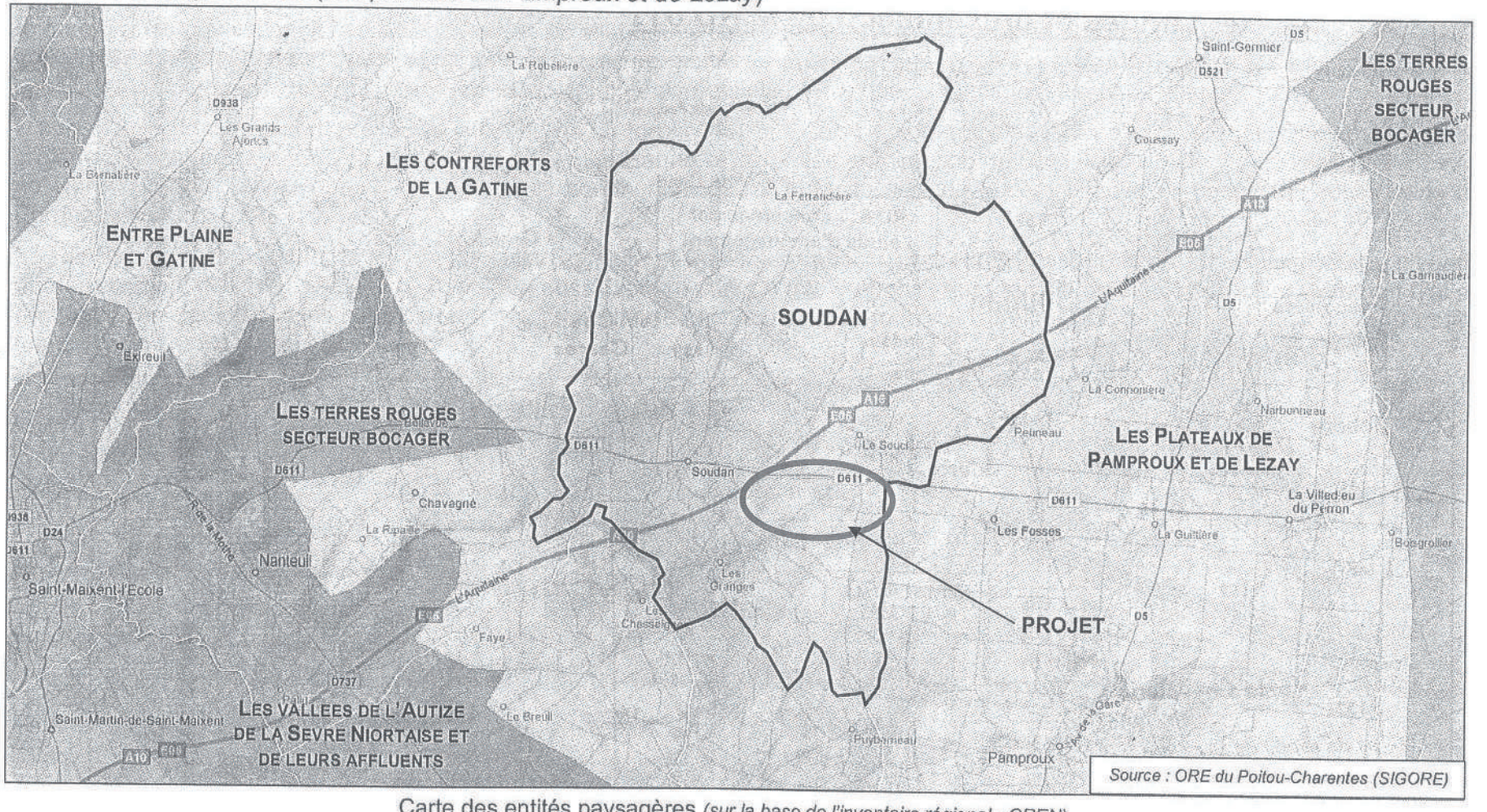
Carte de l'occupation du sol *(sur la base de l'inventaire régional - CREN)*

[1] Source : SIGORE Poitou-Charentes

Les paysages sont essentiellement formés de :

- bocages (*Les contreforts de la Gâtine*)

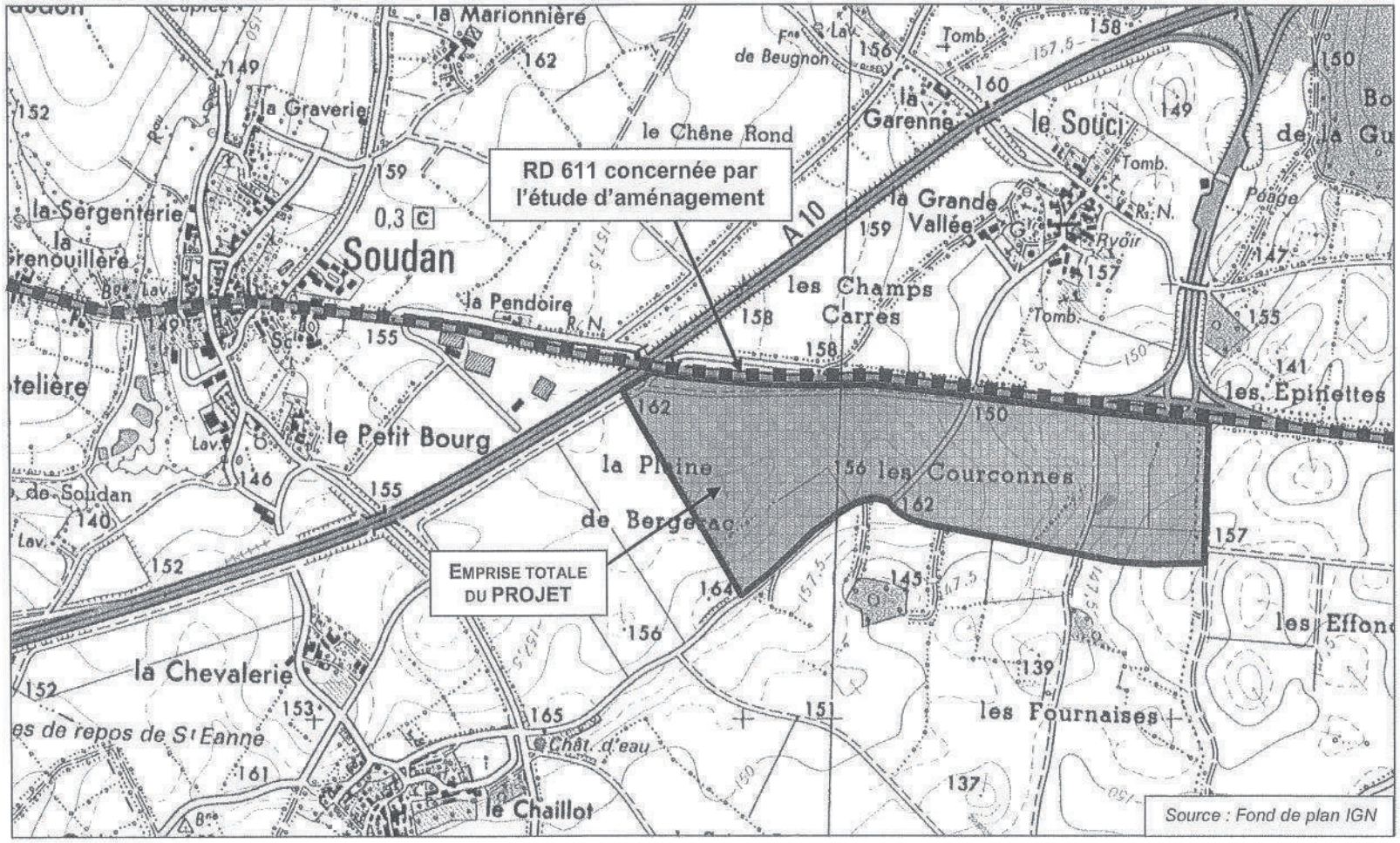
plaines de champs ouverts (*Les plateaux de Pamproux et de Lezay*)



Carte des entités paysagères *(sur la base de l'inventaire régional - CREN)*

2.2 Etat des lieux du site

2.2.1 Caractéristiques et présentation de la RD 611

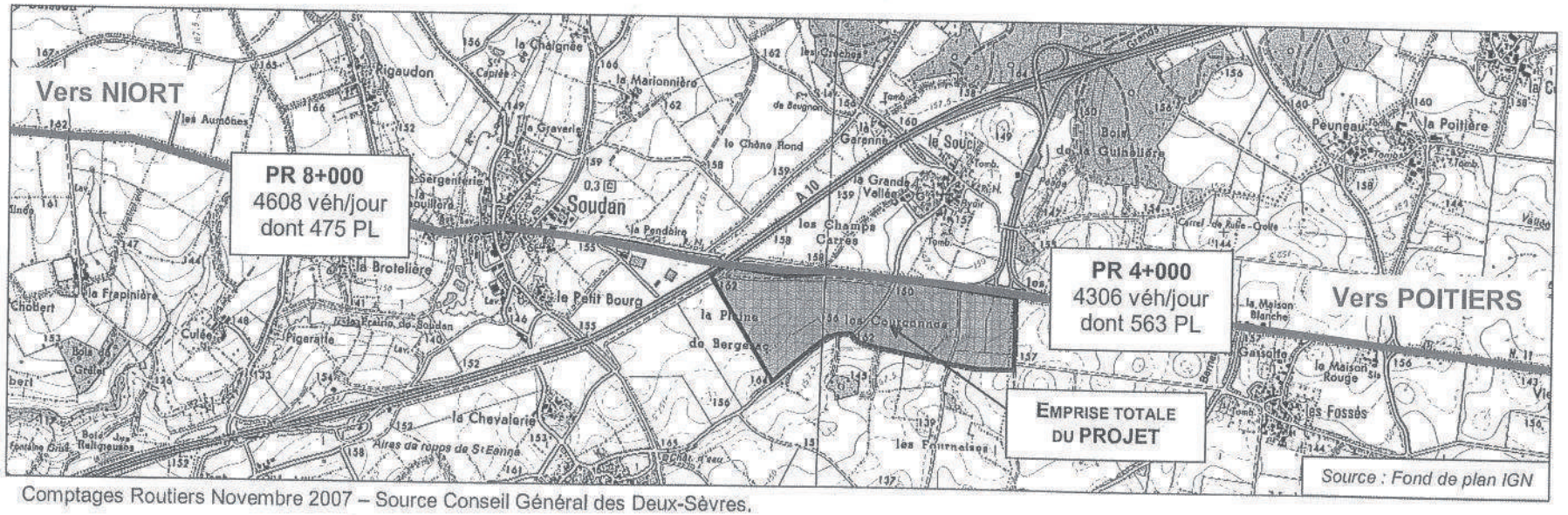


Le terrain concerné par le projet se situe à l'entrée Est du bourg de SOUDAN. Il se trouve à proximité de l'échangeur autoroutier de l'A10.

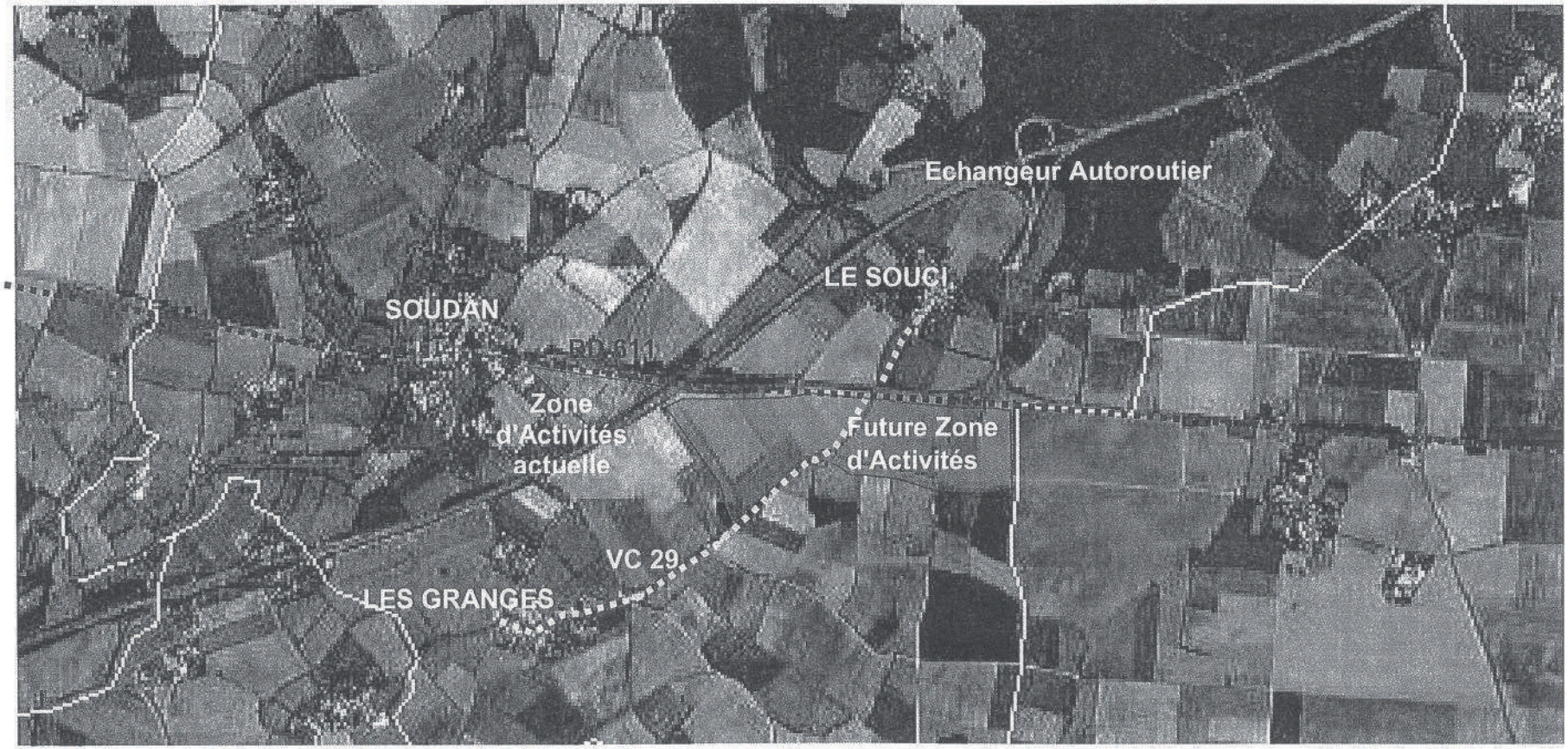
La RD 611, au Nord du terrain, permet de rejoindre la ville de Lusignan vers l'Est et le bourg de SOUDAN vers l'Ouest. Classé route à grande circulation et constituant l'entrée de ville Est du bourg de SOUDAN, cet axe est soumis à l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme. L'étude que nous présentons doit donc permettre de présenter un véritable projet urbain qui devra tenir compte des spécificités de l'existant, des nuisances, de la sécurité, de l'urbanisme, de la qualité architecturale et paysagère.

D'autres infrastructures sont présentes aux abords du terrain. Au Sud, la voie communale n°29 délimite la zone concernée par le projet et permet de rejoindre les communes de Sainte-Eanne et de Salles en direction du Sud-Ouest. Enfin, l'autoroute A10 jouxte au Nord-Ouest la future zone. C'est un axe de communication majeure au sein de la région puisqu'il permet de relier Paris à Bordeaux.

La RD 611 permet d'assurer la liaison entre La Rochelle et Poitiers en passant par Niort. C'est donc un axe structurant au niveau du département des Deux-Sèvres qui possède aussi bien un statut d'axe de transit que de voie de desserte locale. Ce statut d'axe de transit est renforcé dans ce secteur par la proximité de l'échangeur autoroutier. Le trafic Poids est de l'ordre de 10% du trafic total.



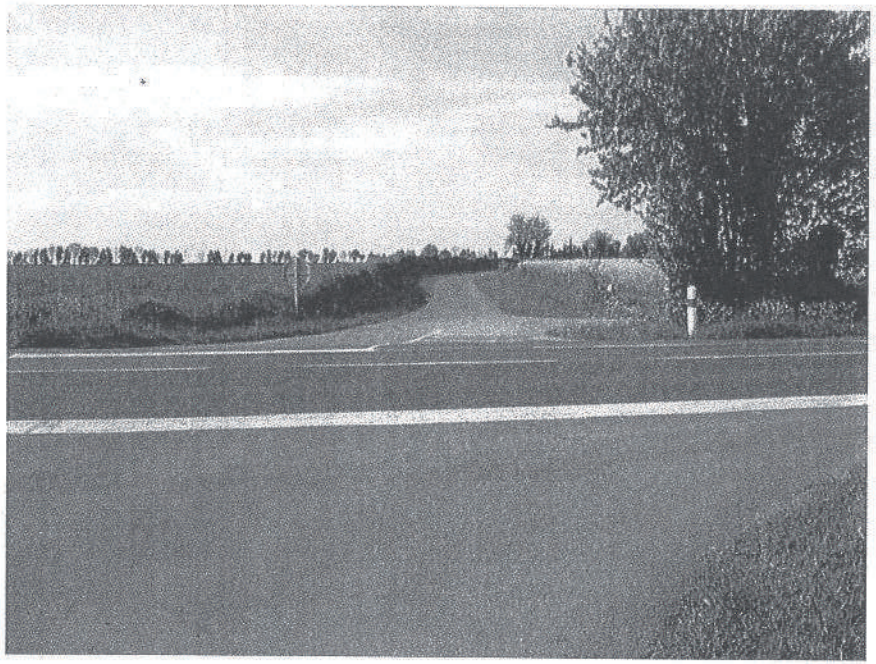
Comptages Routiers Novembre 2007 – Source Conseil Général des Deux-Sèvres.



La commune de SOUDAN se compose de quatre zones bâtis : le bourg, deux hameaux principaux (Le Souci et Les Granges) et plusieurs autres hameaux moins importants. Seul le bourg de SOUDAN se situe le long de la RD 611.



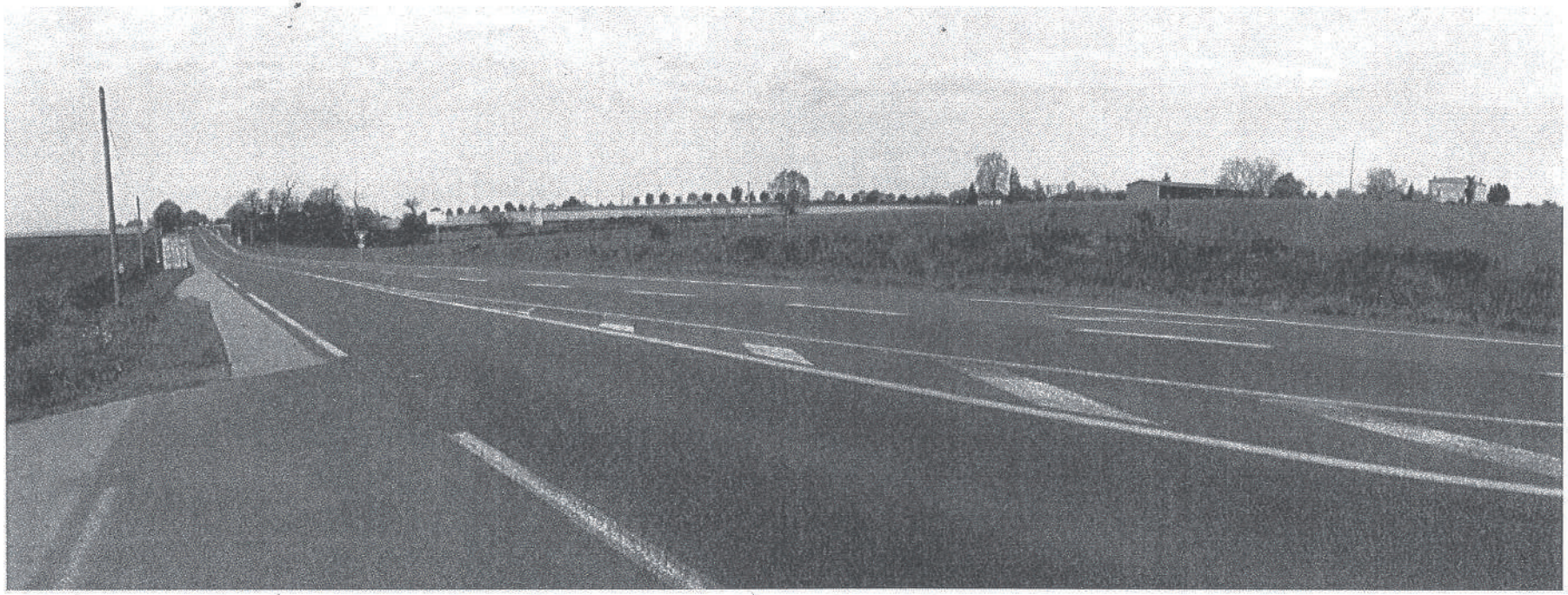
Le débouché de l'échangeur autoroutier est à 500m du carrefour menant au Souci et du débouché de la Voie Communale N°29. On remarque que la RD 611 est rectiligne sur ce tronçon et rythmée par la topographie du site où se succèdent lignes de crêtes et talwegs perpendiculaires à la voie.



Ce carrefour est en principe non traversable pour aller au village du souci.

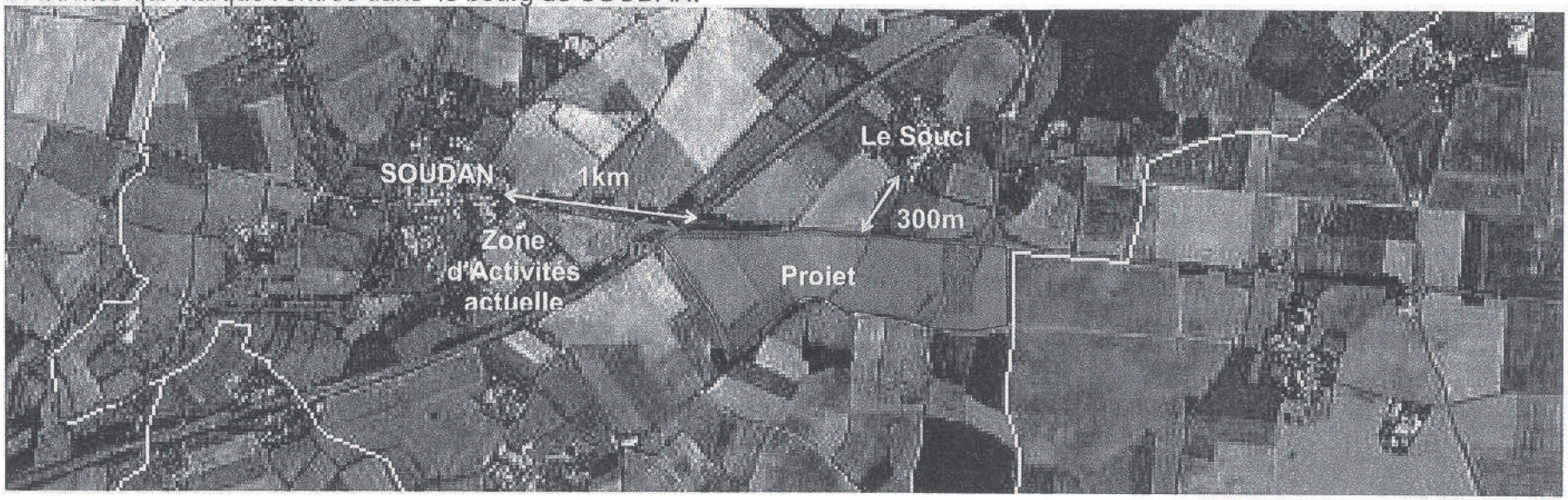


Le débouché depuis l'échangeur a été aménagé avec un terre-plein central qui sécurise totalement ce carrefour.

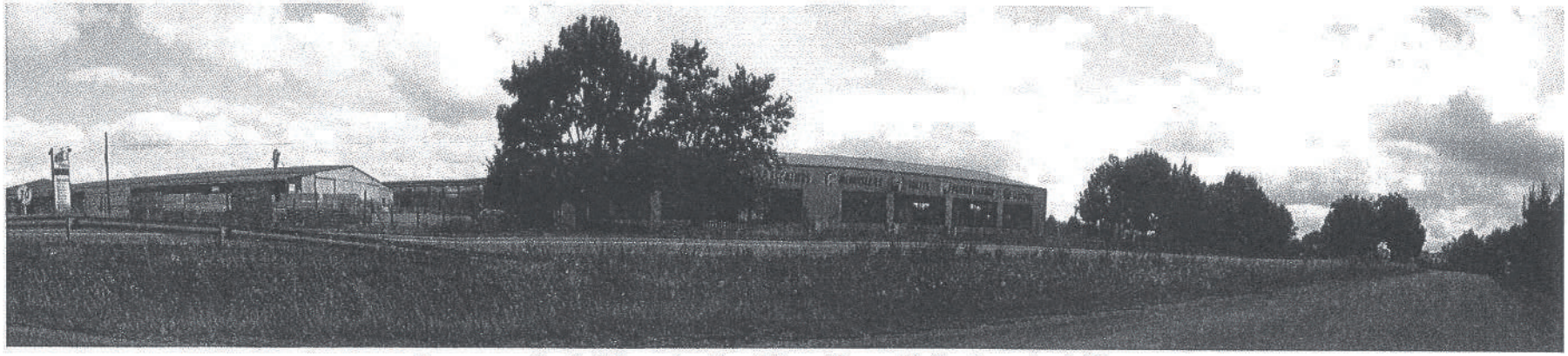


En arrivant de Poitiers , cette partie du territoire n'indique pas l'arrivée sur la Commune de SOUDAN, pourtant l'accès à l'échangeur autoroutier vient d'être laissé sur la droite. Il y a un réel enjeu d'aménagement "d'Entrée de Ville" sur ce tronçon.

