

Étude loi Barnier

Secteur de la Chaîne

Approbation du PLU en date du 8 juillet 2021



COMMUNE DE SAINT-AUBIN-DU-CORMIER

Table des matières

PREAMBULE	3
1. Diagnostic.....	6
1.1. Le contexte territorial.....	6
1.2. Le contexte réglementaire	9
1.3. L'état initial du site.....	13
1.4. Le constat et les enjeux du site	33
2. Détermination du projet.....	34
2.1. Le projet	35
2.2. La nécessité d'un ajustement de la marge de recul de l'A84.....	37
2.3. Les orientations et la compatibilité du recul	38
3. La traduction réglementaire dans le PLU	40
3.1. Le règlement écrit.....	40
3.2. Le règlement graphique	47
3.3. L'orientation d'aménagement et de programmation.....	48
4. Annexe « palette de couleur »	Erreur ! Signet non défini.

PREAMBULE

OBJET DE L'ÉTUDE

La commune de SAINT-AUBIN-DU-CORMIER souhaite ouvrir à l'urbanisation un nouvel espace, sis Le Plessis, implanté entre l'A84, la bretelle de sortie n°28 et la RD 794. Dans le PLU en vigueur, ce secteur a pour vocation l'accueil d'activités économiques.

Dans le futur PLU, cet espace dénommé « Parc d'activités de la Chaîne », a vocation à recevoir des activités économiques mais également des équipements publics structurants (une gendarmerie, un service départemental d'incendie et de secours et un service des routes départementales).

Ce secteur est soumis à la réglementation relative à la loi du 2 février 1995, dite Loi Barnier, du fait de sa proximité avec l'A84, classée autoroute par décret du 4 août 1994.

Il se trouve soumis, au PLU en vigueur, à un recul minimum des constructions de 100 mètres par rapport à l'axe de l'A84 mais également par rapport à l'axe de la bretelle de sortie n°28.

La ville de SAINT-AUBIN-DU-CORMIER souhaite y déroger en réalisant une étude d'aménagement qui sera intégrée à la révision générale du PLU en cours.

Secteur située en entrée de ville, l'enjeu est de combiner maintien de la qualité de la lisière urbaine, requalification de l'entrée de ville ouest et mise en œuvre d'un projet urbain.

CADRE REGLEMENTAIRE

La loi n° 95-101 du 2 février 1995, dite loi Barnier, a introduit au sein du code de l'urbanisme (article L 111-6 du code de l'urbanisme), l'interdiction de construire dans une bande de 100 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 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette loi a fait suite au constat de désordres urbains le long des voies routières aux entrées de ville, notamment lié au développement des zones d'activités commerciales ou économiques, avec leur effet « vitrine ».

La circulaire n°96-32 du 13 mai 1996 précise les modalités d'application du texte.

Les espaces concernés sont ceux situés en dehors des espaces urbanisés. La circulaire renvoie à la notion de parties actuellement urbanisées que la commune soit couverte ou non par un document d'urbanisme, que l'on soit ou non en agglomération au sens voirie routière.

Les types de voies concernées sont :

- ✓ les autoroutes.
- ✓ les voies express au sens du code de la voirie routière.
- ✓ les déviations au sens du code de la voirie routière.
- ✓ les routes classées à grande circulation.

Néanmoins, des exceptions existent pour :

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

Par ailleurs, conformément aux articles L111-8 et L111-9 du code de l'urbanisme, il est possible de déroger à cette règle dans certains cas :

- ✓ Lorsque la commune dispose d'un PLU, celui-ci peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-6 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.
- ✓ Lorsque la commune est dotée d'une carte communale, la commune ou l'EPCI peut, avec l'accord du Préfet, 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 L111-6 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.

Dans tous les cas, l'étude est jointe au document d'urbanisme.

Cette étude comprend :

- ✓ l'analyse des spécificités du site
- ✓ les nuisances
- ✓ la sécurité
- ✓ la qualité architecturale
- ✓ la qualité de l'urbanisme et des paysages
- ✓ les propositions de traductions du projet d'aménagement dans le document d'urbanisme.

Enfin, il peut être dérogé aux dispositions de l'article L111-6 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 à l'article L111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée.

CONTENU DE LA PRESENTE ETUDE

La démarche et le contenu des études de "projets urbains" doivent être conformes aux dispositions de la circulaire du 13 mai 1996 et doivent faire ressortir clairement les prescriptions à intégrer aux pièces écrites et graphiques des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) concernés.

Les étapes du processus, sont les suivantes :

- I. Le diagnostic du site
 - A. Le contexte territorial
 - B. Le contexte réglementaire
 - C. L'état initial du site
 - D. Le constat et les enjeux du site
- II. La détermination du projet
 - A. Le projet
 - B. La nécessité d'un ajustement de la marge de recul
 - C. Les orientations et la compatibilité du recul
- III. La traduction réglementaire dans le document d'urbanisme

Les éléments principaux à prendre en compte sont les suivants :

- ✓ Les nuisances,
- ✓ La sécurité,
- ✓ La qualité architecturale,
- ✓ La qualité de l'urbanisme et des paysages.

1. Diagnostic

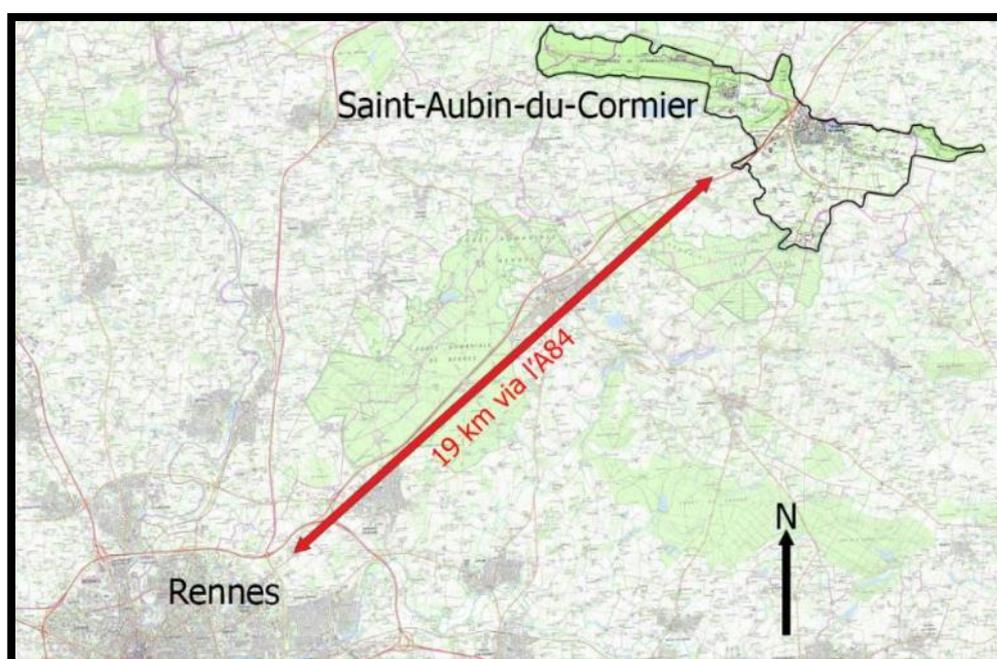
1.1. Le contexte territorial

1.1.1. Localisation générale

Saint-Aubin-du-Cormier se situe au cœur du département d'Ille-et-Vilaine, dans la région Bretagne.

À une vingtaine de kilomètres au nord-est de Rennes (via l'A84), le territoire communal s'étend sur 2 741 hectares. Sa population est de 3 806 habitants en 2016.

Saint-Aubin-du-Cormier fait partie de Liffré-Cormier Communauté, établissement public de coopération intercommunale regroupant 9 communes pour un total d'environ 25 000 habitants.

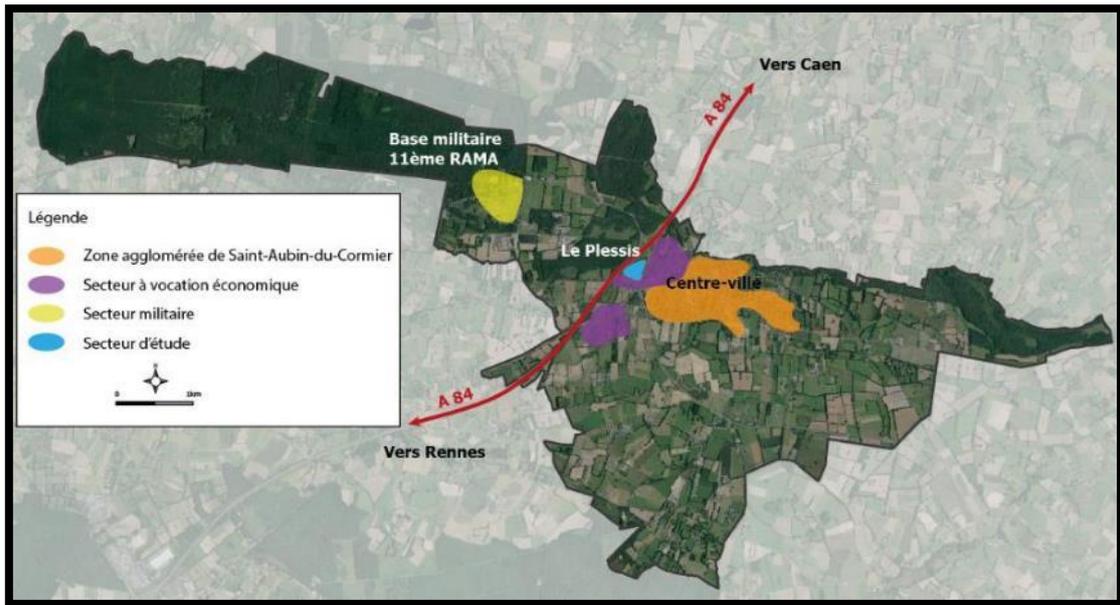


Localisation de Saint-Aubin-du-Cormier

La commune est traversée du nord au sud par l'A84. Cet axe routier majeur, inauguré au début des années 2000, est une véritable coupure sur le territoire Saint-Aubinois.

L'A84 est également une limite anthropique sur laquelle est venue s'appuyer la zone agglomérée.

Le secteur d'étude est situé le long de cette voie.



Un territoire communal marqué par la présence de l'A84

1.1.2. Localisation sur la commune

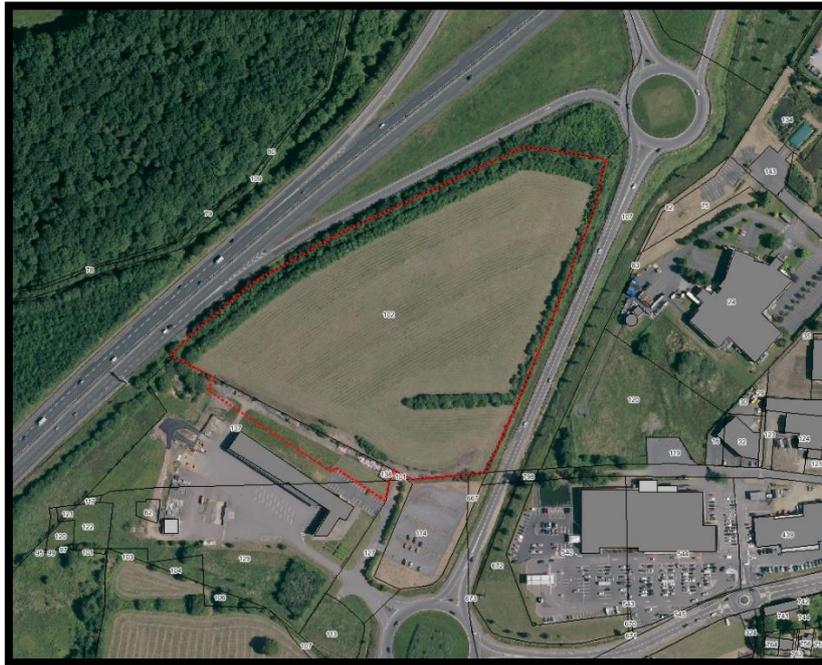
Situé dans le prolongement ouest de la zone agglomérée de Saint-Aubin-du-Cormier (à moins d'1 kilomètre du centre-ville), le secteur d'étude, véritable porte urbaine du territoire Aubinçais, est implanté le long de l'A84 (sur environ 150 mètres) et à proximité de l'échangeur n°28.

Ce secteur vierge de toute construction est situé à la jonction des zones d'activités de Chédeville, de la Rousselière et de la Mottais.



