DOSSIER LOI BARNIER

Site : Zone d'activités de la Lande du Moulin

Route : RN 137

Date : Octobre 2024

Étude au titre de l'article L111-8 du code de l'urbanisme

Pour la version approuvée du PLUi de la CCN

Commune de Nozay

Communauté de communes de Nozay

Département de Loire-Atlantique (44)

SOMMAIRE

Contexte 3

La RN 137 3
La Lande du Moulin 4
Dispositions réglementaires en vigueur 4
Objectif de l'étude 5

Le diagnostic 6

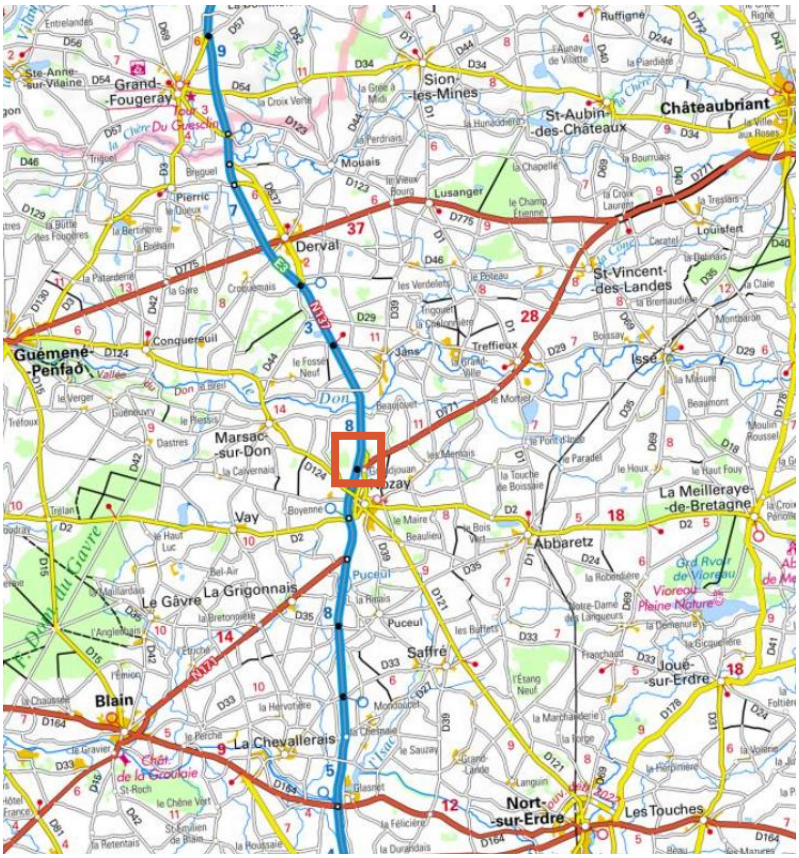
Occupation des sols 6
Desserte du projet 6
Topographie et perceptions visuelles actuelles du site 8
Synthèse des perceptions 18
Implantations 19
Bilan des enjeux 20

Conclusions 24

Contexte

La RN 137

L'étude concerne un tronçon d'un peu plus de 1 km de la RN 137, entre Rennes et Nantes, à l'intersection de la RD 771 qui rejoint Châteaubriant.



Le secteur qui fait l'objet de la présente étude constitue une enclave en zone d'activité au nord-ouest du bourg de Nozay.

La RN 173 est une route nationale classée à Grande circulation et fait l'objet d'une marge de recul de 100 mètres de part et d'autre de son tracé.

La Lande du Moulin

La zone d'activité de la Lande du Moulin est composée de plusieurs entités économiques diverses : une usine Charal au nord-ouest, une entreprise de transformation du bois (Béma), une aire de stationnement (principalement parking de Charal), une scierie de l'autre côté de la route au sud et un dépôt de matériaux.

La RN 137 borde la zone à l'Ouest. Le nord du secteur d'étude est un ancien corps de ferme aujourd'hui transformé en habitation.

Quelques arbres ponctuent le paysage notamment aux limites Nord.

Périmètre et marge de recul (Source la boite de l'espace)

Dispositions réglementaires en vigueur

Le site étant situé à proximité de la RN137, une bande d'inconstructibilité de 100 mètres s'applique à compter de l'axe de cette route.

Article L111-6 du code de l'urbanisme

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

Article L111-7 du code de l'urbanisme

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;

2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;

3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;

4° Aux réseaux d'intérêt public ;

5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire, photovoltaïque ou thermique.

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

Article L111-8 du code de l'urbanisme

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Article L111-9 du code de l'urbanisme

Dans les communes dotées d'une carte communale, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 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.

Objectif de l'étude

Dans le cadre de l'élaboration du PLUi de la Communauté de communes, un dossier Loi Barnier a été réalisé et inséré dans le document pour mieux prendre en compte les nouvelles dispositions. L'objectif est de réduire la marge de recul pour mieux densifier cet espace économique.

Marge de recul initiale : 100 mètres

Nouvelle marge de recul : 50 mètres

L'objet de la présente étude est d'analyser les incidences d'une réduction de la marge de recul sur le secteur à vocation économique de la lande du Moulin.

Le diagnostic

Occupation des sols

Le secteur d'étude concerne l'ouest de la zone d'activité de la Lande du Moulin. Actuellement, le sud du secteur d'étude est occupé par des espaces agricoles et naturels. Le nord du secteur est une propriété composée d'un grand jardin arboré et d'une ancienne bâtisse agricole aujourd'hui inhabitée. Le sud et l'est du secteur sont dédiés à des activités économiques.

Le sud de la zone d'activité, de l'autre côté du rond-point « cacahuète », est occupé par une scierie et un pôle d'équipement de loisirs aquatiques autour d'un étang.

