

# DOSSIER D'APPROBATION

Vu pour être annexé à la délibération du  
Conseil communautaire  
en date du 06/02/2023

Le Président,  
Antoine CHEREAU



TERRES DE MONTAIGU

# PLUi



## 5.7. Annexe - Etude Loi Barnier

	Prescription	Arrêt	Approbation
Elaboration	09/02/2015	29/10/2018	25/06/2019
Modification n°1	10/01/2020	-	22/02/2021
Révision allégée n°1	16/11/2020	28/03/2022	06/02/2023
Révision allégée n°2	22/02/2021	14/04/2021	27/09/2021
Modification n°2	03/03/2022		



Terres de *Montaigu*  
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES  
MONTAIGU - ROCHESERVIÈRE

COMMUNAUTE DE SAINT HILAIRE DE  
LOULAY

Avril 2006

## **Etude d'entrée de ville RN 137 Saint-Hilaire de Loulay**

Etude réalisée au titre de l'article L.111-1.4

---

## SOMMAIRE

---

I. PREAMBULE	3
II. DIAGNOSTIC	5
III. ELEMENTS D'ANALYSE PAYSAGERE	6
IV. SYNTHESE DU DIAGNOSTIC	11
V. PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT	12
VI. PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT	13
VII. ENJEUX ET RECOMMANDATIONS	14

## I. PREAMBULE

### A. OBJECTIFS DE L'ETUDE

La Commune de Saint-Hilaire de Loulay est membre de la Communauté de Communes Terres de Montaigu. La Communauté de Communes Terres de Montaigu détient la compétence du développement économique. A ce titre elle a dressé un état des lieux, relatif notamment à la commercialisation des zones d'activité économique. Il ressortait de cet état des lieux la nécessité d'engager à court et moyen terme de nouvelles acquisitions foncières et de nouveaux aménagements de zone.

Dans ce cadre la Communauté de Communes Terres de Montaigu propose de prévoir un nouveau secteur situé au Nord de la Communauté de Communes et plus particulièrement sur la Commune de Saint-Hilaire de Loulay. Il s'agit plus précisément d'une extension de la zone industrielle des Landes de Roussais.

Le contexte de cette partie du département, limitrophe de la Loire-Atlantique, est un fort développement économique. Pour la Communauté de Communes comme pour la Commune de Saint-Hilaire de Loulay, il s'agit d'accompagner cet essor efficacement, notamment par une offre de parcelles cessibles de grandes tailles, équipées et à la desserte performante.

Le secteur des Landes de Roussais répond à toutes ces caractéristiques :

- Il est situé dans la zone au fort développement, économique notamment, que constitue le Nord de la Vendée et le Sud de la Loire atlantique,
- En outre, il est situé dans l'axe du futur contournement de Nantes. Il est aux abords de l'Autoroute A 83 et sur la RN 137,
- Enfin, il offre des possibilités de parcelles de grandes tailles, ce qui constitue un potentiel rare aujourd'hui.

La récente élaboration du PLU de la commune de Saint-Hilaire de Loulay (approbation le 08 avril 2005) avait pressenti ce secteur en tant que potentiel d'extension des zones d'activités de manière assez marginale. En effet, seul le Nord-Est du site envisagé aujourd'hui comporte un secteur 2AUe.

La commune de Saint-Hilaire de Loulay avait réservé pour son développement économique plusieurs secteurs en prolongeant des zones actuelles

En ce qui concerne ces autres secteurs d'extension pressentis, ils sont en nombre limité et de taille réduite. Il y a en particulier 3 secteurs qui ont été identifiés comme des zones à vocation exclusive : extensions futures des activités économiques. Elles sont toutes trois situées au Sud de la commune. Il s'agit de la Marionnière, de la Gare et de la Grande Barillère. Enfin deux autres secteurs à vocation mixte ont été identifiés : il s'agit du secteur du Patis de celui du Noyer dont la vocation « équipements de sport et loisirs » est également mise en avant.

Tous ces secteurs sont d'une part insuffisants en terme de taille et d'autre part mal localisés pour le développement économique aujourd'hui mis en exergue.

Le 07 octobre 2005, le Conseil Municipal de la Commune de Saint-Hilaire de Loulay a approuvé par délibération, la prescription de la procédure de révision simplifiée du PLU. L'objet de cette révision simplifiée est de créer un nouveau secteur économique par l'extension de la zone industrielle des Landes de Roussais et de passer ce secteur d'un classement en zone A à un classement pour l'essentiel en zone 1AUe (Ouest de la RN 137) et 2AUe (pour la partie moins étendue, à l'Est de la RN137).

Les modalités de la concertation ont été définies par une délibération en date du 04 novembre 2005.

La RN 137 est un axe stratégique : elle supporte un trafic soutenu et rend très attractives les parcelles contiguës. Aménager cette entrée de ville afin de permettre l'extension de la zone d'activités préexistante sera de nature à sécuriser et rendre cohérent cette partie du réseau. En effet, un accès en giratoire constitue le minimum d'un programme d'aménagement offrant à la fois un accès d'un gabarit adapté et une desserte sécurisée. En outre, un équipement de ce type apportera une nouvelle valeur à ce quartier en mutation. La capacité d'accueil du secteur sera également fortement accrue.

La Communauté de Communes Terres de Montaigu compte 21 500 habitants \* pour une surface de 160 km<sup>2</sup> soit une densité de 134 habitant au km<sup>2</sup> (Comparativement la France en 2005 connaît une densité de 97 habitants au kilomètre carré).

L'ensemble des 7 communes qui compose la Communauté de Communes connaît une importante croissance tant d'un point de vue économique (+19% d'emplois salariés privés depuis 1999 soit près de 1500 emplois supplémentaires - données URSSAF) que démographique (+17 % depuis le recensement de 1999 soit 3 200 habitants supplémentaires).

Ce développement s'accompagne de création de nouveaux services à la population :

- dans le domaine culturel : agrandissement de l'école de musique communautaire, ouverture du théâtre prévue pour début 2008
- dans le domaine scolaire : ouverture de 2 écoles élémentaires et d'un institut supérieur de la santé animale en 2005, agrandissement de 2 groupes scolaires en 2006, construction de 3 nouveaux centres de loisirs et restaurants scolaires en 2005 et 2006
- dans le domaine associatif : construction de deux salles multifonctions en 2006 et 2007
- dans le domaine des infrastructures routières et ferroviaires : ouverture de la rocade Sud de Montaigu fin 2007, réaménagement de la gare avec la construction de nouveaux parkings compte tenu de l'augmentation de la fréquentation.

Face à ce développement la Communauté de Communes Terres de Montaigu oriente ses interventions économiques vers une politique d'aménagement de zones d'activités de qualité afin d'accueillir et de faciliter l'implantation des entreprises locales ou extérieures au bassin de vie et de répondre à la demande qui se fait croissante. En effet, le secteur de Montaigu bénéficie à la fois du dynamisme économique local, et d'une forte attractivité en raison de sa position géographique qui le situe à proximité de la métropole nantaise et au coeur du triangle la Roche sur Yon - Cholet - Nantes et d'une bonne desserte routière et autoroutière (sortie Montaigu A83 et à 10 minutes de l'A87 reliant Angers à La Roche sur Yon).

De ce fait la demande d'implantation tant endogène qu'exogène est croissante et en 2006, 91 % des surfaces cessibles des zones d'activités intercommunales sont commercialisées. 22.9 ha seulement sont actuellement disponibles répartis dans 10 zones d'activités, pour la plupart artisanales. Cela signifie clairement que les surfaces unitaires sont faibles.

En outre, concernant plus particulièrement l'offre de terrain à vocation industrielle donc, des grandes parcelles d'au moins 5 hectares, la Communauté de Communes dispose actuellement de seulement 6.5 hectares en cours d'aménagement sur le site de la Daunière sur la Commune de Saint Georges de Montaigu.

Compte tenu de cette forte demande d'implantation d'entreprises, la Communauté de Communes a d'une part entrepris une politique de réserve foncière et d'autre part envisage la réalisation de deux secteurs à vocation industrielle :

- le secteur du Point du Jour sur la commune de Boufféré à proximité du parc Vendée Sud Loire à la sortie du péage A83 et au Nord de la Communauté de Communes,
- l'extension de la zone industrielle des Landes de Roussais. Ce secteur présente l'avantage d'être d'une part éloigné de l'habitat pour y implanter de l'industrie mais aussi d'être à 20 minutes du périphérique nantais et à moyen terme d'être à proximité du futur deuxième périphérique de Nantes.

En préalable au développement structuré de cette partie de son territoire, la Commune de Saint-Hilaire de Loulay fait réaliser la présente étude. Son objet est de définir un projet urbain sur cet espace concerné par les dispositions de la loi « Barnier » relatives aux entrées de ville.

En effet, le secteur en fort développement est globalement situé aux lisières Nord de la ville Saint-Hilaire de Loulay, sur un axe important, à savoir la RN 137. Par conséquent, ce secteur, en l'absence d'étude d'aménagement spécifique, doit supporter des marges de recul de 100 m à compter de l'axe de la voie, pour l'implantation de toute construction ou installation.

Le projet de développement de ce secteur s'inscrit donc pleinement dans le cadre de la présente étude qui prend en compte les dispositions de l'article 52 de la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite « loi Barnier », créant un nouvel article L.111-1-4 du Code de L'urbanisme. Les modalités d'application de ce texte sont précisées dans la circulaire n°96-32 du 13 mai publiée le 20 juin 1996.

L'article L.111-1.4 fixe un dispositif dérogatoire. Afin de déroger aux dispositions très contraignantes précitées, une étude permettant de définir un projet urbain doit être réalisée. Son objectif est de définir des règles d'aménagement et d'en justifier les prescriptions. Il s'agira ensuite de les traduire dans le règlement et les documents graphiques du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint-Hilaire de Loulay.

L'étude, en adéquation avec les composantes du site, en mesurera les enjeux et proposera des mesures propres à optimiser l'insertion de la zone dans un contexte élargi.

L'objectif est donc de proposer les orientations d'aménagement propres à guider les futurs aménageurs dans l'élaboration de leurs projets, et de les traduire au travers d'éléments règlementaires spécifiques à intégrer au Plan Local d'Urbanisme.

L'étude s'organisera suivant plusieurs chapitres :

- Le diagnostic
- Les éléments d'analyse paysagère
- La synthèse
- Les principes généraux d'aménagement
- Les propositions d'aménagement
- Les enjeux et les recommandations

## **B. PERIMETRE D'ETUDE**

Le périmètre d'étude proprement dit se situe au Nord de la Commune de Saint-Hilaire de Loulay et comprend 2 parties contiguës:

1. La zone se situant dans le prolongement direct de la Zone Industrielle des Landes de Roussais, du coté Est de la RN 137, pour une surface de 44 hectares (Non incluse la ZI existante). Ce secteur dans sa globalité (ZI existante incluse) s'étend sur 1100 m environ d'Est en Ouest par 1200 m environ, du Nord au Sud.
2. Une section de taille plus conséquente du coté Ouest de la RN 137 pour 78,53 hectares. Ce secteur s'étend sur 750 m environ d'Est en Ouest par 1400 m environ, du Nord au Sud.

## **C. LES PROJETS A ENVISAGER**

Les projets pour lesquels ce secteur fait l'objet de cette étude sont des projets nécessitant de vastes étendues, aisées d'accès, ce que permet l'aire sélectionnée. Ces projets impliquent la prise en considération des dispositions de l'article L.111-1.4 relatif aux entrées de ville. Cet article du code de l'urbanisme est issu de l'article 52 de la loi 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement dite « loi Barnier »<sup>1</sup>.

Le dispositif consiste donc à subordonner les possibilités d'urbanisation le long de voies (voies express, autoroute, déviations et routes classées à grande circulation) à l'existence de règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère. A défaut d'avoir mené et formalisé dans leur document de planification urbaine une telle réflexion, les collectivités ne peuvent permettre aucune construction ou installation à moins de 100 m ou 75 m selon le cas, de l'axe de l'infrastructure concernée.

L'étude, requise par l'article pré-cité, a également pour objet de présenter un plan d'ensemble qui, au regard des 5 critères de la « loi Barnier » (nuisances, sécurité, paysage, urbanisme, architecture) permettra de réduire la marge de recul des 75 m.

Cette démarche constitue un préalable nécessaire à l'aménagement de l'ensemble du secteur bordant la RN 137, afin d'élaborer une dérogation au recul de 75 m. Le projet d'aménagement doit être formalisé. Pour cela, cette étude établit des préconisations. Ces préconisations permettront aux pétitionnaires d'élaborer leurs projets qui respecteront les nouvelles contraintes dérogatoires au régime général.

<sup>1</sup> L'article L.111-1.4 dispose :

« 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 ne s'applique pas :

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

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

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

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'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.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation ».

## II. DIAGNOSTIC

### A. DES ZONES D'ACTIVITE EXISTANTES SATUREES

Le rapport de présentation du PLU élaboré en 2005 précise deux éléments d'importance :

S'agissant des zones d'activités qui sont au nombre de quatre :

- 1 - la Zone d'Activités de l'Espérance, située à l'entrée Sud de l'agglomération, le long de la RN 137 (dominante industrielle) et créée en 1980 ; d'une superficie de 6 ha est **remplie** ;
- 2 - la Zone d'Activités intercommunale des Landes de Roussais, localisée hors agglomération, en direction du Nord sur la RN 137 à vocation industrielle, créée en 1985 et d'une superficie de 7,3 ha ne comporte que **3 ha disponibles (en 2004)** ;
- 3 - la Zone d'Activités de la Marionnière, située en limite communale de Montaigu (tertiaire) a été créée en 1989. Les 3,5 ha sont totalement **occupés** ;
- 4 - la Zone Artisanale des Touches, localisée au Nord-Ouest de l'agglomération (industrie et artisanat) qui fut créée en 1989 puis étendue en 2002 conserve **2,4 disponibles** sur les 7,4 ha au total.

Le deuxième élément constitue une information permettant d'affiner l'analyse :

L'analyse du produit de la taxe professionnelle permet de mesurer le dynamisme de la commune en matière de développement d'activités : celui-ci a en effet augmenté de plus d'un quart entre 1995 et 2000, contre à peine 3,5 % sur la commune de Montaigu. Contraint par l'étroitesse de ses limites administratives, le développement industriel, commercial et artisanal de cette dernière s'est en effet reporté sur les communes limitrophes.

Ces faits demeurent valables en 2006. Ils confortent la volonté partagée par la Communauté de Commune et la Commune d'accompagner efficacement l'essor économique notamment par l'ouverture à l'urbanisation dans des conditions optimales, notamment eu égard aux critères d'accès et de sécurité, de surfaces de grandes tailles.

### B. DEVELOPPER UNE ECONOMIE LOCALE

Un constat s'est imposé et se confirme : avec une forte diminution de la part d'actifs travaillant sur la commune, les migrations quotidiennes sont de plus en plus nombreuses. La Commune ne souhaite pas devenir une "commune dortoir", où seule la fonction logement serait pleinement assurée et les habitants migreraient chaque jour vers d'autres communes (Nantes et Montaigu notamment), d'où de fortes émissions de polluants favorisant l'effet de serre.

De plus, ces migrations font également l'objet de consommations diverses à l'extérieur et fragilisent le commerce local. Le renforcement du secteur des activités permettrait de maintenir une part d'emplois sur place. Toutefois, ce développement doit être cohérent avec la logique intercommunale qui place la Commune comme un des pôles du développement économique local. Il en va ainsi du respect des principes de mixité des fonctions au sein d'un même territoire, en l'occurrence la Commune et de l'application des grands principes du développement durable. Dans ce contexte, il s'est avéré nécessaire, dès l'élaboration du PLU, de conforter la zone industrielle des

Landes de Roussais, notamment, en étendant sa surface au-delà des emprises déjà occupées.

Enfin, au-delà de cette capacité, les extensions futures à long terme déjà prévues par le PLU seront difficiles à mettre en œuvre pour ce type de projet en raison des caractéristiques et de la situation des terrains, particulièrement dans et autour de la zone agglomérée.

### C. REPONDRE A DES SOLLICITATIONS ET ANTICIPER L'AVENIR PROCHE.

Compte tenu de cette forte demande d'implantation d'entreprises, la Communauté de Communes a d'une part entrepris une politique de réserve foncière et d'autre part envisage la réalisation de deux secteurs à vocation industrielle :

- Le secteur du « Point du jour » sur la commune de Boufféré à proximité du parc Vendée Sud Loire à la sortie du péage A83,
- et au Nord de la Communauté de Communes, l'extension de la zone industrielle des Landes de Roussais. Ce secteur présente l'avantage d'être d'une part éloigné de l'habitat pour y implanter de l'industrie mais aussi d'être à 20 minutes du périphérique nantais et à moyen terme d'être à proximité du futur deuxième périphérique de Nantes.

### D. LES PROJETS ENVISAGES SUR LA ZONE

Suite à une étude d'aménagement de la zone des Landes de Roussais La Communauté de Communes et la ville de Saint-Hilaire de Loulay envisagent l'extension de cette zone industrielle sur la plaine recevant déjà certaines industries.

Plusieurs projets sont à l'étude :

- l'aménagement de l'extension de la zone industrielle des Landes de Roussais
- la création d'une voie de desserte interne à cette zone industrielle
- l'aménagement d'un ou de deux giratoires sur la RN 137 afin d'assurer une desserte et une sécurité optimale à ce secteur.

La vocation du secteur, qui fait l'objet de la présente étude, est d'accueillir une diversité d'activités relevant de l'artisanat et de l'industrie. Dans cette optique, la Communauté de Communes étudiera les projets que lui soumettront les futurs candidats.

### III. ELEMENTS D'ANALYSE PAYSAGERE

#### A. INVENTAIRE ET PROTECTION

Sur la partie Nord de la commune de Saint-Hilaire de Loulay qui nous intéresse, il existe une ZNIEFF<sup>2</sup> (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique) de type 1.

Du Moulin de Sénard jusqu'à la limite Nord de la commune, la vallée de la Maine est inventoriée comme ZNIEFF. En effet, la Loutre d'Europe y est présente. Cette vallée abrite en outre des zones de nidifications d'espèces caractéristiques comme la Bergeronnette des ruisseaux ou le Martin-pêcheur. Selon le rapport d'inventaire, les pollutions diffuses doivent être surveillées.

L'implantation des nouveaux bâtiments sur le secteur des Landes de Roussais, en bordure de la RN 137, n'est pas de nature à accroître les pollutions diffuses dans la mesure où les imperméabilisations feront l'objet d'un traitement à la parcelle et ou d'un traitement plus global.

Les autres principaux cours d'eau de la commune ne sont pas situés sur le secteur d'étude et d'extension des Landes de Roussais (Il s'agit de l'Osée, du Blaison, du Riaillé, et du Loulay).

En ce qui concerne les boisements groupés, pour le secteur étudié ici, il s'agit d'un boisement groupé isolé : celui situé aux abords du lieu-dit l'Egronnière. Ce boisement forme un écran massif dans le paysage. Il bénéficie depuis 1991 du programme de boisement du Conseil Général de Vendée.

En matière de boisements linéaires, sur la commune de Saint-Hilaire de Loulay, ils sont de trois types :

- les haies bocagères,
- les plantations d'alignement,
- la végétation associée aux cours d'eau.

##### Les haies bocagères

Les premières répondent à la logique du bocage qui prend tout son sens en Vendée. Malgré les périodes de modernisation agricole, le réseau bocager quadrille toujours largement le territoire communal. Depuis 1989, le Conseil Général de Vendée encourage la replantation de haies au travers de programmes décennaux.

Le contexte bocager de la commune participe à l'impression champêtre de son paysage, malgré le remembrement lié à la déviation. Elles suivent les limites des champs, notamment sur le secteur des Landes de Roussais, de part et d'autre de la RN137. Elles longent également certaines routes rurales, parfois des deux cotés.

##### <sup>2</sup> - Définition des ZNIEFF

Une ZNIEFF se définit par l'identification scientifique d'un secteur du territoire national particulièrement intéressant sur le plan écologique. L'ensemble de ces secteurs constitue ainsi l'inventaire des espaces naturels exceptionnels ou représentatifs.

On distingue deux types de ZNIEFF :

- les zones de type I, secteurs d'une superficie en général limitée, caractérisés par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux, rares, remarquables, ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional. Ces zones sont particulièrement sensibles à des équipements ou à des transformations même limitées ;
- les zones de type II, grands ensembles naturels (massif forestier, vallée, plateau, estuaire...) riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. Dans ces zones, il importe de respecter les grands équilibres écologiques, en tenant compte, notamment, du domaine vital de la faune sédentaire ou migratrice.

Aux abords des hameaux et villages, elles offrent un écrin de verdure à leurs habitants.

On compte en moyenne 130 mètres linéaires de haies par hectare. Une évaluation rapide permet d'estimer que 16 000 m de haies environ sont présentes sur le secteur faisant l'objet de l'étude. (121 hectares).

De chaque côté de la Nationale 137 se trouve une haie basse constituée d'arbustes champêtres comprenant des viornes, des fusains d'Europe, des cornoillers sanguins, des bourdaines, des spirées, des troènes, des érables, des pruniers myrobolans et des amélanchiers.

##### Les plantations d'alignement

Les plantations d'alignement ou d'ornement répondent à une logique esthétique et à une volonté de mettre en scène les abords des châteaux et demeures seigneuriales. Sur le secteur faisant l'objet de l'étude, aucune plantation répondant à cette définition n'existe.

##### La végétation associée au cours d'eau

La végétation qui accompagne les cours d'eau se développe le long de la Maine et des autres ruisseaux de la commune. Pour le secteur étudié, il s'agit de La Maine. Elle se situe à au moins 1100 m à vol d'oiseau de la RN 137, soit au minimum à 300 m du secteur d'extension de la zone industrielle.

#### B. UN MODE D'OCCUPATION DU SOL ESSENTIELLEMENT AGRICOLE

##### 1) LES ESPACES AGRICOLES

Les espaces agricoles de culture ou d'élevage participent pleinement à l'aspect qualitatif des paysages de la commune et leur qualité agronomique est reconnue.

Le paysage rural prédomine sur le territoire communal et particulièrement le secteur d'étude. La conjonction des boisements, des haies bocagères et d'un relief, même léger, qui renforce la covisibilité, donne à l'ensemble du paysage rural un aspect champêtre d'une grande qualité. Les hameaux, villages, apportent une dimension humaine au territoire rural.

Les ruisseaux se perdent dans le bocage ou participent au réseau de haies avec leurs boisements associés.

A l'Ouest du secteur étudié, la vallée de la Maine se distingue par son important linéaire et son écrin de verdure qui s'étoffe de boisement groupés.

La surface agricole utilisée par les exploitations ayant leur siège sur la commune (3 053 ha) tend à diminuer puisque celle-ci s'est réduite de près de 14 % entre 1988 et 2000. Cette baisse a notamment eu lieu au profit de l'urbanisation et de la réalisation de la déviation.

1/3 de cette surface est utilisée en superficie fourragère. C'est particulièrement le cas dans le secteur des Landes de Roussais. L'élevage demeure une des activités principales sur le territoire étudié.

Les terrains inclus dans le périmètre d'étude sont essentiellement des espaces agricoles, non urbanisés. Le site est majoritairement occupé par des prés et des cultures fourragères.

##### A l'Ouest de la RN 137 :

C'est à l'Ouest de la RN 137 que nous trouvons le plus grand parcellaire agricole ponctué des hameaux suivants :

- au Nord du périmètre d'étude existent 4 hameaux : Le Petit Fief, Les Roussais, La Grange et La Souriterie,
- à l'Ouest du secteur étudié, le long de la Maine se situe le hameau de La Babonnière,
- au Sud, se situent le hameau Le Moulin de Senard et celui de l'Egronnière qui sont desservi par la RD77.

Pour l'essentiel ces hameaux sont des îlots agglomérés sur une plaine agricole.

##### Le secteur situé à l'Est de la RN 137 :

A l'Est de la RN 137 se situent également de grandes parcelles. Elles occupent pour l'essentiel le Sud de cette partie de la zone d'étude.

## 2) UN POLE D'ACTIVITES INDUSTRIELLES

Une partie Nord du secteur situé à l'Est de la RN 137 est d'ores et déjà occupée par différentes entreprises à caractère industriel sur un linéaire de 700 m. Il s'agit de la zone d'activités intercommunale des Landes de Roussais. Elle fut créée en 1985, porte sur 7,3 hectares dont seulement 3 demeuraient disponibles au moment de l'élaboration du PLU. Les industries présentes actuellement sont :

- ACCESS INDUSTRIE,
- PPE (palette achat vente et réparation),
- OSM (Ouest Structures Métalliques, Fabrication de charpentes et structures métalliques),
- STRAPHARM (produits para-pharmaceutiques et diététiques),
- HAWORTH ORDO(mobilier de bureau),

On note également la présence d'un établissement d'hôtellerie et de restauration (Le Relax), à l'extrémité Sud de ce secteur industriel, occupant un espace d'une longueur de 700m pour un peu moins de 400 m de largeur.

Au Sud de la RD 93 se situent deux hameaux et une propriété isolée : La Bretinière et le Verger

## 3) LES ZONES INONDABLES

Il n'y a pas de risque majeur d'inondation en raison de l'encassement de la Maine, située à l'Ouest du secteur d'étude, et de la faible présence humaine à proximité directe.

## 4) INSTALLATIONS CLASSEES

Trente et une exploitations agricoles situées sur le territoire communal sont classées pour la protection de l'environnement.

Il faut y ajouter les 7 entreprises non agricoles dont les deux suivantes au sein de la zone des Landes de Roussais :

- Ouest Structures Métalliques (constructions métalliques soumises à déclaration) et Haworth S.A. (application de vernis soumis à déclaration / autorisation) ;

## C. UNE TOPOGRAPHIE PEU MOUVEMENTEE

L'altitude moyenne de la commune est de 47 m. Sur le secteur des Landes de Roussais, les variations altimétriques sont mineures :

Du Nord au Sud sur la RN 137 :

- Le Hameau la Grange est à 41 m environ,
- Le carrefour situé au nord de la zone industrielle est à 44 m,
- On retrouve la même altitude au niveau de l'hôtel restaurant Le Relax,
- Un point haut existe à l'Ouest de la RN 137 au niveau de l'espace boisé, son altitude est de 46 m,
- Le carrefour constitué par la jonction entre la RD 93, la RN 137 et la RD 77 se situe à 40 m,

D'Est en Ouest :

- Au nord de l'actuelle zone industrielle l'altitude varie de 42 à 44 m. Le point le plus élevé étant situé sur la RN 137,
- Au centre du secteur étudié l'altitude varie entre 43 et 46 m. Un point bas (43 m) se situe au lieu dit Le Landeau. Moins de 300 m plus à l'Est de ce point se situe l'un des point haut du secteur dont l'altitude est de 46 m.
- La RD 93 depuis la RN137 décrit une légère montée pour passer de 40 à 48 puis 51 m sur une distance d'un kilomètre jusqu'aux Landes du Rocher.

La zone des Landes de Roussais s'inscrit dans une vaste plaine de pâturage et de production de fourrage.

La plaine Nord de la Commune descend en pentes douces vers la vallée de la Maine. A compter des hameaux de La Haute Roulière et de La Babonnière, les pentes vers le lit de la rivière sont plus accentuées. Le paysage est souligné de petits talus plantés : haies bocagères ou arbres isolés cloisonnant des champs voués à l'élevage ou aux cultures.

Les petites routes qui maillent le secteur sont également bordées de haies bocagères (Cf. photographie n°9).

