

REVISION DU PLAN LOCAL D'URBANISME

DOSSIER D'APPROBATION

ÉTUDES LOI BARNIER

Pièce n° 6.10



Commune de Brech

Etude de programmation urbaine

- Etude urbaine dans le cadre d'un dossier Loi Barnier.
- Prise en compte des articles L. 1111-6 et L. 1111-8 du Code de l'Urbanisme

RENNES

Parc d'activités d'Apigné
1, rue des Cormiers - BP 95101
35651 LE RHEU Cedex
Tél. 02 99 14 55 70
Fax 02 99 14 55 67
rennes@ouestam.fr

NANTES

Le Silion de Bretagne
8, avenue des Thébaudières
44800 SAINT-HERBLAIN
Tél. 02 40 94 92 40
Fax 02 40 63 03 93
nantes@ouestam.fr
www.ouestam.fr



Ouest Am
Développement et aménagement des territoires

INTRODUCTION.....	3
MÉTHODOLOGIE DE PROJET.....	9
DIAGNOSTIC PAYSAGER.....	11
DIAGNOSTIC PAYSAGER PAR SITE	11
LES NUISANCES	21
DIAGNOSTIC ARCHITECTURAL	22
DIAGNOSTIC SECURITE.....	23
DIAGNOSTIC URBAIN.....	24
SYNTHESE DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT .	32

INTRODUCTION

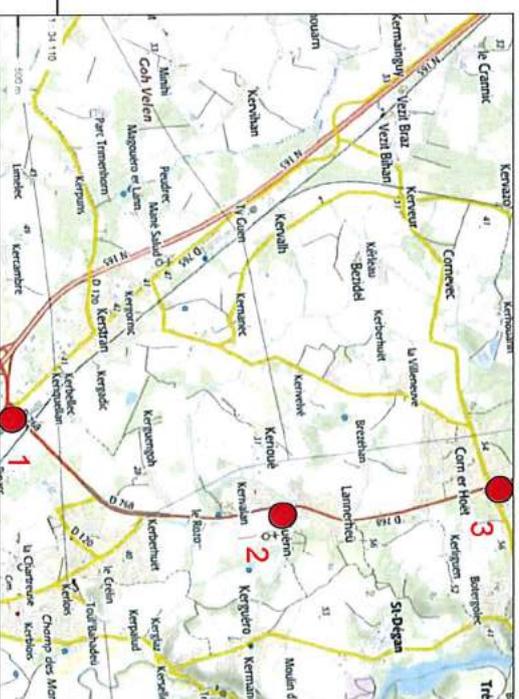
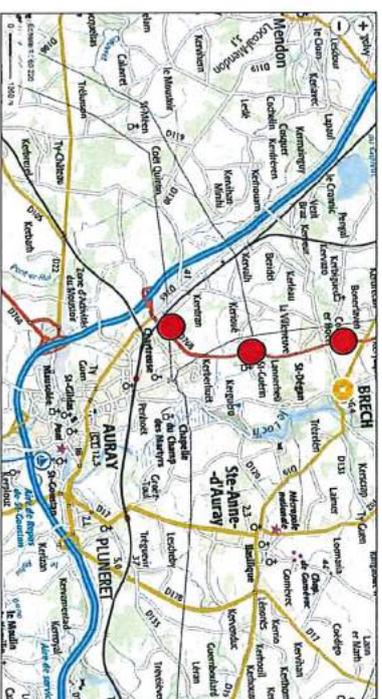
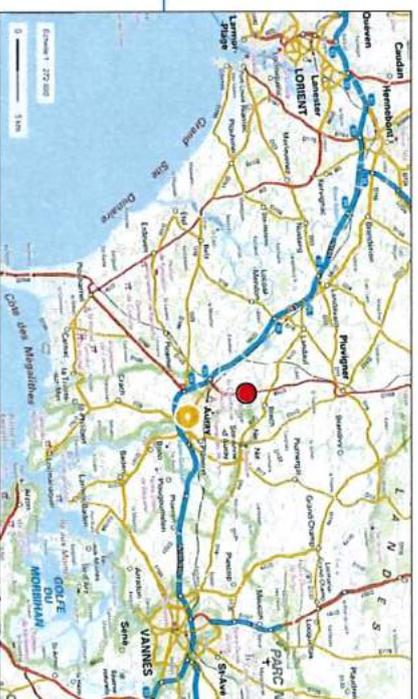
La commune de Brech est traversée par la Route Départementale RD 768, axe routier reliant le bourg de Brech à la RN 165 au sud et aux communes de Pluvigner et Baud au nord.

L'axe routier longe principalement des zones urbanisées alternant avec des espaces agricoles.

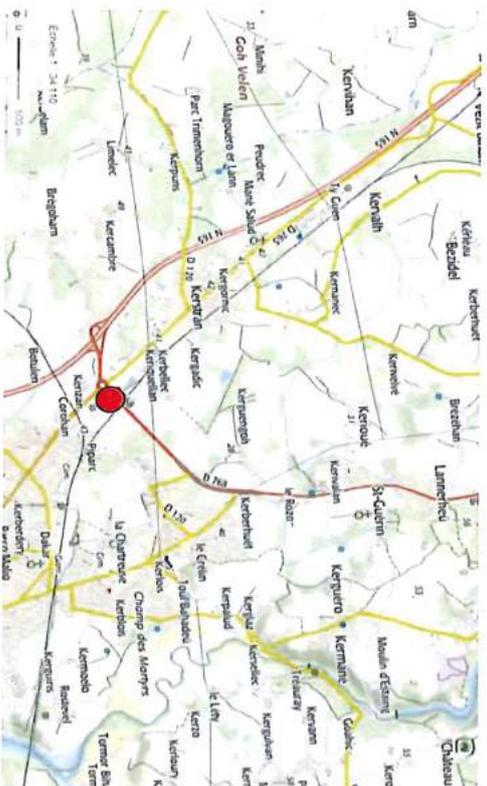
La présente étude porte sur 3 sites qui jalonnent l'axe routier du sud au nord :

- 1- site de Kéizanz, à la sortie de l'échangeur avec la RN 165, s'inscrivant dans un secteur à vocation d'activités économiques,
- 2- site de Corn er Hoët / Lan er Rheu, au niveau du chemin de Kerliguen, s'inscrivant dans un secteur à vocation d'habitat
- 3- site de La Madeleine, route de Corn er Hoët, situé également dans un secteur à vocation d'habitat.

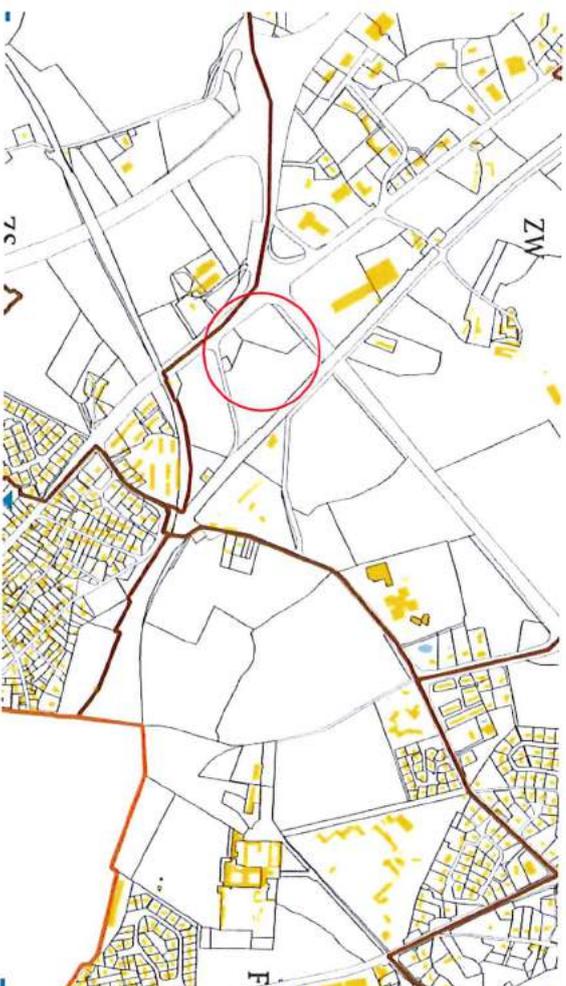
Dans le cadre de son PLU, la commune prévoit un confortement de l'urbanisation sur des sites déjà urbanisés et notamment sur chacun de ces 3 secteurs décrits ci-après.



Secteur 1 : Site de Kérizan



Le site de Kérizan se situe entre le rond-point de sortie de la RN 165 et la voie ferrée. Il se situe au carrefour des différentes infrastructures routières et ferroviaires. Il se situe à l'articulation entre les parcelles dédiées à l'activité (parc d'activité de Kerstran qui s'étend sur plusieurs hectares au nord) mais aussi dans la continuité urbaine des lotissements d'habitation plus au sud. A noter la présence de l'aire de co-voiturage en lien avec le giratoire d'entrée à Brech. Compte-tenu de sa situation stratégique en termes notamment de desserte routière, ce secteur est amené à s'urbaniser dans la continuité du pôle d'activités existant.



Secteur 2 : Site de Corn er Hoët / Lan er Rheu



Le site de Lan er Rheu se situe dans le prolongement du village de Corn er Hoët au sud-Ouest du centre-bourg de Brech.

Celui-ci constitue un village important de la commune regroupant un habitat pavillonnaire dans un contexte boisé.

Des constructions sont déjà implantées de part et d'autre de la RD 768 accueillant des habitations, services et commerces. Il se dessine autour de la RD une polarité liée au regroupement de commerces et de services.

