

Annexe du Rapport de Présentation

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal du 3 juin,  
le Maire,

## **COMMUNE DE PLOEREN**

### Etude Amendement Dupont - Dérogation à la Loi Barnier



Extension de l'aire de covoiturage des Deux-Moulins - N165

15 Mars 2019



# SOMMAIRE

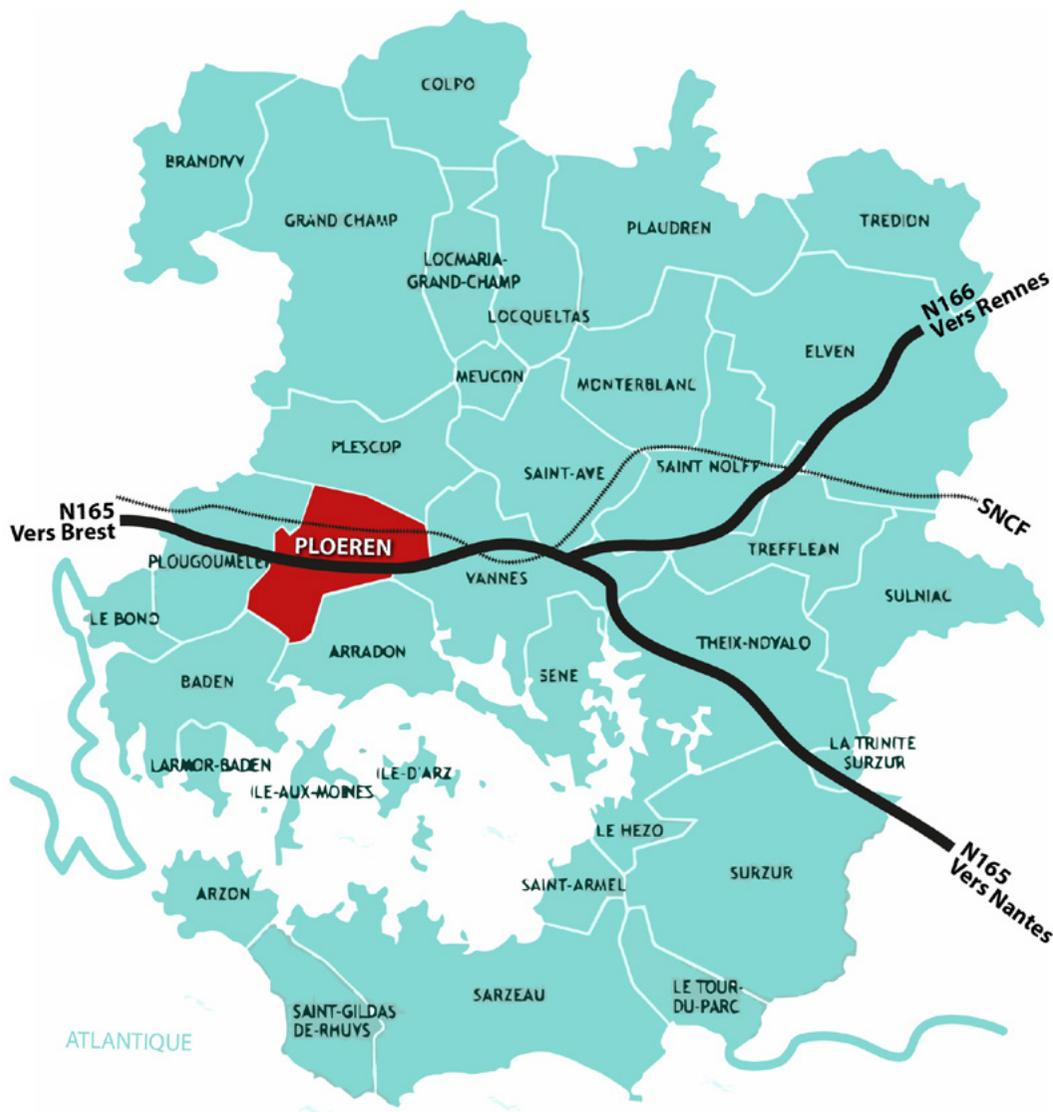
<b>1. CONTEXTE DE L'ÉTUDE</b> .....	<b>2</b>
<b>2. DIAGNOSTIC</b> .....	<b>4</b>
<b>2.1. Présentation du site des Deux-Moulins et de son contexte réglementaire</b> .....	<b>5</b>
<b>2.2. Les caractéristiques de la N165</b> .....	<b>7</b>
2.2.1. Statut, usage et flux de circulation	7
2.2.2. Angles de perception depuis la route	9
<b>2.3. Les caractéristiques du site</b> .....	<b>11</b>
2.3.1. Analyse de la structure et de la qualité paysagère	11
2.3.2. Accessibilité et desserte du site : les enjeux de nuisance et de sécurité	16
2.3.3. Analyse de la qualité urbaine et architecturale	18
<b>2.4. Synthèse des enjeux d'aménagement du site</b> .....	<b>22</b>
<b>3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DE L'EXTENSION DE L'AIRE DE COVOITURAGE DES DEUX-MOULINS</b> .....	<b>24</b>
<b>3.1. Le parti d'aménagement du site d'extension</b> .....	<b>25</b>
<b>3.2. Les principes d'aménagement du site et leur traduction réglementaire</b> .....	<b>26</b>
3.2.1. La prise en compte de la qualité urbaine	26
3.2.2. La desserte du site et la prise en compte de la sécurité	27
3.2.3. La prise en compte des nuisances	27
3.2.4. La prise en compte de la qualité architecturale	28
3.2.5. La prise en compte de la qualité des paysages	29
<b>3.3. Synthèse des principes d'aménagement du site d'extension</b> .....	<b>30</b>

# 1. CONTEXTE DE L'ÉTUDE



La commune de Ploeren est dotée d'un PLU qui fut approuvé le 31 Mars 2006. Depuis, il a fait l'objet de plusieurs procédures pour l'ajuster :

- Révision simplifiée approuvée le 03/07/2009
- Modification approuvée le 03/07/2009
- Modification simplifiée approuvée le 08/04/2011
- Déclaration de projet valant mise en compatibilité approuvée le 03/10/2016
- Déclaration de projet valant mise en compatibilité approuvée le 09/10/2017.



**Ploeren au sein de GMVA  
Position par rapport à la N165**

Par délibération du 14 Décembre 2015, le Conseil Municipal de la commune de Ploeren a décidé d'engager la **révision de son PLU** afin que le document d'urbanisme correspondent mieux à ses besoins actuels, notamment pour prendre en compte sa forte augmentation démographique et se mettre en conformité avec les documents supra-communaux.

Tout en continuant à préciser le droit des sols, l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme doit permettre à Ploeren de définir un projet de développement harmonieux, adapté et cohérent avec les enjeux du territoire, en portant une vision globale de son devenir. La commune définit ainsi les conditions de développement durable de son urbanisation et de son environnement. Les questions de mobilité représentent un enjeu majeur qui se place à l'échelle de la commune mais aussi du territoire plus large.

La commune de Ploeren est traversée par la N165 et dispose d'un accès sur cet axe majeur au plan régional, qui relie Nantes à Brest. La sortie 29 « des Deux-Moulins » s'accompagne d'une aire de covoiturage du même nom. Le succès de cet équipement idéalement placé est à l'origine de la volonté de la communauté Golfe du Morbihan Vannes Agglomération (GMVA) de renforcer cette aire en réalisant son extension sur une parcelle adjacente.

Cet espace en limite de **N165 est concerné par l'amendement Dupont** du 2 février 1995 au titre de son statut de voie rapide (ou voie express). En effet, l'article 52 de la loi n°95.101 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit un nouvel article au sein du code de l'urbanisme, visant à maîtriser davantage le développement urbain le long des voies de circulation les plus importantes et à éviter une multiplication anarchique de bâtiments sans qualité.

Conformément à ce que prévoit l'article L.111-6 du code de l'urbanisme, issu de l'amendement Dupont : « En dehors des espaces urbanisés des communes, les **constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des [...] voies express [...]** ». De ce fait, et sauf dans le cas de constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, des services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, des bâtiments d'exploitation agricole et des réseaux d'intérêt public (article L.111-7 du code de l'urbanisme), l'urbanisation dans une bande de 100 mètres par rapport à l'axe de la N165 est interdite sur le site identifié pour accueillir l'extension de l'aire de covoiturage des Deux-Moulins, située hors agglomération.

Toutefois, l'article L.111-8 prévoit qu'une urbanisation à proximité des axes à grande circulation est possible, si elle est justifiée et accompagnée d'une étude spécifique, intégrée au PLU. Cette étude doit identifier les enjeux du site concerné et proposer des principes d'aménagement en démontrant que l'urbanisation future tient compte de cinq critères définis par le code de l'urbanisme : « Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces **règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages** ».

La présente étude a pour objet de démontrer l'intérêt que représente le projet d'extension de l'aire de covoiturage des Deux-Moulins pour le territoire de Ploeren et de proposer des principes d'aménagement de qualité au regard de ces cinq critères.