Un périmètre d'étude en entrée de ville

Le secteur d'étude est composé de trois parcelles, cadastrées ZE n°102, n°138 et une partie de la n° 137. La superficie totale est d'environ 4,8 ha.

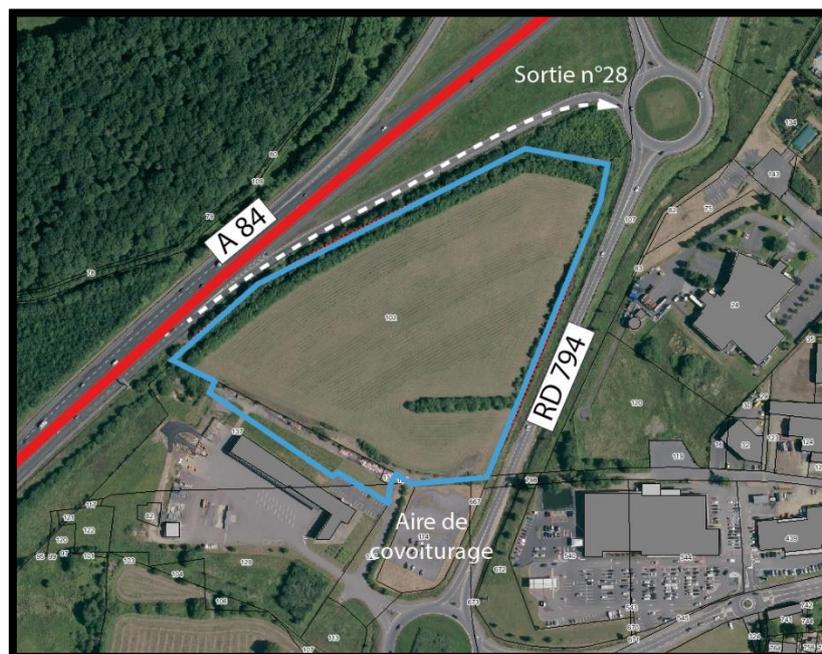


Parcelles ZE n°102, n°138 et n°137p

Comme indiqué précédemment, l'A84 est située sur la partie ouest du périmètre d'étude. Cependant, le secteur ne jouxte pas l'autoroute mais la bretelle de sortie n°28.

Le périmètre d'étude est également encadré par :

- ✓ l'échangeur n°28 dans sa partie nord,
- ✓ la RD 794 dans sa partie est,
- ✓ une aire de covoiturage et la DIR Ouest dans sa partie sud.



Localisation de l'échangeur n°28

1.2. Le contexte réglementaire

1.2.1. Le SCOT

Le SCoT du Pays de Rennes a fait l'objet d'une modification pour intégrer les communes de Saint-Aubin-du-Cormier, Gosné et Mézières-sous-Couesnon dans son périmètre (approbation du 22 octobre 2019).

Les zones d'activités de la Mottais et de Chédeville qui entourent le secteur d'étude sont classées « d'intérêt SCoT » dans le nouveau SCoT du Pays de Rennes (DOO, p. 25). L'urbanisation du secteur d'étude situé entre ces deux zones d'activités et à proximité immédiate de l'échangeur contribuerait à pérenniser les activités existantes.

3.13 Porte du Cormier

Un site d'activités et d'équipement à mettre en relation

Le site « Portes du Cormier » s'étend de part et d'autre de l'autoroute A84 et de son échangeur. Dans un espace relativement restreint, le site accueille des équipements importants et un pôle d'emploi majeur du Nord du Pays de Rennes. Trois secteurs se font face :

- les zones d'activités de Saint-Aubin-du-Cormier (Roussellère, Chédeville et la Mottais) au Sud-Ouest de la ville, qui accueille plus d'une cinquantaine d'entreprises et dont une extension est prévue au SCoT à l'Est de l'A84 ;
- le lycée agricole auquel est associé un centre de formation pour apprentis ;
- une entreprise d'envergure internationale ;
- le site militaire de la Lande d'Ouée (11^{ème} RAMA) qui accueille près de 900 personnes.

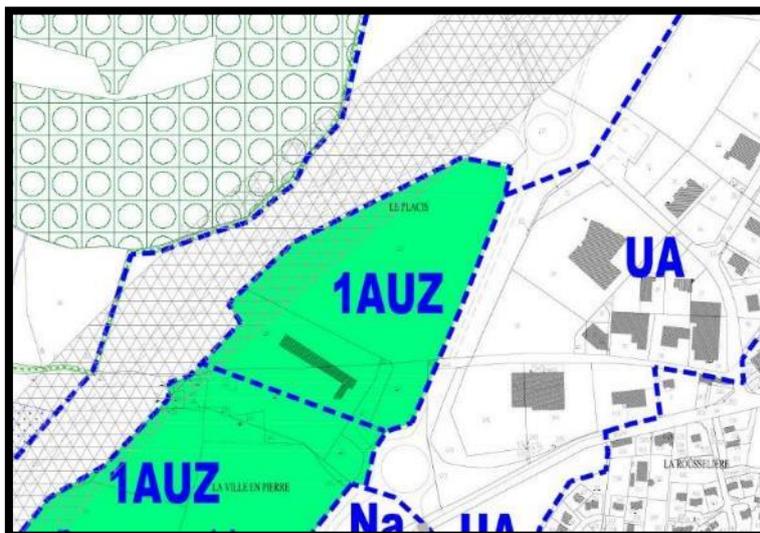
Ces équipements se situent dans un environnement de qualité avec la proximité de la ville historique de Saint-Aubin-du-Cormier et le site natura 2000 de la forêt domaniale de Saint-Aubin-du-Cormier et de l'étang d'Ouée.

L'objectif de ce site stratégique est de porter une réflexion sur le renforcement des liens entre les différents occupants du site, en vue de trouver des synergies sur différents thèmes :

- la circulation et plus généralement les mobilités en lien avec la création sur le site d'un pôle d'échange ;
- l'amélioration des connexions en modes actifs entre les différents points générateurs de déplacements (le lycée, le site militaire, la zone d'activités, la ville de Saint-Aubin-du-Cormier) ;
- la valorisation du paysage avec la mise en avant de la notion de porte d'entrée du Pays et la connexion aux sites d'exception que sont la forêt domaniale et le centre historique de Saint-Aubin-du-Cormier.

SCoT du Pays de Rennes, DOO, p. 25

1.2.2. Le PLU en vigueur



Extrait du PLU en vigueur

1.2.4. Les marges de recul

Deux axes routiers génèrent des marges de recul sur le périmètre d'étude :

- ✓ L'A84 et sa bretelle

Conformément à l'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* ».

- ✓ La RD 794

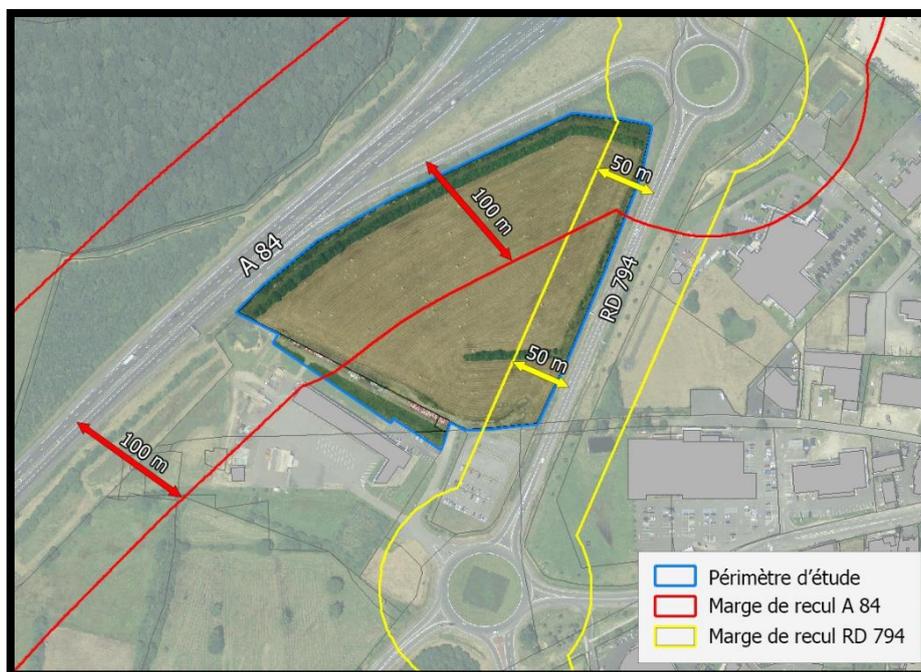
Conformément au règlement de la voirie départementale d'Ille-et-Vilaine, « *Les marges de recul s'appliquent en dehors de l'agglomération au sens de l'article R110-2 du code de la Route. Elles concernent donc tous les secteurs non encore urbanisés de la commune y compris ceux qui sont classés AU (A Urbaniser) dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).* »

« *Pour que soient garantis les intérêts du département il est proposé de maintenir l'exigence de report des marges de recul sur le réseau d'intérêt départemental (A, B et C soit environ 1 300 km).* »

Considérant que :

- ✓ le périmètre d'étude a pour vocation l'accueil d'entreprises et d'équipements publics,
- ✓ la RD 794 est classée en catégorie B,

une marge de **50 mètres** s'applique depuis l'axe de la RD 794.

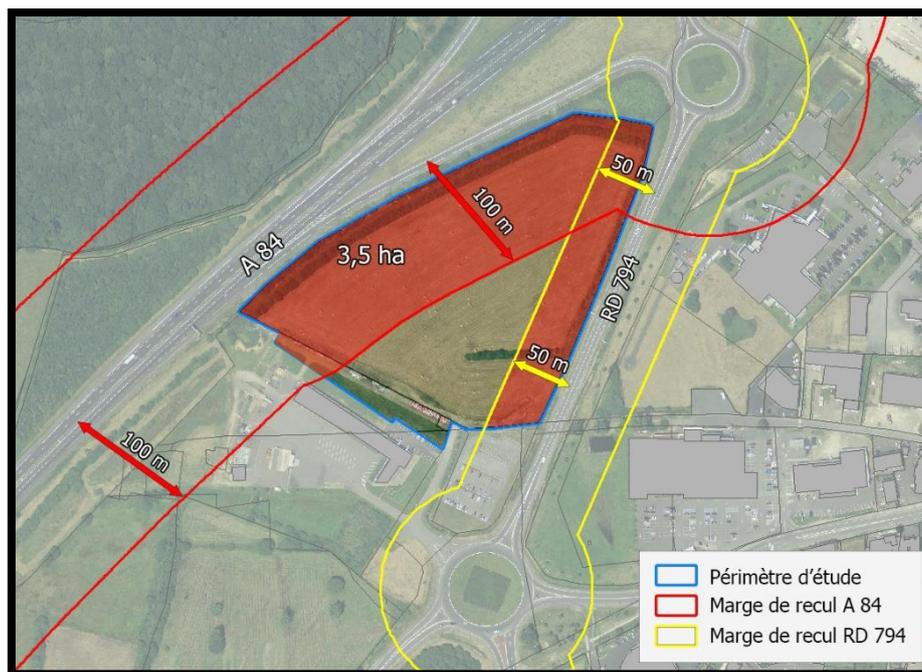


Un secteur très fortement impacté par les marges de recul

Ces marges de recul ont une incidence non négligeable sur l'urbanisation de ce secteur.

La marge générée par l'A84 impacte le secteur d'étude sur près de 2,6 ha. Quant à celle générée par la RD 794, elle l'impacte sur près de 0,9 ha.

C'est au total **3,5 ha** de terres qui sont inconstructibles soit 73% du périmètre d'étude.



Près de 73% d'espace « non constructible »

Les marges de recul générées par les routes départementales de catégories B peuvent être diminuées. Cependant, elles n'ont pas vocation à être réduites via une étude loi Barnier.