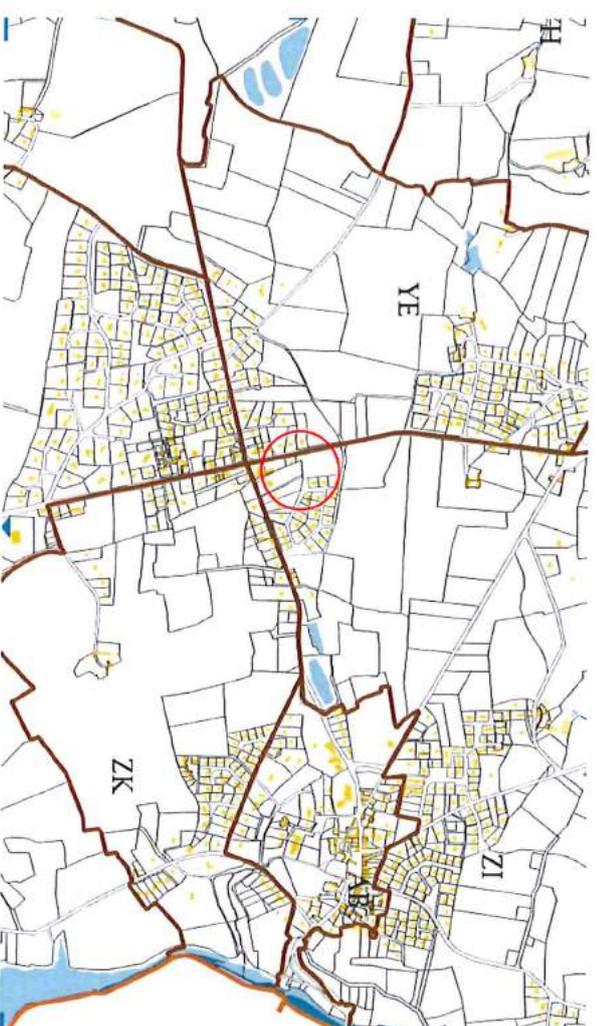


Secteur 3 : Site de La Madeleine / route de Corn er Hoët



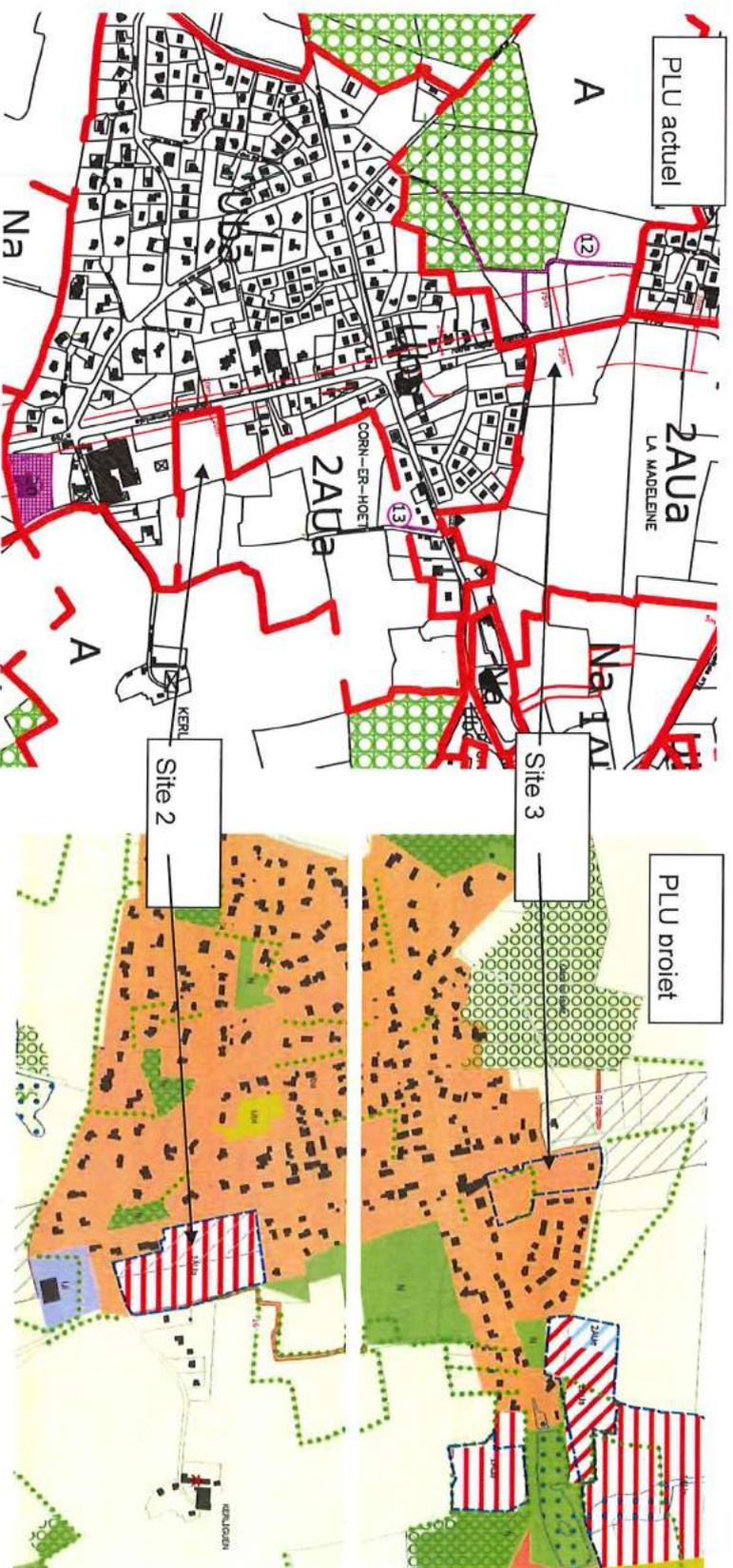
Le site de La Madeleine se situe dans le prolongement nord du hameau de Corn er Hoët à l'ouest du centre-bourg de Brech. Des constructions anciennes et récentes sont implantées de part et d'autre de la RD 768 : de façon continue côté Ouest de la RD, et de façon discontinuë à l'Est.

Plus à l'est, se sont implantés des quartiers récents d'habitation sur le secteur de la Madeleine. En arrière-plan de la RD se distinguent d'importants boisements. Le site identifié est constitué de prairie et fond de jardin entourés par l'urbanisation.



Site 2 et 3 : Corn er Hoët et La Madeleine

Dans le PLU en vigueur, les deux sites sont à cheval entre des zones 2 Aua et Uba. Dans le projet de PLU, il est proposé que le site 2 soit classé en 1Aua (zone destinée à l'habitat et activités compatibles avec l'habitat), et que le site 3 soit intégré Uba (zone également destinée à l'habitat et activités compatibles avec l'habitat).



Sur ces deux secteurs, il est imposé un recul de 75 m vis-à-vis de l'axe de la RD alors, que les constructions environnantes existantes sont implantées avec un recul de 20m.

La présente étude vise à proposer un projet urbain prévoyant une uniformité de recul le long de l'axe routier sur les zones urbanisables ou à urbaniser.

Les enjeux de la mission

Le classement de la RD 768 implique le respect d'une marge de recul de 75m par rapport à l'axe de la voie pour l'ensemble des constructions et installations (article L. 111-6 du Code de l'Urbanisme), à moins qu'une étude ne permette de déroger à cette règle en fixant une règle d'implantation différente (article L. 111-8 du Code de l'Urbanisme).

Article L. 111-8 du Code de l'Urbanisme :

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

Ainsi, le recul pourrait être limité dès lors qu'une justification est apportée et que des prescriptions réglementaires sont prises en considération. L'objectif de cette étude est donc de proposer un diagnostic sur le secteur d'étude, des orientations d'aménagements et une traduction réglementaire à intégrer au document d'urbanisme en vigueur.

MÉTHODOLOGIE DE PROJET

Pour chacun des 3 sites, le projet urbain devra prendre en compte les 5 suivants :

- paysage
- sécurité
- urbanisme
- architecture
- nuisance

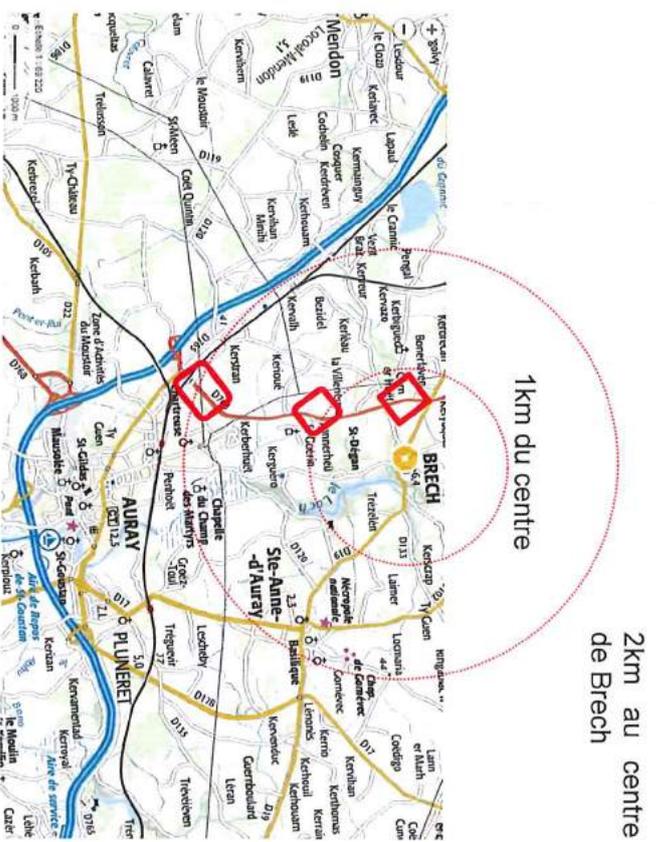
Ces éléments seront traités sous forme de schéma d'organisation répondant aux objectifs (enjeu de visibilité depuis la RD, hiérarchie des voies, conditions d'insertion des bâtiments et des installations extérieures, architecture, insertion paysagère...).

Le présent document se présente en trois parties :

- diagnostic
- définition du projet urbain
- traduction réglementaire.

CONTEXTE

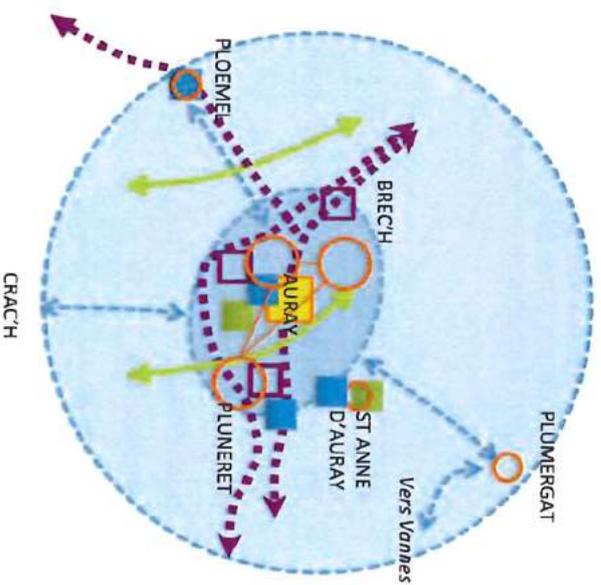
Les sites d'étude se situent à entre 1 et 2 km du centre-bourg de Brech. Compte-tenu de leur situation stratégique le long de l'axe de la RD 768, les 3 sites constituent des secteurs clés en termes de confortement d'habitat ou d'activités. Ils s'inscrivent également dans l'aire d'influence du pôle urbain d'Auray, où Brech constitue un pôle industriel d'importance et se situe à moins d'1 km des polarités d'habitat d'Auray.



→ L'espace de vie du pôle d'Auray

Vocation préférée d'accueil n'entraînent pas l'élévation du niveau des fonctions existantes ailleurs

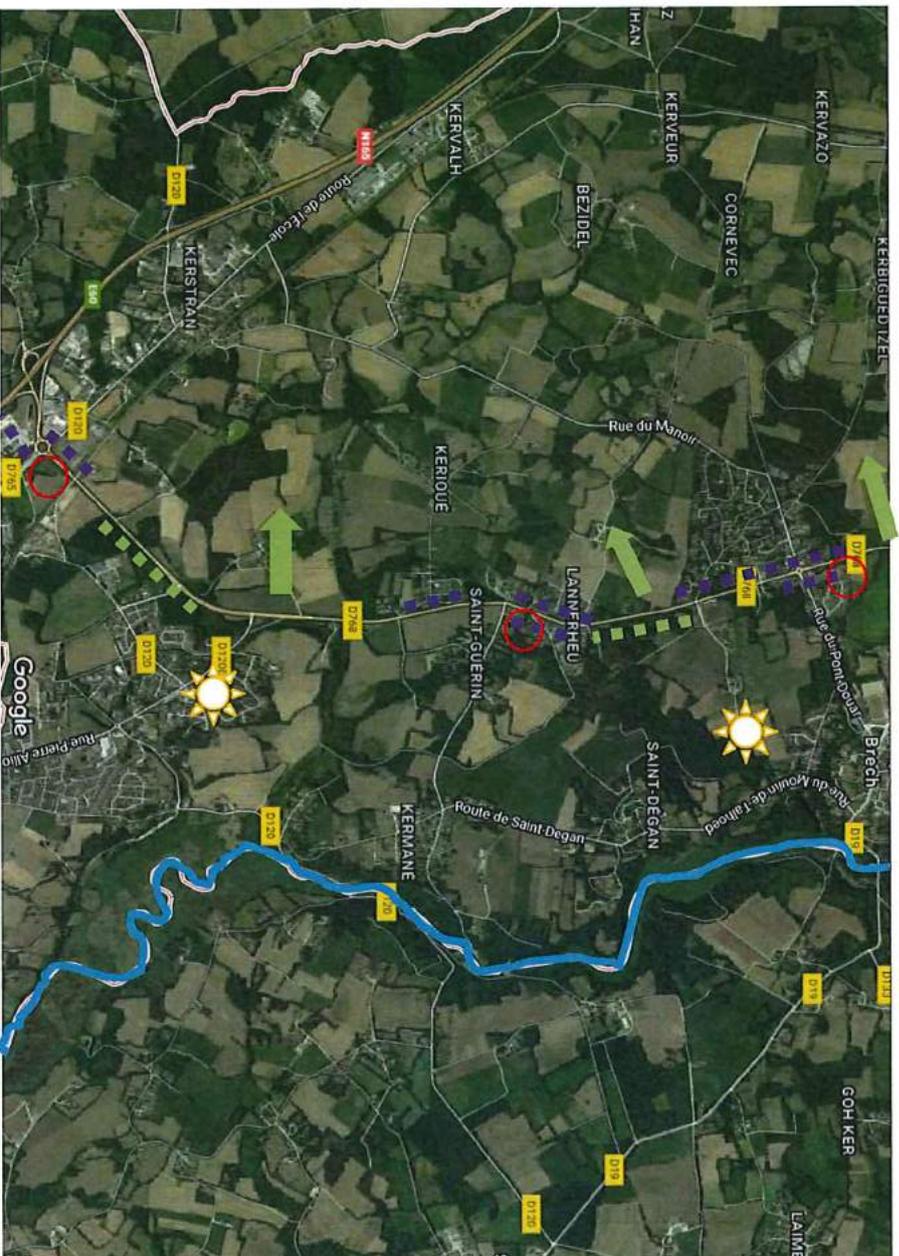
- Pôle commerces, services, équipements
- Pôle industrie
- Pôle tourisme vert
- Pôle transport (halte ferroviaire, aire de covoiturage) et accroche au réseau structurant
- ↔ Organisateur des mobilités locales : bus, TAD, vélo
- Niveau d'intensité de l'offre résidentielle – diversification du parc (RS/RP, LLA,...)
- ↘ Structuration paysagère de l'espace : coupure d'urbanisation



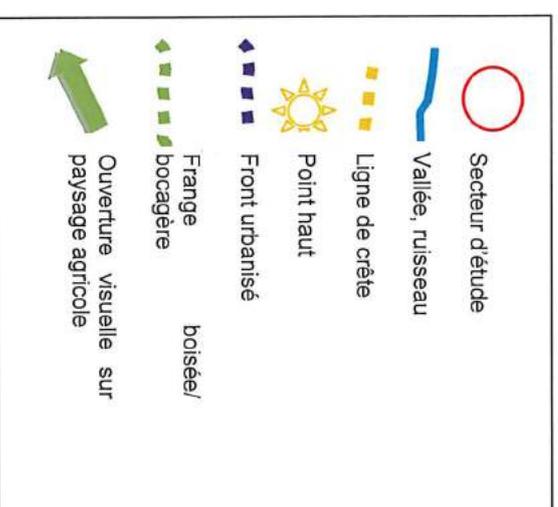
Extrait du Scot du pays d'Auray

DIAGNOSTIC PAYSAGER

La RD 768, contexte paysager



Le paysage de la RD 768 est marqué par une alternance entre paysage agricole et villages urbanisés. Un certain nombre d'entre eux sont en co-visibilité directe avec l'axe routier. Mais l'étalement reste relativement contenu et le maintien d'une trame boisée et bocagère sur le secteur constitue un atout important pour l'identité du territoire de la commune.