## 2. DIAGNOSTIC



## 2.1. PRÉSENTATION DU SITE DES DEUX-MOULINS ET DE SON CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

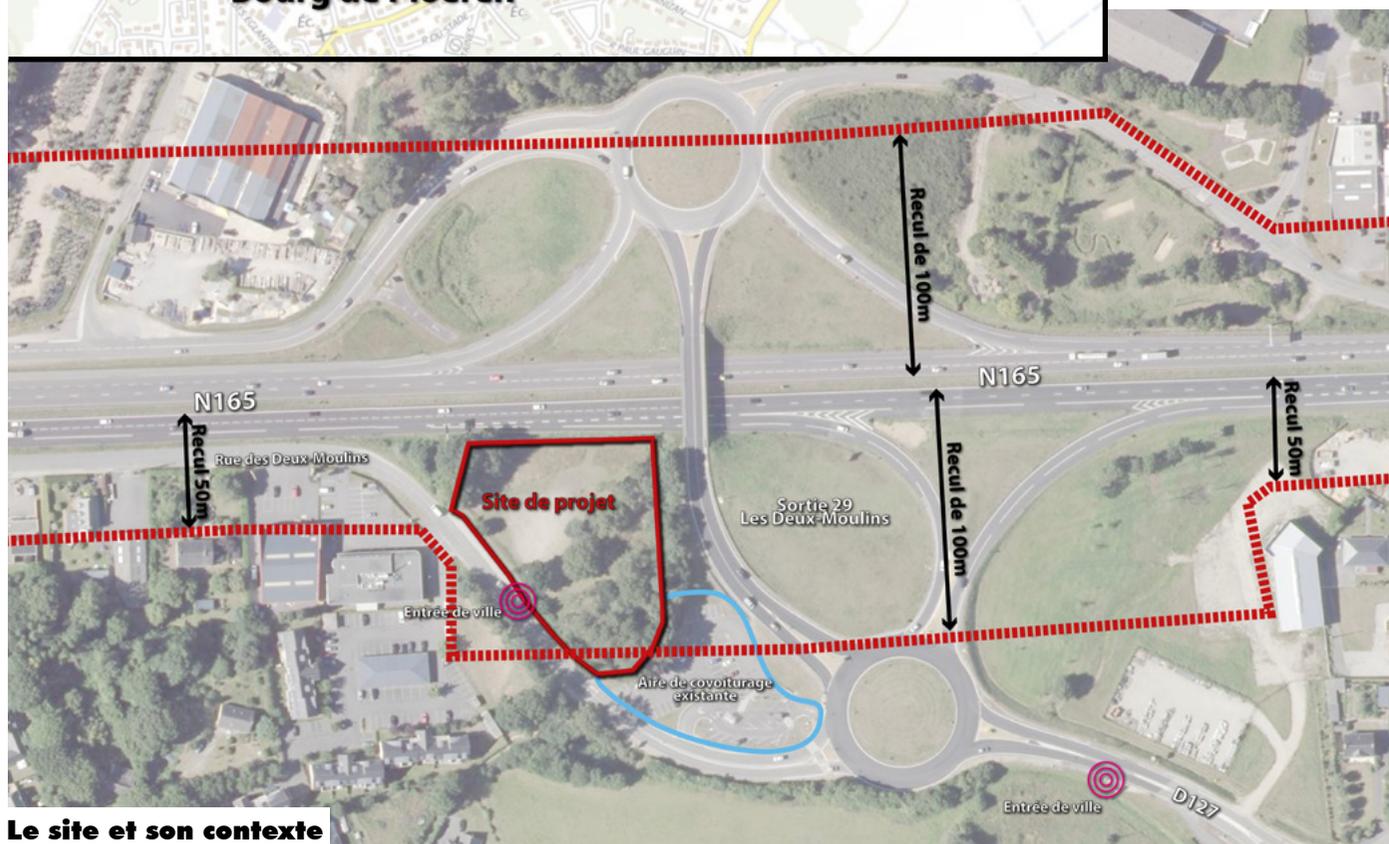
### Le site à l'échelle du Bourg de Ploeren



Le site d'extension de l'aire de covoiturage des Deux-Moulins, objet de l'actuelle étude, se localise entre la N165 et la zone urbaine de Ploeren. Disposant d'une position stratégique, au niveau d'un accès à la voie rapide, l'aire de covoiturage est directement accessible depuis le bourg de Ploeren.

L'aire existante est un élément important de la stratégie de mobilité à l'échelle de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération (GMVA) dans sa stratégie de déplacement urbain telle qu'affichée dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Vannes Agglomération, elle contribue à soulager le trafic de la partie Ouest de Vannes.

La présente étude a pour objet de démontrer l'intérêt que représente le projet d'extension de l'aire de covoiturage des Deux-Moulins pour le territoire de Ploeren et de proposer des principes d'aménagement de qualité au regard de ces cinq critères.

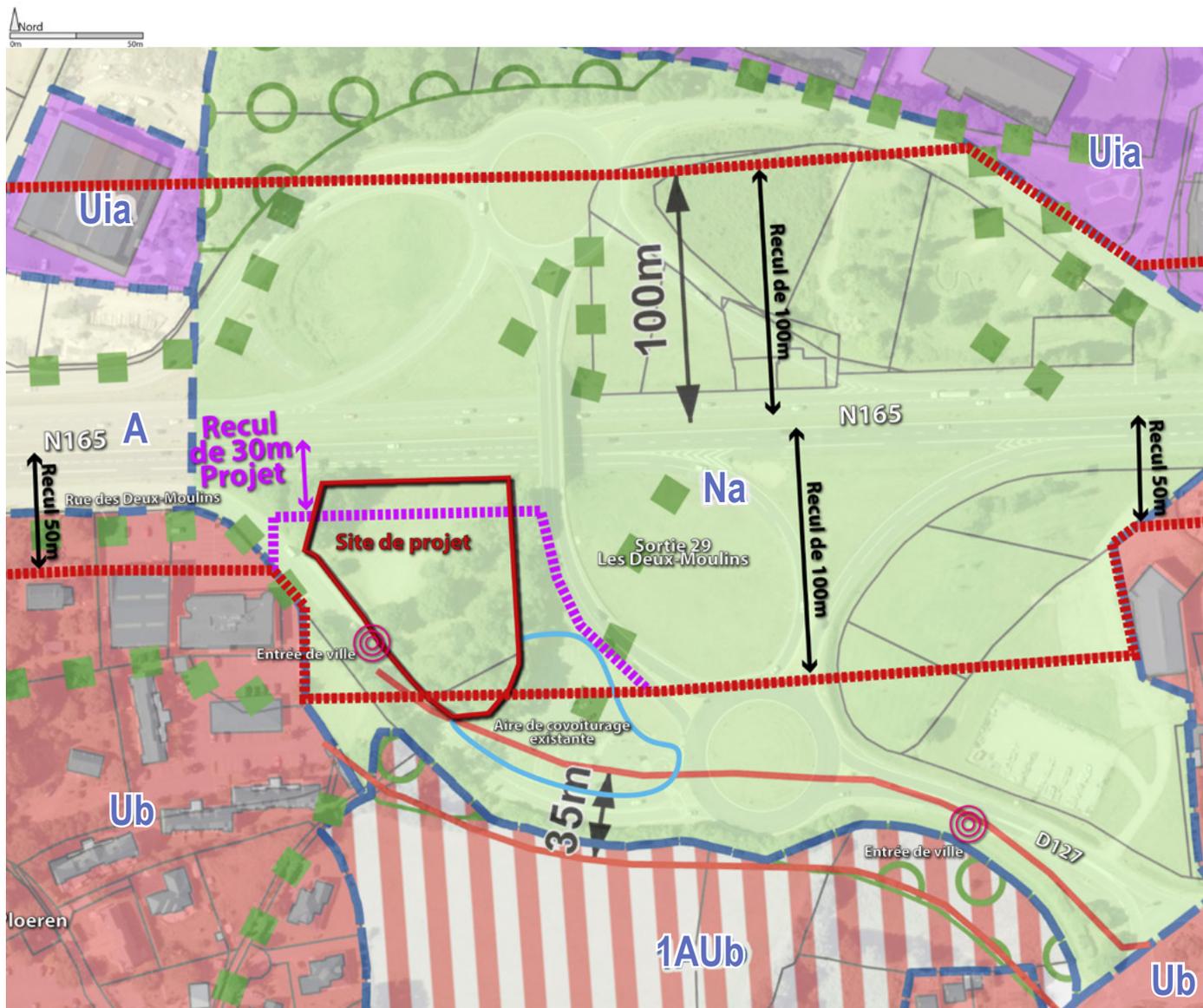


Le site de projet se place en entrée de ville entre la N165 et la rue des Deux-Moulins. Malgré le panneau d'agglomération sur la rue au Sud du site, cette portion reste comprise dans la zone de recul de 100m associée à la voie express. Voir la marge de recul sur le plan ci-contre, correspondant au PLU actuel. Le site de projet est presque entièrement compris dans cette marge inconstructible.

L'aire existante est constituée de 50 places de stationnement ainsi que d'un arrêt de bus en position centrale. Il s'agit de l'arrêt «2 moulins» sur la ligne 11, de Ploeren à Vannes. De plus, des attaches vélos sont aussi disponibles sous abri, faisant de cette aire de covoiturage un véritable pôle multimodal.

L'aire existante est un équipement d'intérêt général dont le succès et le taux d'occupation témoignent de la nécessité d'étendre sa capacité. Le site de projet se situe sur deux parcelles adjacentes, n°138 et 241. Cet espace vert sert pour le moment d'aire de pique-nique, il dispose d'un accès sur la rue des Deux-Moulins.