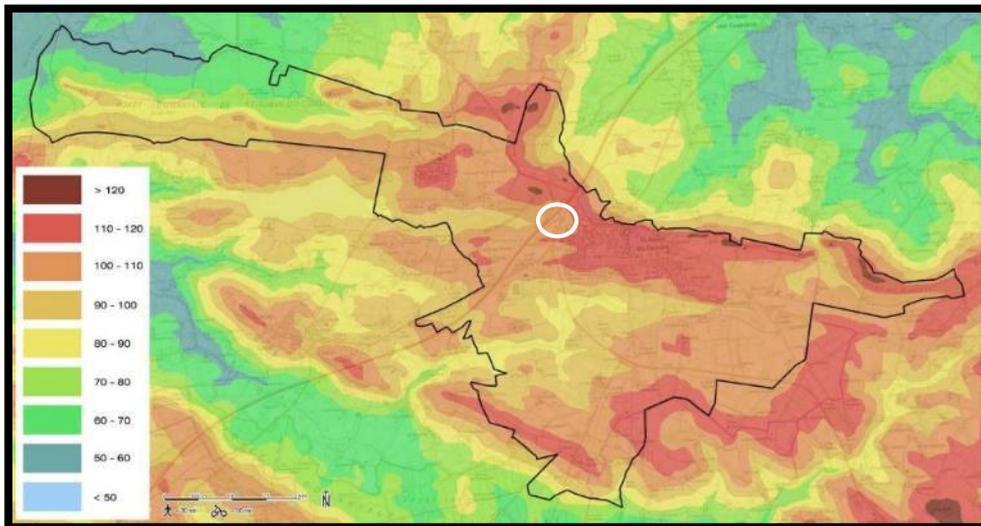
L'étude s'attachera donc à réduire la marge de recul générée par l'A84 et sa bretelle, comme le permet l'article L111-8 du code de l'urbanisme.

Cette réduction sera effective sous réserve de justifier que les nouvelles 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.

1.3. L'état initial du site

1.3.1. Les éléments naturels

1.3.1.1. La topographie



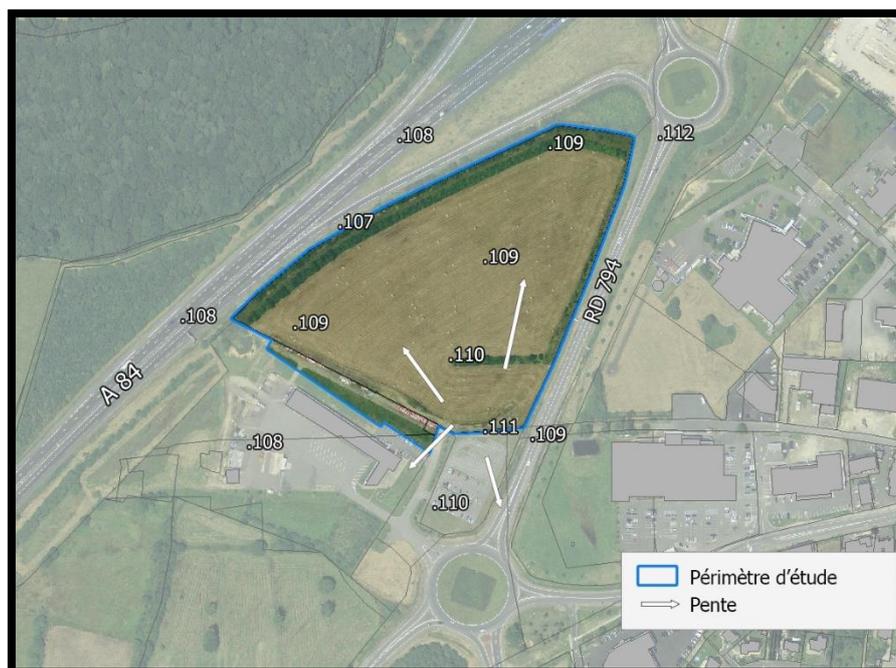
Socle tellurique communal

La conception de ce document permet de « modéliser » le socle tellurique de la commune.

On constate un dénivelé de près de 60 mètres entre le point le plus bas et le point le plus haut.

Le relief est assez hétérogène, présentant des encaissements relativement prononcés, et des replats assez larges.

La position de l'enveloppe urbaine du bourg sur un sommet est également à signifier.



Un relief peu marqué aux abords du site d'étude

Le périmètre d'études présente un relief relativement calme. Du nord au sud et d'est en ouest, les pentes sont très faibles (1% en moyenne). Le point haut (111 mètres) étant situé à l'extrémité sud-est de la parcelle ZE n°102.

Les seuls éléments ayant « perturbé » le relief sont les axes de communication. L'échangeur de l'A84 est implanté légèrement en surplomb du périmètre d'étude. Quant à la RD 794, elle surplombe légèrement le périmètre d'étude dans sa partie nord puis est encaissée dans sa partie sud.

L'A84 étant située sensiblement au même niveau que le périmètre d'étude.

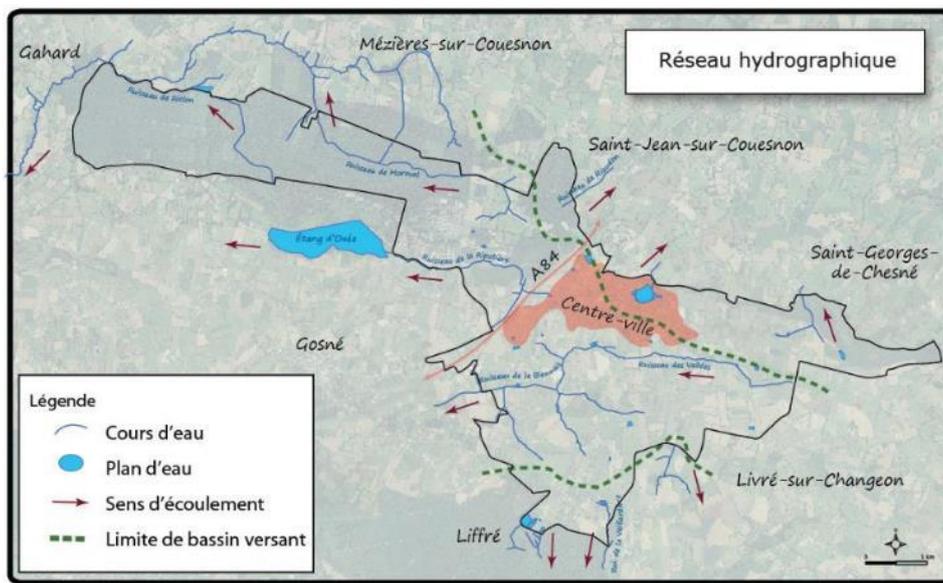


Une RD 794 légèrement encaissée (-2 mètres) dans sa partie sud - vue en direction du nord

1.3.1.2. L'hydrographie et les zones humides

La commune de Saint-Aubin-du-Cormier fait partie du SDAGE Loire-Bretagne et du SAGE Vilaine. Elle s'inscrit dans deux bassins versants :

- ✓ Le Couesnon sur la partie nord-est du territoire communal.
- ✓ La Vilaine sur le reste de la commune. Deux sous-bassins versants alimentent la Vilaine :
 - L'Illet sur une très grande partie du territoire communal.
 - Le Chevré sur l'extrémité sud.

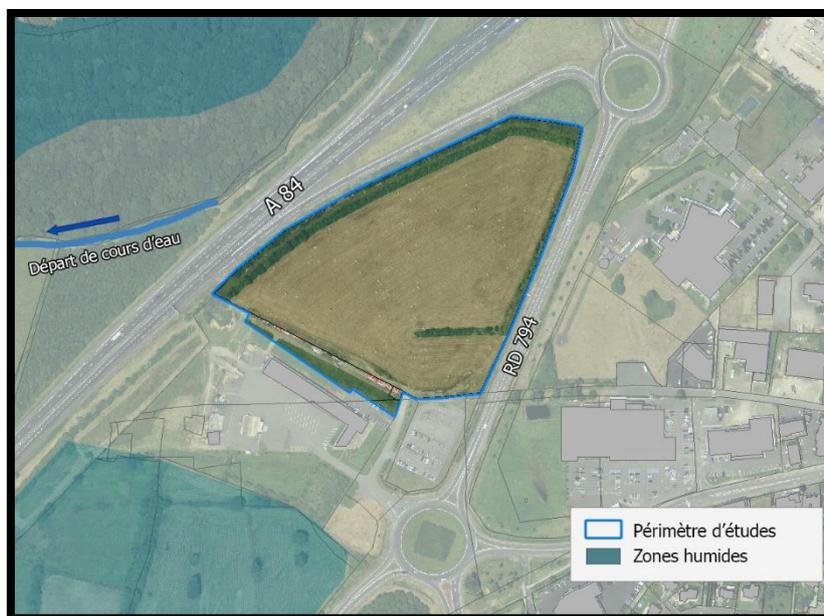


Source : GéoBretagne IGN Scan 25

Conception cartographique : L'ATELIER D'YS - Mars 2017

Les eaux précipitées sur le périmètre d'étude, s'écoulent dans le bassin versant de l'Illet. Aucun cours d'eau ou plan d'eau n'a été recensé sur le site.

La commune a fait l'objet d'un inventaire des zones humides. Aucune zone humide n'a été recensée sur le site.



Localisation des cours d'eau et des zones humides

1.3.1.3. La végétation

Les boisements de Saint-Aubin-du-Cormier constituent un patrimoine naturel. Ils prennent différentes formes : de grands boisements périphériques, des haies bocagères (à répartition inégale sur le territoire communal), et des ripisylves (gainées boisées qui accompagnent les ruisseaux). On constate également la présence de ragosses (appelées ragolles localement), se distinguant par des silhouettes d'arbres dénudés, issues d'une manière particulière d'émonder les chênes et caractéristiques de la région rennaise.



Une trame verte atypique

Le périmètre d'étude est constitué d'une gaine boisée qui a pour particularité de le masquer presque intégralement. Plusieurs essences et strates arbustives composent ce linéaire qui peut atteindre près de 20 mètres d'épaisseur le long de l'A84.

Tous ces végétaux ont été plantés dans le cadre de l'aménagement de l'autoroute.

En cœur d'îlot, une haie à caractère bocager a également été plantée sur environ 80 mètres.



Une haie à caractère bocager en cœur d'îlot



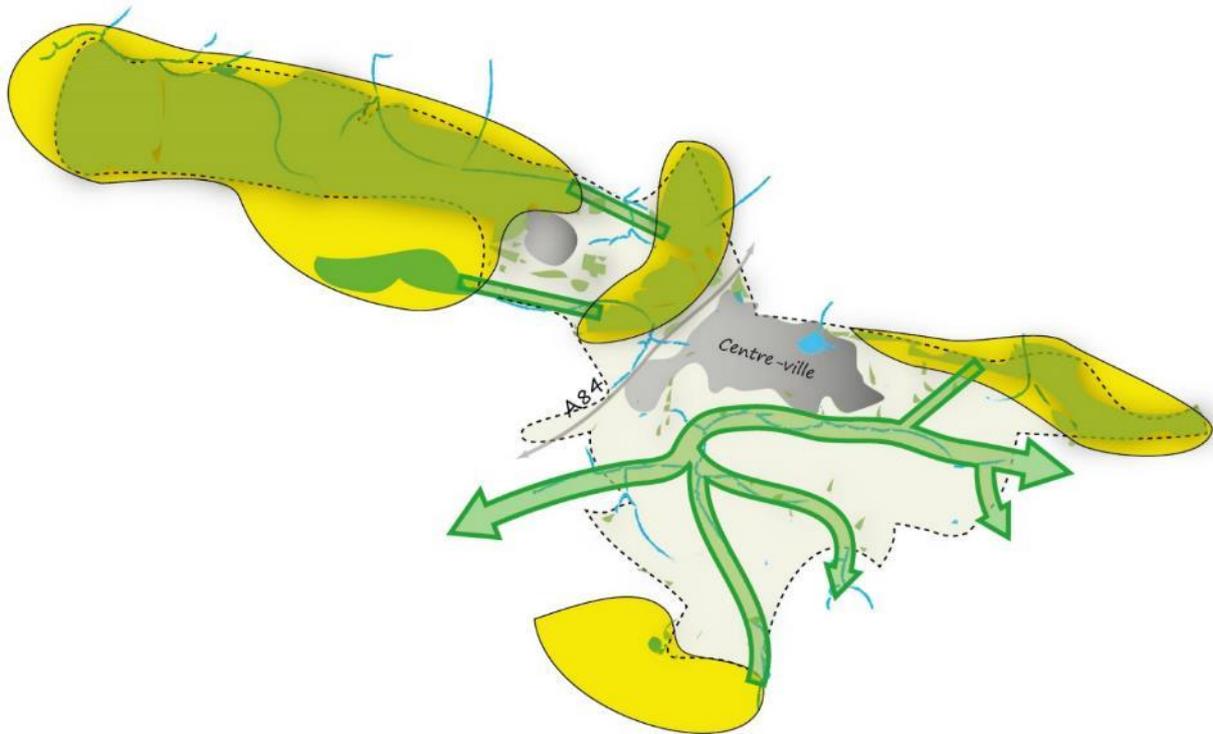
Une gaine boisée épaisse ceinture le secteur

1.3.1.4. Les réservoirs de biodiversité & corridors écologiques

Plusieurs réservoirs de biodiversité ont été identifiés sur le territoire communal (Forêt domaniale de Saint-Aubin-du-Cormier, Bois d'Uzel, Bois de l'Écot Sec, Bois et Landes de Rumignon etc.).