Actuellement, l'urbanisation le long de la RD 611 s'est arrêtée au niveau de l'Autoroute A10 par l'aménagement d'une Zone d'Activités qui marque l'entrée dans le bourg de SOUDAN.

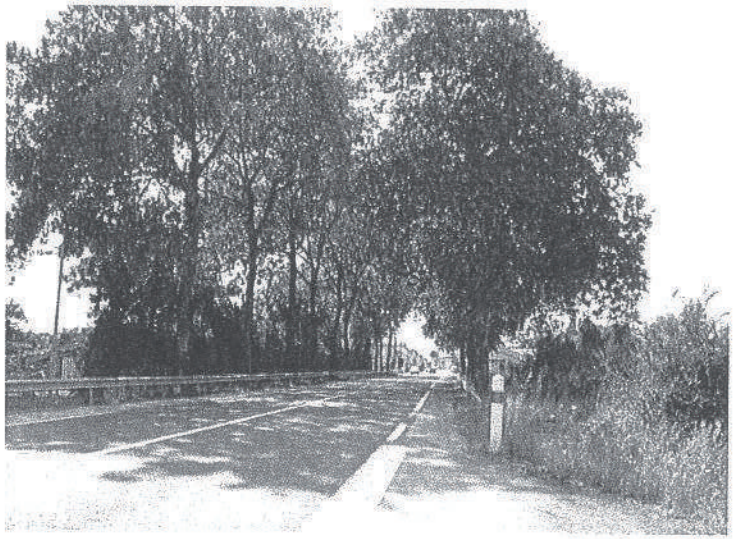


L'urbanisation la plus proche se situe le long de la RD 611, à 200m, au-delà de l'Autoroute A10. Il s'agit de la Zone d'Activités.



La zone d'activités actuelle s'étend jusqu'à l'autoroute A10

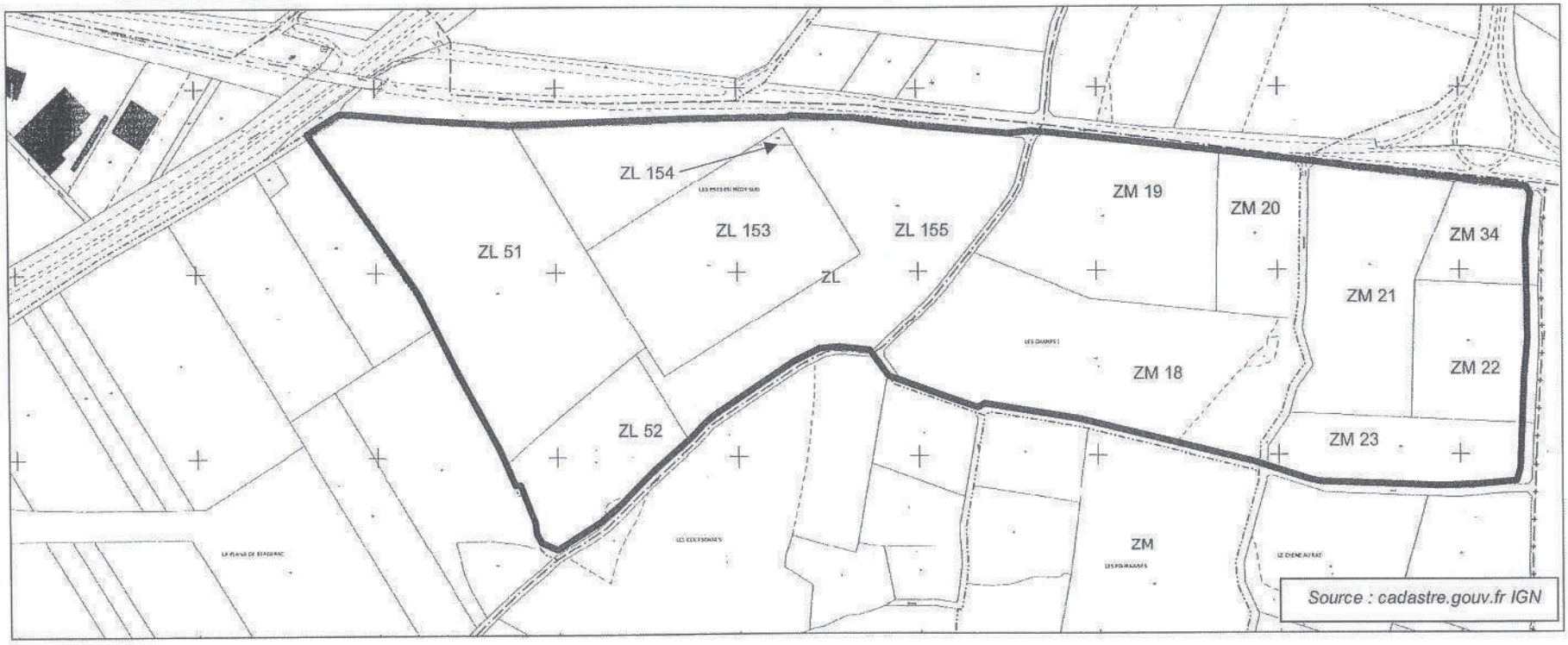






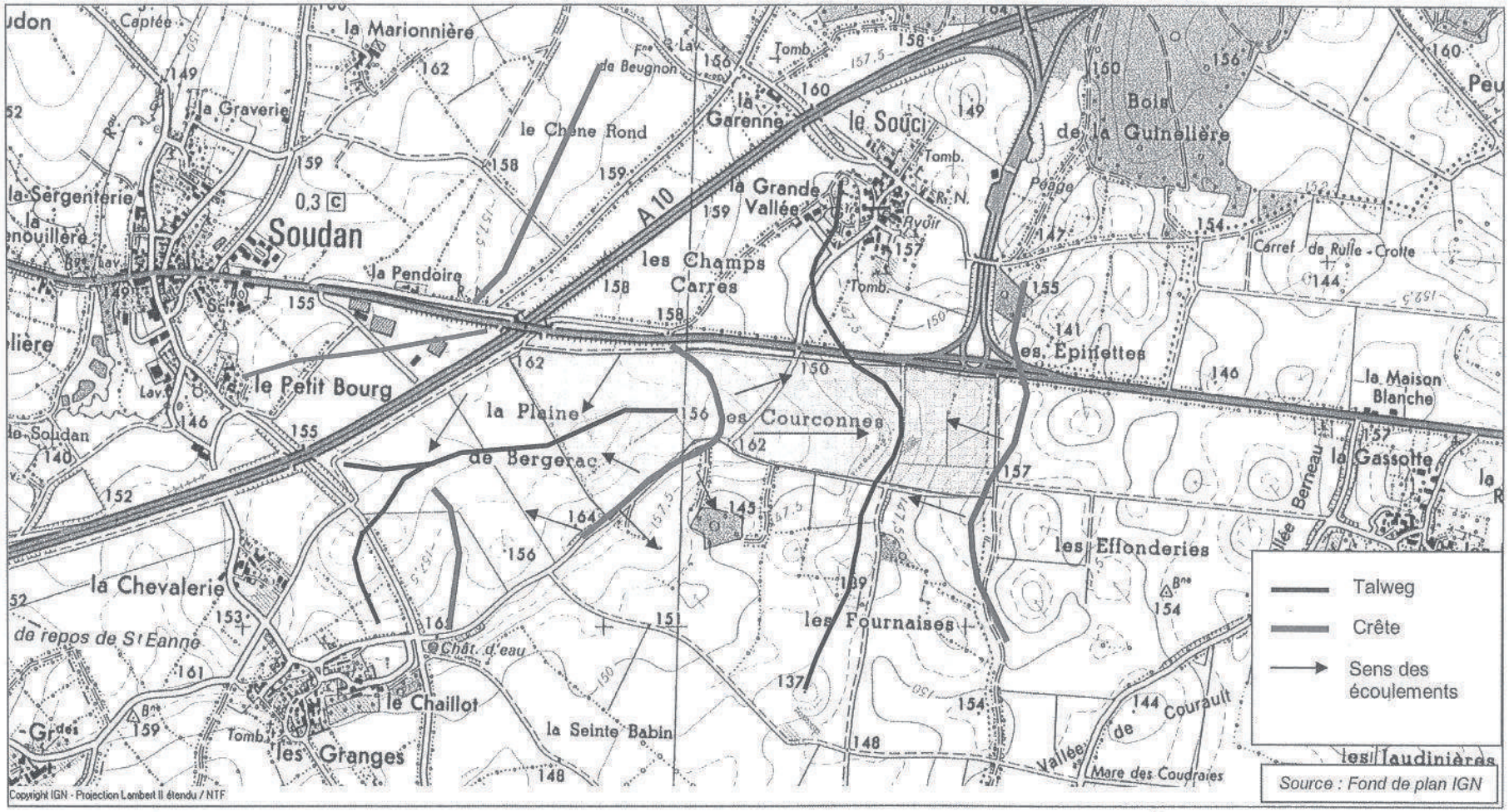
L'entrée de SOUDAN est marquée par ses grands platanes, la zone d'activité dont les entreprises ont soigné leur présentation et un espace boisé marquant le départ de la route vers SAINT GERMIER

2.2.2 Analyse de la zone concernée par la marge de retrait



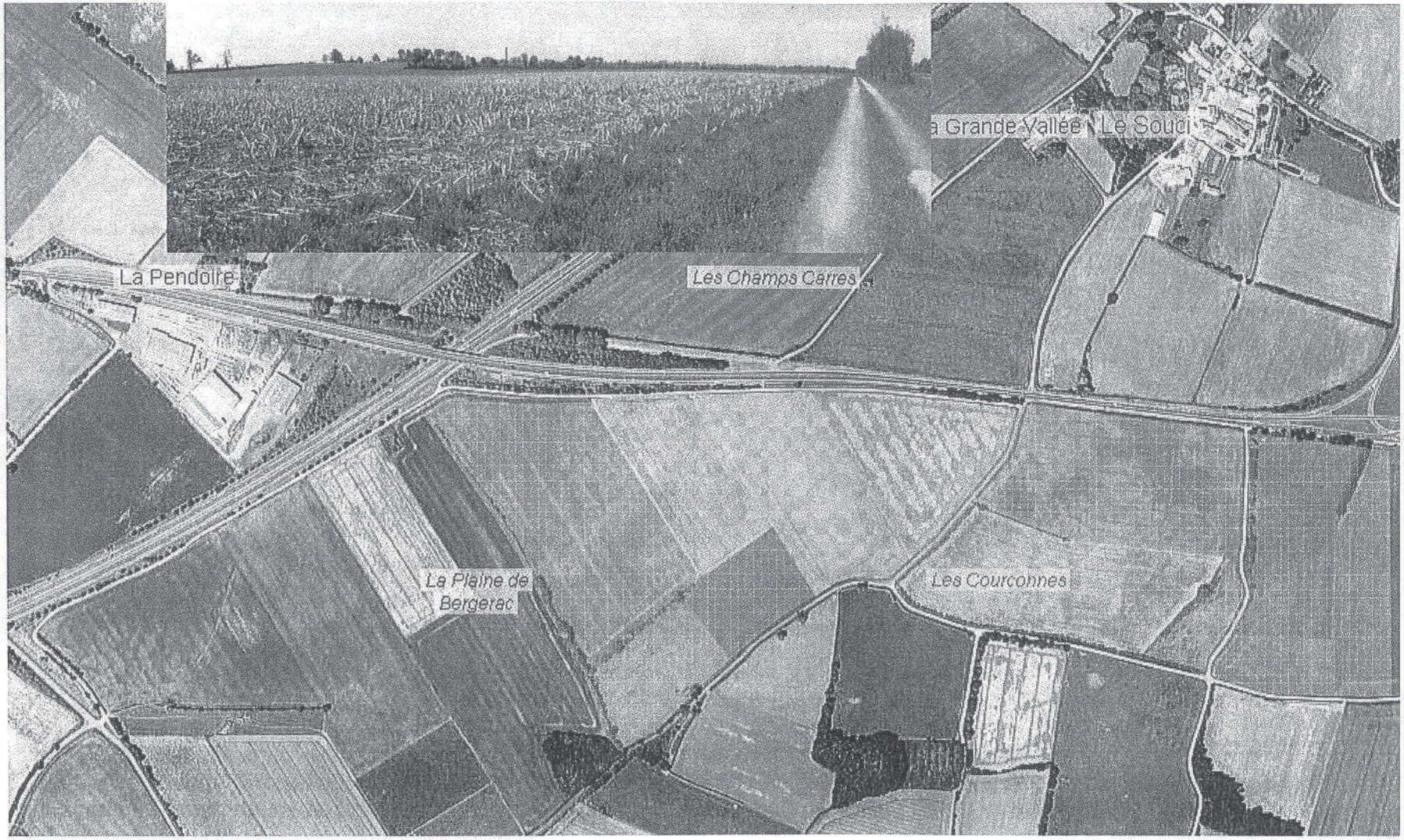
DECOUPAGE PARCELLAIRE de la zone concernée par la marge de retrait

La zone concernée par la marge de retrait se trouve au sud de la RD 611. Elle se caractérise par une morphologie parcellaire faisant apparaître un découpage en grandes parcelles. De plus, en observant les parcelles alentours on s'aperçoit que le découpage n'est pas homogène (grandes parcelles, petites parcelles, parcelles en lanière, ...).
Enfin, les trois parcelles ZL 153 à 155 sont issues d'un regroupement des parcelles ZL 53, 54, 56, 57 et 58.
Le périmètre d'étude couvre les parcelles cadastrées section ZL n° 51, 52, 153, 154 et 155, et section ZM n° 18, 19, 20, 21, 22, 23 et 34, sur une superficie de 40,8 ha.



Le terrain en lui-même est divisé suivant plusieurs lignes de pente. Il se situe néanmoins en amont de Bassin Versant puisque le point le plus élevé du secteur (164m NGF) à se situe au Sud-Ouest des parcelles concernées par le projet. On remarque la présence de nombreuses dolines.

L'altimétrie de la RD 611 a été modifiée par rapport à son tracé initial lors de la création de l'A10, le nouveau tracé surplombant l'autoroute.



Par rapport à la RD 611, la future zone d'activité s'inscrit donc en continuité de celle qui existe à la sortie Est du bourg de SOUDAN

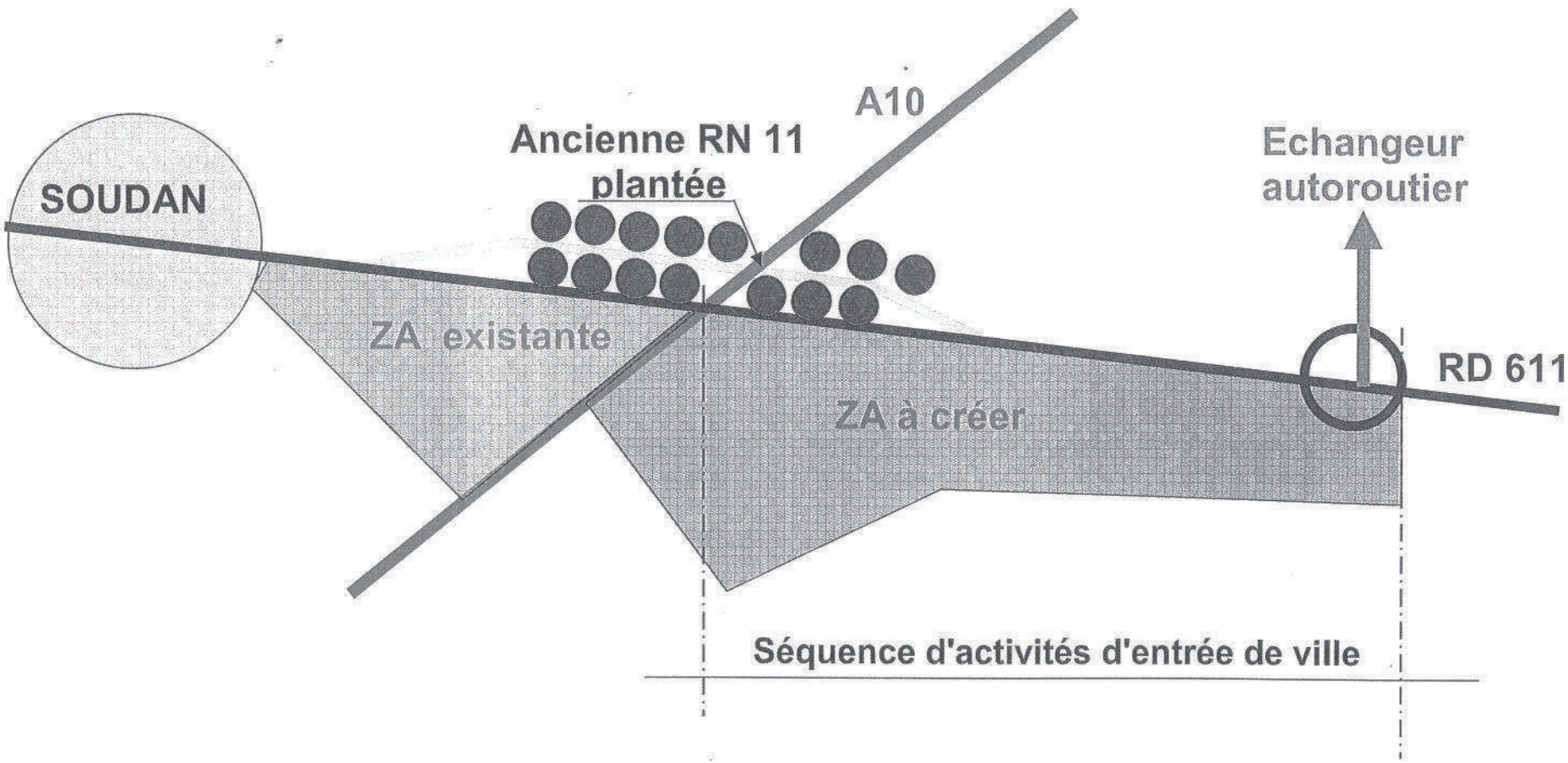
2.3 Enjeux et perspectives de la zone aménagée

2.3.1 Vocation, organisation urbaine et potentialité de la zone

Le projet se situe en zone NAi du Plan d'Occupation des Sols de la Commune de SOUDAN. Il s'agit d'une zone naturelle située à l'Est du bourg de SOUDAN, en limite de la Commune de PAMPROUX. Elle constitue un secteur d'urbanisation destiné à recevoir des constructions à caractère industriel, artisanal, commercial, ainsi que des équipements tels que l'hôtellerie, la restauration, etc... à proximité de la RD 611 qui mène à l'échangeur de l'A10.

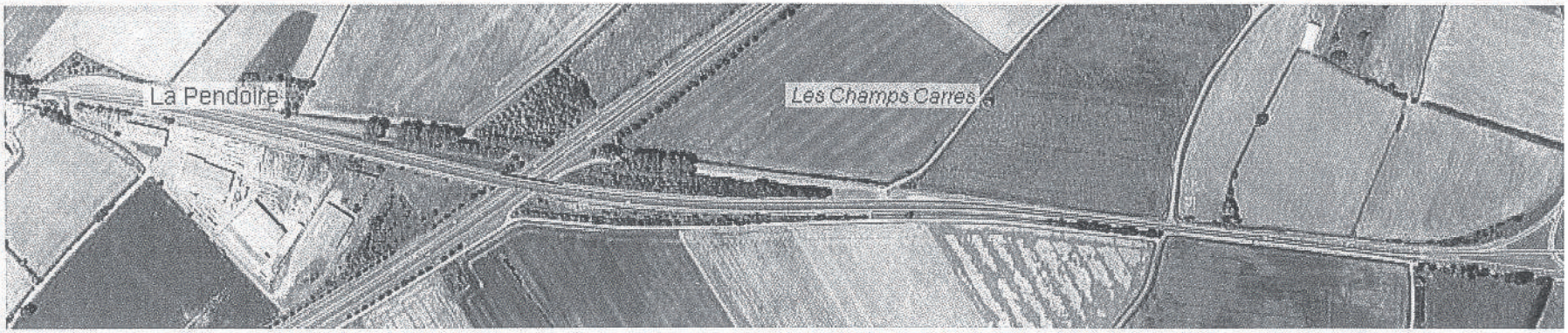
La proximité de l'échangeur autoroutier confère à ces terrains une légitimité dans la vocation que la Commune leur a attribuée.

Actuellement, l'entrée de bourg se situe au-delà du Pont Autoroutier. La situation de la future zone d'Activités face à la sortie de l'autoroute sur la RD 611 donne à cette dernière un fort enjeu en terme d'aménagement d'Entrée de Ville. De plus, le Pays du Haut Val de Sèvre dans sa Charte Paysagère et Architecturale a défini cette zone comme une "Entrée à valoriser et à marquer comme Entrée du Pays".


A10
Ancienne RN 11
plantée
Echangeur
autoroutier
SOUDAN
ZA existante
RD 611
ZA à créer
Séquence d'activités d'entrée de ville



A l'ouest de la future Zone, un passage grand gabarit existe sous le pont autoroutier.
Il permet de relier les terrains situés de part et d'autre de la RD 611.





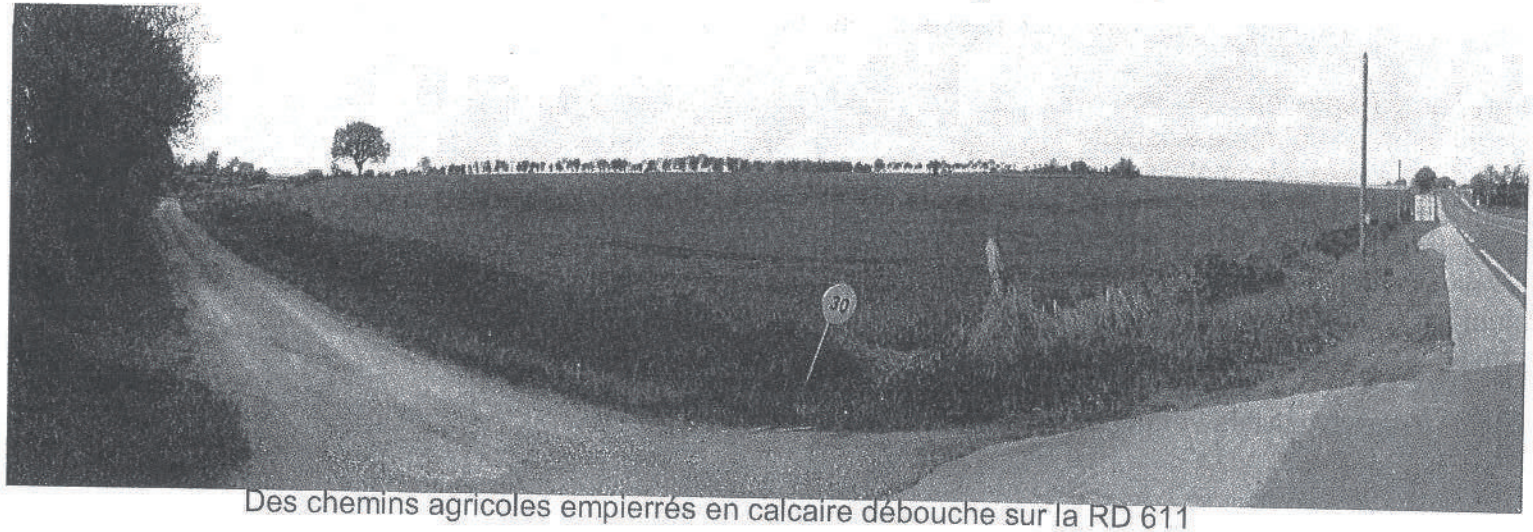


La trace de l'ancienne RN11 bordée de hauts platanes est extrêmement présente dans le paysage. Elle constitue un fort potentiel d'aménagement d'une entrée de ville





La voie communale N°29 est bordée de grands arbres



Des chemins agricoles empierrés en calcaire débouche sur la RD 611

3 Détermination du projet urbain

3.1 Objectifs

- Créer une véritable entrée de Ville
  En arrivant de POITIERS depuis la RD 611
  En sortie d'Autoroute

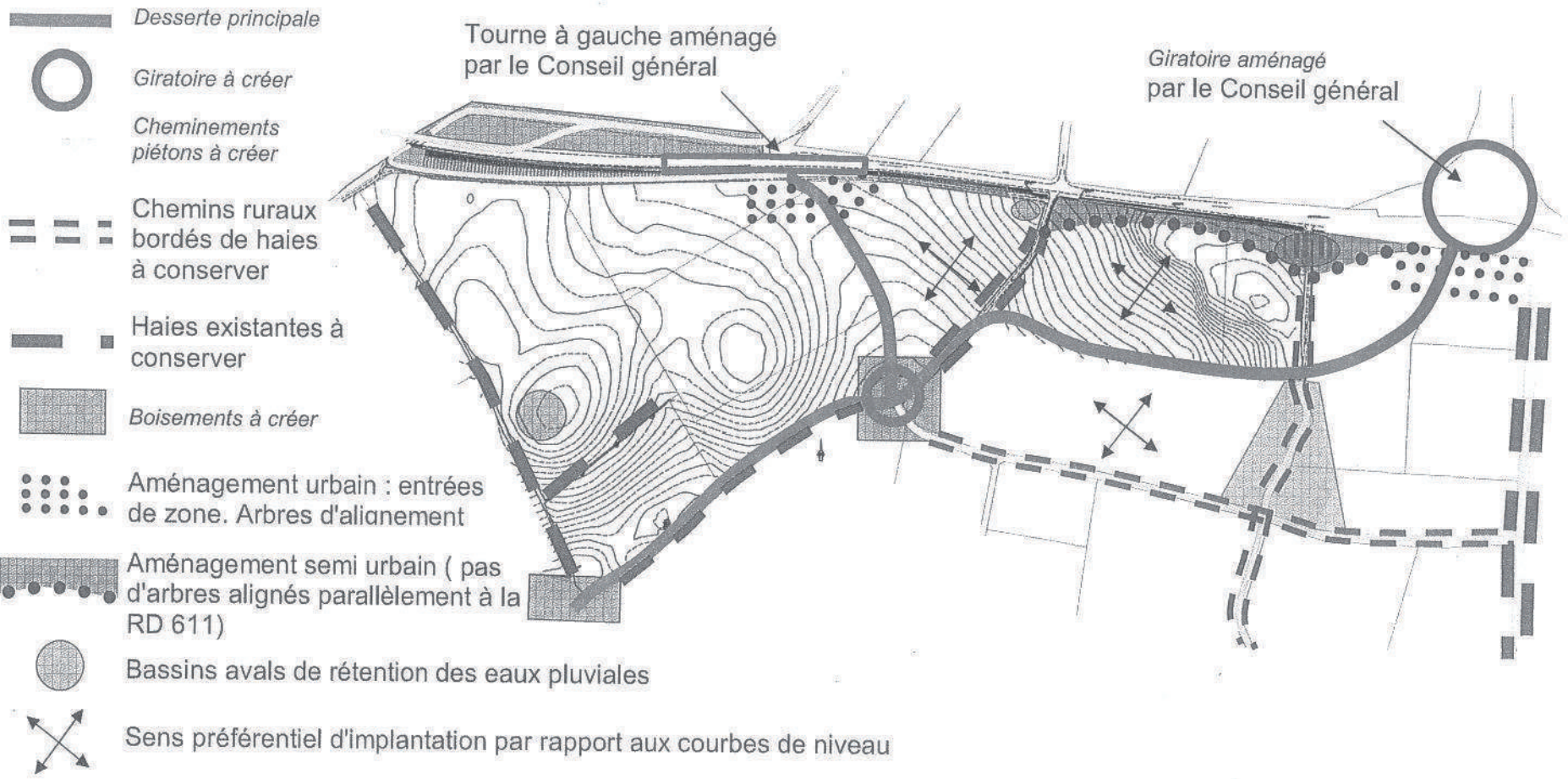
- Sécuriser l'accès à la Nouvelle Zone d'Activités depuis le RD611
  Pour les véhicules qui sont sur la RD611
  Pour les véhicules qui traversent la RD611
  Pour les piétons

- Aménager une liaison piétonne entre cette nouvelle zone et les zones urbanisées existantes.

