



Vannes Agglo

Département du MORBIHAN (56)

# Parking-relais en surface à l'entrée Ouest de l'agglomération

Déclaration du projet valant mise en  
compatibilité du PLU de PLOEREN

Etude Loi Barnier

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal du 03 octobre 2016

Le Maire,

## SOMMAIRE

<b>1. Objet de la procédure</b>	<b>p.5</b>
<b>2. Etat des lieux</b>	<b>p.8</b>
<b>3. Caractéristiques du projet</b>	<b>p.25</b>
<b>4. Incidences du projet sur l'environnement</b>	<b>p.28</b>
<b>5. Mise en compatibilité du PLU de PLOEREN</b>	<b>p.32</b>
<b>6. Etude Loi Barnier</b>	<b>p.45</b>

## DÉFINITIONS

**DIRO : direction interdépartementale des routes – Ouest. Service d’entretien et de sécurisation des routes nationales.**

**Flux pendulaires : flux liés aux déplacements domicile-travail, généralement à heures régulières (matin et soir).**

**Déplacements actifs : modes de déplacements doux qui mobilisent l’effort physique (marche, vélo, etc.).**

## TABLE DE CONCORDANCE DES ARTICLES DU CODE DE L'URBANISME

<b>Nouvelles références</b>	<b>Anciennes références</b>	<b>Nouvelles références</b>	<b>Anciennes références</b>
L.111-1-6	Nouvel article	L.153-26	L.123-12 alinéas 6 et 12
L.111-1-8	Nouvel article	L.153-49	L.123-14-1 alinéas 1 à 6
L.111-1-10	Nouvel article	L.153-54	L.123-14, L.123-14-2 alinéa 1 et 2, L.123-18 alinéa 2 phrase 1
L.111-6	L.111-1-4 alinéas 1 et 2	L.153-55	L.123-14-2 alinéas 3 à 6
L.111-7	L.111-1-4 alinéas 3 à 8	L.153-56	L.123-14-2 alinéa 7
L.111-8	L.111-1-4 alinéa 9	L.153-57	L.123-14-2 alinéas 9 à 11
L.111-9	L.111-1-4 alinéa 10	L.153-58	L.123-14-2 alinéas 12 à 18
L.111-10	L.111-1-4 alinéa 11	L.153-59	L.123-15 alinéas 1 et 2
L.113-1	L.130-1	L.300-6-1	L.300-6-1
L.132-7	L.121-4 alinéas 1 et 2	R.153-13	Nouvel article
L.132-9	L.121-4 alinéas 7 à 10	R.153-15	R.123-23-2
L.141-9	L.122-1-5 alinéas 9 à 12	R.153-16	R.123-23-3
L.153-25	L.123-12 alinéas 3 à 5 et 7 à 12	R.153-17	R.123-23-4

# **OBJET DE LA PROCEDURE ET CARACTERE D'INTERET GENERAL DU PROJET**

## OBJET DE LA PROCEDURE ET CARACTERE D'INTERET GENERAL DU PROJET

Dans le cadre de son Plan de Déplacement Urbain, Vannes Agglo préconise la réalisation de plusieurs parkings-relais (P+R) disposés aux différentes entrées de villes. Le parking-relais Ouest, objet de la présente étude, en sera le premier chaînon.

Le site a été choisi en fonction de plusieurs critères et contraintes que sont :

- sa localisation en entrée Ouest de l'agglomération vannetaise, conformément aux priorités du Plan de Déplacements Urbains. Suite aux enquêtes déplacements, études de circulation et de stationnement menées lors du PDU, ce site a été identifié au PDU comme étant le meilleur potentiel parmi les 3 sites étudiés. Il est ainsi susceptible d'intéresser 5% des 23 000 habitants du secteur Ouest (1100 personnes environ) ;
- sa très bonne accessibilité par voie routière, notamment la RN 165 avec un accès direct depuis l'échangeur de Vannes ouest ;
- sa localisation en amont des congestions (giratoires de Keranguen et du Fourchêne) et de zones commerciales très fréquentées ;
- la possibilité de raccordement sur le giratoire de l'Armor existant, suffisamment dimensionné pour créer une bretelle d'accès supplémentaire ;
- la liaison possible avec le centre-ville via l'avenue de la Marne, axe supportant aujourd'hui une ligne de bus structurante (ligne 2, qui offre une fréquence de passage à 10 minutes toute la journée et toute l'année, du lundi au samedi de 6h30 à 20h30). Cette ligne structurante devrait également connaître des améliorations, des réflexions sont en effet menées actuellement pour voir dans quelle mesure des aménagements de voirie spécifiques pourraient être aménagés afin d'améliorer la circulation des bus sur l'avenue de la Marne.

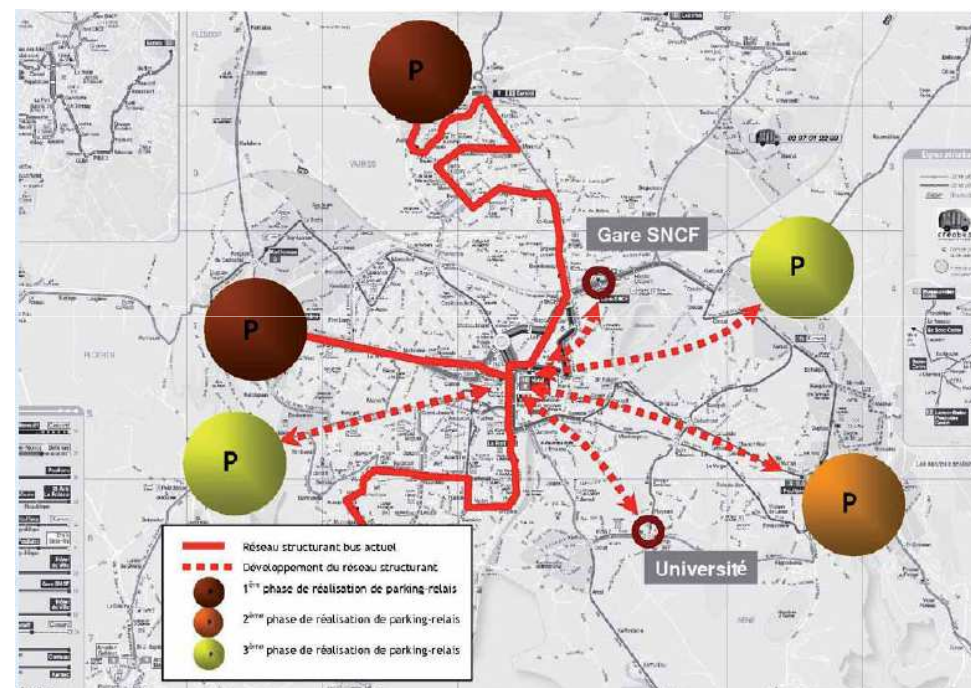
### > Propositions de mesures

Le PDU préconise la création de 4 à 5 Parkings-Relais (P+R) sur les principales entrées de l'agglomération centrale (soit un total de 800 places)

**Le PDU ne définit pas les détails d'implantation de chaque P+R (taille, localisation...), chacun d'entre eux devant faire l'objet d'une étude détaillée.**

Il précise par contre les principes et préconisations à respecter pour leur implantation :

- Être desservis par des lignes bus ayant une fréquence élevée et un temps de parcours réduit vers le centre ville de Vannes et les destinations principales,
- Être accessibles facilement en automobile (ils doivent à ce titre être localisés juste en amont des congestions).
- Offrir une gratuité de stationnement pour les usagers des transports collectifs.
- Assurer la sécurité des véhicules en stationnement,
- Disposer de l'ensemble des équipements et services leur permettant de jouer leur rôle de pôle d'échange multimodal :
  - stationnement vélo,
  - correspondances TIM-TPV,
  - signalisation multimodale,
  - ...

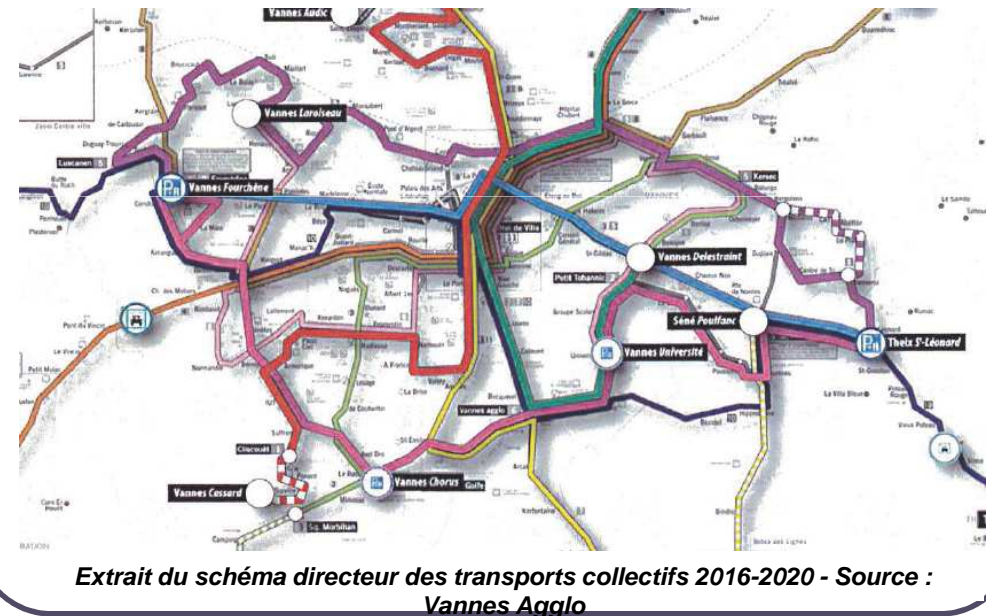
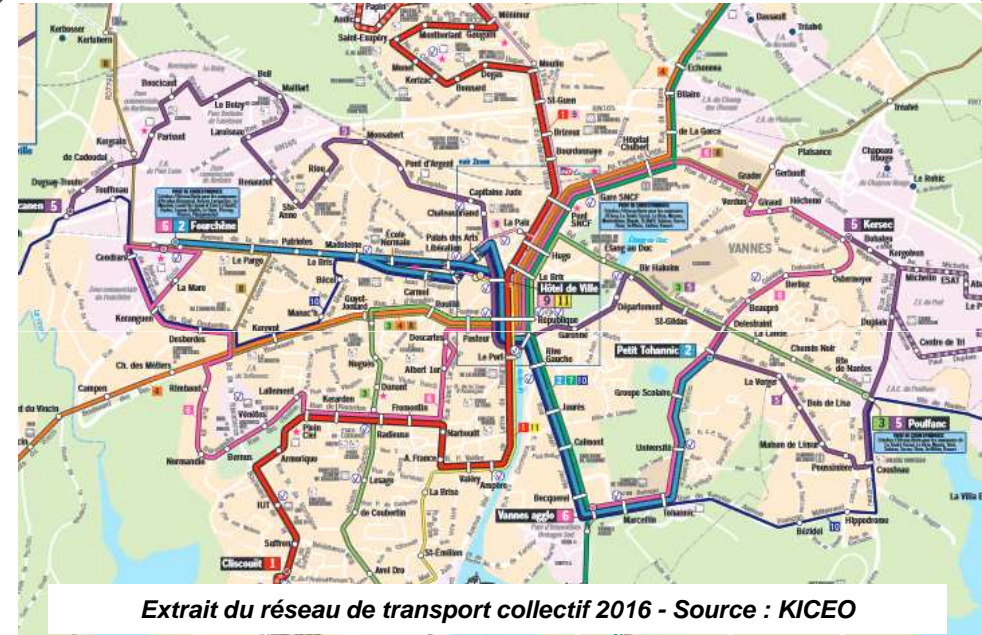


## OBJET DE LA PROCEDURE ET CARACTERE D'INTERET GENERAL DU PROJET

- la possibilité de déplacer à proximité immédiate le terminus de la ligne 2, ce qui permettra de limiter la rupture de charge et de faciliter le report modal des usagers ;
- la possibilité de desserte par une autre ligne de bus (ligne 6), qui elle aussi est plus efficace pour rejoindre l'Est vannetais en empruntant le sud de la ville via le tunnel de Kerino à partir de septembre 2016 ;
- la disponibilité du foncier ;
- les opportunités d'intermodalité.

**Le projet de parking-relais relève de l'intérêt général. Il doit permettre de :**

- Limiter les émissions de gaz à effet de serre en favorisant le recours au transport en commun et à l'intermodalité
- Décongestionner les flux de circulation routière du secteur Ouest de l'agglomération
- Recomposer le traitement paysager de l'entrée de ville en profitant de cet aménagement pour paysager le site.



# ETAT DES LIEUX

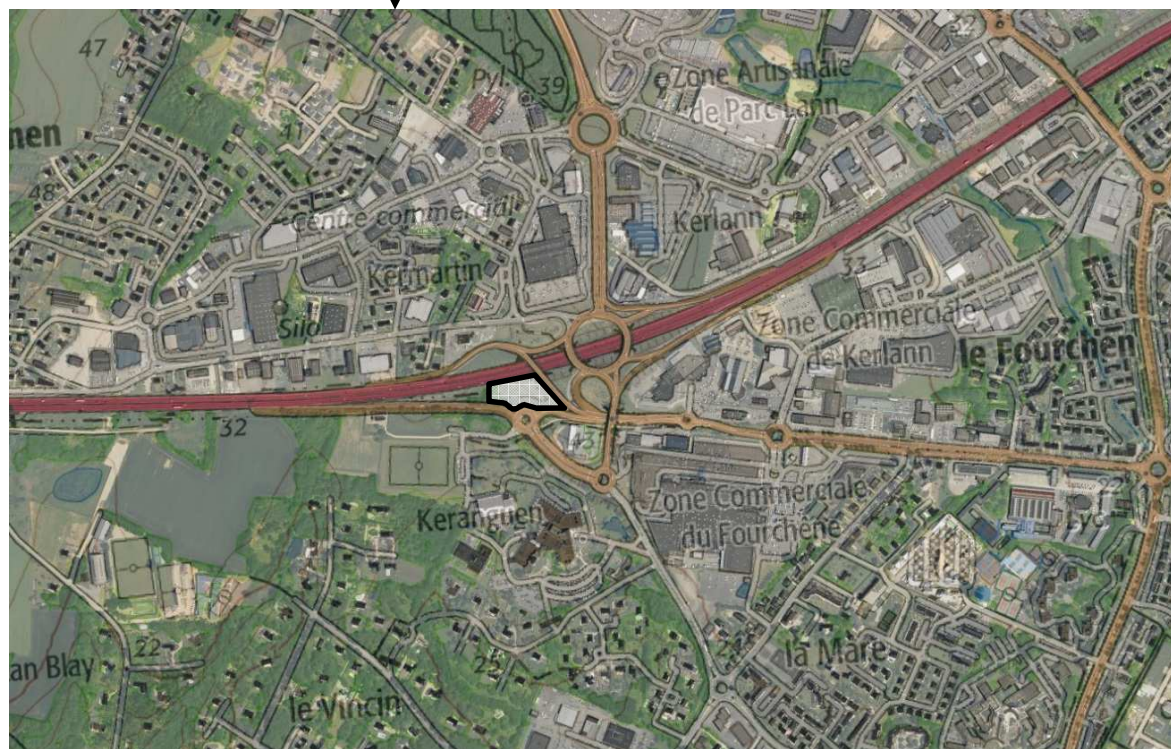
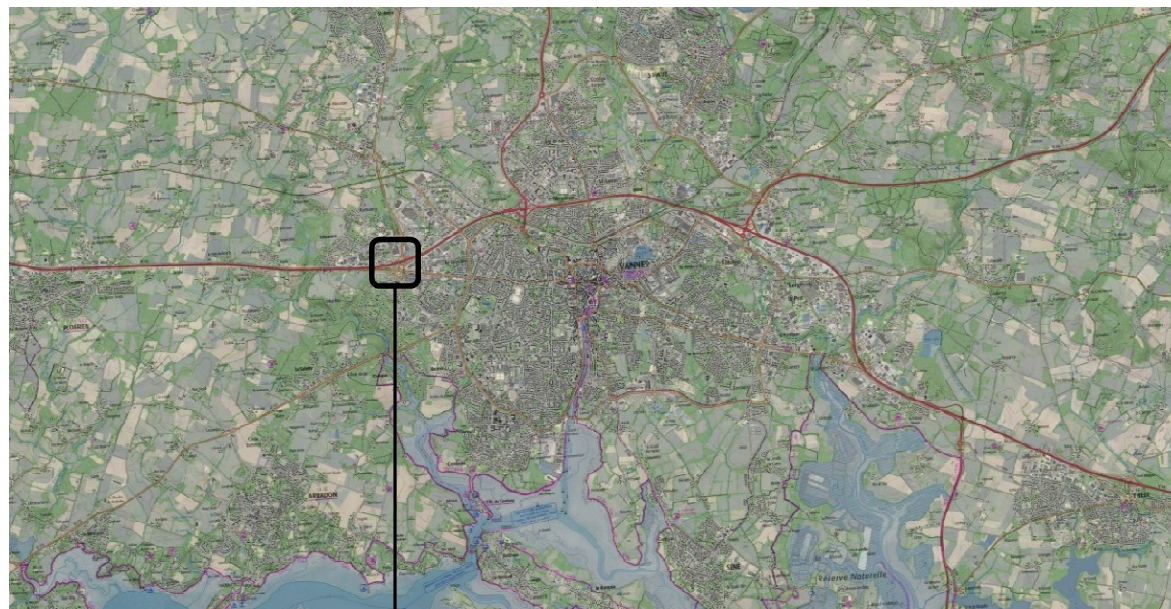