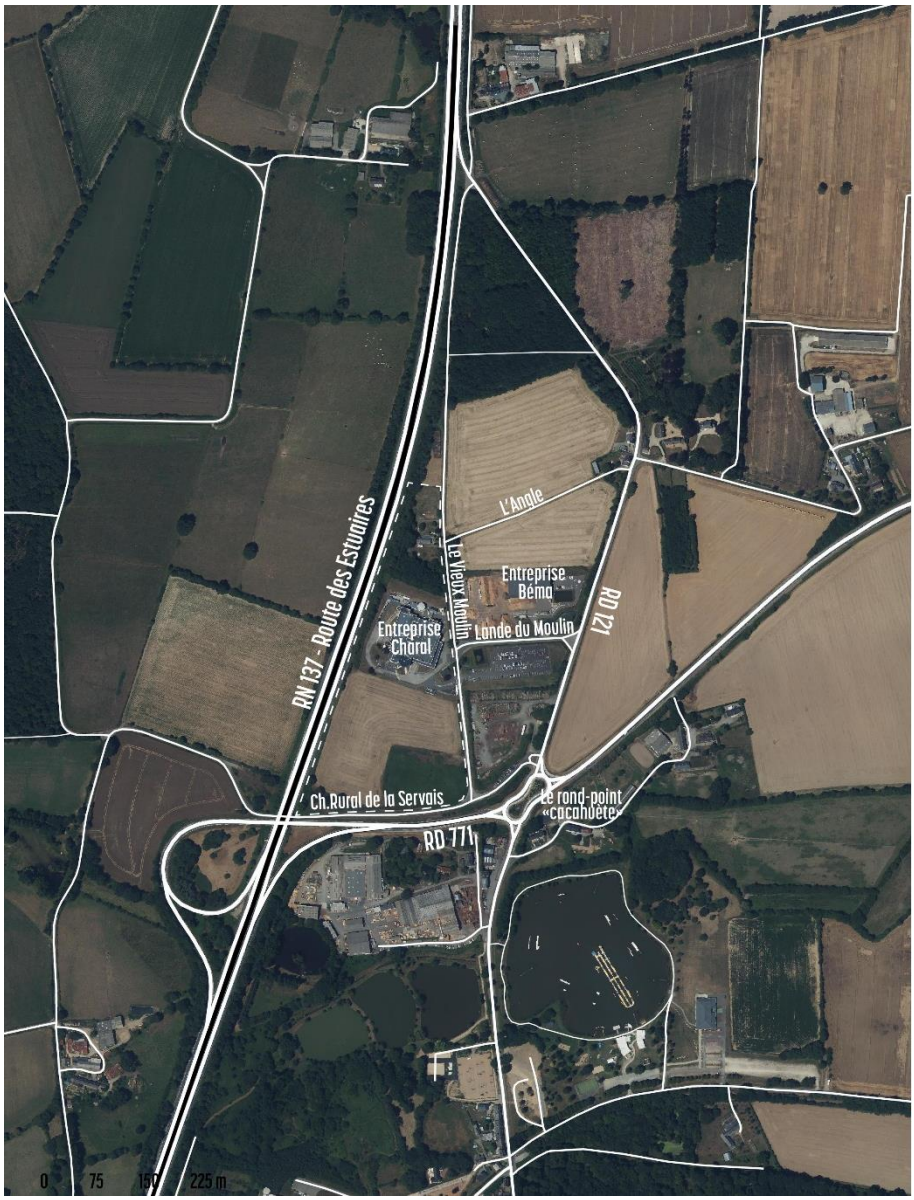
Occupation des sols (Source BD MOS).

Desserte du projet

Le site étudié est desservi directement par la rue du vieux Moulin. Cette route est utilisée par l'entreprise Charal. L'aire de stationnement et le site de stockage de bois sont desservis par la RD 121 tandis que l'entreprise Béma est accessible depuis la Lande du moulin qui relie la RD 121 à la rue du vieux moulin.

Vue de puis la RD121

La zone d'activité de la lande du moulin est facilement accessible depuis la Route nationale 137 dont un échangeur vers la RD 171 (vers Chateaubriant) se situe juste au sud du site. L'entrée vers la RN se situe à moins d'un kilomètre au nord du secteur par la RD 121.



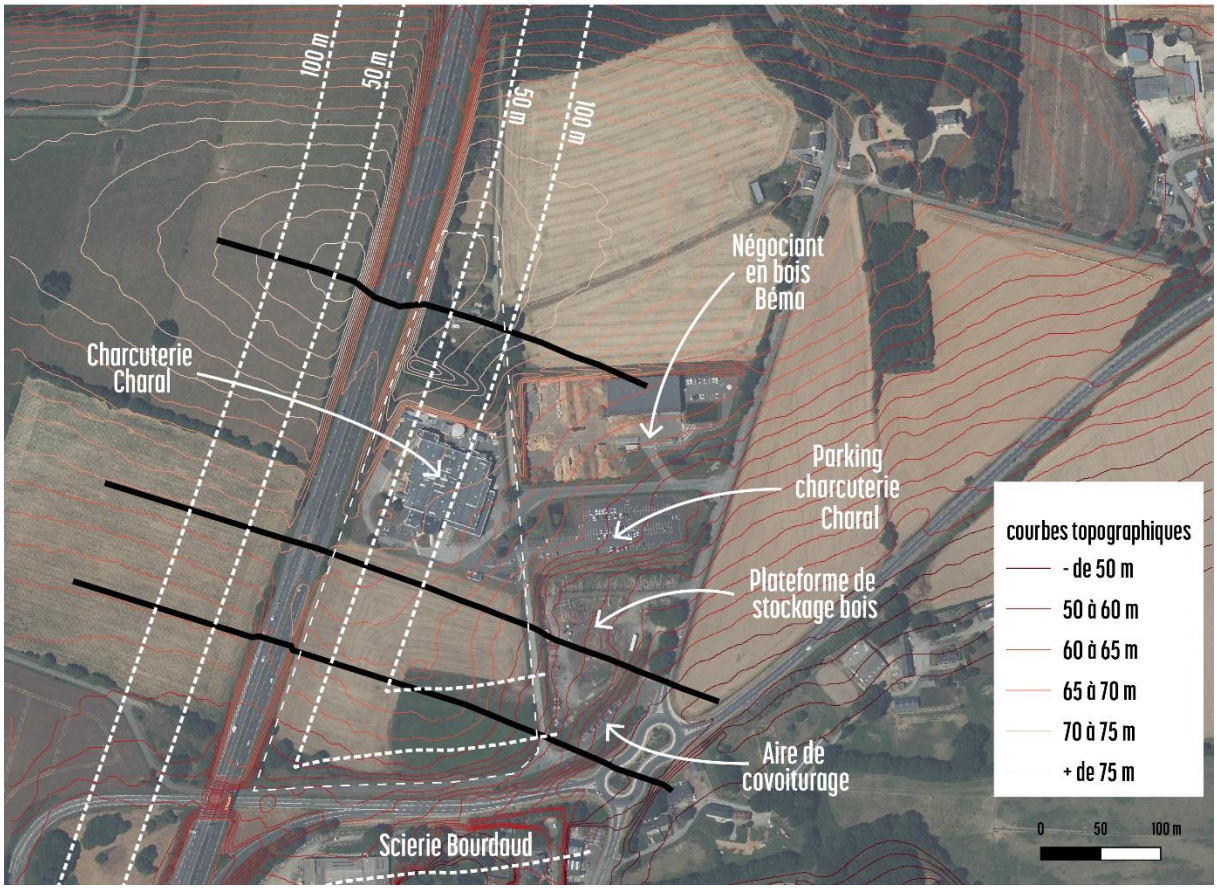
Vue sur le rond-point cacahuète

Topographie et perceptions visuelles actuelles du site

Une zone de covisibilité liée à la topographie depuis la RN. Au nord la route est encaissée (voir photo F/G) tandis qu'au sud, la route est au-dessus du niveau du champs (voir photos D/E). Cette covisibilité est accentuée au sud par une rupture de la bande boisée présente le long de la route(voir photos D/E), entre la limite sud de l'entreprise Charal et l'échangeur.