- S'intégrer au paysage en :
  Valorisant la trame végétale existante
  Gardant des paysages complexes
  Soignant les abords de la zone
  Réglementant les constructions
  Réalisant une architecture de qualité
  Soignant les clôtures
  Limitant les travaux de terrassement (déblais/remblais).

- Orienter la Zone d'Activités vers une démarche de développement durable.

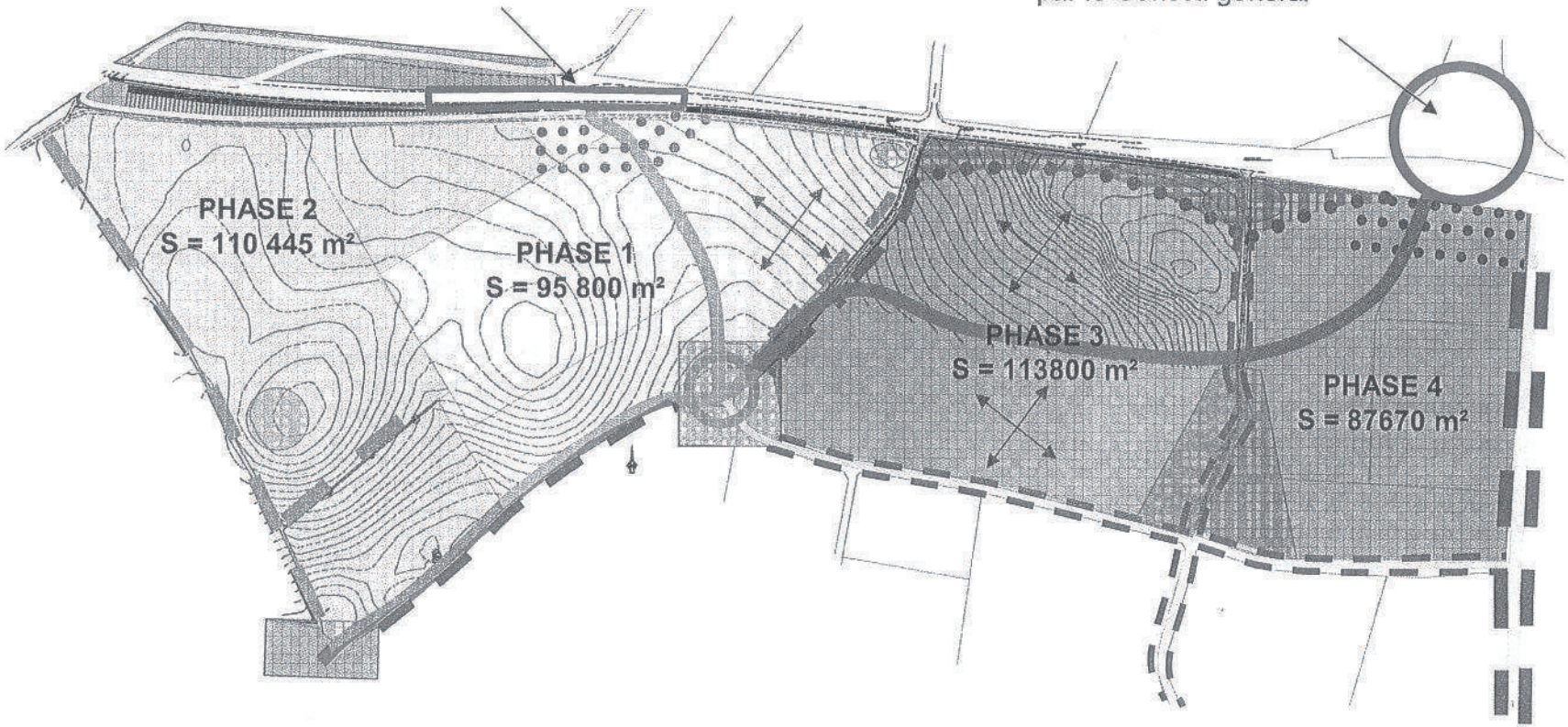
3.2 Formulation du Parti d'Aménagement



3.3 Phasage de l'Aménagement

Tourne à gauche aménagé immédiatement par le Conseil général

Giratoire aménagé ultérieurement par le Conseil général



3.4 Définition des Moyens mis en œuvre

3.4.1 Dans la réalisation des travaux de viabilisation de la Zone d'Activités (Programme des travaux)

Réduire l'utilisation du pétrole
- En diminuant les surfaces enrobées (ex : largeur des voies 3m50, et sens unique à favoriser)
- En utilisant de nouveaux revêtements (ex : Végécol, Enrobés tièdes, enverpack, etc…)
- En adaptant les chaussées anciennes en pierres aux techniques mécaniques industrielles (ex : macadam à l'eau traditionnel recouvert d'un gravillon 10/14 rond).

Réduire la consommation d'énergie en diminuant l'utilisation du béton : réduction des bordures de trottoir, des revêtements en béton.

Retenir l'eau et ralentir son écoulement pour arroser les haies qui maintiennent l'hygrométrie de l'air qui est physiologiquement indispensable à notre corps.

Favoriser l'infiltration dans les nappes profondes qui représentent 78% de l'eau potable à usage domestique en étalant les écoulements superficiels sur une plus grande surface d'absorption et en évitant tout ce qui canalise l'eau (ex : un grillage sans soubassement, laisse passer l'eau à l'inverse des murs qui canalisent et concentrent les écoulements.)

Réduire la température ambiante en période de fortes chaleurs :
- En plantant des haies et des arbres
- En évitant les accumulateurs que constituent les murs, les toitures, les bétons, l'enrobé noir etc …

Se protéger du vent pour la sécurité et le chauffage des locaux
- En éloignant les grands arbres des bâtiments mais en maintenant des haies souples à proximité
- En assurant la continuité des haies ce qui évite de créer des couloirs où les masses d'air viennent se comprimer et accélérer leur vitesse en provoquant des tourbillons de décompression à la sortie

Valoriser l'entretien des haies en utilisant les déchets verts pour le compost, le chauffage bois ou ultérieurement le raffinage permettant la production de bioéthanol

3.4.2 Dans le Règlement de la Zone d'Activités :

ARTICLE 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

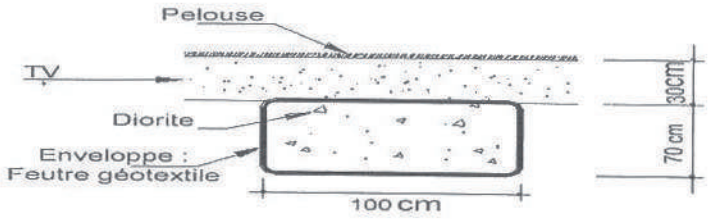
4-2-2- Eaux pluviales :
L'acquéreur assurera dans son lot la collecte des eaux pluviales en provenance des surfaces imperméabilisées par un système d'absorption construit en fonction de la nature du sous-sol. Il est formellement interdit d'y envoyer les eaux usées.

4-2-2-1- Eaux de surface susceptibles d'être souillées :
Les eaux en provenance des espaces extérieurs imperméabilisés tels que voies de circulation, aires de manœuvre ou de stockage seront captées par un dispositif incorporant un système de débourbage/décantage/déshuilage associé à un bassin de rétention à ciel ouvert situé en aval du terrain.

Les boues et matières décantées seront obligatoirement recueillies dans des fosses étanches pour être ensuite évacuées vers des unités de traitement spécialisées.

4-2-2-2- Eaux pluviales propres :
Les eaux recueillies par les surfaces non polluées seront infiltrées dans le sol par le principe d'un épandage en surface des espaces verts ou noues engazonnées et plantées. Si la capacité de stockage de ces eaux à ciel ouvert se révèle insuffisante, la création d'une structure réservoir enterrée peut être envisagée. Les eaux concernées par ce type de traitement seront celles recueillies par l'ensemble des surfaces plantées et engazonnées, les toitures, allées et terrasses non circulées et non souillées par l'exercice de l'activité à l'intérieur de la parcelle.
Principe : Afin de retenir les eaux de pluie sur son terrain, chaque acquéreur de lot devra installer sur sa parcelle un dispositif type tranchée drainante avec bassin de rétention à ciel ouvert végétalisé pour favoriser la biodiversité (sans bâche noire, ni grillage). Cette tranchée drainante de section 70 x 100 cm sera constituée d'une enveloppe en feutre géotextile à l'intérieur de laquelle sera mis en place un drain agricole de 80 mm de diamètre, enrobé de matériaux dioritiques 20/40 . Cette constitution drainante pourra être réalisée sous une couverture de terre végétale de 30cm. Elle aura une longueur qui sera fonction de la surface imperméabilisée sur la parcelle .

Surface imperméabilisée sur la parcelle	1000 m2	2000 m2	3000 m2	4000 m2
Longueur tranchée drainante section 70 x 100 cm	100 ml	150 ml	200 ml	250 ml
Volume bassin de rétention à ciel ouvert	20 m3	60 m3	90 m3	130 m3



Si les drains sont posés en parallèle, il est obligatoire de respecter une inter distance de 1m entre chaque drain..

L'épandage des eaux de pluie en surface ou à faible profondeur pour arroser les espaces verts est vivement conseillé.

4-2-2-3- Obligation : Une surverse sur le domaine public sera admise à condition que cela n'aggrave pas les écoulements naturels "du fait de l'homme" .Le réseau mis en place sur le domaine public n'est pas un collecteur pluvial TRADITIONNEL.
Les diamètres des drains du domaine public ont été dimensionnés pour vider lentement le fond des fossés et bassins de rétention afin d'éviter que l'eau y stagne trop longtemps. Ils ne sont pas destinés à recevoir un écoulement rapide en provenance des parcelles mais seulement le trop-plein du drainage périphérique de chaque bâtiment lorsque celui-ci, après une forte pluie ou en période très pluvieuse se sera mis en charge.

Il est interdit de modifier le profil des bassins mis en place sur le domaine public ou dans l'emprise des servitudes.

Les matériaux constituant le bassin de rétention aval seront dimensionnés suivant une granulométrie décroissante vers le fond du bassin afin de limiter la vitesse d'infiltration (percolation verticale).

L'exutoire en surverse sera équipé d'un regard de contrôle de l'arrivée et du départ du drain dont le fond sera au maximum à 30cm de profondeur. Cet ouvrage à construire par l'acquéreur dans sa propriété sera équipé d'une grille de recouvrement autorisant le débordement vers les emprises publiques.

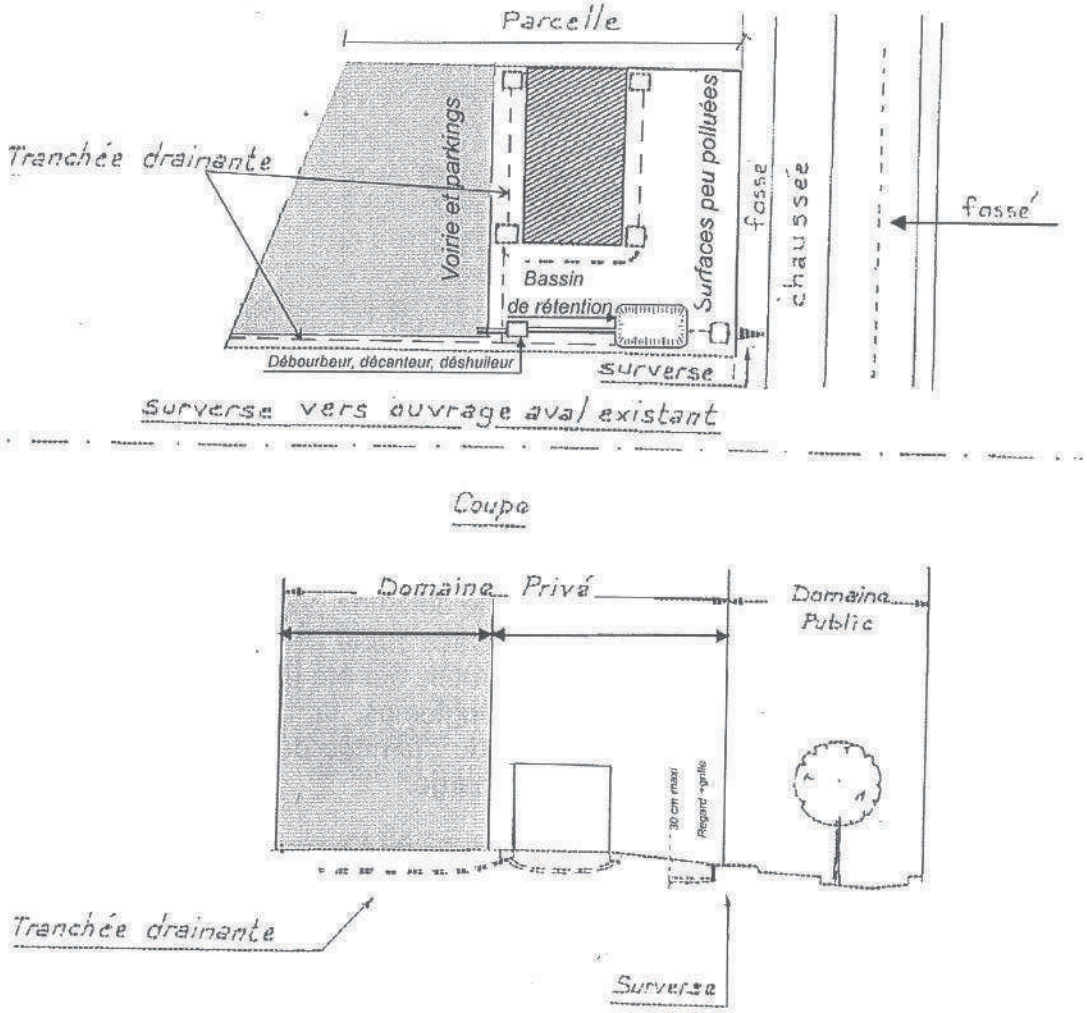
L'acquéreur d'un lot situé en contrebas par rapport à la voirie devra prendre toutes dispositions à l'intérieur de son lot pour que les eaux pluviales de ruissellement ne pénètrent pas dans sa construction.

Chaque acquéreur devra veiller à construire le seuil de son portail d'entrée 5cm au-dessus de la tête de bordure du sol fini de l'accotement

L'implantation des dispositifs d'absorption à l'intérieur de chaque lot devra être étudiée de telle sorte que les eaux de ruissellement ne viennent inonder le bâtiment et ne débordent sur les terrains riverains.

Les propriétaires de planchers en partie enterrés devront prendre toutes dispositions pour assurer l'évacuation des eaux de ruissellement ou d'infiltration en provenance du sous-sol du terrain.

Schémas de principe



ARTICLE 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées à un minimum de :

- 35 m de l'axe de la RD 611
- 10 m de l'emprise des autres voles.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux équipements techniques liés à la distribution d'énergie.

L'implantation des constructions devra se faire conformément aux orientations indiquées sur le plan d'aménagement ci-joint afin de limiter au maximum les terrassements.

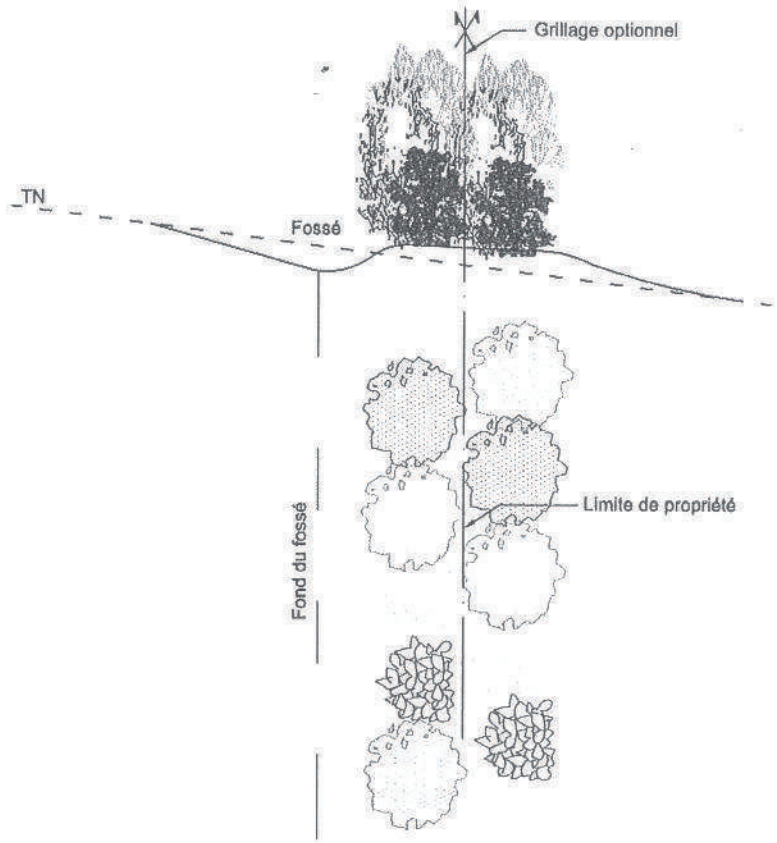
ARTICLE 11 - ASPECT EXTERIEUR

L'architecture bioclimatique sera privilégiée

11 – 3 - Les clôtures

Les clôtures seront inférieures à 1,80 m. Elles seront constituées d'une haie bocagère composée d'essences locales doublée ou non d'un grillage à mouton.

Pour permettre un raccordement harmonieux des terrains aménagés, des voiries et des parcelles entre elles, il est prévu d'utiliser des clôtures végétales qui s'organiseront sur des talus et avec des fossés. L'ensemble des ces principes devra donc répondre à trois critères principaux :
1 - Sécurité des personnes et des biens.
2 - Aménagements paysagés et écoulements pluviaux.
3 - Limitation des coûts de mise en œuvre et d'entretien.



Mise en œuvre des clôtures :

Le terme "clôture" recouvre à la fois le creusement des fossés, la réalisation des talus, les plantations et un dispositif de séparation des lots situé sur la limite de propriété, en tête de talus.

Les haies seront composées d'essences mélangées.

Les frais de fourniture, de mise en œuvre et d'entretien des fossés (ou noues) et des haies seront à la charge de l'acquéreur du lot sur lequel ils sont implantés.

Le seul grillage autorisé sera le grillage à mouton sur piquets châtaigner doublé d'une haie aux essences mélangées.

Les ouvertures pourront être accompagnées d'un mur bahut de part et d'autre des portails. Ces murs auront une hauteur maximale de 1,50 m. L'enduit de ces murs sera en harmonie avec la couleur du bâtiment.

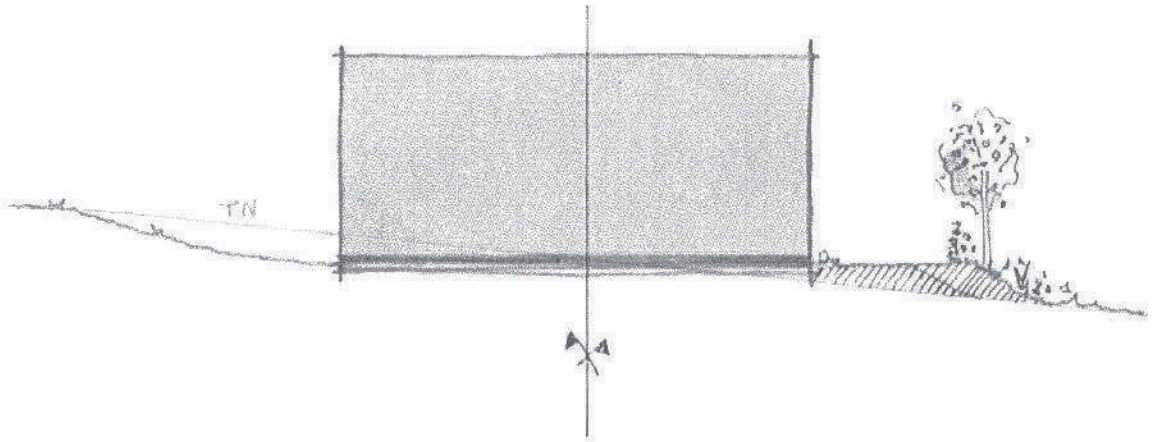
Les portails devront être de forme simple (rectangulaire).

ARTICLE 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

Pour chaque parcelle, la surface non bâtie sera divisée en 4 zones bien définies :

- Une aire d'accueil composée de parkings paysagés et de plantations.
- La construction.
- Les espaces verts dans lesquelles sera implanté le bassin de rétention des eaux de pluie à ciel ouvert végétalisé.
- Les zones de stockage qui ne seront pas visibles depuis les espaces publics, et seront cachées, soit derrière la construction, soit derrière un masque végétal épais (haies à 3 strates).

Pour éviter les blessures paysagères, tout talus issu du terrassement devra être planté.