## D. L'IMPORTANCE DES RELATIONS VISUELLES.

Le secteur n'est pas plat mais son relief est peu marqué. Son usage essentiellement agricole induit une caractéristique incontournable : de fortes relations visuelles (Cf. photographie n°11).

D'un regard, on embrasse l'ensemble de la plaine et à aucun moment ou presque le regard ne vient s'accrocher à un obstacle. Les perspectives sont lointaines. Cette spécificité devra guider toute réflexion préalable à un aménagement (Cf. Photographie n°1).

## E. DES UNITES PAYSAGERES A VALORISER

Lors de l'élaboration du PLU de Saint-Hilaire de Loulay en 2005, de grandes entités paysagères ont été identifiées sur l'ensemble du paysage rural de la commune. Cela a permis d'inscrire au sein du Projet d'Aménagement et de Développement Durable certaines orientations relatives à la protection des paysages. Ont été identifiés les plateaux agricoles, les vallées de cours d'eau souvent boisées, avec les coteaux pour transition.

Ces spécificités doivent être conservées. Ainsi, les terres agricoles de plateau seront destinées quasi-exclusivement à cette activité. Les autres espaces naturels doivent être protégés en tant que tels, avec toutefois la possibilité de mettre en valeur le patrimoine rural par des aménagements légers dans les secteurs les plus intéressants et, dans certains villages déjà assez denses, quelques constructions pouvant être autorisées ponctuellement.

### Les bois et les haies

Saint-Hilaire-de-Loulay est occupée par des **massifs boisés** qu'il convient de préserver en plusieurs sites. Au sein de la liste suivante, les deux premiers concernent le secteur d'étude de l'extension de la Zone des Landes de Roussais : « le Pâtis - l'Egronnière », « les Mainguetières », « le Bois noir », « le Petit Rorthais », « le Bois-Corbeau », « le Bois de la Lande ».

Le classement en espace boisé classé est destiné à prévenir strictement tout arrachage intempestif, associé à un classement en zone naturelle. Pour les boisements moins significatifs, le simple zonage naturel permet une protection suffisante.

La **maille bocagère** constitue un élément paysager essentiel qu'il convient de protéger. Autour ou dans les sites potentiels d'urbanisation, les haies présentent un intérêt paysager incontestable qui motive de les préserver. Une demande d'autorisation sera ainsi nécessaire pour défricher les haies recensées aux documents graphiques, pour une meilleure gestion du bocage. Pour ce qui concerne le secteur d'étude, les haies perpendiculaires à la RN 137 sont identifiées. Il revient au règlement du PLU de veiller à en assurer la protection dans la mesure du possible.

Le PLU interdit les défrichements de haies lorsqu'ils portent atteinte durablement aux paysages ou que des mesures compensatoires ne sont pas prises. C'est ainsi qu'ils doivent être refusés en bordure des chemins ruraux sauf s'ils sont justifiés par des contraintes techniques (manque avéré de fonctionnalité des exploitations agricoles) ou l'intérêt public (projets d'amélioration de voiries, abattage après une tempête ...).

Dans le cadre du projet d'extension de la Zone Industrielle, ce sont à la fois des contraintes techniques et l'intérêt public (développement économique) qui doivent permettre le défrichement de certaines haies.

Les mesures d'interdiction de défrichement visent à éviter des arasements préjudiciables à plusieurs titres. Outre leur aspect esthétique, on a prouvé l'utilité des haies sur plusieurs points : protection et corridors pour la faune, lutte contre l'érosion et le lessivage des sols, ralentissement de l'écoulement des eaux. Certaines haies sont déjà protégées dans les secteurs remembrés.

Pour ce qui concerne directement le secteur des Landes de Roussais, l'aménagement veillera à ce que les eaux de ruissellement soient d'une part tamponnées et d'autres part traitées ou stockées in situ.

Il convient de noter que la Commune a souhaité étendre ce classement à d'autres haies lors de l'élaboration de son PLU. Ce fut notamment le cas pour les haies situées le long des voies, chemins, ruisseaux et sur les terrains en pente. Cette intervention se fait en concertation avec les agriculteurs.

### Les cours d'eau

La Commune de Saint-Hilaire de Loulay s'est engagée dans la protection des cours d'eau et leur mise en valeur, et ce de plusieurs façons.

D'abord, la **qualité de l'eau** doit être améliorée, et pour ce faire, la Commune applique la réglementation sur l'assainissement.

La station d'épuration existante est suffisante pour traiter dans de bonnes conditions les effluents actuels, ainsi que ceux à venir dans le cadre de l'extension de l'urbanisation (3 000 EH, extension possible à 4 000)

De plus, des bassins de rétention sont installés sur des sites clés de la zone agglomérée afin de limiter les risques de crue et de décanter les eaux de ruissellement. En outre, la Commune a engagé une réflexion sur l'implantation éventuelle de systèmes de traitement des eaux usées (de type encore non définis), destinés à améliorer sensiblement les rejets vers les rivières, dans les villages les plus sensibles.

Ensuite, le **risque d'inondation** doit être maîtrisé notamment pour la Maine. Le règlement du PLU restreint strictement le champ des constructions possibles et édicte des prescriptions à respecter. Néanmoins, celles existantes pourront quelque peu évoluer (extensions, surélévations). L'entretien de la Maine est confié au Syndicat Mixte des bassins des Maines.

4 étangs ou plans d'eau sont situés sur le secteur. Ils sont recensés sur le plan de zonage ce qui permet de connaître leur emplacement dans le cadre de la délivrance d'autorisations du droit des sols.

Le périmètre de notre étude se situe à l'Est de la rivière La Maine, sur cette plaine faiblement accidentée qui permet de dégager d'importantes perspectives visuelles ouvertes sur la campagne et sensibles à l'urbanisation.

Cette grande entité paysagère peut se découper en 2 sous-unités géographiques qui se différencient par leurs caractères et leurs vocations :

- la plaine située à l'Ouest de la RN 137,
- et le secteur actuel de la ZI des Landes de Roussais situé à l'Est de la RN 137,

#### • La plaine des Landes de Roussais (général)

*Caractère et échelle* : Le plateau des Landes de Roussais, se situe dans le prolongement la ZI des Landes de Roussais et il s'étend bien au delà de la commune de Saint-Hilaire de Loulay. Son faible relief (Cf. photographies n°4 et 11) souligne un paysage ouvert recevant une agriculture de type bocagère à grandes parcelles dégagées aux abords de la RN 137. Les franges urbaines n'apparaissent pas en raison de leur éloignement. Les hameaux, lointains ou plus proches, sont peu perceptibles et certains repères visuels ponctuent l'horizon (bâtiments industriels, espace boisé de l'Egronnière, haies bocagères, etc.). Les limites de l'urbanisation ne sont pas visibles de cette plaine.

*Gestion agricole* : le plateau est largement cultivé avec des parcelles de belles tailles bordées de haies bocagères (Cf. photographies n°4, 9, 10 et 11). Les cultures sont principalement fourragères. Les sièges d'exploitations se regroupent en hameaux et ponctuellement sont isolés.

Mais l'urbanisation empiète peu sur les terres agricoles. Il faudra être vigilant afin que les parcelles à exploiter ne soient pas enclavées ce qui ne constituerait plus une unité d'exploitation. En outre, cela induirait une trop longue distance à parcourir pour les exploitants.

*Usage et perception* : Cette partie du plateau, marquée par la RN 137, est perçue comme un espace de liaison

que l'on traverse en voiture et qui n'incite pas à l'arrêt en raison de la densité de la circulation. Les RD 93 et 77 constituent des axes secondaires qui viennent se raccorder à la RN. Elles sont également très fréquentées, notamment en début et fin de journée.

A l'Ouest, le plateau descend sur la vallée de la Maine.

**Contraintes et nuisances :** A l'analyse des constructions existantes dans la ZI des Landes de Roussais, un constat s'impose : toute construction sur cette plaine est visible de loin et nécessite une intégration paysagère appropriée. Le cas des bâtiments situés au Nord de l'actuelle ZA (Cf. photographie n°11) est un exemple remarquable : ils sont très présents et les plantations basses qui bordent la RN 137 sont trop éparpillées et de petites tailles pour permettre son intégration dans le site. Seule leurs couleurs neutres atténuent leur impact sur le paysage (Cf. photographie n°1).

**Vues :** aucune ligne ne vient marquer la limite entre urbanisation et espace ouvert. Ainsi, il y a assez peu de contraste entre l'actuelle ZI et les champs exploités ou pâturés car la végétation est présente dans tous les secteurs (Cf. photographie n°6). Il est même difficile de repérer au loin le tracé de la RN 137 qui n'est pas réellement souligné par un alignement de haute tige. Les seuls points d'accroche sont les bâtiments industriels qui ressortent, d'autant plus qu'ils sont relativement imposants, mais au sein d'un espace de très grande taille.

• **La plaine Est des Landes de Roussais (détails)**

**Caractère et échelle :** La plaine a un aspect légèrement vallonné, les vues y sont presque illimitées.

**Milieux naturels :** Le milieu naturel n'existe presque plus puisque les parcelles sont exploitées, pâturées, ou construites. Il n'a pas été identifié de végétaux rares et ou protégés sur le secteur d'étude. Le milieu ne semble pas propice à ce type de développement.

**Gestion agricole :** culture fourragère comme sur le reste de la plaine.

**Usage et perception :** cet espace ouvert est un espace agricole à l'Ouest et pour partie industriel à l'Est. Le trafic est dense, d'autant que la RN 137 est un axe de transit renforcé par la jonction avec l'A83. L'accès à l'actuel secteur industriel se fait grâce à une contre allée. Le secteur est très peu utilisé par les piétons, d'une part en raison de l'échelle du secteur et d'autre part en raison de son usage.

L'accès ne sera pas suffisamment clair et efficace, et de surcroît mal proportionné, pour le trafic accru des camions.

**Vues :** En arrivant du Nord (Aigrefeuille), la vallée se découvre presque d'un seul coup, après le passage de la Maine. Une ligne végétale constituée par les haies bocagères vient délimiter les perceptions lointaines. Aucune plantation d'arbres de très hautes tiges ne vient renforcer une vue particulière. Par moment des « lucarnes visuelles » ouvrent ces haies bocagères. L'espace boisé classé de l'Egronnière est le seul repère végétal massif que l'on voit depuis chaque point ou presque du secteur. Cet espace constitue un véritable « espace de respiration » à proximité de la future extension de la zone industrielle

**Contraintes :** la RN 137 devra assurer la desserte de la Zone Industrielle : il conviendra de veiller scrupuleusement à une organisation des accès la plus judicieuse, au regard notamment des contraintes de sécurité, des contraintes techniques telles le rayon de braquage, afin de ne pas compromettre le charme de cette vallée par des remblais trop importants.

**Le relief général du secteur pourrait être l'occasion de créer le ou les bassins de rétention qui pourront prendre la forme d'étangs paysagers.**

• **La plaine Ouest des Landes de Roussais (détails)**

**Caractère et échelle :** La plaine a un aspect légèrement vallonné, les vues y sont limitées par le maillage des haies bocagères.

**Milieux naturels :** Le milieu naturel n'existe presque plus puisque les parcelles sont exploitées et ou pâturées. Il n'a pas été identifié de végétaux rares et ou protégés sur le secteur d'étude. Le milieu ne semble pas propice à ce type de développement.

**Gestion agricole :** culture fourragère comme sur le reste de la plaine.

**Usage et perception :** cet espace ouvert est un espace essentiellement agricole. Le trafic est celui précédemment en ce qui concerne la RN 137. L'accès aux parcelles se fait notamment grâce à la « contre allée » qu'il conviendra de conserver (photographie n°1). Le secteur est très peu utilisé par les piétons, d'une part en raison de l'échelle du secteur et d'autre part en raison de son usage.

L'accès ne sera pas suffisamment clair et efficace, et de surcroît mal proportionné, pour le trafic accru des camions.

**Vues :** En arrivant du Nord (Aigrefeuille), la vallée se découvre presque d'un seul coup, après le passage de la Maine. Une ligne végétale constituée par les haies bocagères vient délimiter les perceptions lointaines. Aucune plantation d'arbres de très hautes tiges ne vient renforcer une vue particulière. Par moment des « lucarnes visuelles » ouvrent ces haies bocagères. L'espace boisé classé de l'Egronnière est le seul repère végétal massif que l'on voit depuis chaque point ou presque du secteur. Cet espace constitue un véritable « espace de respiration » à proximité de la future extension de la zone industrielle

**Contraintes :** la RN 137 devra assurer la desserte de la Zone Industrielle : il conviendra de veiller scrupuleusement à une organisation des accès soit par la jonction avec la RD77, soit au centre du secteur. Il conviendra également de permettre une intégration du bois de l'Egronnière propre à le mettre en valeur.

**Le relief général du secteur pourrait être l'occasion de créer le ou les bassins de rétention qui pourront prendre la forme d'étangs paysagers aux abords de la RN 137 au sein d'une section de la marge de recul réduite à 30 m.**

## F. UN MAILLAGE VEGETAL TROMPEUR

En premier lieu, il est important de rappeler que notre zone d'étude se situe sur une plaine agricole qui est démunie de l'essentiel des plantations (remembrement) afin d'en faciliter l'exploitation agricole.

Cependant, on ne peut distinguer les limites visuelles de la ville en raison de leur éloignement. L'ensemble des haies bocagères forme une ligne végétale presque continue, de plus ou moins grande intensité selon l'endroit. La présence végétale sur cette partie nord de la commune est répartie de façon assez homogène et induit une perception visuelle assez trompeuse. La végétation qui précède la ZI actuelle est perçue comme assez abondante vue de la RN 137, alors qu'elle est en réalité peu dense. En fait, nous avons à peu près le même type de végétation sur l'ensemble du secteur (arbres de hautes tiges, végétation spontanée constituant ponctuellement les haies...) mais la ZI des Landes de Roussais est très proche de la RN 137 alors que coté Ouest de la RN, le végétal prend le dessus visuel sur le bâti (hameaux éloignés et partiellement masqués).

Cependant, il est intéressant de constater l'effet de l'illusion d'optique qui s'opère sur ce genre de plaine éperdue : tous les boisements, allées, arbres isolés sont ramenés sur un seul plan et forment au final une longue continuité végétale, que l'on ne retrouve pas forcément à des échelles plus réduites.

De chaque côté de la Nationale 137 se trouvent des contres allées. A l'Ouest, il s'agit d'un chemin à vocation agricole, et à l'Est, d'une voie de desserte de la zone industrielle. Parallèlement à ces voies se trouve une haie

basse constituée d'arbustes champêtres comprenant des viornes, des fusains d'Europe, des cornoillers sanguins, des bourdaines, des spirées, des troènes, des érables, des pruniers myrobolans et des amélanchiers. Ces haies sont jeunes, donc l'effet escompté n'est pas encore au rendez-vous car la taille des végétaux est encore assez limitée et au regard du linéaire immense, elles manquent de force

La végétation constituée par les haies bocagères est intéressante car elle modèle les contours d'un espace qui dans les faits n'est pas fermé. De nombreux chemins agricoles rectilignes offrent un maillage au sein des grandes parcelles. Quelques arbres dispersés en alignement et rarement en taillis ponctuent ces entrées de chemin. Chaque petite route est encadrée de haies bocagères qui sont taillées grossièrement et régulièrement afin qu'elles ne s'étalent pas sur les voies. Elles sont ponctuellement dégradées (particulièrement là où la ronce devient envahissante). Parallèlement à ces haies, nous trouvons un réseau de fossés recevant les eaux pluviales.

Sur cette plaine relativement ouverte, les arbres de hautes tiges en alignement, ou le bois de l'Egronnière, ont un impact plus fort dans le paysage. Cette orientation paysagère constituera l'un des moyens de structurer la plaine lors de l'aménagement global de l'extension des ZI (redessiner les limites parcellaires au travers de haies, planter un maillage le long de certaines voies internes...).

## **G. UN RESEAU HYDROGRAPHIQUE DIFFERENCIE**

Il n'existe que la rivière La Maine sur le site. C'est un affluent de la Sèvre Nantaise, elle-même affluent de la Loire. Cette partie de la rivière est inventoriée en tant que ZNIEFF de type 1. Son nom : « Vallée de la Maine en amont d'Aigrefeuille » (n°50820000) nous incite à la plus grande vigilance quant à l'imperméabilisation de surface de taille conséquente à ses abords non immédiats.

Le site présente un relief vallonné avec une inclinaison très douce et non uniforme mais pour partie dirigée vers la vallée de la Maine. Cependant, il ne semble pas que cette dernière reçoive actuellement une partie importante des eaux pluviales.

- L'assainissement comme élément incontournable du projet

## IV. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

Différents axes de réflexion ressortent du diagnostic :

- une plaine vallonnée comme champ visuel

L'échelle de la plaine des Landes de Roussais permet une vision assez large autour du secteur étudié ici. En conséquence, toute perturbation architecturale prendra de l'ampleur (à la mesure de la plaine).

- des unités paysagère assez bien définies

L'ensemble est assez homogène. Deux unités se distinguent avec pour ligne de partage la RN 137. De part et d'autre de cet axe, les plantations paysagères récentes demeurent confidentielles. Une troisième unité peut être identifiée : il s'agit de l'espace boisé de l'Egronnière.

- Un potentiel quant à la desserte routière fort et un maillage en devenir

Il a été prévu lors de l'élaboration du PLU que les zones d'urbanisation futures doivent disposer d'une desserte routière adéquate, en liaison avec le réseau existant. Il a été également prévu à ce stade que le traitement des carrefours doit être étudié avec la plus grande vigilance, particulièrement pour les raccordements au réseau départemental. A fortiori, les raccordements au réseau National - transféré au Conseil Général de Vendée depuis le 07 janvier 2006 - doivent également faire l'objet du plus grand soin.

Il n'existe pas d'échangeur sur cette section de la RN 137. Cette absence d'équipement ne permet pas de desservir correctement les deux secteurs (Ouest et Est) des Landes de Roussais. La ZI existante se situe exclusivement d'un côté de la voie nationale, ce qui pour lors répond à sa desserte. Toutefois, les mouvements de tourne à gauche sont périlleux et difficiles.

La liaison entre les deux secteurs (Est et Ouest) est aléatoire et ne permet pas un flux important et encore moins de forts gabarits.

En outre, les voies secondaires RD 77 et RD 93, mais également les voies plus confidentielles, ne sont actuellement pas de nature à pouvoir drainer un trafic important.

Les infrastructures routières sont l'objet d'un classement sonores.

L'arrêté préfectoral du 30 Mai 1996, relatif aux nuisances acoustiques occasionnées par les infrastructures de transport terrestre, a classé la R.N. 137 dans sa section comprise en dehors de l'agglomération en catégorie 3, ce qui implique une largeur de secteur affectée par le bruit de 100 m, à partir du bord externe de la voie.

L'agglomération principale de Saint-Hilaire de Loulay est desservie par un réseau d'assainissement collectif de type séparatif. La nouvelle station, ouverte en 1998, a une capacité de 3 000 équivalents habitants et ne connaît pas de problèmes de saturation (50 % de sa capacité avec possibilité d'extension à 4 000 EH). Une partie des effluents de la commune est acheminée vers Montaigu (secteurs résidentiels de Matifeu et de la Bougonnière, situés en périphérie urbaine de Montaigu, sur le même bassin versant).

En outre, la zone industrielle des Landes de Roussais dispose d'une station de lagunage. Celle-ci devra éventuellement faire l'objet d'un accroissement de sa capacité, en tant que de besoin, en fonction du développement du secteur situé à l'Est de la RN 137. Pour ce qui relève du secteur Ouest, un même équipement justement dimensionné et susceptible d'être agrandi sera également programmé.

A l'époque de l'élaboration du PLU, hormis quelques surcharges ponctuelles, aucun problème particulier n'était à signaler sur le réseau public communal de collecte des eaux usées. Ces surcharges étaient liées, par temps d'orage, à l'infiltration d'eau de pluies en provenance du réseau de raccordement des particuliers sur le réseau public. Une campagne d'incitation de mise aux normes a été lancée auprès des propriétaires des réseaux pour limiter au maximum ces infiltrations d'eau pluviale. Fin 2002, une étude hydrographique lancée sur la commune a conclu à la nécessité d'engager des travaux sur certaines sections du réseau d'eaux pluviales et de prévoir l'aménagement de nouveaux bassins de rétention sur le territoire.

En 2005, la Commune a révisé son zonage d'assainissement collectif, spécifiant qu'en secteur rural, l'assainissement sera assuré par des systèmes autonomes à la charge des particuliers, cette mesure pouvant toutefois être adaptée en fonction de l'évolution des réglementations et des techniques.

## V. PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT

### A. DES ACCES ET DES DESSERTES DE LA ZONE A AMELIORER

#### 1) LES VOIRIES PRINCIPALES

La zone d'étude est traversée en son centre par la RN 137 qui arrive d'Aigrefeuille, en liaison avec Nantes. La RD 77 et la RD 93 bordent à l'extrême Sud toute la zone d'étude.

Cependant, ces RD permettent un accès direct à la zone. Un carrefour de type giratoire semble indispensable afin d'assurer la jonction avec la RN 137. Aujourd'hui, en venant de Nantes, il faut utiliser la RD 77 qui longe le bois pour se diriger vers la vallée de la Maine et Vieilleville, et utiliser la RD 93 pour se diriger vers Clisson.

La RN 137 constitue un axe de transit majeur bien avant d'être un axe d'irrigation de ce secteur.

**Avec le projet d'extension de la ZI Nord de Saint-Hilaire de Loulay, un giratoire peut être envisagé sur la jonction des RD 77 et 93 à la RN 137. Il constituerait un minimum tant en terme de desserte que de sécurité. Plus au Nord (extrémité Nord du secteur d'étude), pourrait être envisagé un second giratoire (toujours sur la RN 137) afin d'assurer une entrée Nord à cette Zone Industrielle de taille conséquente. En effet, c'est autant par sa localisation générale (Nord Vendée, proximité de Nantes), que par sa desserte via la RN 137 et l'autoroute A 83, et que par sécurité et sa facilité d'accès, que cette Zone Industrielle connaîtra un essor rapide et affirmé.**

#### 2) LES VOIRIES SECONDAIRES

A l'intérieur du périmètre d'étude, la RD 93 et la RD 77 limitent le secteur en maillant la vallée. Elles permettent un accès quasi direct sur la ZI actuelle des Landes de Roussais. Ces routes sont empruntées très fréquemment alors que leurs caractéristiques sont limitées tant en terme de charge acceptée que de gabarit.

Ce sont les seules routes de la zone qui ont un accès direct sur la RN 137. Elles permettent aussi de rejoindre les Communes de La Bernardière, de Cugand, et Vieilleville notamment

Il existe également des voies moins structurantes aux abords du secteur d'étude. Ce sont les voies communales qui se raccordent aussi à la RN 137. Les carrefours qu'elles forment en jonction avec la nationale ne sont actuellement pas de nature à permettre la desserte du secteur étudié, notamment en raison du maillage actuel.

Au-delà de la question des raccordements de réseau inadaptés, ces voies communales ne permettent pas, notamment eu égard à leur gabarit, la liaison entre les deux parties de la future zone industrielle car elles n'ont pas été prévues à l'origine, pour cet emploi. Elles desservent, avant la construction de la ZI, les hameaux. Aujourd'hui, elles sont très utilisées car elles semblent constituer des raccourcis entre les hameaux et les communes environnantes. Leurs tracés respectent le parcellaire et la topographie des lieux, ce qui ne constitue pas une desserte très cohérente et pratique. Elles se poursuivent au-delà du secteur étudié.

**Afin de faciliter les relations entre les deux parties de la future zone industrielle, une ou plusieurs voies de liaison et ou de desserte devraient être créées, afin d'assurer un accès cohérent et pratique à toutes les parcelles. Un giratoire peut être envisagé au droit de l'Hôtel-Restaurant le Relax afin d'assurer une**

distribution tant à l'Ouest de la RN qu'à l'Est. C'est aujourd'hui l'entrée du secteur industriel via la contre allée. Le principe de la contre allée sera conservé sur ce secteur afin de conforter la façade le long de la RN 137.

Dans cette configuration, un « Tourne à gauche » de taille adaptée, et suffisamment signalisé conforterait la desserte, tant à l'Ouest qu'à l'Est, de la Partie Nord de la ZI.

Il faudra également étudier l'éventuel recalibrage des RD 93 et 77 qui constituent un axe central de ce cette portion Sud de la ZI et au-delà, un axe Est Ouest important pour cette partie de la Commune.

Aujourd'hui, il n'est pas possible de prévoir le projet de façon plus détaillée en terme de desserte des lots étant donné que la taille sera déterminée en fonction de la demande future.

### B. DES PROJETS D'AMENAGEMENTS QUI TRANSFORMENT LE PAYSAGE

L'implantation de merlon de protection ne semble pas souhaitable dans le cadre de cette étude paysagère. En effet, tant au niveau d'un seul et même projet que d'un point de vue global, cet outil de protection viendrait totalement dénaturer le site et ses perspectives sans apporter un surcroît de protection.

L'effet « mur » défigurerait le site bien plus qu'il ne le protégerait.

En revanche, poursuivre l'action de végétalisation des abords de la RN 137 semble tout à fait opportun.

Ainsi, il pourrait être envisagé d'encourager à végétaliser entre les bâtiments artisanaux et industriels. Cette végétalisation, devrait également se réaliser sous forme d'un alignement d'arbres en façade des lots ou entre la RN 137 et la contre allée. Ces arbres, de hautes tiges par exemple, pourront prendre place au sein de la marge de recul issue de la dérogation aux dispositions de l'article L.111.1-4.

Les liaisons nouvelles ou requalifiées devraient permettre la redéfinition ou le confortement des espaces naturels.

### C. UNE ACTIVITE AGRICOLE CONSOLIDEE

L'imperméabilisation d'une assez grande surface va générer la collecte et le stockage d'une quantité considérable d'eau pluviale. La Communauté de Communes et la ville de Saint-Hilaire de Loulay estiment judicieux de prévoir la possibilité pour les agriculteurs du secteur d'utiliser ce volume d'eau afin d'irriguer les cultures situées à proximité.

Le choix de bassins étanches permettant des pompages à destination des surfaces cultivées répond également à une forte demande des professionnels concernés.

Cette irrigation concerne notamment de cultures dont les rendements sont intimement liés aux apports en eau. Cette gestion des eaux à l'échelle de la zone d'activité est de nature à permettre de compenser pour une part la réduction de surface agricole utile. L'accroissement estimé des rendements est de l'ordre de 50% (pour des cultures telles que la maïs ou le tournesol).

## VI. PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

Les propositions d'aménagement reposent sur six objectifs, dans le respect du site :

### • Affirmer la vocation de l'unité paysagère de la vallée :

La vallée présente un intérêt paysager qui doit être pris en considération pour l'aménagement de la future zone d'activité: sa trame paysagère est caractéristique.

En effet, la vallée forme une entrée :

- la ville n'est pas visible et la plaine pénètre jusqu'aux abords de la ville.
- la ZI des Landes de Roussais constitue également une vitrine qui doit être améliorée.

**Son rôle est donc double :**

- elle permet une liaison verte entre la ville et l'espace ouvert,
- elle sert d'espace dédié aux activités variées entre deux zones agglomérées,

### • Revaloriser la vallée

- En renforçant la présence végétale existante,
- En entretenant les haies et arbres existants lorsque cela ne contrarie pas la constitution d'unités foncières de grande taille,
- En remplaçant les linéaires ou îlots végétaux qui ont été supprimés afin de recomposer les parties disparues,
- En faisant appel aux essences locales que l'on associera afin de lui redonner ses caractéristiques bocagères.