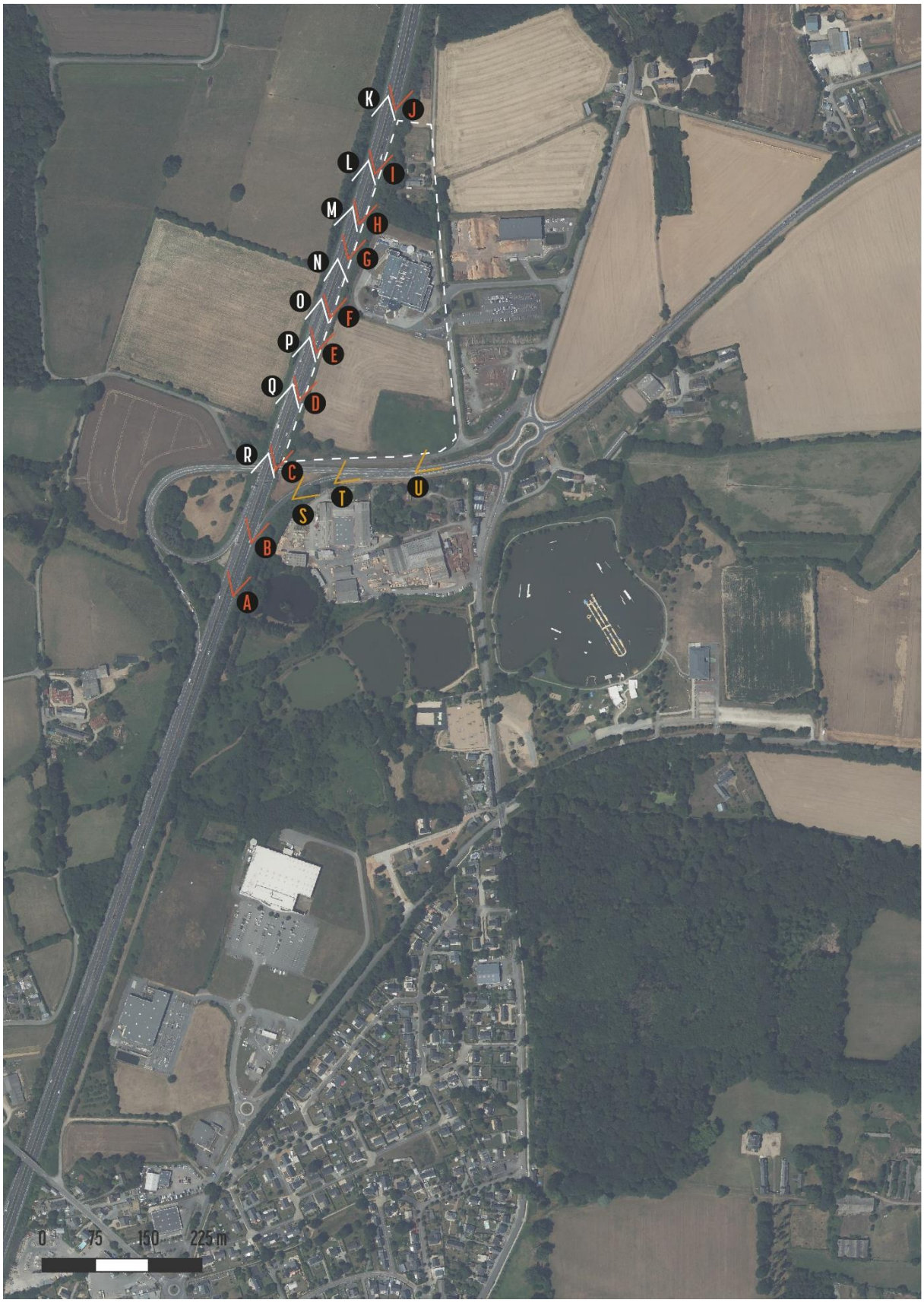
Le milieu du secteur est occupé par l'entreprise Charal qui se trouve, en surplomb par rapport au niveau de la route dont le talus est arboré (voir photos.F).

(photos pages suivantes)



Courbes topographiques et plan de situation (Source la boite de l'espace)

La situation de la zone « en pente » offre des vues depuis les dessertes et les voies. Mais elle offre aussi la capacité d'organiser les paysages économiques et un jeu d'enseignes sur l'ensemble du site. La courte fenêtre qu'offre la RN137 sur la zone peut être maintenue et qualifiée pour conserver une ambiance de qualité tout en permettant une forme de publicité depuis la voie reliant Rennes à Nantes.


K
J
L
I
M
H
N
G
O
F
P
E
Q
D
R
C
T
U
S
B
A
0
75
150
225 m

Depuis la RN 137 du sud vers le nord, période estivale

A

B

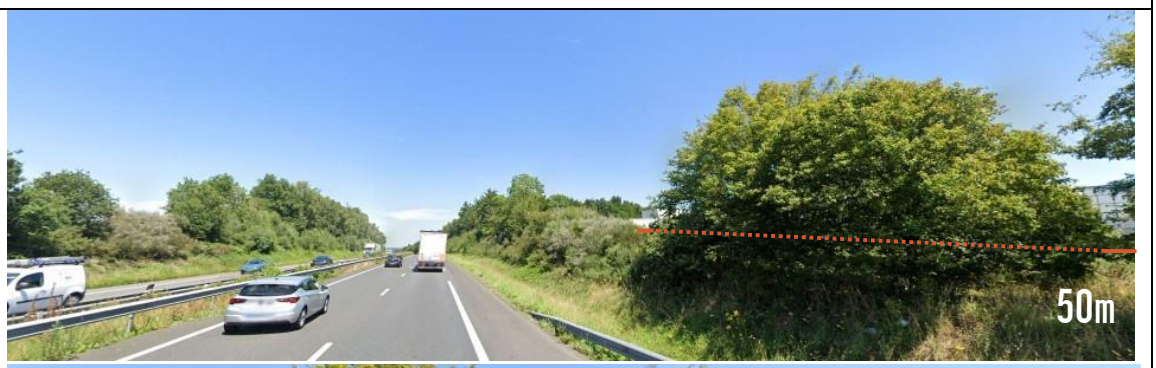
Après l'échangeur, depuis le pont, la position en surplomb offre une vue vers le sud du secteur. La présence d'un bosquet d'arbres d'ampleur cache une partie du secteur, notamment la partie la plus proche de la route.