COMMUNE DE SOUDAN

(Deux-Sèvres)

PREFECTURE des DEUX-SÈVRES
REÇU le
30 NOV. 1999

EXTRAIT

REVISION DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS

Etude Paysagère

Fevrier 1999

BUREAU D'ETUDES PIERRE LEBRUN - 39, Rue du Pont - 85000 LA ROCHE-SUR-YON - Tél. : 02.51.36.30.58 - Fax : 02.51.36.30.59

2 - PARTI D'AMENAGEMENT

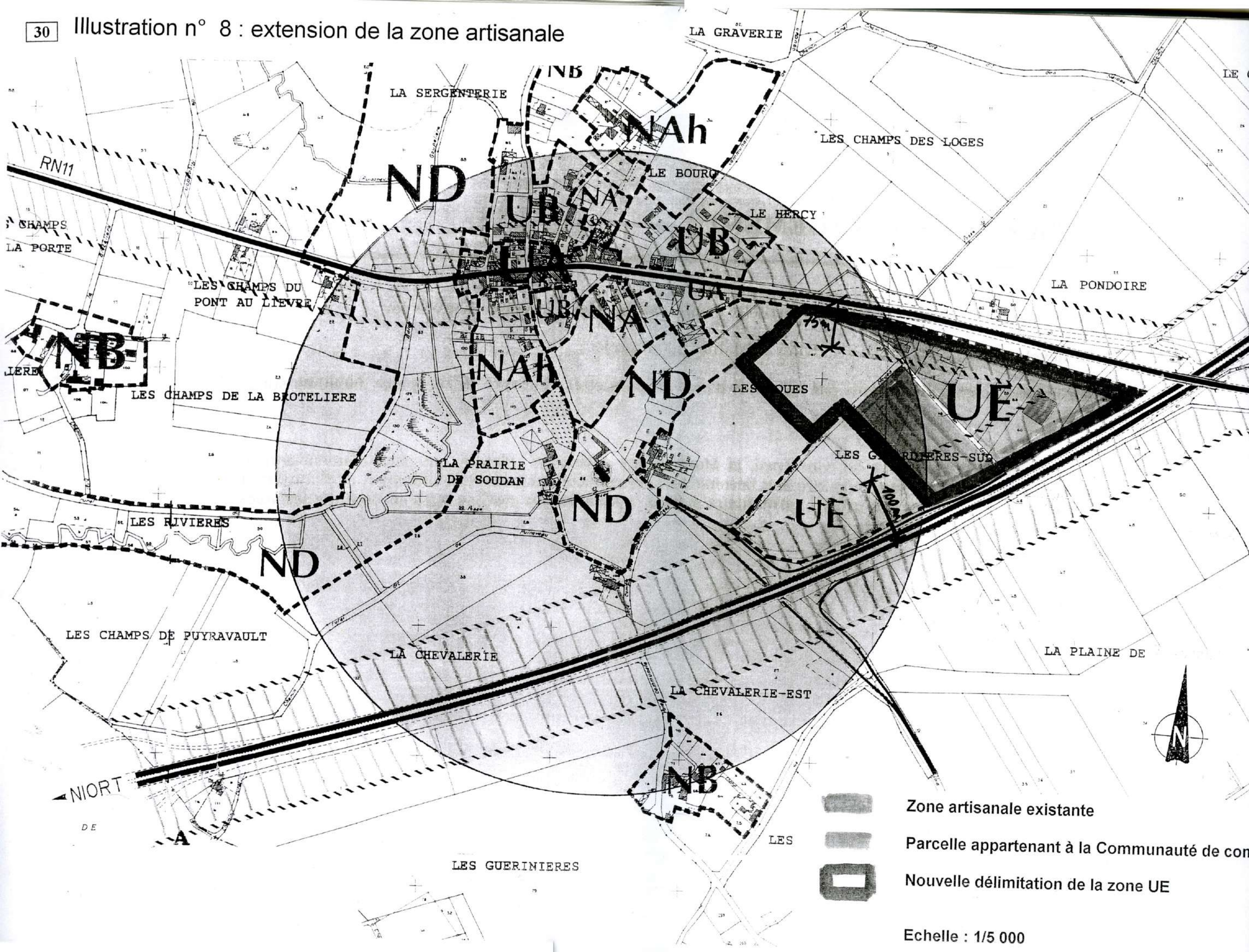
La révision du POS sur cette partie du territoire communal est essentiellement motivée par :

- Le développement des zones d'activités existantes ou en projet ;

- La création d'emplois générés par les zones d'activité permettant l'arrivée de nouveaux habitants sur la commune.

Dans un souci de qualité et de cohérence, la Municipalité cherche à élaborer un parti d'aménagement urbain qui puisse d'une part répondre aux besoins des acteurs économiques, voire anticiper, et d'autre part constituer un développement urbain harmonieux évitant la banalisation des paysages en bordure des voies de circulation.

Illustration n° 8 : extension de la zone artisanale



2.1. LOCALISATION ET DELIMITATION DES ZONES D'ACTIVITES

❶ - *ZONE ARTISANALE EXISTANTE*

La zone artisanale existante couvre une superficie de 4,4 Ha. Les besoins d'extension doivent répondre à :

- Un agrandissement de la scierie existante,
- L'installation éventuelle d'un artisan ou d'une petite unité de production.

L'accès actuel à la zone artisanale est situé dans un secteur ne posant pas de problème de sécurité ou de visibilité même si aucun aménagement spécifique n'y a été réalisé.

Afin de prendre en compte la co-visibilité sur l'église depuis l'autoroute, l'extension de cette zone artisanale est limitée à 4,38 Ha sur deux parcelles, dont l'une est déjà acquise par la Communauté de Communes "Val de Sèvre". La zone UE définie dans le POS avant révision est ainsi réduite de 40 % parce qu'elle créerait un impact visuel important et qu'elle serait surdimensionnée par rapport aux besoins.

(voir illustration n°8)

❷ - *ZONE D'ACTIVITES A L'EST DE L'AUTOROUTE*

Tout le secteur à l'Est de l'autoroute est actuellement agricole, sans signe de déprise ou de terres vacantes. La présence de l'échangeur autoroutier a toujours incité les élus de SOUDAN, mais également de PAMPROUX, à la création d'une zone d'activités significative pour le canton.

Sur le territoire faisant l'objet de la révision partielle, l'implantation de bâtiments industriels ou commerciaux doivent éviter deux secteurs pour des raisons d'intégration paysagère et de faisabilité technique :

➢ Les abords du village du Souci au Nord de la R.N 11 : le village constitue un repère paysager de qualité qui subit déjà la proximité de l'autoroute et de la gare de péage. Sa perception depuis la R.N 11 exprime une caractéristique forte des grandes plaines calcaires.

➢ Le vallon du Souci qui se prolonge au Sud de la R.N 11 comporte des cuvettes et des dolines. Paysage plus intimiste, il s'accommode mal de constructions industrielles et pose des contraintes techniques. Au mieux, il peut être utilisé pour assurer un accès et une revalorisation du milieu naturel.

En tenant compte de ces contraintes, la zone NAI a été limitée à la crête du versant faisant face à la R.N 11, soit une superficie de 47,85 Ha et répond très largement aux projets envisagés par une initiative privée. Par ailleurs, la Communauté de Communes avait déjà acquis des terrains faisant partie de la zone NAe avant révision. Les zones de "dolines" situées au Sud de la future zone d'activité et au Nord de la R.N 11 doivent doit être protégées en raison de leurs contraintes techniques et de leur valeur paysagère, sous la forme d'un zonage "ND".

(*voir illustration n°9*)

33

LES BRUYERES

LE BOIS PATIBONNEAU

LE GRAND TROU

BOIS DU LOGIS

LES ACACIAS

LA GARENNE

LA FUTAIE

LA MARIONNIERE

LE GRAND PATIS

LES NAIDES

LA GARENNE-SUD

LA FOSSE AU LOUP

LES FOUGE

LE CHAUMEAU FORT

DES LOGES

LES CHAMPS CARRES

LA PONDOIRE

LE SOUCI

LA GRANDE VALLEE

RARDIERES-SUD

LES PRES DU MEGY-SUD

LES CHAMPS DU MOULIN

0

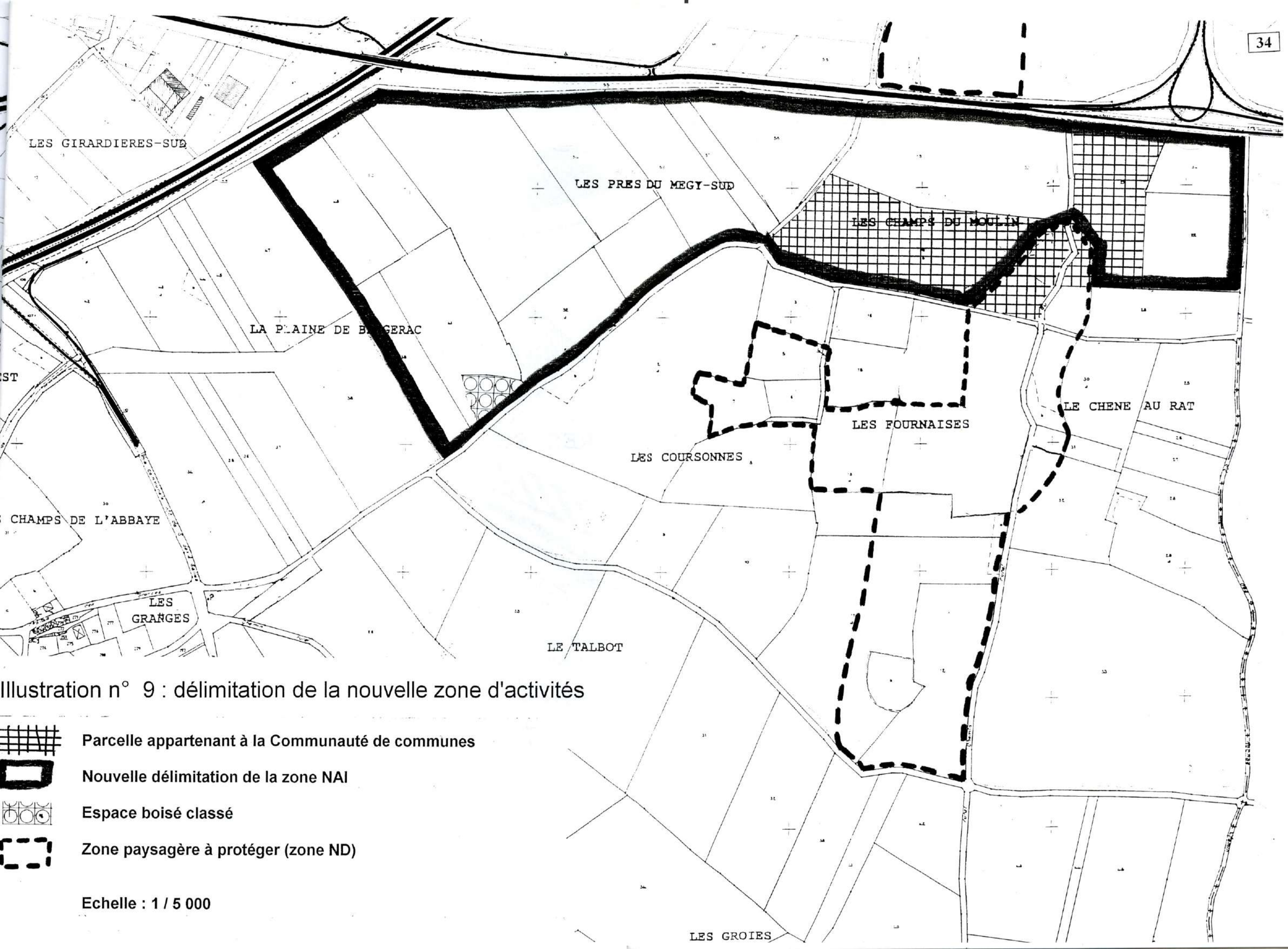


Illustration n° 9 : délimitation de la nouvelle zone d'activités

Parcelle appartenant à la Communauté de communes

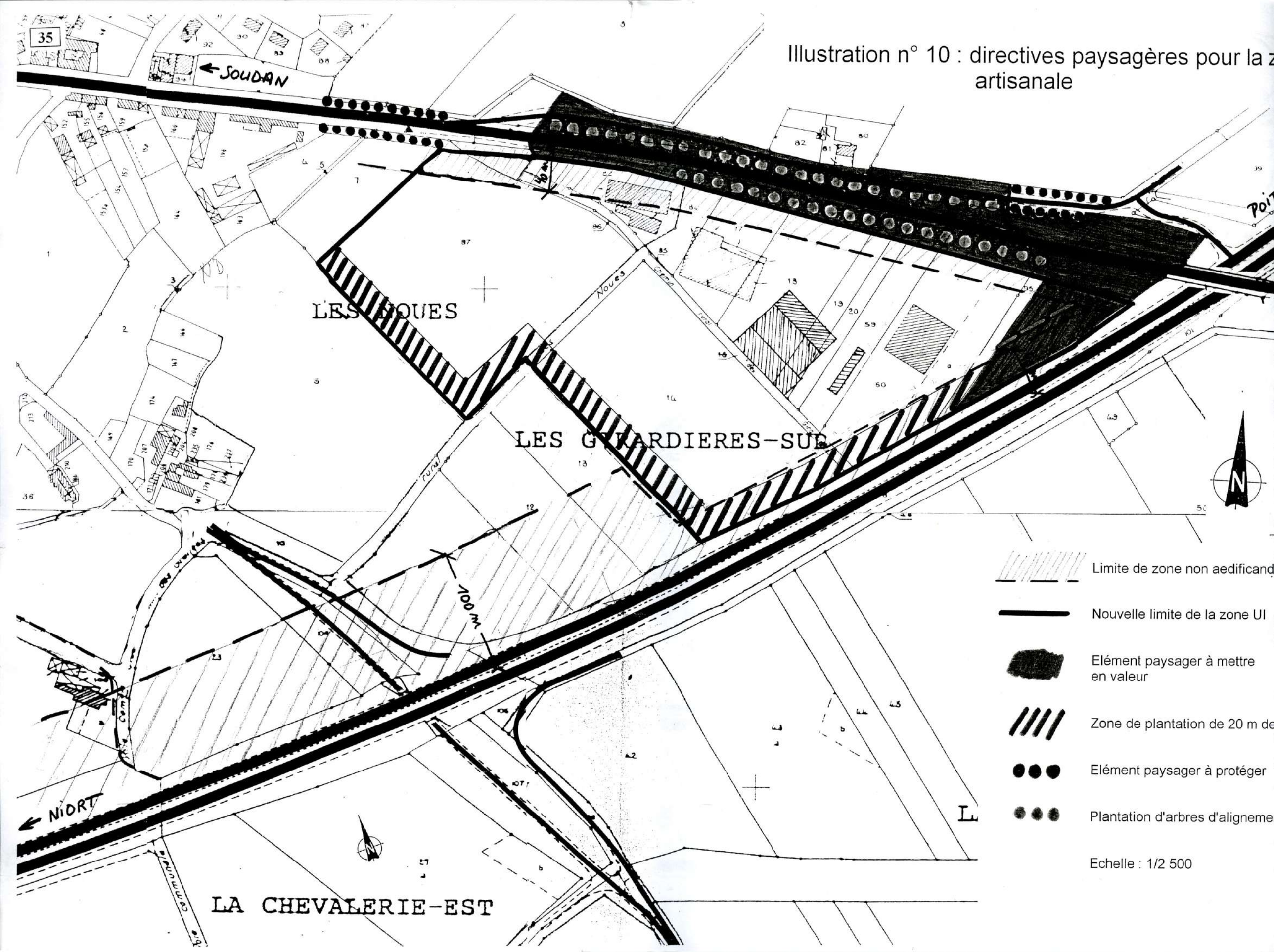
Nouvelle délimitation de la zone NAI

Espace boisé classé

Zone paysagère à protéger (zone ND)

Echelle : 1 / 5 000

Illustration n° 10 : directives paysagères pour la z
artisanale



2.2. DIRECTIVES PAYSAGERES

❶ - *ZONE ARTISANALE EXISTANTE*

Les propositions paysagères ont pour objet de :

- Maintenir le caractère rural et la vue panoramique entre l'église et l'autoroute ;
- Améliorer la perception sur les bâtiments existants depuis l'autoroute en venant de NIORT ;
- Remettre en valeur l'entrée de SOUDAN et les alignements de platane existants.

(voir illustration n°10)

Les zones non aedificandi liées aux voiries sont adaptées aux contraintes locales :

- Le long de la R.N 11, les extensions des constructions existantes doivent être implantées à un minimum de 40 mètres de l'axe de la voie, correspondant déjà au recul des bâtiments existants.

- Le long de l'A 10, la zone de recul est également de 40 mètres dans la zone UI, compte tenu que l'autoroute est en déblai sans perception immédiate sur l'avant-plan. Dans la zone NC, l'application stricte de l'article L 111-1.4 du Code de l'Urbanisme reste de vigueur, ceci étant motivé par la présence visible de l'église.

Croquis n° 1.





Mise en valeur de l'entrée sur l'agglomération de Soudan

Les directives d'aménagement consistent à :

➢ Protéger les alignements de platanes (37 sujets) comme élément paysager de grande valeur.

➢ Prévoir une zone de plantation de 20 mètres de large de manière à constituer une bande forestière en façade Sud et Est de la zone artisanale ; celle-ci permet d'améliorer sa perception depuis l'autoroute lorsqu'on vient de NIORT.

Les directives architecturales de la zone sont :

➢ La hauteur des nouvelles constructions est limitée à celle des bâtiments existants ;

➢ L'emprise au sol ne peut excéder 60 % de la surface de l'unité foncière ;

➢ Aspect extérieur des constructions : simplicité de volume, unité d'aspect et de matériaux, harmonie de couleur compatible avec les constructions existantes.

❷ - *ZONE D'ACTIVITES A L'EST DEL'AUTOROUTE*

La création d'une zone d'activités à l'Estde l'autoroute créée un impact visuel important dans la mesure où elle n'est pas en continuité d'une agglomération existante. Enfin, les directives paysagères et les mesures opérationnelles cherchent à recomposer un paysage à l'échelle de la zone d'activités et du versant préexistant, plutôt que de vouloir masquer des "objets" qui de toute manière seront bien perçus depuis la R.N 11.

Pour minimiser autant que possible cet impact visuel, l'application stricte des zones non aedificandi en bordure de l'autoroute est maintenue, soit 100 mètres et 75 mètres en bordure de la R.N 11. Cette largeur diminue progressivement jusqu'à 50 mètres le long de la R.N 11 aux abords de l'échangeur autoroutier, parce que les perceptions visuelles ne dominent plus les terrains riverains.

Les directives d'aménagement retenues sont les suivantes :

➢ En bordure d'autoroute, les 75 premiers mètres de la zone non aedificandi sont réservés uniquement aux espaces verts et aux plans d'eau, de manière à dégager une zone tampon libre de toute circulation et de tout stationnement.

➢ En bordure de la R.N 11, la totalité de la zone non aedificandi est réservée uniquement aux espaces verts et aux plans d'eau, sauf le secteur au droit de l'échangeur autoroutier qui est réservé en outre à la voirie , aux aires de stationnements paysagères et à une éventuelle zone d'information. Le secteur est relativementt vaste parce qu'il comporte des contraintes techniques pour des constructions dues à la présencee du vallon et des dolines.

- En limite Ouest de la zone, les constructions devront être implantés au moins à 10 mètres.
- Protéger les alignements de platanes (14 sujets) situés à l'Est de l'autoroute.
- Protéger le bosquet situé en ligne de crête comme espace boisé classé.
- Prévoir une zone de plantation de plantation de 15 mètres de large afin de compléter les haies bocagères existantes.
- Prévoir une zone de recul de 15 mètres de large pour l'aménagement de la voirie et pour des plantations le long du chemin de crête qui est siuté en périphérie Sud de la zone NAI.

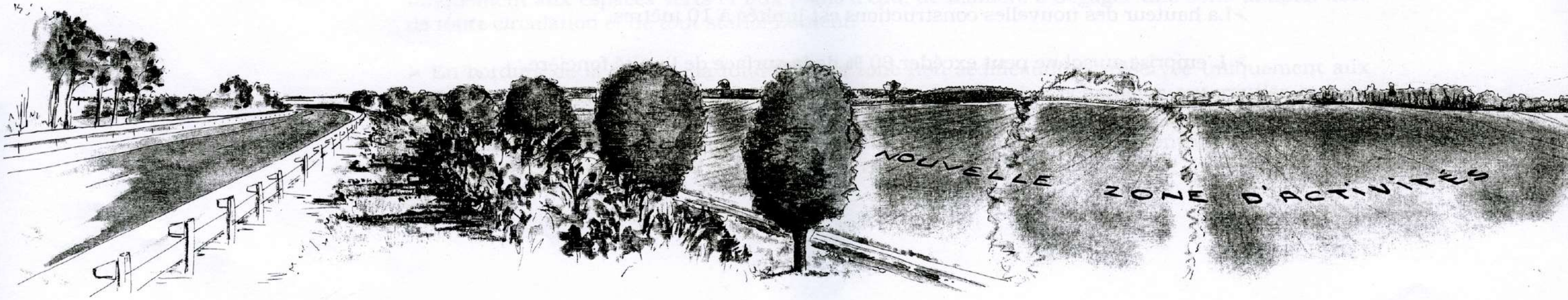
(*voir illustration n°11*)

Les directives architecturales de la zone sont :

- La hauteur des nouvelles constructions est limitée à 10 mètres.
- L'emprise au sol ne peut excéder 60 % de la surface de l'unité foncière.

Croquis n°2





Mise en valeur du franchissement de l'Autoroute A 10 avec vue sur la zone d'activité Est

➢ Aspect extérieur des constructions : simplicité de volume, unité d'aspect et de matériaux.

Interdits :

⇒tout pastiche d'une architecture archaïque ou étrangère à la région ;
⇒l'emploi à nu en parements extérieurs de matériaux fabriqués en vue d'être recouverts (briques creuses, parpaings de béton...) sauf en cas de parements extérieurs teintés dans la masse ;
⇒les couvertures brillantes ;
⇒les couvertures en fibro-ciment ;
⇒l'usage de la tôle galvanisée ;
⇒les clôtures pleines et murs bahut.

Recommandés :

⇒dans le cas de clôture constituées de matériaux en vue d'être recouverts (parpaings, briques creuses...), un crépissage en harmonie avec celui de la construction ;
⇒les matériaux métalliques prélaqués mats pour les couvertures et les parois verticales.

Obligatoires :

⇒les clôtures seront inférieures à 1,80 m. Elles seront constituées soit d'un grillage métallique marron (RAL 8017), soit d'un grillage noyé dans une haie bocagère ou seront végétales composées d'essences locales ;
⇒les constructions seront de teinte sombre (bleu nuit, gris anthracite, noir, marrron, vert sapin ...).