Par ailleurs, de multiples corridors écologiques (comme le ruisseau de la Biennais), assurant des connexions entre les nombreux réservoirs de biodiversité communaux et intercommunaux, ont également été identifiés.

Du fait de sa situation, enclavé entre l'A84 et la RD 794, et l'absence de trame bleue, le périmètre d'étude n'accueille pas de réservoir de biodiversité et n'est pas traversé par des connexions écologiques.



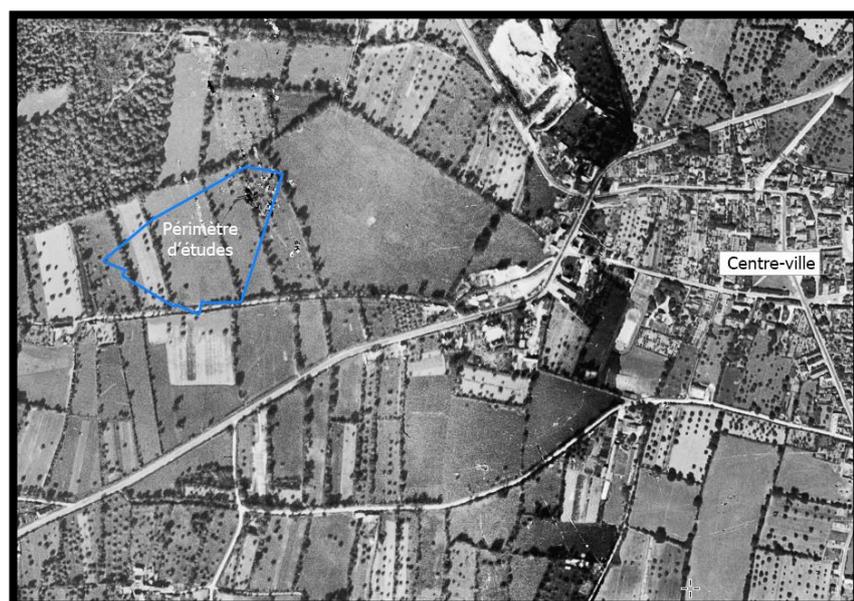
Réservoirs de biodiversité et continuités écologiques

1.3.2. La composante urbaine

1.3.2.1. L'évolution du site

1950

En ce milieu du XXe siècle, le bourg de Saint-Aubin-du-Cormier est encore relativement concentré. Mais déjà, les prémices d'une urbanisation linéaire commencent à se manifester (notamment le long de la rue de Rennes). Le périmètre d'étude est situé en campagne, entre un chemin rural et le Bois de l'Écot Sec.



1990

Les opérations d'ensemble à vocation d'habitat ont permis au bourg de Saint-Aubin-du-Cormier de s'étoffer, notamment en direction du sud.

Le nord de la route de Rennes (principale voie de communication) accueille deux nouvelles zones d'activités (La Rousselière et Chédeville).

Bien que l'urbanisation se rapproche, le périmètre d'étude est toujours situé en campagne, entre un chemin rural et le Bois de l'Écot Sec.

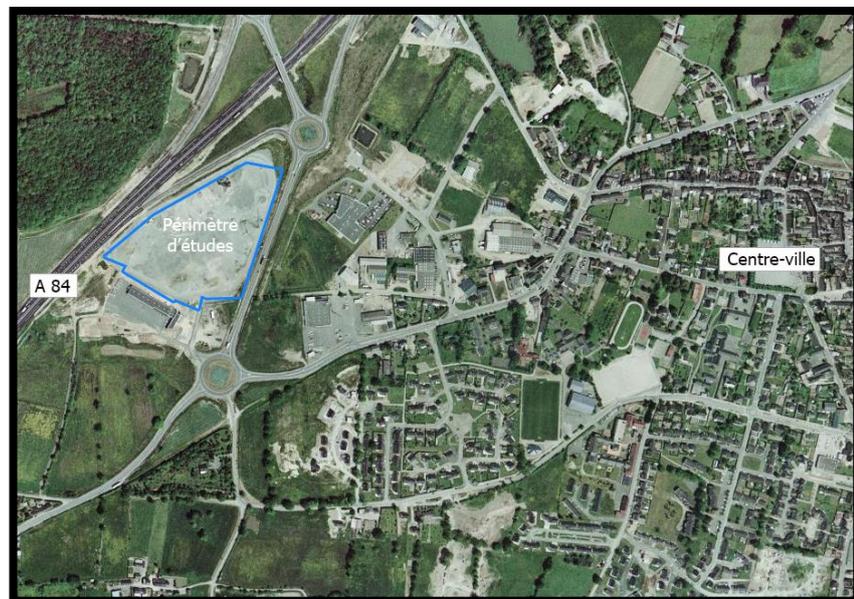


2000

Le secteur d'étude a profondément évolué.

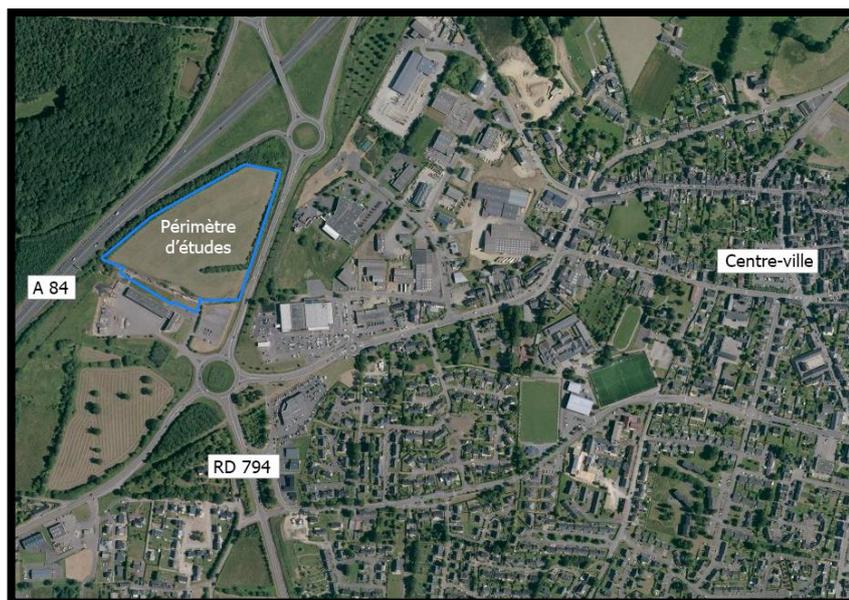
De nouveaux aménagements structurants ont été inaugurés (l'A84 et l'échangeur n°28).

La parcelle ZE n°102 n'a plus de vocation agricole et est enclavée entre une autoroute, une départementale et la DIR Ouest (parcelles n°137p et 138). L'absence de végétation autour du site le rend particulièrement visible dans le grand paysage.



2019

La parcelle ZE n°102 retrouve temporairement un usage agricole. Les aménagements paysagers en lien avec la réalisation de l'A84 ont été plantés et dissimulent presque intégralement le secteur d'étude. Enfin, une aire de covoiturage a été aménagée et la RD 794 est prolongée en direction du sud de la zone agglomérée.

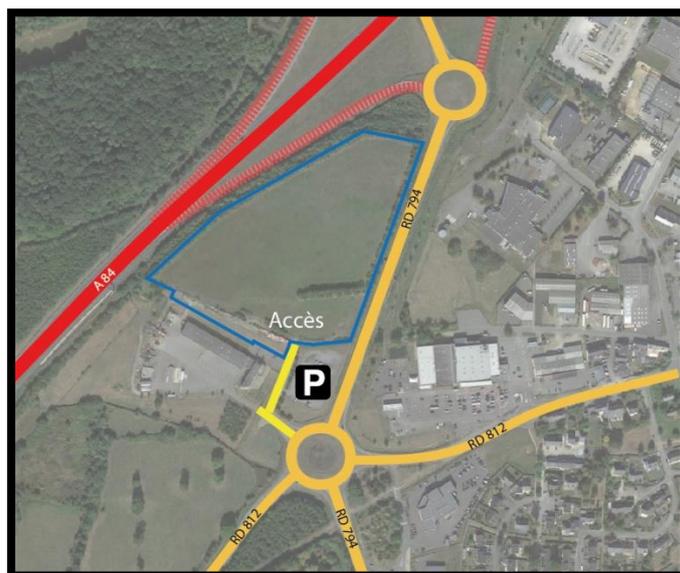


1.3.2.2. L'accessibilité au site

Bien que le périmètre d'étude soit encadré par des voies de communication très fréquentées (34 000 véh/jour sur l'A84 et 4 000 sur la RD 794¹), le site n'est desservi que par une unique voie qu'il partage avec l'aire de covoiturage.

Cette voie d'environ 6 mètres de large est presque imperceptible mais a le mérite d'être sécurisée car sans lien direct avec l'A84 ou la RD 794.

Aucune liaison douce sécurisée n'irrigue le site. Malgré la présence d'une aire de covoiturage, l'absence de cheminement ou de marquage au sol pour les piétons/cyclistes couplé au gabarit imposant de la RD 794 et de ses giratoires sont de véritables freins pour le développement des déplacements doux.



Une desserte limitée à un accès

¹ Source : Département d'Ille-et-Vilaine – Carte du trafic moyen journalier 2018

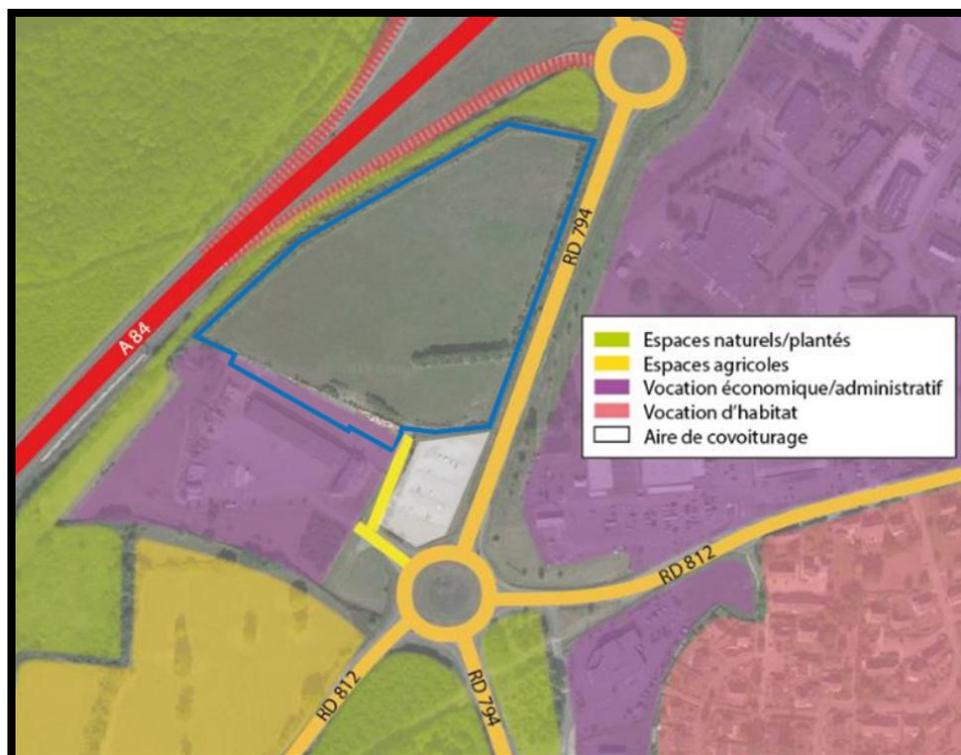


Un accès partagé avec l'aire de covoiturage

1.3.2.3. L'usage des sols

Bien qu'elle puisse ponctuellement avoir un usage agricole, la parcelle ZE n°102 n'est pas enregistrée au registre parcellaire agricole. Les parcelles ZE n°137p et 138 sont situées sur l'unité foncière de la DIR OUEST.

Comme indiqué précédemment, les parcelles avoisinantes ont majoritairement un usage économique ou de service public.



L'A84 matérialise clairement la limite de l'urbanisation

1.3.2.4. Le bâti existant

Il existe très peu de constructions à proximité immédiate du périmètre d'étude.

La construction située en limite sud est occupée par la DIR Ouest. D'une hauteur d'environ 9 mètres au point le plus haut, ce bâtiment est implanté à 100 mètres de l'axe de l'A84.