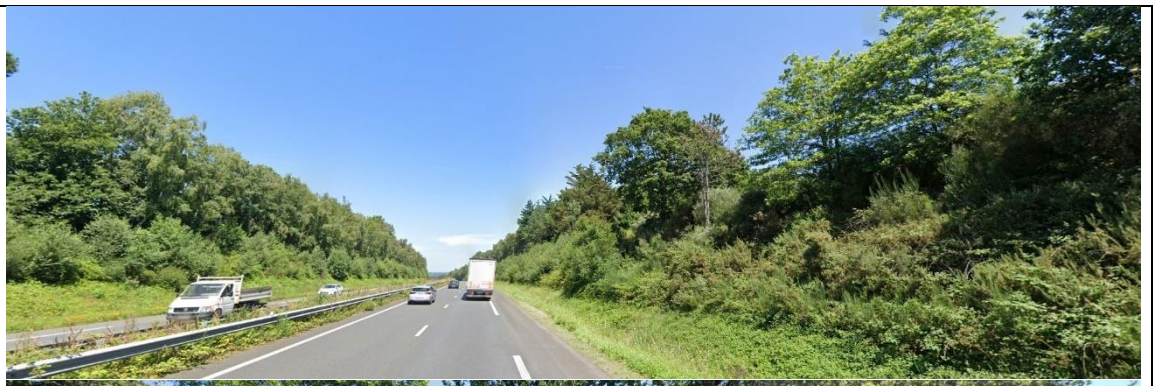
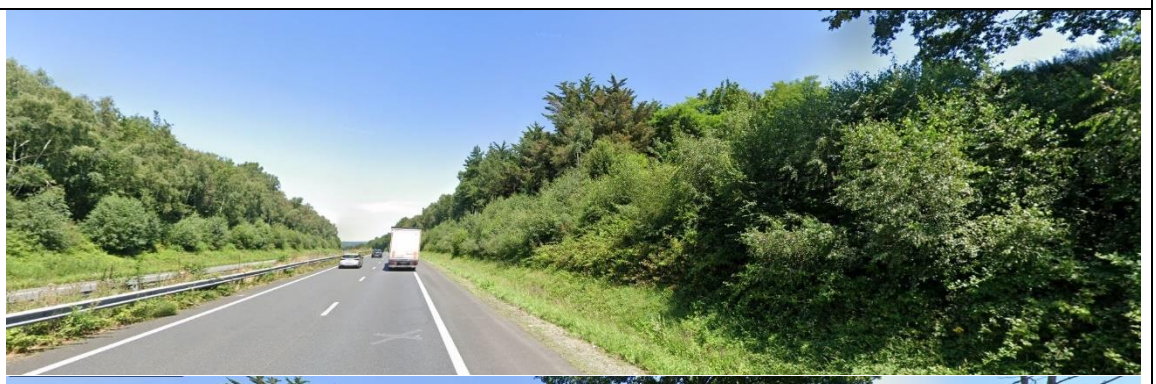
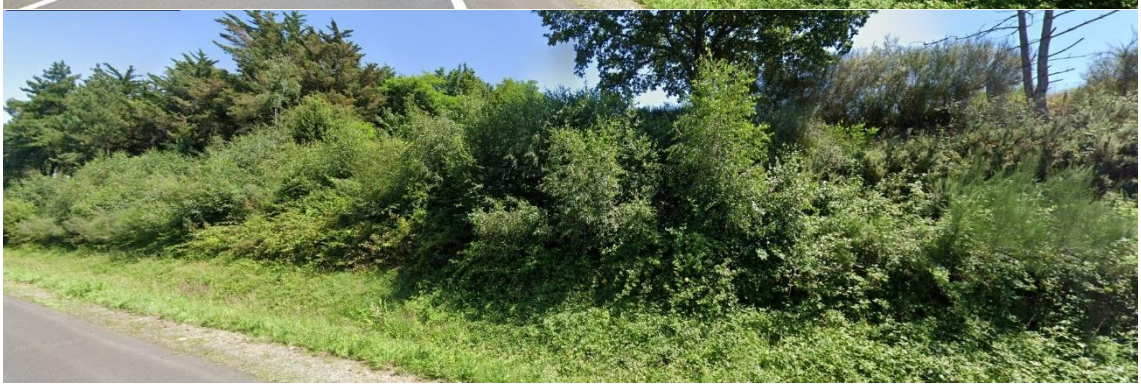
C

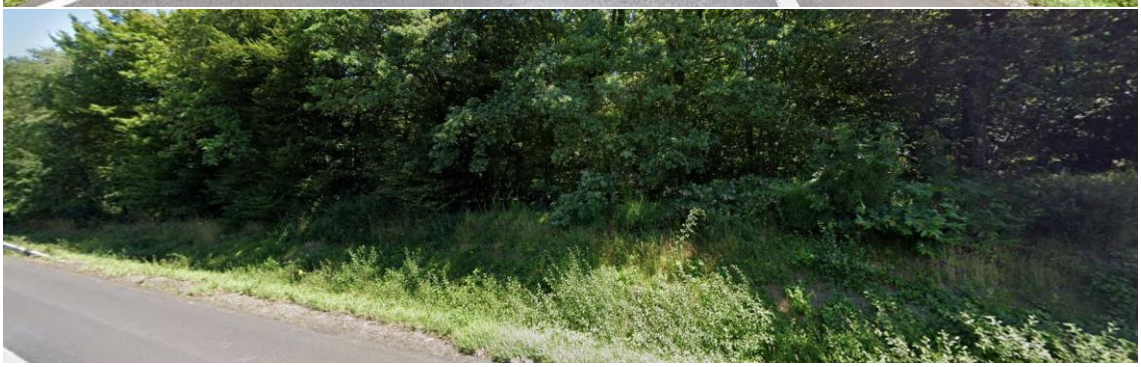
Quelques arbres prolongent cette semi-perméabilité sur le site.

D

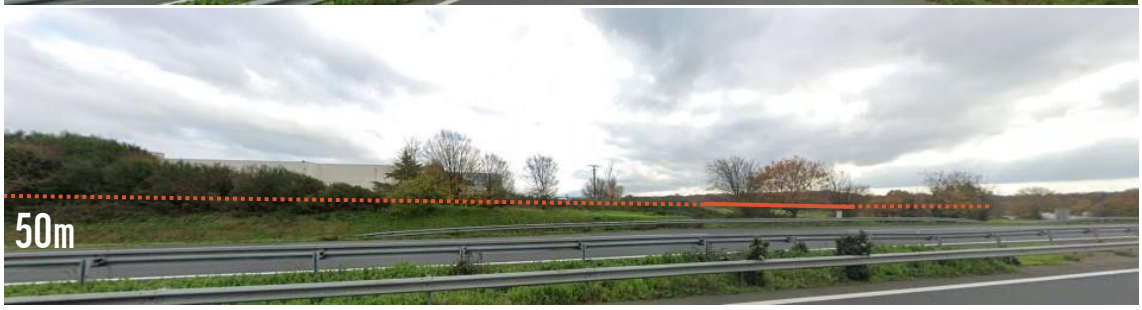
L'absence de végétation crée une ouverture paysagère sur le paysage agricole. L'entreprise Charal est également visible.

E	 La fenêtre paysagère offre une vue panoramique. Le terril d'Abbaretz est visible depuis la route.
F	 Quelques mètres au sud de la limite sud de l'entreprise Charal, la route s'encaisse peu à peu. La végétation s'étoffe. L'entreprise est alors peu perceptible.

G	 La route est ensuite complétement encaissée et les talus sont largement boisés. Le site n'est plus visible.
H	 

I	
J	

Depuis la RN 137 du nord vers le sud, période automnale	
K	
L	
M	
N	

O	 Lorsque la végétation perd ses feuilles, le site Charal est légèrement plus visible mais la présence du végétal attenue tout de même la covisibilité
P	