DIAGNOSTIC PAYSAGER PAR SITE

1- Site 1 Kérizan : contexte

Le site de Kérizan constitue une dent creuse entre des quartiers d'habitations au sud, des activités industrielles au nord et la voie ferrée à l'est. Il se situe à proximité directe du rond-point d'entrée de la commune de Brech en lien avec l'échangeur de la RN 165. Ce secteur regroupe différentes infrastructures stratégiques pour l'implantation d'activités (services, aire de co-voiturage, accès direct sur la RN 165...). Il s'inscrit dans la continuité du Parc d'activités de Kerstran 1 et 2, accueillant des activités industrielles, de transport, ou de logistique.



Le secteur s'inscrit dans un pôle d'activités du Parc de Kerstran accueillant des activités artisanales, industrielles et logistiques.

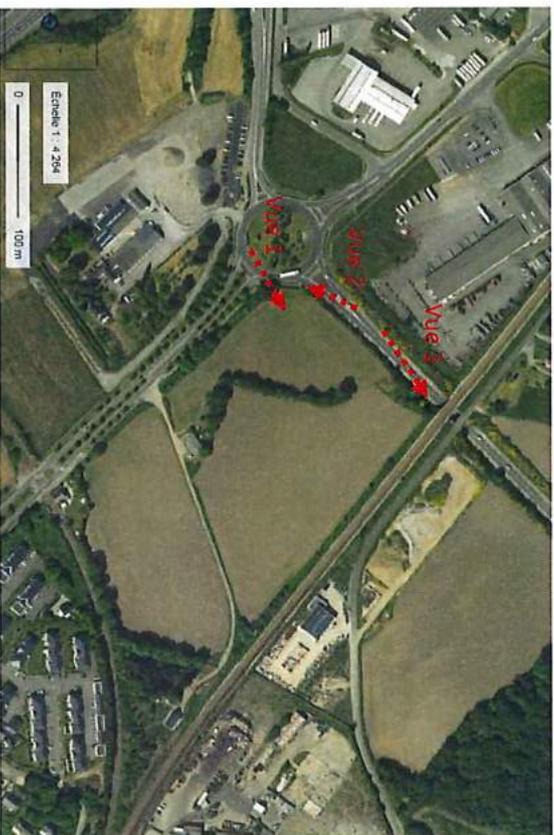


Aire de co-voiturage à proximité de l'échangeur avec la RN 165



Lotissement d'habitations au sud

Perception paysagère du site depuis la RD 768



Vue 1

Vue depuis le giratoire de la RD



Vue 2

Talus de 2,5m en rive de RD

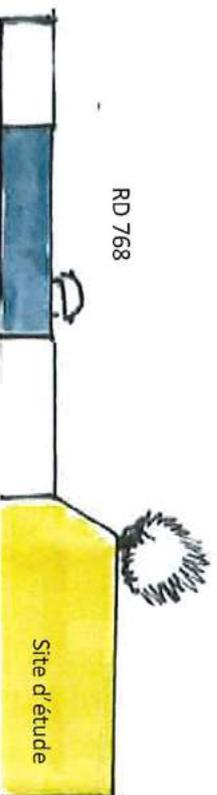


Vue 3

Site cadré par talus planté et voie ferrée



Le site de Kerezan se situe en remblais vis-à-vis de la RD 768. Il est séparé de la RD par un talus planté variant de 2 à 3 m limitant fortement les co-visibilités. Au nord du site, l'effet « couloir » s'accroît pour la RD 768 plonge sous le pont de la voie ferrée. Côté giratoire le talus est moins important mais surplombe tout de même le champ de vision du conducteur.



Perception depuis le site en direction de la RD 768



La RD 768 est très peu perceptible depuis le site compte-tenu du talus planté existant. La seule porosité se situe au niveau du giratoire. Ce dernier fait la jonction entre la RD 768 et la RD 765 en direction d'Auray. Cette jonction se caractérise par un contexte paysager dense constitué d'arbres d'alignements et de haies boisées.

Côté RD 765, le talus s'arnuise mais la bande plantée plus épaisse ne permet pas de co-visibilité entre le site et la RD. Le traitement de la RD 765 en direction d'Auray, s'accompagne d'un mail planté avec terre-plein central et liaison douce en rive.



Vue 3



Vue 2



Vue 1

2- Site 2 de Corn er Hoët/ Lan er Rheu : contexte



Le site de Lan er Rheu se situe dans la continuité du village de Horn er Coët. Celui-ci regroupe un habitat pavillonnaire intégré dans un contexte boisé de pins.

Le long de la RD 768, le village s'articule autour de services et de commerces qui forment une polarité dans le tissu urbain de la commune. Le site de Lan er Rheu se situe au carrefour de la RD 768, de la rue des Pins (à l'Ouest) et de la Route de Kerliguen (à l'Est). Ce carrefour constitue une sorte de « porte d'entrée » à la partie agglomérée de Brech, avec une implantation du bâti à proximité de la voie.

Il co-existe sur ce secteur de l'habitat linéaire de long des voies, du tissu pavillonnaire peu dense, et de l'habitat dispersé.



Commerces implantés le long de la RD 768

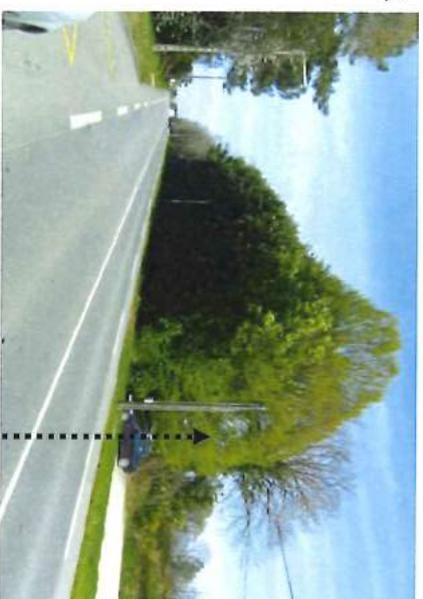
Carrefour de la RD 768 avec la rue des Pins (à l'Ouest) le long de laquelle s'organise un tissu pavillonnaire



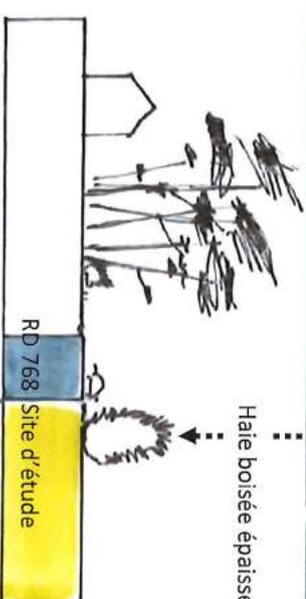
Secteur 2 Perception du site depuis la RD 768



Vue 1

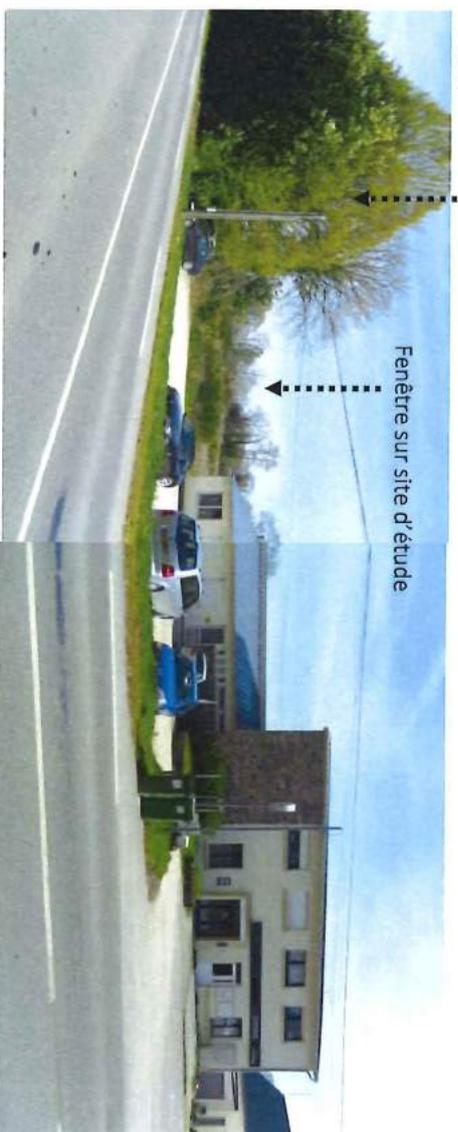


Haie boisée épaisse



Vue 2

Haie boisée épaisse



Fenêtre sur site d'étude

Le site de Lan er Rheu se situe dans la continuité de constructions existantes. Ce lieu-dit s'étend de constructions et de services implantés au niveau du carrefour.

Le site d'étude est implanté en arrière d'une épaisse haie bocagère et de constructions existantes qui limitent à une fenêtre furtive la co-visibilité du site avec la RD. Sur la partie nord du site, des bouquets d'arbres renforcent l'écran végétal vis-à-vis de la RD.

Perception depuis le site 2 en direction de la RD 768



Vue 1



Vue 2



Compte-tenu de la végétation et des constructions existantes, la co-visibilité est quasi inexistante entre la RD 768 et le site de projet. Ce dernier se situe en « deuxième rideau » vis-à-vis de la RD.

L'écran arboré et bâti permet notamment d'atténuer non seulement la perception visuelle, mais aussi la perception sonore de la route.

Vue 3



3- Site 3 La Madeleine : contexte

Vue à la sortie de la zone agglomérée. Ouverture sur le paysage agricole.



Alignement des façades en rive Ouest de la RD 768.



Alignement des façades en rive Ouest de la RD 768.



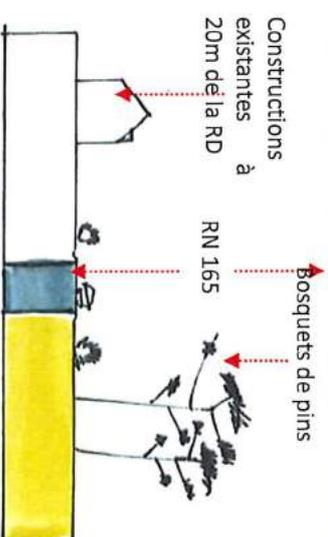
Le site de La Madeleine constitue une dent creuse entre des quartiers d'habitation récents et l'urbanisation linéaire le long de voies et notamment le long de la RD 768. Il se situe en limite d'urbanisation agglomérée. Au nord, la RD s'ouvre sur une séquence de paysage agricole. Le secteur est marqué par d'importants boisements présents à l'arrière de l'urbanisation le long des voies. Sur ce tronçon, l'est de la RD 768 est marqué par un alignement de façades reculé de 20 m par rapport à l'axe de la voie. Sur la partie Ouest de la voie, seules quelques constructions reculées de 20m sont présentes.

Perception du site 3 depuis la RD 768



Le site offre une co-visibilité avec la RD 768 en partie centrale. Elle s'accompagne d'un filtre végétal planté de bosquets de pins et de quelques arbustes en bordure de parcelle. Au nord et au sud du site, les plantations des jardins en accompagnement des constructions occultent la co-visibilité.

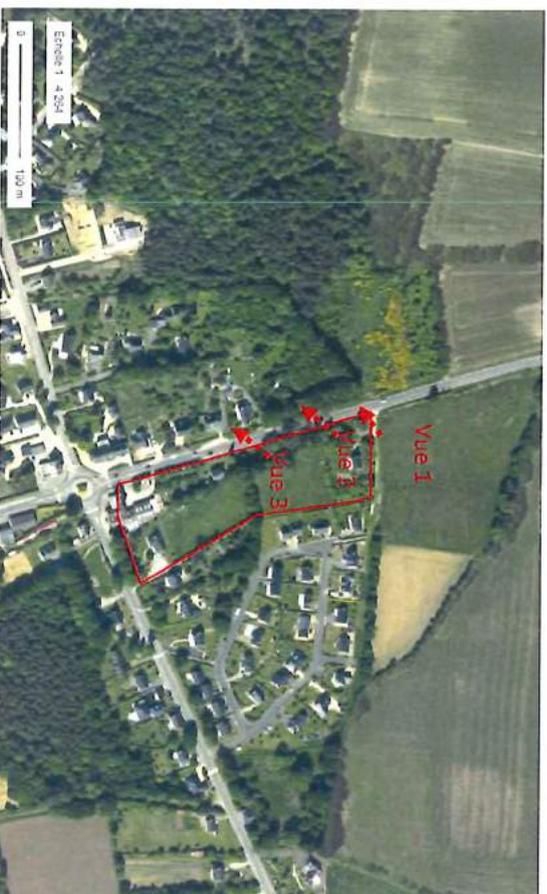
Vue 1



Vue 2



Perception depuis le site 3 en direction de la RD 768



Hormis la fenêtre visuelle indiquée précédemment, la co-visibilité entre le site et la RD est filtrée voire occultée par des écrans végétaux.