A l'est de la RD 794, Coretec Group occupe un bâtiment dont le point le plus haut atteint environ 10 mètres.

Enfin, le Carrefour Market, également situé à l'est de la RD 794, atteint les 7 mètres au point le plus haut.

On remarque une certaine hétérogénéité dans le traitement des bâtiments du secteur, présentant pourtant des volumes conséquents.



Peu de constructions avoisinantes



Un carrefour Market bien intégré depuis la RD 794

1.3.3. Les composantes paysagères

1.3.3.1. Le grand paysage



Entités paysagères communales (source BIG PAYSAGE)

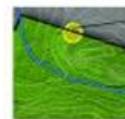


Zoom sur le secteur d'étude

Les vallons



Les bois et forêts



- Pièces en forêt
- Fronts forestiers
- Ruissseau en forêt

Les rebords



L'urbanisation



- Repère vertical construit
- L'étang
- Le bourg, motif de paysage
- Confrontations brutales
- La zone d'activités
- A 84
- Confrontations brutales
- RD 704

En termes de grand paysage, les vues sur le site sont très limitées, étant donnée la présence de boisements conséquents tout autour, en périphérie de l'A84 notamment.

L'A84 est en partie encaissée sur le territoire communal. Lorsqu'elle ne l'est pas, elle apparaît en fond de parcelles agro-naturelles, et est intégrée par des bosquets arbustifs.



L'A84, intégrée par des bosquets en fond de parcelle.

Sur sa partie potentiellement la plus impactante, au nord-ouest du bourg, elle est « absorbée » par la zone d'activités. Son impact paysager global est donc assez limité sur le territoire communal (contrairement à l'impact sur le fonctionnement), sauf depuis les points de franchissement, qui font apparaître de part et d'autre l'ampleur et l'emprise de la voirie. De plus, la hauteur des ouvrages de franchissement rend le site plus visible. Il convient donc de considérer cette échelle de perception dans la présente analyse. On remarque ainsi l'importance de la gaine arborée périphérique du site. Cette dernière a un double enjeu :

- Intégrer d'éventuelles futures constructions en filtrant le regard, ou en en masquant pour partie ces dernières.
- Donner une limite franche et lisible à la poche urbanisée du bourg au nord-ouest, en mettant en scène et en matérialisant une porte urbaine.



Discretion du site malgré le recul et la hauteur grâce à l'écran végétal



L'une des portes urbaines

1.3.3.2. Vues depuis l'A84

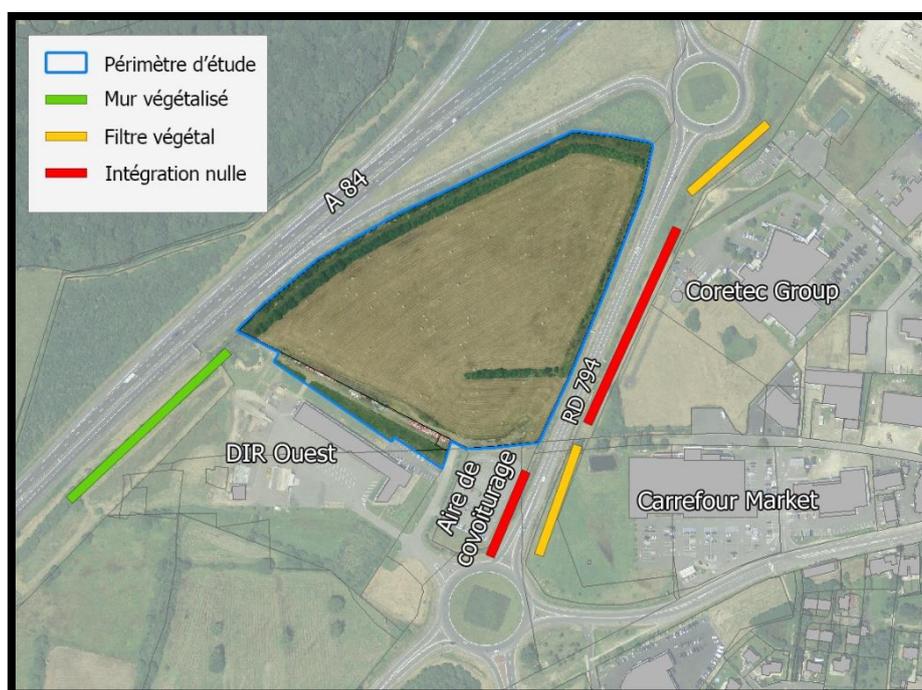
L'A84 traverse le territoire communal sur environ 3 kilomètres.

La cartographie ci-après présente un tronçon d'environ 1 kilomètre qui longe le périmètre d'étude.

Sur la partie nord, l'autoroute est située en contre-bas des parcelles avoisinantes. Ce relief s'explique en partie par l'aménagement de l'échangeur n°28 qui la surplombe.

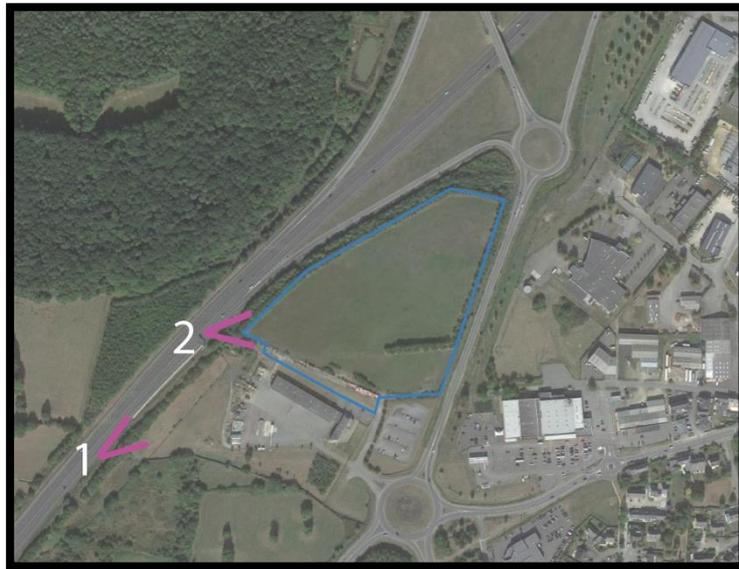
A l'extrémité sud du périmètre d'étude, l'A84 est au même niveau. Cette absence de relief pourrait générer une covisibilité importante entre l'autoroute et le secteur d'étude. Cependant, comme nous le verrons prochainement, la végétation limite très fortement les vues entre ces deux entités.

Enfin, à l'extrémité sud de la cartographie ci-après, l'A84 est en léger surplomb des parcelles avoisinantes mais n'engendre pas de vues significatives sur le grand paysage et plus particulièrement sur le périmètre d'étude.



Une topographie marquée par la présence de l'échangeur

En provenance du sud



1
Bien que l'A84 soit au même niveau que le secteur d'étude, la présence du « mur » végétal, haut de près de 6 mètres, annihile toute covisibilité entre ces deux sites.



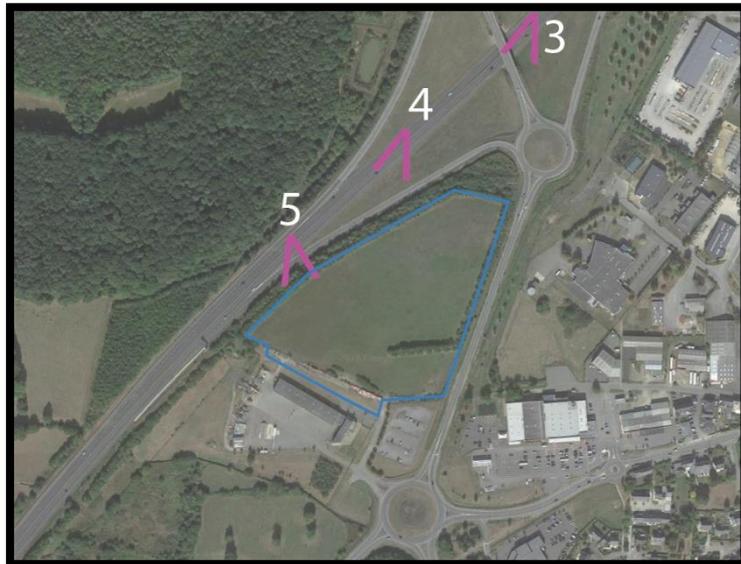
2
En se rapprochant de l'échangeur, la bretelle est légèrement en contrebas de la parcelle ZE n°102. La végétation restreint toujours les possibilités de covisibilité.



Cette photographie date de 2008. On distingue très clairement au second plan les locaux de la DIR Ouest. Au premier plan, un léger talus vient tout juste d'être planté. D'une épaisseur d'environ 20 mètres, cet aménagement paysager générera une décennie plus tard un véritable « mur » végétal.



En provenance du nord



3
Du fait de la topographie des lieux (A84 en contre-bas) et de la présence d'un pont traversant la voie, le périmètre d'étude est très peu visible dans le paysage.



4
Après le franchissement du pont, le site est toujours difficilement perceptible. De plus, le point de fuite boisé accapare le regard, le détournant ainsi du périmètre d'étude.



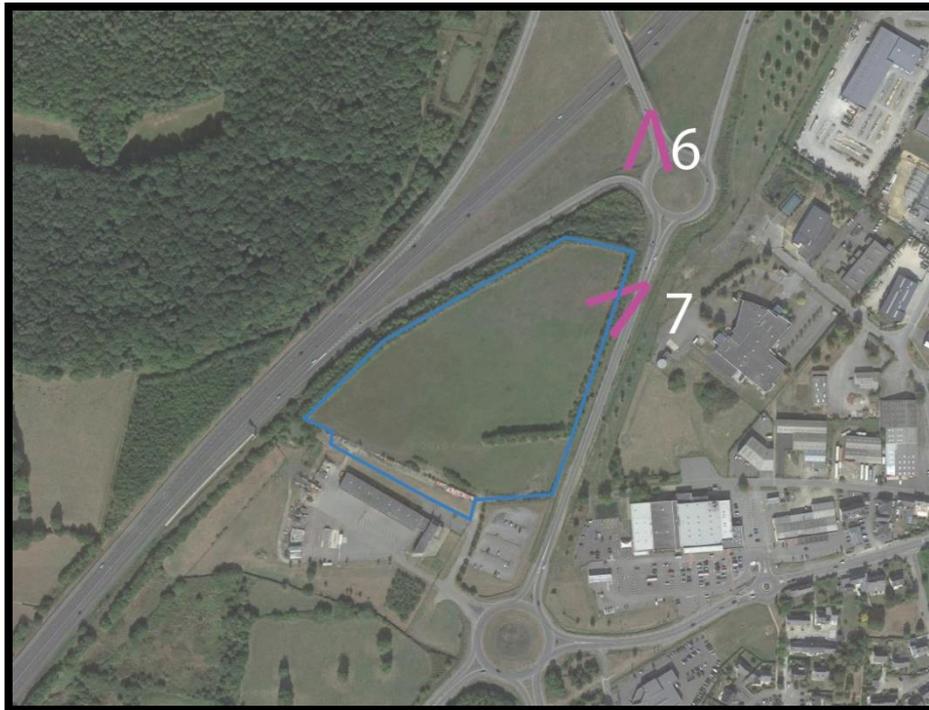
5
Il convient de noter que la construction de la DIR Ouest n'est pas visible derrière les végétaux.



Aménagements urbains masquant (pont, bretelles de sortie/entrée) et haies occupant le premier plan sont autant d'éléments qui limitent les enjeux paysager depuis l'A84. Ainsi, malgré sa position stratégique à proximité immédiate de l'échangeur n°28, le périmètre d'étude ne peut pas être considéré comme un motif de paysage.

1.3.3.3. Vues depuis les RD 794

En provenance du nord



6
La RD 794 et plus précisément le pont traversant l'A84 sont implantés en surplomb du périmètre d'étude. Au premier plan, les grands espaces enherbés rattachés à l'A84 attirent le regard. Au second plan les premières constructions de la ZA de Chédeville marquent, sans grande qualité, l'entrée de ville. Le périmètre d'étude est peu perceptible dans son écrin boisé. Bien que le pont soit situé sur un point haut, la DIR Ouest et ses 9 mètres de haut sont à peine visibles.