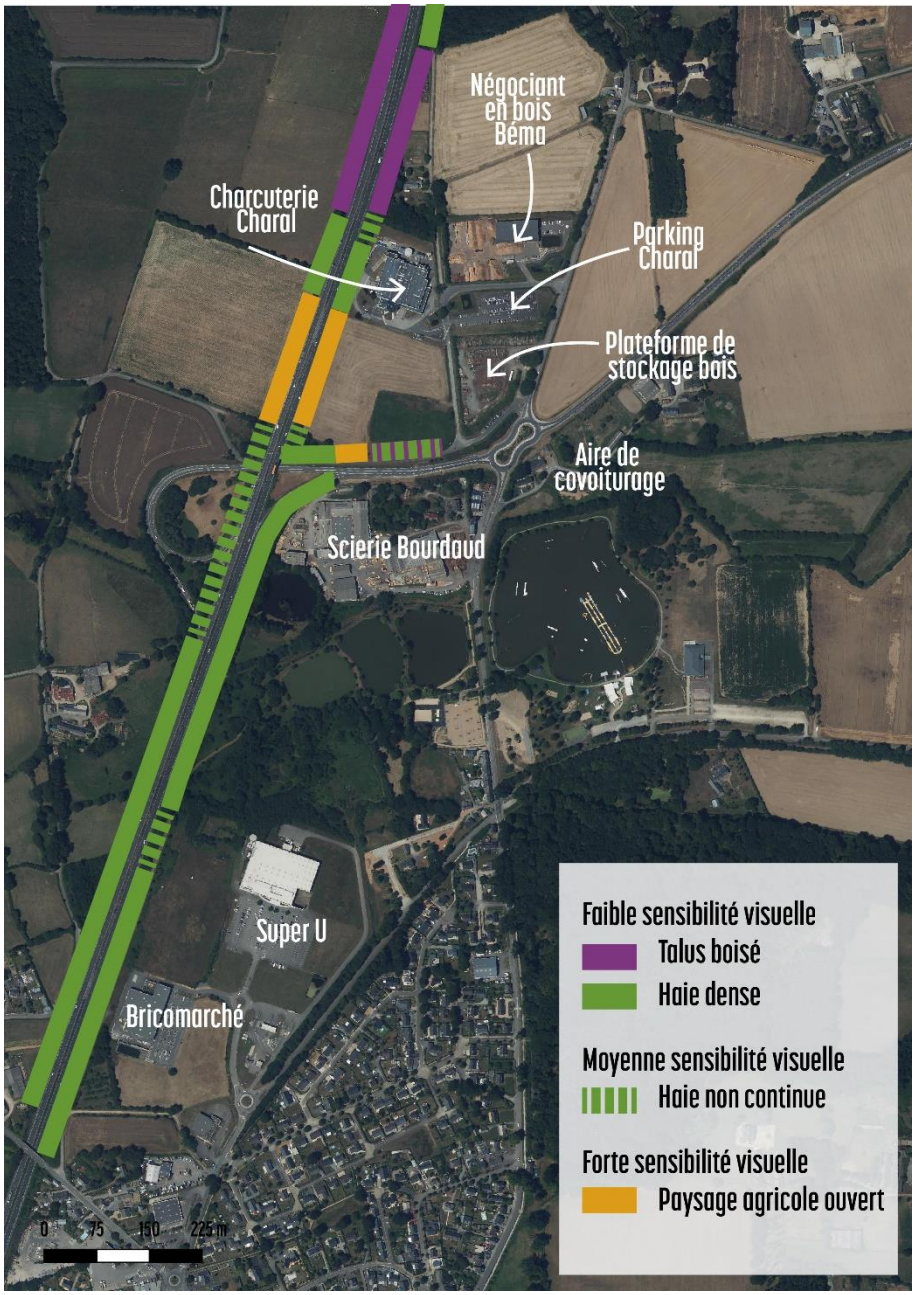
Q	
R	

Depuis l'échangeur vers la RD 771, période estivale	
S	Depuis la sortie vers la RD771, le bosquet d'arbres cache en grande partie le site. Une percée rend perceptible le stockage de l'entreprise Béma
T	Dans la continuité, lorsque la route est au niveau altimétrique du secteur d'étude, celui-ci est visible car la haie est basse. L'entreprise Charal est visible.
U	Au niveau de la voie d'insertion, la route est en dessous du niveau du secteur d'étude. Le talus est végétalisé avec une strate arbustive qui fait écran.

Synthèse des perceptions

Sur un tronçon plus long, les activités économiques déjà en place sont invisibles ou très peu visible. La topographie ou la présence de haies et boisements masquent les bâtiments. Seule l'entreprise Charal est visible depuis la route en direction du nord où la parcelle agricole ouverte créé une fenêtre paysagère. La limite sud de l'entreprise n'est pas végétalisée et la topographie en léger surplomb donne à voir l'entreprise qui a d'ailleurs tourné sa devanture architecturée et son enseigne pour être visible depuis ce point de vue.

Au niveau de l'échangeur avec la RD771, la route descend petit à petit en dessous par rapport au niveau du secteur de projet. Celui-ci est alors perceptible sur un court instant.



Sensibilités et perceptions (Source la boite de l'espace)

Implantations

Les bâtiments d'activités économiques déjà implantés se trouvent entre 30 m au plus proche de l'axe de la RN 137 et 160 m pour le super U qui est le plus éloigné. La plupart sont entre 50 m et 60 m de l'axe de la RN 137.

Distances depuis la RN137 (Source la boite de l'espace)

Bilan des enjeux

Sécurité et accès

L'impact sera nul sur la RN 137 car il n'y aura pas d'accès direct.

Les accès depuis et vers la RN 137 sont déjà structurés et aménagés pour accueillir des flux journaliers forts et des passages de poids lourds. En effet ces accès sont les jonctions avec la RD771 qui relient la RN137 à Chateaubriant.

Nuisances

Le secteur accueille déjà des entreprises générant des nuisances sonores (scierie, transformation de bois) et / ou qui génère des flux de véhicules et de poids lourds. Il n'y a pas d'habitation à proximité sauf une, au nord du site qui est incluse dans la zone à vocation économique.

Gestion des eaux

Le sud du secteur est en contrebas par rapport à la route et la pente descend vers l'est. Le Nord du secteur est en surplomb mais la pente naturelle descend également vers l'est. Il n'y a donc pas de risque de ruissellement sur la RN 137.

PARTI D'AMENAGEMENT

Il conviendra d'assurer la continuité hydraulique de réseau en place. L'imperméabilisation du site sera limitée autant que possible et les eaux pluviales seront traitées à la parcelle. Des noues et des dépressions pourront venir compléter le dispositif de gestion des eaux. Les parkings pour les véhicules légers devront être préférentiellement perméables.

Les espaces de stationnement devront être perméables (uniquement pour les véhicules légers) et paysagers (pour les véhicules légers et lourds) afin de garantir l'infiltration des eaux et afin de valoriser ces espaces peu qualitatifs.

Paysage

Le nord du secteur est en surplomb par rapport à la route et la végétation sur les talus rendent le secteur non visible depuis la RN 137.

L'aménagement du sud du secteur aura un impact quelque soit la distance d'implantation par rapport à la route. En effet, la percée paysagère sera obstruée par les futures constructions.

Les implantations des bâtiments environnants se situent à une cinquantaine de mètres de la RN mais la densité végétale et la topographie les rendent peu visibles.

PARTI D'AMENAGEMENT

Les échanges visuels seront en partie cadrés par la végétation implantée dans l'espace d'inconstructibilité, sur les limites de zone et au sein de la zone.

La frange sud de la zone devra être traitée au moyen d'une haie dense permettant une forte intégration paysagère de la zone.

Les quelques linéaires végétalisés existants le long des axes viaires devront être conservés afin de limiter l'impact du projet et de favoriser son intégration.

Afin de jouer entre intégration paysagère et effet de vitrine, une bande paysagère composée de bandes boisées denses et d'espaces mêlant arbustes bas et espace enherbée permettant de laisser passer des vues ponctuelles vers la zone devra être aménagée.