## ETAT DES LIEUX – Localisation du projet

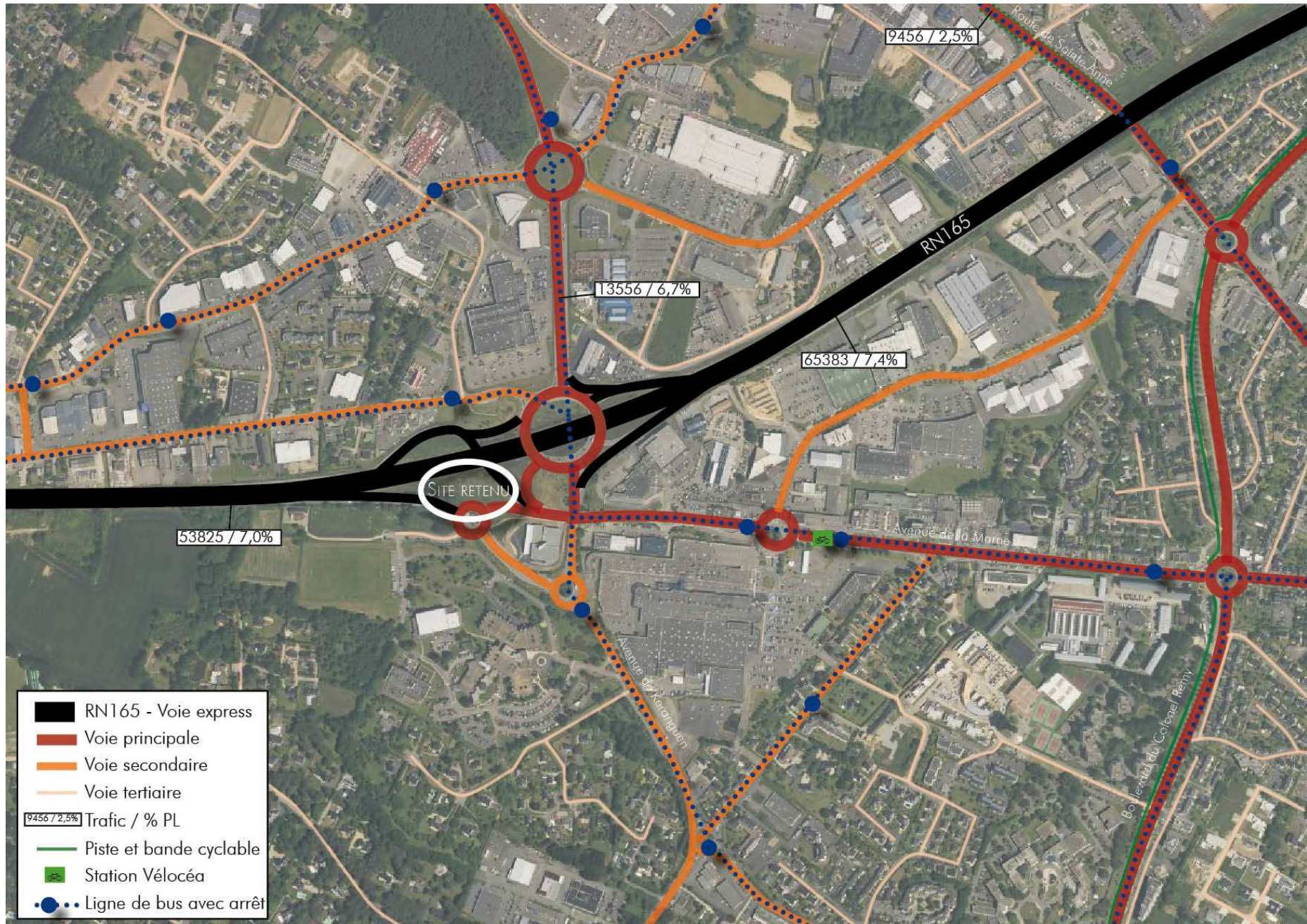
Le parking-relais est prévu sur la commune de PLOEREN au niveau de la limite communale avec VANNES. Sa situation au niveau de l'échangeur est optimale : il est à proximité immédiate des grands axes de circulation et il se situe en amont des congestions routières.

Cette entrée de ville depuis l'Ouest se fait dans un vaste secteur d'activités économiques : plusieurs zones commerciales se trouvent de part et d'autre de la RN165 (au Nord et à l'Est) et au Sud est installé le siège du Crédit Agricole du Morbihan Sud.

Le terrain d'assiette du projet est un délaissé issu de la réalisation de l'échangeur de sortie de la RN165. Il n'a actuellement aucune vocation particulière.



ÉTAT DES LIEUX – Situation routière



## ÉTAT DES LIEUX – Situation routière

### Un réseau routier de transit

Il s'agit de l'entrée Ouest de la ville de Vannes depuis la RN165 qui relie Quimper à Nantes. Celle-ci est desservie par l'échangeur de Vannes Ouest, de Plescop, de Grand-Champ et d'Arradon. Les voies principales de l'agglomération s'y raccordent, notamment l'avenue de la Marne. La RN165 est un axe important qui draine le trafic du sud de la Bretagne, et joue également le rôle de « rocade » pour la ville de Vannes.

Le réseau principal dont fait partie l'avenue de la Marne accueille les liaisons de transit, mais également de desserte. Ce sont ainsi plusieurs types de flux qui s'y croisent : les flux pendulaires, mais également ceux liés à la présence des zones commerciales.

Ceci entraîne d'importantes congestions routières aux heures de pointes du matin et du soir et en journée certains week-end.

### Des trafics importants

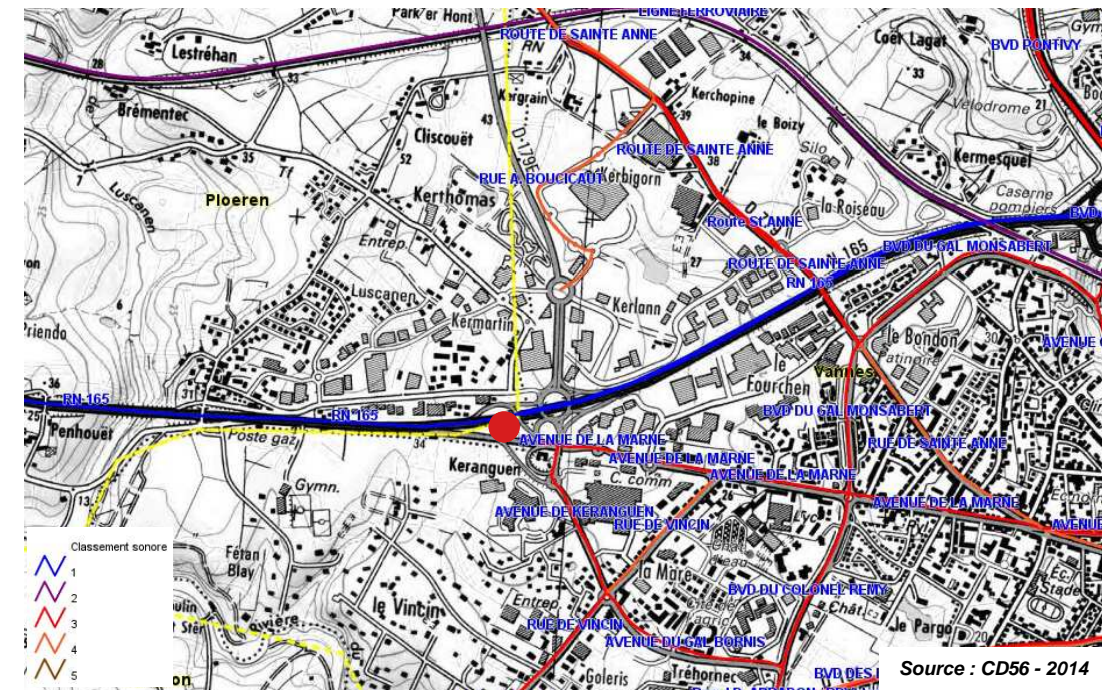
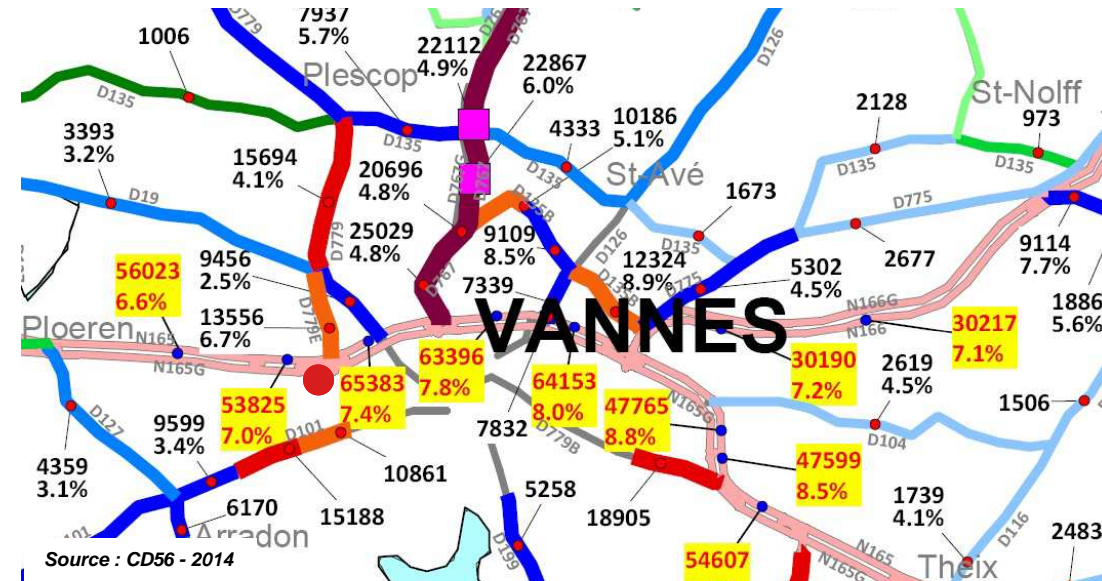
La RN165 draine à l'Ouest de l'échangeur 53 825 véhicules/jour en 2014, et 65 383 véhicules jour à l'Est de celui-ci (sources : CD56). Ceci confirme le rôle de « rocade » de la RN165 et l'importance de cet échangeur.

### Les nuisances sonores

Le trafic engendre des nuisances sonores, de fait la RN165 est classée en catégorie 1, l'avenue de la Marne et la route de Sainte Anne en catégorie 2, et la rue Jacques Rueff en catégorie 3 (Source : Cartelie.morbihan). Des mesures spécifiques d'isolation acoustique des constructions doivent être prises en compte.

### Les risques

La RN165 étant une voie à fort trafic elle est d'autant plus concernée par les transports de matières dangereuses.



## ÉTAT DES LIEUX – Situation routière

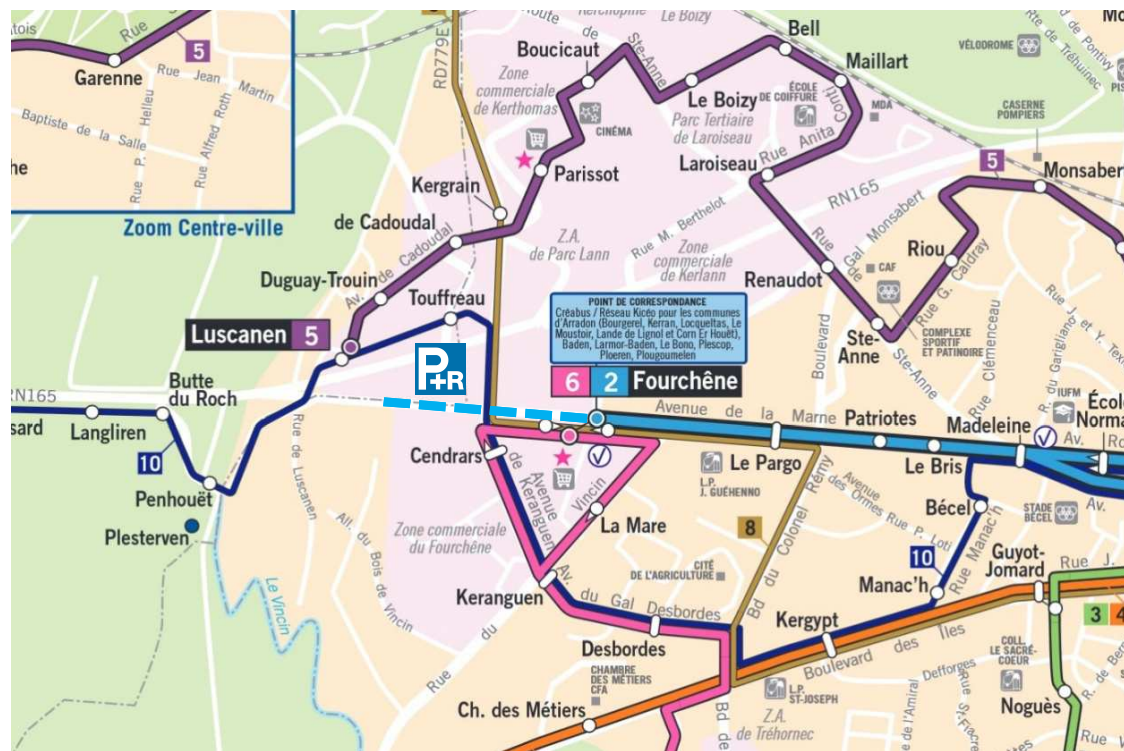
### Un schéma directeur des transports collectifs qui améliorera la desserte du site

Les transports collectifs sont bien présents aux alentours du site, avec notamment la ligne 2 « Le Fourchêne / Petit Tohannic » qui est une des deux lignes structurantes du réseau KICEO. D'autres lignes circulent également à proximité : lignes 5, 6 et 8. Le terminus du Fourchêne permet également la correspondance vers des lignes de l'agglomération. Par ailleurs, le schéma directeur des transports collectifs de l'agglomération a été approuvé en avril 2015. Il prévoit des ajustements du réseau existant et notamment sur la ligne 2, qui sera plus directe et prolongée jusqu'à l'emplacement du parking-relais. La ligne 6 desservira également le P+R.

### Des déplacements actifs peu présents

La configuration du secteur n'est pas favorable aux déplacements actifs, c'est particulièrement le cas à proximité de l'échangeur. Ceux-ci sont plus évidents à partir des giratoires du Fourchêne et de Keranguen.

A noter tout de même la présence d'une station Vélocéa (vélos en libre service) au niveau du giratoire du Fourchêne.



Simulation de schéma de réseau à l'échéance d'ouverture du P+R



Les cheminements doux à proximité du terrain (Source : Google street)



L'arrêt de bus et de vélo en libre service au Fourchêne (Source : Google street)

## ÉTAT DES LIEUX – La situation foncière et règlementaire

### Situation foncière

Le terrain se situe sur du domaine public de l'Etat, il s'agit d'un délaissé routier aux abords directs de la RN165.

### Situation règlementaire

Le projet se situe sur la commune de PLOEREN, qui dispose d'un PLU approuvé le 31 mars 2006. Le terrain est ici classé en Na, zonage naturel. C'est un zonage protecteur qui limite strictement les possibilités de constructions et d'installations. La réalisation d'un parking relais ne fait pas partie de ces exceptions. Il est donc impossible réglementairement de réaliser un parking relais en zone Na.

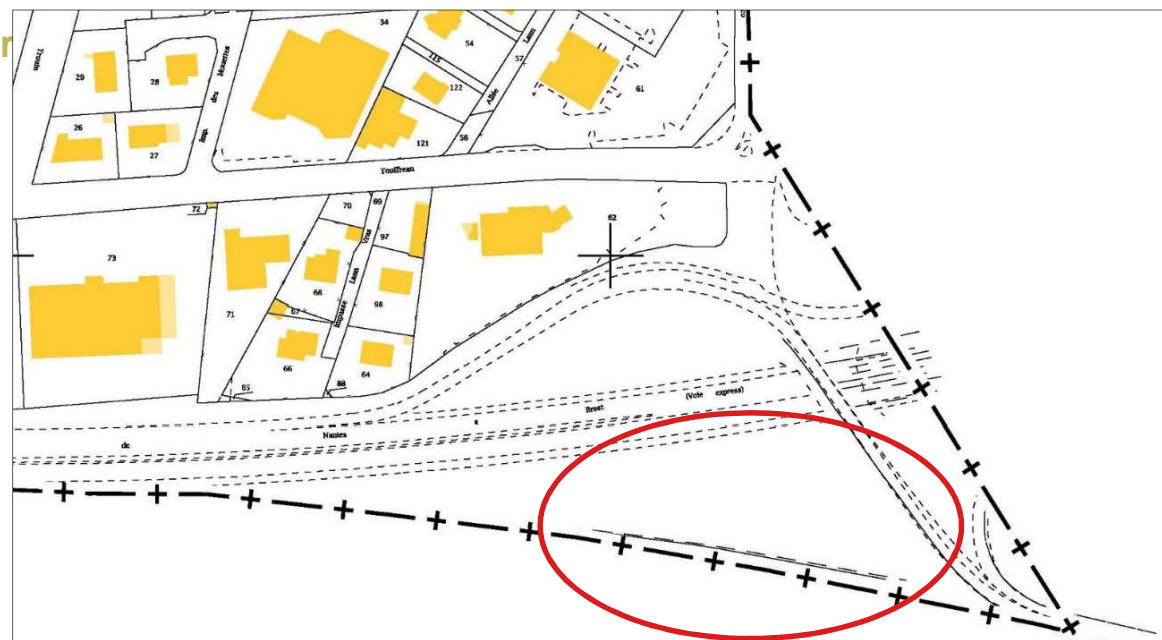
#### Occupations et utilisations du sol interdites (art.1)

- Toute construction à usage d'habitation ou non, même ne comportant pas de fondations, tout lotissement, tout comblement, affouillement, exhaussement de terrain, qu'ils soient ou non soumis à autorisation au titre des installations et travaux divers, tout aménagement autre que ceux visés à l'article Na2
- Le camping et le caravanage sous quelque forme que ce soit, y compris l'ouverture ou l'extension de terrains aménagés pour le camping ou le stationnement de caravanes, ainsi que les aires naturelles de camping et les parcs résidentiels de loisirs
- L'implantation d'habitations légères de loisir, groupées ou isolées et les Résidences Mobiles de Loisirs
- Le stationnement de caravanes quelle qu'en soit la durée, sauf dans les bâtiments et remises où est implantée la construction constituant la résidence de l'utilisateur.
- L'ouverture ou l'extension de carrières et de mines