### • Conforter l'identité et la structure du paysage

L'identité paysagère repose sur quelques éléments qu'il convient de conforter. Il s'agit dans cette perspective :

- d'affirmer le rôle de la trame foncière dans l'organisation du paysage futur,
- de structurer la plaine en soulignant l'axe de la RN 137 par des alignements ponctuels de chênes, fresnes ou châtaigniers continus ou non, de la RD 93 depuis la RN vers l'Est,
- de créer des alignements d'essence locales sous la forme de haies bocagères en parallèle des voies de desserte locale, avec quelques ouvertures visuelles permettant de bénéficier d'un effet vitrine sur les bâtiments d'activités accueillant du public ou les « enseignes de prestiges ».

### • Composer la relation entre axe de transit et espace ouvert

Le contact entre voie de transit et de desserte et espace ouvert a besoin d'être organisé.

- Le front bâti actuel de la ZI de des Landes de Roussais n'a pas de ligne végétale unitaire comme limite. Lorsque c'est le cas, il s'agit d'une illusion rapportant les différentes haies sur un même plan. L'implantation de nouvelles activités, notamment de grande taille, repoussera vraisemblablement les limites perçues assez loin. Il convient de prévenir ce genre de composition
- D'autres limites sont à établir en s'appuyant sur des éléments naturels ou des repères existant (espace boisé, haie, relief etc.),
- Intégrer les voies de dessertes et le ou les giratoires dans le paysage

### • Tenir compte de tous les points visuels pour l'aménagement de la ZI

La plaine légèrement vallonnée est vaste et ce que l'on tentera de cacher d'un côté pourra se voir d'un autre côté ou de beaucoup plus loin :

- Il est important de penser les aménagements futurs en prenant en compte le paysage dans sa globalité.
- Les nouvelles marges de recul issues des dérogations induites par cette étude permettent un aménagement harmonieux et cohérent avec l'ensemble du secteur.
- Les limites de la zone seront traitées par des rideaux d'arbres masquant les constructions nouvelles.

### • Traiter les liaisons

- Ce traitement passe par l'aménagement d'une trame verte entre RN, RD et plaine.
- Il passe également par la qualification des haies bordant les voies.

### • Utiliser les eaux pluviales

- Plusieurs bassins tampons étanches de stockage des eaux de pluie devront être réalisés pour assurer le traitement efficace des eaux pluviales.
- Les volumes considérables générés par l'imperméabilisation peuvent constituer des sources d'irrigation non négligeables pour les parcelles limitrophes. Les rendements des parcelles contiguës augmenteront significativement.












## VII. ENJEUX ET RECOMMANDATIONS

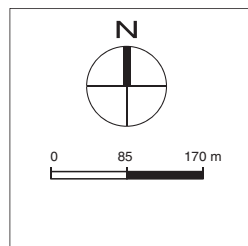
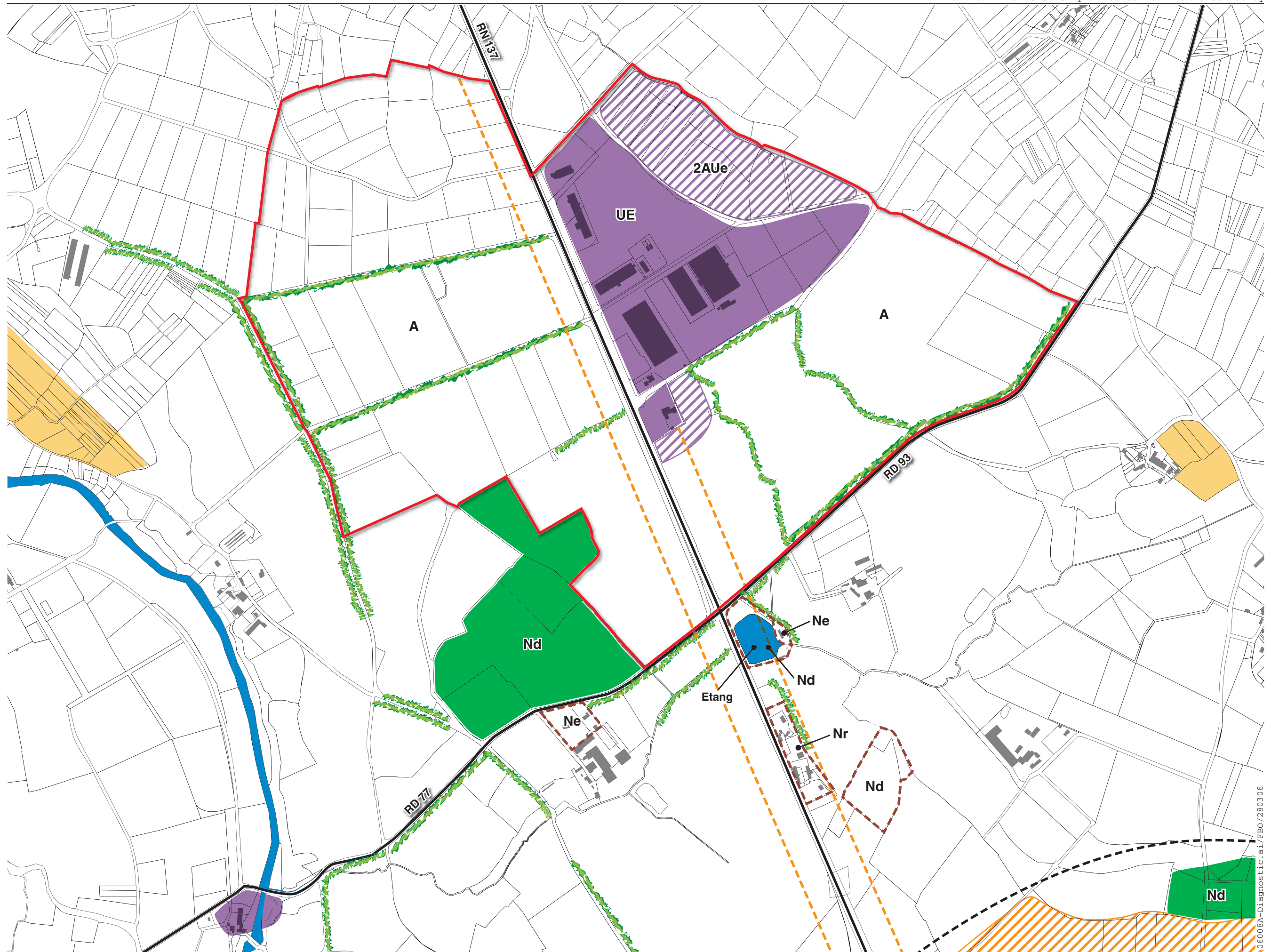


	Diagnostic	Enjeux	Recommandations	Traduction réglementaire et dans l'orientation d'aménagement
<b>Nuisances</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les nuisances sonores dues au trafic sont limitées en raison de l'affectation du secteur : seules deux zones Ne de petite taille situées au Sud du secteur d'étude reçoivent des habitations. La zone 2AUe est une zone non bâtie insuffisamment équipée, destinée dans l'avenir à l'urbanisation : opérations d'activités majoritaires.</li> <li>➤ L'usage agricole (Ouest RN 137) n'a pas nécessité l'amenée des réseaux hormis viaires. Les eaux pluviales s'infiltrent naturellement.</li> <li>➤ Les ICPE présentent sur site retraitent leurs eaux usées à la parcelle.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Minimiser les nuisances sonores liées à l'augmentation du trafic qui sera la conséquence de l'ouverture à l'urbanisation de la zone.</li> <li>➤ Minimiser les nuisances visuelles des bâtiments à venir qui seront pour partie de grande taille.</li> <li>➤ Minimiser l'impact de l'imperméabilisation des sols par un traitement sur place et de capacité suffisante qui autorisera l'irrigation de l'espace agricole en contact.</li> <li>➤ Minimiser les nuisances émises par les ICPE (actuelles et futures).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'impact du bâti sur la plaine doit être limité grâce à une marge de recul du bâti de 35 m de part et d'autre de l'axe de la RN 137. Concernant la partie dédiée au bassin de lagunage, cette marge sera ramenée à 25 m.</li> <li>➤ Une végétalisation par haies en sections, îlots et buissons séquencera le paysage de la marge de recul. Les sols de cette marge seront majoritairement enherbés.</li> <li>➤ La réalisation d'ouvrages de traitement des eaux et de réseaux adéquats permettra en premier lieu de traiter une partie des nuisances et en second lieu de fournir de l'eau pour les cultures.</li> </ul>	<p>La marge de recul apparaît dans l'orientation d'aménagement.</p> <p><b>Art 6</b> : marge de recul des constructions par rapport à l'axe de la RN 137 : - 1AUe : 35 m - 1AUe : 25 m pour le ou les bassins de lagunage. Les autres secteurs sur la RN 137: 75 m</p> <p><b>Art. 4</b> : tamponnement et traitement des eaux pluviales à la parcelle ou par bassins collectifs avant rejet dans le milieu.</p>
<b>Sécurité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Trafic important sur la RN 137 lié aux flux de transit,</li> <li>➤ Voie rectiligne RN 137 qui incite à une circulation rapide.</li> <li>➤ Accès dangereux à la ZI, aux RD 77 et 93 depuis la RN 137 et inversement. Source d'hésitations et de danger de la part des utilisateurs.</li> </ul> <p>Voies secondaires (secteur Ouest RN) internes au secteur au gabarit inadapté et insuffisant. Inexistence de ce réseau à l'Est. Itinéraire confidentiel et par endroits dangereux (vue aux carrefours, rayon de braquages, piétons, cycles).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Adapter le réseau aux besoins générés par l'évolution urbaine du secteur.</li> <li>➤ Inciter les automobilistes et les poids lourds à réduire leur vitesse par un aménagement de giratoire(s) sur la RN 137.</li> <li>➤ Organiser les accès et les dessertes de la zone, ainsi que le trafic des véhicules. Inclure à la réflexion les forts gabarits (les piétons, et les cycles).</li> <li>➤ Sécuriser la sortie des véhicules en accès ou traversée sur la RN 137.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Un traitement paysagé des abords sur l'emprise publique donnera l'impression d'une voie rétrécie.</li> <li>➤ Une signalétique spécifique incitera l'automobiliste à ralentir</li> <li>➤ Aménagement d'un ou de deux accès en giratoire lors de l'ouverture à l'urbanisation du secteur.</li> <li>➤ Maintenir l'interdiction de nouveaux accès directs à la RN 137.</li> <li>➤ Recourir à une contre allée le long de la RN 137</li> </ul>	<p><b>Art 3</b> : aucun nouvel accès direct autorisé sur le sous secteur 1AUe débouchant sur la RN 137.</p> <p><b>Art. 8</b> : les bâtiments seront contigus ou devront respecter une distance minimale de 10 m en respect des règles de protection anti-incendie en vigueur</p>
<b>Paysage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Entrée de ville Nord marquée par une très grande plaine agricole supportant une RN rectiligne comportant un maillage de haies bocagères et un bois classé.</li> <li>➤ Aspect bocager fort à l'Ouest de la RN et industriel à l'Est.</li> <li>➤ Absence d'espace d'accueil en entrée Nord de Saint-Hilaire de Loulay (effet vitrine).</li> <li>➤ Visions vers tous les points cardinaux assez dégagées et lointaines.</li> <li>➤ Absence d'inventaire biologique remarquable.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Créer une entrée de ville valorisante en pensant à l'insertion dans le paysage de l'ensemble de la zone existante et nouvelle.</li> <li>➤ Minimiser l'impact du bâti perceptible notamment depuis l'axe routier RN 137 et les alentours.</li> <li>➤ Préserver les éléments identifiants du site : haies bocagères, massif et arbres isolés ...</li> <li>➤ Dégager des vues afin de ne pas obtenir de front bâti ou végétal unifié et proche.</li> <li>➤ Respecter les contraintes liées à un site relativement plat.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Implantation au moins d'un giratoire de taille suffisante (poids- lourds) et éventuellement paysagé pour l'accès soit au centre du secteur, soit deux : l'un au Sud et le second au Nord.</li> <li>➤ Simplifier et rendre cohérent la lecture du site par un traitement sobre des abords, quelques sections d'alignement d'arbres notamment de haute tige le long de la RN 137 (intégration du bâti, de la publicité et des enseignes, intégration des réseaux)</li> <li>➤ Prescriptions réglementaires concernant les plantations (plantation des limites séparatives, implantation de haies au pourtour de la zone, plantations des places de parkings prévues).</li> <li>➤ Marge de recul (cf. nuisances).</li> <li>➤ Réseaux enterrés, signalétique propre.</li> <li>➤ Limiter les hauteurs hormis pour les éléments techniques et leurs superstructures associées.</li> <li>➤ Conserver si possible les haies existantes.</li> <li>➤ Apporter une touche de verdure au pied des façades : engazonnement obligatoire.</li> </ul>	<p>Orientation d'aménagement : haies à protéger et à prévoir.</p> <p><b>Art 13</b> : Plantations et paysage de la bande des 35 m (1AUe). Plantations d'arbres de haute tige le long des limites de zones (1AUe). Plantations des nouvelles aires de stationnement (1AUe). Dispositifs de masquage adaptés aux abords des dépôts et stockages, soumis pour validation aux services instructeurs de la Commune</p> <p><b>Art.7</b> : En cas d'implantation des bâtiments en retrait des limites séparatives, un aménagement paysager sera réalisé (1AUe)</p> <p><b>Art 4</b> : enterrement des réseaux.</p> <p><b>Art 10</b> : hauteur limitée (1AUe) – hormis pour les éléments techniques et leurs superstructures associées. Bâtiments d'activités : 15 m à l'acrotère</p>
<b>Urbanisme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sensibilité de l'entrée de ville dans la qualité du traitement de l'axe routier principal (RN 137) et accessoirement des RD 93 et 77, des façades bâties (entreprises installées sur la partie Est) et des accès aux chemins des propriétés agricoles (et de manière limitée de l'affichage publicitaire).</li> <li>➤ Aspect linéaire des abords de la RN 137 (échelles très importantes et accroches visuelles lointaines).</li> <li>➤ Fronts homogènes : industriel à l'Est et agricole à l'Ouest.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maîtriser l'entrée de ville depuis la RN 137 en cohérence avec son environnement rural.</li> <li>➤ Rompre la linéarité du secteur par une marge de recul arborée et végétalisée et par l'aménagement d'accès de fort gabarit sécurisés et paysagés.</li> <li>➤ Retraitement paysager des RD 77 et 93.</li> <li>➤ Assurer la qualité urbaine des projets industriels.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mise en évidence des trames végétales et du bâti.</li> <li>➤ Maîtrise de la hauteur des bâtiments et ceinture de ceux-ci par des arbres isolés ou en groupement.</li> <li>➤ Utiliser les haies existantes qui pourront être conservées comme élément d'intégration du bâti et ou de clôture.</li> </ul>	<p><b>Art 2</b> : ajout de l'interdiction de commerces par rapport au règlement initial (sauf hôtels et restaurants : autorisés).</p> <p><b>Art 6</b> : marge de recul des constructions (1AUe:35 m) (1AUe : 25 pour le(s) bassin(s) de lagune (autres secteurs: 75 m).</p> <p><b>Art 10</b> : hauteur limitée (1AUe). - Bâtiments d'activités : 15 m à l'acrotère, hormis pour les éléments techniques et leurs superstructures associées.</p> <p><b>Art 11</b> : clôtures grillagées de 2, 00 m pouvant être doublées d'arbres ou d'arbustes sur zone 1AUe.</p>
<b>Architecture</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Entrée de ville actuellement marquée par une étendue majoritairement agricole et relativement homogène pour sa partie hameau comme pour sa partie industrie.</li> <li>➤ Contraste fort entre la zone rurale et l'espace consacré aux activités.</li> <li>➤ Entrée de bourg lointaine, anonymat du secteur (appartenance à quelle commune ?). Bâti industriel assez homogène.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Recomposer l'image de la zone d'entrée de ville au travers du projet d'extension des zones d'activités.</li> <li>➤ Maîtriser l'aspect du bâti.</li> </ul> <p>Limiter l'impact des façades : composition de l'aspect de bâtiments dans un souci d'intégration.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Préconisation du règlement sur les hauteurs et aspects extérieurs des bâtiments</li> <li>➤ Fixer des règles concernant les façades des bâtiments.</li> <li>➤ Implanter des massifs arbustifs au port diffus au droit des clôtures.</li> </ul>	<p><b>Art 10</b> : hauteur limitée (1AUe). - Bâtiments d'activités : 15 m à l'acrotère, hormis pour les éléments techniques et leurs superstructures associées.</p> <p><b>Art 11</b> : définition des principes de construction, façades sobres et de qualité (tons neutres), interdiction de l'emploi de matériaux bruts sans finition, clôtures doublées de massifs arbustifs au port diffus (1AUe).</p> <p><b>Art 13</b> : conservation des haies bocagères (1AUe)</p>














# Diagnostic

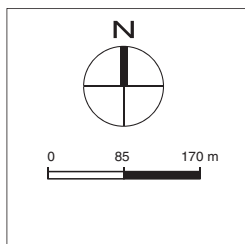
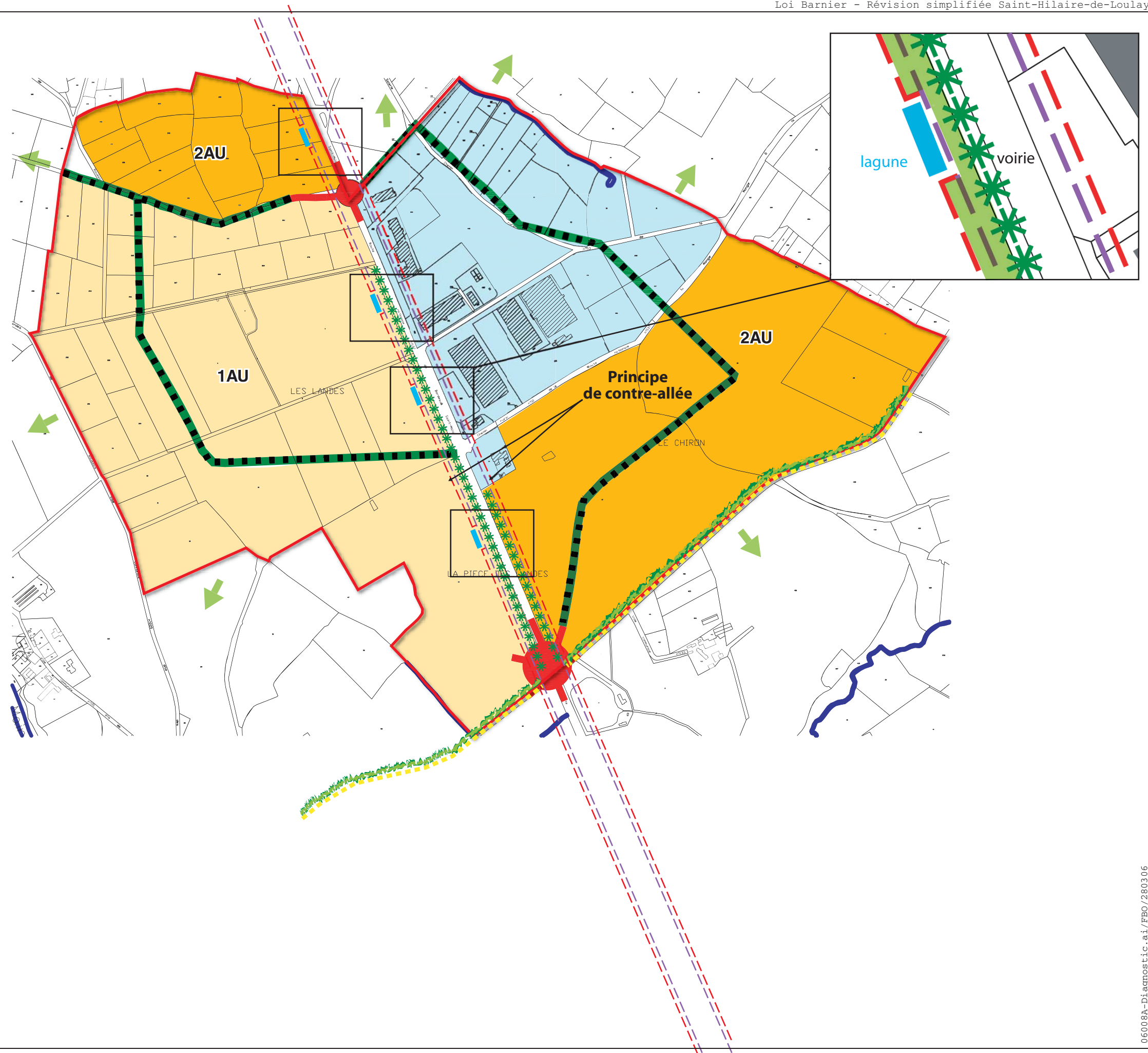
-  Activités économiques existantes
-  Activités économiques futures
-  Zone agglomérée future (habitat majoritaire)
-  Réseau de voirie majeur
-  Projet de voirie
-  Espace naturel majeur à conserver
-  Haies existantes
-  Zone agricole A.O.C. à préserver
-  Cours d'eau à protéger
-  Marge de recul 75 m
-  Périmètre d'étude



# Principes d'aménagement

Option 1

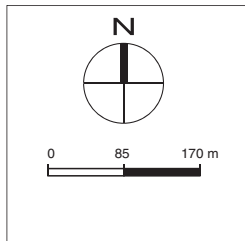
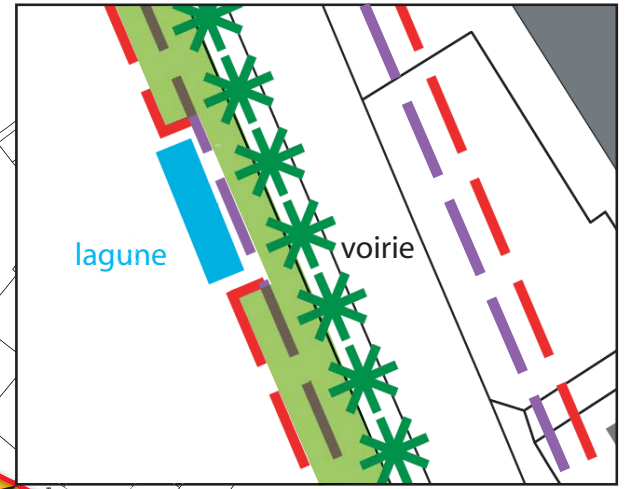
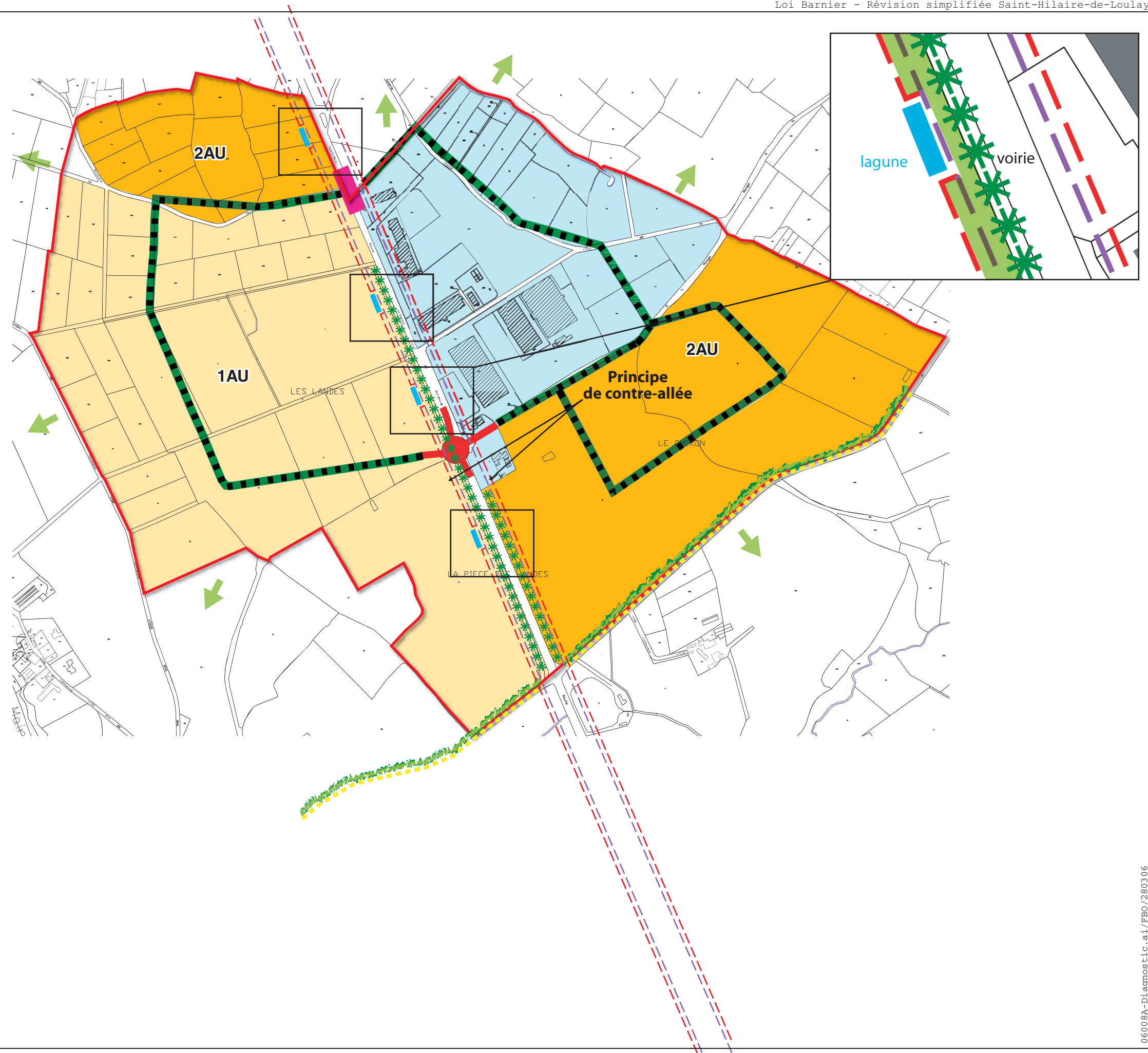
-  Secteur à paysager
-  Recul Loi Barnier à 35 m
-  Recul Loi Barnier réduit à 25 m
-  Haie à protéger
-  Protection de l'espace ouvert agricole
-  Intégration paysagère des voiries internes
-  Giratoire
-  Tourne à gauche
-  Voirie interne dans la Z.A.
-  Requalification d'une partie de RD 77 et RD 93 (Caractéristiques des voies et paysagement)
-  Périmètre d'étude



# Principes d'aménagement

## Option 2

- Secteur à paysager
- - - Recul Loi Barnier à 35 m
- - - Recul Loi Barnier réduit à 25 m
- \*\* Haie à protéger
- ➔ Protection de l'espace ouvert agricole
- Intégration paysagère des voiries internes
- + Giratoire
- Tourne à gauche
- ■ ■ Voirie interne dans la Z.A.
- ■ ■ Requalification d'une partie de RD 77 et RD 93 (Caractéristiques des voies et paysagement)
- Périmètre d'étude