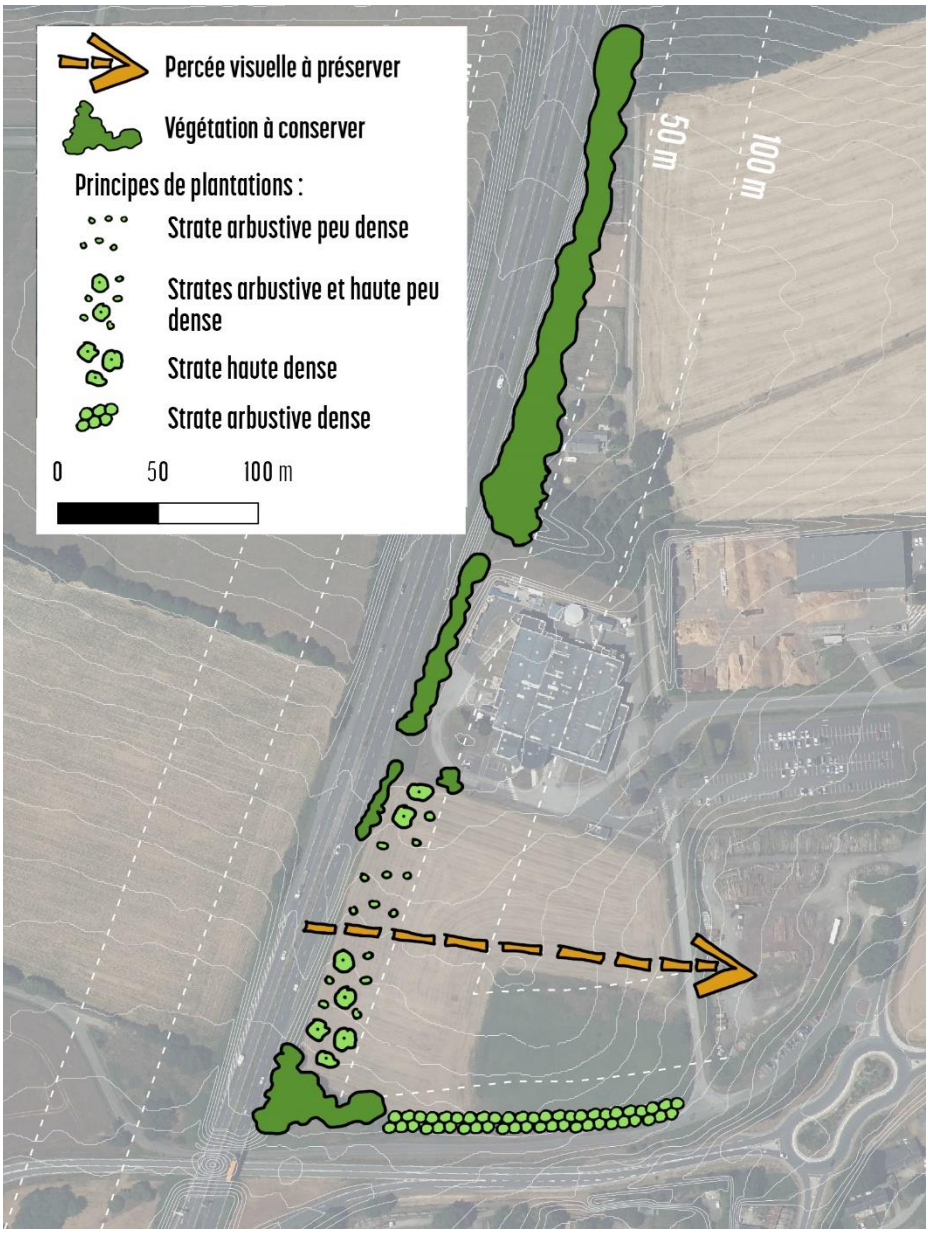
Elle sera aménagée depuis la limite d'emprise. Elle intégrera la zone et la valorisera. De ce fait, des perspectives visuelles vers la zone seront possibles depuis la RN 137.

La clôture sera intégrée au sein de la bande de restriction de construction et non en vis-à-vis directe avec la route. Un accès devra alors être conservé pour permettre une fauche et un entretien des plantations.

Toutes les aires de stationnement de surface seront obligatoirement paysagées avec la plantation d'un arbre tige pour 5 places de stationnements si le parking contient plus de 6 stationnements

D'une manière générale, tout espace extérieur libre (hors bâtiment, stationnements et aires de manœuvre) devra être valorisé par un travail végétal. Tout aménagement minéral non écologique et non justifié par l'activité du bâtiment projeté est proscrit (pour les sols imperméables, privilégier des sols respectueux de l'environnement de type enrobé à liant végétal).

La mise en place de surfaces libres végétales laissées en prairies avec une fauche tardive sera préférée à toute surface extérieure engazonnée nécessitant un entretien régulier.



Architecture et formes urbaines

Le site s'inscrit dans un secteur dédié aux activités économiques, au milieu d'une zone d'activités. L'aménagement paysager de cette zone est actuellement peu qualitatif, voire inexistant.

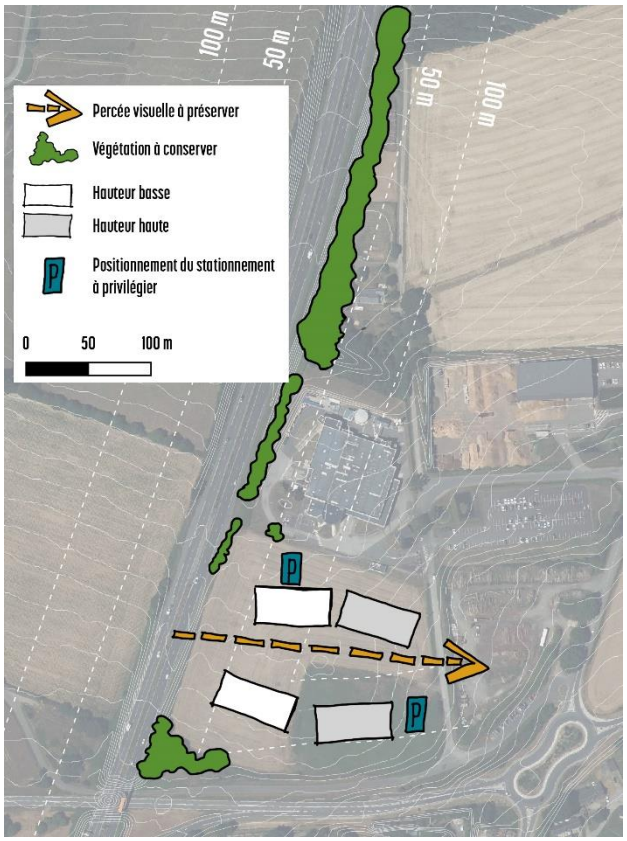
Toutefois, le secteur a pour vocation d'accueillir des bâtiments d'activités pouvant présenter des volumes importants en façade de la RN 137.