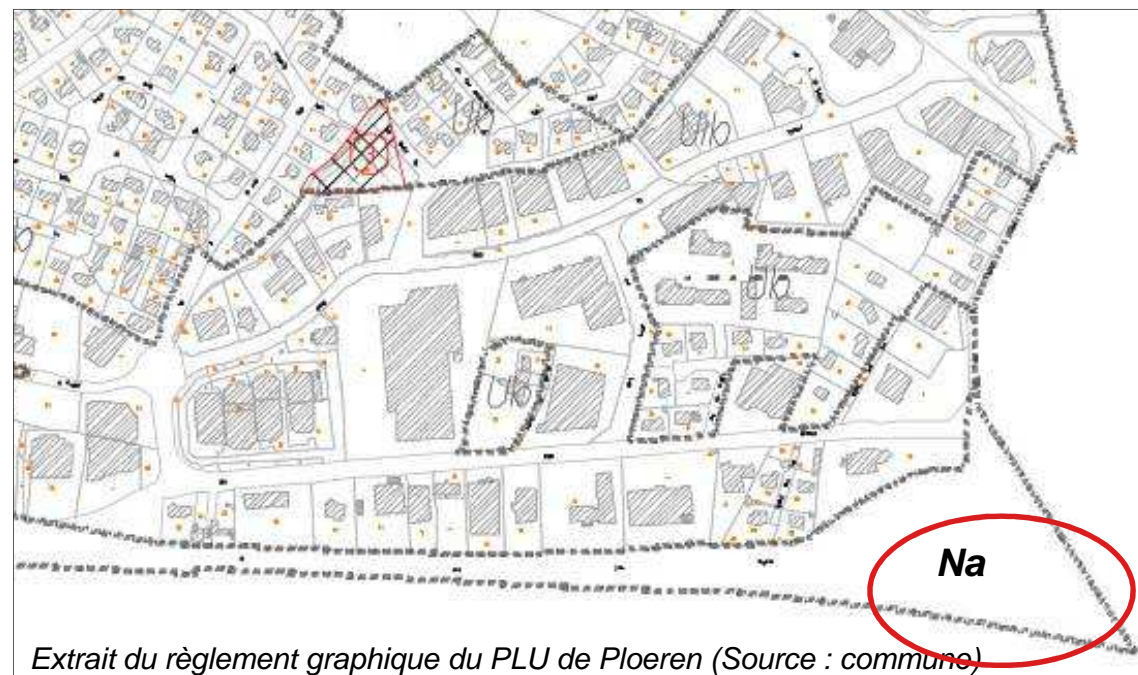
#### Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières (art.2)

- Sous réserve d'une bonne insertion dans le site, les constructions et installations strictement nécessaires à la sécurité, à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces, ainsi que certains ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux d'utilité publique. Sauf dans le cas de constructions qu'il n'est pas souhaitable de maintenir en raison de leur situation, de leur nature ou de leur état de dégradation, et des contraintes nouvelles qu'elles apporteraient aux activités de la zone :
- la reconstruction à l'identique d'un bâtiment après sinistre sous réserve que la construction d'origine ait été édifée régulièrement et que la demande de reconstruction intervienne dans les cinq ans après le sinistre
- la rénovation sans changement de destination, de bâtiments existants ainsi que des bâtiments dont il reste l'essentiel des murs porteurs mais non en ruine.
- l'extension mesurée des constructions existantes pour une utilisation non directement liée aux activités de la zone, dans la limite de 30 % par rapport à l'emprise au sol des constructions existant à la date de publication de l'élaboration première du PLU et sans pouvoir dépasser 30 m<sup>2</sup> d'emprise au sol.
- Les dépendances sont admises dans la limite des droits d'extension de 30m<sup>2</sup>.

Extrait du règlement écrit du PLU de Ploeren (Source : commune)



Extrait cadastral (Source : cadastre.gov)



Extrait du règlement graphique du PLU de Ploeren (Source : commune)

## ÉTAT DES LIEUX – La situation foncière et règlementaire

### La marge de recul de la RN165

Le site choisi pour l’implantation du projet se situe actuellement dans la marge de recul de la RN165, qui est à cet endroit d’une largeur de 100m.

La marge de recul de la RN165 au titre des L.111-6 à 10 du code de l’urbanisme ne figure ni sur le règlement graphique de PLOEREN, ni sur celui de VANNES. Le terrain ne se situant pas dans un espace urbanisé, la marge de recul des 100m s’applique même si celle-ci ne figure pas sur le règlement graphique.

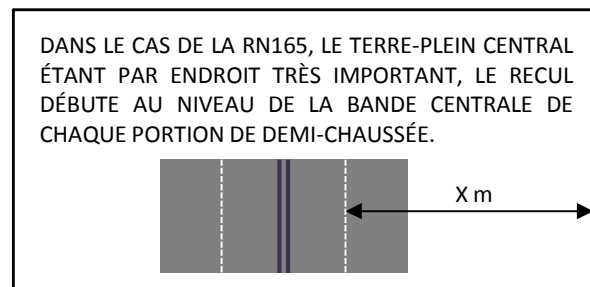
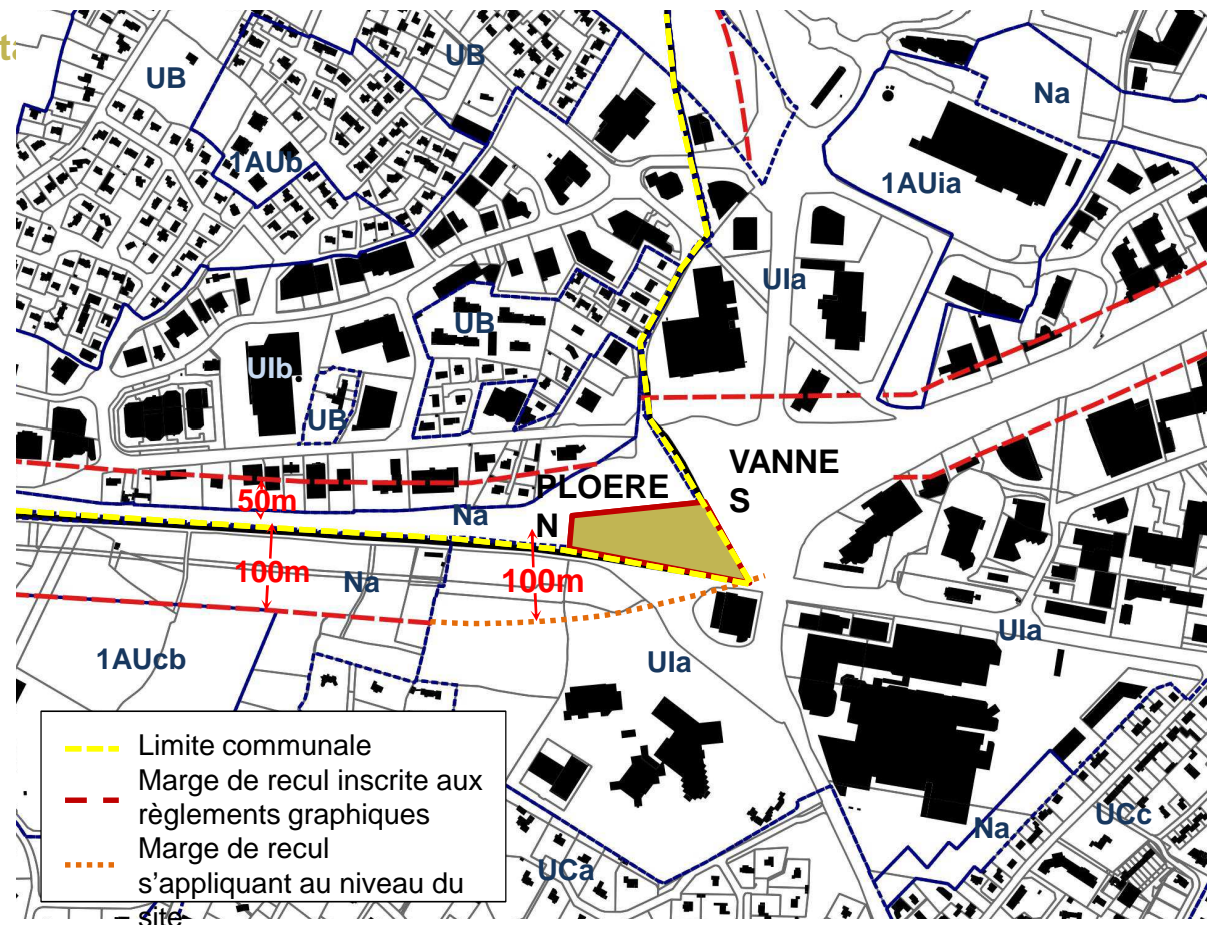
Les articles L111-1-6 / 8 et 10 du Code de l’Urbanisme dispose que :

Art. L111-6 : En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d’autre de l’axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d’autre de l’axe des autres routes classées à grande circulation.

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

**Art. L.111-8 : Le plan local d’urbanisme, ou un document d’urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d’implantation différentes de celles prévues par l’article L.111-6 lorsqu’il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l’urbanisme et des paysages.**

Art. L111-10 : Il peut être dérogé aux dispositions de l’article L.111-6, avec l’accord de l’autorité administrative compétente de l’Etat, 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 L.111-6, pour des motifs tenant à l’intérêt, pour la commune, de l’installation ou la construction projetée.



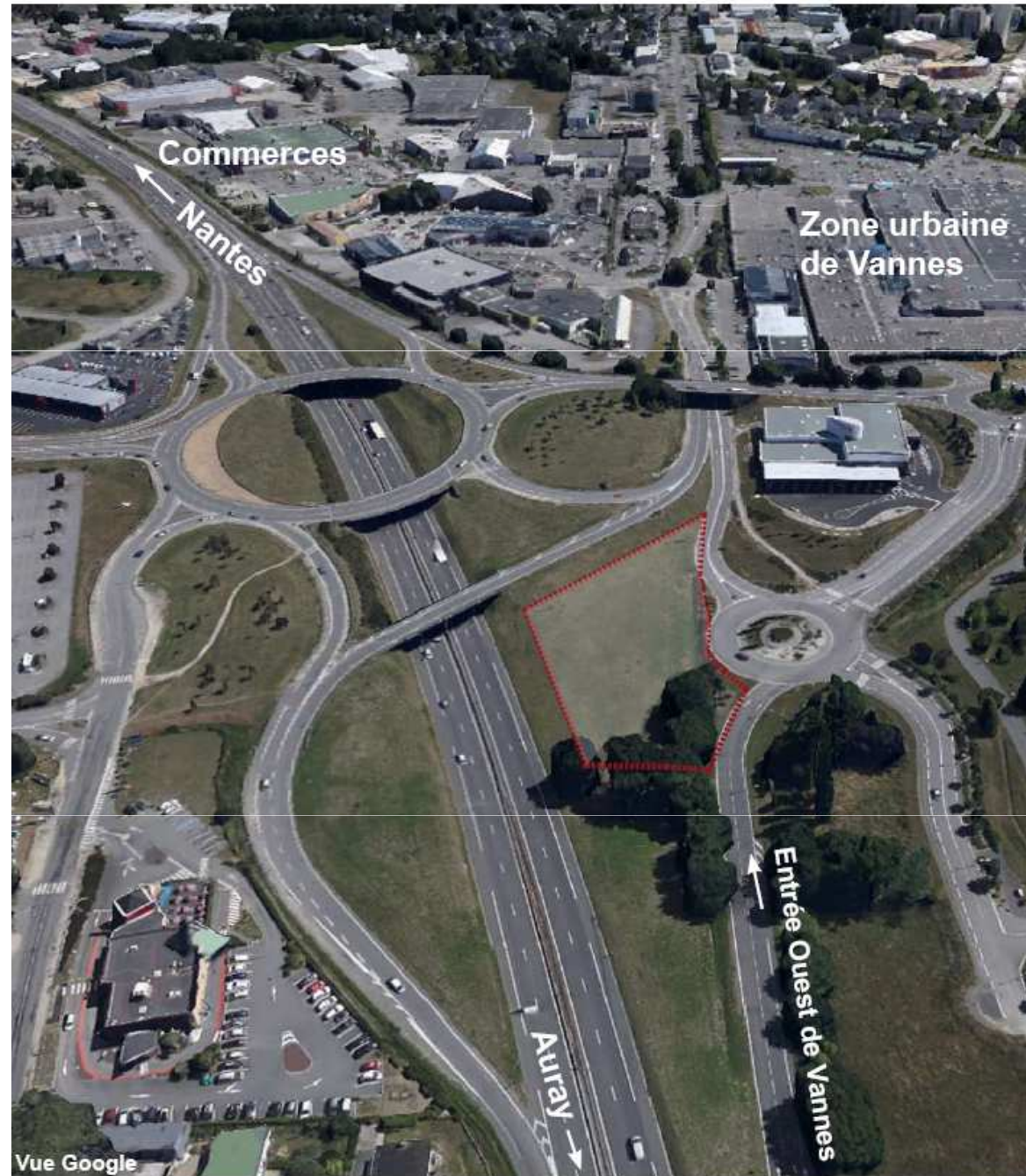
## ÉTAT DES LIEUX – L'entrée ouest de la ville



Vue depuis la RN165 en direction de Nantes (Source : Google Street View)

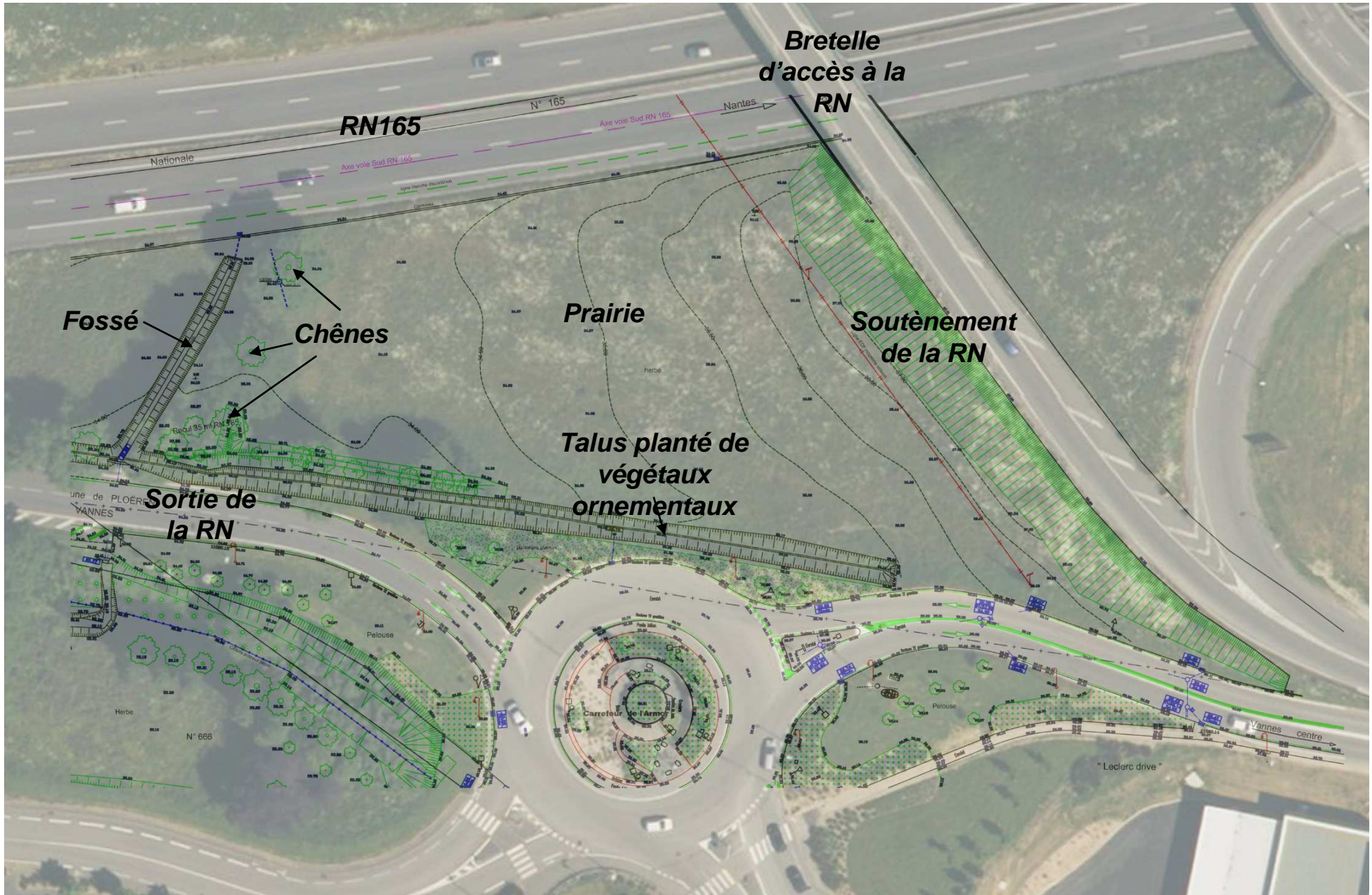


Data: SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO



Vue Google

## ÉTAT DES LIEUX – Le terrain et sa topographie





## ÉTAT DES LIEUX – Les co-visibilités

### Une insertion dans l'entrée de ville à vocation commerciale

Le site s'intègre à proximité immédiate des zones commerciales ouest de Vannes / Ploeren. Depuis la RN165, en provenance de Lorient ou de Nantes, la présence de nombreuses enseignes commerciales marque le paysage. La topographie du terrain et de ses abords favorisent également les vues vers ces bâtiments.