Terres de Montaigu, Communauté d'agglomération

# TERRES DE MONTAIGU

Communauté d'agglomération

## PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DE L'ANCIENNE COMMUNAUTE DE COMMUNES TERRES DE MONTAIGU

Révision allégée n°1  
Etudes Loi Barnier  
Secteurs des Caillaudières et du Point  
du Jour

### Complément au rapport de présentation

Exposé des motifs des changements apportés

	Prescription	Arrêt	Approbation
Elaboration	09/02/2015	29/10/2018	25/06/2019
Modification n°1	10/01/2020	/	22/02/2021
<i>Révision allégée n°1</i>	16/11/2020		
Révision allégée n°2	22/02/2021	14/04/2021	27/09/2021



## Sommaire

<b>LA DEMARCHE SUIVIE DANS LE CADRE DE CETTE ETUDE .....</b>	<b>4</b>
<b>LE CONTEXTE ET L'OBJET DE L'ETUDE .....</b>	<b>5</b>
<b>I. L'INTEGRATION D'UNE ETUDE LOI BARNIER DANS LE PLUI VIA UNE REVISION ALLEE .....</b>	<b>5</b>
A. LE BIEN-FONDE DE LA PROCEDURE DE REVISION « ALLEE » .....	5
B. LE CADRE REGLEMENTAIRE DE L'ETUDE LOI BARNIER .....	5
<b>II. LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE LOCAL .....</b>	<b>7</b>
A. DEUX PLUI SUR LE TERRITOIRE .....	7
B. LE SCOT DU PAYS DU BOCAGE VENDEEN .....	7
<b>III. L'OBJET DE L'ETUDE : LA REDUCTION DES MARGES DE RECU.....</b>	<b>8</b>
A. LE CONTEXTE : UN TERRITOIRE QUI EST SON PROPRE BASSIN D'EMPLOI .....	8
B. LES 2 SECTEURS CONCERNES .....	9
C. LES MARGES DE RECU ACTUELLES .....	10
D. POURQUOI REDUIRE LES MARGES DE RECU ? .....	11
E. PERCEPTION DU PERIMETRE D'ETUDE .....	13
<b>LE DIAGNOSTIC.....</b>	<b>22</b>
<b>I. L'ANALYSE DU SECTEUR 1 (2AUEE CAILLAUDIERS).....</b>	<b>22</b>
A. LE PROJET D'EXTENSION DE LA ZONE D'ACTIVITES .....	22
B. L'ENVIRONNEMENT URBAIN ET ARCHITECTURAL.....	24
C. LES INFRASTRUCTURES ET LES NUISANCES .....	25
D. L'ENVIRONNEMENT ET LE PAYSAGE .....	27
E. ENJEUX ET INTENTIONS DE PROJET .....	34
<b>II. L'ANALYSE DU SECTEUR 2 (1AUEI POINT DU JOUR).....</b>	<b>35</b>
A. LE PROJET D'EXTENSION DE LA ZONE D'ACTIVITES .....	35
B. L'ENVIRONNEMENT URBAIN ET ARCHITECTURAL.....	39
C. LES INFRASTRUCTURES ET LES NUISANCES .....	40
D. L'ENVIRONNEMENT ET LE PAYSAGE .....	41
E. ENJEUX ET INTENTIONS DE PROJET .....	49
<b>LE SCENARIO D'AMENAGEMENT .....</b>	<b>50</b>
<b>I. LA DEMARCHE D'ELABORATION DU SCENARIO .....</b>	<b>50</b>
<b>II. SECTEUR 1 (2AUEE CAILLAUDIERS) .....</b>	<b>51</b>
<b>III. SECTEUR 2 (1AUEI POINT DU JOUR) .....</b>	<b>51</b>
A. LE SCHEMA D'INTENTIONS.....	51
B. LA JUSTIFICATION DE LA PRISE EN COMPTE DES CRITERES AFFERENTS A L'ETUDE LOI BARNIER .....	52
<b>TRADUCTION DU PARTI D'AMENAGEMENT DANS LE PLUI .....</b>	<b>54</b>
<b>I. SECTEUR 1 (2AUEE CAILLAUDIERS) .....</b>	<b>54</b>
<b>II. SECTEUR 2 (1AUEI POINT DU JOUR) .....</b>	<b>54</b>
<b>INCIDENCES DE LA REVISION ALLEE SUR L'ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>58</b>

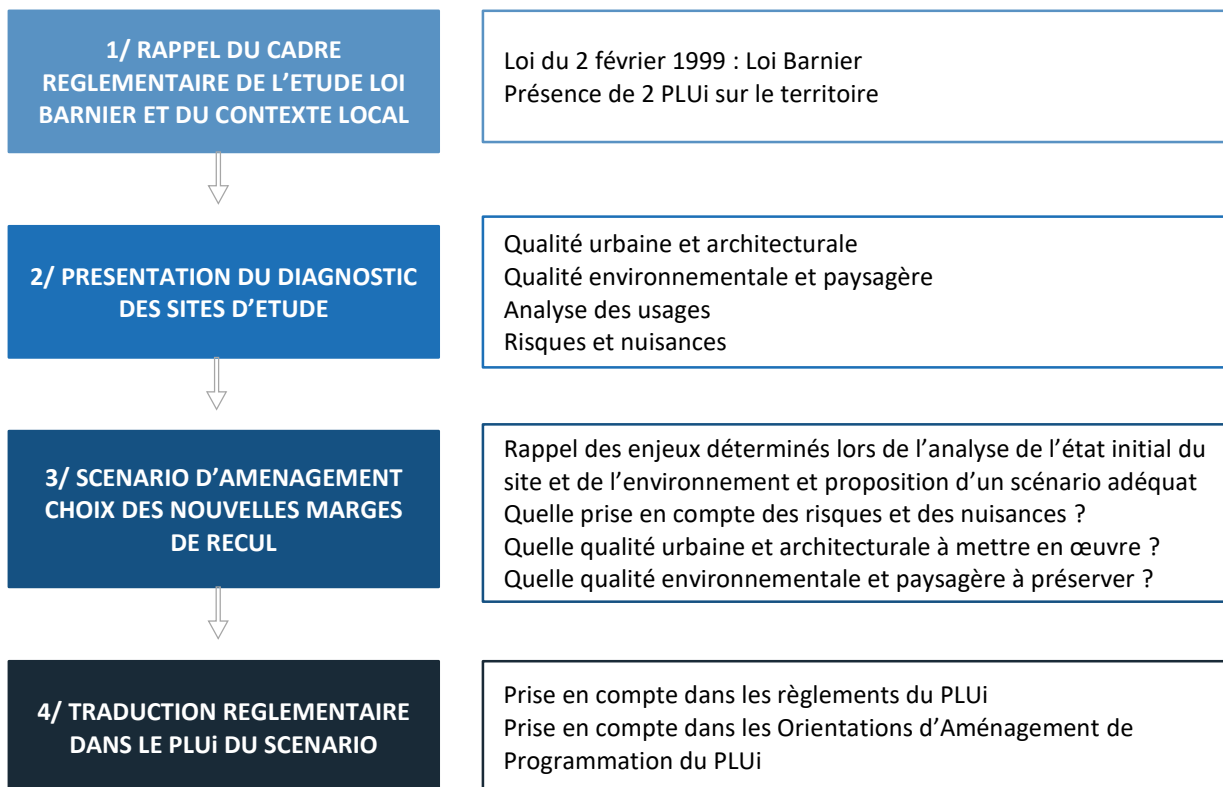
# LA DEMARCHE SUIVIE DANS LE CADRE DE CETTE ETUDE

La démarche suivie dans le cadre de cette étude est schématisée ci-dessous :

**ENGAGEMENT D'UNE PROCÉDURE DE REVISION ALLEGEE DU PLUI**  
(article L153-34 du Code de l'urbanisme) :  
Objet : l'intégration des dispositions spécifiques à la Loi Barnier sur le territoire communautaire

**Constitution d'une notice appelée « Complément au rapport de présentation »**  
But : présenter les évolutions souhaitées du PLUi découlant des dispositions spécifiques à la Loi Barnier

Composition de la notice « Complément au rapport de présentation » en 4 parties :



# LE CONTEXTE ET L'OBJET DE L'ETUDE

## I. L'intégration d'une étude Loi Barnier dans le PLUi via une révision allégée

### A. Le bien-fondé de la procédure de révision « allégée »

La procédure de révision dite « allégée » du PLUi relève de l'application de l'article L153-34 du Code de l'urbanisme retranscrit ci-dessous :

#### **Article L153-34**

« Dans le cadre de la révision du plan local d'urbanisme, le projet de révision arrêté fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 lorsque, sans qu'il soit porté atteinte aux orientations définies par le plan d'aménagement et de développement durables :

- 1° La révision a uniquement pour objet de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;
- 2° La révision a uniquement pour objet de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels ;
- 3° La révision a uniquement pour objet de créer des orientations d'aménagement et de programmation valant création d'une zone d'aménagement concerté ;
- 4° La révision est de nature à induire de graves risques de nuisance.

Le maire de la ou des communes intéressées par la révision est invité à participer à cet examen conjoint. »

La présente procédure de révision « allégée » du PLUi est établie conformément aux textes en vigueur.

### B. Le cadre réglementaire de l'étude Loi Barnier

L'étude dite « Loi Barnier » a pour but de démontrer que le projet de réduction des marges d'implantation des constructions est compatible avec les spécificités locales, la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages du site.

**Sont reportés ci-dessous les articles du Code de l'urbanisme relatifs à l'inconstructibilité le long des grands axes routiers et les dispositions visant à autoriser des règles d'implantations différentes (dont l'article L111-8 qui expose le contenu de l'étude dite « Loi Barnier »).**

*Paragraphe 2 : Constructibilité interdite le long des grands axes routiers*

#### **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. »

**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. »*

## II. Le contexte règlementaire local

### A. Deux PLUi sur le territoire

Deux Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi) ont été élaborés sur le territoire intercommunal de Terres de Montaigu, car chaque communauté de communes historiques avait engagé l'élaboration de son PLUi avant la fusion des deux intercommunalités au 1er janvier 2017.

Lors du conseil communautaire du **25 juin 2019**, le **PLUi de l'ancienne Communauté de communes Terres de Montaigu**, concernant les communes de : Cugand, La Bernardière, La Boissière-de-Montaigu, La Bruffière, Montaigu-Vendée et Treize-Septiers, a été approuvé. Sont intervenues depuis : une procédure de modification n°1 approuvée le 22 février 2021 et une procédure de révision allégée n°2 approuvée le 27 septembre 2021.

Lors du conseil communautaire du **14 octobre 2019**, le **PLUi de l'ancienne Communauté de communes du Canton de Rocheservière**, concernant les communes de : L'Herbergement, Montréverd, Rocheservière et Saint-Philbert-de-Bouaine, a été approuvé. Est intervenue depuis : une modification simplifiée n°1 approuvée le 28 juin 2021.

**La présente révision allégée n°1 ne concerne que l'évolution du PLUi de l'ancienne Communauté de communes Terres de Montaigu sur la commune de Montaigu-Vendée (commune déléguée de Boufféré).**

**Elle a été prescrite par le conseil communautaire le 16 novembre 2020.**

### B. Le SCoT du Pays du Bocage Vendéen

Terres de Montaigu dépend du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays du Bocage Vendéen approuvé en avril 2017.

En matière d'aménagement des zones d'activités, le SCoT fixe les orientations suivantes :

**« Objectif 3-1-6 : Promouvoir un modèle d'aménagement de haute qualité, flexible et adaptable dans le temps et dans l'espace :**

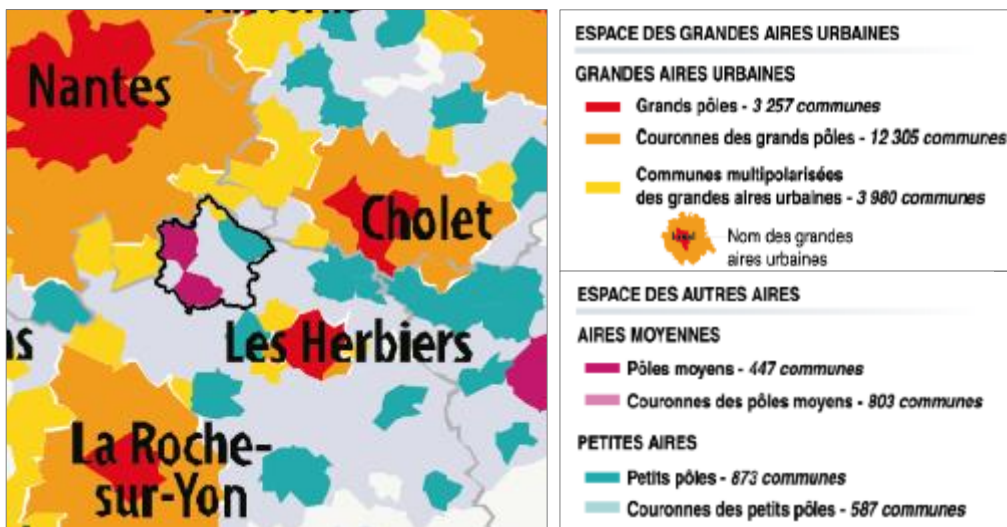
- *Les documents d'urbanisme prévoiront les dispositifs règlementaires favorisant l'optimisation foncière pour les parcs en création ou en extension. À cette fin, les collectivités :*
  - (...)
  - *minimisent les bandes inconstructibles dans la gestion des règles de retrait par rapport aux limites, notamment dans une perspective d'évolution à terme du tissu bâti du parc. Il s'agit de permettre une implantation des bâtiments à proximité des limites et de maintenir ainsi des perspectives d'extension des constructions ou de redécoupage parcellaire. »*

## III. L'objet de l'étude : la réduction des marges de recul

### A. Le contexte : un territoire qui est son propre bassin d'emploi

Le territoire de Terres de Montaigu représente un **bassin de vie important et « indépendant »** au regard des aires urbaines qui pourraient l'influencer. Que ce soit par rapport au nombre d'emploi, aux actifs entrants et sortants sur le territoire, aux spécificités et à la mixité des activités économiques, le territoire a su à la fois maintenir une place économiquement forte et s'ouvrir aux opportunités extérieures pour en bénéficier.

*Zonages en aires urbaines, INSEE 2010*



L'indépendance du territoire s'illustre par le nombre d'actifs entrants sur celui-ci, environ 60% provenant du département de la Vendée et environ 40% du département de la Loire-Atlantique.

L'attractivité du territoire se traduit par un **taux important d'actifs habitants et travailleurs au sein de Terres de Montaigu**, qui représente environ 55% des actifs du territoire, soit environ 8700 actifs.

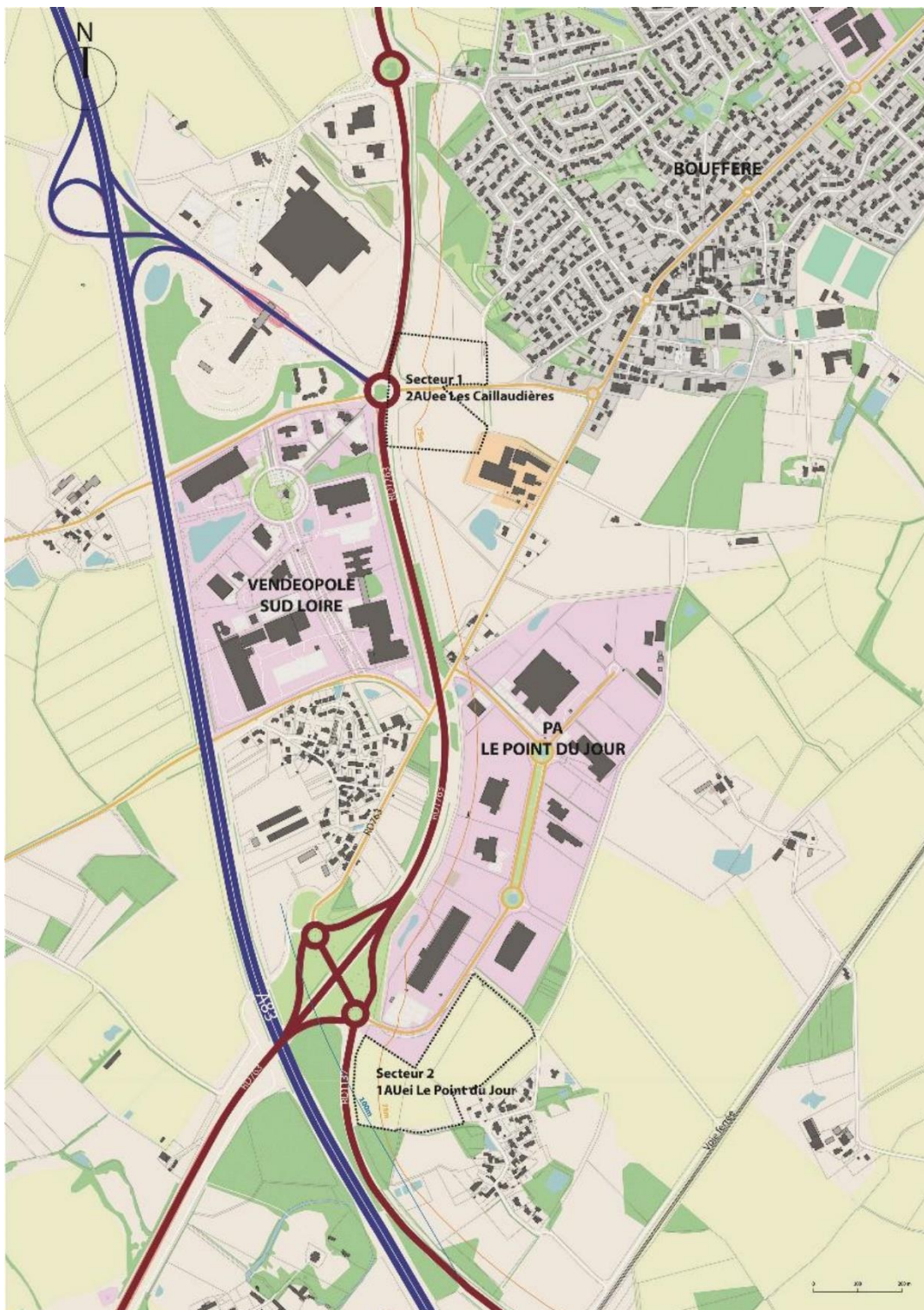
## B. Les 2 secteurs concernés

La demande de dérogation de l'inconstructibilité des marges de recul au titre de la Loi Barnier concerne **deux secteurs de développement économique** :

- Le secteur 2AUEE des Caillaudières (secteur 1) : situé en entrée de ville de Boufféré, à proximité du péage de l'A83,
- Le secteur 1AUEI du Point du Jour (secteur 2) : situé en continuité Sud du parc d'activités industrielles du Point du Jour.

Ces deux secteurs s'étendent le long de la **RD1763 et la RD1137** et sont distants d'environ **1,5 km**.

*Situation des secteurs d'étude*



## C. Les marges de recul actuelles

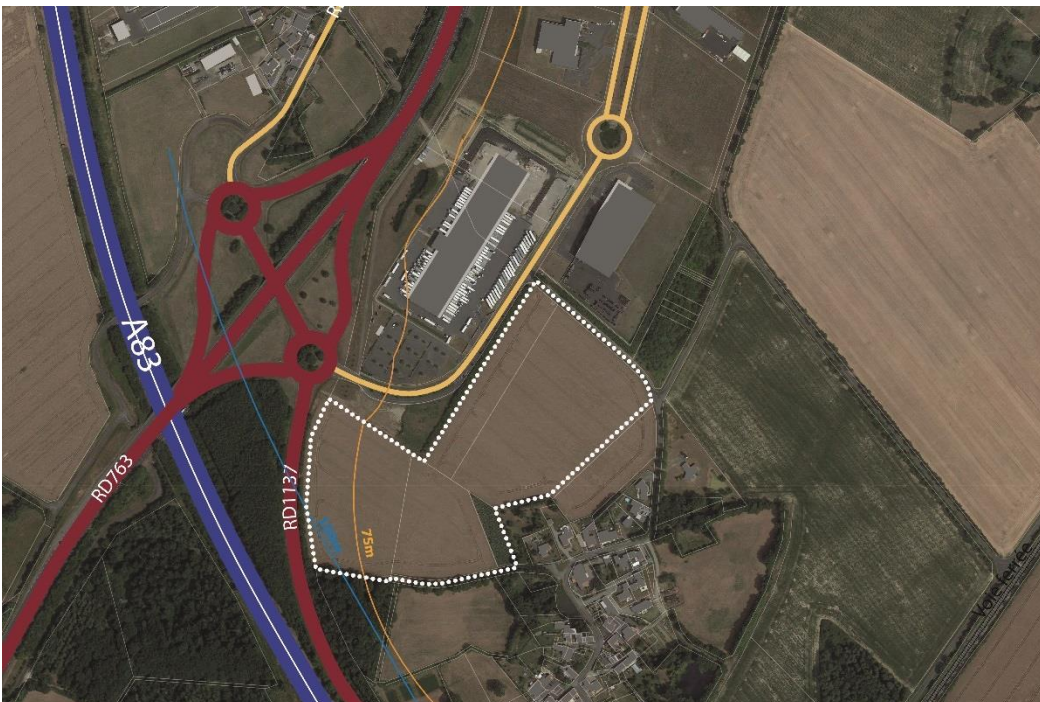
### 1. Secteur 1 (2AUEE Caillaudières)

Une marge de recul de **75m** depuis l'axe de la **RD1763** s'applique.



### 2. Secteur 2 (1AUEI Point du Jour)

Une marge de recul de **75m** depuis l'axe de la **RD1137** s'applique. Un recul de **100m** s'applique également depuis l'axe de l'**A83** en limite Sud-Ouest du secteur.



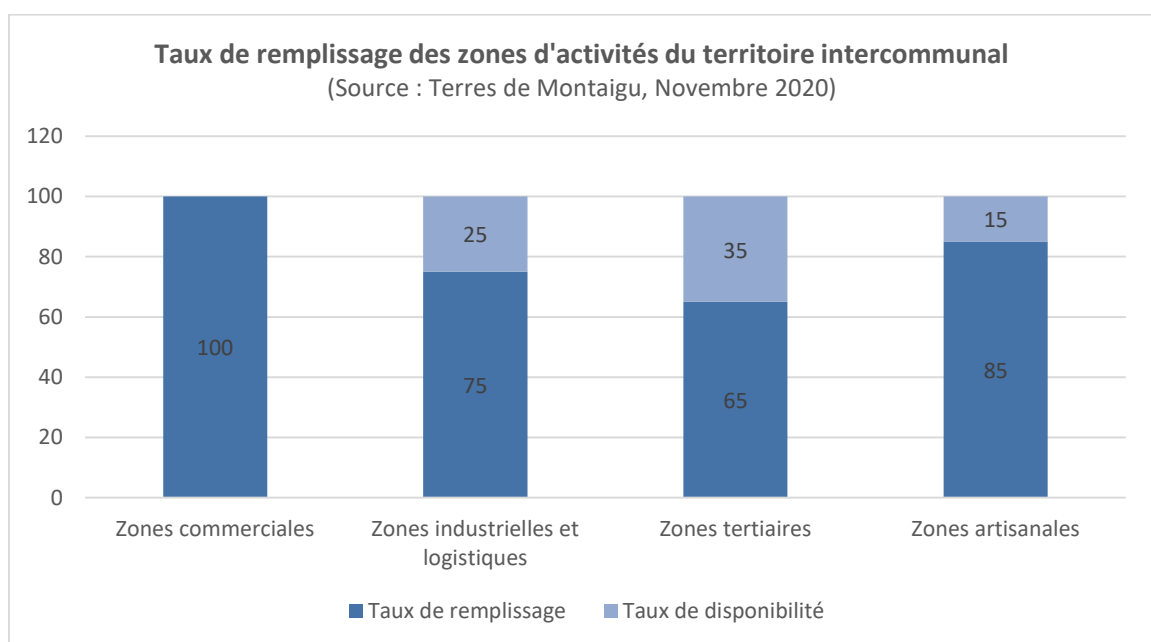
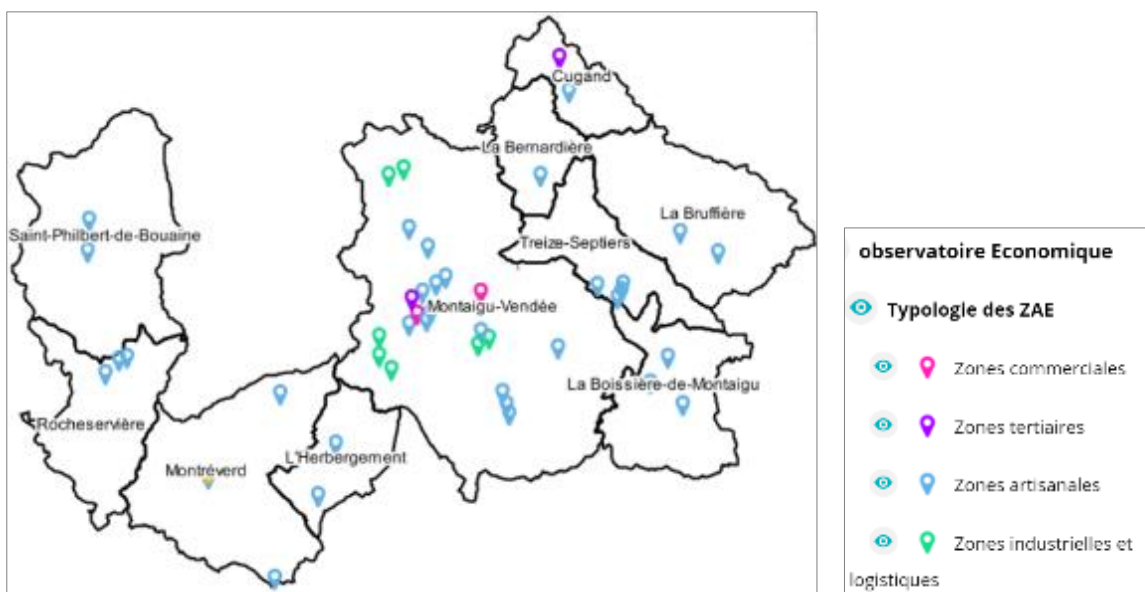
## D. Pourquoi réduire les marges de recul ?

### 1. Un projet qui vise à répondre aux demandes d'accueil des entreprises à proximité de l'A83, tout en optimisant le foncier

La pression exercée sur le territoire concernant le développement économique et l'accueil de nouvelles entreprises est constant. L'offre immobilière reste faible sur Terres de Montaigu. L'offre constatée sur les bâtiments industriels et tertiaires, que ce soit pour de la location ou de l'accession, est bien inférieure aux besoins identifiés. Ainsi **moins d'1/4 des demandes enregistrées par Terres de Montaigu sont satisfaites**, faute de locaux correspondant. 1/3 des demandes concernent l'achat de biens. Sur les dernières années, en moyenne, les bâtiments industriels et tertiaires mis à la vente ou à la location trouvent preneur en moins d'un an (source : service Développement économique de Terres de Montaigu).

Le territoire intercommunal compte **40 zones d'activités** localisées ci-dessous.