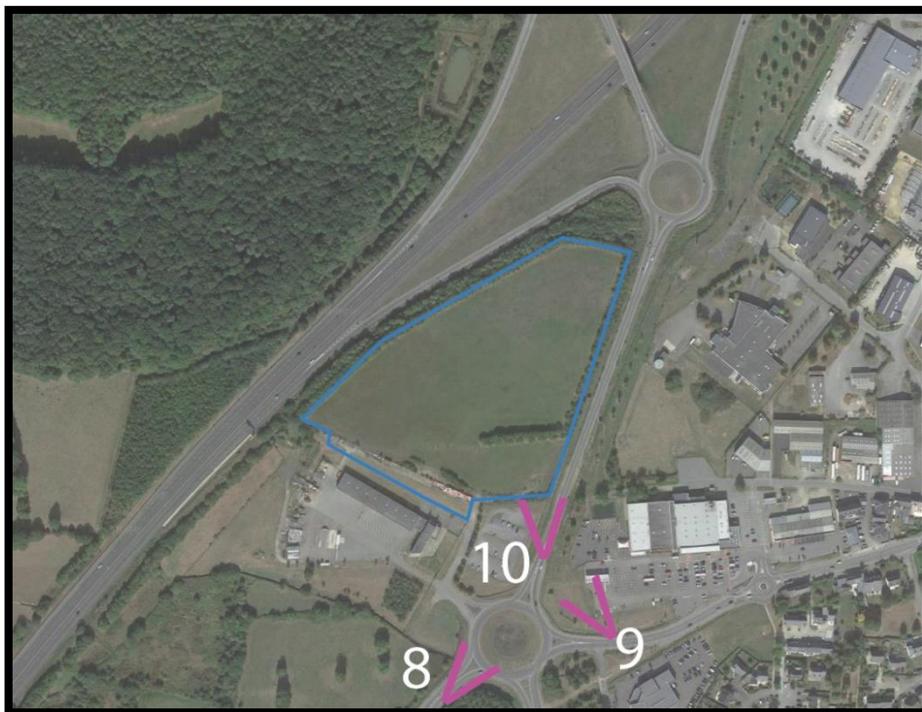
7

Après avoir franchi le giratoire, le périmètre d'étude est enfin perceptible, cependant le regard est absorbé par l'entreprise Corotec Group qui tourne le dos à la RD 794 et nous présente ses arrières peu qualitatifs (aire de stockage des matériaux, plateforme de chargement, silo technique...).

Il conviendra de ne pas créer d'effet miroir et dupliquer sur périmètre d'étude ces aménagements non intégrés.



En provenance du sud



8

Depuis la RD 812, le périmètre d'étude est peu visible.

Le regard est attiré par le Carrefour Market et ses enseignes rouges mais également par le bâtiment de la DIR Ouest. Entre ces deux constructions, l'aire de covoiturage et sa nappe de véhicules rend le site très anthropisé.

Contraste saisissant avec l'arrière-plan boisé du Bois de l'Écot Sec.



9

Lorsque l'on quitte la zone agglomérée par la rue de Rennes, le périmètre d'étude n'est pas visible à travers l'emprise foncière du Carrefour Market.



10

La RD 794 est légèrement encaissée de part et d'autre de la voie.

Le regard sera inévitablement attiré par les futures constructions qui prendront place sur le périmètre d'étude. Il conviendra d'être particulièrement attentif à l'intégration paysagère des futurs aménagements.



Les enjeux paysagers le long de la RD 794 semblent plus importants que le long de l'A84. Véritable entrée de ville, les aménagements le long de la RD 794 seront particulièrement exposés. Il conviendra dans le projet de proposer des aménagements qualitatifs, prenant bien en compte son statut de porte urbaine.

1.3.3.4. Vues sur le site



L'accès

Une voie sécurisée d'environ 6 mètres de large, en attente d'aménagement, permet la desserte du site.



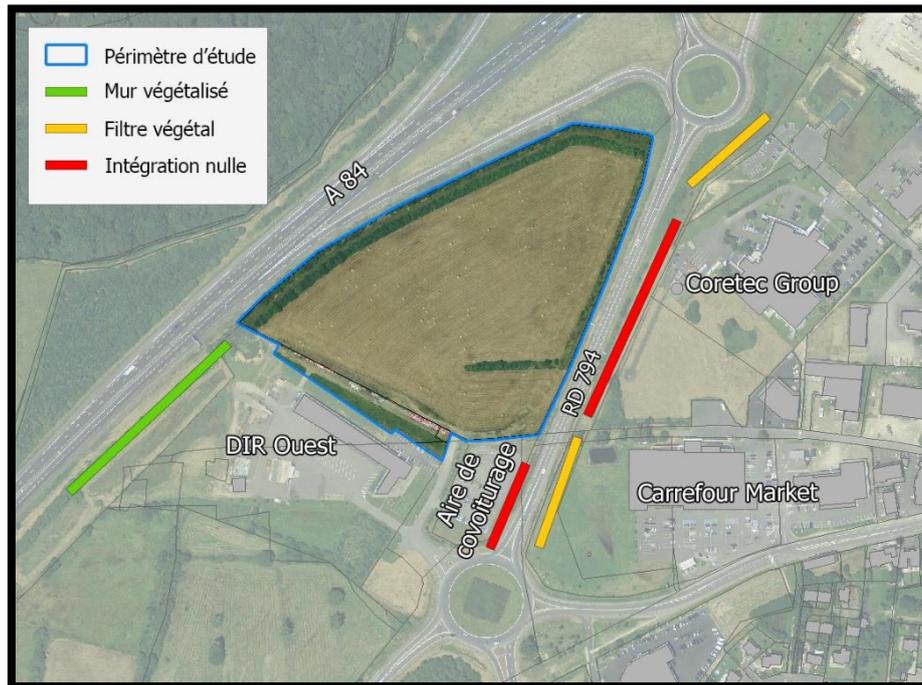
Le site

Le secteur est implanté dans un écrin boisé. Elle est majoritairement occupée par une prairie fauchée. Seule une haie à caractère bocager d'environ 80 mètres linéaires vient interrompre l'uniformité du site.



1.3.3.5. Traitement des interfaces voisines

Les parcelles voisines possèdent des traitements paysagers inégaux.



Des traitements inégaux

Comme évoqué précédemment, la DIR Ouest est imperceptible depuis l'A84.

Depuis la RD 794, le site de Coretec Group propose des aménagements paysagers sommaires. Un filtre arbustif masque partiellement les constructions mais ne dissimule pas les espaces de stockage et le silo. La dernière extension du bâtiment principal est plus haute que la construction d'origine mais sa teinte sombre permet de limiter fortement son impact dans le paysage.



Site de Coretec Group

Comme indiqué précédemment, l'aire de covoiturage ne bénéficie d'aucun traitement paysager le long de la RD 794.



L'aire de covoiturage

Enfin, le Carrefour Market tire profit d'une couleur majoritairement sobre, du talus et des quelques boisements pour s'intégrer dans le site.



Site de Carrefour Market

1.4. Le constat et les enjeux du site

A la lecture de ce diagnostic, le constat est le suivant :

- ✓ Un site implanté en porte d'entrée du territoire urbanisé Saint-Aubinais.
- ✓ Un site fortement impacté par des marges de recul.
- ✓ Un site niché dans un écrin boisé, lui conférant beaucoup de confidentialité.
- ✓ Un site peu visible depuis le grand paysage et l'A84.
- ✓ Des constructions voisines peu nombreuses et non visibles depuis l'A84.
- ✓ Des enjeux paysagers plus importants le long de la RD 794, en tant qu'entrée dans l'urbanisation de Saint-Aubin-du-Cormier.
- ✓ Un site peu irrigué par des voies de communication.
- ✓ Un site non desservi par des liaisons douces.
- ✓ Une aire de covoiturage et des gros volumes non intégrés dans le paysage (à l'exception du Carrefour Market).

2. Détermination du projet

L'article L111-6 du code de l'urbanisme est rédigé comme suit : « *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 L141-19 » du code de l'urbanisme.

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.

L'inconstructibilité qui frappe les espaces non urbanisés qui longent les autoroutes, routes expresses, déviations et autres routes classées à grande vitesse, vise à inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes. Ces qualités sont à apprécier au regard d'un certain nombre de critères, dont la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, paysagère et urbaine.

Par conséquent, la zone, sur une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'A84, ne peut faire l'objet de constructions que dans la mesure où le document d'urbanisme (PLU) instaure des règles justifiées et motivées, au regard notamment des risques de nuisances et des incidences induites par le projet sur la sécurité, l'environnement, le paysage, l'urbanisme et l'architecture.

2.1. Le projet

La commune souhaite ouvrir à l'urbanisation les parcelles ZE n°102, n°137p et n°138 afin d'y implanter de nouveaux équipements publics et de nouvelles activités économiques.

De nouveaux équipements publics

Trois nouveaux équipements publics doivent prendre place sur le site. Il s'agit d'un service départemental d'incendie et de secours, d'une gendarmerie, et d'un service des routes départementales.

Leurs caractéristiques sont les suivantes :

- **Service départemental d'incendie et de secours et Service des routes départementales**

La construction d'un centre d'incendie et de secours et d'un centre d'exploitation des routes a été actée par l'assemblée départementale d'Ille-et-Vilaine, avec pour objectif le principe de mutualiser les locaux et équipements entre les sapeurs-pompiers volontaires du SDIS 35 et les services de la Direction de la Gestion des Routes Départementales.

Actuellement, le centre d'incendie et de secours est localisé sur les communes de Saint-Aubin-du-Cormier et de Mézières-Sur-Couesnon, et le centre d'exploitation des routes correspondant est implanté sur la commune de Liffré.

Ces bâtiments ne correspondent plus aux besoins induits par leurs fonctions, c'est la raison pour laquelle la construction d'un nouveau bâtiment regroupant le centre d'incendie et de secours (CIS) et le centre d'Exploitation des routes (CER) est envisagée.

Le département envisage :

- ✓ la construction d'un bâtiment composé de locaux, de zones de remisages et d'ateliers (environ 1 400 m² de surfaces utiles)
- ✓ l'aménagement des espaces extérieurs (gestion des accès, aires logistique, aire de lavage des véhicules, aire de manœuvre, stockage, clôtures, ...).

- **Gendarmerie**

La gendarmerie est actuellement implantée sur la commune de Saint-Aubin-du-Cormier (rue de Rennes). Les bâtiments ne correspondent plus aux besoins induits par leurs fonctions, c'est la raison pour laquelle la construction d'une nouvelle gendarmerie est envisagée.

Outre la réalisation de bâtiments techniques (bureaux, garages...) environ 15 à 20 logements de fonction prendront place sur le site.

Il convient de rappeler que conformément à l'article L111-7 du code de l'urbanisme, les marges de recul ne s'appliquent 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.*

Le SDIS, la gendarmerie ainsi que le service des routes départementales sont concernés par cet article. La marge de recul générée par l'A84 ne s'applique donc pas pour ces constructions.

De nouvelles activités économiques

Outre ces trois équipements publics, le secteur doit également accueillir de nouvelles activités économiques.

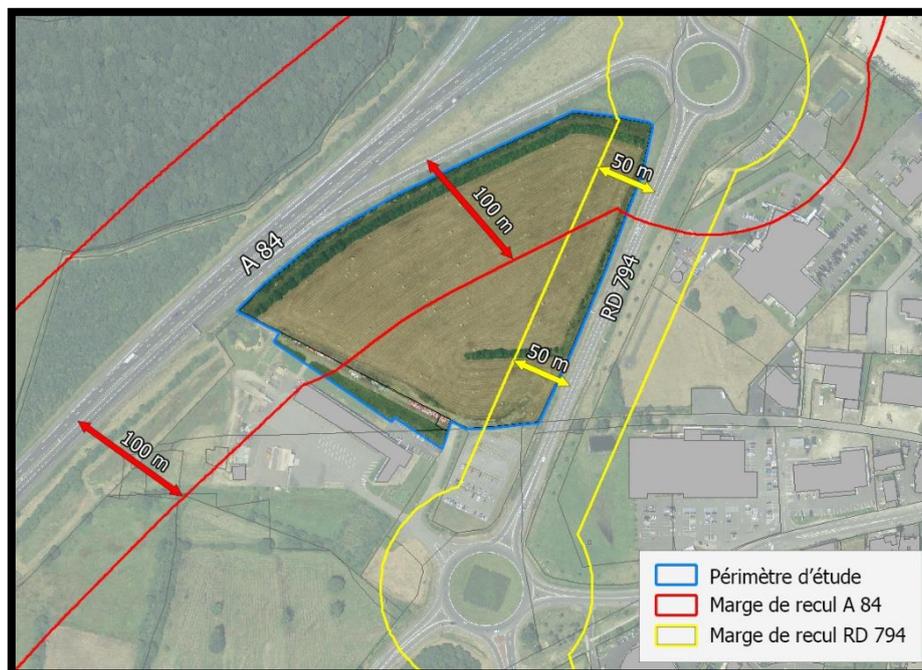
La partie sud du périmètre d'étude (environ 1,7 ha) doit permettre l'accueil d'au moins 5 entreprises et de leurs éventuelles espaces de stationnement et de stockage. Les destinations privilégiées pour ces entreprises sont les suivantes :

- ✓ Artisanat,
- ✓ Industrie.