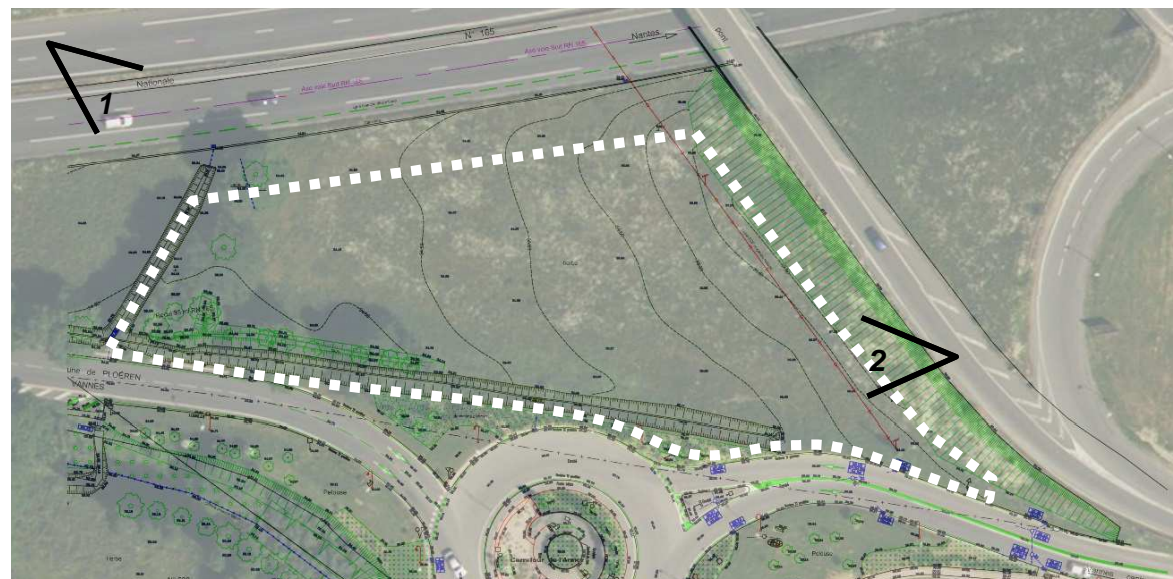
La végétation limitée du site favorise également les co-visibilités, notamment entre le site et la RN165.

### Un site sans usage particulier issu de la création de la bretelle

Le terrain est composé d'un délaissé issu de la création de la bretelle d'accès. Il est traité en prairie et ne présente que peu de végétation. Quelques chênes intéressants sont présents en frange Ouest du site. Au niveau du talutage le long de la sortie et du giratoire, des plantations ornementales récentes ont également été mises en place afin de qualifier l'entrée de ville.

Le relief y est faible, une légère pente vers l'Ouest permet de diriger les eaux de surface vers le fossé. Il n'existe pas de différence de niveau entre la RN165 et le terrain.

De plus, le site est enclavé entre la RN165, la bretelle d'accès à l'Est et la sortie de la RN au sud.



## ÉTAT DES LIEUX – Les co-visibilités



Vue 1 – vue depuis le terrain vers



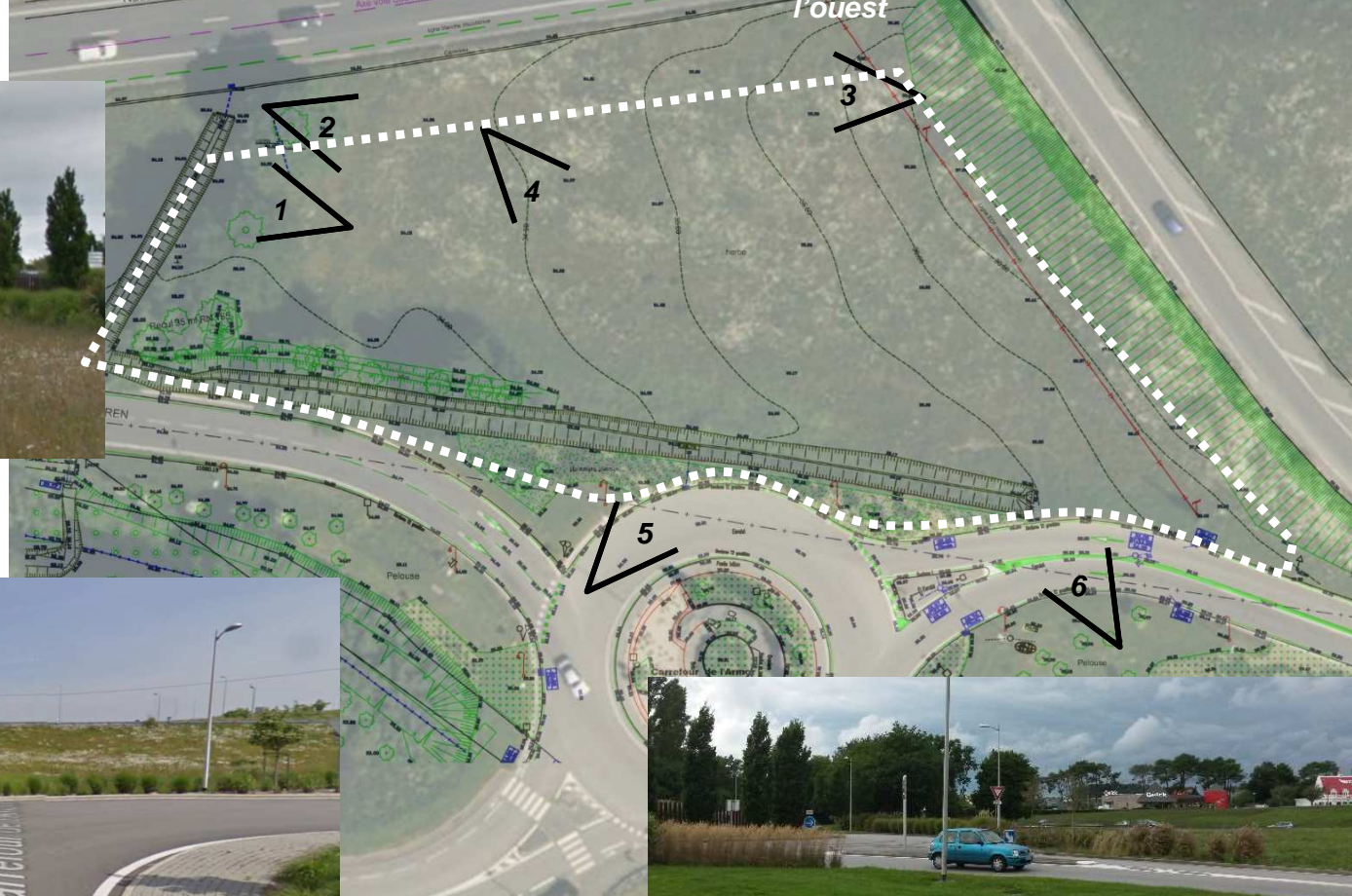
Vue 2 – vue depuis le terrain vers l'est



Vue 3 – vue depuis le talus vers l'ouest



Vue 4 – vue vers le E. LECLERC DRIVE



Vue 5 – vue depuis le giratoire de



Vue 6 – vue depuis le E. LECLERC DRIVE

## ÉTAT DES LIEUX – Aspects environnementaux

### Topographie / hydrologie

Le site présente un dénivelé dégressif d'Est en Ouest. Les eaux ruissellent pour rejoindre un fossé abritant un cours d'eau temporaire bordant le site à l'Ouest. La pente est d'environ 3% environ, depuis le pied du talus de la bretelle d'accès à l'Est au niveau du cours d'eau à l'Ouest).

Le bassin versant intercepté par le projet est délimité:

- en amont par la bretelle d'accès à la RN165, à l'Est;
- au Nord par la RN165;
- Au Sud par la bretelle de sortie de la RN165, le giratoire et l'avenue de la Marne;
- En aval (à l'Ouest) par le cours d'eau temporaire exutoire du bassin versant.

Ainsi le bassin versant amont du projet couvre seulement le talus à l'Est.

La surface du bassin versant intercepté par le projet couvre 0,6 ha.

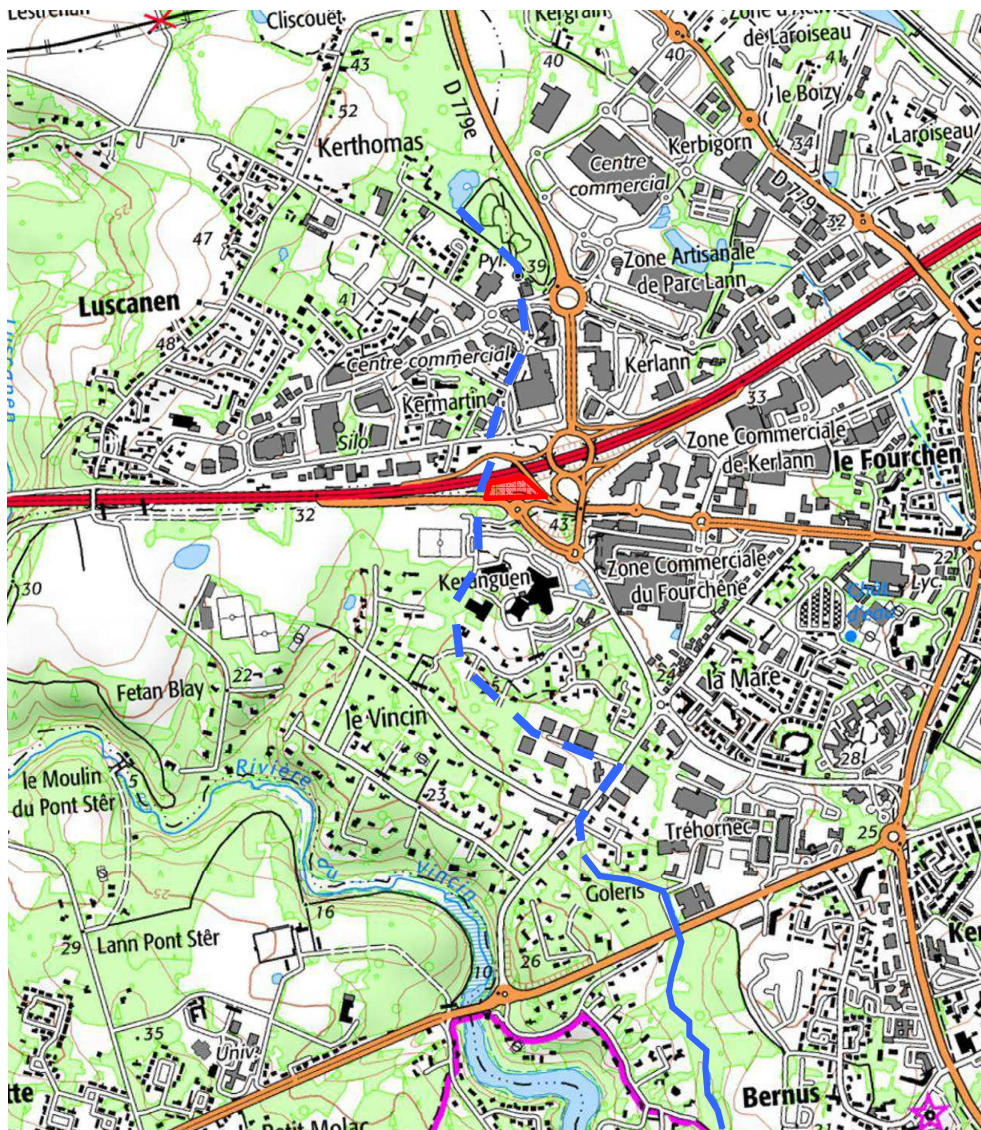
Le cours d'eau situé à l'Ouest du site présente des berges bien marquées, une alternance de faciès d'écoulement peu marquée, des substrats peu différenciés. Toutefois, l'existence d'un écoulement la majorité de l'année en l'absence de pluie suppose le potentiel développement d'une vie aquatique (invertébrés voire batraciens) et permet de qualifier l'écoulement de cours d'eau.

Ce cours d'eau prend sa source au niveau de la zone de Luscanen-Kerthomas au Nord, se trouve busé sur une bonne partie de son linéaire (ø800 mm en amont, ø1000 mm en aval du site du projet) et semble d'après la topographie rejoindre le Vincin, lequel se jette dans le Golfe du Morbihan. Bien que situé en dehors du périmètre opérationnel du site, l'impact de l'aménagement sur le cours d'eau est pris en compte.

On note la présence, au Sud du site, d'un fossé présentant une pente de 1,3% d'Est en Ouest. Ce fossé est alimenté à l'Est par une buse de diamètre ø500 mm obstruée à 80 % du fait de l'absence de curage, ce qui laisse un doute quant au bon fonctionnement du réseau en amont. Le bassin versant drainé en amont est inconnu. L'exutoire de ce fossé est le cours d'eau à l'Ouest du site.

Aucune zone humide n'a été répertoriée sur le site du projet dans le cadre de l'inventaire communal mené en 2012 par le Syndicat Mixte du Loch et du Sal (SMLS) sur la commune de PLOEREN (inventaire mené suivant les arrêtés du 24 Juin 2008 et du 1<sup>er</sup> Octobre 2009). Les prospections de terrain effectuées en s'appuyant sur les critères botaniques et pédologiques définis par le cadre réglementaire n'ont révélé la présence d'aucune zone humide.

## ÉTAT DES LIEUX – Aspects environnementaux



- Tracé amont supposée de l'affluent
- Affluent du Vincin - Cours d'eau



## ÉTAT DES LIEUX – Aspects environnementaux

### Occupation du sol

Le site du projet est essentiellement occupé par une prairie régulièrement fauchée pour des questions de sécurité du fait de la proximité immédiate de la RN165. On note la présence d'une haie de chênes à l'Ouest du site présentant 5 spécimens remarquables, se prolongeant le long des voies au Sud par des pieds plus jeunes. Un talus planté de végétaux ornementaux, essentiellement des graminées, sépare le site du projet des voies de circulation au Sud.

On note la présence de quelques pieds d'herbe de la pampa, plante invasive, disséminés le long du site (en bordure du fossé au Sud, sur le talus à l'Est): ces pieds seront éradiqués lors de l'aménagement du projet.

Les enjeux environnementaux se concentrent à l'Ouest du site, au niveau de la haie arborée et du cours d'eau, lesquels sont susceptibles d'accueillir une biodiversité banale mais potentiellement variée. Les potentialités biologiques du site sont toutefois limitées du fait de son enclavement en milieu urbanisé et de sa déconnexion des continuités écologiques rompues par les axes de circulation et le busage du cours d'eau.

### Procédures réglementaires

Le site du projet n'est pas situé dans un périmètre réglementaire (Natura 2000, Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux, sites inscrit ou classé...) ni dans un périmètre d'inventaire (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique).

Du fait de la surface réduite du bassin versant intercepté par le projet, de par l'absence de travaux en lit mineur et de par l'absence de zones humides impactées, le projet ne fait pas l'objet d'un dossier de déclaration au titre de la Loi sur l'Eau.

Au regard du nombre de stationnements prévus supérieur à 100 unités et de l'absence d'évaluation environnementale du PLU de la commune de PLOEREN, le projet de parking relais est soumis à examen au cas par cas préalable à étude d'impact conformément à l'article R122-2 du code de l'environnement (rubrique 40° du tableau en annexe « aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs. »). L'instruction de la demande d'examen au cas par cas est réalisée par l'autorité environnementale. Le délai d'instruction de la demande est de 35 jours à compter de date de réception du dossier. A défaut de réponse du service instructeur, dans le délai de 35 jours, la décision tacite de l'administration soumet le projet à étude d'impact. En l'absence de réponse de l'autorité environnementale dans le délai de 35 jours, le maître d'ouvrage a par conséquent obligation de réaliser une étude d'impact puis de soumettre celle-ci à une nouvelle procédure d'instruction comprenant une enquête publique conformément à l'article L123-2 du code de l'environnement.