Localisation des parcs d'activités du territoire intercommunal



- 3 zones d'activités **commerciales** toutes pleines à **100%**.
- 9 zones d'activités **industrielles et logistiques** dont :
  - 2 pleines à 100%
  - 1 remplie à plus de 90%
  - 1 remplie à plus de 80%
  - 2 remplies à plus de 70%
  - 1 remplie à plus de 60%
  - 2 remplies à moins de 50%= correspondant environ à un taux de remplissage total de **75%**.
- 28 zones d'activités **artisanales** dont :
  - 16 pleines à 100%
  - 4 remplies à plus de 90%
  - 1 remplie à plus de 80%
  - 2 remplies à plus de 60%
  - 1 remplie à plus de 50%
  - 4 remplies à moins de 50%= correspondant environ à un taux de remplissage total de **85%**.
- 4 zones d'activités **tertiaires** dont :
  - 1 remplie à plus de 90%
  - 1 remplie à plus de 80%
  - 1 remplie à plus de 50%
  - 1 remplie à moins de 50%= correspondant environ à un taux de remplissage total de **65%**.

**Concernant la localisation et l'accessibilité de ces zones :**

Parmi ces zones :

- 3 zones d'activités se situent à proximité de l'A83, axe le plus passant du territoire. Il s'agit de zones industrielles et logistiques parmi lesquelles seule la **ZI du Point du Jour** présente encore des disponibilités (**remplissage à 80%**).
- Les zones d'activités tertiaires sont les moins accessibles depuis l'A83. La plus proche est celle du **PA de la Bretonnière** située au Nord de Boufféré. Elle est **remplie à 95%**.
- La zone artisanale qui bénéficie d'une visibilité et d'une accessibilité maximum est la **ZA du Chaillou Nord** située à proximité de l'A83, le long de la RD763 qui permet de rejoindre La Roche-sur-Yon. Elle est **remplie à 100%**.

## 2. Un projet qui s'intégrera en partie au sein d'un projet plus global d'aménagement de l'entrée de ville du Sud de Boufféré

L'ouverture à l'urbanisation de la zone 2AUÉE des Caillaudières, s'inscrit dans une démarche plus globale d'étude du potentiel d'urbanisation de la commune permettant de rééquilibrer la ville vers le Sud.

## 3. Un projet qui vise à améliorer le niveau de qualité paysagère, urbaine et architecturale existant au sein des 2 zones d'activités

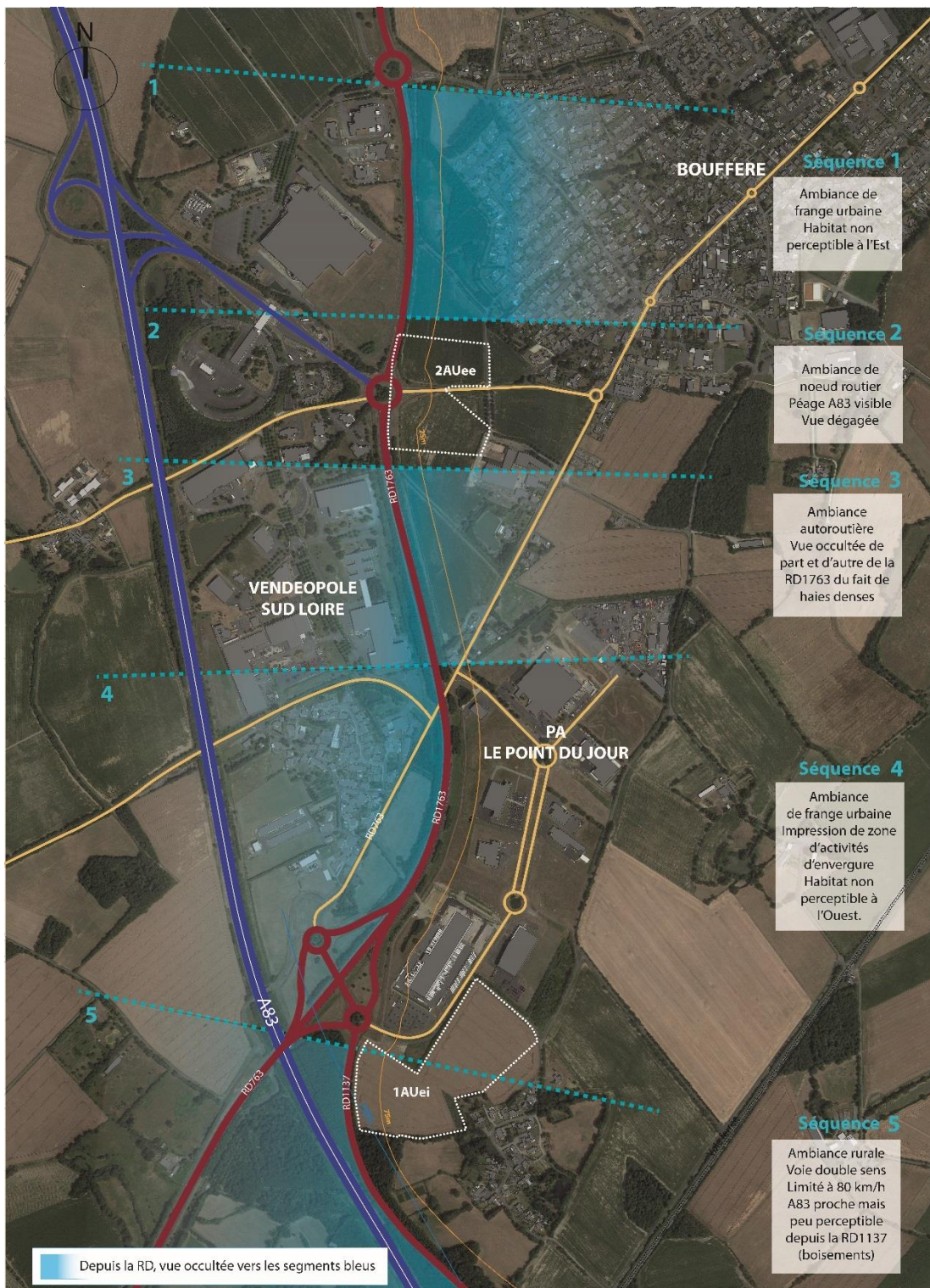
Terres de Montaigu souhaite proposer sur les deux secteurs concernés, une qualité paysagère, urbaine et architecturale qui se traduira par :

- L'esthétique des constructions,
- Le choix des matériaux,
- La qualité de la desserte,
- La qualité des aménagements extérieurs,
- La qualité du traitement des franges urbaines.

## E. Perception du périmètre d'étude

### 1. Ambiance générale

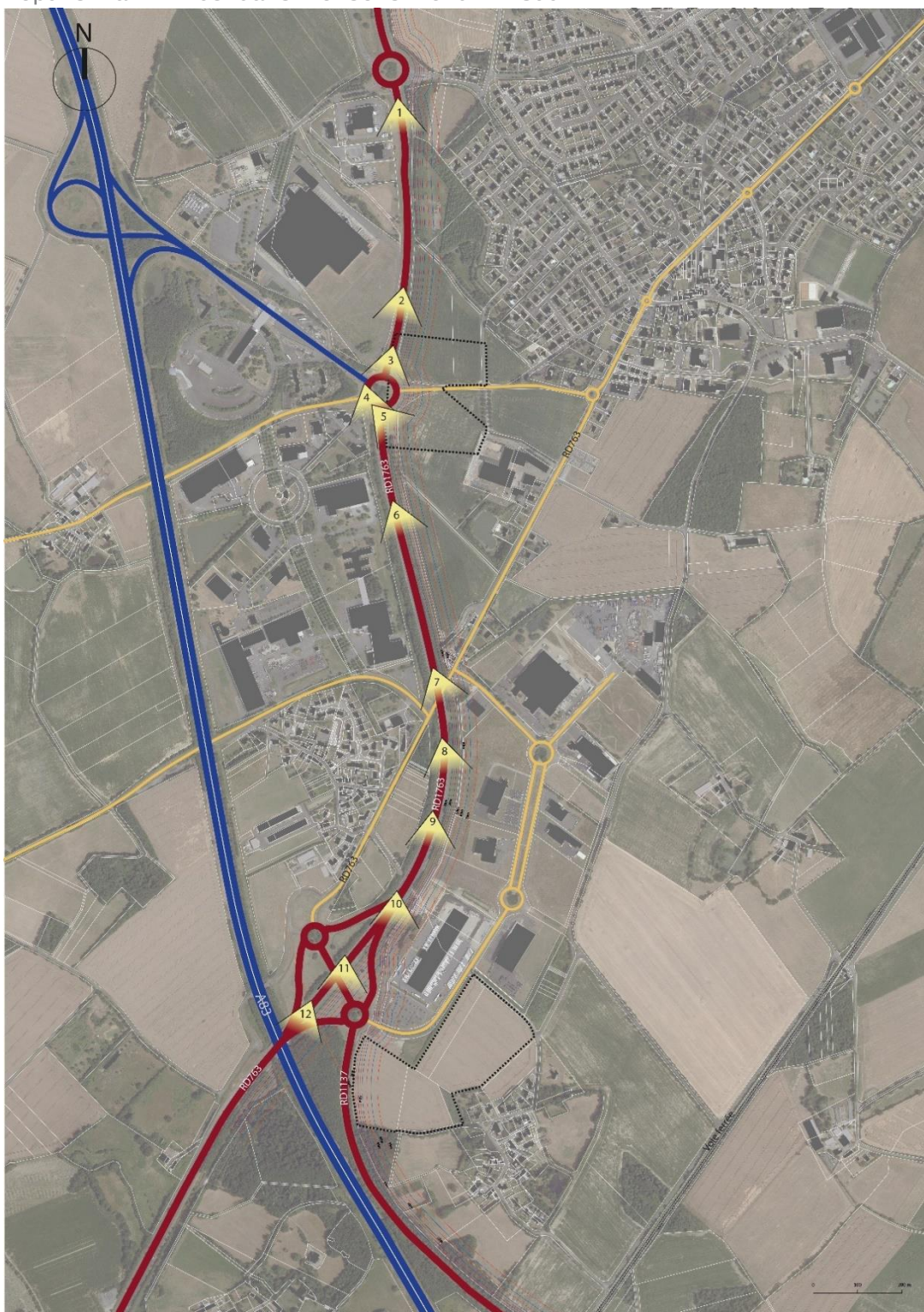
Les deux sites concernés par la réduction des marges de recul sont desservis par la RD1763 et la RD1137 qui ne forment qu'un seul et même axe. Ce dernier constitue la colonne vertébrale de l'étude. Le périmètre d'étude pour le secteur du Point du Jour est principalement focalisé par rapport à la RD1137 car elle longe directement le site, contrairement à l'A83 qui n'impacte que de manière minoritaire la constructibilité du secteur. Le parcours de l'axe RD1763/RD1137 offre des ambiances et des perceptions différentes présentées ci-dessous. Les segments bleus illustrent les parties non perceptibles depuis la voie.



## 2. Perspectives depuis la RD1763 sur l'ensemble du secteur d'activité

La RD1763 traverse un ensemble de zones d'activités du Nord au Sud. La végétation, les constructions et la topographie rythment le paysage traversé. Différentes séquences de perception du paysage et du site étudié se succèdent ainsi depuis les axes principaux. Au regard des éléments de paysage, le regard se pose différemment sur les sites étudiés. Il est à noter que l'ensemble des haies sont constituées principalement d'essences caducs. La visibilité limitée qu'elles laissent paraître lorsque les végétaux sont en feuilles est réduite en période hivernale.

a) Depuis la RD1763 dans le sens Nord → Sud





1 – La première approche du site étudié se fait par le Vendéopôle Vendée Sud Loire 2 à l'Ouest de la RD1763. Un large espace enherbé ponctué de quelques arbres masque ponctuellement les constructions et installations.



2 - La future zone d'activités des Caillaudières (à gauche sur la photo) est masquée depuis la RD1763 par une haie bocagère.



3 – La visibilité de la future zone d'activités des Caillaudières est visible depuis la RD1763 au niveau du rond-point donnant accès à l'autoroute.



4 – La végétation du rond-point masque en partie la future zone d'activités. Le rond-point marque l'entrée dans le Vendéopôle Vendée Sud Loire 1. La forte présence de végétation et l'architecture des constructions visibles depuis le rond-point permettent à la zone de s'intégrer et de se faire oublier dans le paysage.



5 – Vue ouverte sur le site de la future zone d'activités des Caillaudières depuis la sortie du rond-point. Le site est localisé en entrée de ville de Boufféré. Le clocher est visible depuis le rond-point.



6 – Les haies et la clôture bois qui bordent la RD1763 masquent les zones d'activités de part et d'autre de la voie malgré le fait que la voie surplombe son environnement.



7 – Des percements ponctuels dans la haie permettent une visibilité sur la zone d'activités du Point du Jour. Le passage sur la RD763 ouvre une nouvelle perspective.



8 – Les longues interruptions de haies offrent une large fenêtre visuelle sur la zone d'activités du Point du Jour.



9 – La faible hauteur des constructions et l'encaissement de leur implantation par rapport à la voie leur permettent de s'intégrer dans leur environnement. La ligne de toit des bâtiments se fond / confond avec la ligne des végétaux à l'arrière-plan.



10 – Le site de l'extension de la zone d'activités du Point du Jour se découvre progressivement à l'arrière des constructions et installations existantes. La végétation en place crée un premier filtre au regard.

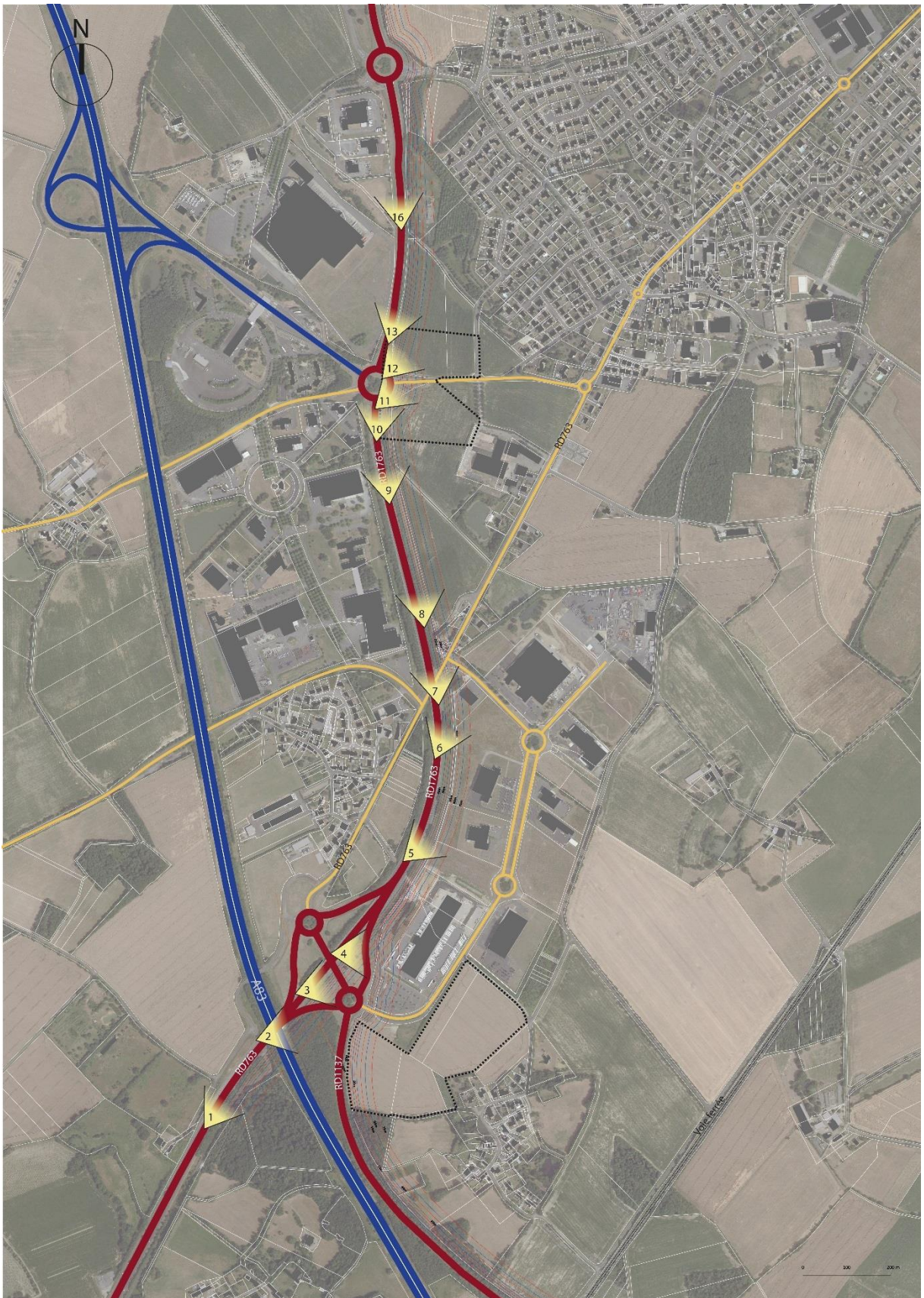


11 – La perspective sur le site de l'extension de la zone d'activités du Point du Jour se termine par un écran végétal. Les végétaux existants entre la RD1763 et le site filtrent le regard. La perspective est ainsi rythmée par cette végétation.



12 – La fin de la traversée de cet ensemble de zones d'activités se termine par une masse boisée dense à l'Est de la voie. Elle crée un réel écran visuel entre la RD763 et le site d'extension.

b) Depuis la RD1763 dans le sens Sud → Nord





1 – Le premier abord des zones d'activités se fait de manière discrète. Les haies et masses boisées masquent l'ensemble des zones d'activités construites et les futures extensions.



2 – C'est en franchissant l'A83 que les premières constructions et installations de la zone d'activités du Point du Jour apparaissent. La masse boisée au Nord de l'autoroute masque complètement la future extension de la zone d'activités du Point du Jour.



3 – Les premières constructions se fondent sur la ligne d'horizon. Le secteur de la future extension du Point du Jour reste non visible depuis le début du nœud routier.



4 – La zone d'extension de la zone d'activités du Point du Jour se révèle. Les plantations créent un premier filtre limitant la vue sur la zone d'extension (plantations sur l'espace public et sur le domaine privé).



5 – Des percements ponctuels dans la haie permettent une visibilité sur la zone d'activités du Point du Jour.



6 – Les percements ponctuels dans la haie, plus ou moins importants créent des ouvertures visuelles sur la zone d'activités du Point du Jour.



7 – La haie à l'Ouest de la RD1763 masque la zone d'activités du Vendéopôle Vendée Sud Loire 1. Le passage sur la RD763 ouvre une nouvelle perspective vers le centre de Boufféré.



8 – Les haies et la clôture bois qui bordent la RD1763 masquent les zones d'activités de part et d'autre de la voie malgré le fait que la voie surplombe son environnement.



9 – Les haies et la clôture bois qui bordent la RD1763 masquent les zones d'activités de part et d'autre de la voie. L'arrivée sur le rond-point permettant l'accès à l'A83 laisse deviner un événement à venir.



10 – Le futur secteur d'activités des Caillaudières se dévoile à l'approche du rond-point.



11 – Le futur secteur d'activités des Caillaudières est un site ouvert. La vue est dégagée sur le bourg de Boufféré. Quelques végétaux viennent ponctuer la perspective sur le site



12 – Le site Nord du futur secteur d'activités des Caillaudières est fortement visible depuis le rond-point. Situé en entrée de ville de Boufféré, le site est stratégique.



13 - Une haie masque la future zone d'activités des Caillaudières depuis la RD1763. La zone d'activités du Vendéopôle Vendée Sud Loire 2 apparaît brutalement avec une construction bloc et sans aménagement paysager d'accompagnement.



14 – La zone d'activités du Vendéopôle Vendée Sud Loire 2 se poursuit avec une intégration paysagère plus intéressante (haie, plantation de quelques arbres filtrant les perspectives).

# LE DIAGNOSTIC

## I. L'analyse du secteur 1 (2AUEE Caillaudières)

### A. Le projet d'extension de la zone d'activités

#### 1. La volonté intercommunale

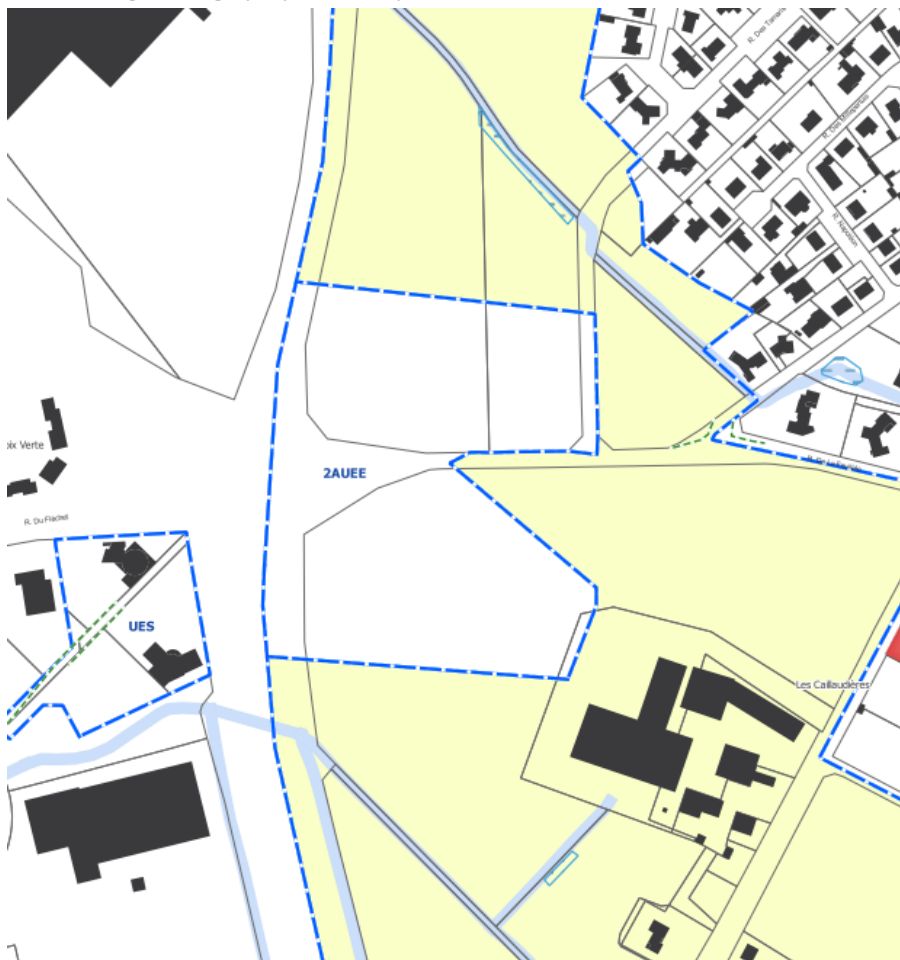
La collectivité souhaite proposer une **entrée de ville qualitative** au Sud-Ouest de Boufféré, depuis l'échangeur et le péage de l'A83. La situation de la zone 2AUEE, face au rond-point d'entrée de Boufféré, est jugée stratégique en ce qu'elle offre une « vitrine » au territoire. L'accueil d'activités tertiaires y serait adapté.

La collectivité a décidé d'anticiper l'aménagement de cette zone en réduisant la marge de recul existante des futures constructions depuis la RD1763, car elle constituera la **porte d'entrée de l'agglomération**. Cette démarche s'inscrit plus globalement, dans la définition des potentiels d'urbanisation du sud de la commune, dont les premiers jalons ont été posés avec la construction du collège, au sud-est du secteur 2AUEE des Caillaudières.

Actuellement, la maîtrise foncière de ce secteur est privée. Il est exploité et accueille des bâtiments agricoles en limite Est. Tant que le devenir de l'exploitation agricole concernée, dont le siège a déménagé de ce secteur, ne trouve pas d'issue favorable, **la zone 2AUEE restera fermée à l'urbanisation**, cela afin de garantir la pérennité de l'exploitation.

#### 2. Le règlement graphique du PLUi

Extrait du règlement graphique du PLUi pour la zone 2AUEE des Caillaudières



Une marge de recul de 75m depuis l'axe de la RD1763 s'applique actuellement même si elle n'est pas reportée sur l'emprise de la zone 2AUEE.

### 3. Le règlement écrit du PLUi

Les Dispositions Générales du règlement écrit présentent à l'article 4 « LES REGLES LIEES AUX INSCRIPTIONS GRAPHIQUES SPECIFIQUES DU PLAN DE ZONAGE », un **paragraphe dédié aux marges de recul** qui s'appliquent sur le territoire en fonction des axes :

*Extrait du règlement écrit du PLUi de l'ancienne Communauté de communes Terres de Montaigu*

Les marges de recul des principaux axes priment sur les dispositions règlementaires de l'article 3 de la zone concernée. Ces règles concernent les reculs à respecter vis-à-vis du réseau routier départemental comme édicté dans le tableau et la carte ci-dessous.

Zones	Route à grande circulation		Réseau structurant Bidirectionnel	Réseau primaire et secondaire
	Autoroute A83	RD1763 RD 1137 RD 137		
Zones urbaines (U)	100 m de l'axe*	75 m de l'axe*	Alignement ou 5 m par rapport à l'alignement*	
Zones à urbaniser (AU)	100 m de l'axe*	75 m de l'axe*	35 m de l'axe*	15 m de l'axe*
Zones naturelles (N)	100 m de l'axe	75 m de l'axe	35 m de l'axe	15 m par rapport à l'alignement
Zones agricoles (A)	100 m de l'axe	75 m de l'axe	35 m de l'axe	15 m de l'axe

\*Lorsque qu'une étude loi Barnier a été réalisée, ce sont les règles d'aménagement et les prescriptions issues de l'étude qui s'appliquent (voir annexes du PLUi).

Pour les routes classées à grande circulation, l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme précise qu'hors agglomération et en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 m de part et d'autre de l'axe de la route, et de 100 m pour les déviations et voies express.



Le règlement écrit prévoit que :

- La zone **2AU** à vocation d'urbanisation future : les voies publiques et les réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement existant à la périphérie n'ayant pas une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone, son ouverture à l'urbanisation est subordonnée à une modification ou à une révision du PLUi.
- Dans l'ensemble de la zone **2AU** sont admises l'aménagement ou la reconstruction des bâtiments existants à la date d'approbation du PLUi, réalisés dans le cadre de leur volume, dans la limite de 30% d'augmentation de l'emprise au sol du bâtiment initial à la date d'approbation du PLUi, la hauteur restant limitée à celle de la construction d'origine. Toutes les autres destinations et sous-destinations non mentionnées ci-dessus sont interdites.
- Les règles d'implantation, d'emprise au sol, de hauteur, de caractéristiques architecturales des constructions, de traitement environnemental et de stationnement en zone **2AUE** (avec leurs indices respectifs) sont celles de la zone **UE** (avec leurs indices respectifs).