La réalisation de ce projet d'aménagement est donc conditionnée par la modulation de l'inconstructibilité au titre de l'article L111-8 du code de l'urbanisme.

La réflexion et les orientations dépassent le cadre strict du périmètre des 100 mètres concerné par l'inconstructibilité. Ce projet s'inscrit dans les démarches engagées par la commune et dans la philosophie générale du PLU. Elle s'illustre transversalement dans le projet d'aménagement et de développement durable et plus particulièrement dans l'orientation d'aménagement et de programmation portant sur le secteur.

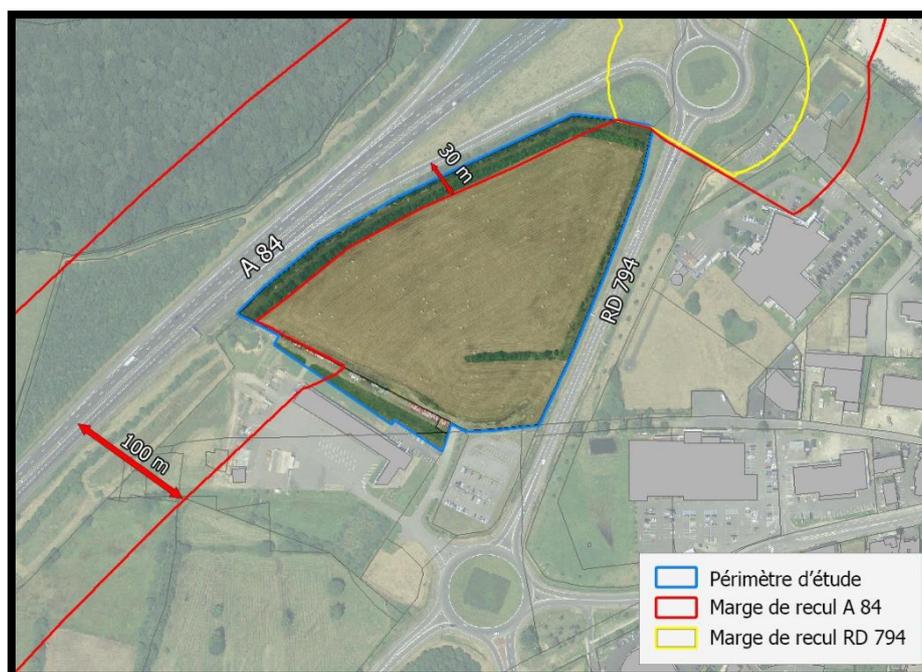
2.2. La nécessité d'un ajustement de la marge de recul de l'A84



Autoriser constructions et installations dans la marge de recul de l'A84 permettrait d'optimiser le foncier de manière non négligeable.

Cela permettrait en outre, de répondre aux dispositions réglementaires en vigueur (grenelle de l'environnement, loi ALUR...) qui prônent, entre autres, la modération de la consommation des espaces agricoles ainsi que la densification.

La marge de recul le long de l'A84 est donc réduite à 30 mètres depuis l'axe de la voie (autoroute et bretelle), la marge de recul le long de la RD 794 est supprimée.



2.3. Les orientations et la compatibilité du recul

2.3.1. Au regard des nuisances

Actuellement, il n'y a pas de protection sonore sur le site même. La présence arborée le long de l'A84 et son tracé encaissé à partir de l'échangeur en direction du nord créent cependant un modeste tampon naturel.

La proximité de l'autoroute implique nécessairement un traitement acoustique des façades approprié selon le type de construction implanté aux abords de cet axe.

L'enveloppe de ces bâtiments sera conçue de manière à ce que les niveaux sonores dans les différents types de locaux soient compatibles avec les enjeux environnementaux et la réglementation en vigueur.

A ce titre, l'A84 est classée comme une infrastructure de catégorie 2 ; le périmètre affecté par le bruit à compter du bord extérieur de la voie est de 250 m.

Les différents bâtiments répondront aux exigences d'isolement acoustique.

2.3.2. Au regard de la sécurité

Au regard de la sécurité routière, le secteur sera desservi par la voie existante qui débouche sur le giratoire. Cette voie dessert également l'aire de covoiturage et la DIR Ouest.

L'accès sur un giratoire suffisamment dimensionné pour accueillir des poids-lourds est un gage de sécurité.



Un accès existant sur le giratoire

Aucun accès direct sur l'A84 ne sera possible. Un nouvel accès exclusivement réservé pour le SDIS sera créé sur la RD 794. Pour des raisons de sécurité, il sera positionné à au moins 100 mètres du giratoire donnant sur la sortie n°28 de l'A84.

2.3.3. Au regard de la qualité architecturale et de l'urbanisme

Le parti d'aménagement est le suivant :

- ✓ Amoindrir la monumentalité des futurs bâtiments en limitant leur hauteur. Ils ne devront pas excéder 8 mètres le long de la RD 794 et 15 mètres en retrait de cette voie (à l'exception des constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif).

- ✓ Dans la mesure du possible, un bâtiment public doit matérialiser l'entrée de ville dans la partie nord du site.
- ✓ Un alignement des constructions est souhaité parallèlement à la RD 794.
- ✓ Dans l'espace affecté aux activités économiques, les volumes des constructions seront simples. Le but étant d'homogénéiser le bâti sur le site.



Différence d'impact visuel des grands volumes en fonction de leurs couleurs

- ✓ Dans l'espace affecté aux équipements d'intérêt collectif et de services publics, les aires de stockages et les parkings devront être limités le long de la RD 794. S'ils étaient nécessaires (pour des raisons techniques), ces derniers devront être accompagnés d'un projet paysager cohérent et contextualisé.

Ces aires de stockages et parkings pourront prendre place le long de l'A84, mais devront être masqués par la gaine boisée périphérique du site, afin de ne pas être visibles depuis l'autoroute.

2.3.4. Au regard de la qualité des paysages

Le parti d'aménagement est le suivant :

- ✓ Conserver la gaine arborée périphérique, en tant qu'écran ou filtre.
- ✓ Un espace paysager qualitatif sera aménagé le long de la RD 794.
- ✓ Dans la mesure du possible, la haie « centrale » pourra être structurante du futur parcellaire du site. Si sa destruction était nécessaire, il faudra replanter un alignement végétal de type haie à caractère bocager, de préférence le long de l'aire de covoiturage afin d'assurer un filtre visuel au premier plan.
- ✓ La voie de desserte principale sera accompagnée de végétaux de strate basse et/ou arbustive évoquant le bocage.
- ✓ Dans l'espace affecté aux activités économiques, les aires de stockages et les parkings ne devront pas être visibles depuis la RD 794.

3. La traduction réglementaire dans le PLU

Le règlement écrit, le règlement graphique ainsi que les orientations d'aménagement et de programmation du PLU intégreront des dispositions pour faire appliquer les orientations évoquées dans le précédent chapitre.

3.1. Le règlement écrit

Le secteur d'étude est classé en zone 1AUM (zone d'extension mixte pouvant accueillir des activités économiques et des équipements d'intérêt collectif et des service publics).

Le règlement stipule que « *L'ouverture à l'urbanisation de la zone doit être menée en cohérence avec le PADD et les orientations d'aménagement et de programmation du PLU* ».

Article 1AUM 1 - Destinations et sous-destinations

1.1 Sont autorisées les destinations et les sous-destinations suivantes

Habitation

- Logements (sous réserves des dispositions définies à l'article 1AUM 2)

Commerce et activités de service

- Restauration (sous réserves des dispositions définies à l'article 1AUM 2)
- Commerce de gros
- Activités de services ou s'effectue l'accueil d'une clientèle
- Hébergement hôtelier et touristique

Équipements d'intérêt collectif et services publics

- Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés
- Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés

Autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire

- Industrie
- Bureau
- Centre de congrès et d'exposition

Article 1AUM 2 - Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

2.1 Sont interdits

- Les destinations et sous-destinations non autorisées à l'article 1AUM 1 et non autorisées sous conditions au présent article.
- L'ouverture ou l'extension de carrières et de mines.

- L'ouverture de terrains aménagés pour le camping, pour le stationnement de caravanes et de résidences mobiles de loisirs ainsi que les parcs résidentiels de loisirs.
- Les habitations légères de loisirs groupées ou isolées.
- Le stationnement de caravane isolée quelle qu'en soit la durée.
- Les aires de jeux et de sports, les parcs d'attractions ouverts au public.

2.2 Sont autorisées sous conditions

- La création ou l'extension des ouvrages techniques indispensables au fonctionnement des réseaux existants d'utilité publique (visés au titre I du présent règlement, alinéa 7) sous réserve qu'ils ne compromettent pas la qualité et la cohérence de l'aménagement du secteur concerné.
- Les constructions et installations autorisées dans les zones ne le sont que dans le cadre de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble prenant en compte les orientations d'aménagement et de programmation et précisant les conditions d'urbanisation résultant des prescriptions figurant au présent règlement ainsi qu'aux documents graphiques du règlement.
- La création de logements à condition d'être liée à la destination équipements d'intérêt collectif et services publics.
- La création de restaurants à condition d'être accessoire à la destination hébergement hôtelier et touristique.

Article 1AUM 3 – Mixité fonctionnelle et sociale

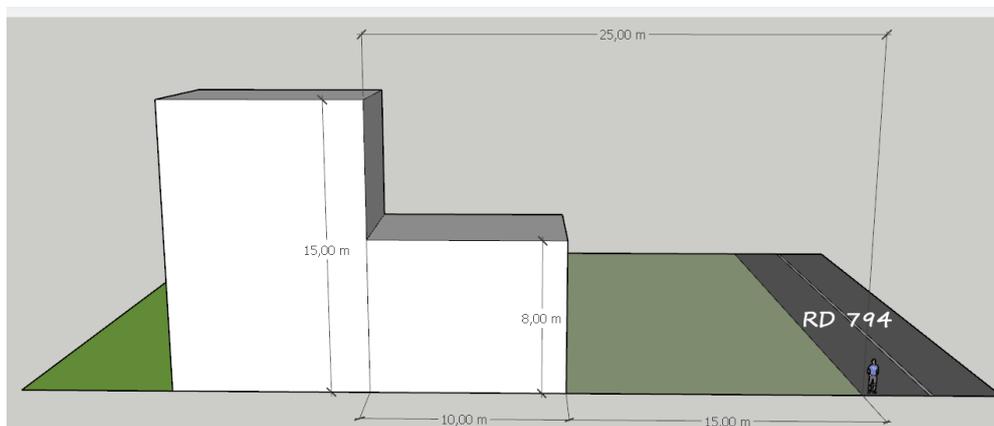
Non réglementé.

THÉMATIQUE II - CARACTERISTIQUES URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE

Article 1AUM 4 - Volumétrie et implantation des constructions

4.1 Hauteurs maximales autorisées

- La hauteur maximale ne doit pas excéder 15 mètres au point le plus haut.
- Sur une bande de 25 mètres de profondeur le long de la RD 794, la hauteur maximale ne doit pas excéder 8 mètres au point le plus haut.



- En outre, la règle prévue ci-dessus ne s'applique pas aux ouvrages techniques à condition que leur nature impose des hauteurs plus importantes que celles fixées dans le présent article, tels que les cages d'ascenseur, pylônes, antennes...

4.2 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

- Les constructions et extensions doivent être implantées à au moins :
 - o 15 mètres de la limite de l'emprise de voie de la RD 794.
 - o 30 mètres de l'axe de l'A84 et de sa bretelle.
 - o 1 mètre de la limite de l'emprise des autres voies.

4.3 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

- Sauf impossibilités techniques justifiées, les constructions nouvelles ne doivent pas être implantées en milieu de parcelle.
- Les constructions et extensions, lorsqu'elles ne jouxtent pas les limites séparatives, doivent être implantées à une distance de ces limites au moins égale à la moitié de leur hauteur mesurée à l'égout de toiture sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

Article 1AUM 5 - Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

5.1 Aspect des constructions

- Les constructions doivent s'intégrer à leur environnement. Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect extérieur sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

5.1.1 Toitures

- Les toitures à double pente non justifiées par une préoccupation développement durable sont interdites.