## ÉTAT DES LIEUX – Aspects environnementaux



*Haie arborée longeant la bretelle au Sud-Ouest du site*



*Prairie et haie arborée à l'Ouest du site*



## LES ENJEUX DU PROJET ET LES CONTRAINTES DU SITE

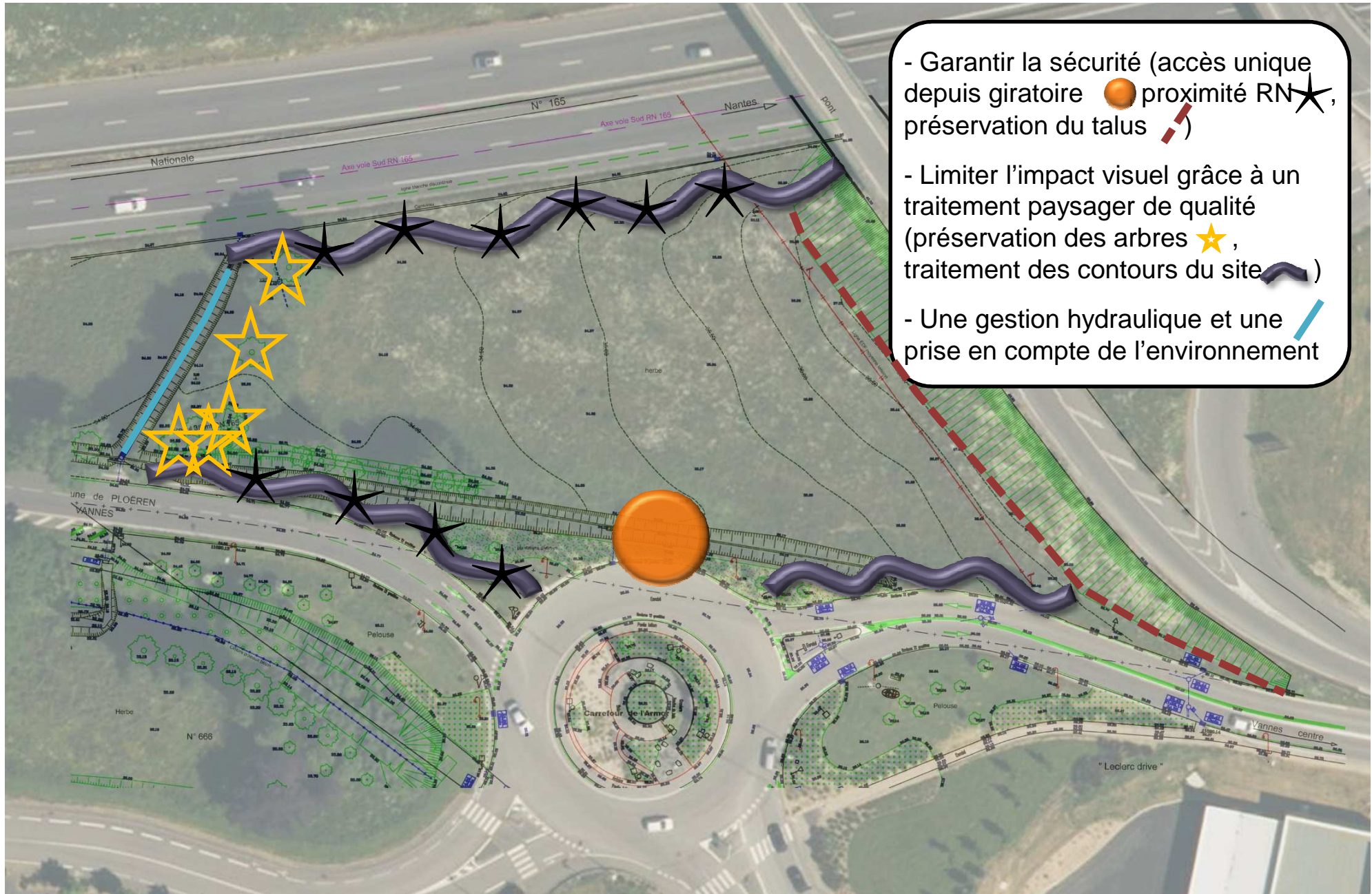
Le projet de parking relais relève de l'intérêt général, il doit permettre de répondre à deux grands enjeux :





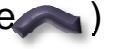

- ▶ Limiter les émissions de gaz à effet de serre en favorisant le recours au transport en commun et à l'intermodalité
- ▶ Décongestionner les axes routiers situés à l'Ouest de l'agglomération, que ce soit pour les flux pendulaires ou ceux liés à l'accès aux zones commerciales

Le projet prend en compte les nombreuses contraintes du site choisi pour son implantation :

THEMATIQUES	ENJEUX
<b>Aspects fonciers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le site choisi pour implanter le projet permet à la fois de se situer à proximité du terminus du Fourchêne et en amont des congestions routières.</li> <li>- Il est le seul site dans ce secteur qui dispose d'un foncier disponible et accessible.</li> </ul>
<b>Aspects réglementaires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le document d'urbanisme en vigueur de la commune de PLOEREN ne permet pas la réalisation d'un tel projet, le terrain est classé Na à vocation naturelle.</li> <li>- La marge de recul de la RN165 qui s'étend sur 100m de part et d'autre de la voie ne permet pas la réalisation d'un tel projet.</li> </ul>
<b>Aspects paysagers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les co-visibilités entre le site du projet et la RN165 sont importantes.</li> <li>- Le projet se situe en entrée de ville.</li> </ul>
<b>Aspects environnementaux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La haie arborée à l'Ouest du site concentre les enjeux écologique.</li> <li>- Un cours d'eau est situé en bordure Ouest du site.</li> </ul>
<b>Risques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La prise en compte de la sécurité routière est primordiale, elle est indispensable au niveau de l'interface entre le site et la RN165, de l'accès au site et de l'intermodalité.</li> <li>- Le site n'est pas exposé au risque d'inondation.</li> </ul>
<b>Nuisances</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le site est à proximité immédiate de deux voies classées pour les nuisances sonores : la RN165 est classée en catégorie 1, et l'avenue de la Marne en catégorie 2.</li> </ul>

## LES GRANDS ENJEUX DU SITE



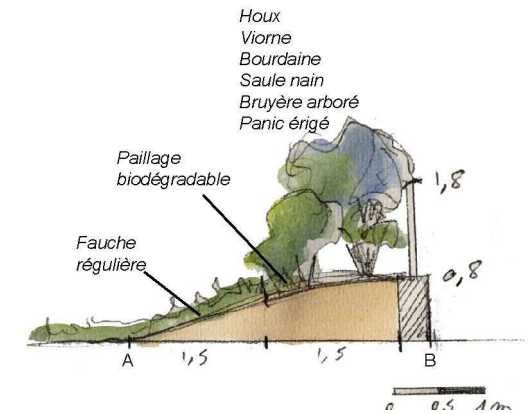
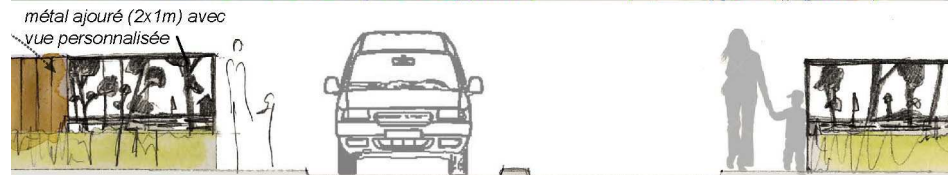
- Garantir la sécurité (accès unique depuis giratoire  proximité RN , préservation du talus )
- Limiter l'impact visuel grâce à un traitement paysager de qualité (préservation des arbres , traitement des contours du site )
- Une gestion hydraulique et une prise en compte de l'environnement 



## CARACTERISTIQUES DU PROJET

## CARACTERISTIQUES DU PROJET

- 1 - 142 places de stationnement accessibles par des voies en sens uniques.
- 2 – 2 quais pour l'accueil de 2 bus (25m chacun et abris pour voyageurs)
- 3 - Zone piétonne et abris vélo
- 4 - Bande maintenue de 10m de large depuis le bord de rive de la RN, avec :
  - Bande enherbée sans plantation pour des raisons de sécurité (si sortie de route accidentelle depuis la RN).
  - 3 m de talus arbustif doublé d'une clôture de qualité afin de créer un obstacle entre le parking et la RN (coupe A-B).
- 5 - Chênes préservés, plantation d'une strate arborée plus basse et dense afin de totalement masquer le parking côté Ouest.
- 6 - Depuis le giratoire, ce parking sera accessible depuis une entrée/sortie clairement indiquée avec une signalétique personnalisée : panneau de métal ajouré + lettrines de métal sur planches de châtaigner.
- 7 - Les piétons sont invités à rejoindre le bus par un cheminement propre en longeant le talus.
- 8 - Clôture empêchant les accès à la RN mais laissant la possibilité d'un accès technique sécurisé pour fauche et taille.
- 9 – L'intérieur du parking-relais sera paysager, notamment la voie principale qui sera plantée, permettant son intégration optimale dans le secteur.

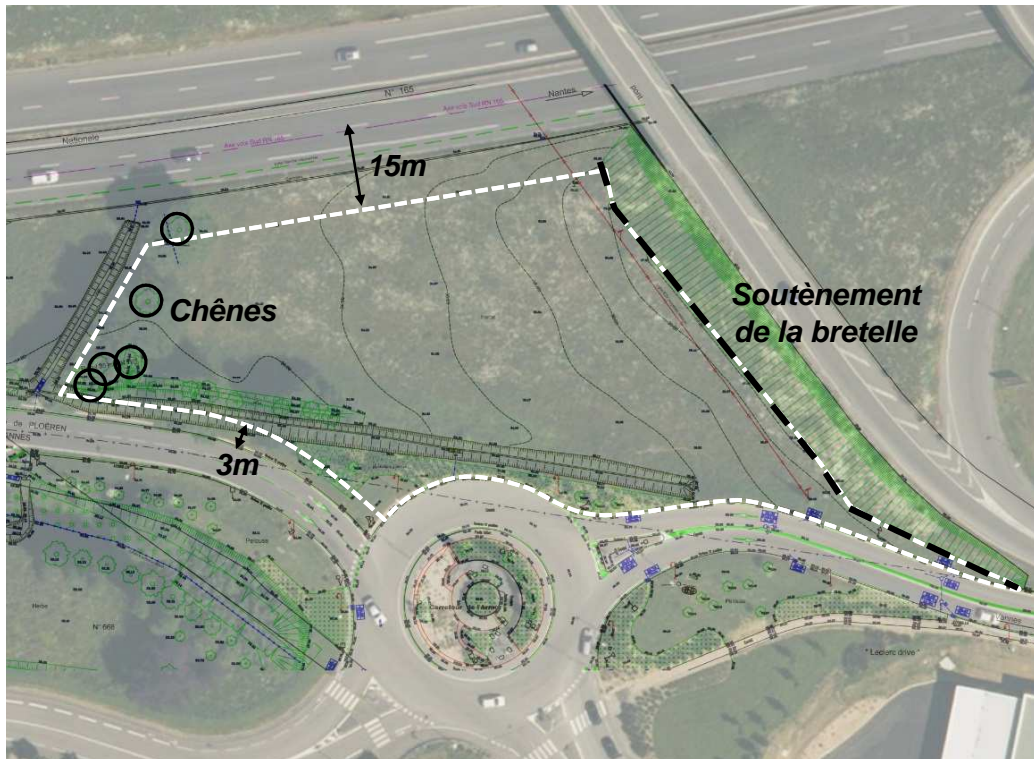


## CARACTERISTIQUES DU PROJET

### L'emprise du projet

Celle-ci prend en compte l'environnement existant en périphérie du site ainsi :

- La limite Est est définie par le bas de talus de la bretelle d'accès afin de limiter les risques d'affaissement de celui-ci,
- La limite Sud s'accroche au giratoire de l'Armor,
- La limite Sud-ouest prend en compte un recul de 3,00m par rapport à la bande de rive de la bretelle d'accès (préconisation de la DIRO),
- La limite Ouest est définie par l'alignement des chênes,
- La limite Nord s'insère avec un recul de 11,50m depuis le bord de rive Sud de la RN165 (soit 15,00m par rapport à l'axe de la demi-chaussée Sud). Cf. p.42.



### Les aménagements prévus

Le parking compte 142 places de stationnements dont 3 places pour les Personnes à Mobilité Réduite. La circulation à l'intérieur du parking s'effectue part des voies en sens unique à partir du giratoire de l'Armor. Cette disposition permet de diminuer les risques de collision.

Le principe du parking relais est de changer de mode de transport et nécessite donc des cheminements piétons adéquats. Ainsi, au niveau de chaque voie de circulation un cheminement piéton est prévu. Ceux-ci rejoignent les quais de bus via une liaison située à l'est. Un abri vélo est également présent à proximité immédiate des quais, qui sont situés de part et d'autre de l'Avenue de la Marne. Le traitement des traversées piétonnes à l'intérieur du site et entre les quais de bus est soigné avec une prise en compte de la visibilité des piétons (absence de triangle d'invisibilité), ainsi que la mise en place des équipements de sécurité nécessaires (îlots centraux, éclairage).

Il pourra être envisagé d'étudier la mise en place d'un système de vidéo surveillance.

### Une insertion paysagère de qualité

Un travail d'insertion paysagère a été réalisé afin de conserver les chênes situés en limite ouest et garantir une bonne intégration dans l'entrée de ville. Ces spécimens sont intégrés dans des espaces végétalisés afin de limiter les risques de dégradation lors de la phase travaux et de l'usage ultérieur du site. Un traitement qualitatif a ainsi été mené avec une palette végétale composée en majorité de végétaux d'essences locales (en limite et à l'intérieur du site).

Par ailleurs, une clôture est prévue en pourtour du site. Ainsi, en frange nord et ouest, celle-ci est composée d'un muret de 0,80m de haut surmonté d'un grillage. Depuis la RN celle-ci ne sera pas visible, un talutage planté venant masquer l'ensemble. Sur la frange sud une clôture en châtaigniers ajourée sera mise en place. Une signalétique en métal ajouré et lettrine métal permettra d'identifier clairement le parking-relais et son entrée.

# INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

## INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

### Incidence sur la fréquentation du site

Le projet ne prévoit pas la création de nouveaux emplacements réservés au PLU. Il ne prévoit pas l'implantation de nouveaux logements ou de nouvelles activités. Aucune population supplémentaire ne sera accueillie sur le site du projet. Toutefois, le projet de parking-relais conduira à une fréquentation du site en période diurne, notamment aux heures de pointe, du fait du stationnement de véhicules.

### Incidences sur les milieux naturels

Le projet prévoit l'aménagement de la prairie actuelle, la suppression de la haie arborée et des végétaux ornementaux le long des voies au Sud. Les 5 spécimens de chênes les plus importants, le long du cours d'eau à l'Ouest, seront conservés et intégrés dans des espaces végétalisés afin de préserver leur systèmes racinaires. Ces arbres contribueront à l'insertion paysagère du projet et à limiter les perspectives visuelles depuis la RN165 et sa bretelle de sortie. Une strate basse et moyenne dense composée d'espèces locales (houx, viorne, bourdaine, saule nain, bruyère arborée, panic érigée) sera mise en place afin de consolider cette haie.

### Incidences sur les sites Natura 2000

Le projet est situé hors des périmètres Natura 2000. Aucun habitat d'intérêt ne sera impacté. Les incidences indirectes (sonores, lumineuses, effluents supplémentaires) seront très réduites comme développé au travers de chaque thématique.

### Incidences sur les milieux aquatiques

L'imperméabilisation des sols conduira à une hausse du ruissellement et à une baisse des capacités d'infiltration. Certaines substances polluantes inhérentes au stationnement de véhicules (métaux, hydrocarbures, huiles) constituent potentiellement une source de pollutions pour les milieux aquatiques situés en aval.

Les eaux pluviales du bassin versant intercepté par le site feront l'objet d'une gestion quantitative (rétention et débit de fuite régulé à 3 L/s pour une pluie décennale, conformément au zonage pluvial de la commune de PLOEREN) et qualitative (décantation des matières en suspensions, lesquelles adsorbent la majorité des polluants, et rétention des flottants, notamment huiles et hydrocarbures).

Le cours d'eau s'écoulant à l'Ouest du site est localisé hors du périmètre du projet. Le fossé longeant la partie Sud du site sera busé jusqu'au cours d'eau dans le cadre du projet afin de maintenir l'écoulement des eaux susceptibles de provenir de l'amont.

### Incidences sur la production de déchets et d'effluents

Le projet ne générera pas de déchets supplémentaires ou d'effluents d'eaux usées. Des sanitaires autonomes pourront toutefois être mis en place à l'usage exclusif des conducteurs de bus.

## INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

### Incidences sur le paysage

Le projet de parking-relais prévoit le maintien des spécimens d'arbres les plus importants (5 chênes) à l'Ouest du site afin de maintenir un traitement qualitatif en entrée de ville. Une strate arborée plus basse et dense sera insérée afin de totalement masquer le parking depuis le côté Ouest (sortie de la RN165).

Entre le parking relais et la RN165, une marge de recul d'au moins 10 mètres depuis le bord de la rive sera respectée, conformément aux préconisations de la DIRO. Elle présentera, successivement depuis la RN :

- une bande enherbée sans plantation pour des questions de sécurité (en cas de sortie de route accidentelle de la RN165) ;
- 3 mètres de talus arbustif;
- une clôture de qualité permettant de constituer un obstacle entre la RN165 et le parking-relais mais laissant la possibilité d'un accès technique sécurisé pour la fauche et la taille.

### Incidences sur le bruit

Le site est soumis aux nuisances sonores de la RN165. Cependant le parking-relais est par principe un espace de transition entre deux modes de transports, les usagers n'y séjournent donc que peu de temps.

Le projet de parking-relais contribuera à réduire les nuisances sonores dans l'agglomération vannetaise en réduisant les flux de circulation et en favorisant l'intermodalité et les transports en commun.

### Incidences lumineuses

Le projet de parking-relais ne prévoit pas dans un premier temps d'être ouvert en période nocturne. Des lampadaires seront toutefois mis en place afin de sécuriser la circulation des piétons. La circulation de véhicules le matin et le soir sera source d'émissions lumineuses pouvant potentiellement gêner les usagers de la RN165. Le projet de parking-relais prévoit la mise en place d'une strate arborée basse et dense ainsi que d'une palissade ceinturant le site afin de contenir les émissions lumineuses sur le site du projet.

## INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

### Incidences sur la qualité de l'air

Le réseau routier présent tout autour du site génère une pollution de l'air, de même, sur le site les véhicules génèreront également une pollution. Cependant, c'est le principe même du parking-relais de réduire globalement les gaz à effets de serres en favorisant le report modal vers des modes de déplacements moins polluants.

Le projet contribuera à limiter les émissions de gaz à effets de serre et de particules dans les déplacements au niveau de l'agglomération vannetaise, conformément à l'orientation n°4 du Plan Climat Energie Territorial de Vannes Agglo.

Le projet contribuera par ailleurs à la lutte contre les pollutions susceptibles d'affecter le changement climatique, conformément à l'axe 1 de l'Agenda 21 de Vannes Agglo.

### Incidences sur la sécurité

Le projet de parking-relais est situé dans la marge de recul de la RN165 (100 mètres par défaut). Sur ce secteur de la RN165 et pendant toute la traversée de l'agglomération de Vanes, la vitesse maximale autorisée est de 90km/h. Les services de la Direction Interdépartementale des Routes Ouest (DIRO) ont été consultés, ils préconisent un recul de 10 m par rapport à la bande de rive de la bande d'arrêt d'urgence. La marge de recul a donc été ajustée en prenant en compte cette demande. La marge de recul est donc de 15 m par rapport à la bande de la demi-chaussée Sud (cf p.42). Des aménagements seront mis en place afin de garantir la sécurité des usagers du parking-relais comme de la RN165 : la mise en place de talus végétalisés entre la RN165 / la bretelle de sortie et le parking qui permettent de stopper les véhicules en sortie de route tout en en atténuant le choc ; les arbres les plus importants situés à l'Ouest du site seront conservés, une strate arborée basse et dense doublée d'une clôture de qualité bordera le site afin de contenir les émissions lumineuses qui pourraient gêner les usagers de la RN165, et prévenir toute intrusion piétonne sur la RN165. L'accès au parking-relais se fera uniquement depuis le giratoire existant au Sud du site, la circulation et la sortie de la RN165 ne seront pas impactées.