#### 4. L'orientation d'aménagement de programmation en vigueur

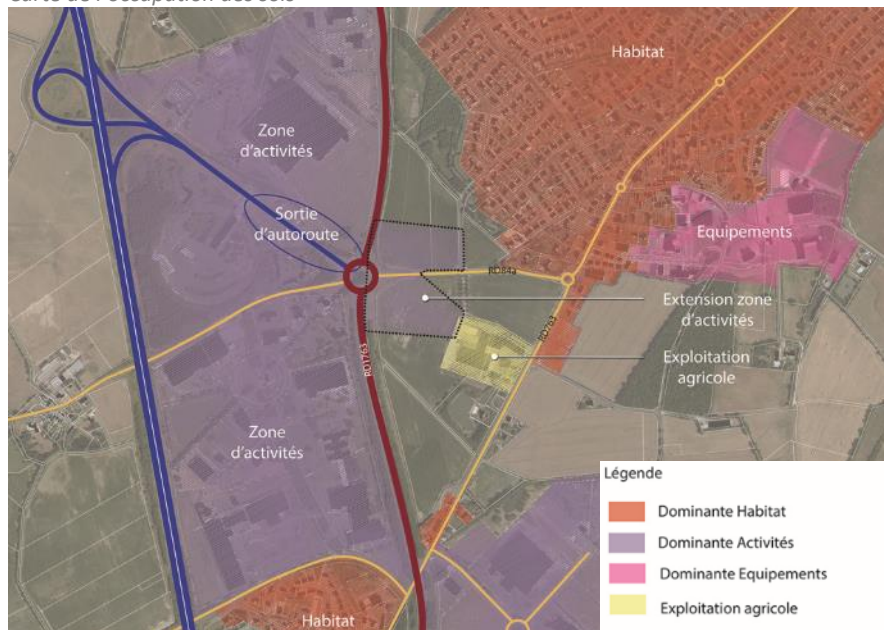
La zone 2AUEE ne comporte pas d'Orientation d'Aménagement et de Programmation.

## B. L'environnement urbain et architectural

La zone 2AUEE s'inscrit dans un environnement **routier et rural** :

- **Routier car** :
  - Il est situé en face d'un rond-point d'importance.
  - A proximité immédiate du péage de l'A83.
  - Il est traversé en son centre par la voie d'accès au centre de Boufféré (RD84A).
- **Rural car** :
  - Il est actuellement occupé par l'agriculture.
  - Il longe des bâtiments d'exploitation agricole de type stabulation et/ou stockage.
  - Il est donc non bâti et entouré de parcelles également non bâties (l'environnement est donc ouvert).
  - Il est ponctué de haies et de bosquets plus ou moins denses (sur le rond-point et aux abords de la zone 2AUEE).

Carte de l'occupation des sols



## C. Les infrastructures et les nuisances

### 1. Le réseau routier



La zone 2AUEE est longée par la **RD1763** :

- Voie en double sens pour la **partie Nord** de la zone 2AUEE. La circulation est limitée à 80 km/h autour du rond-point. La voirie présente une largeur d'environ 15 m.
- 2x2 voies d'environ 28m de largeur à partir du rond-point pour la **partie Sud** de la zone 2AUEE.

La zone 2AUEE est accessible depuis la **RD84A** (rue de Vendée) qui permet de rejoindre le centre de Boufféré. Cette voie présente une largeur d'environ 7 m.



1 - Vue sur la zone 2AUEE depuis la RD1763 Partie Nord (dans le sens Sud → Nord)



2 - Vue sur la zone 2AUEE depuis la RD1763 Partie Nord (dans le sens Nord → Sud)

## 2. Le trafic routier

Le trafic routier estimé sur la RD1763 est d'environ **9700 véhicules/jour** entre 2011 et 2015.

## 3. Les réseaux et les servitudes

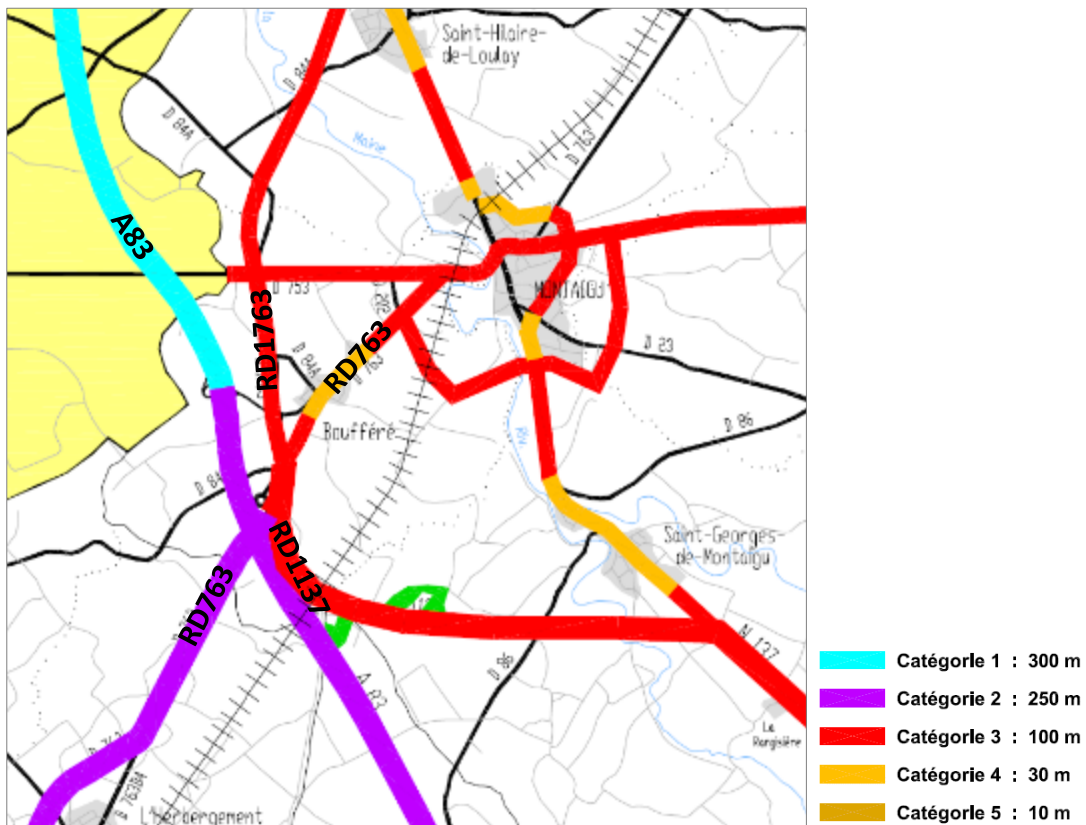
La zone 2AUEE sera raccordable au réseau d'eaux usées dans la mesure où une canalisation passe le long de la RD84A (rue de la Vendée).

## 4. Le bruit

La **RD1763** qui longe le site à l'Ouest est classée en catégorie 3, soit un classement sonore de 100m.

Les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs.

*Carte du classement sonore des infrastructures de transports terrestres de la Vendée*

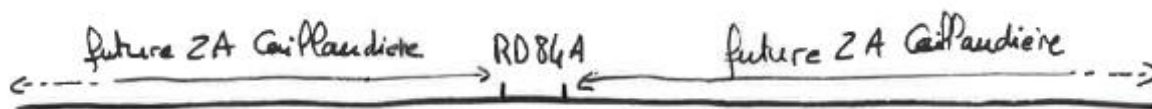


## D.L'environnement et le paysage

### 1. La topographie et l'hydrographie

Le site présente une topographie peu marquée. Son altitude moyenne est d'environ 48m. Cette topographie ne crée pas de perspective particulière entre le site et son environnement.

*Croquis illustrant l'absence de relief de la zone 2AUUE*



Aucun cours d'eau ne circule au sein de la future zone d'activités. Des fossés longent la RD84A qui traverse le secteur, et deux ruisseaux se situent à proximité.

Un inventaire communal des zones humides a été réalisé et a été pris en compte dans le PLUi. Quelques zones humides ont été recensées à proximité mais aucune ne concerne le site étudié.



## 2. Les prescriptions environnementales

### a) Natura 2000

Issues de la directive de la Commission européenne "Habitats" n°92/43/CEE du 21 mai 1992 transposée en droit français par l'ordonnance n°2001-321 du 11 avril 2001, ces zones visent à mettre en place une politique de conservation des habitats naturels de la faune et de la flore sauvage, afin d'assurer la biodiversité des sites retenus par chaque état membre. La directive Habitats introduit une notion fondamentale et novatrice en matière de droit s'appliquant à la préservation de la faune et de la flore ; il s'agit de la prise en compte non seulement des espèces mais également des milieux naturels ("les habitats") abritant ces espèces et indispensables à leur survie.

Le résultat de cette prise en compte s'effectue à deux niveaux :

- transcription des espèces animales et végétales listées dans la directive dans les listes d'espèces protégées des droits nationaux de chacun des états membres ;
- désignation de Zones Spéciales de Conservation (ZSC) après avoir été proposées sous la forme de Site d'Importance Communautaire (SIC) et de Zones de Protection Spéciale (ZPS de la directive "Oiseaux") formant un réseau écologique européen cohérent de sites naturels (réseau "Natura 2000"). Ces zones abritent les habitats d'espèces jugés prioritaires à l'échelle de l'Union Européenne.

Dans ces zones, les états membres s'engagent à maintenir dans un état de conservation favorable les types d'habitats et d'espèces concernés. Pour ce faire, ils peuvent utiliser des mesures réglementaires, administratives ou contractuelles. Cependant, la création de ce réseau n'a pas pour but de mettre en place des sanctuaires où toute activité humaine serait proscrite. La protection mise en place n'est généralement pas une protection réglementaire stricte, mais une évaluation des impacts de tout nouvel aménagement sur le maintien des espèces et de leurs habitats.

**Le site ne se situe pas sur un secteur Natura 2000.** Le site le plus proche se situe à **25 km**. Il s'agit du site « Lac de Grand Lieu » identifié par la directive Oiseaux (FR5210008) et la directive Habitats (FR5200625).

### b) Les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

Les ZNIEFF ne constituent pas un outil de protection mais sont un inventaire généralisé et régionalisé de la faune et de la flore, mis au point en 1990. Elles servent de base à une politique nationale et régionale de prise en compte du patrimoine nature en précisant les zones à protéger en raison de la richesse de la faune et de la flore. Elles ne sont pas opposables aux tiers mais constituent des références importantes à intégrer dans les projets d'aménagement, la jurisprudence reconnaît d'ailleurs valeur d'expertise à ces inventaires. Toute modification fondamentale des conditions écologiques doit être évitée dans ces zones dont on distingue deux catégories :

Les ZNIEFF de type I sont des secteurs homogènes de superficie limitée, caractérisés par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares remarquables ou caractéristiques du patrimoine national ou régional. Ces zones sont particulièrement sensibles à des équipements ou à des transformations mêmes limitées. Les ZNIEFF de type II identifient de grands ensembles naturels (massif forestier, vallée, plateau, estuaire...) riches et peu modifiés ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. Dans ces zones, il importe de respecter les grands équilibres écologiques, en tenant compte, notamment, du domaine vital de la faune sédentaire ou migratrice.

Le site ne se situe pas sur une ZNIEFF. La ZNIEFF de type 1 « Aérodrome de Montaigu / Saint-Georges » est la plus proche du site étudié (localisée à **3 km**). La ZNIEFF de type 2 « Vallée de la Grande Maine de la Bultière à Saint-Georges-de-Montaigu » est située à **3,3 km**.



### 3. La perception paysagère du site et à proximité

- Depuis la RD1763

L'approche du site depuis la RD1763, se fait de manière discrète. Les haies à l'Est de la voie limitent les vues sur la future zone d'activités depuis le Nord ou le Sud.



L'arrivée aux abords du site depuis le Sud de la RD1763. La haie à gauche de la photo limite la vue sur la future zone d'extension.



La future zone d'activités des Caillaudières (à gauche sur la photo) est masquée depuis la RD1763 par une haie bocagère (arrivée depuis le Nord).

A l'inverse des perspectives sur le site depuis la RD1763, la vue depuis le rond-point donnant accès à l'A83 est largement ouverte. L'interruption des haies en amont Sud du rond-point permet de dégager une vue sur le secteur. La forte visibilité du site depuis le rond-point de la sortie de l'autoroute, lui confère une valeur de porte d'entrée sur l'intercommunalité.



*Le futur secteur d'activités des Caillaudières est un site ouvert. La vue est dégagée sur le bourg de Boufféré. Quelques végétaux viennent ponctuer la perspective sur le site.*



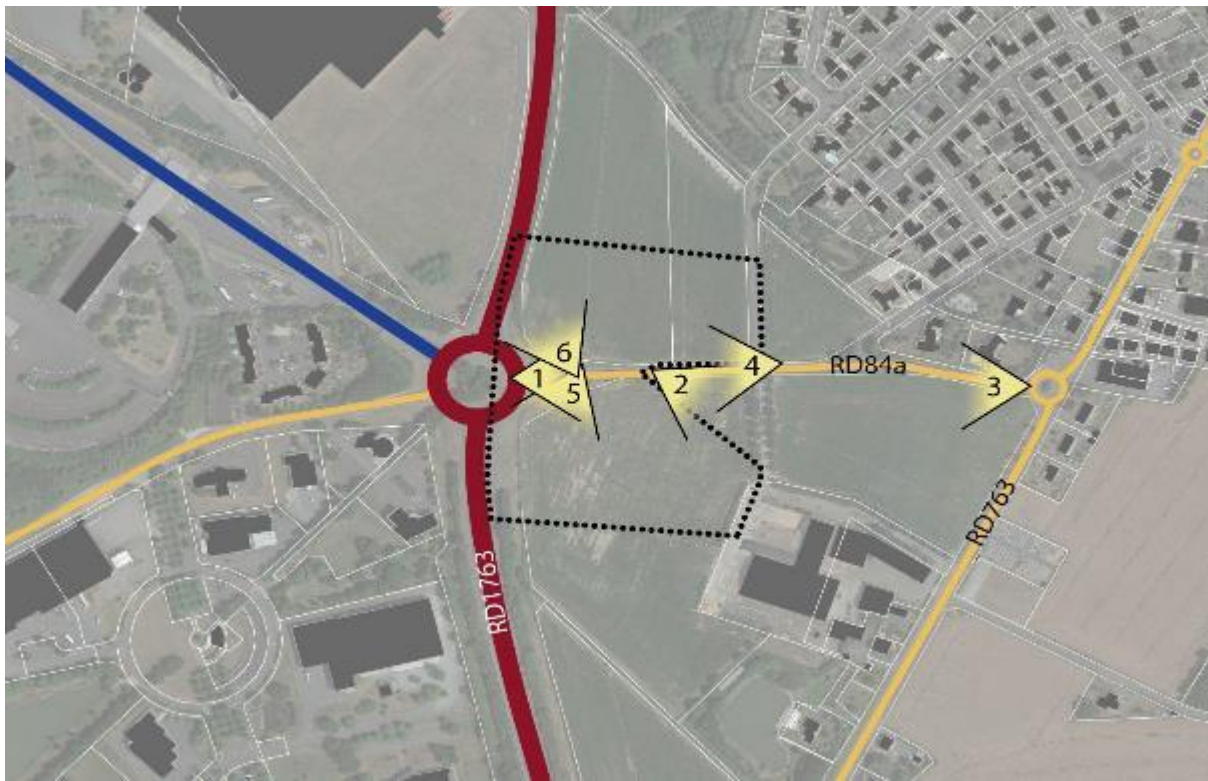
*Le site Nord du futur secteur d'activités des Caillaudières est fortement visible depuis le rond-point.*



*Le secteur Sud du futur secteur d'activités des Caillaudières est fortement visible depuis le rond-point et notamment depuis la voie de la sortie d'autoroute.*

- Depuis la RD84A

La RD84A traverse le secteur des Caillaudières et le partage en deux sites. Cet axe permet de rejoindre le centre de Boufféré depuis le nœud routier qu'est le carrefour entre l'A83 et la 2x2 voies RD1763. Le site constitue ainsi l'entrée de ville de Boufféré.



1 – La RD84A traverse le site. L'absence de végétation aux abords de la voie et la topographie crée une perspective ouverte sur le site. Le centre de Boufféré se distingue avec une perspective sur le clocher et quelques habitations qui apparaissent.



2 – Un alignement d'arbres au Sud de la voie permet l'accès aux actuels bâtiments agricoles au Sud-Est du secteur. Cet alignement d'arbres crée un filtre avec les constructions à l'arrière-plan (habitations, construction d'un collège).



3 – A la sortie de Boufféré, le paysage ouvert offre une grande perméabilité visuelle sur la RD1763 et sur le rond-point d'accès à l'autoroute.



4 – A l'approche du nœud routier, le paysage s'ouvre plus largement sur la future zone d'activités. Quelques constructions du Vendéopôle Vendée Sud Loire 1 apparaissent au travers de la végétation.



5 – La haie le long de la RD1763 crée un filtre visuel important entre la voirie et le secteur de la future zone d'activités. Quelques habitations apparaissent à l'arrière-plan.



6 – La haie le long de la RD1763 crée un filtre visuel important entre la voirie et le secteur de la future zone d'activités. La masse boisée à l'arrière-plan stoppe le regard et masque les habitations.

- Depuis la RD763

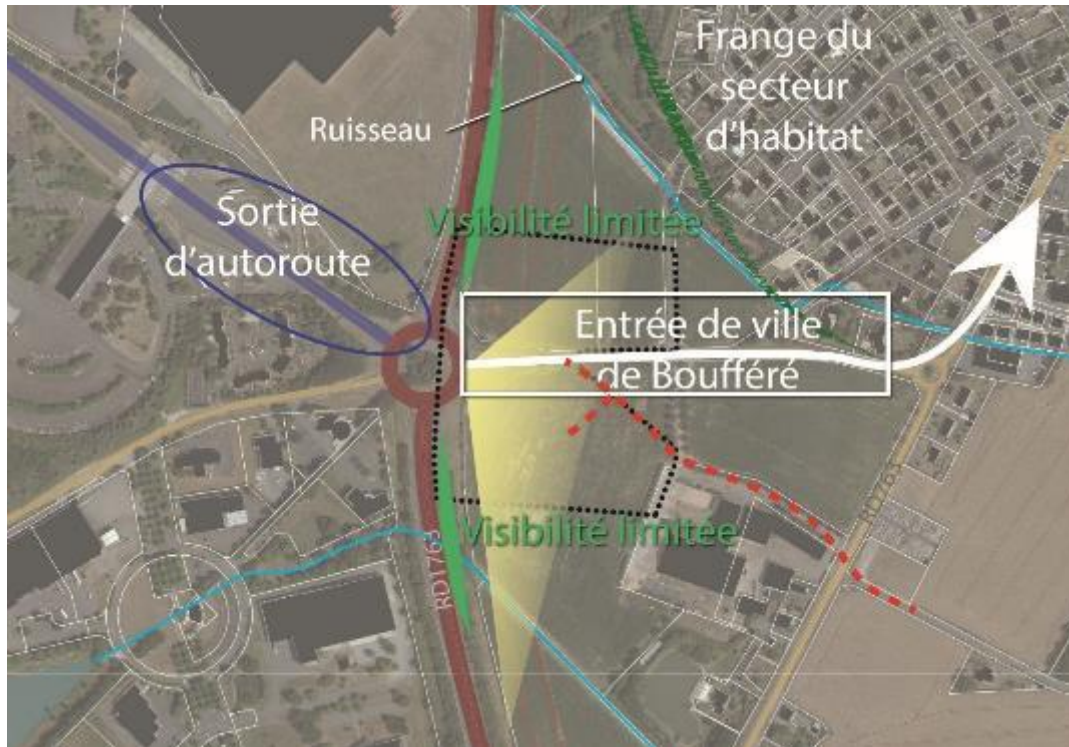
La RD763 permet l'entrée de ville de Boufféré. Une perspective visuelle s'ouvre depuis cet axe sur le site et le rond-point d'accès à l'autoroute. Quelques habitations ponctuent cet axe.



Vue sur le site et le rond-point d'accès à l'autoroute depuis la RD763.

## E.Enjeux et intentions de projet

Carte des enjeux



### Architecture :

- Jouer sur les hauteurs, matériaux et transparence des constructions. L'aspect extérieur doit pouvoir refléter les compétences du territoire, évoquer ses spécificités (bois, béton, ...).
- Proposer un bâtiment « vitrine » en premier rideau. Privilégier l'aspect aérien, vitré et non « bloc » de ce bâtiment.

### Urbanisme :

- Le site doit pouvoir être connecté (circulation douce) aux zones d'activités existantes de l'autre côté du rond-point (Vendéopôle, restaurant...) et au cœur de ville de Boufféré.
- Imposer un recul depuis la RD1763 et un front bâti le long de la RD84A (entrée de ville).
- Proposer une ligne d'accroche des constructions pour façonner un front bâti plus urbain le long de la RD84A (entrée de ville) sans décrochage du bâti.
- Prévoir le long de la RD84A, un aménagement plus urbain intégrant une circulation douce.

### Paysage :

- Aménagement paysager de qualité autour du rond-point : arbres de haut jet + prairie.
- Conserver les haies existantes le long de la RD1763 mais prévoir des percements afin de créer des cônes de vue et des fenêtres visuelles vers le futur bâtiment.

### Sécurité :

- Accès à prévoir depuis la RD84A en cohérence avec l'aménagement futur du contournement Sud de Boufféré.

### Nuisances :

- Franges boisées au Nord à conserver avec l'habitat.
- Concernant l'exploitation agricole présente : la zone reste fermée à l'urbanisation, rien ne sera fait sans concertation avec le monde agricole.

## II. L'analyse du secteur 2 (1AUEI Point du Jour)

### A. Le projet d'extension de la zone d'activités

#### 1. La volonté intercommunale

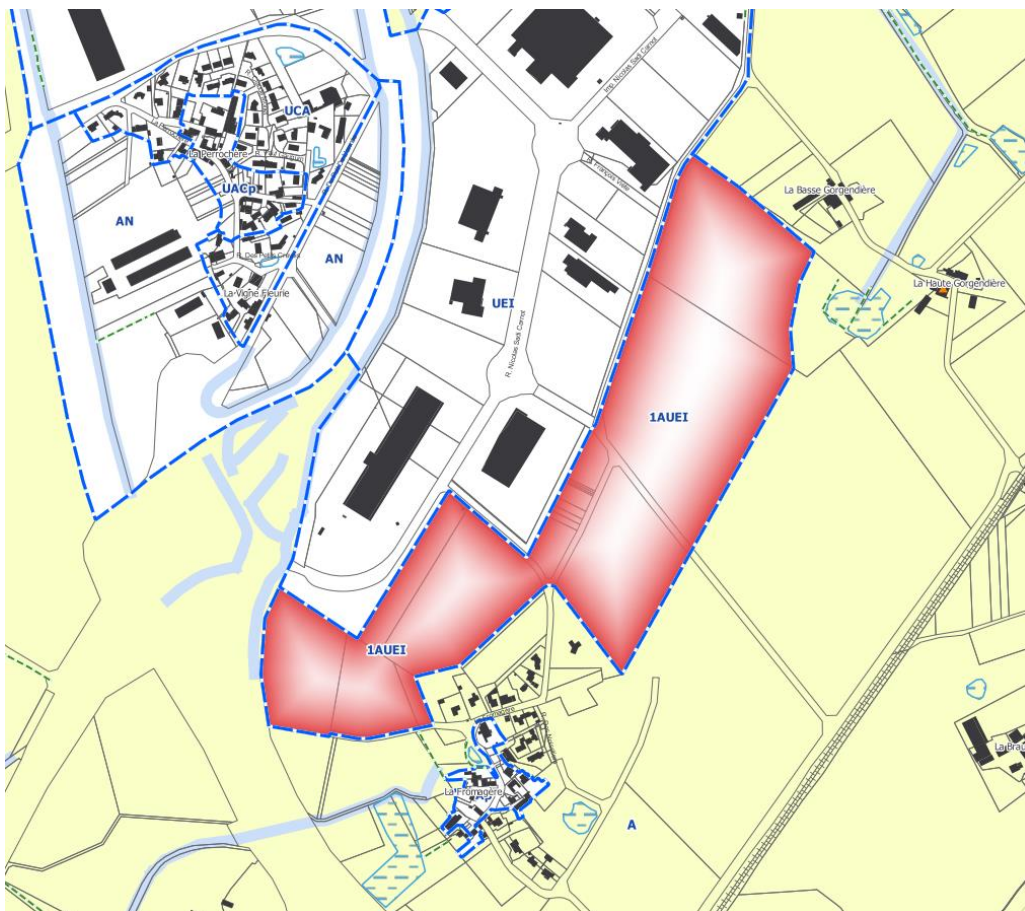
Le parc d'activités du Point du Jour regroupe des activités industrielles et logistiques. Il est l'un des deux parcs d'activités industrielles du territoire intercommunal avec celui des Marches de Bretagne implanté à Montaigu-Vendée (commune déléguée de Saint-Hilaire-de-Loulay). Ce dernier est déjà commercialisé à 82 % et une extension de 15 lots supplémentaires a été votée le 28 septembre 2020 par le conseil communautaire.

La collectivité souhaite :

- Proposer des lots de **1ha minimum**, adaptés aux activités industrielles et logistiques visées. Elle a exprimé une exigence de qualité concernant l'aspect extérieur des constructions et les aménagements extérieurs, dans la continuité de l'esthétique paysagère proposée au sein du parc d'activités du Point du Jour.
- Préserver de toute nuisance les **lieux-dits habités alentours** : La Fromagère, La Haute Gorgentière et la Basse Gorgentière.
- Proposer un **aménagement de qualité** adapté à la circulation des poids-lourds.
- Depuis la 2x2 voies, conserver une **visibilité sur l'arrière** des constructions.
- Accueillir une station d'avitaillement Gaz Naturel Carburant dite « **GNV** » sur le site.

#### 2. Le règlement graphique du PLUi

Extrait du règlement graphique du PLUi pour la zone 1AUEI du Point du Jour



Une marge de recul de 75m depuis l'axe de la RD1137 s'applique actuellement même si elle n'est pas reportée sur l'emprise de la zone 1AUEI. Une marge de recul de 100m s'applique également au Sud-Ouest de la zone depuis l'axe de l'A83.

L'analyse du secteur s'effectue essentiellement par rapport à la RD1137, qui longe directement le secteur de la zone 1AUEI. Il prend en compte également l'A83 qui est plus éloignée du secteur, mais qui l'impacte malgré tout.

### 3. Le règlement écrit du PLUi

Les Dispositions Générales du règlement écrit présentent à l'article 4 « LES REGLES LIEES AUX INSCRIPTIONS GRAPHIQUES SPECIFIQUES DU PLAN DE ZONAGE », un **paragraphe dédié aux marges de recul** qui s'appliquent sur le territoire en fonction des axes :

*Extrait du règlement écrit du PLUi de l'ancienne Communauté de communes Terres de Montaigu*

Les marges de recul des principaux axes piment sur les dispositions règlementaires de l'article 3 de la zone concernée. Ces règles concernent les reculs à respecter vis-à-vis du réseau routier départemental comme édicté dans le tableau et la carte ci-dessous.

Zones	Route à grande circulation		Réseau structurant Bidirectionnel	Réseau primaire et secondaire
	Autoroute A83	RD1763 RD 1137 RD 137		
Zones urbaines (U)	100 m de l'axe*	75 m de l'axe*	Alignement ou 5 m par rapport à l'alignement*	
Zones à urbaniser (AU)	100 m de l'axe*	75 m de l'axe*	35 m de l'axe*	15 m de l'axe*
Zones naturelles (N)	100 m de l'axe	75 m de l'axe	35 m de l'axe	15 m par rapport à l'alignement
Zones agricoles (A)	100 m de l'axe	75 m de l'axe	35 m de l'axe	15 m de l'axe

\*Lorsque qu'une étude loi Barnier a été réalisée, ce sont les règles d'aménagement et les prescriptions issues de l'étude qui s'appliquent (voir annexes du PLUi).

Pour les routes classées à grande circulation, l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme précise qu'hors agglomération et en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 m de part et d'autres de l'axe de la route, et de 100 m pour les déviations et voies express.