5.1.2 Façades

- Sont interdits :
 - o l'emploi à nu des matériaux destinés à être enduits (parpaings, briques creuses...),
 - o l'emploi de plaques ondulées ou d'aspect bardeau d'asphalte, fibrociment, tuile ou ardoise.
- Aucun effet de soulignement des volumes sur les arêtes n'est autorisé.
- Le sens du bardage devra être totalement horizontal ou vertical pour les façades d'un même volume. Le bardage posé à l'oblique est interdit.
- Les façades comportant des panneaux solaires sont autorisées.
- L'usage du verre réfléchissant est interdit.
- Les percements, s'ils existent, seront traités de façon à animer la façade :
 - o soit par un ordonnancement régulier si les percements sont peu nombreux ; dans ce cas, leur format sera de préférence horizontal, renforçant la perception de la volumétrie générale

- soit par un dispositif aléatoire travaillé pour insuffler un mouvement à la façade
- soit en créant une faille horizontale ou verticale dans le volume.
- Une attention particulière sera portée aux détails architecturaux (mise en œuvre des matériaux, liaisons entre différents matériaux, ...etc.). Les grilles de ventilation, chéneaux, chutes EP et autres détails techniques visibles en façades seront intégrés à l'ensemble de la construction (volumétrie, teinte, matériau).
- Les portes d'accès (livraisons, issues des secours) seront traitées avec le même matériau et la même teinte utilisés en façade de façon à les "fondre" dans l'ensemble.
- Les rideaux métalliques et coffrets de rideaux, nécessaires à la sécurité devront être installés à l'intérieur des constructions.

5.1.3 Couleurs

- Pour les bâtiments d'activités économiques, la dominante de couleur devra être de teinte grise, d'aspect mat, sauf pour les constructions comprenant plus de 60% de leurs façades en bois de teinte naturelle.
- Le gris dominant devra être choisi parmi une sélection de la palette de gris de RAL série 7000 et devra représenter plus de 75% de l'ensemble des surfaces des façades.
- L'utilisation du bois est autorisée à condition qu'il soit de teinte naturelle ou bien de même couleur que celles préconisées ci-dessus.
- Toute huisserie, porte d'accès (livraisons, issues des secours...) et leur encadrement seront traités avec la même teinte que la portion de façade qui les entoure (une dérogation pourra toutefois être accordée, sur ce point, dans le cas d'une construction majoritairement en bois).
- De manière générale, le choix de couleurs pour souligner certains éléments signalétiques ou d'architecture doit viser la simplicité et l'harmonie.

5.1.4 Matériaux

- Les couleurs devront être en harmonie avec celle des façades, le blanc sera proscrit.

5.2 Clôtures

- Les clôtures ne sont pas obligatoires.
- Si elles existent, elles seront impérativement de la teinte grise (gamme de RAL 7000). Teinte identique pour les poteaux et accessoires.
- Seules les clôtures constituées de grilles en panneaux rigides fixés sur poteaux en métal dont la hauteur maximale ne devra pas excéder 2 mètres, sont autorisées.
- Si une clôture est réalisée, elle devra être accompagnée d'une haie variée, implantée en retrait, constituée d'essences locale et ne devant pas figurer dans la liste des espèces invasives identifiées par le Conservatoire Botanique National de Brest.
- Le long de la RD 794, la clôture sera constituée soit d'un soubassement surélevé d'une grille sur une hauteur minimale de 2.20 mètres, soit d'une clôture en panneaux de treillis soudés de 2 mètres de haut.
- Afin de permettre la circulation de la petite faune, un espace de 10 à 20 cm entre le sol et le bas du grillage doit être préservé.
- Pour répondre à des besoins de fonctionnalité ou de sécurité, les règles ci-dessus ne s'appliquent pas aux constructions relevant de la destination « Equipement d'intérêt collectif et de service public » (ex : Gendarmerie...).

5.3 Entrée de lot

- Les coffrets techniques, boîtes aux lettres, numéro de rue, éventuel interphone et logos ou enseignes devront être intégrés dans une structure d'ensemble harmonieuse et qualitative. Il peut s'agir notamment d'un muret.
- Les portails seront implantés à l'alignement de la clôture et seront de la teinte grise (gamme de RAL 7000).

5.4 Les espaces de stockage et d'exposition

- Le stockage de matériaux et produits, ainsi que l'exposition de marchandises, doit être prévue dès la conception du projet (emplacement, surface, accès,...) et ne pas nuire à l'espace général de l'ensemble de la zone (situé en dehors de la façade sur rue).
- Les espaces de stockage de matériaux et produits devront être masqués soit par un élément architectural établi en cohérence avec le bâtiment principal, soit par une haie arbustive et/ou arborée.

5.5 Performances énergétiques et environnementales

- Les constructions privilégieront une conception et une consommation d'énergie, compatibles avec le concept de développement durable. L'emploi d'énergies renouvelables, économes et non polluantes sera privilégié.

Article 1AUM 6 - Traitement environnemental et paysager des espaces non-bâti et abords des constructions

6.1 Éléments de paysage à protéger

- La suppression par coupe ou abattage de tout arbre (végétal ligneux de plus de 7 mètres de hauteur) ou d'un élément de paysage identifié au titre de l'article L.151-23 du Code de l'urbanisme :
 - o est soumise à déclaration préalable,
 - o pourra être refusée par une commission locale pour des raisons d'ordre historique, paysager, écologique,
 - o lorsqu'elle est autorisée par une commission locale, elle doit être compensée par la plantation de plusieurs éléments qui auront un rôle écologique et paysager au moins équivalent à celui supprimé.
- Lorsqu'ils sont identifiés aux documents graphiques, ils apparaissent sous les trames suivantes :

■ ■ ■ ■ ■ Haies



Boisements

6.2 Autres dispositions

- Il est recommandé la plantation d'espèces au faible potentiel allergisant, dont la liste figure en annexe du présent règlement.
- Les espèces invasives telles que définies par le Conservatoire Botanique National de Brest sont interdites. Il est recommandé de privilégier des espèces locales.

Article 1AUM 7 - Stationnement

7.1 Règles relatives au stationnement des véhicules motorisés

- Le stationnement des véhicules automobiles et des deux roues, correspondant aux besoins des constructions et installations, doit être réalisées sur le terrain d'assiette concerné par le projet ou dans l'environnement immédiat et en dehors des emprises publiques et voies.
- Sauf contraintes techniques avérées, les places de stationnement aériennes, non réservés pour les poids-lourds, seront perméables.

7.2 Règles relatives au stationnement des vélos

- Pour toute construction à usage de bureau, le stationnement devra représenter au minimum 1,5% de la surface de plancher réalisé dans le bâtiment ou une annexe.
- Les places de stationnement des vélos doivent être couvertes.

THÉMATIQUE III - ÉQUIPEMENT ET RESEAUX

Article 1AUM 8 - Desserte par les voies publiques ou privées

8.1 Voirie

- Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies publiques ou privées doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir.
- Les voies doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

8.2 Accès

- Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée : soit directement, soit par l'intermédiaire d'un droit de passage acquis sur fonds voisin.
- Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

Article 1AUM 9 - Desserte par les réseaux

9.1 Alimentation en eau

- Toute construction ou installation nouvelle qui requiert une alimentation en eau doit être desservie par une conduite de distribution d'eau potable de caractéristiques suffisantes et raccordée au réseau public d'adduction d'eau.

9.2 Electricité et téléphone

- L'enfouissement du raccordement aux lignes ou conduites de distribution pourra être imposé notamment lorsque le réseau primaire est souterrain.

9.3 Assainissement

9.3.1 Eaux usées

- Dans les zones desservies par un assainissement collectif et sous réserve des dispositions de la législation relative aux installations classées, toute construction ou installation nouvelle doit évacuer ses eaux usées par des canalisations souterraines de caractéristiques suffisantes raccordées au réseau public d'assainissement.
- En l'absence du réseau d'assainissement collectif ou en cas de raccordement gravitaire impossible sans pompe de relevage, la mise en place d'un dispositif d'assainissement non collectif est admise. Les filières autonomes de traitement des eaux usées utilisant le sol comme milieu d'épuration et/ou de dispersion sont à privilégier. Les filières drainées avec rejet au milieu hydraulique superficiel pourront également être utilisées, après qu'une étude spécifique ait montré l'inaptitude du sol à assurer l'épuration des eaux usées pré-traitées et l'infiltration des eaux usées traitées.

9.3.2 Eaux pluviales

- Les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales directement dans le réseau collecteur.

9.4 Infrastructures et réseaux de communications électroniques

- Dans le cadre de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, la pose d'équipements haut et très haut débit (fourreaux, chambre mutualisée en limite du domaine public) devra être réalisée en réseau souterrain, à la charge du maître d'ouvrage, conformément aux dispositions de l'article L. 332-15 du code de l'urbanisme.

3.3. L'orientation d'aménagement et de programmation

1. DESCRIPTION DU SITE

- Situé dans le prolongement ouest de la zone agglomérée de Saint-Aubin-du-Cormier (à moins d'1 kilomètre du centre-ville), ce secteur, véritable porte urbaine du territoire Aubinain, est implanté le long de l'A84 (sur environ 150 mètres) et à proximité de l'échangeur n°28.
- Ce secteur vierge de toute construction est composé de trois parcelles, cadastrée ZE n°102, n°137p et n°138 d'une superficie totale de 4,8 ha. Le secteur est situé à la jonction des zones d'activités de Chédeville, de la Rousselière et de la Mottais.
- Ce secteur, accessible par un accès existant dans sa partie sud, est encadré par :
 - o L'A84 à l'ouest,
 - o l'échangeur n°28 dans sa partie nord,
 - o la RD 794 dans sa partie est,
 - o une aire de covoiturage et la DIR Ouest dans sa partie sud.

2. COMPOSITION URBAINE ET TYPOLOGIE DU BATI

- Secteur mixte qui a vocation à recevoir des activités économiques et des équipements d'intérêt collectif et de services publics.

3. ORGANISATION GLOBALE DU SITE ET MOBILITE

- Les accès véhicules s'effectueront par l'accès existant situé au sud de la parcelle n°102.
- Aucun accès direct sur l'A84 ne sera possible.
- Un nouvel accès exclusivement réservé pour le SDIS pourra être créé sur la RD 794. Il sera positionné à au moins 100 mètres du giratoire donnant sur la sortie n°28 de l'A84.
- Ces accès et la voie interne seront dimensionnés aux besoins de l'opération.
- Une place de retournement sera calibrée de telle sorte qu'un camion à semi-remorque puisse établir sa giration.
- Les stationnements internes au site pourront être mutualisés.

4. ORIENTATIONS PAYSAGERES ET ENVIRONNEMENTALES

- Les haies existantes identifiées sur le schéma seront intégrées au projet d'aménagement.
- Dans la mesure du possible, la haie « centrale » pourra être structurante du futur parcellaire du site. Si sa destruction était nécessaire, il faudra replanter un alignement végétal de type haie à caractère bocager, de préférence le long de l'aire de covoiturage afin d'assurer un filtre visuel au premier plan.
- Un espace paysager qualitatif sera aménagé le long de la RD 794.
- Dans la mesure du possible, un bâtiment public doit matérialiser l'entrée de ville dans la partie nord du site.
- Un alignement des constructions est souhaité parallèlement à la RD 794.
- Dans l'espace affecté aux activités économiques, les volumes des constructions seront simples. Le but étant d'homogénéiser le bâti sur le site.
- La voie de desserte principale sera accompagnée de végétaux de strate basse et/ou arbustive évoquant le bocage.
- Dans l'espace affecté aux activités économiques, les aires de stockages et les parkings ne devront pas être visibles depuis la RD 794.
- Dans l'espace affecté aux équipements d'intérêt collectif et de services publics, les aires de stockages et les parkings devront être limités le long de la RD 794. S'ils étaient nécessaires (pour des rai-

sons techniques), ces derniers devront être accompagnés d'un projet paysager cohérent et contextualisé.

- Ces aires de stockages et parkings pourront prendre place le long de l'A84, mais devront être masqués par la gaine boisée périphérique du site, afin de ne pas être visibles depuis l'autoroute.
- Des solutions alternatives de gestion des eaux pluviales seront recherchées (aménagement de noues dans les espaces verts, fossés ou noues en bordure de voie...) ainsi que l'infiltration à la parcelle des eaux de pluie.

5.PROGRAMMATION

- Ce site ne pourra être ouvert à l'urbanisation que dans le cadre d'une ou plusieurs opérations d'ensemble, pouvant se décomposer en plusieurs tranches.
- Les opérations d'ensemble doivent être réalisées suivant une étude d'aménagement globale.