Par ailleurs, le projet contribuera à réduire les flux de circulation sur l'agglomération vannetaise, réduisant les risques associés à la circulation automobile.

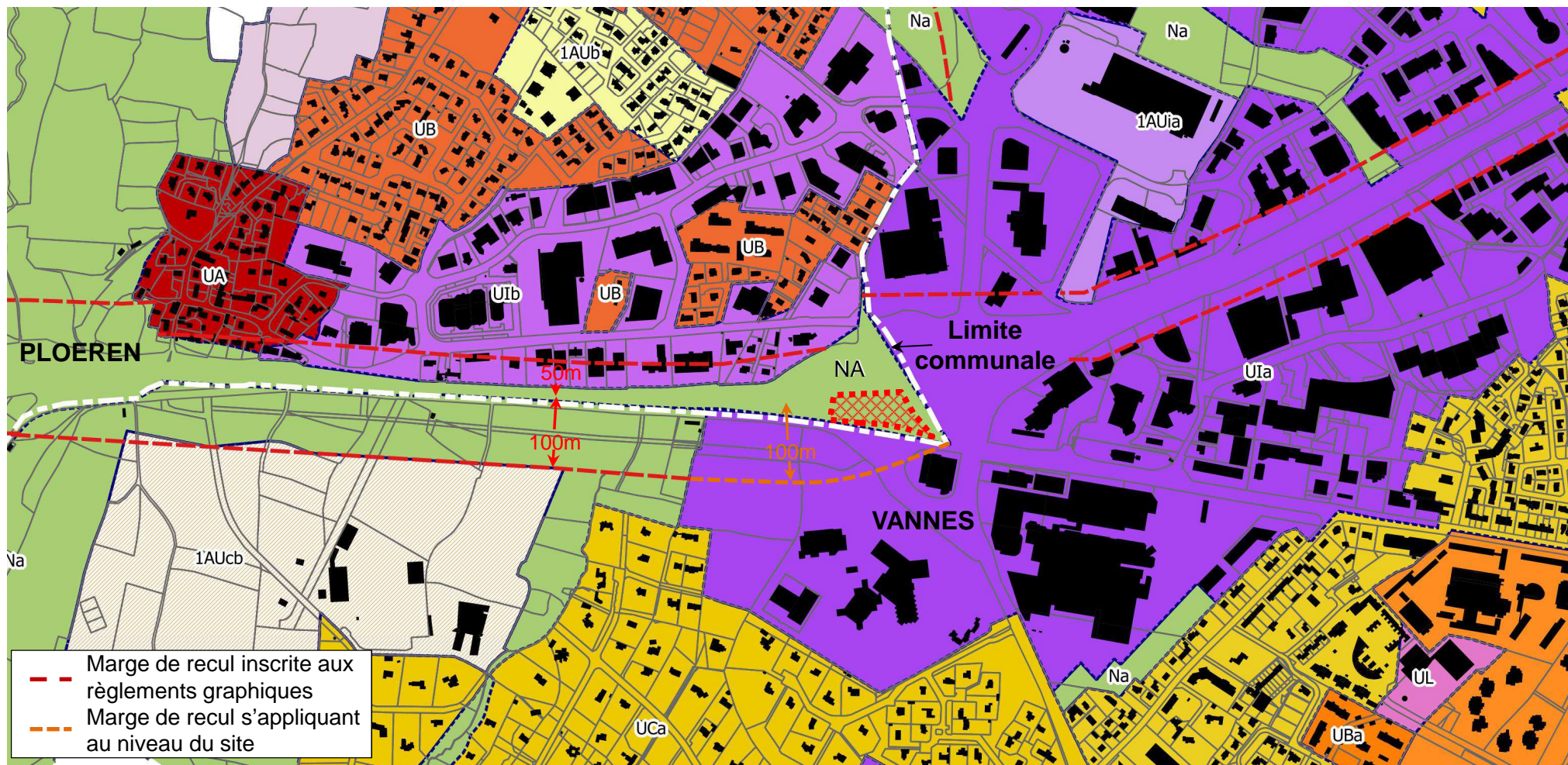
# MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PLOEREN



## OBJET DE LA PROCEDURE ET CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Bien que situé entre les échangeurs routiers et les zones commerciales, le projet de parking-relais se situe en zone Na à vocation naturelle au Plan Local d'Urbanisme de la commune de PLOEREN.

Ce zonage ne permet pas la réalisation d'un tel projet, il est donc nécessaire de mettre en œuvre la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU pour permettre sa réalisation.



Le zonage du site au document d'urbanisme en vigueur

## OBJET DE LA PROCEDURE ET CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Le règlement écrit de la zone Na du PLU de PLOEREN

PLAN LOCAL D'URBANISME –REGLEMENT-ZONES NATURELLES PROTEGEES

ZONE Na : Espace naturel à protection stricte – Reconstruction et extension limitées des habitations

<p><b>Occupations et utilisations du sol interdites (art.1)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toute construction à usage d'habitation ou non, même ne comportant pas de fondations, tout lotissement, tout comblement, affouillement, exhaussement de terrain, qu'ils soient ou non soumis à autorisation au titre des installations et travaux divers, tout aménagement autre que ceux visés à l'article Na2</li> <li>• Le camping et le caravanage sous quelque forme que ce soit, y compris l'ouverture ou l'extension de terrains aménagés pour le camping ou le stationnement de caravanes, ainsi que les aires naturelles de camping et les parcs résidentiels de loisirs</li> <li>• L'implantation d'habitations légères de loisir, groupées ou isolées et les Résidences Mobiles de Loisirs</li> <li>• Le stationnement de caravanes quelle qu'en soit la durée, sauf dans les bâtiments et remises où est implantée la construction constituant la résidence de l'utilisateur.</li> <li>• L'ouverture ou l'extension de carrières et de mines</li> </ul> <p><b>Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières (art.2)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sous réserve d'une bonne insertion dans le site, les constructions et installations strictement nécessaires à la sécurité, à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces, ainsi que certains ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux d'utilité publique.</li> </ul> <p>Sauf dans le cas de constructions qu'il n'est pas souhaitable de maintenir en raison de leur situation, de leur nature ou de leur état de dégradation, et des contraintes nouvelles qu'elles apporteraient aux activités de la zone :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la reconstruction à l'identique d'un bâtiment après sinistre sous réserve que la construction d'origine ait été édifiée régulièrement et que la demande de reconstruction intervienne dans les cinq ans après le sinistre</li> <li>• la rénovation sans changement de destination, de bâtiments existants ainsi que des bâtiments dont il reste l'essentiel des murs porteurs mais non en ruine.</li> <li>• l'extension mesurée des constructions existantes pour une utilisation non directement liée aux activités de la zone, dans la limite de 30 % par rapport à l'emprise au sol des constructions existant à la date de publication de l'élaboration première du PLU et sans pouvoir dépasser 30 m<sup>2</sup> d'emprise au sol.</li> <li>• Les dépendances sont admises dans la limite des droits d'extension de 30m<sup>2</sup>.</li> </ul> <p><b>Accès et voirie (Art. 3)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, directement ou par un droit de passage acquis sur fond voisin.</li> <li>• Un accès minimum de 3,5 mètres doit être réservé en vu d'assurer la sécurité, et si les conditions techniques et urbanistiques le permettent.</li> <li>• Les réseaux de voirie doivent être adaptés aux usages qu'elles supportent, pour leur dimension, leur forme et leurs caractéristiques techniques.</li> <li>• Sur les RN165, RD127 et RD19, aucun accès autre que ceux liés aux équipements directement liés à la route (réglementation spécifique) n'est autorisé, sauf carrefours aménagés.</li> </ul>	<p><b>Desserte par les réseaux (Art. 4)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toute construction qui requiert une alimentation en eau doit être desservie par une conduite de distribution d'eau potable de caractéristiques suffisantes à la charge du maître d'ouvrage.</li> <li>• Sauf installation classée, l'assainissement doit se faire soit par le rattachement au réseau collectif d'assainissement, soit par une installation d'assainissement individuel adapté à la pédologie, la topographie et à l'hydrologie du sol.</li> <li>• Ecoulement des eaux pluviales dans le réseau collecteur, ou sur le terrain, à la charge exclusive du propriétaire.</li> <li>• Les réseaux EDF, et téléphone doivent être réalisés en souterrain à la charge du maître d'ouvrage.</li> </ul> <p><b>Superficie minimale des terrains constructibles( Art. 5)</b></p> <p>Sans objet</p> <p><b>Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques (Art. 6)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les constructions nouvelles ou installations doivent être implantées au-delà des marges de recul figurant aux documents graphiques du présent PLU.</li> <li>• Les autres constructions doivent être implantées à au moins 10 m de la limite d'emprise des voies Toutefois d'autres possibilités pourront être admise pour des raisons d'architecture</li> <li>• Dans ces marges de recul, pourront être autorisés l'aménagement, la reconstruction après sinistre ainsi que l'extension mesurée des constructions existantes. Toutefois, ces possibilités ne sauraient être admises dans le cas de constructions qu'il n'est pas souhaitable de maintenir en raison de leur dégradation ou des dangers résultant de leur implantation par rapport au tracé de l'itinéraire routier.</li> </ul> <p><b>Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives (Art.7)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les constructions peuvent être implantées en limite séparative.</li> </ul>	<p><b>Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété (Art. 8)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Non limité</li> </ul> <p><b>Emprise au sol des constructions (Art9).</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Extensions limitées à 30% dans une limite de 30m<sup>2</sup> pour les constructions et leurs dépendances</li> </ul> <p><b>Hauteur maximale des constructions(Art.10)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les « surélévations » des bâtiments existants sont interdites</li> <li>• Les extensions peuvent atteindre à l'égout, au faîtage ou à l'acrotère, la hauteur des constructions qu'elles viendraient jouxter.</li> <li>• La hauteur des dépendances détachées de la construction principale ne peut excéder 3.5 m au faîtage.</li> </ul> <p><b>Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords -protection des éléments de paysage et du patrimoine naturel et urbain (Art.11)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voir articles 11 et 13 des dispositions communes à l'ensemble des zones p8 et9.</li> <li>• Les constructions doivent s'intégrer à l'environnement afin de maintenir une unité architecturale et paysagère d'ensemble.</li> </ul> <p><b>Réalisation d'aires de stationnement (Art. 12)</b></p> <p>Le stationnement doit être réalisé en dehors des voies publiques en respectant les normes précisées dans les dispositions communes du règlement (article 12 p8 et 9).</p> <p><b>Réalisation d'espaces libres, aires de jeux et de loisir et de plantations(Art.13)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les EBC sont soumis aux dispositions de l'article L130-1 du code de l'urbanisme</li> <li>• Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées.</li> <li>• Les aires de stationnement doivent être plantées par au moins un arbre de haute-tige par 200 m<sup>2</sup> de terrain.</li> <li>• Les talus et haies sont des éléments de paysage à protéger au L123-1-7. Ils sont répertoriés sur le plan de zonage du PLU (EBPC : Espace Boisé à Protéger ou à créer) : tout abattage ou arasement devra faire l'objet d'une déclaration au titre des installations et travaux divers.</li> </ul>
--	---	--

## COMPATIBILITE DE LA PROCEDURE

Le Code de l'Urbanisme permet de faire évoluer les documents d'urbanisme lorsqu'un projet d'utilité publique ou d'intérêt général ne peut être réalisé par les contraintes règlementaires locales.

### **Article L153-54 :**

**Une opération faisant l'objet** d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, **d'une déclaration de projet**, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.

► **Le projet de parking-relais relève bien de l'intérêt général et est donc compatible avec la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU.**

Le déroulement de la procédure est régi par les articles L153-54 à L153-59 du Code de l'Urbanisme, ainsi que par les articles R153-13 et R153-15 à R153-17.

## COMPATIBILITE DE LA PROCEDURE

### Article L153-55 :

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas. Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

### Article L153-56 :

Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité.

### Article L153-57 :

A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas.

## COMPATIBILITE DE LA PROCEDURE

### Article L153-58 :

La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral.

### Article L153-59 :

L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma.

## COMPATIBILITE DE LA PROCEDURE

### Article R153-13 :

Lorsqu'il y a lieu de procéder à l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L. 153-49 et L. 153-54, cet examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure.

Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.

### Article R153-15 :

Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme et ne requiert pas une déclaration d'utilité publique :

1° Soit lorsque cette opération est réalisée par la commune ou par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme et nécessite une déclaration de projet en application de l'article L. 126-1 du code de l'environnement ;

2° Soit lorsque la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme a décidé, en application de l'article L. 300-6, de se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement ou de la réalisation d'un programme de construction.

Le président de l'organe délibérant de l'établissement public ou le maire mène la procédure de mise en compatibilité.

L'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou le conseil municipal adopte la déclaration de projet.

La déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme.

### Article R153-16 :

Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme et ne requiert pas une déclaration d'utilité publique :

1° Soit lorsque cette opération est réalisée par un établissement public dépendant de l'Etat, une collectivité territoriale, un groupement de collectivités ou un établissement public dépendant d'une collectivité, autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune, et nécessite une déclaration de projet en application de l'article L. 126-1 du code de l'environnement ;

2° Soit lorsqu'un établissement public dépendant de l'Etat, une collectivité territoriale, un groupement de collectivités ou un établissement public dépendant d'une collectivité, autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune, a décidé, en application de l'article L. 300-6, de se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement ou de la réalisation d'un programme de construction.

La procédure de mise en compatibilité est menée par le président de l'organe délibérant de la collectivité ou du groupement de collectivités responsable du projet ou, lorsque le projet émane d'un établissement public dépendant d'une collectivité ou d'un groupement de collectivités, par le président de l'organe délibérant de cette collectivité ou de ce groupement, ou lorsque le projet émane d'un établissement public dépendant de l'Etat, par le président du conseil d'administration ou, lorsque le projet émane d'un établissement public dépendant de l'Etat, par le président du conseil d'administration.

L'enquête publique est organisée par le préfet.

## COMPATIBILITE DE LA PROCEDURE

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis par l'autorité chargée de la procédure à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal, qui dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête pour approuver la mise en compatibilité du plan. En l'absence de délibération dans ce délai ou en cas de désaccord, le préfet approuve la mise en compatibilité du plan et notifie sa décision au président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au maire dans les deux mois suivant la réception en préfecture de l'ensemble du dossier.

Le préfet notifie à la personne publique qui réalise l'opération la délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune ou la décision qu'il a prise.

### Article R153-17

Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme et ne requiert pas une déclaration d'utilité publique :

1° Soit lorsque cette opération est réalisée par l'Etat et nécessite une déclaration de projet en application de l'article L. 126-1 du code de l'environnement

2° Soit lorsque l'Etat a décidé, en application de l'article L. 300-6, de se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement ou de la réalisation d'un programme de construction.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois.

Le préfet adopte par arrêté préfectoral la déclaration de projet au vu de l'ensemble des pièces du dossier. La déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme.

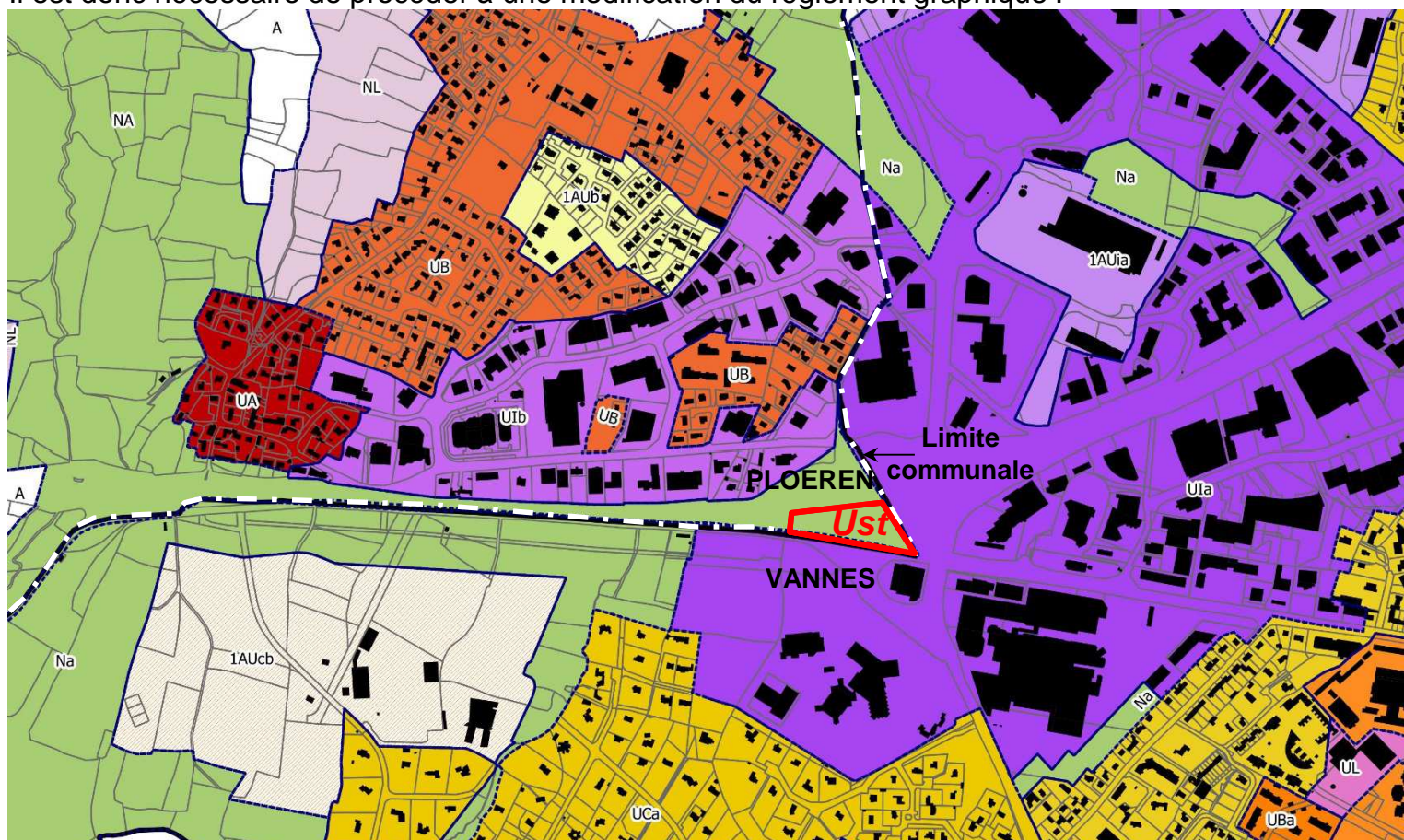
## DISPOSITIONS PROPOSEES POUR METTRE EN COMPATIBILITE LE PLU DE PLOEREN

Afin de permettre la réalisation du projet, il est nécessaire de procéder à des ajustements du document d'urbanisme en vigueur. Sont donc proposés les évolutions suivantes :

### ► Création d'une nouvelle zone dédiée au projet

Le site du projet étant actuellement en zone Na à vocation naturelle, il est proposé de modifier ce zonage sur le périmètre du site et de créer un zonage Ust dédié à la vocation de stationnement du parking-relais.