### Le site et son contexte



**Le site avec le zonage du PLU et la servitude de recul**

L'aire de covoiturage existante et sa future extension se placent sur la commune de Ploeren mais sont à la charge de la communauté Golfe du Morbihan Vannes Agglomération.

L'extension de l'aire de covoiturage représente un enjeu important aux échelles communales mais surtout intercommunales. Le développement du maillage d'aires de covoiturage sur tout le territoire de GMVA permet de délester les grands axes, notamment la N165 en diminuant le trafic pour plus de fluidité et moins de pollution.

Parallèlement, l'extension de l'aire représente un enjeu de développement économique à l'échelle intercommunale. De par sa localisation stratégique, elle permet un accès facilité au territoire de l'agglomération et spécialement à la ville centre, Vannes. Apportant une meilleure accessibilité sur les zones de travail dans le cadre des déplacements pendulaires, ce projet est vecteur de dynamisme, et d'écologie.

Dans le prolongement Nord de l'aire existante, le site de projet se trouve en limite de la N165 et est visible depuis l'axe (voir chapitre suivant). Plus au Sud, l'aire existante n'est pas visible car elle se situe derrière un petit boisement. En entrée de ville et d'agglomération sur un axe très fréquentée, le site d'extension fait donc l'objet d'un enjeu majeur en termes d'image. En ce sens, le projet d'extension de l'aire « des Deux-Moulins » devra intégrer une réflexion pertinente sur son intégration paysagère, au sein d'un espace vert encadré par l'urbanisation.

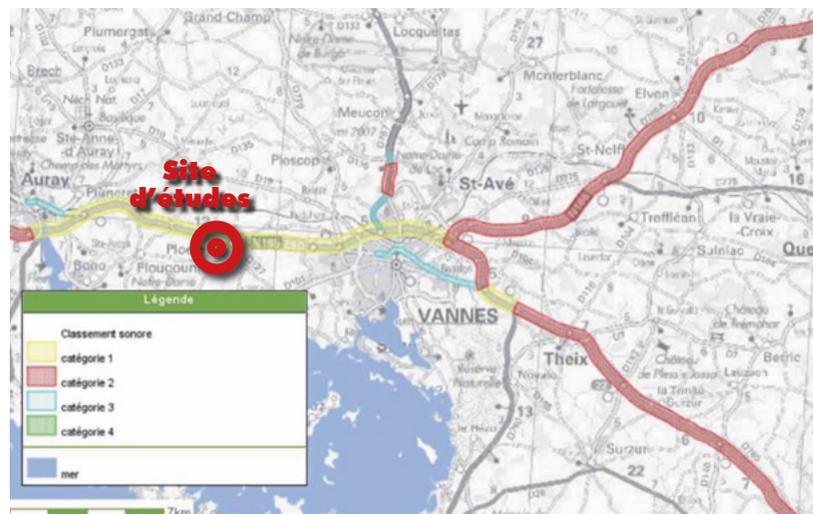
En termes de zonage réglementaire, le site d'extension se trouve en zone Na, espace Naturel à protection stricte, inconstructible hors exception, qui n'autorise pas en l'état la réalisation de ce projet. Pour autant le PLU actuel est en **cours de révision** et doit prendre en compte ce projet d'intérêt général. Les carrés verts marquent des haies ou talus à préserver au titre de l'article L151-19 du code de l'urbanisme .

De plus, le site d'extension est presque entièrement compris dans la bande de recul inconstructible de 100m vis à vis de la N165. La réduction du recul, objet de la présente étude, est **envisagée à une distance de 30m**. Ceci afin de pouvoir développer la capacité de l'aire tout en assurant son intégration et en préservant la végétation arborée remarquable sur site.

En lien avec la zone Urbaine Ub correspondant à la périphérie urbanisée du bourg de Ploeren, le recul par rapport à la N165 est limité à 50m dans le PLU actuel.

## 2.2. LES CARACTÉRISTIQUES DE LA N165

### 2.2.1. Statut, usage et flux de circulation



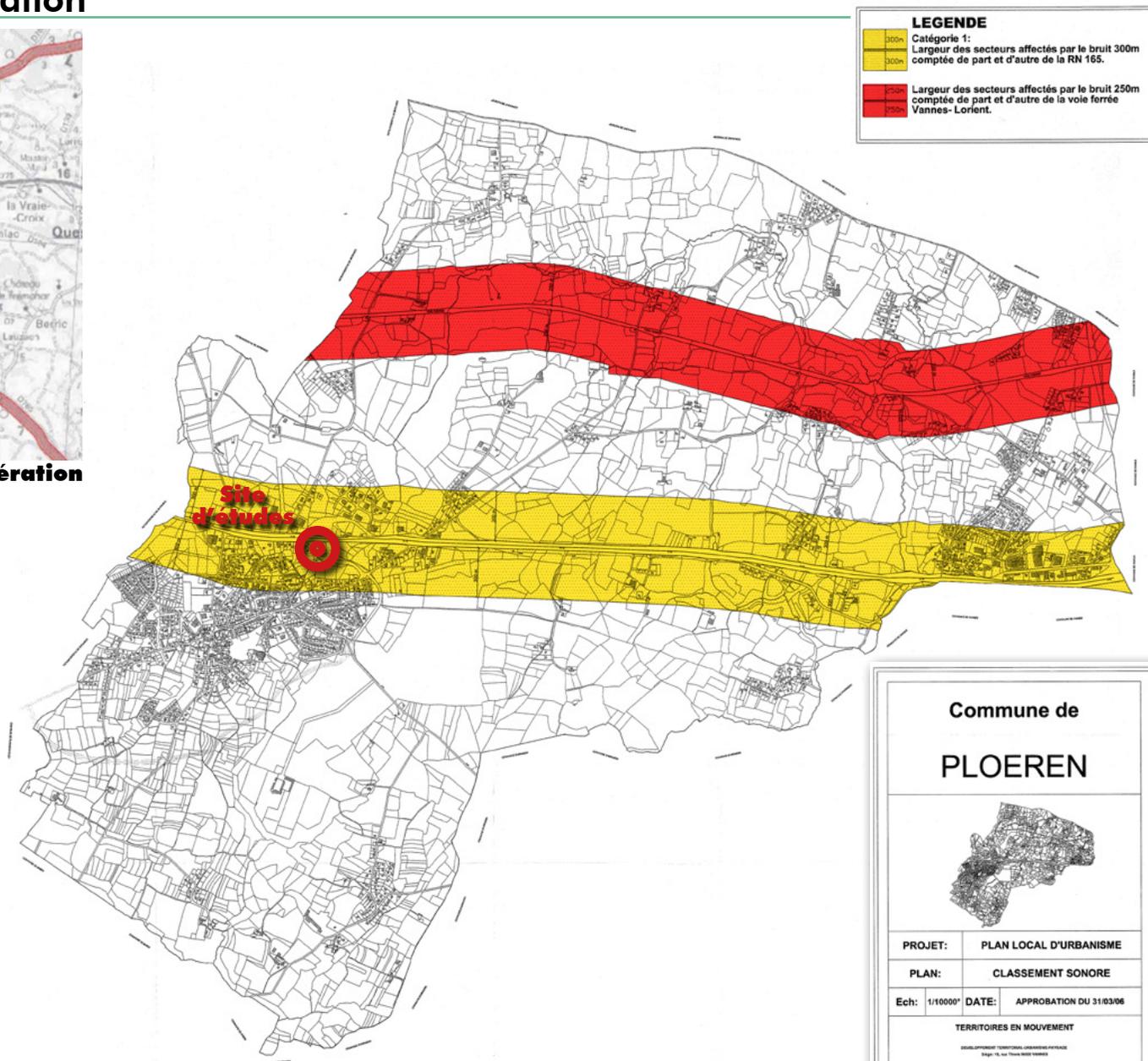
**Classement sonore à l'échelle de l'agglomération**

La N165 est une 2x2 voies qui relie Nantes à Brest, elle est à la fois utilisée pour une circulation locale mais aussi pour une desserte à l'échelon régional. Cet axe connaît un flux très important de 48 000 véhicules par jour en moyenne à ce niveau. Elle est donc une vitrine pour Ploeren et plus largement pour le pays de Vannes.

Du fait de son importance, la RN 165 dispose du **statut de voie express**, c'est à ce titre que le retrait inconstructible de 100m s'applique de part et d'autre de l'espace central.

Le site d'extension de l'aire de covoiturage des Deux-Moulins se localise en limite de la N165, axe classé sur cette portion en **catégorie 1 au classement sonore des infrastructures terrestres**, à savoir dans une bande de 300m affectée par le bruit.

La vitesse sur cette 2x2 voies est limitée à 110 km/h au niveau du site. Les accès sur cet axe s'effectuent par le biais de bretelles, il n'y a pas d'accès direct (ni depuis le site). L'aire se trouve directement au niveau de la sortie 29 «des Deux-Moulins». Les bretelles sont gérées par 2 giratoires de part et d'autre sur lesquels se connectent une entrée et une sortie de chaque côté. Ils sont liés au réseau routier local et connectés entre eux par un pont au dessus de la RN165, sur lequel passe la D127.