Vue 3 Fenêtre visuelle sur les habitations en vis-à-vis de la RD



Vue 1 Vue occultée au nord par les jardins existants



Vue 2 Vue filtrée par des massifs de lande arbustive

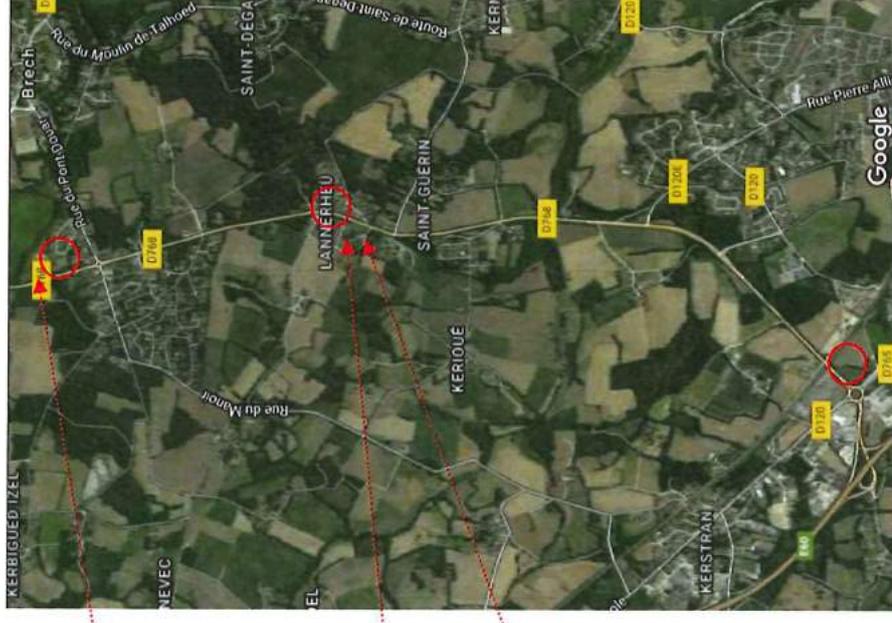


DIAGNOSTIC ARCHITECTURAL

Constructions environnantes

La partie Ouest du bourg se caractérise par un habitat pavillonnaire en RDC+combles ou R+1+combles, avec façades claires, couverture en ardoise.

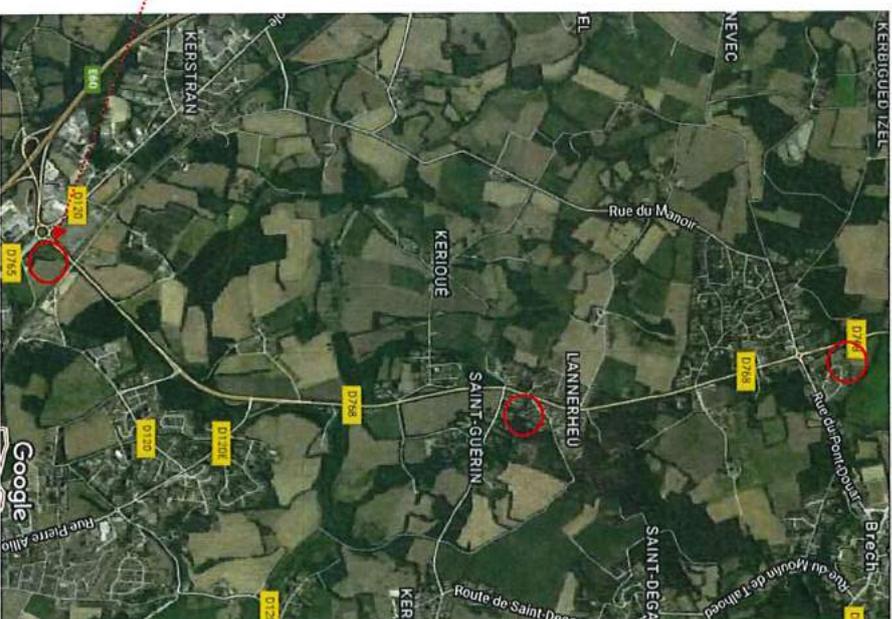
Il subsiste ponctuellement en bordure de RD des constructions anciennes : RDC ou RDC+combles mur en pierre apparente avec nombreux appentis.



Les bâtiments d'activité

Sur le secteur 1, l'architecture est marquée par les bâtiments d'activité existants sont d'aspect relativement homogènes, de hauteur R+1 : bardage métallique sobre et toiture terrasse. L'accompagnement végétal est limité.

Dans un souci de qualité de traitement de la frange urbaine et d'intégration dans le paysage proche et lointain, une attention particulière devra être portée à la qualité du traitement architectural. Un règlement complémentaire au document d'urbanisme en vigueur pourra accompagner la démarche du projet.



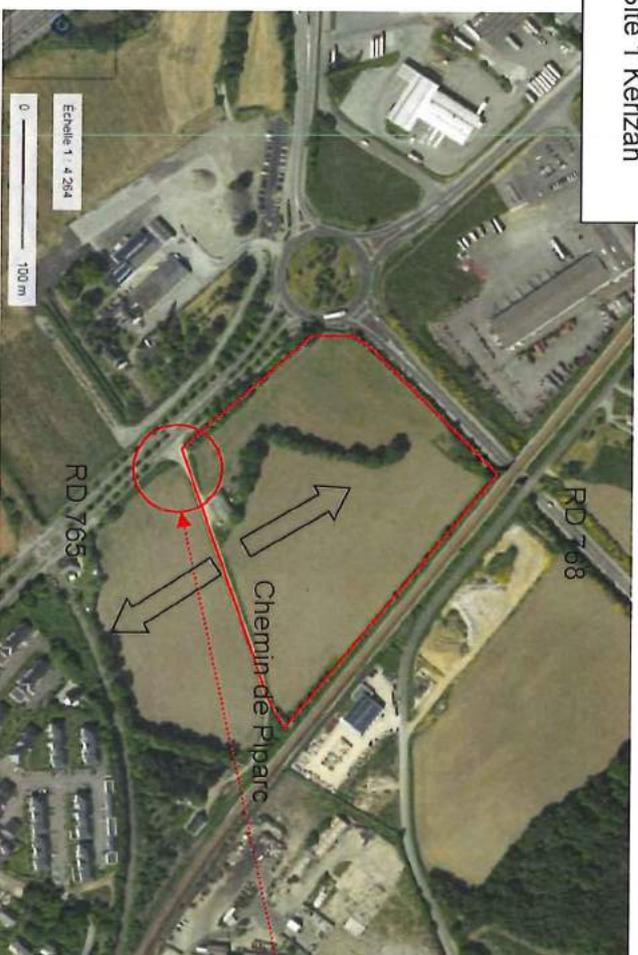
DIAGNOSTIC SECURITE

Accès

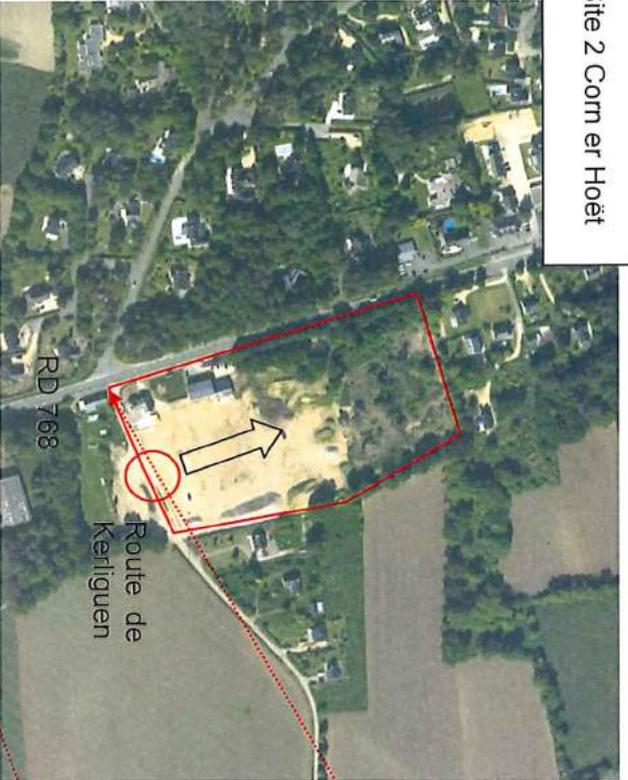
Chacun des trois sites présente un accès sécurisé à la future zone d'urbanisation. Cet accès est décrit dans les orientations d'aménagement du projet de PLU. L'accès aux secteurs de projet se fera depuis des voies existantes :

- Site 1 Kérizan : accès existant depuis la RD 765 par le chemin de Piparc (voir ci-dessous),
 - Site 2 Corn er Hoët/ Lan er Rheu : accès à créer depuis la route de Kerliguen peu fréquentée (voir page ci- après) en retrait par rapport à la RD 768,
 - Site 3 La Madeleine : accès par une voie communale à aménager au nord donnant sur la RD 768, et par une voie privée au sud débouchant sur la rue du Pont Douar (à noter une liaison douce à créer entre ce secteur et le lotissement de La Madeleine existant en rive Est).
- Ainsi, les accès seront sécurisés non seulement pour les différents flux motorisés mais aussi pour les mobilités douces.

Site 1 Kérizan



Site 2 Corn er Hoët



Site 3 La Madeleine



DIAGNOSTIC URBAIN

Les sites d'étude sont réparti entre plusieurs zonages : Ub, 1 AUa, 1AUi (dans le projet de PLU). L'ensemble des 3 sites a été identifié comme secteur stratégique pour un confortement de l'urbanisation et une mise en cohérence de la trame urbaine de la commune. A ce titre une Orientation d'Aménagement Programmée a été élaborée dans le cadre du projet de PLU pour permettre une urbanisation cohérente par opération d'ensemble.

Le projet de révision du PLU vise à modifier le zonage pour rendre cohérent ce confortement urbain. En parallèle, se pose la question du recul Loi Barrièr de 75m qui grève actuellement certains secteurs du périmètre d'étude. Sur les autres secteurs déjà urbanisés adjacents, le recul a déjà été ramené à 20 ou 25 m dessinant ainsi une façade urbaine lisible depuis l'axe routier. Ainsi la démarche vise à une mise en cohérence réglementaire pour l'urbanisation.

1-Site 1 de Kérizan : Diagnostic urbain



	Lotissement d'habitation existant
	Espace boisé
	Parc d'activités
	Périmètre d'étude pour l'urbanisation de secteurs à vocation d'activités

Le périmètre d'étude s'inscrit dans la continuité de l'urbanisation existante. Ce secteur se situe en limite de zone d'habitat et dans la continuité de pôles d'activités et d'équipements.

Concernant les secteurs d'activité, le projet s'inscrit dans la continuité du Parc d'activités de Kestran qui est bien identifié dans le territoire. Cela permet de mutualiser les accès, les services et poursuivre cette façade économique qualitative déjà présente le long de la RD 768. Les reculs portés sur ce secteur sont de 75m de part et d'autre de la RD. Ces reculs ont été utilisés pour l'implantation de l'aire de co-voiturage. Compte-tenu de l'absence de co-visibilité, il semble judicieux de ramener le recul à 25m afin d'optimiser le foncier.

Site 1 : Plan d'Orientations d'Aménagement Concertée

Ci-contre un extrait de l'orientation d'aménagement proposée dans le projet de PLU de la commune.

Le confortement de l'activité économique sur ce secteur concerne non seulement le périmètre de la présente étude, mais en tout 3 îlots cumulants plus de 9 ha urbanisables.

Ce secteur vise à assurer une continuité urbaine conformément au Schéma de Cohérence Territoriale du Pays d'Auray.