Il est donc nécessaire de procéder à une modification du règlement graphique :



Le projet de parking-relais étant en continuité d'urbanisation des zones commerciales situées sur VANNES, elles-mêmes zonées Uia au document d'urbanisme en vigueur, il est décidé d'appliquer un zonage « U » au site du projet avec un indice « st » pour bien identifier la vocation stationnement de la zone.

Extrait des planches graphiques des PLU de PLOEREN et de VANNES



## DISPOSITIONS PROPOSEES POUR METTRE EN COMPATIBILITE LE PLU DE PLOEREN

### ► Création d'une nouvelle zone dédiée au projet

La création d'une nouvelle zone dédiée au projet impose également de créer des règles pour le secteur Ust.

#### **Nature de l'occupation et de l'utilisation du sol :**

La zone Ust est dédiée à l'aménagement du parking-relais de VANNES Ouest.

#### **Article Ust-1 : Occupations et utilisations du sol interdites**

Toutes constructions et installations autres que celles visées à l'article Ust-2

#### **Article Ust-2 : Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières**

- Les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt général (parking relais, aire de stationnement, ...), dès lors qu'elles font l'objet d'un traitement paysager et architectural de qualité.

#### **Article Ust-3 : Voirie et Accès**

- Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, directement ou par un droit de passage acquis sur fond voisin.
- Un accès minimum de 3,5 mètres doit être réservé en vue d'assurer la sécurité, et si les conditions techniques et urbanistiques le permettent.
- Les réseaux de voirie doivent être adaptés aux usages qu'elles supportent, pour leur dimension, leur forme et leurs caractéristiques techniques.
- Sur la RN165 aucun accès autre que ceux liés aux équipements directement liés à la route (réglementation spécifique) n'est autorisé, sauf carrefours aménagés.

#### **Article Ust-4 : Desserte par les réseaux**

- Toute construction qui requiert une alimentation en eau doit être desservie par une conduite de distribution d'eau potable de caractéristiques suffisantes.
- Sauf installation classée, l'assainissement doit se faire soit par le rattachement au réseau collectif d'assainissement, soit par une installation d'assainissement individuel adapté à la pédologie, la topographie et à l'hydrologie du sol.
- Ecoulement des eaux pluviales dans le réseau collecteur, ou sur le terrain, à la charge exclusive du propriétaire.
- Les réseaux EDF, et téléphone doivent être réalisés en souterrain.

#### **Article Ust-6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

En dehors des marges de recul figurant au document graphique, l'implantation des constructions nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt général par rapport aux limites de voies n'est pas réglementée.

## DISPOSITIONS PROPOSEES POUR METTRE EN COMPATIBILITE LE PLU DE PLOEREN

### ► Création d'une nouvelle zone dédiée au projet

La création d'une nouvelle zone dédiée au projet impose également de créer des règles pour le secteur Ust.

#### **Article Ust-7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

L'implantation des constructions nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt général par rapport aux limites de voies n'est pas réglementée.

#### **Article Ust-8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété**

Sans objet

#### **Article Ust-9 : Emprise au sol des constructions**

L'emprise au sol des constructions nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt général n'est pas réglementée.

#### **Article Ust-10 : Hauteur maximale des constructions**

La hauteur des constructions nécessaires à la réalisation d'équipements d'intérêt général n'est pas réglementée.

#### **Article Ust-11 : Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords – protection des éléments du paysage et patrimoine naturel et urbain**

- Les constructions doivent s'intégrer à l'environnement afin de maintenir une unité architecturale et paysagère d'ensemble

#### **Article Ust-12 : Réalisation d'aire de stationnement**

Le stationnement doit être réalisé en dehors des voies publiques en respectant les normes précisées dans les dispositions communes à toutes les zones (article 12 p8 et 9)

#### **Article Ust-13 : Réalisation d'espaces libres, aires de jeux et de loisirs et de plantations**

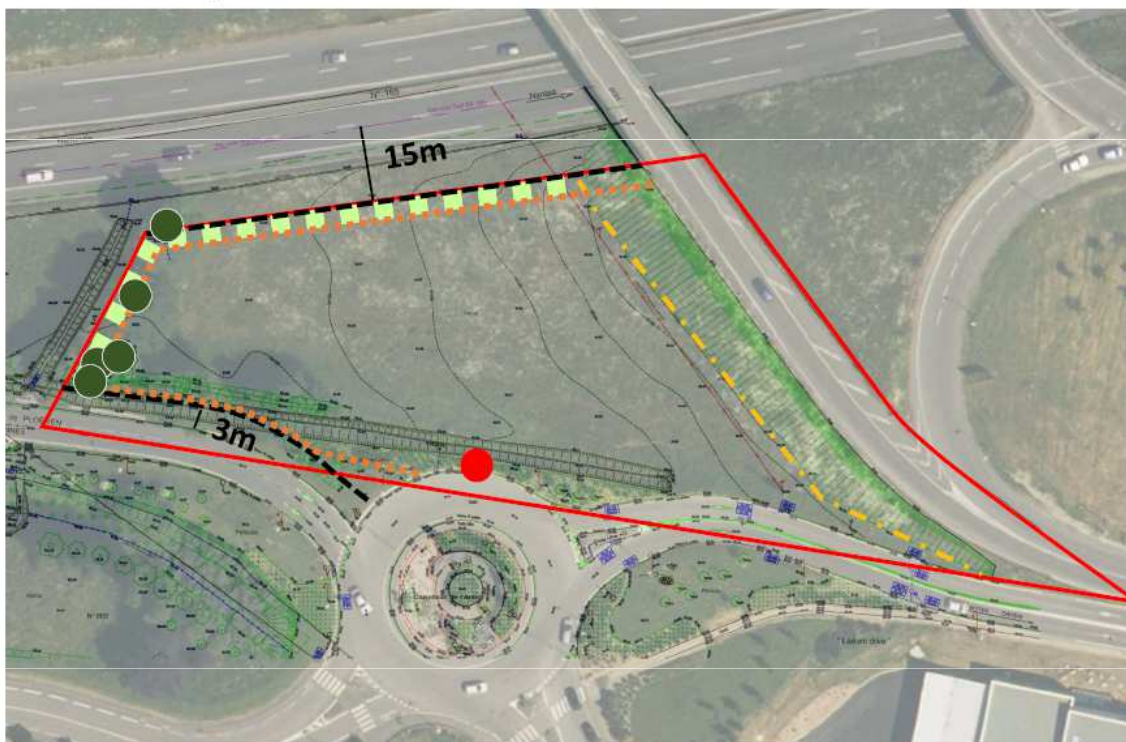
- Les EBC sont soumis aux dispositions de l'article L130-1 du code de l'urbanisme
- Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées.

## DISPOSITIONS PROPOSEES POUR METTRE EN COMPATIBILITE LE PLU DE PLOEREN

► **Création d'orientations d'aménagement et de programmation pour la nouvelle zone dédiée au projet**

Il est nécessaire de créer des orientations d'aménagement et de programmation pour la zone dédiée au projet afin de garantir un aménagement cohérent et qualitatif du secteur.

## OAP – Parking-relais

**Principes d'aménagement :**

L'accès au site s'effectuera à partir du giratoire de l'Armor.

Par ailleurs, pour la prise en compte des contraintes de sécurité, les marges de recul de 15m à partir de la demi-chaussée sud de la RN165, et de 3m à partir de la bande de rive de la bretelle de sortie seront respectées.

De manière à ne pas déstabiliser le talutage de la bretelle surplombant le site, le pied de talus ne sera pas modifié.

*Déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU – 04 octobre 2016*









Une clôture à visée sécuritaire et paysagère est à prévoir en limite de RN165 et de la bretelle de sortie. Le principe est celui ci-contre côté Nord donnant sur la RN165 ou sur la bretelle de sortie.

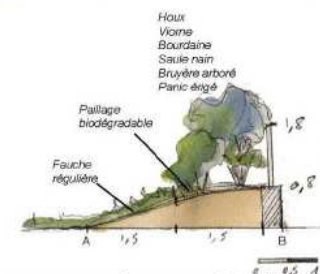
Une clôture à l'Est de l'entrée du P+R est à prévoir pour limiter l'impact visuel du stationnement.

Les limites visibles depuis la RN165 bénéficieront d'une insertion paysagère de qualité intégrant également les chênes existant. La végétation sera majoritairement locale et la densité suffisante afin de limiter les co-visibilités.

**Vocation de la zone :**

Le secteur Ust est réservé à la réalisation d'un parking-relais. Seules les constructions et installations nécessaires à la vocation de la zone sont autorisées

-  Parking Relais
-  Accès unique sur giratoire
-  Marge de recul de la RN et de la bretelle d'accès
-  Arbres à préserver (sous réserve d'un état sanitaire garantissant la sécurité des usagers)
-  Frange paysagère à mettre en place afin de limiter les co-visibilités
-  Clôture interdisant l'accès sur la RN165 et sur la bretelle de sortie.
-  Préservation du pied de talus
-  Talus de soutènement



*Coupe de principe de la clôture paysagère le long de la RN165 et de la bretelle de sortie*

## IMPACTS SUR LE PLAN LOCAL D'URBANISME DE PLOEREN

► Création d'une nouvelle zone Ust et d'un linéaire de haie à préserver

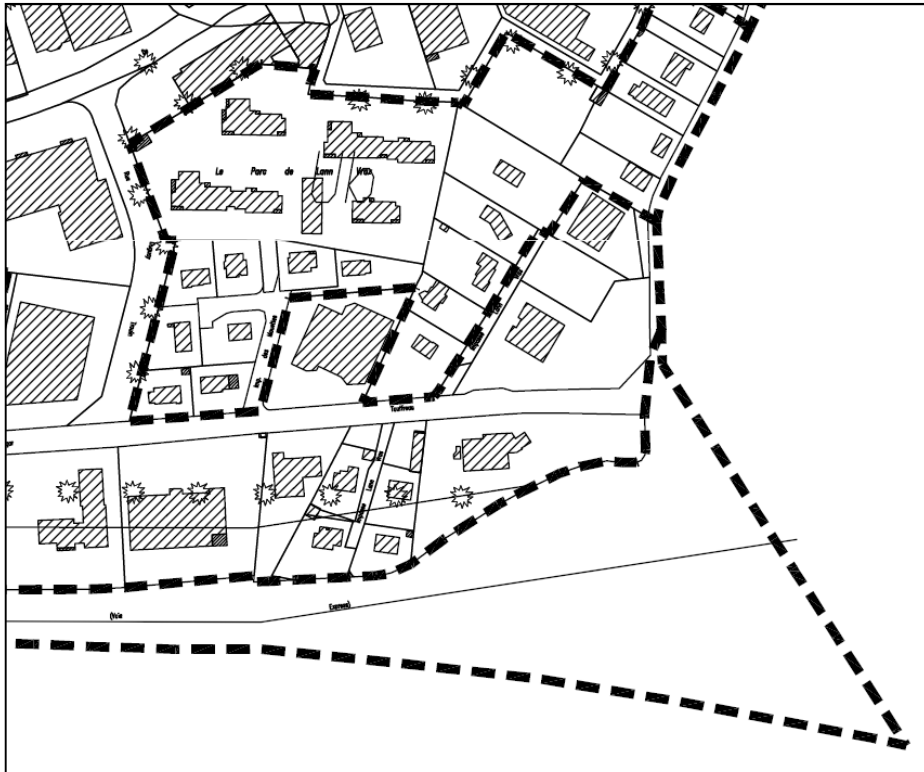
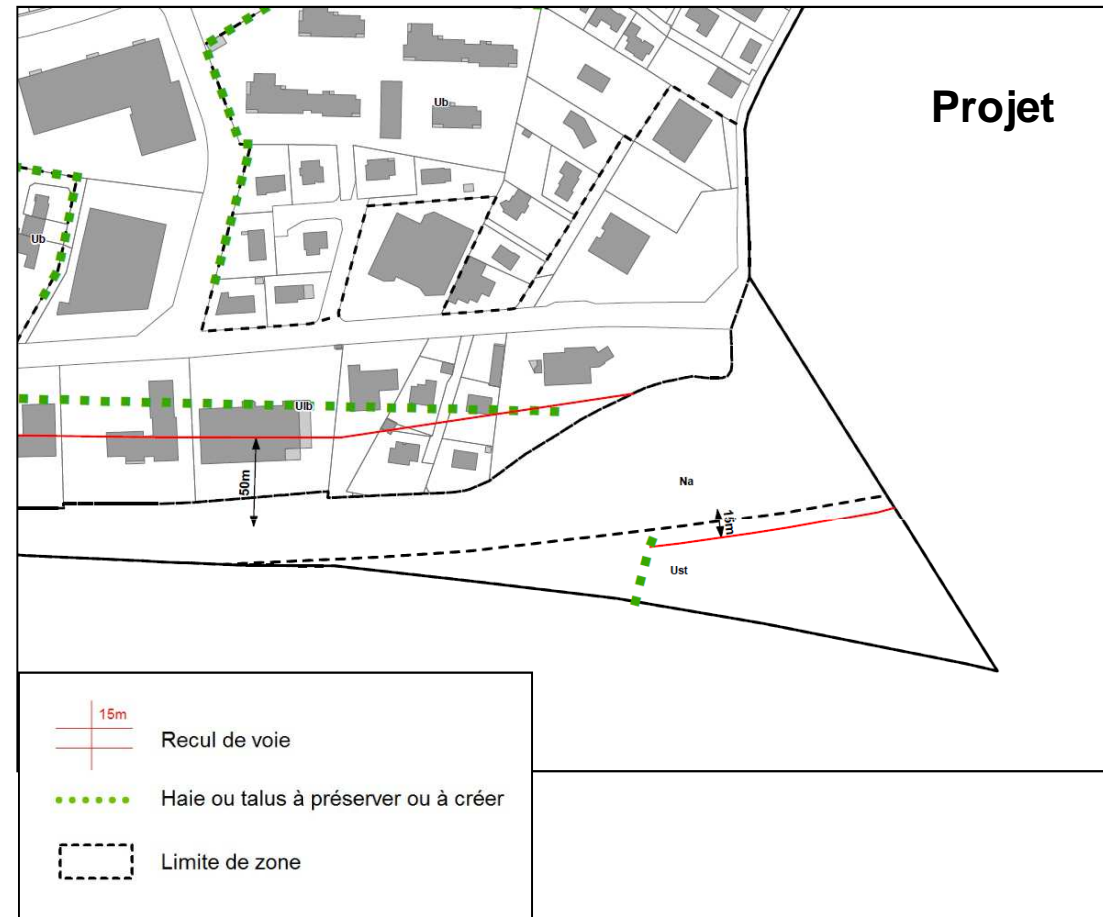