**Classement sonore des infrastructures de transport terrestre de Ploeren**

**Commune de**  
**PLOEREN**

PROJET:	PLAN LOCAL D'URBANISME
PLAN:	CLASSEMENT SONORE
Ech: 1/10000	DATE: APPROBATION DU 31/03/06

TERRITOIRES EN MOUVEMENT

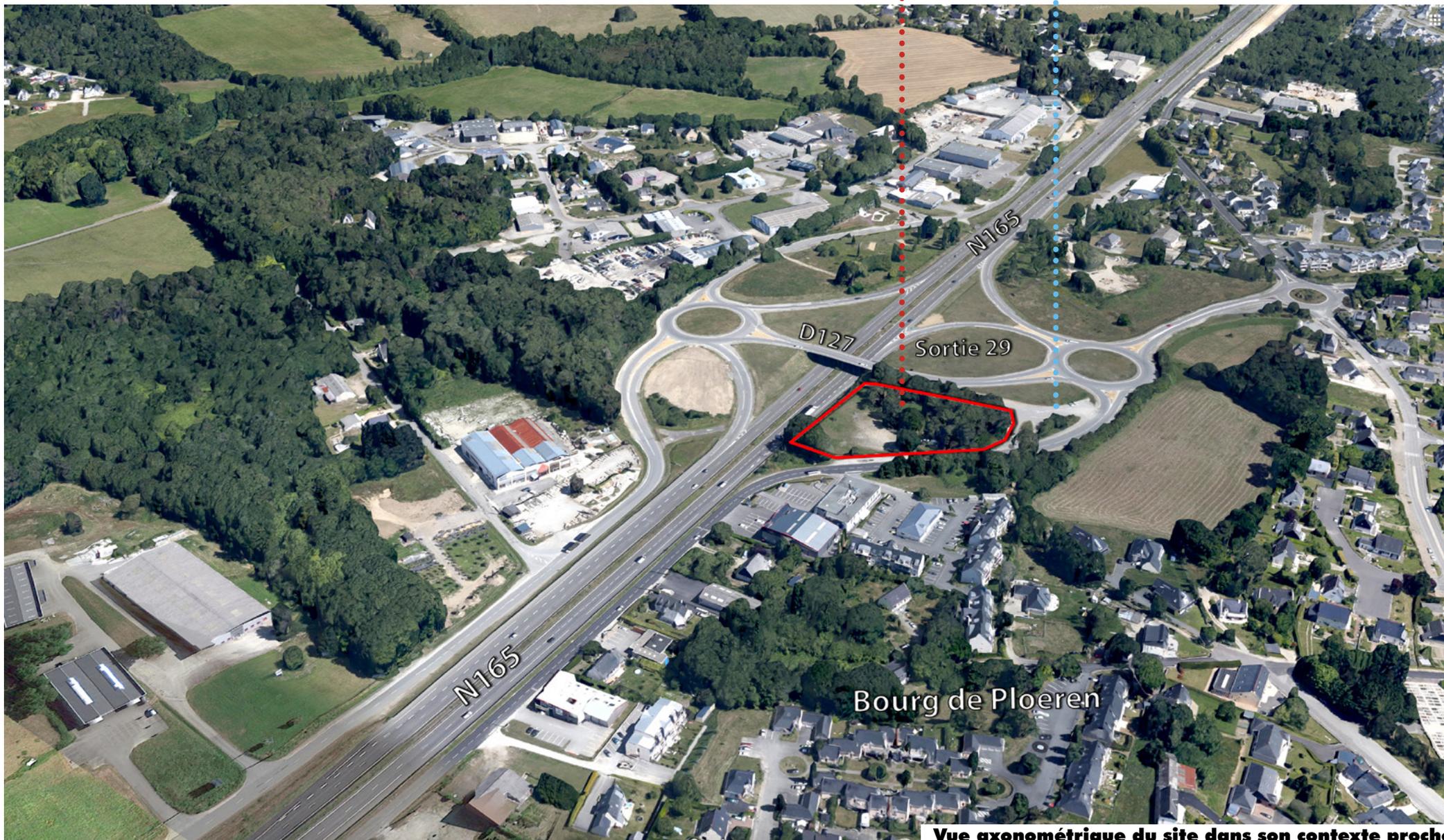
DEVELOPPEMENT TERRITORIAL, LOGEMENTS PARTICULIERS  
Page 16 sur 100 (document révisé)  
N° de plan de zonage: PLU  
Date de mise à jour: 2019  
Rédacteur: [nom]

A l'emplacement de cette bretelle, la RD127 enjambe la RN165, provoquant un jeu de déblais / remblais. Le site est globalement au même niveau que la voie, mais l'accès au pont de ce côté forme un talus à l'Est de la parcelle.

L'emprise de la RN165 est variable, sur cette portion elle est de 28,5m. Elle présente 4 voies de circulation de 3,5m, un terre-plein central de 5m, des bas-côtés en enrobé de 3m de part et d'autre, et une voie d'accélération ou de décélération de 3,5m. La RN165 n'est pas clôturée.

Site d'études

Aire de covoiturage existante



Vue axonométrique du site dans son contexte proche

## 2.2.2. Angles de perception depuis la route

Depuis la RN165, le site est principalement visible depuis 1 angle :

- Le site est visible dans le sens Lorient-Vannes au niveau de la sortie 29, en partie Sud du terre-plein central (Photos1, 2, 3). Le site se trouve au même niveau topographique mais séparé de la RN par une petite haie arbustive qui filtre les vues. Il faut noter que la parcelle partage un linéaire de 86m avec la RN165, ce qui correspond à un temps de visibilité de moins 3 secondes à une vitesse de 110km/h. De plus, le site ne présente rien de particulièrement remarquable qui puisse véritablement attirer le regard de l'utilisateur de la RN165. Pour autant, le site dispose d'un beau bouquet d'arbres, qui n'est donc pas susceptible de créer un point d'appel particulier, car cet élément n'a rien d'original dans le paysage de la voie.

- Il est possible de voir le site depuis les voies au Nord du terre-plein dans le sens Vannes-Lorient (Photo4 ci-dessous), mais le passage sous le pont, l'effet couloir du paysage de la route et l'attention liée au trafic font que la parcelle n'est pas réellement perceptible depuis cette zone.

Dans la situation actuelle, le site est visible mais n'est pas réellement perçu par les usagers de la RN165, il se fond dans le paysage global en apportant une note arborée appréciable. La haie arbustive en limite contribue à son intégration, mais c'est surtout le fait que l'espace soit végétalisé qui n'attire pas l'attention.

Hors RN165, le site est visible depuis le pont (RD127), depuis l'aire existante, en partie et depuis la rue des Deux-Moulins.



**Photo4 : le site n'attire pas l'attention dans le sens Vannes-Lorient**





**Photo1 : Sens Lorient-Vannes, vue cachée par un bosquet en arrivant sur le site**



**Photo2 : il existe des vues brèves sur l'intérieur du site et sa prairie entre la haie et le bosquet Ouest**



**Photo3 : Au droit du site, la haie arbustive crée un masque efficace pour les automobilistes**



**Le site depuis le pont de la RD127 franchissant le RN125  
Vue de la zone boisée, de l'espace ouvert, du bosquet Nord-Ouest et de la haie d'ajoncs en limite de voie express**



**Le site de l'intérieur. Depuis ce point de vue, la RN165 est peut perceptible du fait de la haie inégale  
Différence entre l'espace stabilisé et l'espace prairial, vue sur le talus qui prend place en limite Est à l'approche du pont**



**Depuis la rue des Deux-Moulins, vue sur l'espace ouvert, dont une partie de la prairie est laissée libre**



**En premier plan, une zone minéralisée en bord de rue est utilisé par les bus pour stationner**

**Sous les arbres s'organise l'aire de pique-nique avec tables et corbeilles à déchets**



**Sur la rue des Deux-Moulins, le site d'extension se place au niveau de l'entrée de ville de Ploeren  
Ce cadre arboré garantit la qualité paysagère de cette entrée**



**Paysage global marqué par l'infrastructure de la sortie 29 et les implantations d'activités artisanales**



**Au contact de la sortie 29, aménagement de l'aire de covoiturage existante avec son arrêt de bus**



## 2.3.2. Accessibilité et desserte du site : les enjeux de nuisance et de sécurité



Les différents réseaux de mobilité autour du site de projet

### ACCESSIBILITÉ ET SÉCURITÉ

La voie qui occasionne l'inconstructibilité est la N165 du fait de son statut de voie express. Il n'y a aucune connexion directe sur cette axe, les accès s'effectuent par des bretelles d'entrée et de sortie spécialement aménagées avec des voies d'accélération et de décélération, pour garantir le maximum de sécurité à la voie rapide.

La sortie 29, des Deux-Moulins, se connecte sur un réseau d'échelon départemental, sur lequel se greffent les axes de desserte locale, comme la rue des Deux-Moulins, par exemple.

Le site d'extension de l'aire de covoiturage est très accessible car :

- il se situe à proximité directe de la sortie 29 de la voie rapide,
- il dispose d'un accès existant sur la rue des Deux-Moulins,
- il se trouve à proximité directe de l'arrêt de bus des Deux-Moulins au niveau de l'aire de covoiturage existante,
- il se place au débouché d'une voie douce qui mène au bourg.

Il n'existe pas de passage entre l'aire de covoiturage et le site de projet.

Au vu de la fréquentation plus importante liée à son usage futur et de la position de son accès en entrée de ville de Ploeren, un **enjeu de sécurité** peut être soulevé.

### NUISANCES

La zone de nuisance (catégorie 1 au classement des infrastructures terrestres de transports terrestres) accompagnant la N165 sur 300m de part et d'autre de l'axe englobe totalement le site d'études. **Ces nuisances sont d'ordre sonores.** Positionné en limite de N165, le site est directement impacté.