Le règlement écrit prévoit que :

- Les zones **1AUE** destinées à accueillir des **activités économiques**, au sein desquelles on peut retrouver les différentes distinctions de vocations des zones UE.
- Les règles d'implantation, d'emprise au sol, de hauteur, de caractéristiques architecturales des constructions, de traitement environnemental, de stationnement en zone **1AUEI** sont celles de la zone **UE** (avec leurs indices respectifs).
- La zone **UEI** correspond aux zones **économiques industrielles et logistiques** localisées le long des axes majeurs et des sorties d'autoroute. Ces zones sont principalement dédiées à accueillir des constructions à vocation industrielle, des entrepôts et des commerces de gros.

Les règles suivantes s'appliquent donc en zone **1AUEI** :

- **Sont autorisés** : les constructions à vocation industrielle, les entrepôts, les commerces de gros, les logements de fonction et leurs annexes si la présence d'un gardien est indispensable et à condition que le logement soit intégré aux constructions, la modification ou l'extension mesurée dans la limite de 20 % de la surface de plancher actuelle, des bâtiments existants et non compatibles avec la vocation de la zone, l'extension des commerces existants, limitée à 20% de la surface de vente, lorsqu'ils sont situés hors des périmètres d'implantation du commerce de proximité, les bureaux, sous réserve qu'ils soient liés à la présence d'une activité industrielle ou logistique, les établissements d'enseignement et de formation en lien avec les activités à vocation industrielle situées dans la zone, le commerce de détail, sous réserve que la surface dédiée soit accolée à une activité industrielle, et ne représente pas plus de 10 %, dans la limite d'un plafond de 300 m<sup>2</sup>, de la surface de plancher totale des bâtiments affectés à l'activité (show-room), les locaux permettant d'accueillir des services, bureaux, établissements de formation et autres équipements accueillant du public sous réserve qu'ils soient en lien avec des activités présentes dans la zone et qu'il correspondent aux besoins mutualisés d'au moins deux entreprises présentes dans la zone, les sièges sociaux d'entreprises non liés à une activité industrielle ou logistique présente dans la zone, nécessitant un foncier de dimension incompatible avec l'offre foncière des zones UEE et UET.

- **Concernant les clôtures :**

Elles seront composées :

- Soit par un mur, enduit des deux côtés, intégré à son environnement, d'une hauteur maximale de 1 mètre. Ce mur peut être surmonté ou non de dispositifs ajourés ou à claire voie tels que grillage, grille, lisses en bois, en béton, en plastique... La hauteur de l'ensemble ne doit pas dépasser 2 mètres. Un mur plein de 2 mètres maximum de hauteur peut être autorisé autour des zones de stockage. Il devra être enduit des deux côtés dans une teinte en harmonie avec son environnement.
- Soit par un grillage de 2 mètres maximum de hauteur (les éventuels grillages composés de plaques de béton en soubassement, de 30 cm de hauteur maximum, sont autorisés), pouvant être doublé d'une haie végétale.
- Soit par une haie végétale.
- Soit éventuellement par d'autres matériaux à condition qu'ils s'intègrent à l'environnement paysager et urbain.


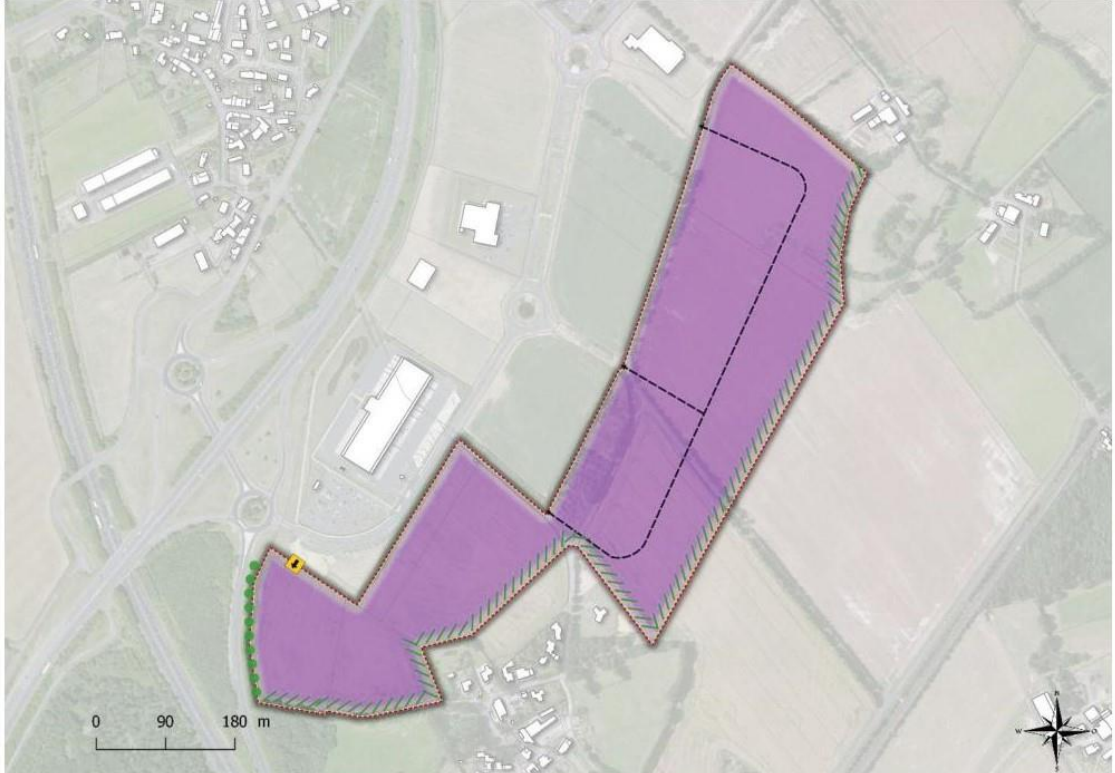
La hauteur de la clôture ne doit dans tous les cas pas dépasser 2 mètres.

- **Concernant l'aspect extérieur des constructions** : Les constructions doivent s'harmoniser avec les dimensions et les colorations des bâtiments avoisinants et s'adapter à la configuration et à la topographie des terrains. Le blanc pur est de préférence à éviter. Les bâtiments d'aspect précaire ne sont pas autorisés. Les annexes accolées ou non doivent être composées en choisissant notamment des teintes et matériaux permettant d'assurer une harmonie avec l'ensemble du bâti et une bonne intégration dans l'environnement.
- **Concernant les aires de stationnement** : Les aires de stationnement doivent être végétalisées à raison d'un arbre de haute tige pour 10 places de stationnement. Un écran végétal pourra être exigé en limite de zone.

#### 4. L'orientation d'aménagement de programmation en vigueur

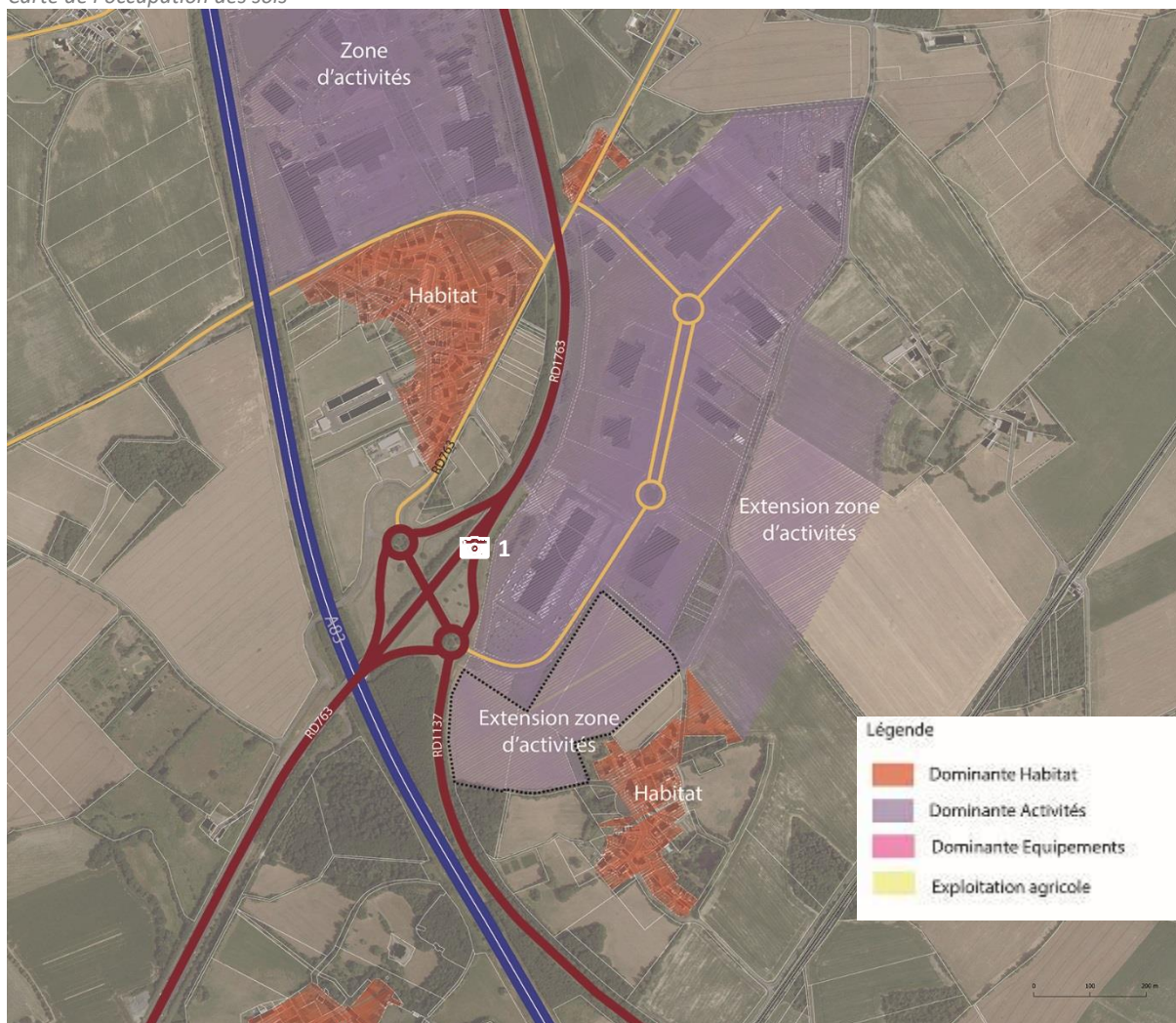
Une **orientation d'aménagement de programmation (OAP) thématique** existe concernant la qualité des zones d'activités sur le territoire. Elle donne des orientations en termes de paysage, d'urbanisme, et optimisation foncière.

Une **OAP sectorielle** s'applique sur la zone 1AUEI du Point du Jour. Elle est reportée ci-dessous :

N°30	Le Point du Jour	BOUFFERE
		<i>Surface du secteur OAP : 21,8 ha</i>
<p><b>PRESENTATION DU SITE</b></p> <p>Le secteur de la ZAE du Point du Jour est situé au sud de la commune de Boufféré et est desservi par la D1137 et la D763.</p>		
<p><b>ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Le site a pour vocation d'accueillir des activités industrielles et de logistiques.</li> <li>&gt; L'accès au site peut se faire au niveau de la route de la Fromagère, ainsi que par la rue Sadi Carnot.</li> <li>&gt; Un talus longeant la rue Sadi Carnot pourra être supprimé pour améliorer la visibilité sur le site depuis cette rue.</li> <li>&gt; Un espace boisé sera à prendre en compte au sud du secteur.</li> <li>&gt; Des haies bordant le site seront à préserver.</li> </ul> <p>Toute construction, pour être autorisée, devra s'inscrire dans le cadre d'une opération d'ensemble, portant sur un ensemble foncier suffisamment conséquent pour permettre de disposer de tous les équipements nécessaires à la desserte de l'opération, et permettant au reste de la zone de s'urbaniser correctement, notamment au regard des contraintes de gestion hydraulique présentes sur ces sites..</p>		
		

## B.L'environnement urbain et architectural

Carte de l'occupation des sols



La zone 1AUEI s'inscrit dans un environnement **plutôt urbain de type zone d'activités industrielles mais aussi rural** :

- **Urbain** de type ZI car :
  - Il est situé en face d'un bâtiment logistique d'envergure (Schenker) et de son espace de stationnement.
  - Il est longé par le nœud routier formé par la RD1763 et la RD1137, puis l'A83 en arrière-plan.
  - Ses voies se situent en surplomb de la zone 1AUEI.



1 - Vue sur le site depuis la voie d'accès de la RD763

- Rural car :

- Il est actuellement occupé par l'agriculture.
- Il se situe à proximité d'un lieu-dit habité La Fromagère.
- Il est non bâti et est entouré à l'Ouest et au Sud de boisements plutôt denses.



Vue sur la zone 1AUEI depuis le rond-point Sadi Carnot

## C. Les infrastructures et les nuisances

### 1. Le réseau routier



La zone 1AUEI est longée par la **RD1137** qui est une **voie à double sens** à partir du rond-point Sadi Carnot. La circulation y est limitée à 80 km/h. Elle présente une largeur d'environ 10 m.

La zone 1AUEI peut être desservie et accessible depuis la RD1137 et depuis la voie de desserte interne de la ZI du Point du Jour (rue Nicolas Sadi Carnot) qui présente une largeur d'environ 8 m.

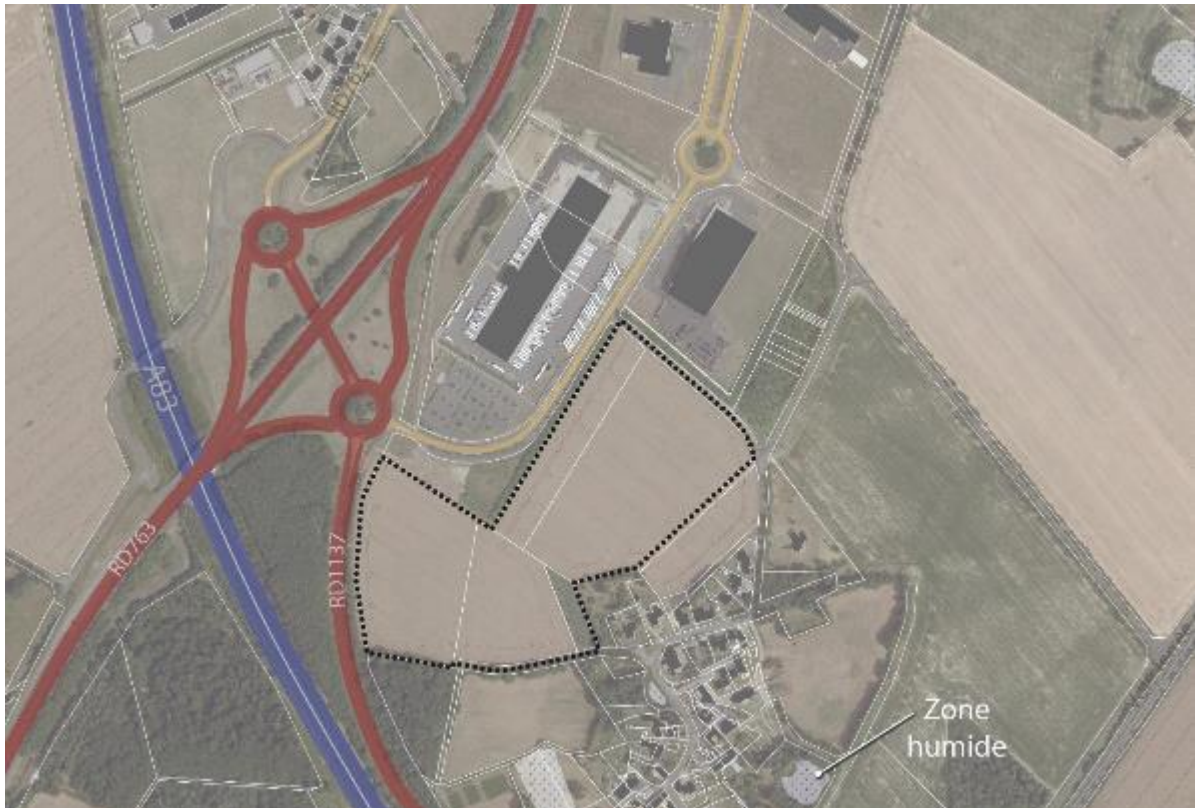
### 2. Le trafic routier

Le trafic routier estimé sur la RD1137 est d'environ **4000 véhicules/jour** entre 2011 et 2015.

### 3. Les réseaux et les servitudes

La zone 1AUEI sera raccordable au réseau d'eaux usées dans la mesure où une canalisation passe le long de la voie d'accès à la RD1763, au pied du bâtiment Schenker.





## 2. Les prescriptions environnementales

### a) Natura 2000

Issues de la directive de la Commission européenne "Habitats" n°92/43/CEE du 21 mai 1992 transposée en droit français par l'ordonnance n°2001-321 du 11 avril 2001, ces zones visent à mettre en place une politique de conservation des habitats naturels de la faune et de la flore sauvage, afin d'assurer la biodiversité des sites retenus par chaque état membre. La directive Habitats introduit une notion fondamentale et novatrice en matière de droit s'appliquant à la préservation de la faune et de la flore ; il s'agit de la prise en compte non seulement des espèces mais également des milieux naturels ("les habitats") abritant ces espèces et indispensables à leur survie.

Le résultat de cette prise en compte s'effectue à deux niveaux :

- transcription des espèces animales et végétales listées dans la directive dans les listes d'espèces protégées des droits nationaux de chacun des états membres ;
- désignation de Zones Spéciales de Conservation (ZSC) après avoir été proposées sous la forme de Site d'Importance Communautaire (SIC) et de Zones de Protection Spéciale (ZPS de la directive "Oiseaux") formant un réseau écologique européen cohérent de sites naturels (réseau "Natura 2000"). Ces zones abritent les habitats d'espèces jugés prioritaires à l'échelle de l'Union Européenne.

Dans ces zones, les états membres s'engagent à maintenir dans un état de conservation favorable les types d'habitats et d'espèces concernés. Pour ce faire, ils peuvent utiliser des mesures réglementaires, administratives ou contractuelles. Cependant, la création de ce réseau n'a pas pour but de mettre en place des sanctuaires où toute activité humaine serait proscrite. La protection mise en place n'est généralement pas une protection réglementaire stricte, mais une évaluation des impacts de tout nouvel aménagement sur le maintien des espèces et de leurs habitats.

Le site **ne se situe pas sur un secteur Natura 2000**. Le site le plus proche se situe à **25 km**. Il s'agit du site « Lac de Grand Lieu » identifié par la directive Oiseaux (FR5210008) et la directive Habitats (FR5200625).

b) Les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

Les ZNIEFF ne constituent pas un outil de protection mais sont un inventaire généralisé et régionalisé de la faune et de la flore, mis au point en 1990. Elles servent de base à une politique nationale et régionale de prise en compte du patrimoine nature en précisant les zones à protéger en raison de la richesse de la faune et de la flore. Elles ne sont pas opposables aux tiers mais constituent des références importantes à intégrer dans les projets d'aménagement, la jurisprudence reconnaît d'ailleurs valeur d'expertise à ces inventaires. Toute modification fondamentale des conditions écologiques doit être évitée dans ces zones dont on distingue deux catégories :

Les ZNIEFF de type I sont des secteurs homogènes de superficie limitée, caractérisés par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares remarquables ou caractéristiques du patrimoine national ou régional. Ces zones sont particulièrement sensibles à des équipements ou à des transformations mêmes limitées. Les ZNIEFF de type II identifient de grands ensembles naturels (massif forestier, vallée, plateau, estuaire...) riches et peu modifiés ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. Dans ces zones, il importe de respecter les grands équilibres écologiques, en tenant compte, notamment, du domaine vital de la faune sédentaire ou migratrice.

La ZNIEFF de type 1 « Aérodrome de Montaigu / Saint-Georges » est la plus proche du site étudié (localisée à **1,5 km**). La ZNIEFF de type 2 « Vallée de la Grande Maine de la Bultière à Saint-Georges-de-Montaigu » est située à **3,1 km**.

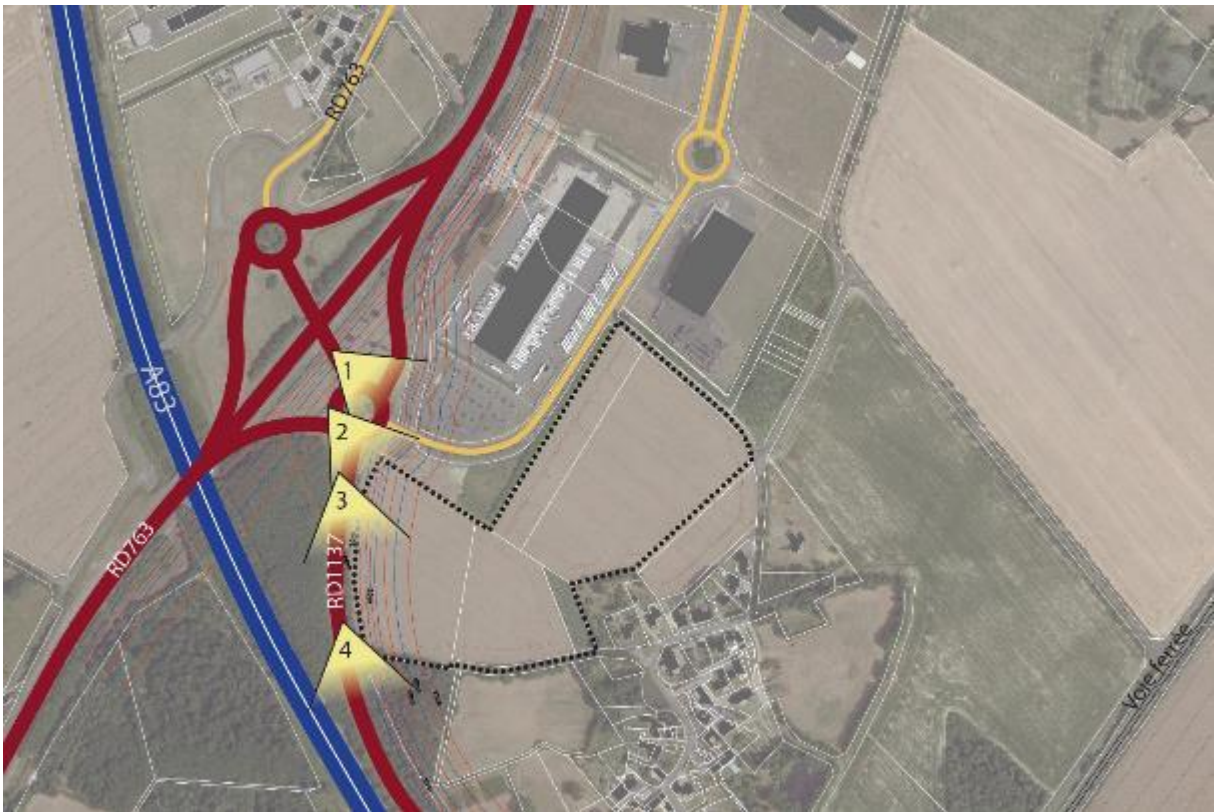


### 3. Les séquences paysagères

La végétation, les constructions et la topographie rythment le paysage. Différentes séquences de perception du paysage et du site étudié se succèdent ainsi depuis les axes principaux. Au regard des éléments de paysage, le regard se pose différemment sur le site.

Il est à noter que l'ensemble des haies sont constituées principalement d'essences caducs. La visibilité limitée qu'elles laissent paraître lorsque les végétaux sont en feuilles est réduite en période hivernale.

a) Depuis la RD1137 dans le sens Nord / Sud



1 – Vue ouverte sur la zone d'activités du Point du Jour. La végétation du rond-point masque en partie la future zone d'extension. L'alignement d'arbres le long de la voie d'accès à la zone d'activités est visible et créé un premier filtre visuel sur l'extension du secteur Nord de l'extension de la zone d'activités.



2 – Une forte ouverture visuelle sur le site depuis le rond-point d'accès à la zone d'activités. L'horizon est fermé par des boisements et des haies.

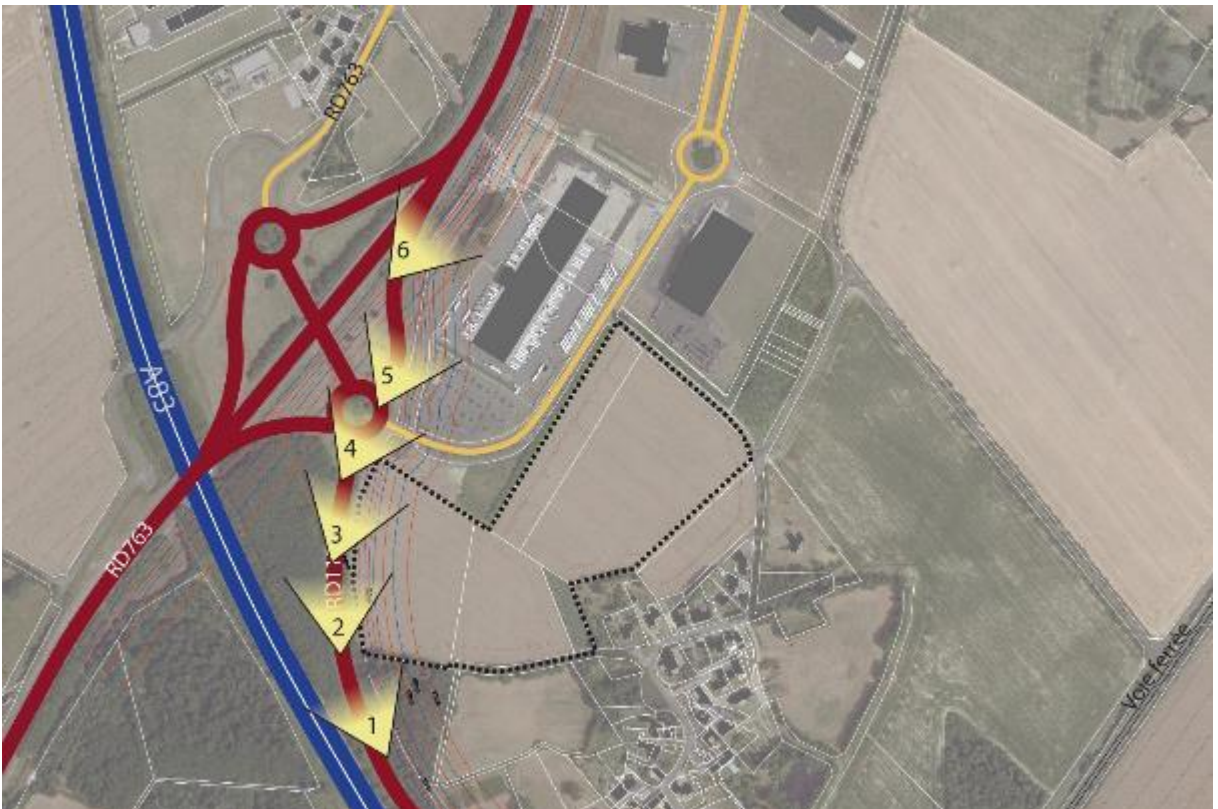


3 – La haie séparant la RD1137 du site est discontinue sur la partie proche du rond-point et rend partielle la visibilité du site.



4 – La continuité de la haie et le boisement au Sud du secteur masquent le site depuis la RD1137. Sur la droite de la voie, une haie sépare la RD1137 à l'autoroute qui se trouve en contrebas.

b) Depuis la RD1137 dans le sens Sud / Nord





1 – Le boisement au Sud du site masque la future extension de la zone d'activités de la RD1137 et de l'autoroute (surplombée par la RD1137 sur la gauche de l'image).