PARTI D'AMENAGEMENT

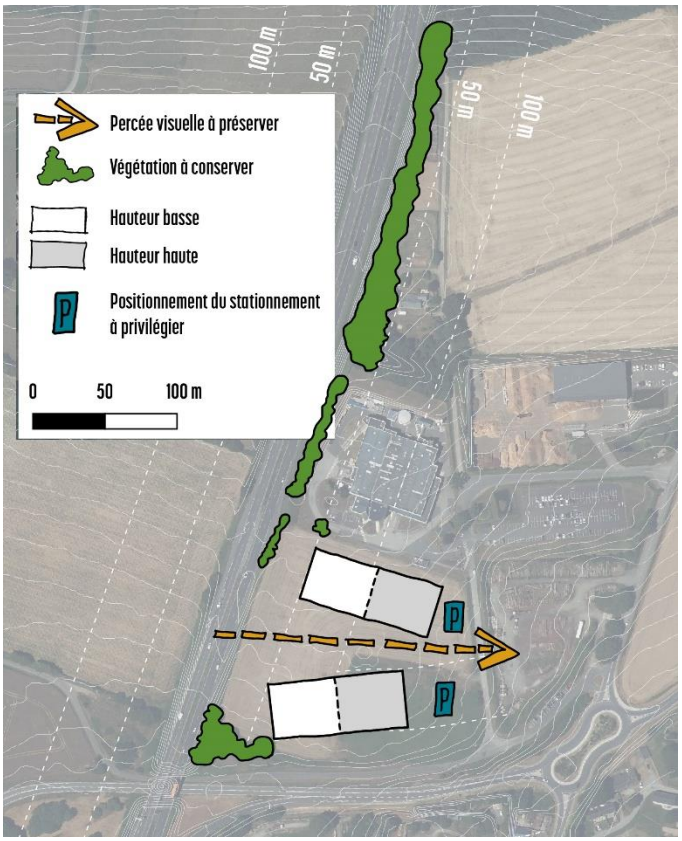
Il est important de faire attention à la fois la monotonie possible des volumes et aussi à l'impact possible des couleurs dans le grand paysage.

Le ou les bâtiments seront situés en léger contrebas de la RN 137. La volumétrie des bâtiments accompagnera la pente naturelle du sud du secteur. En partie la plus proche de la route, les hauteurs seront limitées tandis que sur la seconde moitié Est du secteur, les hauteurs pourront être plus hautes.

Principe d'implantation pour des cellules de 1 000 et 5 000 m²



Principe pour des cellules de 1 000 m²



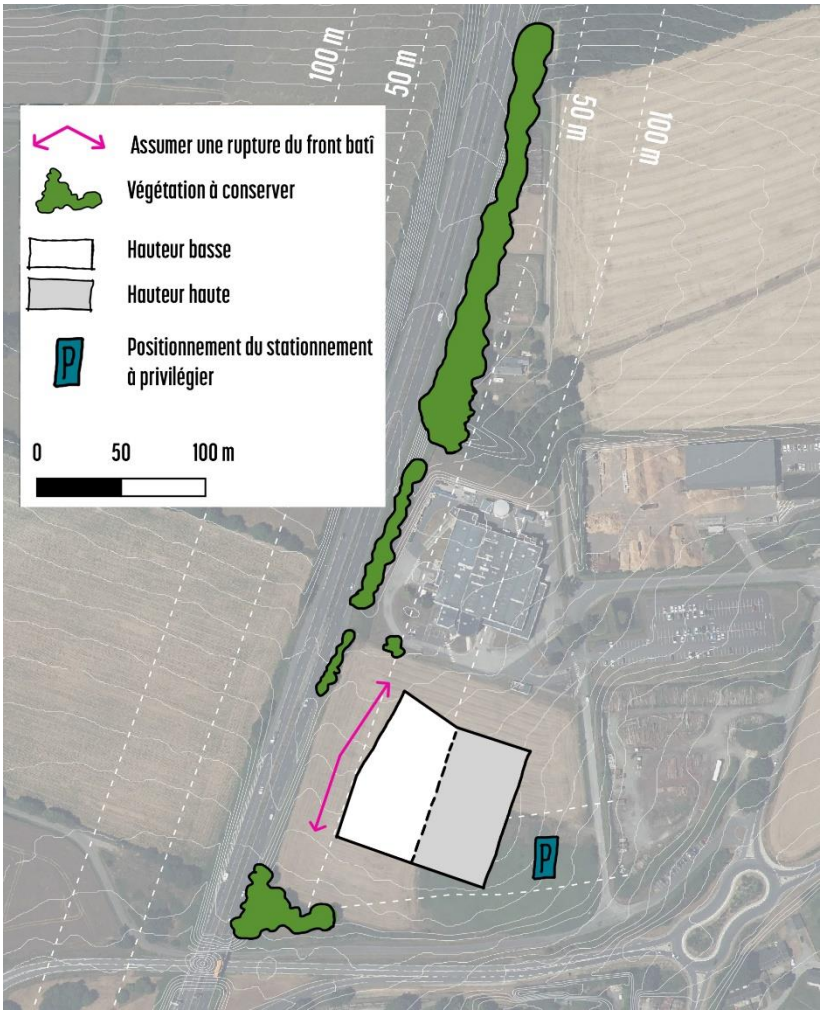
Principe pour des cellules de 5 000 m²

Pour des petites et moyennes cellules, les toitures en V inversés seront privilégiées avec un sens du faîtage présentant un axe plus ou moins Est-Ouest afin de rappeler les différents plans de l'horizon.

Une percée visuelle est à conserver autant que possible.

Principe d'implantation pour des cellules de 10 000 m²

Pour une grosse cellule, une rupture de façade est à privilégier pour éviter un front bâti monotone.