La présence de la haie d'ajoncs en limite avec la voie permet de minimiser les nuisances visuelles, elle peut aussi dans une moindre mesure réduire l'impact sonore.

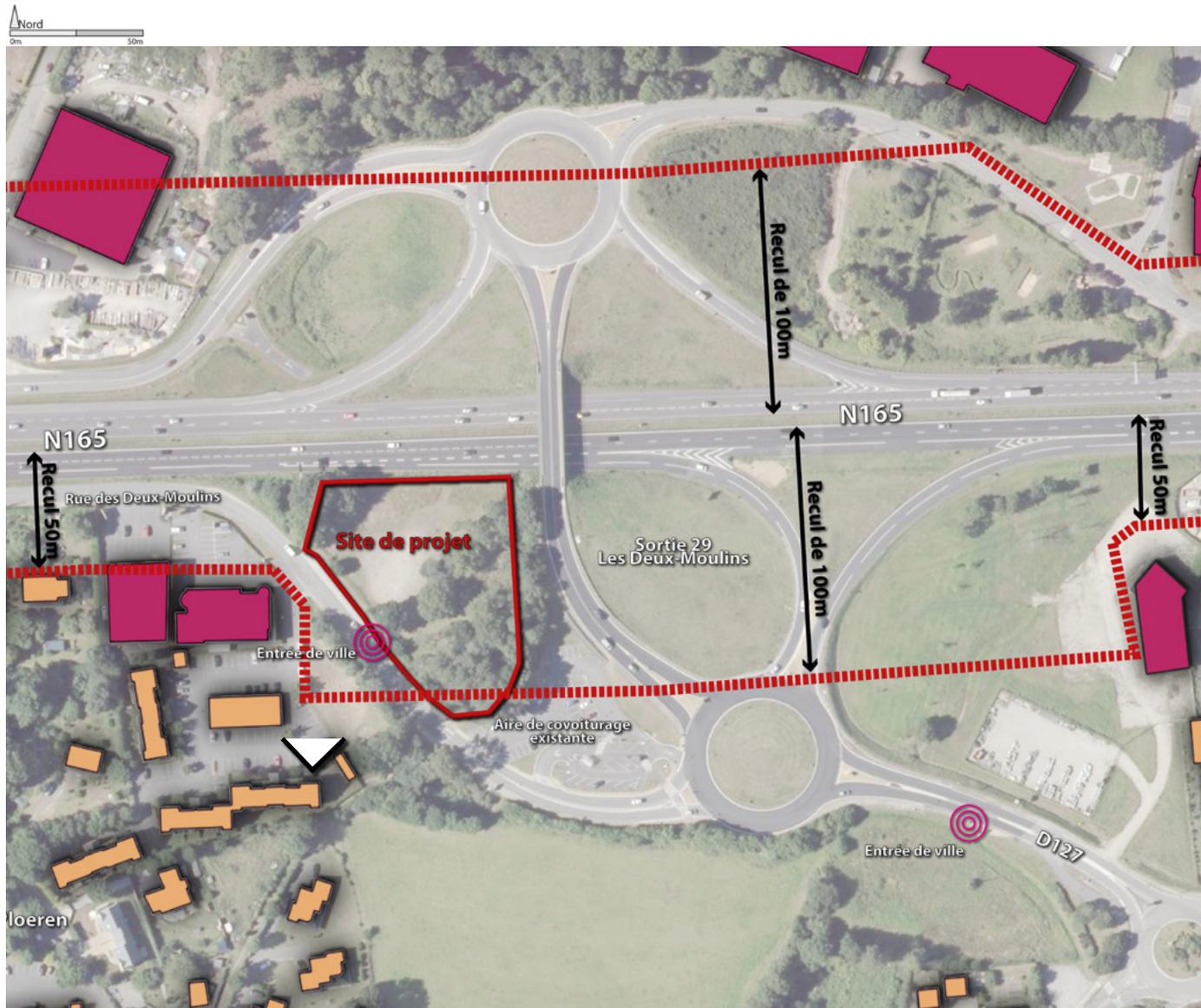
**Sur la rue des Deux-Moulins, vue du seul accès existant sur le site**



**La voie rapide passe à proximité directe du site, mais les nuisances sont amoindries par la bande végétale tampon**



## 2.3.3. Analyse de la qualité urbaine et architecturale



- Bâtiments d'activités, de type artisanale
- Bâtiments résidentiels
- ▲ Point de vue existant

### Qualité urbaine et architecturale

#### ORGANISATION URBAINE

L'organisation urbaine de cette portion de territoire s'organise autour de la RN165 en tant qu'axe de déplacement majeur disposant d'une sortie en ce lieu. La RN165 forme aussi une limite urbaine pour la frange Nord du Bourg de Ploeren, même si des zones d'activités prennent place au Nord de la voie express.

Au Sud de la voie, le zonage Ub (urbanisation en périphérie du Bourg) permet un mélange d'occupations, à savoir des activités artisanales et de l'habitat. La partie Nord zonée en Uia, est destinée aux zones d'activités artisanales et industrielles.

Les zones d'activités sont placées en bord de N165, à proximité des sorties car elles tirent profit de l'axe en termes de logistique et de vitrine commerciale. Au contraire, les logements ont tendance à se placer en retrait pour ne pas subir les nuisances associées à la N165. Dans cette idée, les habitats se trouvent camouflés par leur jardin, à la différence des activités qui s'affichent.

En zone Ub, le retrait inconstructible est limité à 50m pour un meilleur positionnement des activités, mais ce sont aussi des résidences qui se trouvent proches de la voie express. Globalement, les habitats se trouvent en deuxième rideau et sont donc moins présents dans le paysage du site d'extension.

#### FORMES ARCHITECTURALES

Le site de projet, de même que l'aire existante ne présentent pas de bâtiment, mais disposent de mobiliers, tels que des abris (bus et vélos) ainsi que des corbeilles et des tables de pique-nique pour l'aire de repos.

Les types d'habitats rencontrés sont des pavillons de type néo-breton en R+1. Des résidences récentes prennent aussi place dans le tissu urbain, elles sont de type R+2 et de style régionaliste.

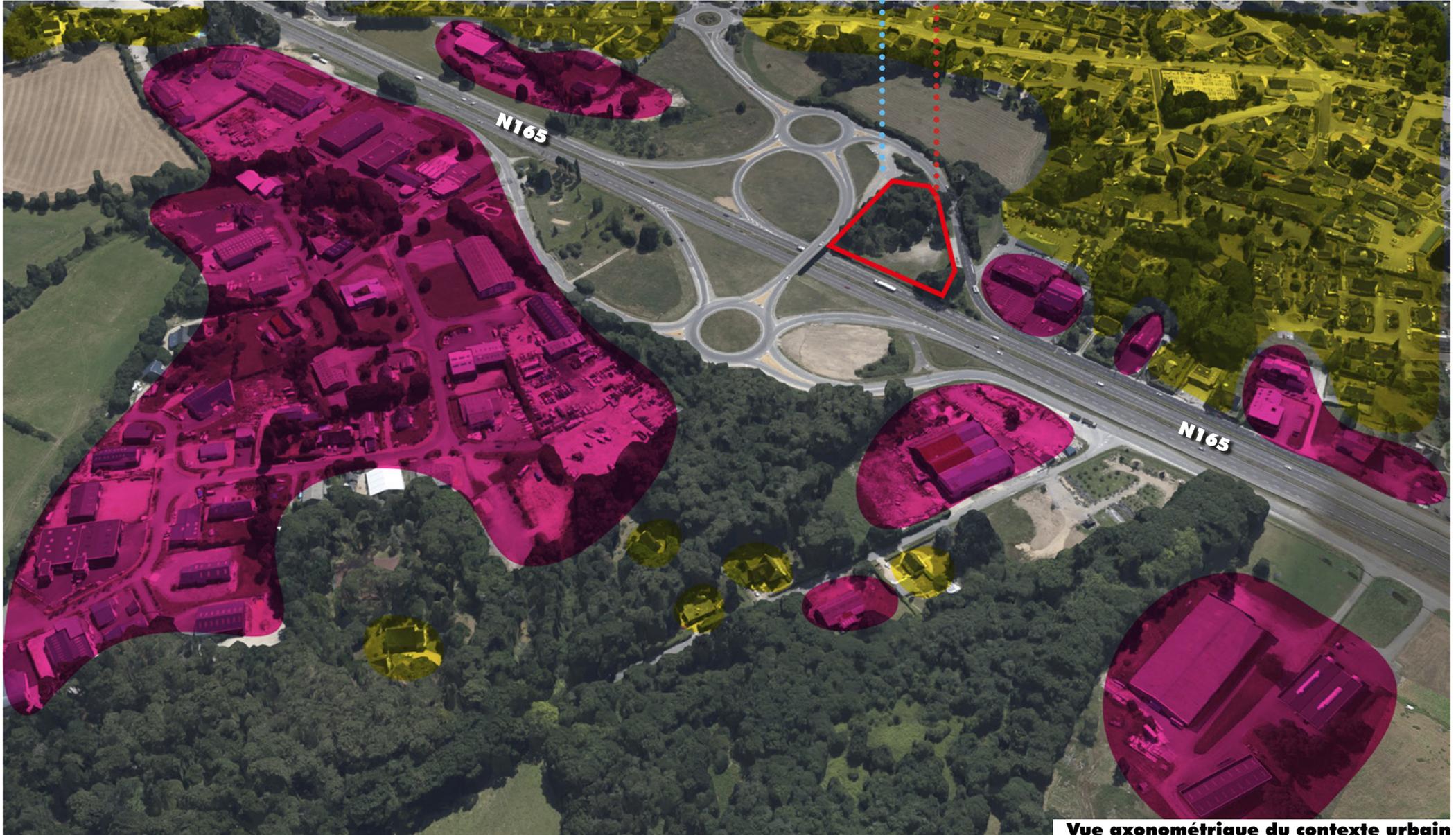
Les bâtiments d'activités ont des dimensions et des styles très variables. Ils se caractérisent globalement par un aspect et un volume de hangar mettant en valeur la façade visible pour afficher une vitrine commerciale sur la N165. Les bardages en aluminium thermolaqué représentent l'esthétique courante de ce type de bâtiments.