Objectifs :

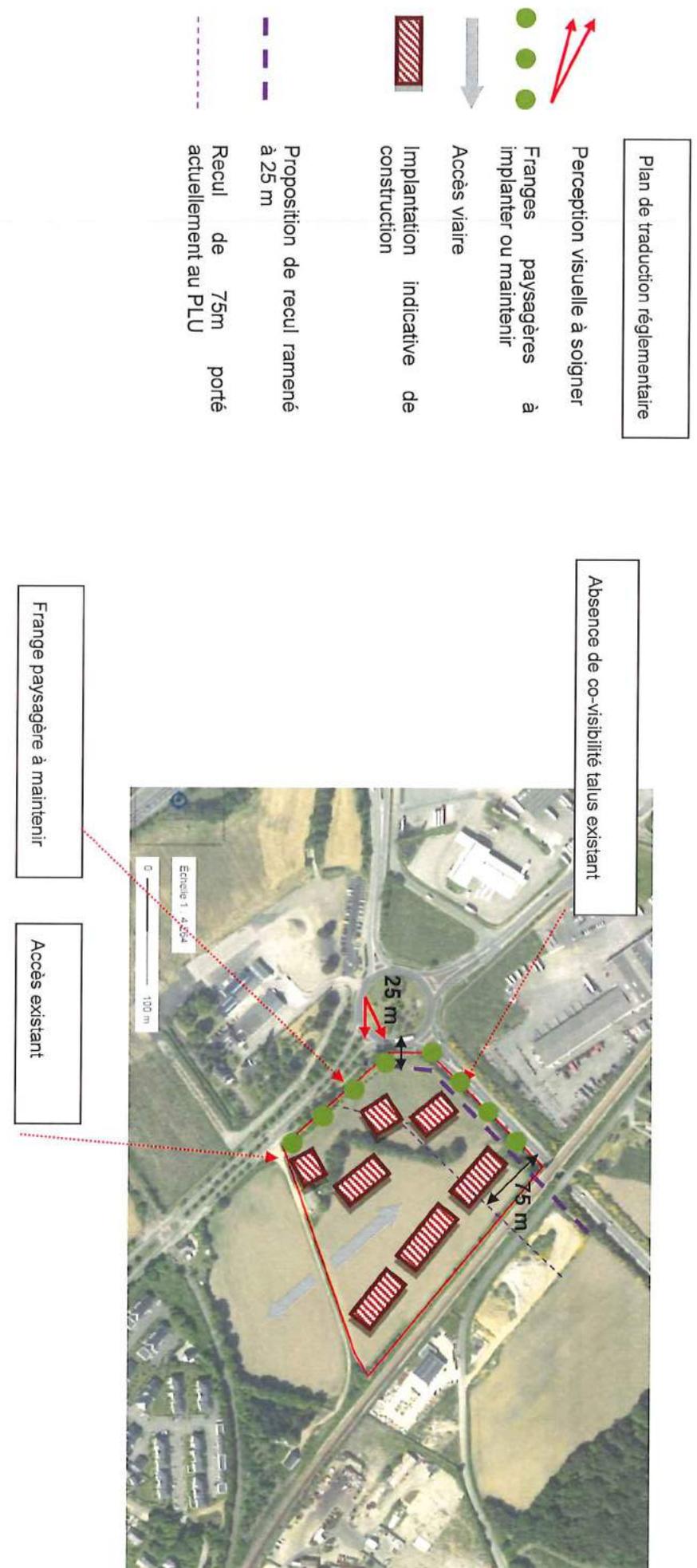
- Etoffer l'offre d'emplois dans ce secteur d'activité proche de la RN 165 et des quartiers urbanisés en cohérence au contexte local et aux objectifs déclinés dans le PADD.
- Dans le cadre d'un phasage dans le développement de ce secteur, l'îlot 1 sera densifié en premier temps avant l'îlot 2 afin d'organiser la continuité urbaine conformément au schéma de cohérence territoriale du Pays d'Auray.

Programmation de l'aménagement	Court – moyen et long terme
Surface concernée	93 000 m ² environ
Estimation du potentiel constructible	Pas de logements (proximité de la RD 768 voie bruyante, RN 165 et des voies de chemin de fer au Nord et à l'Est).
	1 AUi - 2 AUi – Ui - Np



Légende	
	Accès conseillés
	Accès existant
	Bassin eaux pluviales
	Zone d'activités
	Espaces verts à créer ou à conserver
	Zone humide à conformer à l'Ouest
	Marge de recul (dérogation loi Barrière)

Site 1 : Traduction réglementaire



Ce secteur dispose de haies et de talus boisés de qualité qui sont des atouts précieux pour intégrer la future urbanisation. Ces éléments seront à préserver, ou à replanter. Le recul de zone non constructible permettrait une implantation de bâti plus optimale et urbanisation plus cohérente de la parcelle.

2-Site 2 de Corn er Hoët: Contexte et Plan d'orientations d'Aménagement



- Commerces et services
- Lotissement d'habitation existant
- Espace boisé
- Habitat dispersé
- Périmètre d'étude pour l'urbanisation de secteurs à vocation d'habitat

Le secteur de Corn er Hoët est stratégique en termes d'urbanisation car il permet de relier ensemble le village de Corn er Hoët, des lotissements d'habitation et de l'habitat dispersé dans une démarche d'opération d'ensemble. Ci-contre un extrait de l'orientation d'aménagement proposée dans le projet de PLU de la commune.

Objectifs

- Etoffer l'offre de logements disponibles dans le secteur de Corn er Hoët en proposant des terrains à bâtir conformes aux objectifs définies dans le PADD.
- Densifier le tissu urbain à l'Est afin de rééquilibrer l'entrée de ville au Sud.

Programmation de l'aménagement	Court moyen terme
Surface concernée	27 Hectares
Estimation du potentiel constructible si dérogation loi Barnier accordée.	54 logements minimum dont 12 logements locatifs sociaux et 5 logements en accession à la propriété.
Zonage du PLU	1 AVa



	Habitat collectif / individuel		Accès
	Espace vert à créer avec boisement		Chemins doux

Site 2 : Traduction réglementaire

Plan de traduction réglementaire

- ● ● Franges paysagères à implanter ou maintenir
- Accès viaire
- Implantation indicative de construction
- - - Proposition de recul ramené à 20 m
- - - Recul de 75m porté actuellement au PLU

Le repositionnement du recul d'inconstructibilité à 20 m permettrait au projet urbain non seulement d'aligner les futures constructions sur les constructions existantes mais surtout de permettre de réaliser une opération d'ensemble respecter une densité en rapport avec le PLH en vigueur. Pour favoriser l'intégration du projet, la frange paysagère en bordure de RD sera à maintenir et les boisements au nord de la parcelle à valoriser.



3- Site 3 : Contexte et Orientation d'Aménagement



- Lotissement d'habitation existant
- Espace boisé
- Habitat linéaire le long des voies
- Périmètre d'étude pour l'urbanisation de secteurs à vocation d'habitat

Le secteur de La Madeleine est stratégique en termes d'urbanisation car il permet de relier ensemble le village de Corn er Hoët, des lotissements d'habitation et de l'habitat linéaire le long des RD dans une démarche d'opération d'ensemble. Ci-contre un extrait de l'orientation d'aménagement proposée dans le projet de PLU de la commune.

Objectifs

- Etoffer l'offre et densifier ce secteur proche du centre bourg en proposant des terrains à bâtir.
- Conforter et densifier le tissu urbain à proximité immédiate du bourg en créant un nouveau pôle habitations dense et bien connecté à l'urbanisation déjà existante.

Programmation de l'aménagement	Long terme
Surface concernée	1,00 ha
Estimation du potentiel constructible	15 logements dont 5 logements sociaux répartis comme suit : lot 1 : 8 logements dont 3 logements locatifs sociaux lot 2 : 7 logements dont 2 logements locatifs sociaux
Zonage du PLU	1Aua



Légende	
	Habitat collectif / individuel
	Espace vert à créer - avec boisement
	Marge de recul de 20 m
	Talus à conserver
	Accès
	Cheminement doux
	voies à conforter

Site 3 : Traduction réglementaire

Plan de traduction réglementaire

- ● ● Franges paysagères à implanter ou maintenir
- Accès
- ▨ Implantation indicative de construction
- Proposition de recul ramené à 20 m
- - - Recul de 75m porté actuellement au PLU

A l'image du site 2 de Corn er Hoët, le repositionnement du recul d'inconstructibilité à 20 m permettrait d'aligner les futures constructions sur les constructions existantes et de retrouver une entrée d'agglomération urbaine cohérente. Il permet également d'aménager une opération d'ensemble. Pour intégrer le bâti, le projet pourra s'appuyer sur la trame arborée présente sur les différentes façades du site.



SYNTHESE DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Diagnostic paysager :

Le diagnostic paysager met en évidence une co-visibilité ponctuelle voire limitée entre les sites de projet et la RD 768.

Orientations

Dans chacun des cas, le projet proposera de conserver ou de réimplanter une frange paysagère permettant d'intégrer les parties urbanisées. Un soin particulier devra être apporté au traitement des franges en limite de projet.

Diagnostic nuisances :

Les nuisances sonores liées à la RD 768 sont relativement limitées notamment grâce aux écrans végétalisés existants qui seront à conserver.

Orientations

Une isolation phonique est recommandée sur certaines constructions en fonction de leur implantation et de leur usage. Le traitement paysager des parcelles permettent de réduire les risques de nuisances visuelles.

Diagnostic urbain :

Le diagnostic urbain montre que le projet s'inscrit dans la continuité urbaine du secteur.

Orientations

Le projet constitue un atout pour reconstituer une frange urbaine cohérente permettant de relier une urbanisation aujourd'hui morcelée.

Diagnostic architectural :

Le diagnostic architectural met en évidence deux enjeux : assurer une transition entre le bâti des habitations (anciennes ou récentes) sur les secteurs Corn er Hoët et Madeleine, et d'assurer une cohérence architecturale avec le bâti d'activités du Parc de Kerstran sur le secteur Kérizan.

Orientations

Une attention particulière devra être portée sur la qualité architecturale des futurs bâtiments d'activité ou d'habitat. Des prescriptions devront être intégrées à un règlement de lotissement.

Diagnostic de sécurité :

Des accès sécurisés seront aménagés dans le cadre du projet par l'implantation de giratoires ou utiliseront des accès sécurisés existants.

Orientations

Une attention particulière devra être portée au réaménagement des voies existantes pour offrir des gabarits adéquats à la desserte des parcelles.

SYNTHESE DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Orientations d'aménagement

Les aménagements proposés doivent permettre de traduire les enjeux dégagés par le diagnostic et par là même répondre aux 5 points relatifs à la Loi Barnier.

Les enjeux

- L'organisation réfléchie et fonctionnelle des espaces
 - Enjeu d'image depuis les voies d'accès : intégrer le projet dans le paysage
 - Enjeu stratégique pour les secteurs d'activités : profiter de la desserte existante de la zone pour attirer les futures entreprises tout en gérant valorisant l'entrée d'agglomération
 - Enjeu d'intégration pour les secteurs d'habitat : Préservez les riverains et assurer des liens entre les différents quartiers d'habitation.
- La qualité urbaine, paysagère et environnementale sera donc un des facteurs essentiels de réussite de l'aménagement. Une attention particulière sera également portée à la qualité esthétique des lieux en cohérence avec ses usages.

Les principes

- Redonner une unité urbaine à un secteur morcelé
- Proposer un aménagement paysager permettant l'intégration des futures constructions
- Gérer les implantations des constructions et l'insertion des espaces extérieurs (stationnement...).
- Porter une attention particulière à la qualité de leur traitement pour en maîtriser l'impact visuel
- Sécuriser et valoriser les entrées.
- Former des transitions et des connexions entre les espaces d'activité et le secteur des habitations riveraines anciennes et à venir.



REUNIA

1, rue de la Courbe - 97401
St-Denis La Réunion
Tél. 02 98 43 03 00
Fax 02 98 43 03 04
www.reunion.re

Service de l'Énergie

 **Quest Am**
Développement et maintenance des systèmes

CREATION D'UNE AIRE D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

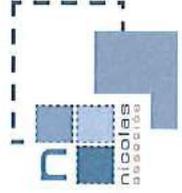
Etude loi Barnier au titre de l'article L111-6
et L111-8 du code de l'urbanisme



AURAY QUIBERON
TERRE-ATLANTIQUE

Communauté de Communes
AURAY QUIBERON TERRE ATLANTIQUE
Espace tertiaire Porte Océane 2
rue du Danemark
BP 70447 • 56 404 AURAY cedex
Tél : 02 97 29 18 69
E-mail: accueil@auray-quiberon.fr

SELARL NICOLAS ASSOCIES • Porte Océane II, 23 rue du Danemark • 56 400 AURAY
Tél : 02 97 24 12 37 • Fax 02 97 56 22 25 E-mail: auray@sarhnicolas.fr



SOMMAIRE

 PRESENTATION DU SITE DANS SON CONTEXTE	3
Article 1-1 : Localisation géographique à grande échelle	3
Article 1-2 : Localisation à l'échelle de la commune	5
Article 1-3 : Contexte réglementaire du site	6
Article 1-4 : Analyse du territoire urbain et paysager environnant	7
Article 1-5 : Analyse du site	8
Article 1-6 : Synthèse de l'analyse.....	10
 PRINCIPES D'AMENAGEMENT	11
Article 2-1 : Les objectifs.....	11
Article 2-2 : Le schéma d'aménagement	12
 PROJET ARCHITECTURAL ET PAYSAGER	13
Article 3-1 : Le plan de composition du projet.....	13
Article 3-2 : L'intégration urbaine et paysagère du projet.....	15



INTRODUCTION

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. »

La présente étude a pour objet d'étudier les possibilités d'aménagement pour réduire la marge de recul imposée pour le projet d'aire d'accueil des gens du voyage sur la commune de Brech.

L'analyse du projet sera effectuée au regard de cinq critères de référence énoncés par la loi : les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Les dispositions de l'articles L.111-6 à 8 du code de l'urbanisme conditionnent les possibilités d'urbanisation le long des grands axes. Depuis le milieu des années 90, la loi dite « Barnier » lutte contre la dégradation de la qualité urbaine aux abords des entrées et périphérie de villes. En effet, la prise en compte de l'aménagement des entrées de ville est essentielle à la réussite des projets urbains se développant le long de ces axes. L'article L.111-6 du code de l'urbanisme prévoit l'inconstructibilité dans une bande de part et d'autre des grandes infrastructures routières, dans les secteurs qui ne sont pas encore urbanisés, en l'absence d'une étude justifiant la prise en compte des différents critères (nuisance, sécurité...) dans le document d'urbanisme.