Illustration n° 11 : directives paysagères pour nouvelle zone d'activités

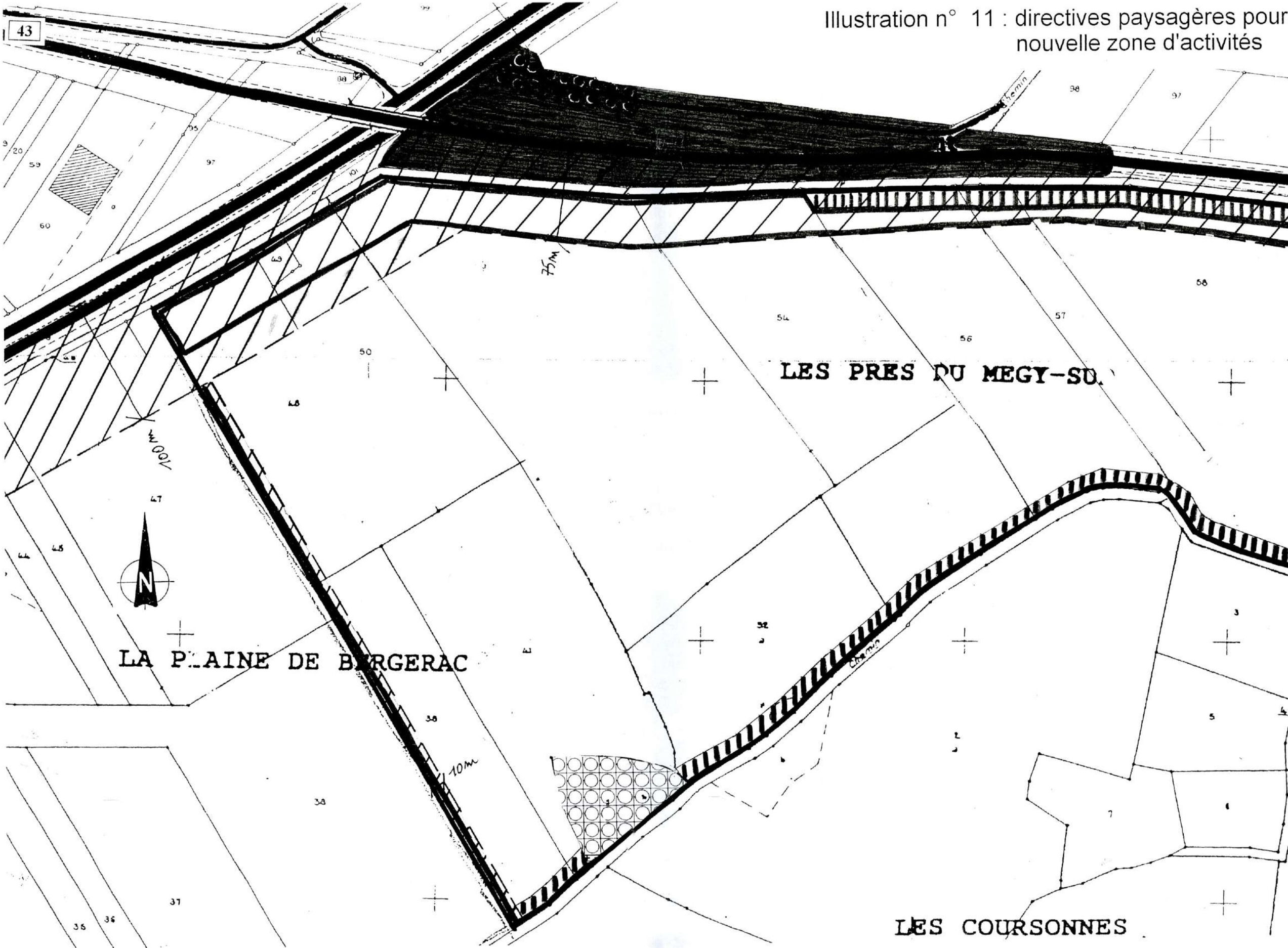
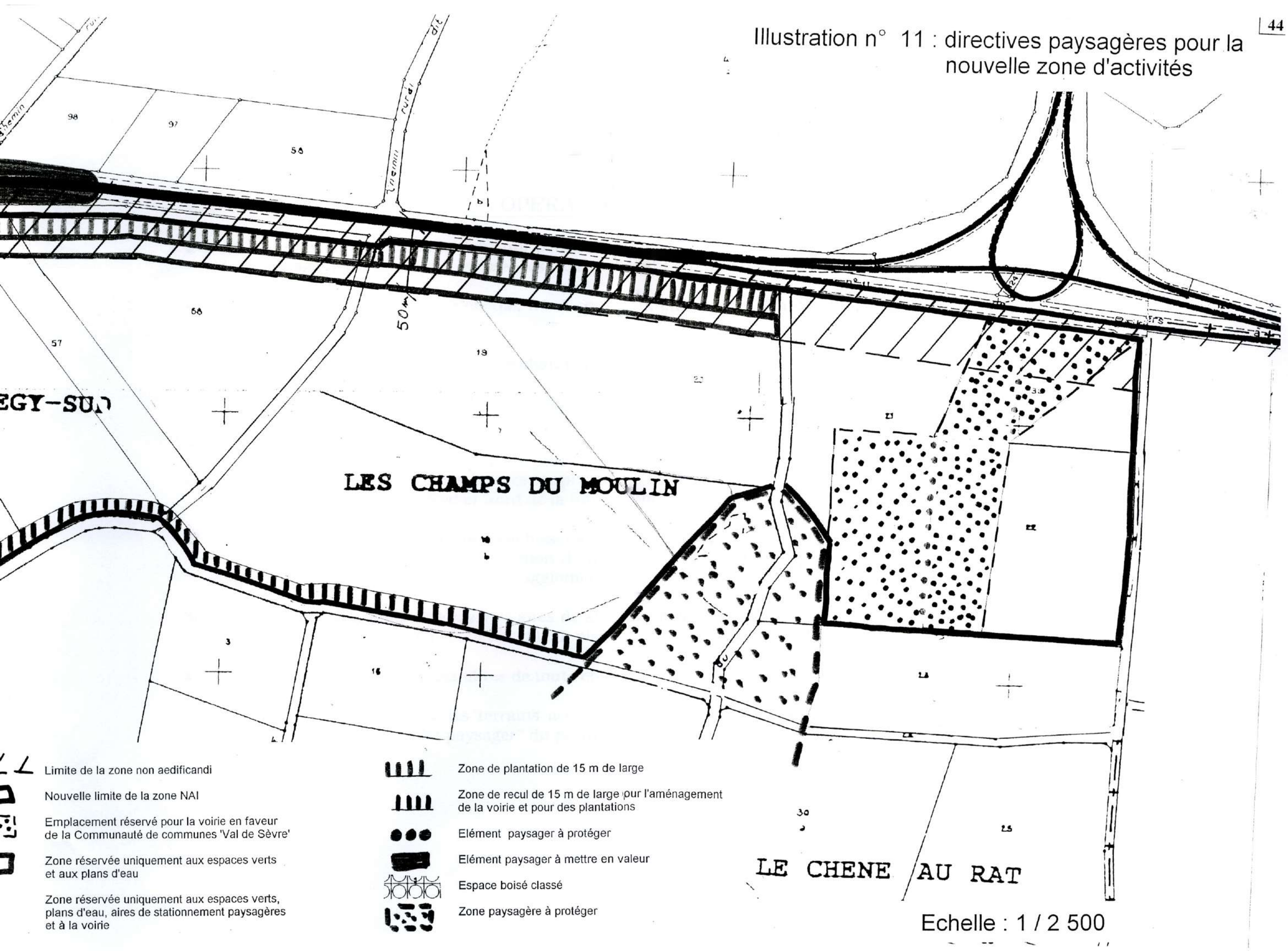


Illustration n° 11 : directives paysagères pour la nouvelle zone d'activités



Echelle : 1 / 2 500

2.3. MESURES PAYSAGERES OPERATIONNELLES

Il s'agit essentiellement de plantations qui peuvent être réalisées sous forme soit de préverdissement, soit lors des aménagements des lots. Les essences locales doivent être privilégiées.

➢ En arbre haute tige : chêne pédonculé, frêne commun, châtaignier, érable sycomore, érable champêtre, sorbier.

➢ En boisement : chêne pédonculé, érable champêtre, noisetier, troène des bois, merisier, châtaignier.

➢ En haie bocagère : chêne pédonculé, châtaignier, frêne, saule marsault, troène des bois, noisetier.

Les plantations concernent principalement :

1) La réalisation de larges bandes boisées en périphérie Ouest et Sud de l'extension de la zone artisanale, de même qu'en périphérie Sud et Nord de la future zone d'activités à l'Est de l'autoroute.

2) La mise en valeur des abords du franchissement de l'autoroute A10 sous forme de reboisement à l'Est de l'autoroute et sous forme de plantation de platanes à l'Ouest de l'autoroute afin de reconstituer des alignements homogènes à l'entrée de l'agglomération.

3) La plantation en arbre haute tige des aires de stationnement à raison d'un sujet par 50 m². Les espèces seront : châtaignier, chêne pédonculé, tilleul, platane.

4) L'engazonnement des surfaces libres de toute construction, d'aires de circulation ou de stationnement.

Toutes les mesures situées sur les terrains acquis ou concédées à des propriétaires privés devront être détaillées dans le cadre du "volet paysager" du permis de construire des constructions projetées.

ANNEXE N° 1

Annexe relative à l'application de l'article 52 de la loi Barnier et de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

(Issu du Rapport de Présentation du Dossier de POS, octobre 1998 et actualisé en fonction des évolutions du dossier de PLU)

ANNEXE N° 1.a

Annexe relative l'article L.111-1-4

Projet Urbain de la zone de Champs Albert

I- L'analyse du site et des paysages

1.1- UN SITE MARQUÉ PAR SON EXPLOITATION AGRICOLE

Le secteur de Champs Albert est dominé par son exploitation agricole. Le paysage est caractéristique d'une zone de plaine ouverte, dédiée à l'agriculture intensive:

- parcellaire de grande dimension
- couvert végétal réduit aux cultures ; aucun arbre ou alignement de haies, sauf en marge de la zone

Les monocultures pratiquées ont entraîné un appauvrissement du milieu naturel qui se traduit aujourd'hui par un intérêt écologique faible.

Soulignons par ailleurs que la zone situe également à proximité de secteurs bâtis du bourg (côté nord de la zone).

1.2- LES ÉLÉMENTS MARQUANTS DU PAYSAGE

Dans ce secteur, il n'y a pas réellement d'éléments marquants dans le paysage; l'autoroute s'intègre bien dans le paysage, étant donné sa position au pied des coteaux bocagers d'Aiript et la Chesnaye et l'alternance entre passages ouverts et masques végétaux.

les marges de la plaine

De part et d'autre de la plaine, les éléments boisés des coteaux, de la vallée de la Sèvre et d'Eclette sont autant de points de repère qui ferment les vues.

Depuis l'est de la commune, autour de l'autoroute A10, on aperçoit partiellement en silhouette la zone d'activités, notamment à partir des silos jusqu'aux dernières installations des Champs Albert.

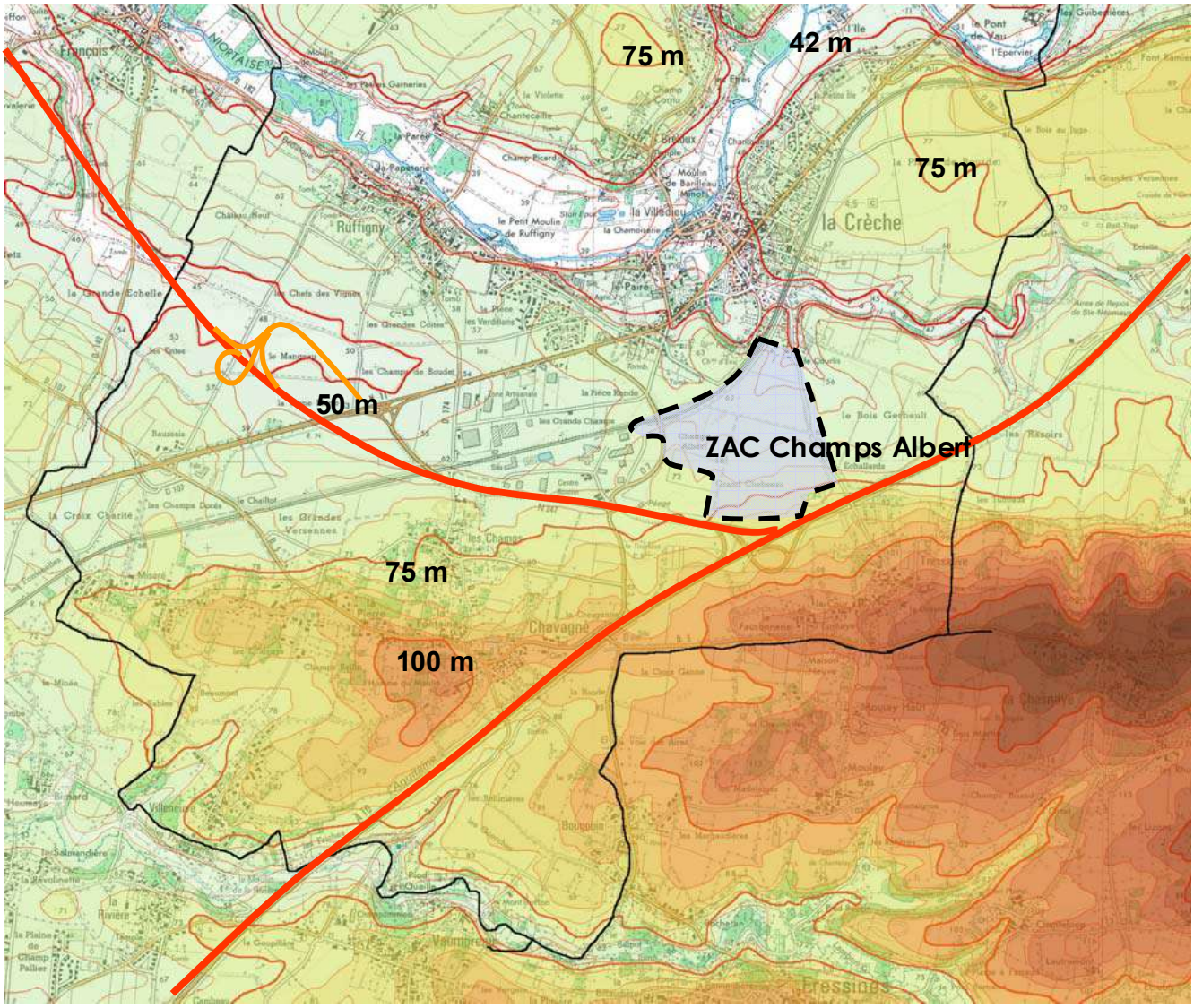
1.3- UN RELIEF PEU MARQUÉ

Le site possède une pente générale orientée est-ouest, des coteaux bocagers d'Aiript et la Chesnaye vers la vallée de la Sèvre.

Un relief secondaire partage le secteur en deux, selon des directions nord-sud. Il s'agit de la vallée d'Ecelette qui vient creuser le plateau en son milieu et oriente les écoulements vers la Sèvre Niortaise.

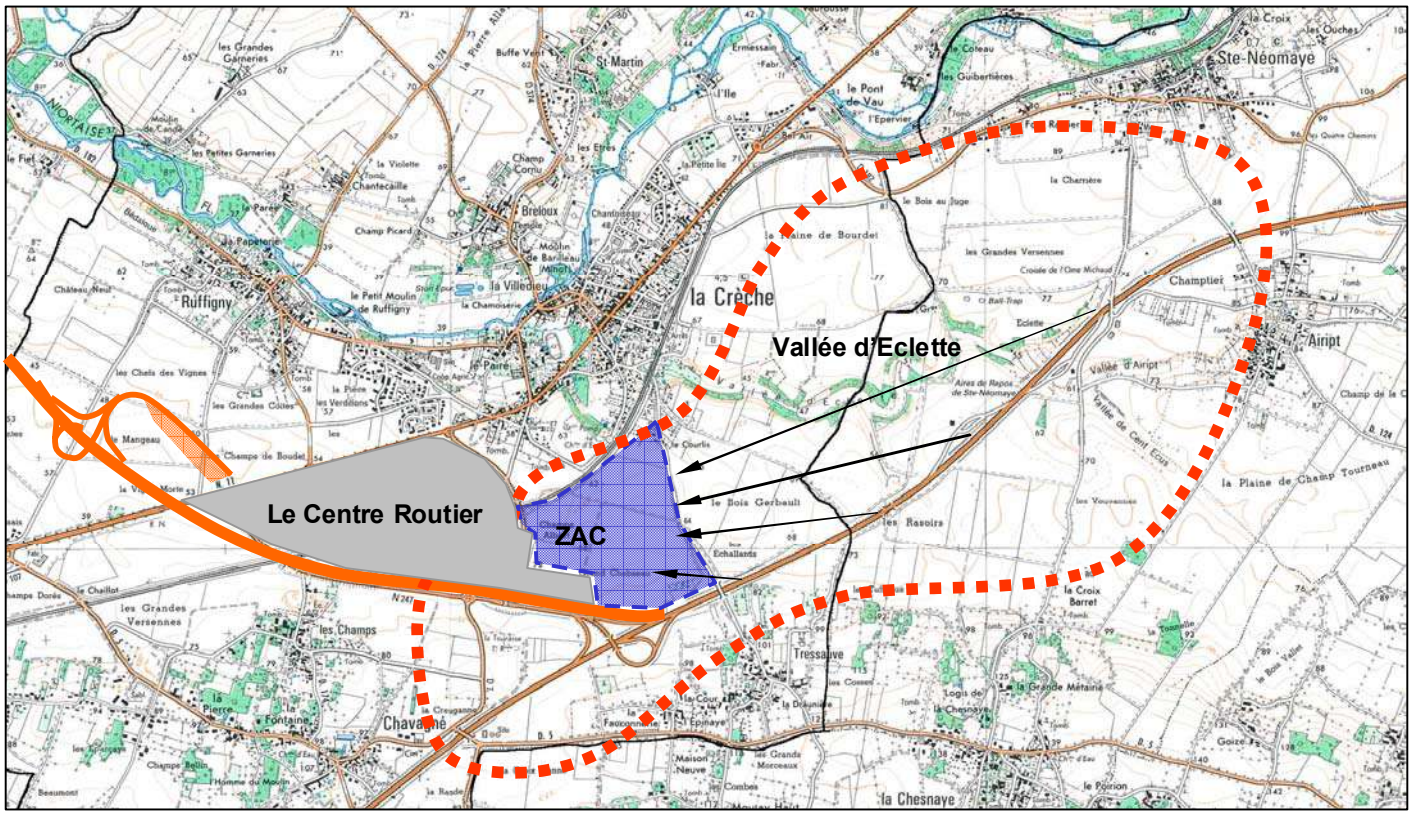
La ZAC des Champs Albert s'inscrit dans le contact de voiries ;

- sur la RD.7 qui constitue un point haut d'accès côté Ouest,
- sur l'A.10 qui la surplombe côté Sud
- sur la voie ferrée côté Nord.



1.4- LES VUES LOINTAINES, LES COVISIBILITÉS

La covisibilité est également réduite avec l'actuelle zone d'activités, dans la mesure où elles se situent sur deux versants opposés, et la RD 7 qui passe au dessus de la voie ferrée avec son traitement paysager dense joue le rôle de barrière visuelle. Ainsi, depuis la RN 11, la zone n'est pas visible puisqu'elle se situe en contrebas par rapport à la RD.7.



- *pas* de *vues lointaines depuis* le sud

La proximité des points hauts de Chavagné et Bouguoin ferme nettement le paysage depuis le sud de la commune. Les villages de Chavagné, Bouguoin, Tressauve, implantés sur des points hauts n'ont des vues que très partielles vers le site et plus largement vers le bourg de la Crèche, du fait d'effets de masque végétal des nombreux boisements qui les bordent.

- des vues lointaines nord et nord-est

L'orientation générale de la plaine de Niort suivant une direction nord-est / sud-ouest dégage des vues lointaines selon cette direction, même au-delà de la vallée de la Sèvre. Celles-ci sont d'autant plus importantes qu'elles correspondent à l'axe de l'autoroute A10.

Dans ce contexte, la zone de Champs Albert constitue un secteur très visible.

- covisibilités* réduites avec les *zones d'habitat

La zone est plus ou moins proche des zones habitées :

- à 500 m du centre de la Crèche;
- à 2 500m de Chavagné ;
- à 1 500m de Tressauve.

Toutefois, la présence de rideaux boisés sur ces villages limite les covisibilités.

Concernant le bourg, il reste relativement impliqué en terme de covisibilité, car le plus proche.

***- covisibilité importante* avec le secteur de *Pain* Perdu**

De l'autre côté de la voie SNCF, se trouve le secteur de Pain Perdu qui accueille le centre d'animation et de congrès.

L'absence de végétation haute, le relief créent des vues directes importantes entre le bourg et la zone.

II. Les modalités d'application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

Le dernier alinéa de l'article L.111-1-4 du code de l'Urbanisme précise que les dispositions relevant de l'inconstructibilité ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

La municipalité a pour objectif de soutenir des aménagements de qualité sur les zones économiques. Elle retient donc des aménagements facilitant l'insertion des futures constructions dans le site et justifiant ainsi des possibilités de déroger aux reculs imposés au titre du L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme.
Les réductions des reculs pour les constructions et installations de la zone économique sont les suivantes :

- **de 20 mètres par rapport à la limite d'emprise de la l'Autoroute A.10 et A.83 (au lieu de 100 mètres mesuré à partir de l'axe des voies,**

.

2.1- LES ENJEUX ET OBJECTIFS

La zone d'activités des Grands Champs a été créée lors de l'arrivée de l'autoroute A I0 sur la commune, avec la création de l'échangeur. Aujourd'hui, cette zone est presque totalement occupée.

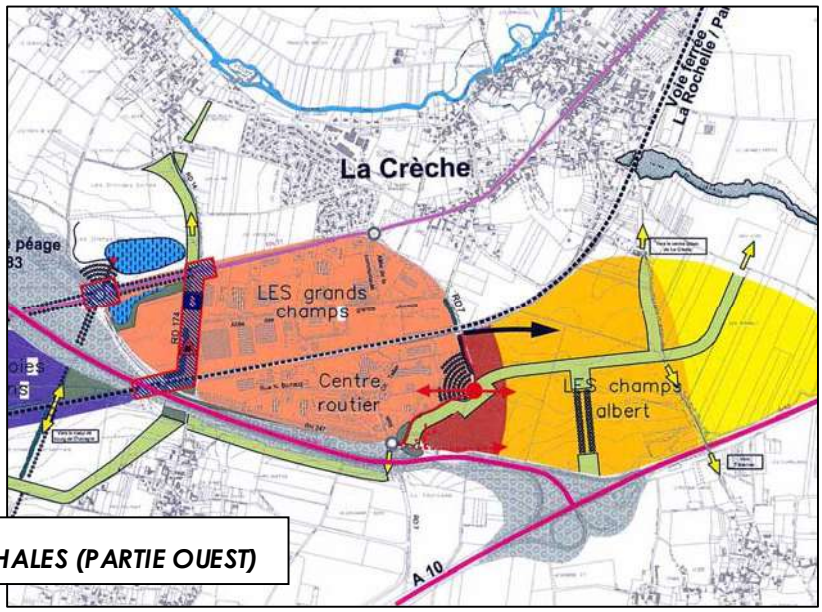
En complément de la grande zone d'activités programmée entre la RN11 et l'A83, la Communauté de Communes Arc-en-Sèvre a jugé opportun de compléter l'offre de terrains en créant une zone dans le secteur de Champs Albert à vocation à accueillir des activités logistiques et embranchées, à l'Est des Grands Champs.

Les enjeux sont donc importants en terme notamment d'équilibre de la zone économique dans son contexte environnemental.
L'inscription au PADD de différentes mesures impose une maîtrise de l'urbanisation des zones économiques en général.
Rappelons que le dossier de ZAC (décliné dans les différentes pièces du dossier de PLU) constitue un outil de maîtrise des aménagements du secteur.

Rappel du PADD :

- **« Améliorer l'accueil de nouvelles activités sur l'espace économique Atlansèvre avec un cadre de haute qualité environnementale …**

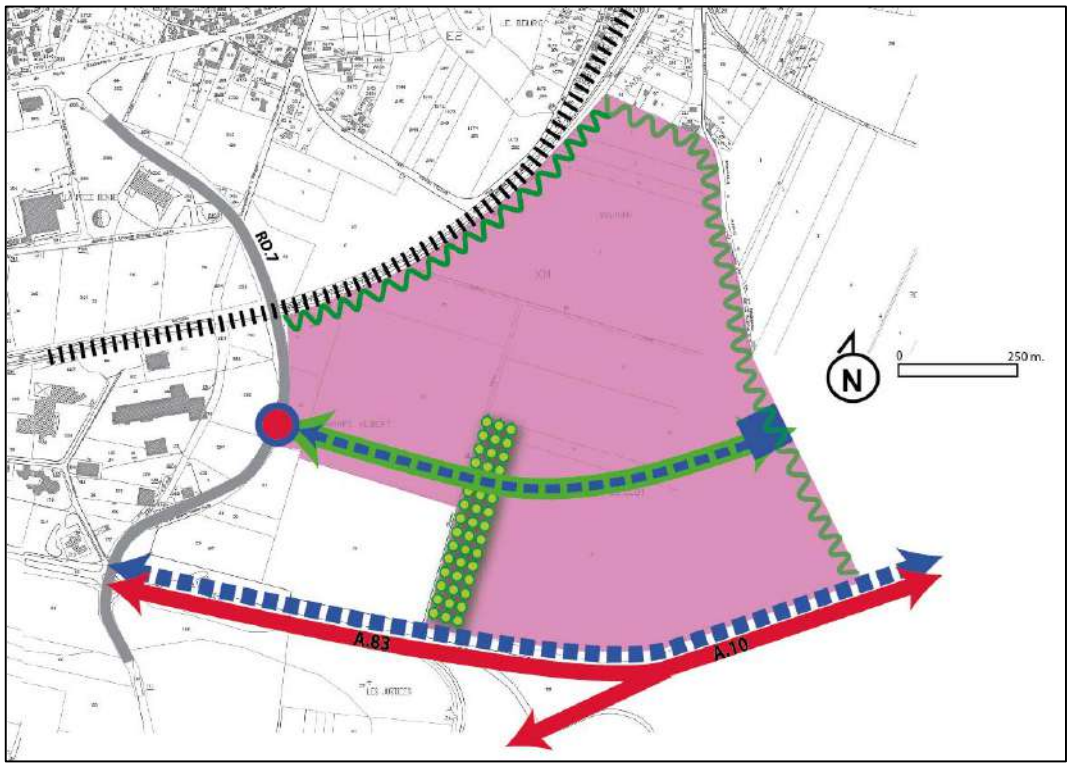
- **valoriser l'image des zones d'activités par un projet de haute qualité environnementale (intégration paysagère des sites adaptée à leur impact visuel, recherche architecturale pour les volumes d'activités…). »**



LE SCHEMA DIRECTEUR DE L'ETUDE THALES (PARTIE OUEST)

2.1.1- LE PARTI D'AMENAGEMENT

Le schéma d'aménagement de la ZAC précise les modalités de desserte, d'organisation et d'intégration paysagère de la zone. Les voies structurantes et les franges paysagères font l'objet de plusieurs Emplacements Réservés au plan de zonage du PLU ce qui permet de soutenir réglementairement l'aménagement de la zone.



PRINCIPE D'AMENAGEMENT DE LA ZAC

2.1.2- LE DIMENSIONNEMENT DE L'OPÉRATION

L'extension de la zone d'activités des Champs Albert fait l'objet d'une ZAC. Le périmètre opérationnel couvre une superficie de 70 hectares environ. Il constitue une importante réserve foncière dans le prolongement Est du Centre Routiers.

2.2- LE FONCTIONNEMENT URBAIN

les conditions d'accès

Le secteur présente certaines contraintes du point de vue de la desserte puisque la zone est uniquement accessible par la RD.7 rattachant la Nationale 11 par un giratoire.
La RD.7 offre actuellement un débouché à proximité de l'entrée du centre routier. Précisons aussi que la RD.247 permet le contournement des Grands Champs par le Sud et proposant ainsi une connexion sur Rond-point de l'échangeur autoroutier.

Dans ce contexte, l'extension de la zone nécessite la création d'un nouveau carrefour sur la RD.7. Celui-ci est affiché au schéma d'aménagement de la ZAC et est repris par le Document d'Orientation d'Aménagement (DOA) du PLU.
Cet aménagement permettra de greffer une desserte principale pour la zone.