2 – La haie peu dense à l'Ouest crée un filtre.



3 – Des percements ponctuels dans la haie permettent une visibilité depuis la voie sur la zone d'activités du Point du Jour (existante et extension)



4 – L'arrivée sur le rond-point ouvre le regard sur la future extension de la zone d'activités ainsi que sur les premières constructions de la zone d'activités du Point du Jour. Les plantations créent un premier filtre limitant l'impact visuel des constructions dans le paysage (plantations sur l'espace public et sur le domaine privé).



5 – A la sortie du rond-point, les constructions de la zone d'activités du Point du Jour deviennent plus visibles. Leur faible hauteur et le recul des constructions leur permettent d'être discrets dans le paysage, tout en assurant une visibilité commerciale.



6 – La voie d'insertion à la RD1763 surplombe la zone d'activités du Point du Jour. Les quelques bosquets en première ligne rythment naturellement la zone d'activités. Les constructions se fondent sur la ligne d'horizon.

#### 4. La perception paysagère du site et à proximité

- La végétation du site

La future extension de la zone d'activités se situe en limite avec le village de la Fromagère localisé au Sud-Ouest de la zone d'activités. L'environnement de la future extension est arboré. Le paysage du site est largement fermé : haies et boisements limitent les perspectives sur les alentours.



Le site est localisé en frange avec le village de la Fromagère. Les perspectives depuis le site sont limitées par des haies et boisements.

- *Les aménagements de la zone d'activités existante*

Les voiries du parc d'activités du Point du Jour sont accompagnées par des aménagements paysagers de qualité. Des alignements d'arbres ponctuent et rythment les espaces publics. Un merlon planté accompagne la voirie Sud limitant ainsi les vues depuis le village de la Fromagère sur la zone d'activités existante. Quelques plantations de hauts jets ont été plantées à l'entrée Sud de la zone d'activités, en limite avec la future extension.



*Plantations d'arbres à l'entrée Sud de la zone d'activités du Point du Jour, permettant de marquer l'entrée et créant un filtre visuel.*



*Terre-plein central paysager entre la voie de desserte et les stationnements sur l'espace public.*



*Alignement d'arbres et merlon planté limitant les vues depuis le village de la Fromagère au Sud-Ouest.*



*Le merlon planté limite les vues sur la zone d'activités depuis le village de la Fromagère.*

La gestion des eaux pluviales est traitée en accompagnement de voirie. Un tronçon de la voirie principale de desserte est traité en deux voiries séparées. Le terre-plein central est aménagé pour la gestion des eaux

pluviales, tout comme le sont les ronds-points de la zone d'activités. Ces aménagements mettent en valeur la gestion des eaux pluviales et participent au traitement qualitatif de l'espace public.



Noue paysagère en séparation de voirie

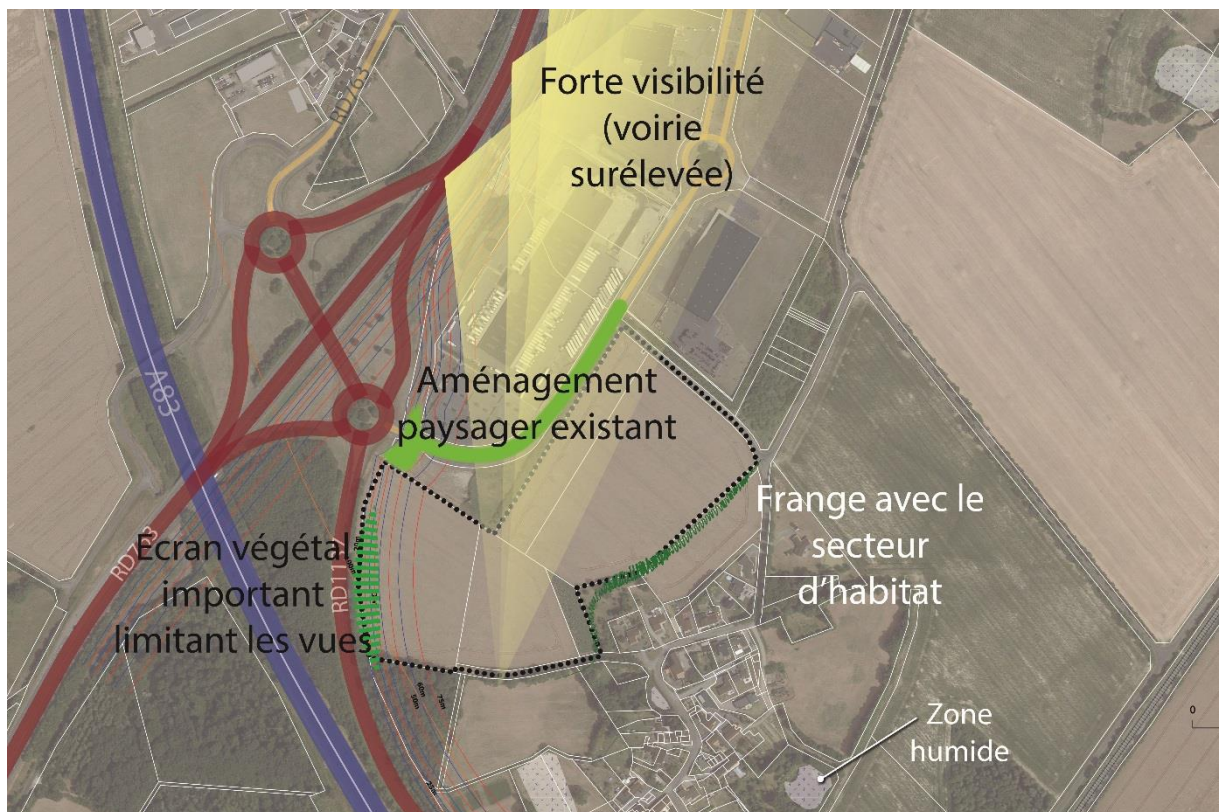


Gestion des eaux pluviales sur les ronds-points

## E. Enjeux et intentions de projet

### 1. Enjeux

Carte des enjeux

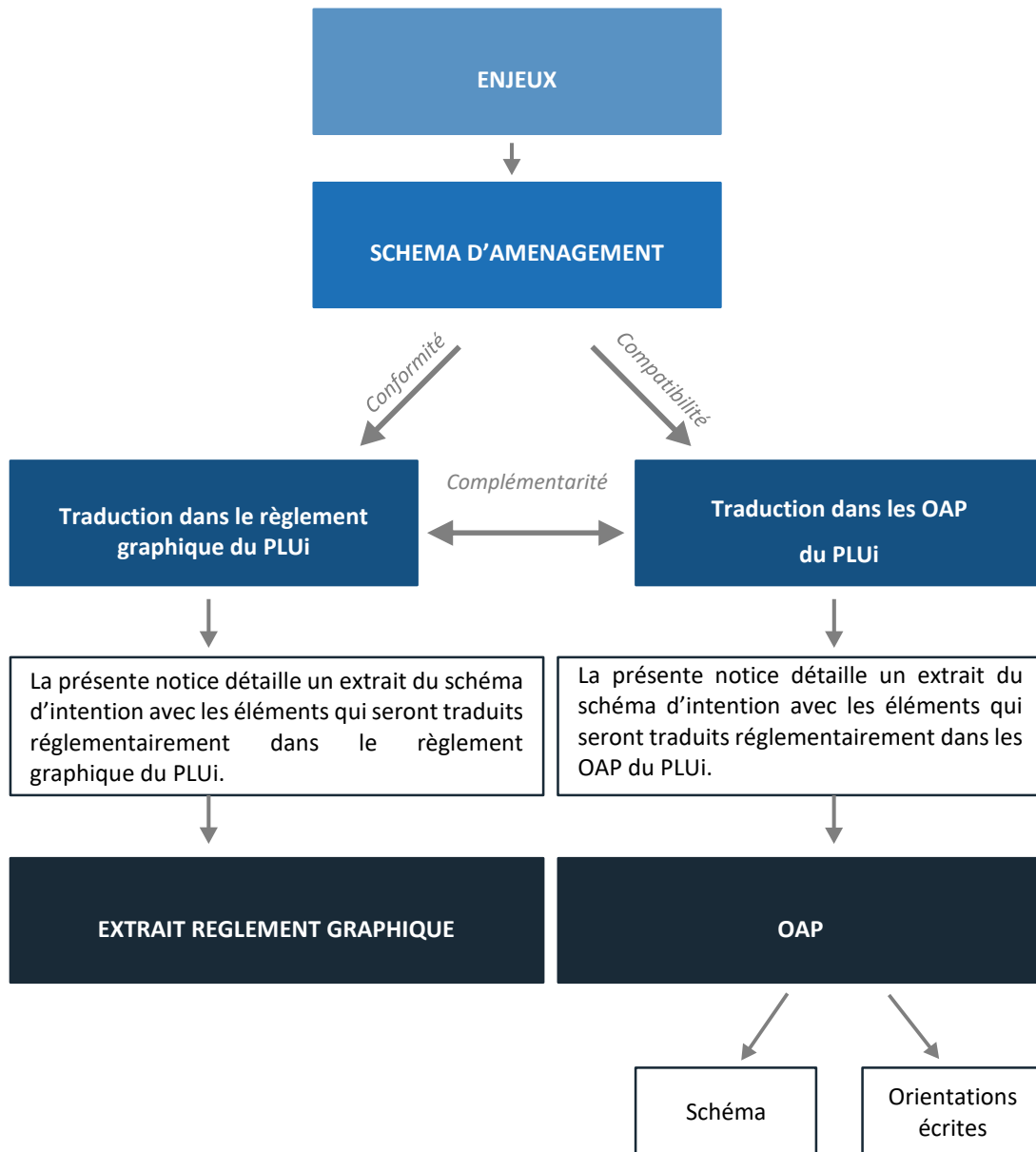


### 2. Intentions

- Forme architecturale qui s'intègre à l'existant.
- Hauteur des constructions similaire à l'existant qui permet de limiter l'impact visuel depuis la 2x2 voies et depuis le village de la Fromagère.
- Animer les façades des constructions (jeu de matériaux et de couleurs par exemple, bardage bois, décrochement d'éléments de façades, plantations ...) afin d'éviter l'effet « bloc ».
- Privilégier des matériaux naturels et/ou sobres tels que le bois, le béton...
- Privilégier une toiture végétalisée des bâtiments.
- Masquer les secteurs de dépôts et de stockage peu esthétiques.

# LE SCENARIO D'AMENAGEMENT

## I. La démarche d'élaboration du scénario



## II. Secteur 1 (2AUÉE Caillaudières)

Après avoir confronté les enjeux identifiés avec différents scénarios de réduction des marges de recul, les élus **n'ont pas souhaité poursuivre l'étude Loi Barnier pour le secteur 2AUÉE des Caillaudières**, estimant que le projet global de qualification de l'entrée de ville de Boufféré n'était pas suffisamment abouti.

Ce n'est que lorsque que la zone 2AUÉE sera ouverte à l'urbanisation que la démarche pourra être poursuivie.

## III. Secteur 2 (1AUÉI Point du Jour)

### A. Le schéma d'intentions

**Aplat vert** : Un aménagement paysager dans la continuité de l'existant (alignement d'arbres le long des axes, traitement qualitatif de l'entrée)

**Tracé marron** : Recul des installations à 25m de l'axe de la RD1137 (dont parking paysager pour véhicules légers)

**Tracé marron**: Recul des constructions à 35m de l'axe de la RD1137

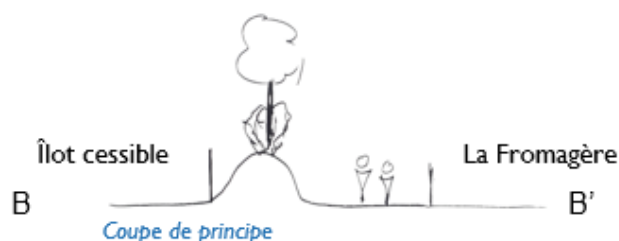
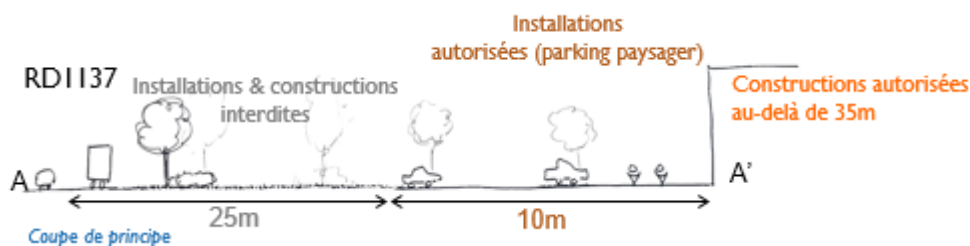
**Linéaire vert** : Préservation des haies et des bosquets avec percements possibles afin de créer des cônes de vue et des fenêtres visuelles



**Hachures oranges** : Surface constructible

**Tracé noir** : retrait de 5m des constructions en limite du village (préservation du village)

**Tracé vert** : **En frange avec le village de la Fromagère** : plantation d'une haie sur merlon en limite de zone avec le village et d'une clôture d'aspect champêtre (ex : poteaux bois, ganivelles, ...) + accès piéton



Les reculs mis en place sont réalisés par rapport à l'axe de la RD1137. Ils s'appliquent par voie de conséquence à la marge de recul existante de 100m par rapport à l'axe de l'A83.

## B. La justification de la prise en compte des critères afférents à l'étude Loi Barnier

La constructibilité et l'aménagement de la marge de recul actuelle sont soumis à la mise en œuvre d'une réflexion globale portant sur cinq domaines distincts :

- Les **nuisances** (bruit, traitement des eaux pluviales, perception visuelle, pollutions éventuelles...).
- La **sécurité** (gestion des flux de circulation, desserte interne, sécurité incendie, présence d'installation classée pour la protection de l'environnement, périmètre de protection ...).
- La **qualité architecturale** (état et typologie du bâti, caractéristiques architecturales du bâti présent et nature des matériaux, analyse du stationnement, des espaces publics, hauteur des constructions, volumétrie, colorimétrie ...).
- La **qualité de l'urbanisme** (foncier et parcellaire, occupation des sols dans les secteurs environnants, liaison du site avec le reste du tissu urbanisé...).
- La **qualité des paysages** (les paysages perçus depuis l'infrastructure, les paysages offerts par l'infrastructure, l'existence de point noir, repérage et description des panneaux publicitaires...).

### 1. Les nuisances

- Traiter les franges de l'opération avec le village de La Fromagère :
  - Imposer un recul des constructions.
  - Imposer la création d'une haie sur merlon en limite de zone avec le village doublée d'une clôture d'aspect champêtre (ex : poteaux bois, ganivelles, ...).

### 2. La sécurité

- Prévoir des accès directs depuis la voie de desserte interne de la zone et non le long de la RD1137.

### 3. La qualité architecturale

- Proposer une forme architecturale qui s'intègre à l'existant.
- Imposer une hauteur qui permette de limiter l'impact visuel depuis la 2x2 voies et depuis le village de la Fromagère.
- Animer les façades des constructions (jeu de matériaux et de couleurs par exemple, bardage bois, décrochement d'éléments de façades, plantations ...) afin d'éviter l'effet « bloc ».
- Préconiser des matériaux naturels et/ou sobres tels que le bois, le béton, ...

PALETTE D'AMBIANCES



### 4. La qualité de l'urbanisme

- Diminuer largement le recul depuis la RD1137.
- Privilégier l'implantation des constructions en premier rideau puis les stationnements à l'arrière :
  - Permettra de créer un front bâti depuis la voie de desserte.
  - Permettra d'éloigner les constructions du village de la Fromagère.
- Prévoir à l'arrière de la zone 1AUEI un accès piétons.

## 5. La qualité des paysages

- Le choix de toitures végétalisées des bâtiments est à préconiser (vue depuis la 2x2 voies du site).
- La haie existante le long de la RD1137 pourra faire l'objet de percements afin de créer des cônes de vue et des fenêtres visuelles.
- Proposer un aménagement paysager dans la continuité de l'existant (alignement d'arbres le long des axes, traitement de l'entrée).
- Interdire les zones de dépôts et de stockage en front de voie.

# TRADUCTION DU PARTI D'AMENAGEMENT DANS LE PLUI

## I. Secteur 1 (2AUÉE Caillaudières)

Après avoir confronté les enjeux identifiés avec différents scénarios de réduction des marges de recul, les élus **n'ont pas souhaité poursuivre l'étude Loi Barnier pour le secteur 2AUÉE des Caillaudières**, estimant que le projet global de qualification de l'entrée de ville de Boufféré n'était pas suffisamment abouti.

Ce n'est que lorsque que la zone 2AUÉE sera ouverte à l'urbanisation que la démarche pourra être poursuivie.


## II. Secteur 2 (1AUEI Point du Jour)

### 1. Quels éléments du schéma d'intentions seront traduits via les OAP du PLUi ?

- Localisation de la surface constructible en 1AUEI.
- Différenciation entre le recul des installations (25m) et des constructions (35m) depuis la RD1137.
- Aménagement paysager à réaliser en entrée de la zone dans la continuité de l'existant.
- Création d'une haie sur merlon, d'un accès piétons et d'une clôture champêtre en limite du village de la Fromagère.
- Retrait de 5m des constructions en limite du village de la Fromagère.

## 2. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

L'OAP existante de la zone 1AUEi du Point du Jour Nord est modifiée comme suit :

N° 30_1	Le Point du Jour Nord	BOUFFERE
		Surface du secteur OAP : 14,5 ha
<p><b>PRESENTATION DU SITE</b></p> <p>Le secteur de la ZAE du Point du Jour Nord est situé au sud de la commune déléguée de Boufféré et est desservi par la RD1137 et la RD763.</p>		


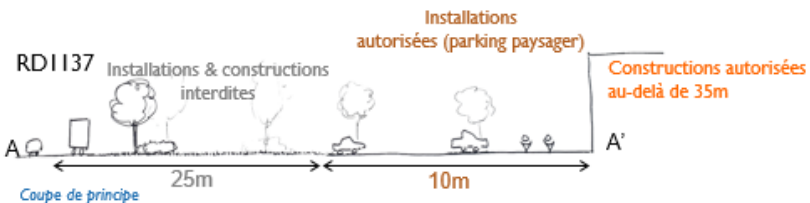

### ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- > Le site a pour vocation d'accueillir des activités industrielles et de logistiques.
- > L'accès au site peut se faire au niveau de la route de la Fromagère, ainsi que par la rue Sadi Carnot.
- ~~-> Un talus longeant la rue Sadi Carnot pourra être supprimé pour améliorer la visibilité sur le site depuis cette rue.~~
- ~~-> Un espace boisé sera à prendre en compte au sud du secteur.~~
- > Des haies bordant le site seront à préserver.

Toute construction, pour être autorisée, devra s'inscrire dans le cadre d'une opération d'ensemble, portant sur un ensemble foncier suffisamment conséquent pour permettre de disposer de tous les équipements nécessaires à la desserte de l'opération, et permettant au reste de la zone de s'urbaniser correctement, notamment au regard des contraintes de gestion hydraulique présentes sur ces sites.



Une nouvelle OAP est créée sur la partie Sud du secteur du Point du Jour :

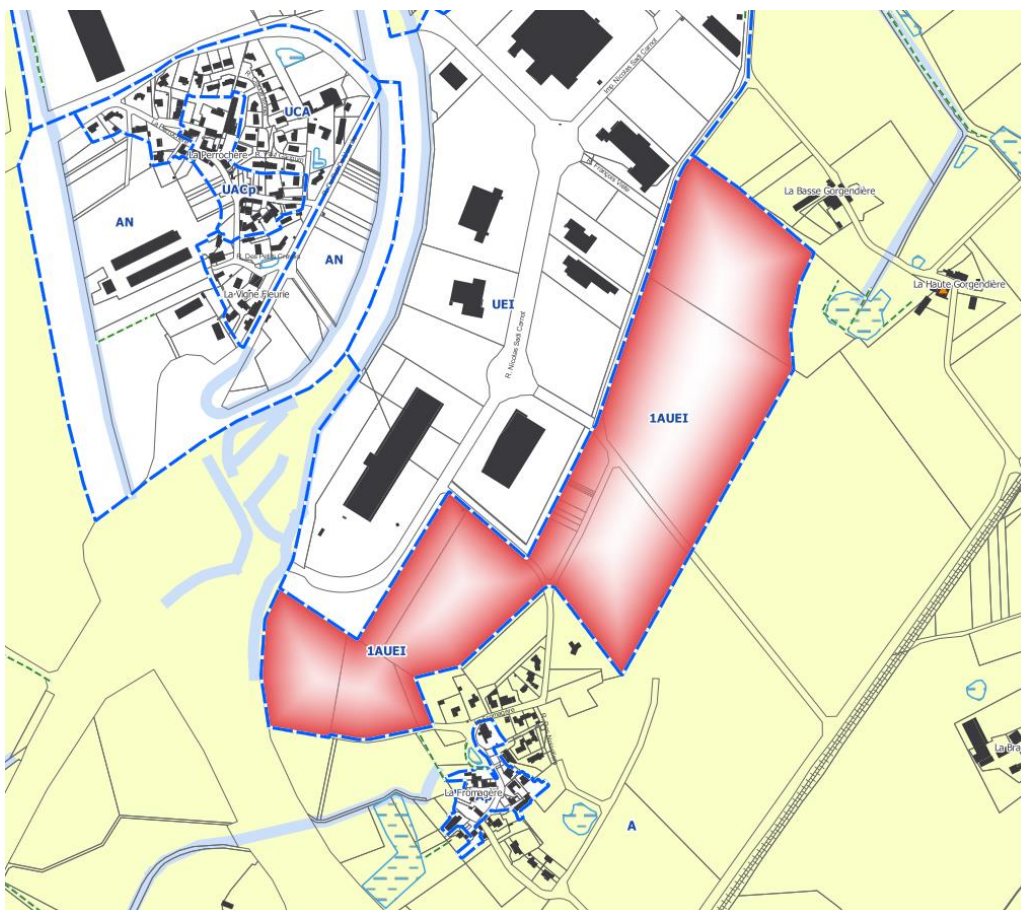
N° 30_2	Le Point du Jour Sud	BOUFFERE
		Surface du secteur OAP : 7,3 ha
<p><b>PRESENTATION DU SITE</b></p> <p>Le secteur de la ZAE du Point du Jour Sud est situé au sud de la commune déléguée de Boufféré et est desservi par la RD1137 et la RD763.</p>		
<p><b>ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION</b></p> <p>&gt; Aucun accès n'est autorisé depuis la RD1137. L'ensemble des accès se fera depuis la voie de desserte interne existante.</p> <p>&gt; Un aménagement paysager global pourra être complété dans la continuité de l'existant (alignement d'arbres le long des axes, traitement de l'entrée).</p> <p>&gt; Les reculs des installations et des constructions sont différenciés comme indiqués sur l'OAP. Les reculs mis en place sont réalisés par rapport à l'axe de la RD1137. Ils s'appliquent par voie de conséquence à la marge de recul initiale par rapport à l'axe de l'A83.</p> <div data-bbox="389 792 1203 994" style="text-align: center;">  </div> <p>&gt; Les haies et les bosquets existants le long de la RD1137 sont préservés, des percements sont possibles afin de créer des fenêtres visuelles.</p> <p>&gt; Traitement des franges avec le village de La Fromagère avec un recul de 5m des constructions, la création d'une haie sur merlon, d'un accès piéton et d'une clôture d'aspect champêtre (ex : poteaux bois, ganivelles, ...).</p> <div data-bbox="549 1151 979 1308" style="text-align: center;">  </div> <p>&gt; L'implantation des constructions en premier rideau puis les stationnements à l'arrière est à privilégier.</p> <p>&gt; La forme architecturale des constructions devra s'intégrer à l'existant.</p> <p>&gt; La hauteur des constructions sera similaire aux constructions à vocation économique avoisinantes.</p> <p>&gt; Les façades des constructions seront animées par un jeu de matériaux et de couleurs (bardage bois, décrochement d'éléments de façades, plantations...) afin d'éviter l'effet « bloc ».</p> <p>&gt; Les matériaux naturels et/ou sobres tels que le bois, le béton, etc. sont préconisés.</p> <p>&gt; Les zones de dépôts et de stockage en front des voies sont interdites.</p> <p>&gt; Le choix de toitures végétalisées des bâtiments est à préconiser (vue depuis la 2x2 voies du site).</p>		



### 3. Le règlement graphique

Le règlement graphique du PLUi reste inchangé, en ce qu'il représente déjà la présence de l'OAP sur le secteur du Point du Jour Sud.

*Extrait du règlement graphique du PLUi pour la zone 1AUEI du Point du Jour*



### 4. Les annexes

Conformément à l'article 4 des Dispositions Générales du règlement écrit concernant les marges de recul, l'annexe du PLUi relative aux Etudes Loi Barnier sera complétée par l'ajout de cette présente étude.

# INCIDENCES DE LA REVISION ALLEGEE SUR L'ENVIRONNEMENT

Compréhension du tableau ci-dessous :

- Incidences inexistantes ou neutres = absence de couleur
- Incidences positives = couleur verte
- Incidences faibles = couleur jaune
- Incidences modérées = couleur orange
- Incidences fortes = couleur rouge

THÉMATIQUES	DESCRIPTION DES INCIDENCES NOTABLES DE LA MODIFICATION DU PLUi SUR L'ENVIRONNEMENT	NIVEAU D'INCIDENCE
<b>Sols et sous-sols</b>	La présente révision allégée ne modifie pas le zonage. L'étude Loi Barnier permet de réduire les marges de recul. Elle optimise ainsi l'usage du foncier tout en maîtrisant la consommation d'espace.	
<b>Milieux naturels et biodiversité</b>	La présente révision allégée ne supprime pas de protection d'éléments naturels.	
<b>Cadre de vie, paysages et patrimoine naturel et culturel</b>	La révision allégée permet d'intégrer l'étude Loi Barnier au PLUi. Cette étude propose une diminution des marges de recul de la RD1137 et de l'A83 sur la zone 1AUEI. Elle montre la prise en compte de l'environnement paysager, urbain et architectural et présente un projet d'aménagement qualitatif (architecture, matériaux utilisés, aménagements paysagers en continuité de l'existant, traitement paysager des franges, stationnements privilégiés en second rideau ou stationnements paysagers, zones de dépôts et de stockage en second rideau, etc.)	
<b>Ressource en eau</b>	La révision allégée ne supprime pas de protection et n'accroît pas la vulnérabilité d'éléments liés à la ressource en eau. La réduction des marges de recul accroît le potentiel de surfaces imperméables.	
<b>Energie, effet de serre et pollution atmosphérique</b>	L'étude Loi Barnier permet de réduire les marges de recul de la RD1137 et de l'A83. Dans ce sens, elle maîtrise la consommation d'espace et optimise les déplacements (réduction des gaz à effet de serre).	
<b>Risques</b>	L'étude Loi Barnier prise en compte dans cette présente révision allégée n'accroît pas l'exposition de population aux risques.	
<b>Nuisances</b>	Le projet prend en compte la proximité du secteur à vocation économique avec le village de la Fromagère. Un recul des constructions depuis le village est imposé. Le projet prévoit notamment la plantation d'une haie sur merlon. Ces éléments permettent de limiter les nuisances liées à un secteur d'activités économiques sur un secteur d'habitat.	
<b>Déchets</b>	Le projet présenté n'entraînera pas d'incidence sur la gestion des déchets.	