Article L.111-6 du Code de l'Urbanisme :

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

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.»

Article L.111-7 du Code de l'Urbanisme :

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

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 4° Aux réseaux d'intérêt public.

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 L.111-8 du Code de l'Urbanisme :

« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer

I - CONTEXTE DE L'ETUDE

Les obligations fixées par le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage (2007-2013) fixe comme obligation pour Auray Quiberon Terre Atlantique la réalisation d'un ou deux terrains pour une capacité de 2ha, en plus du terrain de 2ha déjà existant sur Pluneret.

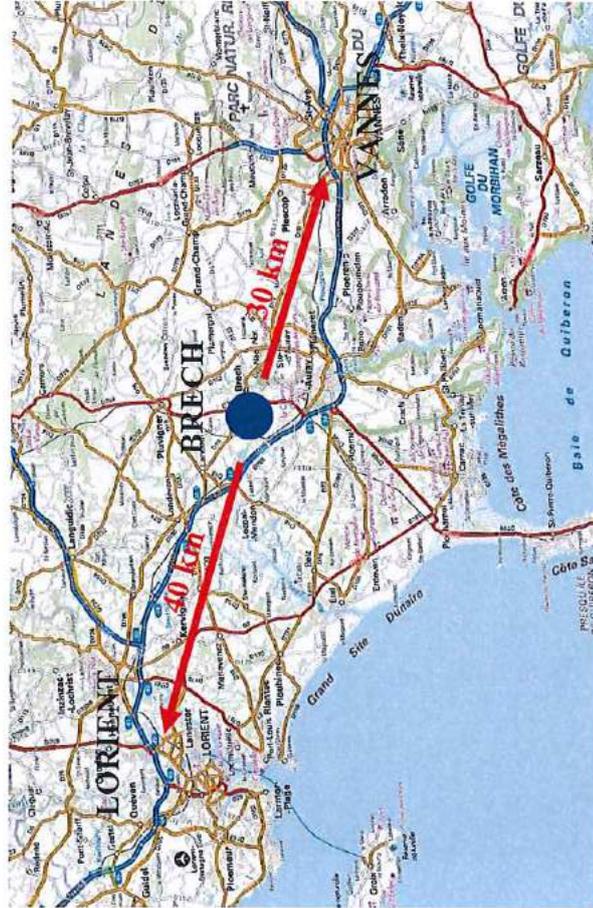
La loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, introduit pour les communes de plus de 5000 habitants l'obligation de réaliser des aires d'accueil des gens du voyage. La commune de Brech s'est fortement développé ces dernières années et par conséquent la commune figure obligatoirement au schéma départemental d'accueil.

Afin de répondre à l'obligation du schéma, il est proposé un terrain d'environ 1 ha classé en zone Nv « aire d'accueil grand passage ». Ce site sera ouvert du 15 juin au 31 août de chaque année.

La présente étude à pour objet de déroger au recul des 100 mètres imposés au PLU pour permettre d'aménager une aire d'accueil pour les gens du voyage sur un terrain situé aux abords de la route nationale 165.

I - I - Situation géographique et présentation du projet

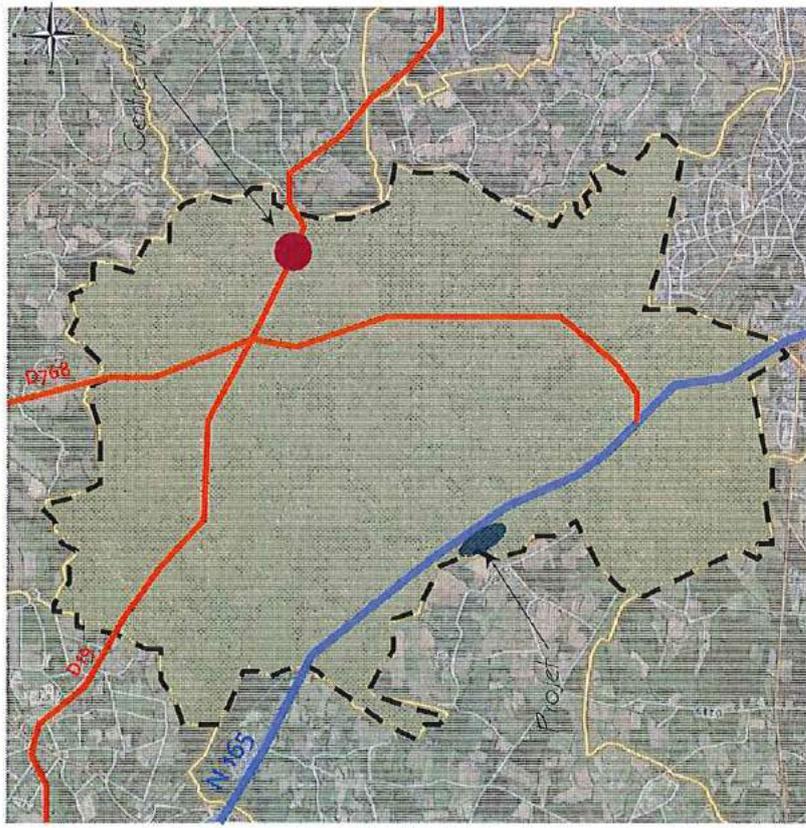
La commune de Brech est située dans le département du Morbihan au sein de la région Bretagne. Elle fait partie de la Communauté de Communes Auray Quiberon Terre Atlantique. Située entre Vannes et Lorient, la commune de Brech est entourée par les communes de Landaul, Pluvigner, Plumergat, Pluneret, Auray, Crac'h, Ploemel et Locoal-Mendon. D'une superficie de 40,86 Km², elle regroupe 6661 habitant en 2015 (d'après l'INSEE).



Auray Quiberon Terre Atlantique compte aujourd'hui 24 communes.

La commune de Brech fait partie d'une des plus grandes communes de la communauté de communes aux cotés de Auray, Pluvigner, Plumergat et Quiberon.

Le projet d'aire de grand passage d'une superficie de 1,5ha à 2ha porte sur les parcelles cadastrées section YL 108 et 110, ou tout autre numéro cadastral délivré par les services du cadastre, d'une superficie de 50 328m².

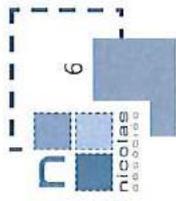


Le site repéré pour la mise en place d'une aire de Grands passages se situe à proximité du quartier Lann Kervalh au Sud-Ouest de la commune de Brech.

Document sans échelle

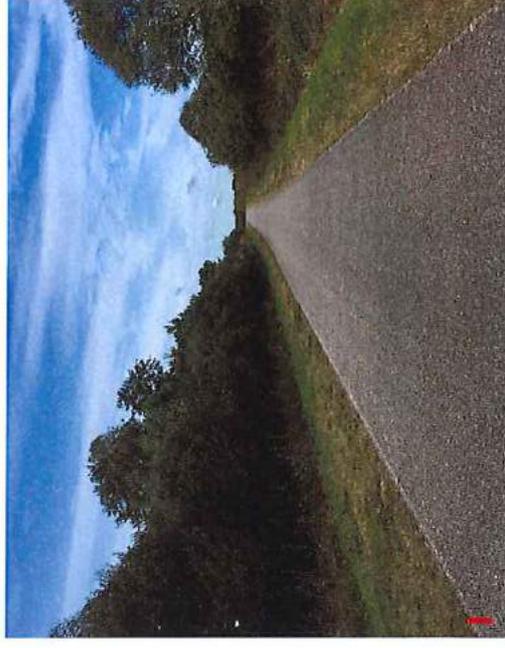
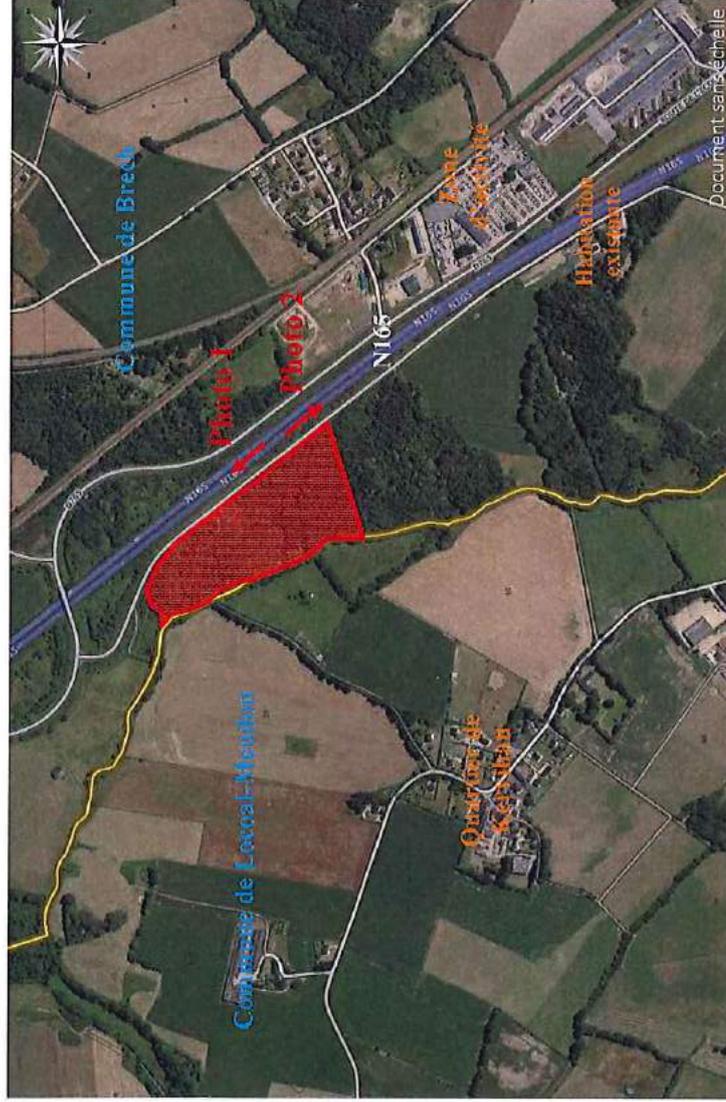


Document sans échelle

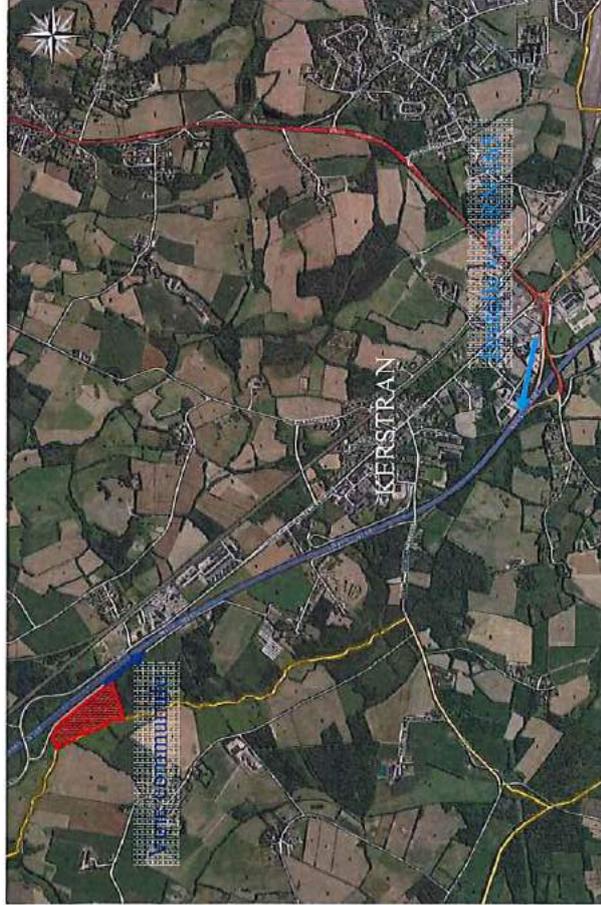


La zone de projet se trouve sur la limite ouest de la commune de Brech, à l'ouest de la route Nationale n° 165 reliant Lorient et Vannes. Elle est desservie par une voie secondaire communale parallèle à la route nationale.

Le terrain est dans une zone aujourd'hui boisée qui n'est pas urbanisée. Le quartier d'habitation le plus proche se situe à environ 400 mètres à vol d'oiseau sur la commune de Locoal-Mendon. Une zone d'activité est présente de l'autre côté à l'est de la route nationale 165.



Le projet bénéficie d'une desserte routière directe sur la voie communale à l'est. Cette voie communale relie Kerstran, un quartier d'habitat de la commune qui dispose d'une école, autour duquel s'est développé une zone artisanale (Kerstran II). De plus le quartier est doté d'une bretelle importante permettant de rejoindre la route nationale n°165.