Par rapport à celle-ci, Il est important de rappeler que le Schéma Directeur (étude Thalès), repris au PADD et matérialisé par le DOA, fait apparaître des possibilités de continuité de la voirie de desserte vers l'Est de la ZAC. Ce principe vise à assurer à terme la création d'une voie de contournement de La Crèche permettant de résoudre une problématique s'affirmant de plus en plus, celle de la superposition des déplacements liés à la zone économique et les déplacements pendulaires sur le centre ville.

En outre, un Emplacement Réservé a été défini afin de permettre la réalisation d'une voie de contournement au sud de la zone des Champs Albert (N°2, à destination de la CDC) afin de poursuivre le contournement existant au Sud du centre routier. Cet ER soutient la même perspective d'un contournement du centre bourg de La Crèche à plus ou moins long terme.

Cette ouverture vers l'Est constitue une première réponse à l'accroissement du trafic poid-lourd et à l'augmentation générale des déplacements domicile-travail congestionnant le centre-bourg aux heures de pointes. Cette ouverture permet de mieux envisager une hiérarchisation des déplacements entre les pôles économiques et le centre-bourg.
L'accroissement permanent des déplacements impose la prévision de mesures de grande envergure.

Concernant le transport des marchandises, rappelons que des embranchements sont prévus sur la voie ferrée au Nord de la zone afin de mettre à profit de la vocation spécifique de la zone pour la création d'un futur pôle multimodal.

2.3- LES RELATIONS AVEC LES AUTRES ESPACES

les relations avec la zone des Grands Champs

Les accès communs à proximité du rond-point sur la RD.7 assurent de bonnes relations entre les deux zones économiques, celle des Grands Champs à l'Ouest et celle des Champs Albert côté Est. Cette voie constitue une des voies principales d'accès aux zones économiques organisées de part et d'autre.

Toutefois, l'accroissement des déplacements (automobiles et poids-lourds) se reportant de façon quasi exclusive sur la RD.7 risque de congestionner à terme ce rond-point bien que d'un dimensionnement conséquent.

Un certain nombre de mesures précédemment décrites offre des ouvertures devant assurer le désenclavement de l'ensemble économique à terme.

les relations avec les quartiers d'habitat

La position de la nouvelle zone économique dans le prolongement du Centre Routier lui permet de bénéficier de la desserte de la RD.7 et de s'intégrer dans une logique de déplacement à l'échelle de la commune.

Toutefois, le côté Nord de la ZAC, qui se rapproche des secteurs d'habitat du bourg de La Crèche, impose la définition de mesures spécifiques.

Celles-ci sont traduites essentiellement à travers deux principes d'aménagement visant à assurer la mise en œuvre de coupures minimums avec l'habitat :

- Le premiers apparaît à travers le plan de zonage qui prévoit pour la zone AU (zone UC au POS antérieur) située sur le côté Nord-Ouest de la zone, la réservation d'un espaces à planter d'une largeur de 10 mètres minimum sur toute la limite concernée. De plus, la définition d'une large zone N plus au Nord permet de maintenir une coupure d'urbanisation franche part rapport au zones urbaines existante.
- Le second principe figure au DOA à travers l'orientation d'aménagement n°10. Celle-ci impose un traitement paysager de l'ensemble des franges Nord et Est de la zone. Ce traitement doit permettre la mise en place de plantations, voir d'un merlon planté assurant une isolation entre la zone économique et l'habitat le plus proche.

2.4- L'INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT

limiter les vues lointaines nord-nord-est

Etant donné la grande ouverture du site de la ZAC et son implantation sur un versant déclinant progressivement vers le bourg, l'insertion des bâtiments dans ce contexte paysager nécessite un parti pris d'aménagement pertinent et à l'échelle de grandes perspectives paysagères.

L'aménagement de plantations d'alignement assez denses en marge de l'opération et le long de la voirie structurantes contribuera à atteindre cet objectif d'intégration paysagère.
Une attention particulière pour l'implantation des volumes et leur traitement architectural contribuera à facilité l'intégration de la zone.

Concernant le traitement des franges paysagères, plusieurs mesures sont affichées au plan d'aménagement de la ZAC et sont déclinées à l'intérieur du DOA.
Des plantations sont prévues sur les limites de la zone en accompagnement des voies de dessertes principales. Concernant le traitement des franges en contact avec l'espace agricole (côté Est), où les enjeux d'intégration sont les plus forts, celui-ci vise la mise en place de rideaux de plantations relativement denses de type haie bocagère. Cette frange doit constituer une transition verte entre la zone agricole et la zone d'activités.

Si le traitement du pourtour de la zone est nécessaire à son intégration, des mesures visant une organisation interne de qualité s'avèrent aussi importantes. Des plantations sont donc aussi prévues en accompagnement des dessertes afin de soutenir la qualité d'accueil de la zone économique.
Il est aussi prévu la création d'un grand mail arboré à l'intérieur de la zone directement traduit au DOA. Répondant à un axe Nord-Sud, il divise la zone en deux ensembles et permet ainsi d'organiser visuellement la zone autour de cet axe vert structurant.
Ce mail planté diminue l'impact des constructions, il créer une silhouette structurée, lisible depuis l'autoroute.

L'ensemble de ces mesures permet de conforter le caractère organisé du secteur économique.

soigner les marges côté Pain Perdu

La proximité immédiate du centre d'animation et de congrès (l'Hélianthe) milite en faveur d'un traitement de qualité des vues depuis ce secteur, afin de lui conserver son environnement et ne pas nuire à son image. Il conviendra de traiter l'espace et les façades visibles avec les mêmes obligations de qualité qu'en façade principale.

Les plantations d'accompagnement respectives aux zones permettront de mieux soutenir leur intégration.

III. La conformité avec les objectifs de la loi Barnier

3.1- LA SÉCURITÉ

L'objectif de sécurité repose en grande partie sur la question des conditions de circulation et d'accès des différents secteurs.

En ce qui concerne la zone de Champs Albert, les contraintes liées à la RD.7 (son statut, sa configuration en courbe, son franchissement des lignes SNCF), rendent difficile tout accès en milieu de zone ou à proximité du secteur de Pain Perdu.
Toutefois, c'est par la mise en œuvre d'un giratoire, un aménagement d'envergure et d'un dimensionnement répondant aux exigences d'un ensemble économique que la desserte sera assurée et ainsi sécurisé.

L'accès de la zone existant a été positionné au niveau de l'entrée du centre routier, avec la mise en place d'un tourne-à-gauche en sens unique pour accéder à la zone depuis La Crèche.
Ainsi positionné, ce second accès est aisé depuis la RN.247, connecté à la RN 11 et branchée sur l'échangeur A83 par l'intermédiaire d'un rond-point sur la nationale.

La création d'un second rond point sur la RD.7 permet de reporter la circulation de la partie des entreprises embranchées hors des faisceaux ferrés et optimise l'efficacité des installations ferrées.

Concernant les dessertes internes des zones, le règlement impose le respect d'une largeur minimum des voies des dessertes à savoir, 7 mètres pour les voies principales et 4 mètres pour les voies secondaires. Ce dimensionnement minimum permet d'assure une circulation sécurisé à l'intérieur de la zone.

Au final, la desserte des activités en place ne traverse pas les zones d'habitat. Le tracé de la voie ferrée matérialise la dissociation claire entre les secteurs résidentiels et secteurs économiques.

3.2- LES NUISANCES

L'installation de nouvelles activités engendrera des nuisances sonores supplémentaires pour les constructions isolées les plus proches au Nord.
Ces dernières se positionnent dans le rapprochement d'une réserve à destination d'un pôle multimodal.

Au contact de la zone AUz2 et le secteur Nh, le schéma d'aménagement de la ZAC prévoit une frange verte qui remplira le rôle d'espace tampon entre les deux secteurs. De plus, un espace à planter de 10 mètres de large est disposée le long de la voie ferrée (côté Nord) permet de maintenir un espace de transition à aménager en espace vert entre la zone destinées aux activités (AUz2) et une zone à caractère résidentiel (AU) située au Nord.

D'une part, ces mesures assureront des reculs minimums entre les installations et les constructions respectives des zones. De leur éloignement dépend la réduction des nuisances vis-à-vis de l'habitat.

Enfin, les traitements paysagers imposés sur les limites de zones garantissent la mise en place de plantations et d'un merlon devant réduire considérablement les nuisances sonores. Bien que d'une efficacité d'écran négligeable (10 mètres de forêt dense permettent de réduire d'un décibel), la végétation est psychologiquement perçue comme un réducteur de bruit. Les arbres peuvent apporter des modifications sensibles à l'ambiance acoustique dans un espace urbain, par effet d'absorption et par effet de masque. La création d'un merlon constitue toutefois, la solution la plus efficace pour la réduction des nuisances sonres.

Concernant les nuisances engendrées par l'augmentation du trafic routier aux abords du site et sur les RD.7 et RN.247, celles-ci génèrent des nuisances sonores limitées sur des secteurs d'habitats positionnés en retrait.
A une échelle plus large de la ville, la sécurité des résidents n'est pas touchée pour des raisons de détachement affirmé entre les espaces d'habitat et le site d'activités.

Concernant les nuisances sonores liées aux infrastructures routières des mesures d'isolation acoustique devront être prévues sur les constructions destinées à l'hébergement de personnes conformément à la réglementation en vigueur.
Rappelons que ces mesures doivent par exemple s'appliquer pour les habitations des personnes dont la présence permanente est nécessaire.
Le règlement de la zone AUz autorise les constructions liées au gardiennage ainsi que les hôtels et restaurants. Des mesures d'isolation s'imposent à ce type de

constructions qui seraient implantés dans la bande des 100 mètres mesurée de part et d'autre de l'axe des autoroutes et de la RN.11.

3.3- LA QUALITÉ DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES

3.3.1- Les études soutenant la qualité de l'urbanisme et des paysages :

Plusieurs études récentes permettent de garantir la qualité des futurs aménagements des zones économiques de la commune :

- **Le schéma directeur (étude Thalès)** présente un principe d'aménagement repris au PADD (économie et déplacement). Il impose de proposer une bonne insertion des installations dans leur environnement par différentes mesures.

- **Le schéma d'aménagement de ZAC** reprend les principes du schéma directeur en précisant l'organisation du secteur et la distribution du réseau de voirie inscrite au plan de zonage.

- **La Charte Paysagère de l'espace économique ATLANSEVRE** de 2004 définit les axes et les orientations stratégiques de valorisation paysagère de l'espace économique Atlansèvre. Elle permet de concevoir un aménagement cohérent de l'espace en terme d'image et d'usage.

3.3.2- Les mesures adoptées :

Le plan d'aménagement de la ZAC traduit au Plan de zonage par le zonage (Emplacements Réservés) et le DOA assure une insertion cohérente de la ZAC dans son environnement urbain et agricole. Il impose la création de relations simples et efficaces avec les grandes infrastructures routières, avec les autres zones d'activités et les zones d'habitat plus ou moins proches.
Le principe de desserte de la zone par l'intermédiaire d'une voirie centrale définit des découpages parcellaires simples induisant des implantations logiques par rapport à celle-ci.

- L'insertion dans le paysage passe par la réservation de bandes vertes autour et à l'intérieur de la zone :

La création de plantations sur la limite Est ouverte sur les espaces agricoles permet de réduire fortement les effets de « fronts bâtis ». Une haie bocagère type « coupe vent » plantée le long de la route de Tressauve jouera le rôle d'espace tampon avec les espaces agricoles. Elle diminuera par conséquent l'impact visuel des futures constructions à l'échelle de grandes perspectives paysagères.

En outre, la voie centrale Est-Ouest de 25m d'emprise est longée de doubles allées d'arbres d'alignement permettant d'affirmer son caractère structurant dans la zone d'activités.
De plus, l'aménagement de la zone s'accompagne de la plantation d'un mail perpendiculaire à l'A.83 affiché au DOA. Il doit faire office de ligne de force structurante dans la composition de cet espace.

Pour contribuer à maintenir une transition avec l'espace naturel, pour limiter une trop grande imperméabilisation des sols, les parcelles devront également recevoir un traitement paysager sur leurs espaces libres.

Les éventuelles zones de dépôt devront être cernées par des clôtures végétales d'un développement suffisant. Les aires de stationnement seront plantées d'arbres haute-tige mais également de haies basses permettant une fragmentation de l'espace et éviter les effets de masse.

Concernant le recul des installations et constructions de la zone, il est fixé à 20 mètres minimums de la zone Ur. Cette mesure permet d'assurer le maintien d'une marge minimale et continue le long de l'emprise ASF.

Le traitement paysager doit proposer un **repère d'échelle** par rapport aux futurs éléments construits et **repousser le phénomène de front bâti uniforme** (effet de barre) perceptibles notamment à partir de l'autoroute.

Cette trame verte a pour finalité d'assurer l'intégration de la future zone dans un contexte à caractère ouvert. Elle n'a pas pour objectif de masquer l'opération mais, la mise en place de cette trame vise la gestion la plus harmonieuse possible du nouveau paysage qui se constituera à terme sur le secteur.

- Les conditions de maîtrise des effluents :

En ce qui concerne la pollution, les risques ont été évalués et des mesures

de traitements des effluents sont précisées au règlement de la ZAC.
Rappelons que la zone n'est plus concernée par la servitude d'utilité publique générée par le captage de Pain Perdu, puisque celle-ci a été levé. Ce captage n'est plus exploité depuis plusieurs années, le secteur n'est donc plus concerné par la servitude AS1.
Toutefois, l'aménagement de la ZAC devra prévoir la création de bassins de rétentions des eaux pluviales, sur les limites Nord et Est rassemblant les points altimétriques les plus bas, afin de répondre aux exigences réglementaires qui s'impose au projet (loi sur l'eau).

En matière d'eaux usées, le schéma directeur d'assainissement affiche les prévisions d'augmentations des capacités de la station d'épuration actuelle en réponse aux nouveaux besoins générés.
Une notice d'impact portant sur la création d'une station d'épuration traitant les eaux usées de la ZAC Atlansèvre a été réalisée en août 2005. La station collectera les effluents biodégradables, compatibles avec le traitement par boues activées, provenant des entreprises implantées sur la ZAC.
De type *boues activées*, cette station est dimensionnée pour une capacité nominale de 3 000 équivalents-habitants.

Les eaux traitées seront rejetées dans la Sèvre Niortaise.

3.4- LA QUALITÉ ARCHITECTURALE

Le caractère architectural et urbain de la zone est pris en compte à travers plusieurs articles du règlement. Ainsi, des règles spécifiques imposent un traitement qualitatif des constructions tant sur leur implantation que sur leur aspect.

3.4.1- La maîtrise de l'organisation urbaine :

Les articles 6, 7, et 8 de la zone AUz impose des reculs minimums des constructions par rapport aux limites d'emprises publiques (10 mètres), par rapport aux limites de la RN.11 (20 mètres) et par rapport à la zone Ur (20 mètres). Cette mesure est favorable à la constitution d'espaces aérés (avenues paysagées et mise en place de franges vertes le long de certaines voies structurantes.
Pour éviter les effets d'arrière de zone, le règlement impose un certain nombre de mesures. Depuis l'A 10 et le secteur de Pain Perdu, il sera demandé de prévoir un traitement des façades sur ces marges se rapprochant de celui d'une

façade principale (volume, matériaux, couleurs.. .).

D'une manière générale au regard de l'emprise importante de la zone concernée, son impact dans le paysage doit s'accompagner d'un traitement architectural des bâtiments ambitieux pour participer à la valorisation du site et marquer nettement la volonté locale de mettre en place une zone d'activités de qualité.

3.4.2- La maîtrise des teintes et des couleurs de bâtiments :

L'article 11 impose le choix des teintes et de matériaux propices à la réduction des effets de « barres visuelles » générés par des bâtiments de grande envergure. Les mesures de plantations affichées au plan de zonage participent aussi à la réduction de ces effets de barres visuelles.

IV- La traduction réglementaire

La prise en compte réglementaire de la loi Barnier dans le présent projet passe en premier lieu par l'insertion de cette étude dans le PLU de la commune de la Crèche. Ce rapport tient lieu de rapport justificatif pour déroger à la règle de l'inconstructibilité dans la bande des 75 ou 100m.

Pour s'assurer de la mise en œuvre effective des principes dégagés dans cette étude, répondant aux critères de l'article L-111-1-4 du code de l'urbanisme, différentes mesures sont traduites réglementairement sur le plan de zonage et le règlement.

4.1- LA TRADUCTION SUR LES DOCUMENTS GRAPHIQUES

Le plan de zonage et le Document d'Orientation et d'Aménagement soutiennent réglementairement le projet d'aménagement de la zone des Champs Albert. La mise en œuvre des outils réglementaires est la suivante :

- Création **d'un emplacement réservé** pour la création d'une voie de contournement Sud.
- L'inscription au Document d'Orientation et d'Aménagement de mesures soutenant les principes organisationnels de la zone :
  - création d'une voie de desserte principale et traversante de la zone,
  - création d'un mail structurant,
  - création de franges de plantions sur les limites Nord et Est.

4.2- LA TRADUCTION DANS LE RÈGLEMENT

Le règlement a été rédigé en cohérence avec les prescriptions de la Charte Paysagère relative à l'espace économique Atlansèvre de 2004.

Les éléments permettant de garantir un aménagement de qualité sont repris dans différents articles du règlement de la zone AUz et son secteur AUz2.

On peut citer notamment :

***article* 3 - Accès et voiries :**

Les accès doivent être aménagés de façon à ne pas présenter un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Les caractéristiques des accès doivent répondre à des conditions satisfaisantes de desserte sans être inférieure à 8 mètres : défense contre l'incendie, protection civile, collecte des ordures ménagères, etc...

En outre, le portail d'entrée dans la parcelle doit être en recul par rapport à la limite de propriété afin de permettre le stationnement temporaire de gros porteurs.

1. Ce recul est au minimum à 18 m par rapport à la limite de propriété pour les parcelles supérieures à 5000 m2,
2. Ce recul est au minimum de 12 m par rapport à la limite de propriété pour les parcelles inférieures à 5000 m2.

Largeur de chaussée de **7 mètres** minimum pour les voies principales.

***article* 4 - Réseaux divers :**

Tout mode d'occupation ou d'utilisation du sol **doit** être raccordé au réseau public d'assainissement.
L'évacuation directe des eaux usées non traitées est interdite dans les fossés, cours d'eau et réseaux pluviaux.

article 6 – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

« Les constructions doivent s'implanter en observant un recul d'au moins égal à 10 mètres.

Le long de la RD.7, toutes les constructions doivent respecter une marge de recul au moins égal à 20 mètres. Les constructions principales doivent aligner sur cette marge au moins un de leurs éléments constitutifs (façade, portion de façade ou angle).
Le long des autoroutes, les constructions doivent respecter une marge de recul au moins égal à 20 mètres par rapport à la limite de zone Ur. »

Ces mesures garantissent l'organisation urbaine des zones, dont la perception est conditionnée par les voies de communication, en agissant sur le recul des implantations des futurs bâtiments.

article 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

« Les constructions principales doivent respecter la direction donnée par la trame parcellaire et les bandes boisées (implantation parallèle ou perpendiculaire).

Les constructions doivent respecter un recul minimum dont la distance L doit être au moins égale à H/2 sans pouvoir être inférieure à 8 mètres. »

Ces mesures garantissent une disposition aérée des dessertes de la zone et une bonne lisibilité des fonctions de la zone.

article 11 : Aspect des constructions :

Les constructions doivent respecter un corps de règles imposées à l'article 11 qui se structure suivant 3 chapitres :

« 1. PRINCIPE GENERAL
…
Les constructions doivent présenter un volume, un aspect, des couleurs et des matériaux de nature à ne pas porter atteinte à ceux des constructions avoisinantes.
Le niveau RDC du bâtiment doit être au plus près du niveau du terrain naturel au milieu de la plus grande longueur. Le choix et l'implantation de la construction devront être en accord avec la topographie originelle du terrain de façon à limiter au strict minimum les travaux de terrassement.
…
2. DISPOSITIONS POUR LES BATIMENTS
a) façades
…
Les matériaux utilisés sont suivants : enduit teinté, bardage bois, bardage métallique laqué ou plastique, sous réserve qu'ils soient de couleurs sombres.
…
• Les façades latérales et postérieures des constructions seront traitées avec le même soin que les façades principales. Il en sera de même pour les constructions annexes.
b) toitures
Les couvertures apparentes devront s'harmoniser avec les couleurs utilisées en

façade.

3. DISPOSITIONS POUR LES CLOTURES
…
(Se reporter à la Charte Paysagère annexée au dossier de PLU)

4. ARCHITECTURE CONTEMPORAINE
Les règles préétablies ne doivent pas cependant interdire la réalisation de programmes de création contemporaine qui se distingueront obligatoirement par leur valeur exemplaire et par le respect de l'environnement. »

La topographie spécifique aux zones impose la définition de mesures ayant des incidences sur l'organisation paysagère.

Les vues lointaines depuis l'autoroute A.10 donnent sur l'intérieur de la zone de Champs Albert ; pour éviter les effets de fonds de zone souvent peu aménagés, il est demandé de traiter les façades des bâtiments donnant sur le secteur dans le même souci de qualité que les façades principales (tant au niveau des volumes que de l'aspect, des matériaux employés).

Les clôtures seront uniformisées afin d'assurer une certaine unité. Elles devront s'harmoniser avec les couleurs utilisées en façade.

La haie est composée d'essences mélangées d'arbres conduits en haut jet, d'arbres conduits en cépée et d'arbustes buissonnants choisis dans la palette végétale. La liste figure à la Charte paysagère jointe en annexe.

Le règlement prévoit enfin d'ouvrir des possibilités de formes architecturales contemporaines.

article 12 : Stationnement des véhicules :

Les aires de stationnement devront recevoir des traitements paysagers de qualité, les places réservées au stationnement des véhicules doivent correspondre aux besoins des constructions admises dans la zone et être réalisées en dehors des voies publiques. La référence à la Charte Paysagère prescrit un certain nombre de principe d'organisation des plantations et des stationnements.

article 13 : Espaces libres et plantations :

Les constructions doivent respecter un corps de règles imposées à l'article 13 qui se structure de la façon suivante :

« 1. Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations en nombre équivalent.

2. Les espaces libres de toute construction ou infrastructure interne devront être plantés ou engazonnés.

3. Des rideaux de végétation suffisamment épais doivent être plantés conformément aux espaces à planter reportés sur le document graphique (petits cercles).
Conformément à l'article L. 111-4 du code de l'urbanisme, relatif à la loi 95 – 101, dite loi Barnier, des composantes végétales veilleront à :

- *assurer l'intégration de la zone d'activités dans le paysage environnant*
- *limiter les impacts visuels sur le paysage environnant*
- *atténuer les nuisances sonores sur le site, dues à la proximité de l'autoroute A10*
- *assurer la sécurité vis à vis de la proximité des axes autoroutiers.*

4. Le choix des plantations se fera parmi les essences traditionnelles présentes dans la région.
(Se reporter à la Charte Paysagère annexée au dossier de PLU)

B/ Accompagnement végétal le long des artères principales

Des plantations d'arbres à haut jet seront à prévoir le long des artères principales.
(Se reporter à la Charte Paysagère annexée au dossier de PLU)

C/ Aires de dépôts

Les aires de dépôts et décharges devront être masquées par une haie bocagère de même type que celle mise en place pour matérialiser les limites parcellaires mitoyennes.

D/ Bassins de rétention et de lagunage

Seront prévues des plantations sur les abords ainsi que dans le fond des bassins.
(Se reporter à la Charte Paysagère annexée au dossier de PLU)

E/ Aires de stationnement

Sur les aires de stationnement, un arbre de haute tige est exigé pour trois places. La plantation alignée est interdite. Les arbres devront être plantés par groupes de trois à cinq unités et séparés par des places de stationnement. Les arbres seront choisis parmi les espèces suivantes : Tilla Platyphylla, Sorbus Torminalis ou Acer Campestre.
(Se reporter à la Charte Paysagère annexée au dossier de PLU)

F/ Mise en place des coulées vertes

Les coulées vertes seront constituées de 60 % de plantations alternées de bandes boisées et de boqueteaux, 30 % de prairies fleuries (les 10 % restant sont réservés à la voie mixte). »

Les composantes paysagères spécifique de la zone AUz2 s'expriment par :
«

1. *un mail boisé formant une porte végétale visible depuis les autoroutes et comportant 6 rangées d'arbres de haute tige.*
2. *Une voie centrale EST OUEST de 25m d'emprise avec une double allée d'arbres d'alignement pour affirmer cette artère structurante de la zone d'activités*
3. *Une haie bocagère type « coupe vent » le long de la route de Tressauve diminuera l'impact visuel des futures constructions pour la vision lointaine*
4. *Un cordon d'arbres en alignement le long de la limite avec les autoroutes A10 et A83 dans l'aire de l'emplacement réservé qui préfigure la future voie de contournement. »*

Le règlement prévoit la maîtrise des espaces libres en agissant sur la proportion des espaces verts et leur répartition dans la parcelle ainsi que le choix d'essences locales en référence à la Charte Paysagère.

ANNEXE N° 1.b

Annexe relative l'article L.111-1-4

Projet Urbain de la zone de Baussais-Groies Perron

I- L'analyse du site et des Paysages

1.1- UN SITE DOMINÉ PAR SON EXPLOITATION AGRICOLE

Actuellement, l'espace autour de la nationale 11 est marqué par son exploitation agricole. Le paysage est caractéristique d'une zone de plaine ouverte, dédiée à l'agriculture intensive :

-parcellaire de grande dimension,
-couvert végétal réduit aux cultures ; aucun arbre ou alignement de haies.