■ Bâtiments d'activités

■ Habitat

● Site d'études

● Aire de covoiturage existante



Vue axonométrique du contexte urbain

**Le Nord du bourg vient buter sur la N165 et présente des occupations mélangées entre pavillons et bâtiments d'activités**



**Style de résidence présente en retrait par rapport la voie express, en arrière des activités**





Mobilier présent sur l'aire de covoiturage existante



## 2.4. SYNTHÈSE DES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT DU SITE

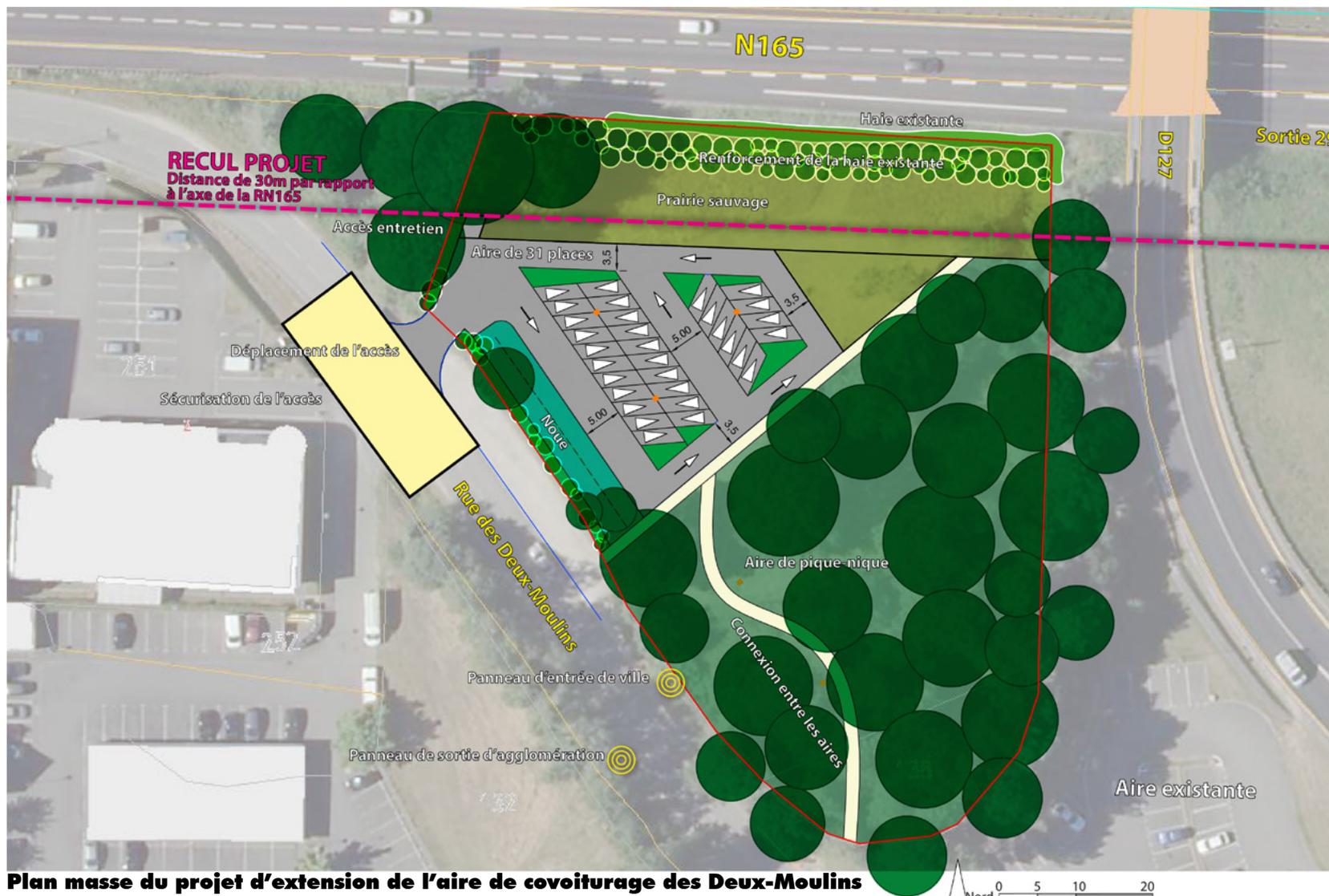
Critères	Enjeux
Qualité de l'urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Permettre la réalisation de l'extension en faisant évoluer le zonage Na du PLU actuel (approuvé en 2006)</li> <li>• Conforter l'attractivité du territoire : Image de ploeren et de GMVA</li> <li>• Développer la capacité de l'aire actuelle pour répondre à son succès</li> <li>• Améliorer la circulation à l'échelle de GMVA</li> <li>• Favoriser l'écologie en encourageant les mobilités alternatives</li> <li>• Conserver l'aire de repos existante</li> <li>• Connecter les deux aires</li> </ul>
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer une liaison douce sécurisée entre l'aire existante (arrêt de bus) et son extension</li> <li>• Garantir la sécurité des usagers de l'extension au niveau de l'accès</li> </ul>
Nuisances	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limiter au maximum les nuisances sonores et visuelles de la N165 sur l'extension de l'aire</li> <li>• Minimiser les nuisances provoquées par la création de la nouvelle aire : par rapport à la résidence en covisibilité</li> </ul>
Qualité architecturale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en cohérence le mobilier urbain de l'extension de l'aire</li> </ul>
Qualité des paysages	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintenir cet îlot vert en bord de N165</li> <li>• Assurer l'intégration paysagère de l'extension de l'aire de covoiturage (renforcement de la haie existante et du bosquet entre le site et la N165)</li> <li>• Patrimoine arboré à conserver</li> <li>• Aspect paysager et écologique de la prairie libre à préserver</li> <li>• Conserver la qualité paysagère de l'entrée de ville de Ploeren en lien avec l'extension de l'aire</li> </ul>



# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DE L'EXTENSION DE L'AIRE DE COVOITURAGE DES DEUX-MOULINS



## 3.1. LE PARTI D'AMÉNAGEMENT DU SITE D'EXTENSION



Plan masse du projet d'extension de l'aire de covoiturage des Deux-Moulins

Ce projet d'intérêt général s'efforce de mêler l'utile et l'agréable. En effet, sa première fonction d'aire de repos est maintenue, avec les tables de pique-nique conservées sous le boisement pour profiter de l'ombre des arbres et s'écarter au maximum de la N165, afin de réduire les nuisances au maximum. Le développement du patrimoine végétal du site contribue à valoriser le paysage depuis les espaces alentours et pour les usagers du site.

Le stationnement est d'ailleurs planté de massifs ornementaux en son sein et de haies mixtes d'essences locales aux abords. Ces limites végétales forment un écran qui permet d'intégrer le site depuis la N165, mais aussi depuis la rue des Deux-Moulins et la résidence disposant de vues sur la frange Sud du site. A ce niveau, une noue est mise en place pour gérer les eaux pluviales de ce nouvel aménagement.

- Arbre conservé
- Plantation arbustive
- Prairie
- Massif ornemental
- Sous-bois avec espaces de pique-nique  
Gestion différenciée

Le but premier de ce projet est de répondre à un besoin s'exprimant par le succès de l'aire existante, ceci en augmentant sa capacité. L'extension propose ainsi la création de 31 places supplémentaires.

**Vecteur d'image et de sens**, ce projet a pour vocation de s'intégrer pleinement à son environnement. Pour cela, le patrimoine végétal remarquable composé de beaux sujets d'arbres a été conservé, le principe de prairie libre est développé à des fins paysagères et écologiques, la limite entre la N165 et le projet est renforcée par une haie sauvage dense, les espaces minéralisés du stationnement prennent place sur les anciens espaces stabilisés, pour conserver un maximum de sols vivants et perméables en place.

La connexion entre les 2 aires s'effectue par un simple sentier qui chemine au sein du boisement, permettant de préserver tous les arbres. Par la même occasion, c'est toute la qualité paysagère de l'entrée de ville de Ploeren (sur rue des Deux-Moulins) qui s'en trouve conservée.

## 3.2. LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DU SITE ET LEUR TRADUCTION RÉGLEMENTAIRE

Le présent projet d'aménagement d'extension de l'aire de covoiturage des Deux-Moulins est déclinée selon les cinq critères nécessaires à la levée du principe d'inconstructibilité de l'amendement Dupont, à savoir la qualité urbaine, la sécurité, la prise en compte des nuisances, la qualité paysagère et la qualité architecturale. **Les objectifs de qualité sont ainsi explicités en principes d'aménagement de la nouvelle aire.** Ces principes seront ensuite figés par le règlement de la zone dans le document spécifique.