Document sans échelle



Quartier résidentiel de Kerstran



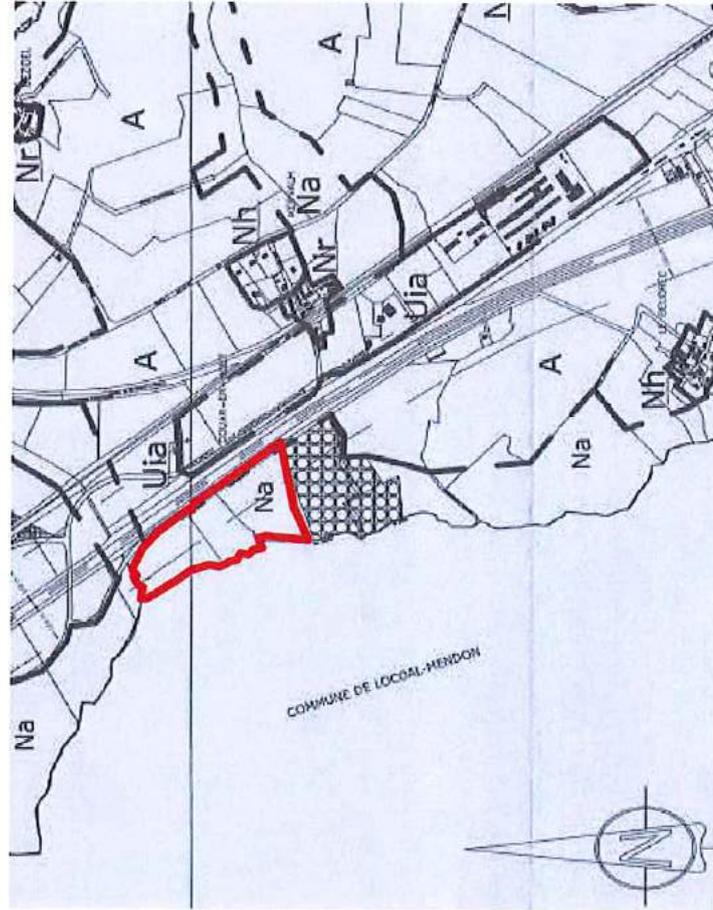
Zone artisanale Kerstran II



Bretelle d'entrée sur la route nationale 165

I-2 - Document d'urbanisme

La commune de Brech dans le cadre de la révision de son PLU, réfléchi à la cohérence de la mise en place d'une aire de Grands Passages à l'ouest de la RN 165. Aujourd'hui le terrain est soumis au régime de la loi Barnier, qui impose un recul de 100m de part et d'autre de la RN. Ce qui bloque la mise en place du projet sur une grande partie des parcelles en questions (YL n°108 et 110). Le site d'étude se trouve aujourd'hui en Zone Na « Zone naturelle destinée à être protégée ».



Extrait du P.L.U en vigueur de la commune Brech

Le projet de révision du PLU (arrêté en Mai 2017) revoit les conditions d'attribution du type de zonage pour notre site d'étude. En effet celui-ci prévoit de le classer en zone Nv « zone destinée pour l'aire d'accueil de grand passage ». Une partie du terrain est également répertorié en zone humide, il faudra donc la prendre en compte dans notre étude.

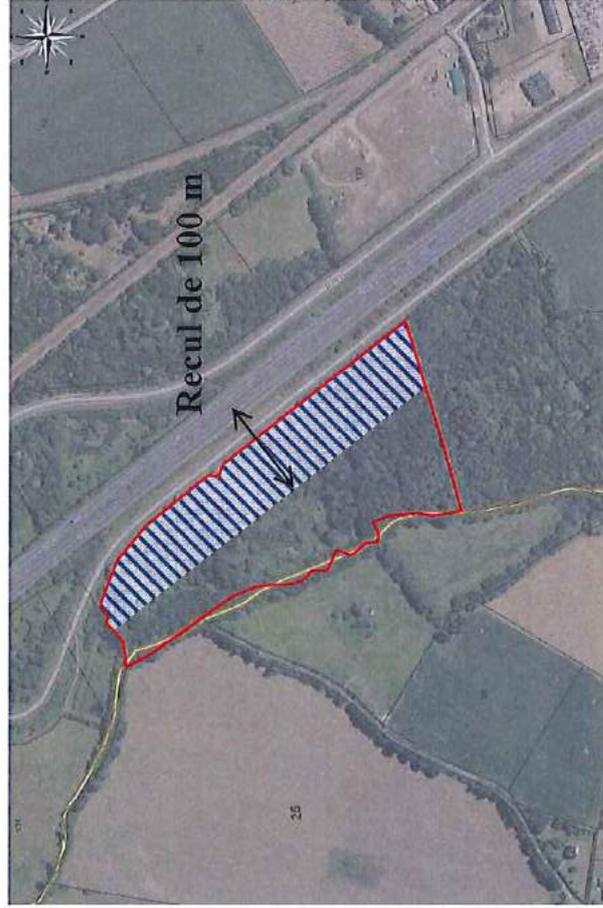
Comme mentionné dans l'extrait du plan de PLU ci-dessous, le secteur comporte un recul de 100m vis-à-vis de l'axe de la RN 165. Ainsi pour mettre en place cette aire de grand passage, la commune souhaite généraliser le recul à 50m sur l'ensemble du site.



Extrait du projet de révision du P.L.U arrêté en Mai 2017, de la commune Brech

■ I-3 - Justification du projet : intérêt général

Le classement de la RN 165 implique le respect d'une marge de recul de 100m par rapport à l'axe central de la voie pour l'ensemble des constructions et installations (article L. 111-6 du code de l'urbanisme), à moins qu'une étude ne permette de déroger à cette règle en fixant une règle d'implantation différente (article L.111-8 du code de l'urbanisme). En effet la carte ci-dessous révèle la bande d'inconstructibilité de 100m depuis l'axe central de la route nationale 165.



Document sans échelle

Le recul pourrait être limité dès lors qu'une justification est apportée et que des prescriptions réglementaires sont prises en considération. L'objectif de cette étude est donc de proposer un diagnostic sur le secteur d'étude, des orientations d'aménagements et une traduction réglementaire à intégrer au document d'urbanisme en vigueur. Dans un premier temps nous nous attacherons à analyser le projet au regard des cinq critères que sont : le paysage, les nuisances, l'architecture, la sécurité et l'analyse urbaine. A l'issue de ce diagnostic nous proposerons une orientation d'aménagement. Cette orientation d'aménagement pourra être illustrée pour justifier le recul.

II- DIAGNOSTIC

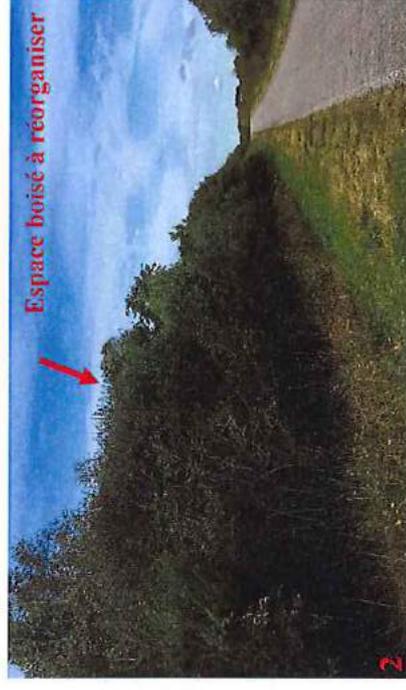
II-1 – Perceptions visuelles du site

Le site dans son environnement proche :

Notre site est aujourd'hui un espace complètement naturel, qui ne contient pas d'espace urbanisé dans les alentours. En effet les parcelles concernées pour la mise en place d'une aire de grand passage sont actuellement boisées.

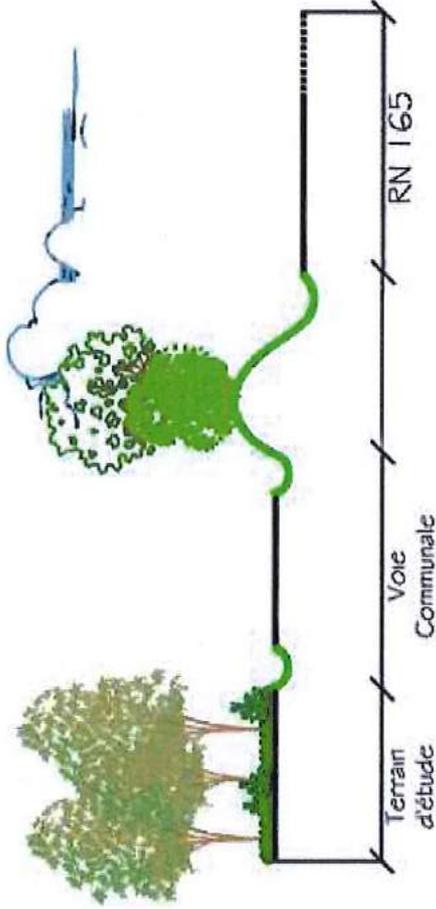


Document sans échelle

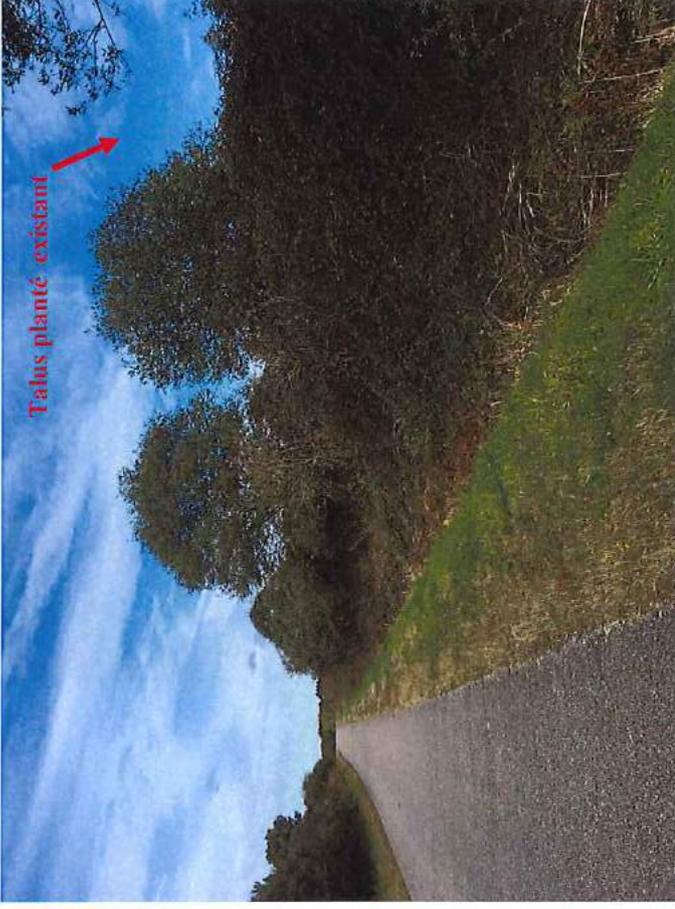


Perception paysagère depuis le site en direction de la route nationale 165 :

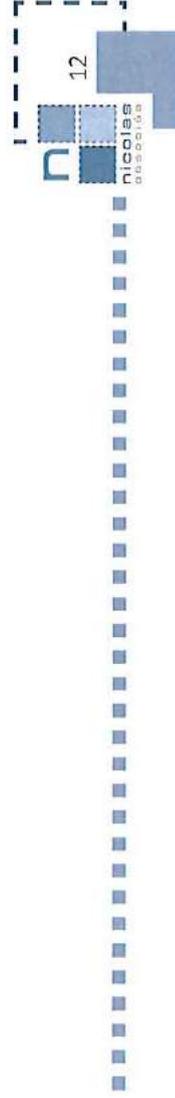
Le paysage de la route nationale 165 est marqué par une alternance entre paysages agricoles et zones d'activités. Notre terrain est confiné et se trouve derrière un talus boisé qui sépare la voie communale de la route nationale 165, limitant fortement les co-visibilités. De plus la voie nationale se trouve en dessous de la voie communale.



Document sans échelle



La route nationale 165 n'est pas perceptible depuis le site compte-tenu du talus planté existant.

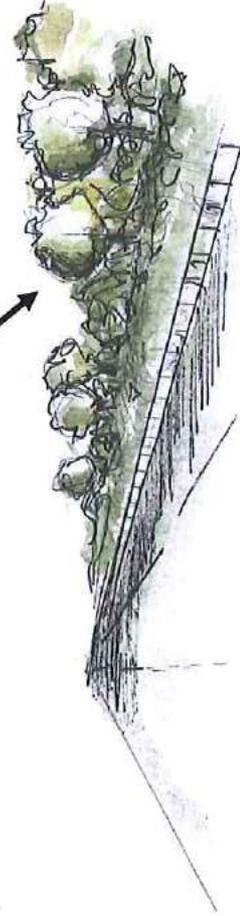


Perception paysagère du site depuis la route nationale 165 :



Le site n'est pas visible depuis la route nationale 165. En effet, la RN 165 est séparée par le site d'un talus planté d'arbres et d'arbustes variant de 2m à 3m, limitant fortement la co-visibilité du site. La végétation abondante en limite ouest de la RN 165, masque la parcelle sur laquelle le projet est envisagé.