Principe pour des cellules de 10 000 m²

Insertion paysagère

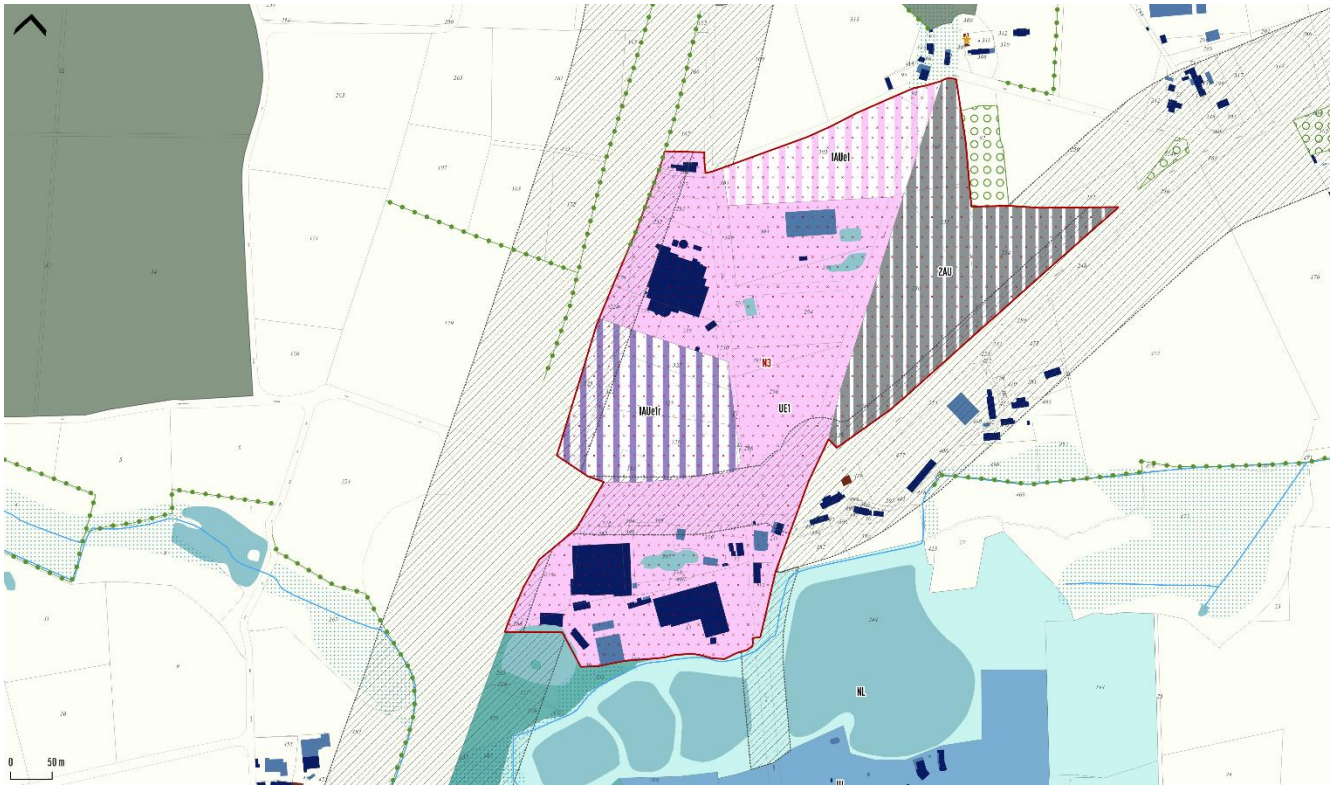
Conclusions

L'analyse révèle qu'**une réduction de la marge de recul à 50 mètres** (contre 100 mètres actuellement) **est compatible 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**.

Ainsi, le plan local d'urbanisme intercommunal retranscrit cette nouvelle marge au sein de ses différentes pièces.

Transcription dans le règlement graphique

Le zonage du PLUi prend en compte une réduction de la marge de recul de 100 mètres à 50 mètres.



Extrait du zonage du PLUi (version pour approbation)

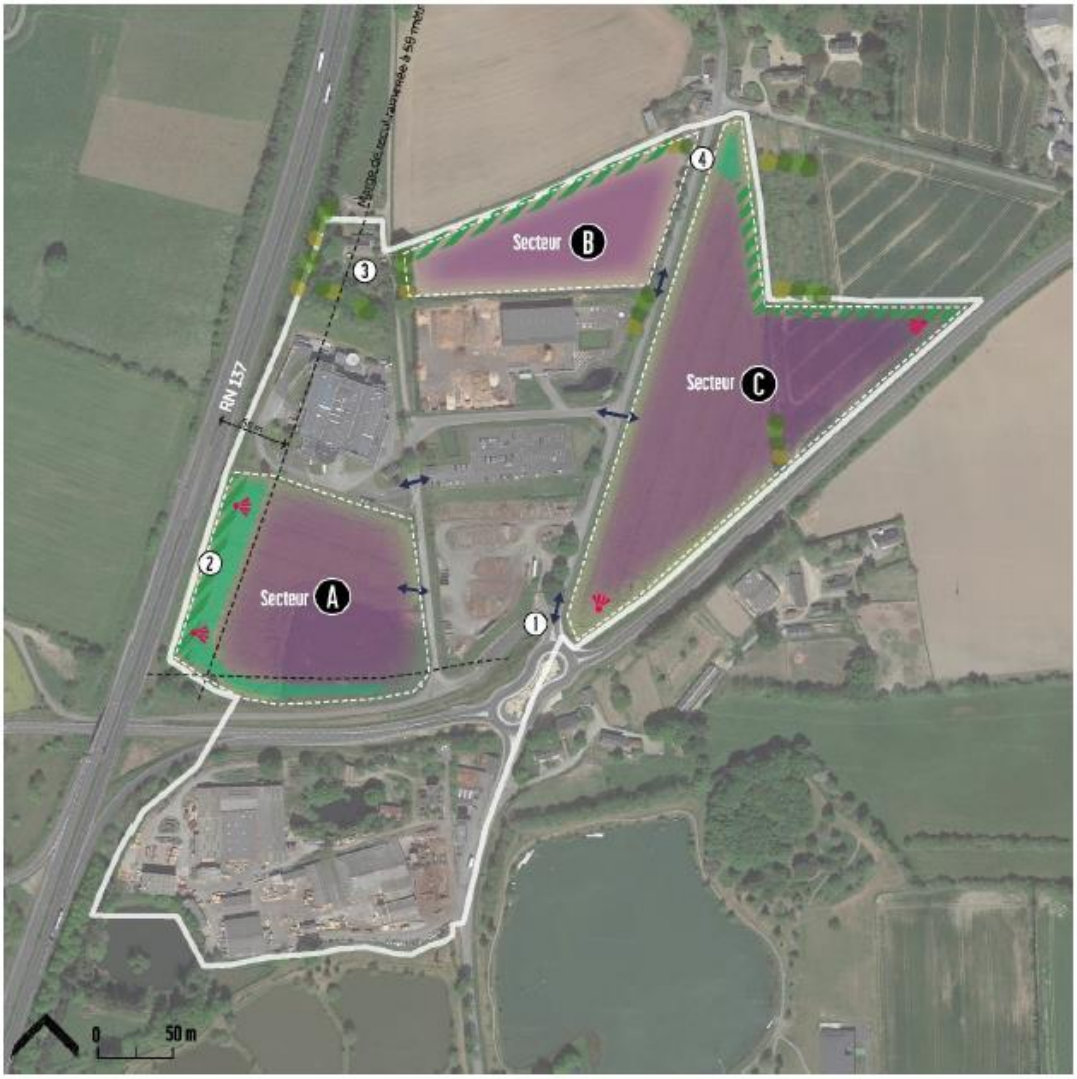
Transcription dans le règlement écrit

Le règlement écrit reprend les dispositions liées aux marges de recul et aux routes classées à grandes circulation.

Ces dispositions reprennent le Porter-à-connaissance. (cf. règlement littéral)

Transcription au sein de l'OAP

Extrait de l'OAP N4 // ZA de La Lande du Moulin



Périmètre(s)

- Périmètre global de l'OAP
- Secteur au sein de l'OAP dans lequel une opération d'ensemble est souhaitée.

Vocation(s)

- Economie — Secteur à vocation économique
- (2) Principe d'aménagement spécifique décrit dans l'OAP rédigée.

Accessibilité et mobilités

- Principe de desserte et d'accès, en double sens ou à sens unique.
- Accès complémentaire à proposer, à sens unique.
- Principe de cheminement doux à créer ou à conserver.
- Placette d'organisation des dessertes et/ou carrefour à aménager

Implantations et volumes bâtis

- Implantation bâtie à favoriser et orientations des bâtiments à envisager
- Conserver des espaces non construits et reculer les fronts bâtis

Environnement et paysages

- Préserver les espaces en eau et les zones potentiellement humides de toute urbanisation.
- Conserver les caractéristiques et les composantes naturelles du secteur
- Conserver au maximum les boisements, les arbres, les haies et talus... et tous les motifs végétaux existants.
- Créer des franges paysagères de transition avec les espaces agro-naturels
- Rechercher une gestion intégrée et surfacique des eaux pluviales sur la base de systèmes variés pour l'écoulement, l'infiltration ou la récupération.
- Conserver les vues patrimoniales et les paysages