### 3.2.1. La prise en compte de la qualité urbaine

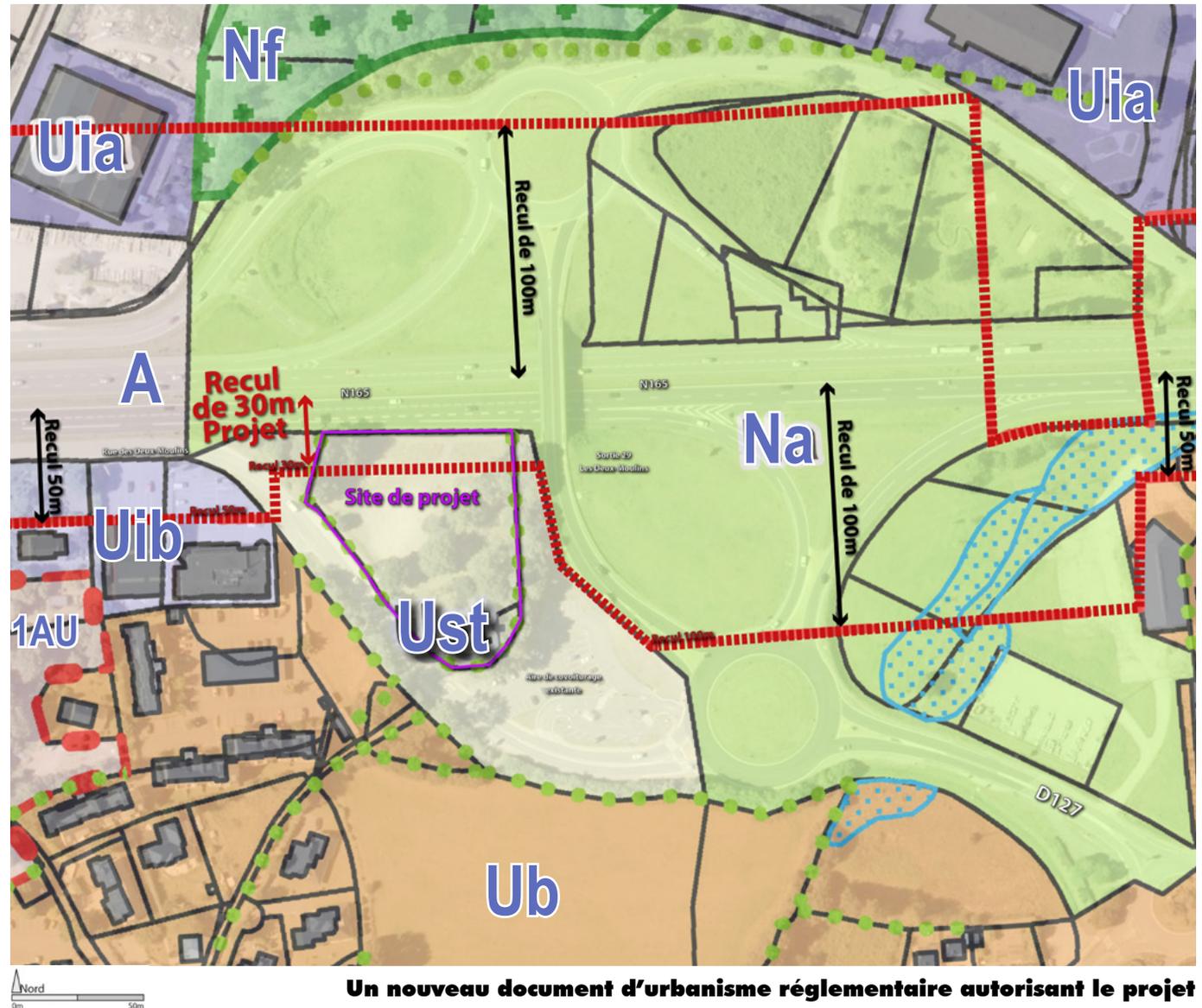
Afin de pouvoir réaliser le projet d'extension de l'aire de covoiturage à cet endroit, la première chose et de faire en sorte que le règlement d'urbanisme le permette. La commune est **en cours de révision de son PLU** depuis la délibération du 14 Décembre 2015, ce qui est l'occasion de mettre à jour le zonage, tel qu'affiché ci-contre.

Le site de projet bascule en **zone Ust**, zone qui avait été créée pour accueillir le parking relais en entrée Ouest de Vannes sur le territoire de Ploeren, ainsi que l'aire de covoiturage en entrée de ville Est de Ploeren. **Ce secteur à vocation à permettre Les constructions et installations d'équipements d'intérêt collectif et de services publics sous réserve d'un traitement paysager et architecturale de qualité.** Dédiée spécialement à ce type d'usage, la zone et son règlement sont tout à fait adaptés pour accueillir l'extension de l'aire.

Le zonage ci-contre affiche des pointillés verts correspondant aux haies protégées au titre des éléments du paysage à préserver (L151-23), certaines se situent en limite de site. De même, le règlement de la zone Ust prévoit que les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes. Aussi, le projet ne doit pas impacter la trame verte et bleue. Le projet conserve tous les arbres existants et développe le potentiel végétal du site. Afin de garantir la qualité de l'aménagement et de son insertion, le projet est **traduit en OAP** dans le PLU (voir page suivante).

Cet espace jouxtant la sortie 29 de la N165 ne propose pas de véritable qualité urbaine. A la différence des zones adjacentes plus spécifiques à l'activité, cette partie Sud de l'axe avant la sortie affiche une mixité de logements et d'activités. Cette zone de transition avec le bourg n'offre pas de lisibilité urbaine, entre vitrine commerciale et habitats cachés au sein de leur jardin protecteur. Pour autant, le développement de la végétation et de **poches vertes** comme celle-ci permet d'améliorer ces transitions et d'intégrer l'infrastructure de la bretelle.

La réalisation des 31 nouvelles places de l'aire de covoiturage va permettre, chaque jour, de délester un peu plus le réseau routier pour un trafic plus fluide et moins de pollution liée aux transports, c'est en ce sens que **le projet est d'intérêt général.**



**Un nouveau document d'urbanisme réglementaire autorisant le projet**

### 3.2.2. La desserte du site et la prise en compte de la sécurité



OAP - Principes de projet dans son contexte

Dans la mesure où le projet d'extension de l'aire ne dispose pas d'accès direct sur la N165, nous pourrions considérer qu'il n'y a pas de problématique de sécurité. Mais, il convient d'étudier son accès unique, au niveau de la rue des Deux-Moulins, situé en agglomération.

L'aire va créer une hausse de trafic imperceptible mais occasionner des tourne-à-gauche au niveau de son accès. Le projet préconise la **sécurisation de ce carrefour** avec la mise en place d'un changement de matériaux au sol. L'**accès à la nouvelle aire a d'ailleurs été décalée** en ce sens, afin de pouvoir s'écarter au maximum de l'entrée de ville pour ne pas surprendre l'usager de la route. En entrée de ville, l'accès se place à 60m du panneau d'agglomération de Ploeren.

La **desserte interne de l'aire** s'organise sous la forme de 2 boucles qui donnent accès aux 31 places. Hormis la voie d'accès, les voiries sont toutes à sens unique afin de limiter les vitesses et de pouvoir partager la chaussée avec les usagers à pied. 2 cheminements piétons sont réalisés, l'un entre le stationnement et le boisement principal, l'autre qui fait la connexion entre les deux aires de covoiturage.

Un **accès** est maintenu au Nord pour l'entretien limité des espaces verts au Nord, d'esprit sauvage. Ces espaces à tendance naturelle rendent impossible l'accès à la voie express et renforcent la sécurité des usagers de l'aire.

### 3.2.3. La prise en compte des nuisances

Les nuisances sonores et visuelles sont prises en compte. La **conservation d'une bande inconstructible de 30m** à partir de l'axe de la N165 garantit l'existence d'un espace tampon. La végétation de cet espace est renforcée afin de minimiser les nuisances au maximum. Le bosquet Nord-Ouest et la haie au Nord sont **doublés par une haie dense d'essences locales d'une largeur de 6m** qui coupera à terme toute covisibilité avec la voie express et réduira l'impact sonore de la voie.

- Places de stationnement (x31 au total)
- Aire de pique-nique
- Voirie et sens de circulation
- Cheminement
- Sécurisation de l'accès
- Noue
- Espaces verts
- Prairie libre
- Conservation des arbres en place
- Plantation de haie mixte locale

L'usage de l'aire de covoiturage est momentanée, il est donc moins sensible aux nuisances. Pour cela, l'**aire de repos** est conservée à son emplacement actuel sous le boisement, au plus loin de la voie rapide afin de s'écarter au maximum des nuisances sonores. Avec la nouvelle haie mise en place, la situation ne pourra être qu'améliorée par rapport à l'existant.

Dans la mesure où les abords de l'aire de covoiturage sont mis en valeur par la conservation de la végétation et la plantation de nouvelles essences, elle ne constitue pas une nuisance en soi. La frange Sud du site est d'ailleurs traitée avec des plantations arbustives en complément de la végétation conservée pour supprimer les vues de la résidence sur le stationnement.