Aucune visibilité du site d'étude



■ II-II- Analyse des Nuisances sonores

En l'absence de relevé sonores, il est compliqué de déterminer le volume sonore et les réels impacts générés par la RN 165. En revanche, le filtre végétal existant, séparant le site et la route nationale 165 permet d'atténuer le volume émis par la forte affluente de l'axe routier.

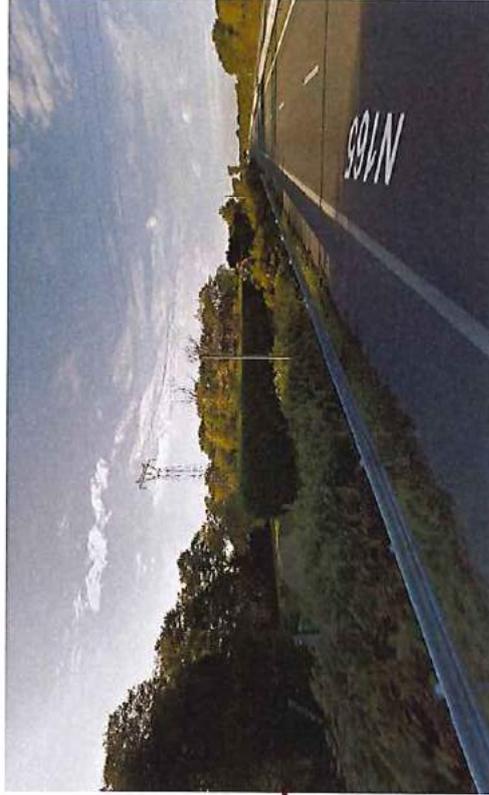
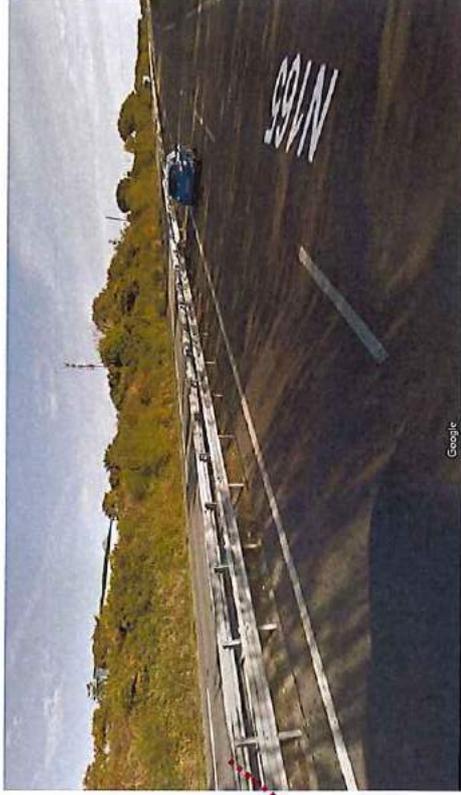
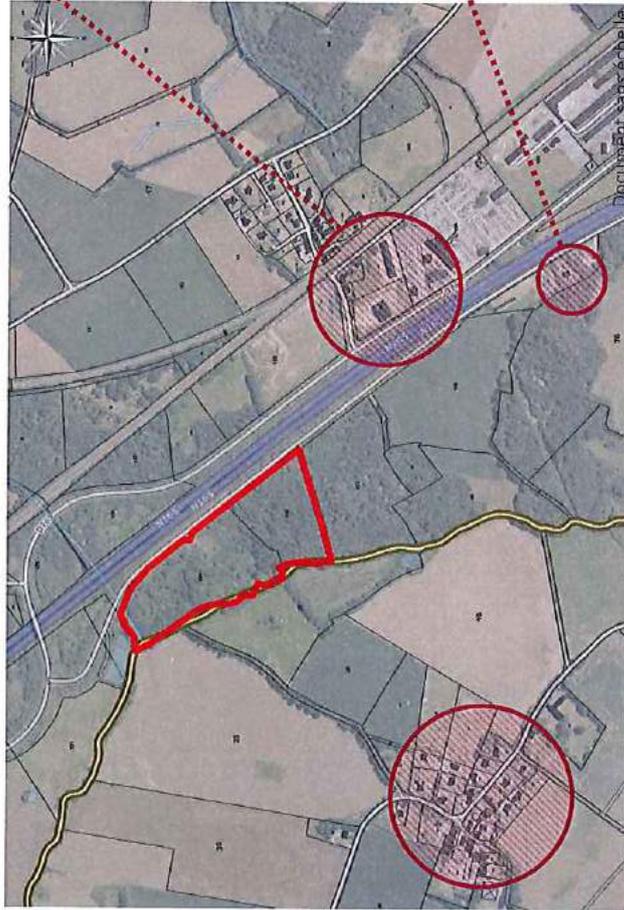
Le projet devra donc préserver cette barrière végétale existante le long de la RN165. De plus notre terrain contient une végétation abondante qu'il faudra partiellement conserver pour atténuer le niveau sonore engendré par la route nationale 165.



Talus planté existant à conserver

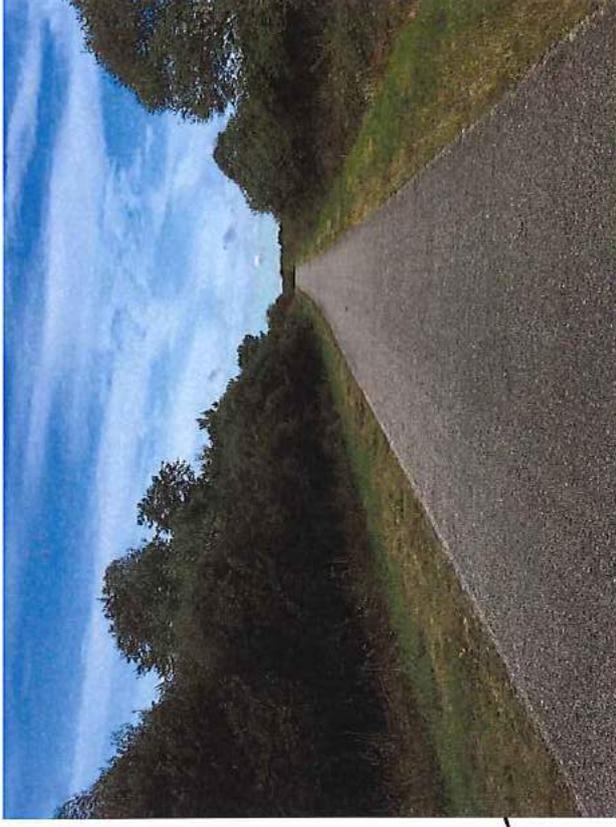
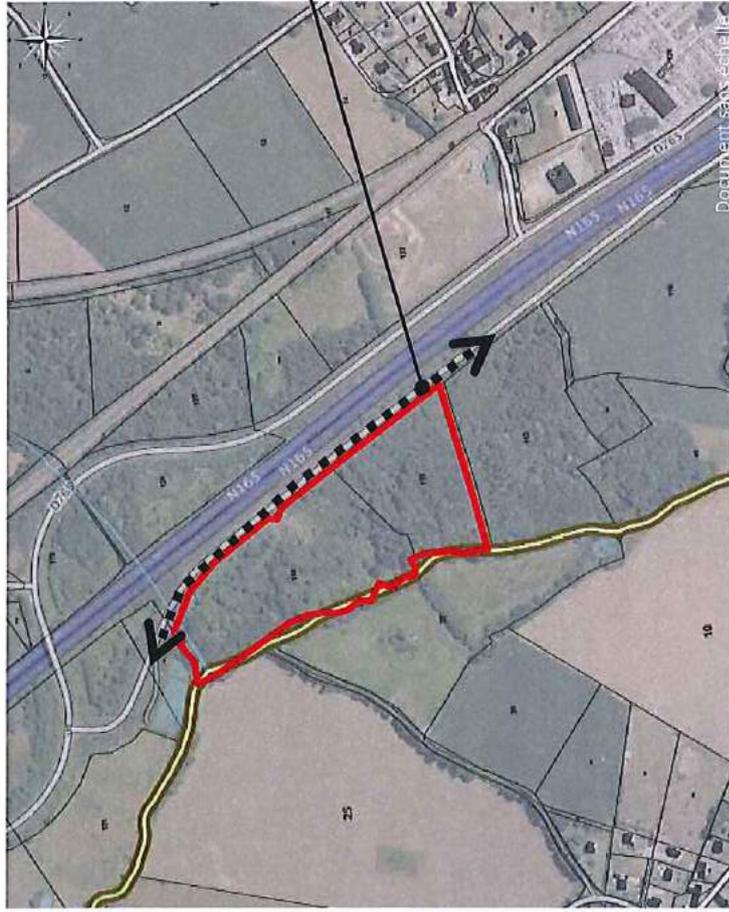
■ II-III - Analyse Architecturale

Notre terrain d'étude se trouve au cœur d'un espace complètement naturel. En effet l'espace urbanisé le plus proche de notre site se trouve à environ 400m à vol d'oiseau au Sud-Est du notre terrain, de l'autre côté de la route nationale sous-forme d'une zone d'activité. Cette zone est également très peu visible de la RN 165. Au sud-ouest de notre parcelle se tient un petit hameau de quelques habitations et enfin au sud de celle-ci se trouve une habitation isolée en bordure de la route nationale 165. Dissimulée derrière une clôture végétale importante, elle n'est pas visible depuis la RN 165.



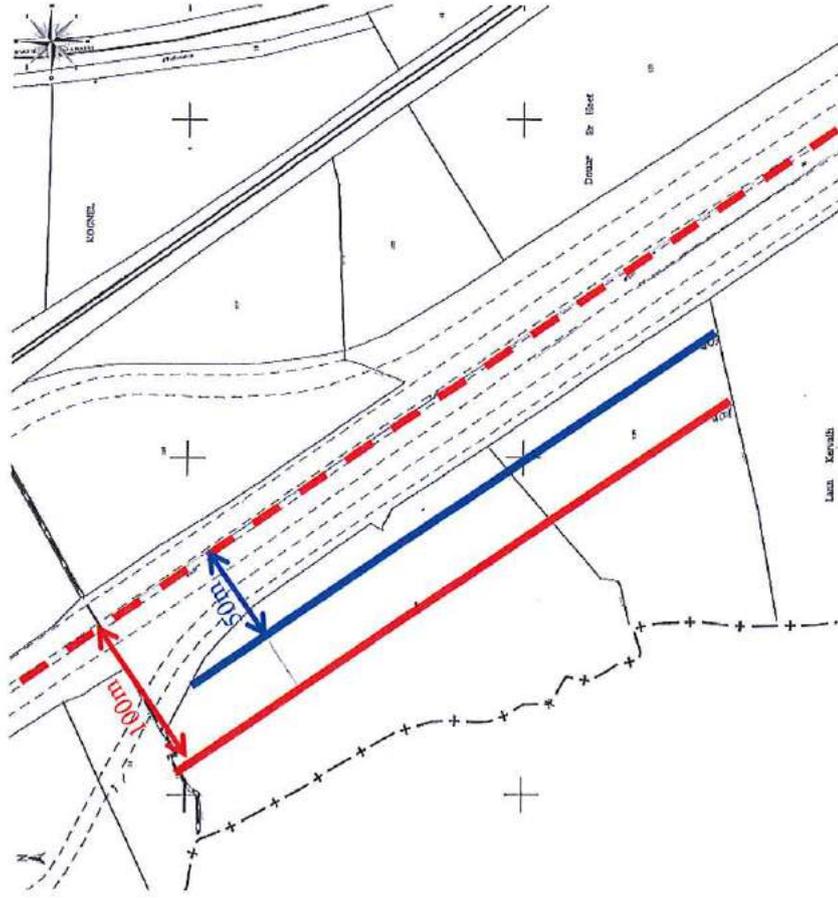
■ II-IV - Analyse Sécuritaire

Notre terrain présente un accès sécurisé. En effet il est desservi par une petite voie communale secondaire. Cette voie rurale dessert principalement l'habitation existante au sud de notre parcelle, les parcelles utilisées pour l'agriculture et relie les voies secondaires qui permettent de desservir la commune de Brech et de Loccal-Mendon.



■ II-IV - Analyse Urbaine

Comme nous l'avons vu précédemment, notre site d'étude est dépourvu d'urbanisation alentour. En revanche à quelques pas de notre terrain, parsemé le long de la route nationale 165, se trouvent quelques bâtiments d'activités et de l'habitat isolés. Ceux-ci sont pour la plupart dissimulés derrière la végétation pour masquer les vues sur la route nationale et préserver celles depuis celle-ci. Compte tenu de l'absence de co-visibilité, il semble donc judicieux de ramener le recul à 50m pour utiliser et optimiser ce foncier disponible. Ainsi la mise en place d'une aire d'accueil pour les gens du voyage sur ce terrain pourrait être intéressante car elle n'aura pas d'impact sur le territoire ni sur le voisinage. En effet cet espace sera aménagé partiellement pour permettre l'installation des gens du voyages tout en laissant la parcelle la plus naturelle possible.



Document sans échelle