Les monocultures pratiquées ont entraîné un appauvrissement du milieu naturel qui se traduit aujourd'hui par un intérêt écologique faible.

1.2- LES ÉLÉMENTS MARQUANTS DU PAYSAGE

Les alignements de la RN.11

Que ce soit de l'ouest, depuis le RD.142, ou de l'est, à partir du point haut de Tressauve, les plantations d'alignement existantes le long de la RN.11 marquent fortement le paysage, malgré les interruptions qui existent ; elles donnent la direction, orientent le regard vers le bourg de la Crèche ; elles coupent la plaine selon une direction Sud-Ouest / Nord-Est, séparant nettement les deux parties de la zone d'études : les Baussais à l'ouest, Groies Perrons à l'est.

A ce marquage de l'axe la RN.11, s'ajoute la large plate-forme de l'autoroute A.83. Celle-ci découpe le territoire suivant un mouvement courbe qui passe au-dessus de la RN.11. Elle marque aujourd'hui une limite franche entre les espaces agricoles ouverts du Sud-Ouest du territoire et la zone urbanisée de la commune, notamment de l'actuelle zone industrielle.

Le point haut de la zone hôtelière

Si son altitude n'est pas très élevée (70m), ce point a une grande importance dans le paysage, dans la mesure où il se situe le long de la RN.11, à l'entrée de la Crèche.
Cette position, autour du carrefour dénivelé avec la RD.5 lui confère un rôle de "porte" de la commune et justifie une amélioration de son fonctionnement.

En outre, avec sa position en haut de côte depuis Niort, il n'y a pas de vues lointaines depuis cet axe.

Les zones de Baussais et des Groies-Perron présentent aujourd'hui des bâtiments isolés dans la proximité du carrefour.
Les projets en cours ainsi que les perspectives de développement des zones à plus ou moins long terme permettront le rattachement des constructions dans un ensemble économique de grande envergure. La prévision de développement s'accompagne d'un redimensionnement des dessertes, et de la connexion à la RN.11.

Le coteau de la Sèvre

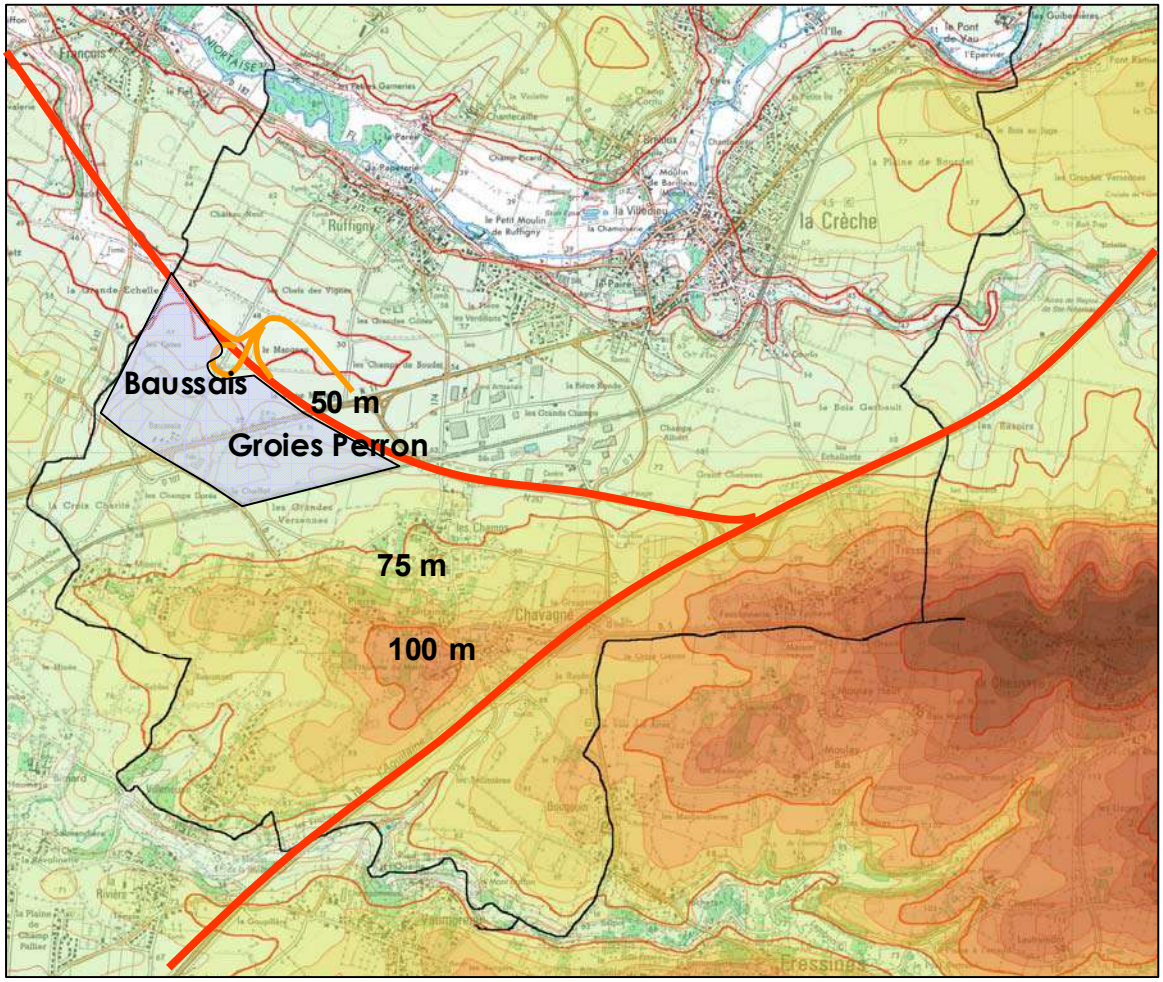
Depuis un point de vue situé au niveau de la zone hôtelière, ressort la ligne de crête du coteau de la Sèvre, avec ses éléments boisés ponctuels et la silhouette de l'urbanisation en fond.

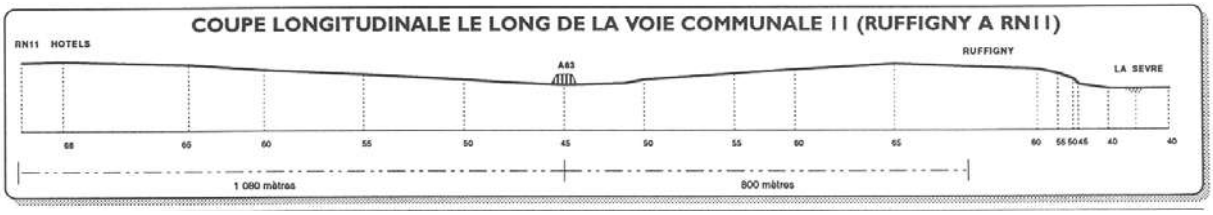
Cette vue lointaine est aujourd'hui marquée par la traversée de l'autoroute suivant parallèlement le fond de vallée à la Sèvre. Les bretelles d'accès à l'échangeur, la gare de péage, l'imposant remblai de l'A.83 franchissant la nationale sont très présents dans ce paysage ouvert.

Actuelle zone *d'activités*

Autre élément fort du paysage, la zone d'activités présente des caractéristiques contrastant fortement avec son environnement :

- des éléments bâtis à caractère isolé de hauteurs importantes;
- des constructions présentant de larges emprises au sol;
- l'absence d'aménagements paysagers conséquents et à l'échelle des installations.
- Un relief de talweg peu marqué





COUPE LONGITUDINALE LE LONG DE LA VOIE COMMUNALE II (RUFFIGNY A RN II)

les différences *de niveau*

Le site présente une double orientation:

- une pente générale suivant une direction est-ouest, parallèle à la vallée de la Sèvre, avec des points hauts au niveau de Tressauve et des points bas vers François et la vallée des Anglats ;

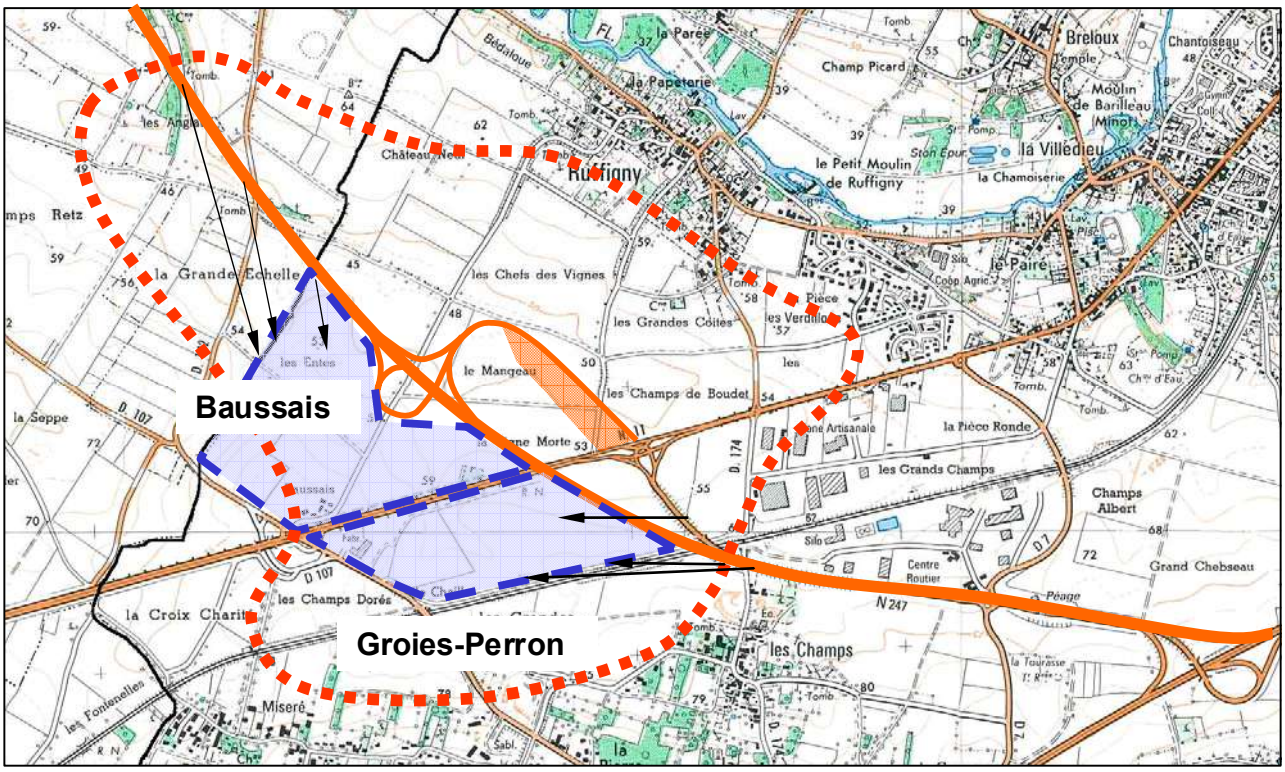
- une pente secondaire d'orientation nord-sud avec un point haut au niveau de la zone hôtelière et des points bas correspondant au passage de l'autoroute.

les problèmes hydrographiques

Il existe des phénomènes de remontée de la nappe phréatique dans le secteur de l'actuelle zone industrielle et dans le fond de thalweg traversée par l'autoroute A.83.

La zone actuellement non construite entre la RN.11 et la RN.247 est également touchée par ce phénomène, mais seulement à proximité immédiate de la RN11.

1. LES VUES LOINTAINES, LES COVISIBILITÉS



Périmètre de covisibilité

- pas de vues lointaines nord-sud

Etant donné l'orientation est-ouest des lignes de crête, les zones ne sont visibles que dans leur proximité bien qu'elles recouvrent des emprises importantes. L'automobiliste usagé de la RN.11 ne perçoit véritablement les zones économiques (actuellement à dominante agricole) que dans leur traversé.

- des vues lointaines est-ouest

Par contre, à partir des points hauts comme Tressauve ou depuis le territoire communal de François, les vues lointaines ne rencontrent quasiment pas d'obstacle, si ce n'est les alignements d'arbres le long de la RN 11.
La plate-forme de l'A.83 offre aujourd'hui des vues importantes notamment pour les automobilistes se déplaçant de l'Ouest vers l'Est. Les terrains de la zone de Baussais se relève progressivement vers les constructions hôtelières au Sud.

L'automobiliste usagé de l'A.83 en provenance du Nord perçoit plus fortement

les zones économiques que celui en provenance de l'Est.

Les projets de développement urbain (affichés au Schéma Directeur de l'Etude Thalès) qui portent sur ce secteur prévoient la création d'un large ensemble économique sur des parcelles non aménagées aujourd'hui.
C'est un nouveau paysage à caractère urbain et économique qui se mettra en place sur le secteur à terme.

- covisibilité de premier ordre avec RN.11 et A83

La RN.11 coupe le plateau sud de la Crèche. Etant donné l'absence d'obstacles visuels, cet axe de transit offre de nombreuses vues, aussi bien au nord-ouest, qu'au sud-est. Pourtant, du fait du relief et notamment du haut de côte au niveau de la zone hôtelière actuelle, la découverte du paysage de La Crèche ne s'opère qu'au dernier moment quand on vient de Niort. Depuis La Crèche, le passage en surplomb de l'A83 crée une barrière visuelle importante qui bloque fortement les vues dans cette direction.

L'autoroute A83, passant en remblais en fond de vallon, puis au-dessus de la RN 11, dégage pour sa part des vues lointaines sur le secteur du Baussais, moins sur la zone de Groies-Perron qui sera en partie masquée par les alignements de la RN 11. Cette zone est par contre bien visible depuis le coteau de Chavagné.

La zone Beaussais-Groies Perron est donc à 80% visible, son aménagement requière donc une attention très soutenue.

- covisibilités réduites avec les zones d'habitat

Le secteur se trouve assez éloigné des principales zones d'habitat:

- à plus de 1000 m de Ruffigny ;
- à 1 500 m des Verdillons ;
- à 1000 m de Miseré.

En outre, l'implantation de Ruffigny, des Verdillons et du bourg sur le coteau descendant vers la Sèvre, la présence de rideaux boisés en limite d'urbanisation, limitent les covisibilités.

Pour la zone bordant la RN.247, les covisibilités n'existent que du côté de la zone d'activités. Depuis Chavagné, le passage en remblais de la RN.247 masque les terrains en bordure nord.
La trame boisée qui accompagne les secteurs d'habitat qui s'étendent de Chévagné à Miseré les isole des secteurs de développement économiques.

2. UN SITE TRANSFORMÉ PAR LES GRANDES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Entre la RN.11, l'autoroute A.10, la RN.247 et l'autoroute A 83, le territoire sud de La Crèche est profondément marqué par les infrastructures Viaires.

Le caractère d'espace agricole voué aux grandes cultures tend à disparaître au profit d'un nœud routier de premier ordre, avec la constitution d'espaces d'activités en partie liés au transit de marchandises.

Cette transformation du paysage modifie l'entrée Sud de la Crèche; la coupure verte qui la séparait de l'agglomération niortaise est remplacée par la coupure physique que constitue l'A 83, avec son point de passage principal au niveau de la RN.11. On passe ainsi progressivement d'un paysage agricole à un paysage urbain.

II. Les modalités d'application de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

Le dernier alinéa de l'article L.111-1-4 du code de l'Urbanisme précise que les dispositions relevant de l'inconstructibilité ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le POS, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

La municipalité a pour objectif de soutenir des aménagements de qualité sur les zones économiques caractérisant l'entrée Ouest de La Crèche. Elle retient donc des aménagements facilitant l'insertion des futures constructions dans le site et justifiant ainsi des possibilités de déroger aux reculs imposée au titre du L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme.
Les réductions des reculs pour les constructions et installations de la zone économique sont les suivantes :

- **de 20 mètres par rapport à la limite d'emprise de la l'Autoroute A.10 et A.83 (au lieu de 100 mètres mesuré à partir de l'axe des voies),**
- **de 20 mètres par rapport à la limite d'emprise de la Nationale 11 (au lieu de 75 mètres mesuré à partir de l'axe des voies).**

2.1- LES ENJEUX ET OBJECTIFS

Dans ce contexte, et au regard de l'analyse menée au niveau de la Communauté de Communes Arc-en-Sèvre sur l'attractivité de la zone, il a été décidé d'étendre les zones d'activités dans les secteurs de Baussais et des Groies Perron, pouvant profiter des effets d'appel de l'échangeur RN 11-A83.

Dans le cadre de la révision du PLU, l'enjeu est de définir une zone pour l'accueil d'activités devant répondre aux objectifs suivants :

- bonne accessibilité depuis l'A 83, l'A 10, la RN 11 et les zones d'habitat;
- possibilité de profiter de vues à partir de plusieurs axes (routier et autoroutier);
- superficie importante et fonctionnelle permettant des extensions à terme;
- intégration des futures activités dans le paysage.

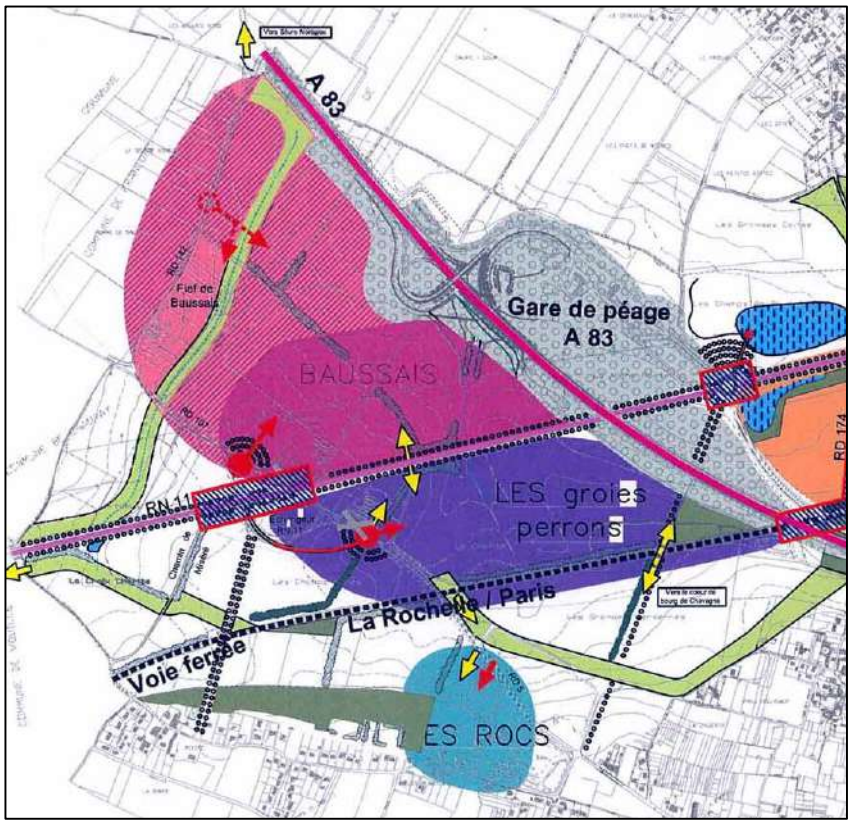
A l'échelle plus fine des zones d'activités actuelles, l'objectif est de permettre une extension cohérente des deux zones de part et d'autre de la RN.11 en maîtrisant leur impact notamment par la reconsidération de leurs abords et de

leurs limites (particulièrement concernées par les voies routières).

Rappel du PADD :

- **« Améliorer l'accueil de nouvelles activités sur l'espace économique Atlansèvre avec un cadre de haute qualité environnementale …**

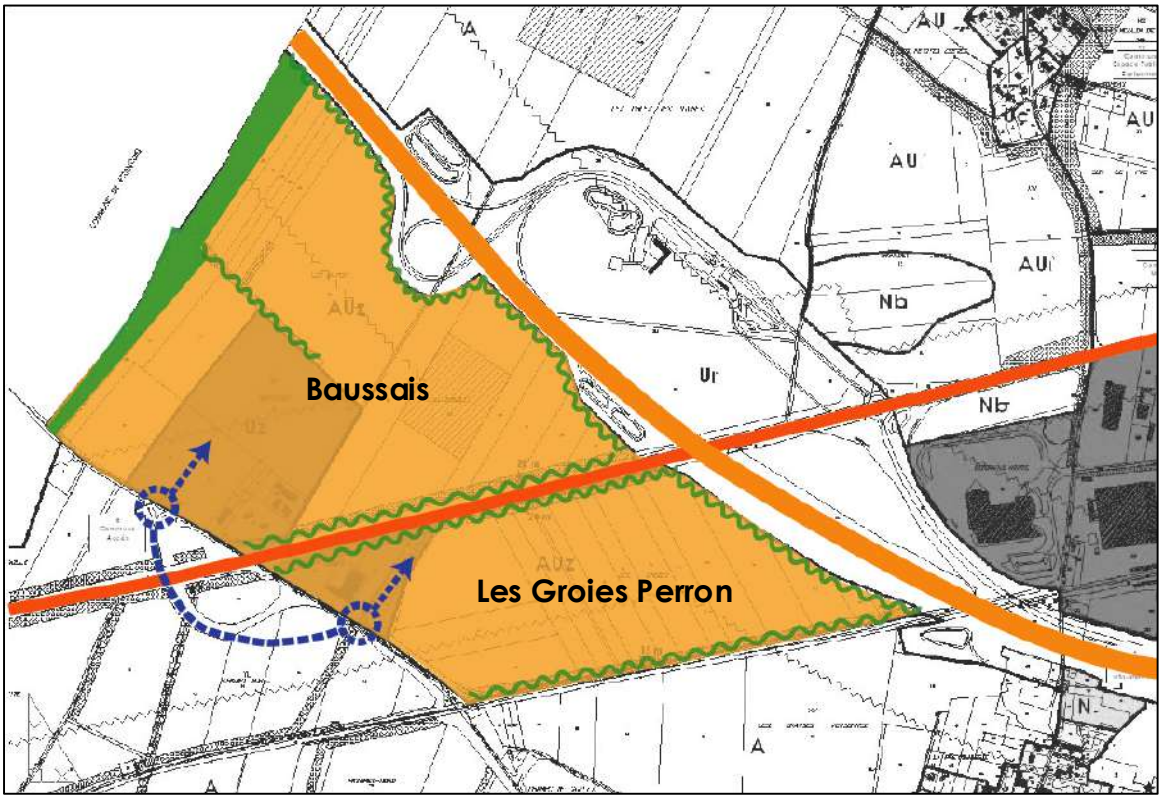
- **valoriser l'image des zones d'activités par un projet de haute qualité environnementale (intégration paysagère des sites adaptée à leur impact visuel, recherche architecturale pour les volumes d'activités…). »**



LE SCHEMA DIRECTEUR DE L'ETUDE THALES (PARTIE OUEST)

2.2- LE PROJET D'AMENAGEMENT

Le parti d'aménagement des zones économiques de Baussais-Groies Perron précise les modalités de desserte, d'organisation et d'intégration paysagère de la zone. Les franges paysagères font l'objet de trame correspondant à des espaces à protéger ou à créer au titre du L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme afficher au plan de zonage du PLU afin soutenir réglementairement l'aménagement de la zone.



2.2.1- LES DIFFERENTS SECTEURS

LA CRÉATION D'UNE NOUVELLE ZONE AU NORD ET AU SUD DE LA RN 11 : BAUSSAIS

Au regard :

- des besoins en surface,
- de la volonté de mise en valeur de la zone par rapport aux grands axes de circulation,
- de l'amorce d'urbanisation que constitue le secteur hôtelier,
- le projet de lotissement en cours,

Le choix du site d'accueil s'est porté sur le triangle défini par la RN 11, l'A 83 et la limite communale de François au Nord-Ouest, dans le prolongement et le contact d'un existant.

NOUVELLE EMPRISE DE LA ZONE DE GROIES PERRON

D'ampleur notable (plus de 25ha), ce projet a pour objectif de permettre la création d'un pôle de formation en appui sur la petite zone existante au sud de la RN.11. Les aménagements de ces larges unités foncières devront être en harmonie avec le caractère d'entrée de ville des abords de cet axe. Ainsi, les propositions édictées permettront une continuité dans le traitement et un équilibre par rapport à Baussais.

2.2.2- PRINCIPES D'AMENAGEMENT DE LA ZONE DU BAUSSAIS

LES CONDITIONS D'ACCÈS

Pour des raisons de sécurité, les accès directs sur la RN.11 sont écartés.

De même, il n'est pas possible d'envisager un branchement direct de la zone sur la voie d'accès à la gare de péage.

Dans ce cadre, l'accès principal ne peut se faire que sur la RD.107. Pour assurer un fonctionnement le plus cohérent possible, celui-ci sera positionné dans l'axe du débouché du passage sous la RN 11, ce qui permettra par la même un retraitement plus qualitatif de cet espace pour marquer son importance. L'emplacement réservé N°6 affiché au plan de zonage du PLU soutient cet objectif.

A terme, pour rejoindre la commune de François, un débouché est prévu sur la RD.I42 en s'appuyant sur le chemin existant.

UNE HIÉRARCHIE VIAIRE MARQUÉE

A partir de l'accès principal est définie la voirie principale qui assure la desserte primaire de la zone. Etant donné son tracé et la configuration de la zone, elle peut suffire au cas où seules des entreprises très consommatrices d'espaces s'installent.