### 3.2.4. La prise en compte de la qualité architecturale

Le projet d'extension de l'aire de covoiturage ne comporte pas de bâtiment. Dans ce cas, la qualité architecturale peut être étudiée sous 3 angles :

- Le **mobiliers** mis en place doit être en cohérence avec ceux déjà présents sur l'aire de covoiturage existante et l'aire de repos. Sur la nouvelle aire, seules des corbeilles à déchets et des luminaires seront mis en place dans un premier temps mais les espaces peuvent accueillir, de nouveaux abris et/ou tables de pique-nique si le besoin s'en fait ressentir. Ces mobiliers devront être de la même gamme que ceux déjà employés.
- Les **matériaux** utilisés doivent être en cohérence avec l'aire de covoiturage actuelle afin de créer un véritable ensemble. L'aménagement de l'aire utilise des matériaux tout à fait courants : bordure béton, enrobé, roches, engazonnement... Le côté végétal sera développé dans l'extension, de même que le recours à des surfaces minérales poreuses telles que le stabilisé pour les cheminements.
- Le **dessin** des aménagements est sobre, il minimise les voiries et l'espace du stationnement pour préserver le maximum de patrimoine végétal en place.

Ce projet n'est pas de nature à déprécier la qualité architecturale des bâtiments alentours, ce cadre vert peut par contre participer à valoriser son contexte.



**Mobilier en place au niveau de l'aire de covoiturage et style des aménagements**

### 3.2.5. La prise en compte de la qualité des paysages

Afin de préserver la qualité paysagère du site, le projet a été conçu pour **préserver le patrimoine végétal**, à savoir les arbres mais aussi la prairie et la haie d'ajoncs. Ceci pour maintenir cette poche verte dans le paysage global de l'axe, mais surtout pour intégrer le projet et mettre en valeur les différentes ambiances présentes.

La haie existante au niveau de la limite avec la N165 (1m de large) sert de support pour venir adosser une nouvelle **haie champêtre** de 6m qui occulte les vues sur la voie express et permet d'en limiter les nuisances sonores. Voir les essences locales d'arbustes et d'arbrisseaux préconisés, ci-contre. Cette haie délimite un espace intérieur où se trouve une **prairie libre** qui est maintenue et développée sur le reste de la bande tampon. Cette ensemble matérialise un paysage d'aspect sauvage aux abords des stationnements de l'aire, mais il forme aussi un espace écologiquement intéressant.

L'**aire de pique-nique** est conservée sous les arbres où le seul aménagement est la création du chemin qui lie les deux aires en sillonnant entre les troncs d'arbres. La gestion y est adoucie pour se rapprocher d'un sous-bois, minimiser l'entretien et développer les espaces d'aspect naturel, en gardant de petites zones tondues pour pique-niquer.

La végétation présente en **limite Sud** est préservée et renforcée pour intégrer l'aire depuis la rue des Deux-Moulins tout en gérant les covisibilités depuis la résidence disposant de vues sur le site. Cette limite s'accompagne d'une noue qui gère les eaux de pluie du site en aérien.

**Le projet n'apporte pas de problématique paysagère, au contraire, il renforce les atouts du lieu par le biais de l'extension de l'aire de covoiturage.**

#### Composition de la haie champêtre en limite Nord



*Corylus avellana*  
Noisetier



*Cornus mas*  
Cornouiller



*Rosa canina*  
Eglantier



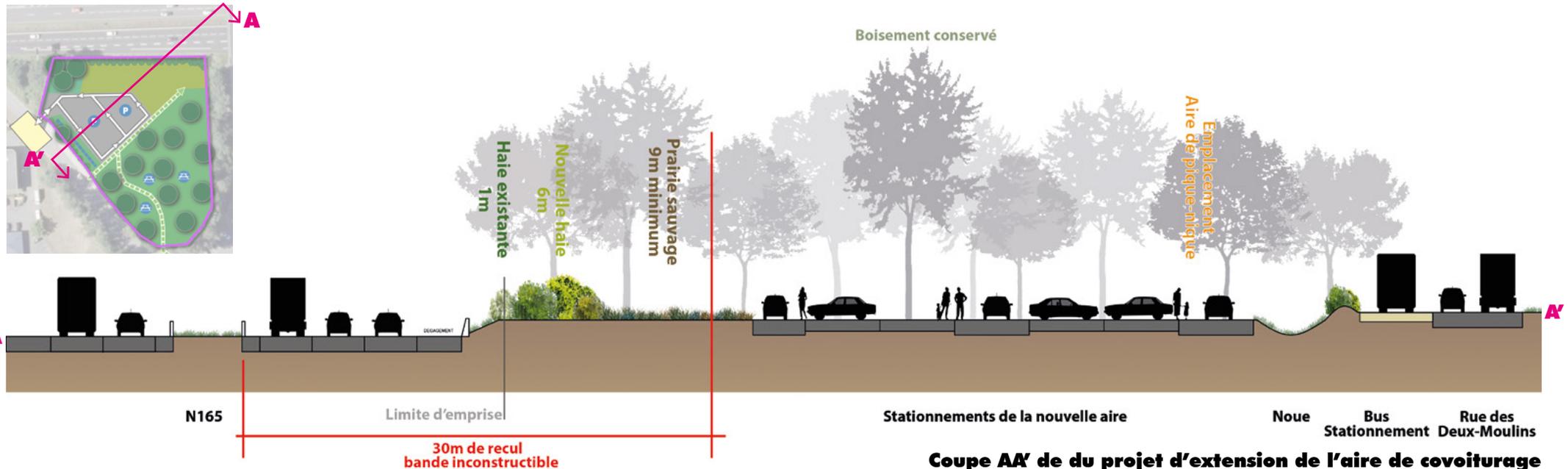
*Acer campestre*  
Erable champêtre



*Crataegus monogyna*  
Aubépine



*Sambucus nigra*  
Sureau



### 3.3. SYNTHÈSE DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DU SITE D'EXTENSION

Critères	Enjeux	Principes et préconisations d'aménagement
Qualité de l'urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Permettre la réalisation de l'extension en faisant évoluer le zonage Na du PLU actuel (approuvé en 2006)</li> <li>• Conforter l'attractivité du territoire : Image de ploeren et de GMVA</li> <li>• Développer la capacité de l'aire actuelle pour répondre à son succès</li> <li>• Améliorer la circulation à l'échelle de GMVA</li> <li>• Favoriser l'écologie en encourageant les mobilités alternatives</li> <li>• Conserver l'aire de repos existante</li> <li>• Connecter les deux aires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification du PLU dans la cadre de sa révision, mise en place d'un zonage Ust et d'une OAP</li> <li>• Conservation d'un retrait inconstructible de 30m permettant de préserver l'ambiance verte de ce site, depuis la N165</li> <li>• Création de 31 places de stationnement dans le cadre de l'extension de l'aire de covoiturage</li> <li>• Réalisation d'un projet s'inscrivant dans le développement urbain de la commune et de la communauté, dans une démarche écologique</li> <li>• Renforcement du pôle multimodal : sentier, parking auto, parking vélo, bus, covoiturage</li> <li>• Maintien de l'aire de repos en place, adaptation de la gestion vers des pratiques plus douces</li> <li>• Mise en place d'un simple cheminement stabilisé entre les 2 aires</li> </ul>
Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer une liaison douce sécurisée entre l'aire existante (arrêt de bus) et son extension</li> <li>• Garantir la sécurité des usagers de l'extension au niveau de l'accès</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les deux aires sont liées de manière douce par un cheminement hors voirie</li> <li>• Préconisations d'aménagement de l'accès pour sécuriser les tourne-à-gauche, plateau d'un matériau contrasté</li> <li>• Position de l'accès éloigné de l'entrée de ville pour plus de sécurité</li> </ul>
Nuisances	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limiter au maximum les nuisances sonores et visuelles de la N165 sur l'extension de l'aire</li> <li>• Minimiser les nuisances provoquées par la création de la nouvelle aire : par rapport à la résidence en covisibilité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plantation d'une haie champêtre large de 6m, adossée à celle déjà présente en limite</li> <li>• Préservation d'une bande inconstructible de 30m qui définit une bande tampon</li> <li>• Valorisation végétale de la limite Sud par plantations et création d'une noue</li> </ul>
Qualité architecturale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en cohérence le mobilier urbain de l'extension de l'aire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilisation des mêmes gammes de mobilier et de matériaux d'aménagement</li> <li>• Amélioration du projet végétal de l'extension par rapport à l'aire existante</li> </ul>
Qualité des paysages	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintenir cet îlot vert en bord de N165</li> <li>• Assurer l'intégration paysagère de l'extension de l'aire de covoiturage</li> <li>• Patrimoine arboré à conserver</li> <li>• Aspect paysager et écologique de la prairie libre à préserver</li> <li>• Conserver la qualité paysagère de l'entrée de ville de Ploeren en lien avec l'extension de l'aire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Effet de poche verte en limite de N165 maintenu par la conservation du patrimoine végétal (arbres, haies, prairies, surfaces végétales)</li> <li>• Renforcement de la haie d'ajoncs existante et du bosquet entre le site et la N165 par la mise en place d'une haie champêtre sur la frange intérieure du site</li> <li>• Aucun arbre abattu</li> <li>• Stationnements plantés de massifs ornementaux</li> <li>• Développement de la gestion douce sur le site (prairie, sous-bois et noue) pour mise en valeur des milieux d'aspect naturel</li> <li>• Entrée de ville arborée préservée, paysage enrichi par ce projet.</li> </ul>