Planche graphique Nord  
actuelle



# ETUDE LOI BARNIER

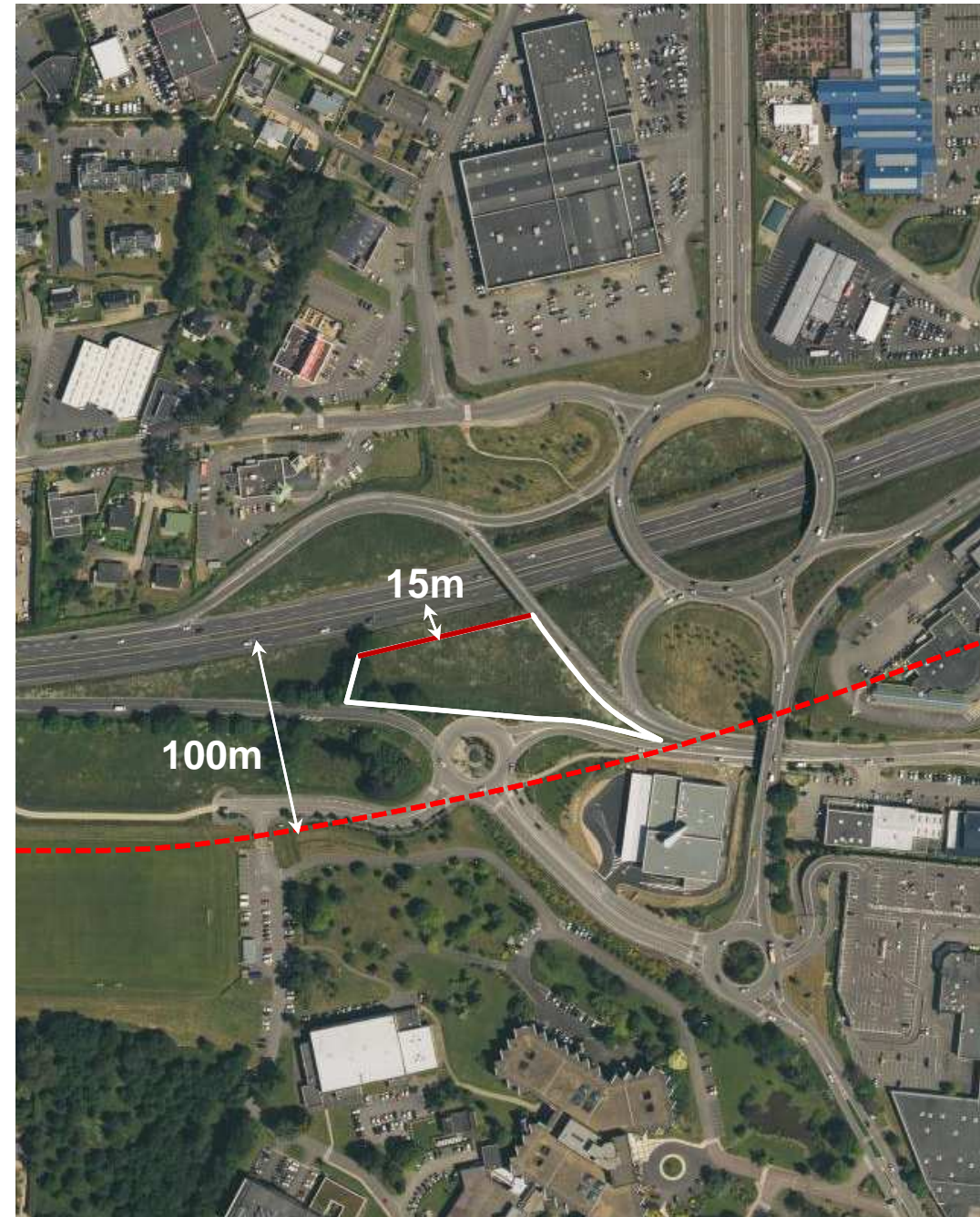
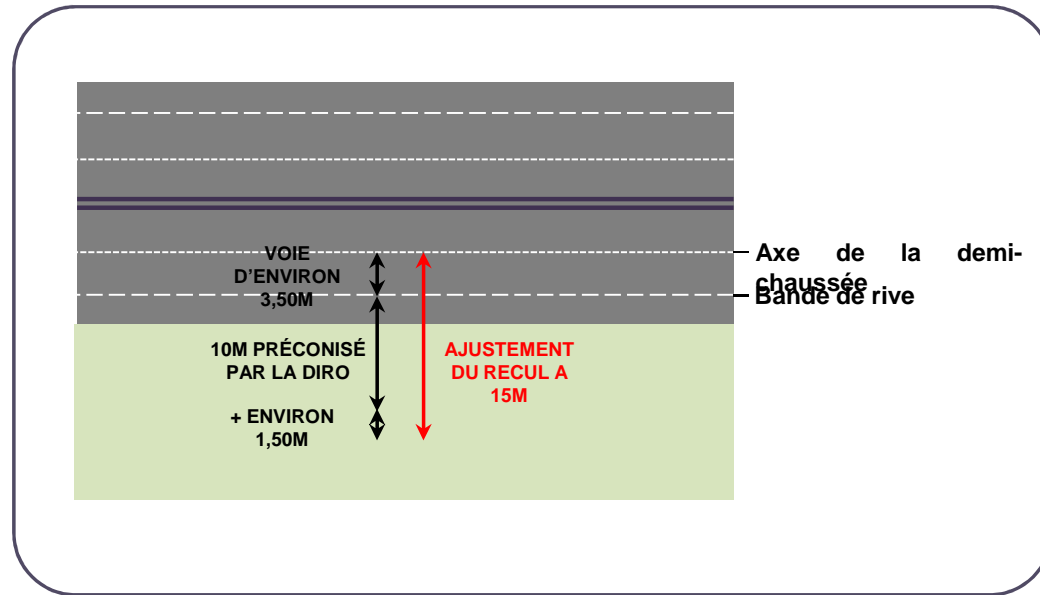
## ETUDE LOI BARNIER – Ajustement du recul de la RN165

### Un recul en cohérence avec les préconisations de la DIRO

La marge de recul est de 100m actuellement calculée à partir de l'axe de la demi-chaussée sud. Dans le cadre du projet de parking-relais, l'ajustement de la marge de recul est adaptée au recul de la bande de rive préconisé par la DIRO. Celui-ci est de 10m à partir de la bande de rive.

La marge de recul de 15m comprend :

- Les 10m de recul par rapport à la bande de rive de la bande d'arrêt d'urgence (DIRO)
- Les 3,50m de la voie de circulation sud
- Une zone tampon d'1,50m comprise entre l'emprise du projet et la limite sud du recul préconisé par la DIRO



## ETUDE LOI BARNIER – Une entrée de ville valorisée

### Un accompagnement de qualité

Le parking-relais en plus de répondre à des demandes de fonctionnalité est aussi un projet qualitatif. Il reflète l'image de l'agglomération et son implication dans la démarche de développement durable au travers de la mise en place de l'intermodalité.

C'est donc un traitement qualitatif des limites qui a été mis en place avec une frange arbustive et arborée sur les limites visibles depuis la RN165, et la mise en place d'une clôture bois ajourée le long de la voie de sortie et le giratoire de l'Armor. L'entrée du site sera clairement indiquée par des panneaux de métal ajourés.

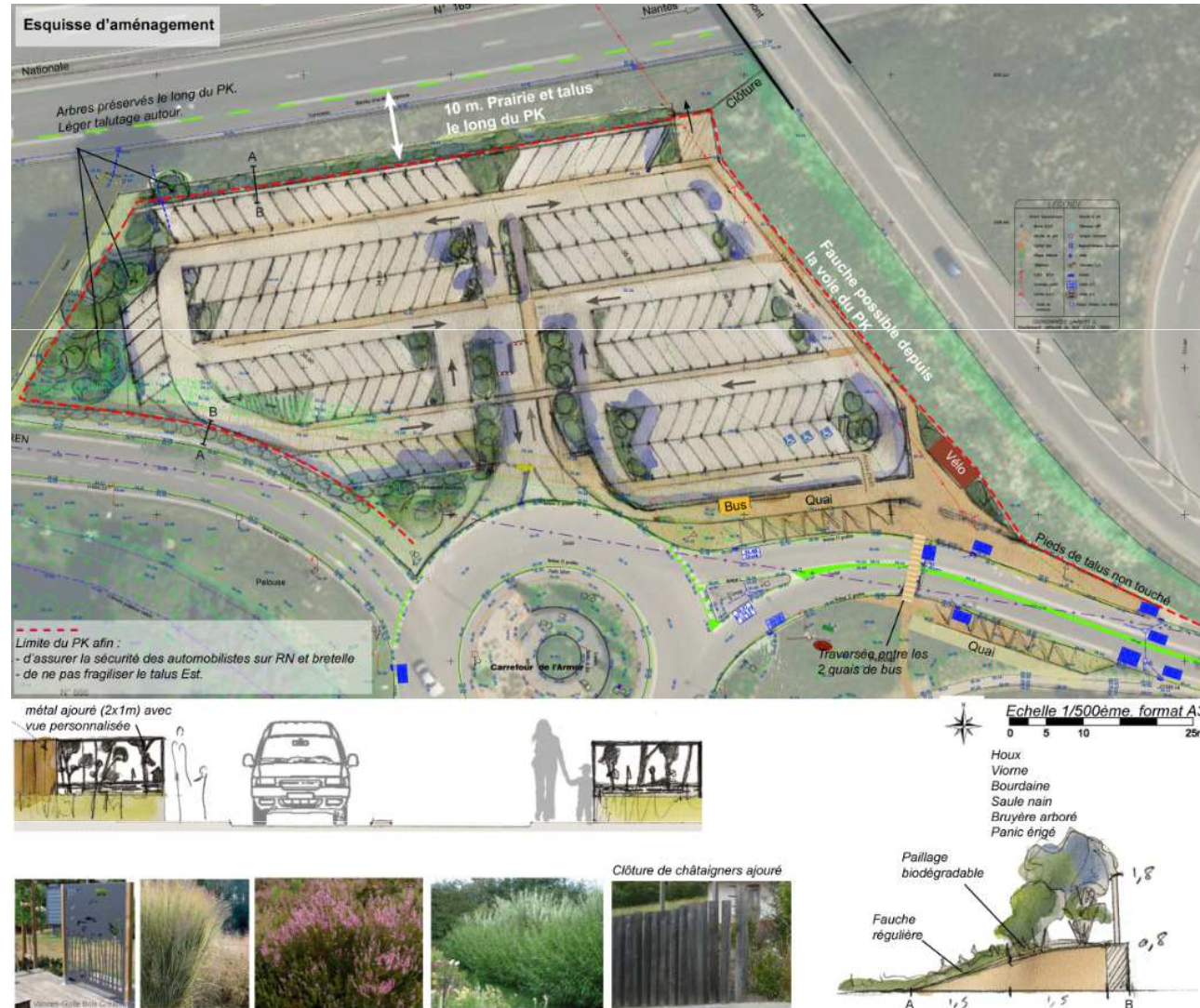
L'intérieur du parking comportera également des plantations d'essences locales de manière à scinder visuellement les poches de stationnement et ramener de la verticalité à l'ensemble.

Par ailleurs, un abri-vélo est également prévu sur le parvis à proximité immédiate des arrêts de bus.

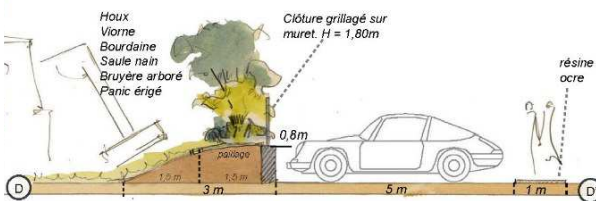
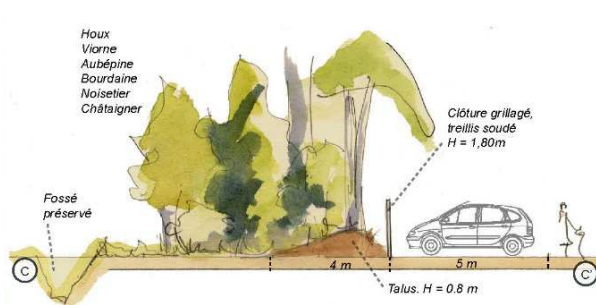
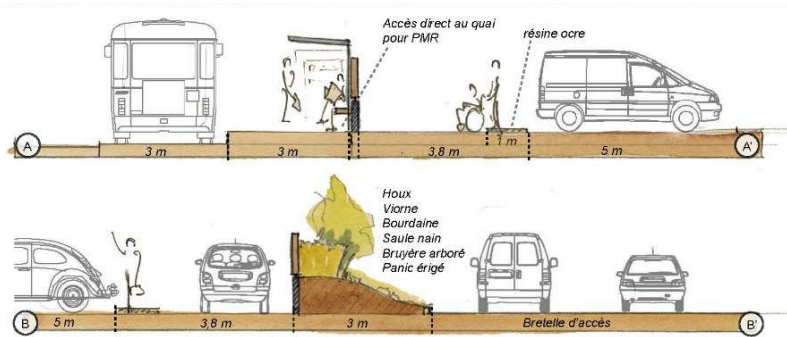
### Des constructions liées au fonctionnement du parking-relais possible

Dans un second temps la mise en place d'une ou plusieurs constructions abritant un guichet / toilettes à l'usage exclusif des conducteurs de bus seront possibles sur le parvis piéton à proximité immédiate de l'arrêt de bus.

Ces constructions éventuelles seront de tailles réduites et devront faire l'objet d'un traitement sobre et qualitatif. Elles seront de hauteurs limitées car elles ne nécessitent pas d'étage.

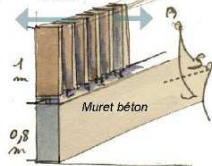


## ETUDE LOI BARNIER – Une entrée de ville recomposée



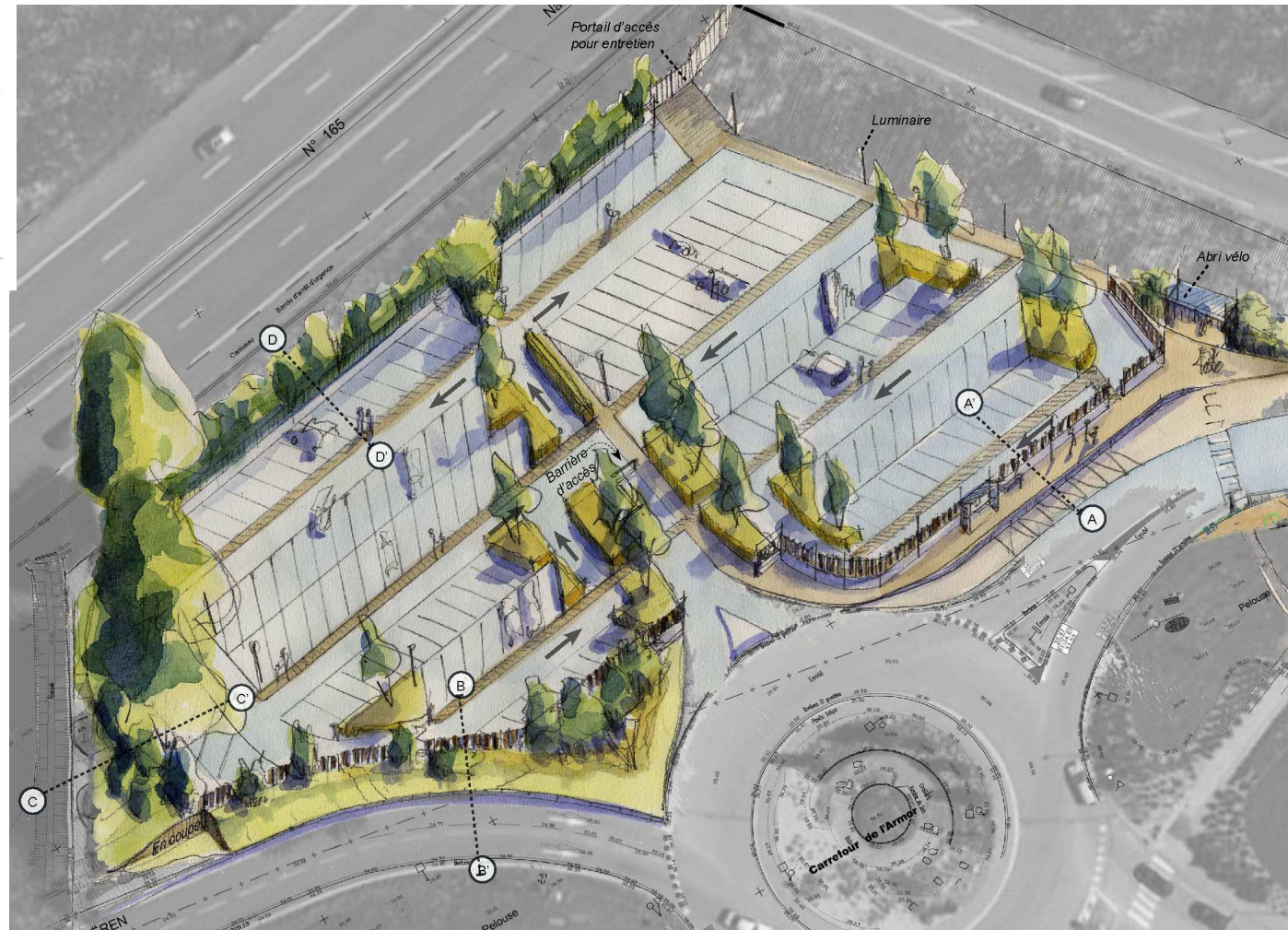
Côté sud : une clôture fonctionnelle en lame de bois

Lames de châtaigner permettant d'avoir une transition visuelle perméable entre PK et trottoir.



Cette hauteur de 0,8 m (muret ou talus tout autour du parking) permet d'éviter la propagation de la lumière vers les rues et RN proches afin de ne pas gêner la circulation.

Côté Ouest et nord: une clôture fonctionnelle de panneaux métallique en treillis soudé, de teinte noir.



Les essences locales mises en place telles que les viornes, les bourdaines, les bruyères, ... permettrons de redonner une cohérence végétale avec les chênes déjà en place. Ainsi les végétaux ornementaux présents actuellement en frange du site seront remplacés par une végétation plus locale. Celle-ci présente en pourtour et à l'intérieur du site compartimentera les poches de stationnement afin d'éviter de trop grandes surfaces imperméabilisées.



**ETUDE LOI BARNIER –  
Une entrée de ville  
recomposée**

**Vue actuelle**



**Vue du projet**



## ETUDE LOI BARNIER – Prise en compte de la sécurité et des nuisances

### La prise en compte de la sécurité

L'emprise du projet a été travaillée en cohérence avec les préconisations de la DIRO en terme de sécurité routière. Ainsi un recul de 10m par rapport à la bande de rive de la RN165, ainsi qu'un recul de 3m au niveau de la bretelle d'accès, ont été respectés.

Des aménagements seront mis en place afin de garantir la sécurité des usagers du parking-relais comme de la RN165 : la mise en place de talus végétalisés entre la RN165 / la bretelle de sortie et le parking qui permettent de stopper les véhicules en sortie de route tout en atténuant le choc. Ceux-ci limitent également les risques d'éblouissement des usagers de la RN165 par des véhicules se stationnant sur le parking.

Par ailleurs, pour éviter toute insertion sur la RN165 depuis le parking (piéton ou véhicule), une clôture est mise en place en périphérie de celui-ci. Seul un accès est possible au Nord-Est pour les véhicules d'entretien ; un portail est prévu à cet effet.

L'accès au parking s'effectue à partir d'un accès unique depuis le giratoire de l'Armor, une branche sera ainsi rajoutée au nord de celui-ci. Cela n'impacte donc pas la circulation sur la sortie de la RN165.

### Les nuisances sonores

Le site est soumis aux nuisances sonores de la RN165. Cependant le parking-relais est par principe un espace de transition entre deux modes de transports, les usagers n'y séjournent donc que peu de temps.

### La qualité de l'air

Le réseau routier présent tout autour du site génère une pollution de l'air, de même, sur le site les véhicules génèreront également une pollution. Cependant, c'est le principe même du parking-relais de réduire globalement les gaz à effets de serres en favorisant le report modal vers des modes de déplacements moins polluant que sont les transports en collectifs.