Cependant, pour assurer une desserte plus fine du secteur et si des implantations sur de plus petites parcelles sont envisagées, une trame secondaire a été définie, qui s'appuie en grande partie sur des chemins existants.

La différenciation entre ces types de voirie est importante pour dessiner une hiérarchie viaire claire ; cela passe notamment par des traitements différenciés

en terme de profil, de plantations, d'éclairage, de traitement au sol. Pour la voirie principale, est proposé un principe de plantations qui s'appuie sur la création de plots d'arbres haute-tige assez denses qui ponctuent les cheminements.

LA DÉFINITION D'UN ESPACE CENTRAL

Au croisement de la voie principale et des voies secondaires, au milieu de la zone, à proximité de la zone hôtelière, est défini un espace central qui vient renforcer le repérage spatial et pourrait permettre l'émergence d'un pôle de services à l'échelle de la zone.

LES RELATIONS AVEC LES ZONES D'HABITAT

La future zone d'activités n'est pas en contact avec les zones d'habitat, l'autoroute jouant le rôle de frontière avec ces secteurs.

La zone bénéficie d'une bonne accessibilité depuis les zones d'habitat du fait de sa situation le long de la RN 11. Par contre la surcharge de trafic au carrefour de la RN.11 et de la RD 107 nécessitera certainement une réflexion supplémentaire à terme pour l'amélioration de son fonctionnement.

L'INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT

***limiter les vues lointaines* est-ouest**

L'analyse paysagère a montré l'importance des vues lointaines, notamment depuis le territoire communal de François et depuis l'A 83.

Le site dans son état actuel ne présente pas de structure paysagère assez forte pour que l'on puisse s'appuyer dessus pour intégrer le projet dans le paysage (plaine de culture).

Sur la base de ce diagnostic, le projet propose la mise en place d'une nouvelle trame paysagère suivant les axes structurants : RN 11, voie ferrée et vallon en limite Ouest de la commune. Constituée de bandes vertes (alignements, fonds de vallon) qui permettent de limiter les vues lointaines en opérant une structuration "verte" de l'espace, tout en laissant, lorsqu'on arrive au droit de la zone, des vues proches, des façades d'activités. Ces bandes boisées seraient constituées de mélanges d'essences champêtres et forestières afin de proposer une structure à ce futur paysage urbain.

les vues donnant sur l'A 83

Les façades donnant sur l'A83 devront être traitées comme des façades principales et les dépôts seront soumis à des conditions de traitement paysager afin de limiter leur impact.

Un recul des constructions est calculé à partir des limites de zones entre Ur et AUz . Il impose un recul minimum de 20 mètres des constructions et installations.

soigner les façades sur la RN 11

Depuis cet axe, la zone d'activités n'est visible que lorsque l'on est arrivé à son niveau ; la lecture est donc très proche et rapide.

Les objectifs de qualité passent donc dans cette configuration par un soin particulier porté sur le devant de la zone, la bande entre la route et les bâtiments et sur les façades. La proposition est la suivante :

- **la mise en place d'une bande végétale d'une largeur de 20 mètres le long de la nationale 11 inconstructible, devant faire l'objet d'un aménagement paysager ; les zones de dépôt y seront interdites.**

Cette volonté d'aménagement doit s'accompagner d'une remise en valeur de la nationale elle-même, passant notamment par le traitement du carrefour RN 11- RD 107, par le renforcement des plantations d'alignements, le traitement des berges et du terre-plein central.

2.2.3- PRINCIPES D'AMENAGEMENT DE LA ZONE DE GROIES-PERRON

LE FONCTIONNEMENT URBAIN

Comme pour la zone du Baussais, les accès directs depuis la RN.11 sont interdits, l'accès se faisant également à partir d'un carrefour réaménagé au droit de la voie passant sous la nationale.
La RD.5 qui marque la limite Ouest de la zone recevra l'entrée de la future zone économique. Cet accès qui se rattache à un bâtiment existant est l'occasion d'une redéfinition d'ensemble de la qualité d'accueil du secteur.

L'INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT

Sur la base de ce diagnostic, le projet propose la mise en place d'une nouvelle

trame paysagère suivant les axes structurants : RN.11 et voie ferrée et le versant remontant vers le Sud de la commune, vers Chavagné Miseré.

les vues donnant sur l'A 83

Certains principes définis pour la zone du Baussais sont repris pour l'aménagement de la zone de Groies Perron.
L'analyse paysagère a montré l'importance des vues lointaines, notamment depuis le territoire communal de François et depuis l'A 83.

Le site dans son état actuel présente une structure paysagère, une trame bocagère en arrière plan qu'il convient de conforter et de prolonger dans la zone économique. Les mesures doivent permettre de disposer de pointe d'appuie facilitant l'intégration du projet dans son contexte paysage (plaine de culture ouverte sur sa partie basse).

Concernant les traitements paysagers proposés aux abords de l'A.83, ils seront constitués de bandes vertes (alignements, haies bocagères) qui permettent de limiter les vues lointaines en opérant une transition "verte" entres les espaces et les vocations des secteurs.

Un recul des constructions est proposé sur la base des limites de zones entre Ur et AUz, Il impose un recul minimum de 20 mètres des constructions et installations.

soigner les façades sur la RN 11

Concernant le traitement paysager des abords de la RN.11, l'objectif est de concilier intégration à l'échelle des grands paysages tout en laissant, lorsqu'on arrive au droit de la zone, des vues proches, des façades d'activités. Ces bandes boisées seraient constituées de mélanges d'essences champêtres et forestières afin de proposer une structure à ce futur paysage urbain.

Depuis cet axe, la zone d'activités n'est visible que lorsque l'on est arrivé à son niveau ; la lecture est donc très proche et rapide.
Les objectifs de qualité passent donc dans cette configuration par un soin particulier porté sur le devant de la zone, la bande entre la route et les bâtiments et sur les façades. Les propositions sont les suivantes :

- **la mise en place d'une bande végétale d'une largeur de 20 mètres le long de la nationale 11 inconstructible, devant faire l'objet d'un aménagement paysager ; les zones de dépôt y seront interdites.**

- **la plantation de bandes boisées de 15 m en limite sud de la zone le long de la voie ferrée ;**

III. La conformité aux objectifs de la loi Barnier

3.1- LA SECURITE

L'objectif de sécurité repose en grande partie sur la question des conditions de circulation et d'accès des différents secteurs.

La contiguïté avec des voiries à grande circulation contraint fortement les conditions d'accès. La sécurité de ceux-ci est donc assurée, en ce qui concerne les zones du Baussais et de Groies Perron, en les positionnant de part et d'autre du carrefour RN.11-RD.107, dans l'axe des débouchés de voies.

Les deux zones seront équipées à terme de leur accès respectifs de part et d'autre de la RN.11 ce qui permet une clarification des fonctions et des espaces. Le report des déplacements sur la RN.11 en retrait de l'entrée Ouest de La Crèche permet une répartition du trafic sur cet axe.
Notons que côté Groie Perron, la RD.5 permet de rejoindre la RD.5 offrant des accès directs en relation avec des secteurs d'habitat de la commune.

Concernant les dessertes internes des zones, le règlement impose le respect d'une largeur minimum des voies des dessertes à savoir, 6 mètres pour les voies principales et 4 mètres pour les voies secondaires. Ce dimensionnement minimum permet d'assure une circulation sécurisé à l'intérieur de la zone.

L'installation possible dans ces zones d'établissements présentant des risques pour les populations ne pose pas de problèmes majeurs au regard de l'éloignement par rapport aux zones d'habitat.

3.2- LES NUISANCES

les nuisances sonores

Comme pour la notion de sécurité routière, le choix des différents secteurs

(Baussais et Groies-Perron) n'engendre pas de nuisances sonores conséquentes pour la population du fait du relatif éloignement des secteurs d'habitat. Les trafics poids-lourds emprunteront des itinéraires (RN.11, A.83, Al.10) qui ne touchent pas les zones d'habitat.
Concernant la zone des Groie Perron, celle-ci se rapproche des villages s'étendant de Chavagné et de Miseré. La présence d'une végétation (haies et petits boisements) associée à la zone d'habitat constitue une frange de transition. Des mesures de protections de ces boisements et de ces haies sont affichées au plan de zonage du PLU afin de pérenniser des composantes d'intérêts jouant un rôle dans la hiérarchisation des espaces et favorables à la limitation des nuisances entre un pôle économique et un pôle d'habitat.

Concernant les nuisances sonores liées aux infrastructures routières des mesures d'isolation acoustique devront être prévues sur les constructions destinées à l'hébergement de personnes conformément à la réglementation en vigueur.
Rappelons que ces mesures doivent par exemple s'appliquer pour les habitations des personnes dont la présence permanente est nécessaire.
Le règlement de la zone AUz autorise les constructions liées au gardiennage ainsi que les hôtels et restaurants. Des mesures d'isolation s'imposent à ce type de constructions qui seraient implantés dans la bande des 100 mètres mesurée de part et d'autre de l'axe des autoroutes et de la RN.11.

3.3- LA QUALITÉ DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES :

3.3.1- Les études soutenant la qualité de l'urbanisme et des paysages :

Plusieurs études récentes permettent de garantir la qualité des futurs aménagements des zones économiques de la commune :

- **Le schéma directeur (étude Thalès)** présente un principe d'aménagement repris au PADD (économie et déplacement). Il impose de proposer une bonne insertion des installations dans leur environnement par différentes mesures :

- **La Charte Paysagère de l'espace économique ATLANSEVRE** de 2004 définit les axes et les orientations stratégiques de valorisation paysagère de l'espace économique Atlansèvre. Elle permet de concevoir un aménagement cohérent de l'espace en termes d'image et d'usage.

3.3.2- Les mesures adoptées :

Le schéma directeur repris au PADD formalise les grands principes d'aménagement de la zone. Ce principe repose sur la mise en place d'une voirie primaire nettement définie et de voiries secondaires s'appuyant sur des tracés existants. Cela permet une bonne intégration dans la trame parcellaire actuelle, support du traitement paysager et induisant des découpages parcellaires simples, support pour des implantations logiques des bâtiments par rapport aux zones et par rapport aux axes.

L'insertion dans le paysage passe par la réservation de bandes vertes autour et à l'intérieur de la zone :

Des bandes de plantations sont affichées au plan de zonage le long de la RN.11, le long de la zone Ur, sur l'extrémité Nord de Baussais ainsi que sur la limite Sud des Groie-Perrons. Ces lignes structurent et équilibrent le paysage de plaine agricole. Ces franges assurent dans le même temps une parfaite lisibilité à faible distance des entreprises installées.

En outre, des plantations sont aussi affichées à l'intérieur de la zone de Baussais afin d'assurer le respect de la structure parcellaire.

Pour contribuer à maintenir une transition avec l'espace naturel, pour limiter une trop grande imperméabilisation des sols, les parcelles devront également recevoir un traitement paysager sur leurs espaces libres.

Les éventuelles zones de dépôt devront être cernées par des clôtures végétales d'un développement suffisant. Les aires de stationnement seront plantées d'arbres haute-tige mais également de haies basses permettant une fragmentation de l'espace et éviter les effets de masse.

Concernant le recul des installations et constructions de la zone, il est fixé à 20 mètres minimums de la zone Ur. Cette mesure permet d'assurer le maintien d'une marge minimale et continue le long de l'emprise ASF.

Le traitement paysager doit proposer un **repère d'échelle** par rapport aux futurs éléments construits et **repousser le phénomène de front bâti uniforme** (effet de barre) perceptibles notamment à partir de l'autoroute.

Cette trame verte a pour finalité d'assurer l'intégration de la future zone dans un contexte à caractère ouvert. Elle n'a pas pour objectif de masquer l'opération

mais, la mise en place de cette trame vise la gestion la plus harmonieuse possible du nouveau paysage qui se constituera à terme sur le secteur.

Les conditions de maîtrise des effluents :

L'assainissement collectif des différents secteurs permettra de limiter les risques de pollutions du fait d'installations défectueuses.

En outre, pour la zone du Baussais, la topographie, avec son versant unique, simplifie la récupération et le traitement des eaux de ruissellement.

En ce qui concerne la pollution, les risques ont été évalués et des mesures de traitements des effluents à l'échelle de l'ensemble des zones économique à travers notamment le Schéma Directeur de l'étude Thalès. Ainsi, celui-ci a été repris assez précisément dans le zonage du PLU qui prévoit la création de bassins d'infiltration d'envergure dans le contact de l'échangeur.
La création d'une zone Nb exclusivement réservée au stockage des eaux pluviales qui répond ainsi techniquement aux exigences du projet.

En matièr d'eaux usées, le schéma directeur d'assainissement affiche les prévisions d'augmentations des capacités de la station d'épuration actuelle en réponse aux nouveaux besoins générés.
Une notice d'impact portant sur la création d'une station d'épuration traitant les eaux usées des zones économiques Atlansèvre a été réalisée en août 2005. La station collectera les effluents biodégradables, compatibles avec le traitement par boues activées, provenant des futures entreprises.
De type *boues activées*, cette station est dimensionnée pour une capacité nominale de 3 000 équivalents-habitants.

Les eaux traitées seront rejetées dans la Sèvre Niortaise.

3.4- LA QUALITÉ ARCHITECTURALE

Le caractère architectural et urbain de la zone est pris en compte à travers plusieurs articles du règlement. Ainsi, des règles spécifiques imposent un traitement qualitatif des constructions tant sur leur implantation que sur leur aspect.

3.4.1- La maîtrise de l'organisation urbaine :

La qualité urbaine sera assurée par :

Les articles 6, 7, et 8 de la zone AUz impose des reculs minimums des constructions par rapport aux limites d'emprises publiques (10 mètres), par rapport aux limites de la RN.11 (20 mètres) et par rapport à la zone Ur (20 mètres). Cette mesure est favorable à la constitution d'espaces aérés (avenues paysagées et mise en place de franges vertes le long de certaines voies structurantes.

Pour éviter les effets d'arrière de zone, le règlement impose un certain nombre de mesures notamment un traitement harmonieux de l'ensemble des façades (volume, matériaux, couleurs.. .).

D'une manière générale au regard de l'emprise importante de la zone concernée, son impact dans le paysage doit s'accompagner d'un traitement architectural des bâtiments ambitieux pour participer à la valorisation du site et marquer nettement la volonté locale de mettre en place une zone d'activités de qualité.

3.4.2- La maîtrise des teintes et des couleurs de bâtiments :

L'article 11 impose le choix des teintes et de matériaux propices à la réduction des effets de « barres visuelles » générés par des bâtiments de grande envergure. Les mesures de plantations affichées au plan de zonage participent aussi à la réduction de ces effets de barres visuelles.

IV- La traduction réglementaire

La prise en compte réglementaire de la loi Barnier dans le projet présent passe en premier lieu par l'insertion de cette étude dans le PLU de la commune de la Crèche. Ce rapport tenant lieu de rapport justificatif pour déroger à la règle de l'inconstructibilité dans la bande des 75 ou l00m.

Pour s'assurer de la mise en œuvre effective des principes dégagés dans cette étude, répondant aux cinq critères de l'article L-III-I-4 du code de l'urbanisme, différentes mesures sont traduites réglementairement sur le plan de zonage et le règlement.

De plus, L'annexion du schéma directeur de 2000 élaboré par Thalès au PADD du présent PLU lui confère une valeur réglementaire dont les principes généraux d'aménagement devront être respectés dans l'esprit.
Il est la base de toute réflexion lors de l'élaboration de dossiers de lotissement et un appui réglementaire lors des discussions avec les candidats à l'installation pour faire passer les principes qualitatifs qu'il met en place.

4.1- LA TRADUCTION SUR LES PLANS DE ZONAGE

Le plan de zonage soutien réglementairement le projet d'aménagement des zones de Baussais et des Groies-Perron. La mise en œuvre des outils réglementaires est la suivante :

4.1.1- La zone de Baussais :

- Création d'un **emplacement réservé** pour la réalisation de l'accès à la zone de Baussais (N°6, à destination de la Communauté de Communes)

- Définition d'**un espace à planter au titre du L-123-1-7** du CU correspondant à une bande inconstructible de 20m le long de la RN11.
Cette frange caractérisant les abords d'un grand axe caractérisant de plus l'entrée Ouest de La Crèche doit recevoir un traitement paysager. De cette frange est recalculés le recul s'imposant aux installations et constructions des zones économiques. Sa largeur est de 20m mesuré à partir du bord de la chaussée (soit environ 35 mètres à partir de l'axe de la voie [20m+15m]) ;

- Définition d'**un espace à planter au titre du L-123-1-7** du CU correspondant à une coulée verte boisée (petit talweg) caractérisant l'Ouest de la zone sur

la limite de commune avec François.

- Définition d'**un espace à planter au titre du L-123-1-7** du CU visant à maintenir la structure parcellaire du secteur. Ces plantations imposent un mode organisationnel des voies internes.

- Définition d'**un espace à planter au titre du L-123-1-7** du CU d'une largeur de 10 mètres le long de l'emprise de l'autoroute sur la limite Nord-Est de zone.

4.1.2- La zone des Groies Perron :

- Définition d'**un espace à planter au titre du L-123-1-7** du CU correspondant à une bande inconstructible de 20m le long de la RN11.
Cette frange doit recevoir un traitement paysager. Sa largeur est de 20m mesuré à partir du bord de la chaussée (soit environ 35 mètres à partir de l'axe de la voie [20m+15m]) ;

- Définition d'**un espace à planter au titre du L-123-1-7** du CU d'une largeur de 15m le long de la voie ferrée, sur la limite sud de la zone,

- Définition d'**un espace à planter au titre du L-123-1-7** du CU d'une largeur de 10 mètres le long de l'emprise de l'autoroute sur la limite Nord-Est de zone.

4.2- LA TRADUCTION DANS LE RÈGLEMENT

Le règlement a été rédigé en cohérence avec les prescriptions de la Charte Paysagère relative à l'espace économique Atlansèvre.
Les éléments permettant de garantir un aménagement de qualité sont repris dans différents articles du règlement de la zone AUz.

On peut citer notamment:

***article* 3 - Accès et voiries :**

Les accès doivent être aménagés de façon à ne pas présenter un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Les caractéristiques des accès doivent répondre à des

conditions satisfaisantes de desserte sans être inférieure à 8 mètres : défense contre l'incendie, protection civile, collecte des ordures ménagères, etc...

En outre, le portail d'entrée dans la parcelle doit être en recul par rapport à la limite de propriété afin de permettre le stationnement temporaire de gros porteurs.

1. Ce recul est au minimum à 18 m par rapport à la limite de propriété pour les parcelles supérieures à 5000 m2,
2. Ce recul est au minimum de 12 m par rapport à la limite de propriété pour les parcelles inférieures à 5000 m2.

Largeur de chaussée de **6 mètres** minimum pour les voies principales.

***article* 4 - Réseaux divers :**

Tout mode d'occupation ou d'utilisation du sol **doit** être raccordé au réseau public d'assainissement.
L'évacuation directe des eaux usées non traitées est interdite dans les fossés, cours d'eau et réseaux pluviaux.

article 6 – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

« Les constructions doivent s'implanter en observant un recul d'au moins égal à 10 mètres.

Le long de la RN.11 et de la RD.7, toutes les constructions doivent respecter une marge de recul au moins égal à 20 mètres. Les constructions principales doivent aligner sur cette marge au moins un de leurs éléments constitutifs (façade, portion de façade ou angle).

Le long des autoroutes, les constructions doivent respecter une marge de recul au moins égal à 20 mètres par rapport à la limite de zone Ur. »

Ces mesures garantissent l'organisation urbaine des zones, dont la perception est conditionnée par les voies de communication, en agissant sur le recul des implantations des futurs bâtiments. Elle vise la mise en place d'un ensemble urbain homogène à l'arrière de bandes de plantations garantissant une lecture claire de la zone.

article 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

« Les constructions principales doivent respecter la direction donnée par la trame parcellaire et les bandes boisées (implantation parallèle ou perpendiculaire).

Les constructions doivent :

- *respecter un recul minimum dont la distance L doit être au moins égale à H/2 sans pouvoir être inférieure à 5 mètres.*
- *ou se situent en limite séparative avec H inférieure à 6 mètres, H étant la hauteur de la construction. »*

Ces mesures garantissent une disposition aérée des dessertes de la zone et une bonne lisibilité des fonctions de la zone.

article 11 : Aspect des constructions :

Les constructions doivent respecter un corps de règles imposées à l'article 11 qui se structure suivant 3 chapitres :

« 1. PRINCIPE GENERAL
…
Les constructions doivent présenter un volume, un aspect, des couleurs et des matériaux de nature à ne pas porter atteinte à ceux des constructions avoisinantes.
Le niveau RDC du bâtiment doit être au plus près du niveau du terrain naturel au milieu de la plus grande longueur. Le choix et l'implantation de la construction devront être en accord avec la topographie originelle du terrain de façon à limiter au strict minimum les travaux de terrassement.
…
2. DISPOSITIONS POUR LES BÂTIMENTS
a) façades
…
Les matériaux utilisés sont suivants : enduit teinté, bardage bois, bardage métallique laqué ou plastique, sous réserve qu'ils soient de couleurs sombres.
…
• Les façades latérales et postérieures des constructions seront traitées avec le même soin que les façades principales. Il en sera de même pour les constructions annexes.

b) toitures
Les couvertures apparentes devront s'harmoniser avec les couleurs utilisées en façade.

3. DISPOSITIONS POUR LES CLOTURES
…
(Se reporter à la Charte Paysagère annexée au dossier de PLU)

4. ARCHITECTURE CONTEMPORAINE
Les règles préétablies ne doivent pas cependant interdire la réalisation de programmes de création contemporaine qui se distingueront obligatoirement par leur valeur exemplaire et par le respect de l'environnement. »

Les vues lointaines depuis l'autoroute A.83 donnent sur l'intérieur des zones de Baussais-Groies Perron ; pour éviter les effets de fonds de zone souvent peu aménagés, il est demandé de traiter les façades des bâtiments donnant sur le secteur dans le même souci de qualité que les façades principales (tant au niveau des volumes que de l'aspect, des matériaux employés).
La topographie spécifique aux zones impose la définition de mesures ayant des incidences sur l'organisation paysagère.

Les clôtures seront uniformisées afin d'assurer une certaine unité. Elles devront s'harmoniser avec les couleurs utilisées en façade.

La haie est composée d'essences mélangées d'arbres conduits en haut jet, d'arbres conduits en cépée et d'arbustes buissonnants choisis dans la palette végétale. La liste figure à la Charte Paysagère jointe en annexe.

Le règlement prévoit enfin d'ouvrir des possibilités de formes architecturales contemporaines.

article 12 : Stationnement des véhicules :

Les aires de stationnement devront recevoir des traitements paysagers de qualité, les places réservées au stationnement des véhicules doivent correspondre aux besoins des constructions admises dans la zone et être réalisées en dehors des voies publiques. La référence à la Charte Paysagère prescrit un certain nombre de principe d'organisation des plantations et des stationnements.

Article 13 : Espaces libres et plantations :

Les constructions doivent respecter un corps de règles imposées à l'article 13 qui se structure de la façon suivante :

« 1. Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations en nombre équivalent.

2. Les espaces libres de toute construction ou infrastructure interne devront être plantés ou engazonnés.

3. Des rideaux de végétation suffisamment épais doivent être plantés conformément aux espaces à planter reportés sur le document graphique (petits cercles).
Conformément à l'article L. 111-4 du code de l'urbanisme, relatif à la loi 95 – 101, dite loi Barnier, des composantes végétales veilleront à :

- *assurer l'intégration de la zone d'activités dans le paysage environnant*
- *limiter les impacts visuels sur le paysage environnant*
- *atténuer les nuisances sonores sur le site, dues à la proximité de l'autoroute A10*
- *assurer la sécurité vis à vis de la proximité des axes autoroutiers.*

4. Le choix des plantations se fera parmi les essences traditionnelles présentes dans la région.
(Se reporter à la Charte Paysagère annexée au dossier de PLU)

B/ Accompagnement végétal le long des artères principales
Des plantations d'arbres à haut jet seront à prévoir le long des artères principales.
(Se reporter à la Charte Paysagère annexée au dossier de PLU)

C/ Aires de dépôts
Les aires de dépôts et décharges devront être masquées par une haie bocagère de même type que celle mise en place pour matérialiser les limites parcellaires mitoyennes.

D/ Bassins de rétention et de lagunage
Seront prévues des plantations sur les abords ainsi que dans le fond des bassins.
(Se reporter à la Charte Paysagère annexée au dossier de PLU)

E/ Aires de stationnement
Sur les aires de stationnement, un arbre de haute tige est exigé pour trois places. La plantation alignée est interdite. Les arbres devront être plantés par groupes

de trois à cinq unités et séparés par des places de stationnement. Les arbres seront choisis parmi les espèces suivantes : Tilla Platyphylla, Sorbus Torminalis ou Acer Campestre.
(Se reporter à la Charte Paysagère annexée au dossier de PLU)

F/ Mise en place des coulées vertes
Les coulées vertes seront constituées de 60 % de plantations alternées de bandes boisées et de boqueteaux, 30 % de prairies fleuries (les 10 % restant sont réservés à la voie mixte). »

Le règlement prévoit la maîtrise des espaces libres en agissant sur la proportion des espaces verts et leur répartition dans la parcelle ainsi que le choix d'essences locales en référence à la Charte Paysagère.