

MAIRIE DE MINIAC - MORVAN



DÉPARTEMENT d'ILLE-et-VILAINE - 35540

Tél. : 02 99 58 51 77

Fax : 02 99 58 03 55

PLAN LOCAL D'URBANISME

V. 2 - SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

1 - zone de protection archéologique

2 - I4 - Canalisations électriques

3 - T1 - voies ferrées

4 - T7 - servitudes aéroportuaires

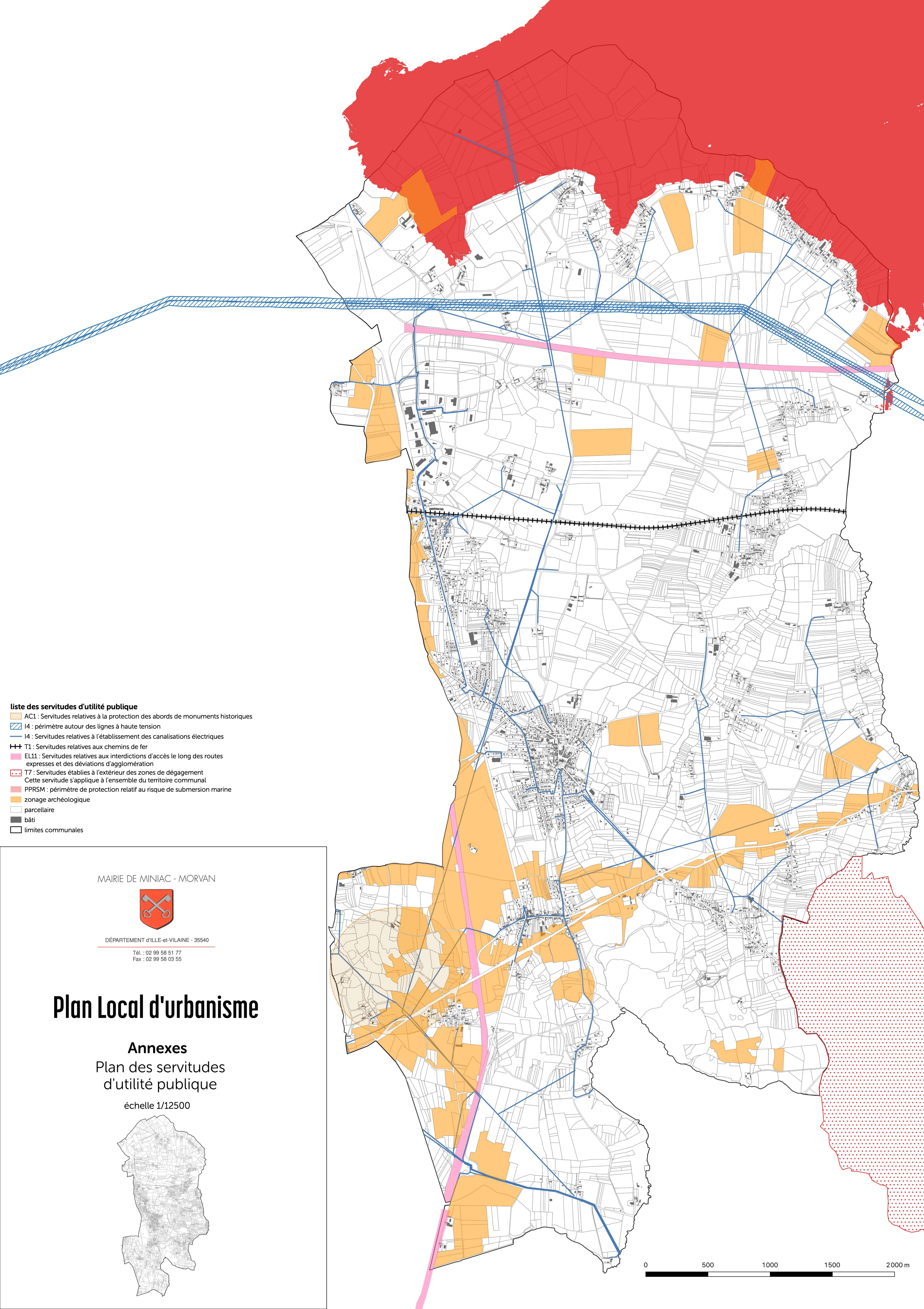
5 - Plan des SUP

Projet arrêté en date du : 02/05/2023

Enquête publique du 08/09/2023 au
12/10/2023

Vu pour être annexé à la délibération
d'approbation en date du : 29/01/2024





- liste des servitudes d'utilité publique**
- AC1 : Servitudes relatives à la protection des abords de monuments historiques
 - I4 : périmètre autour des lignes à haute tension
 - I4 : Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques
 - T1 : Servitudes relatives aux chemins de fer
 - EL11 : Servitudes relatives aux interdictions d'accès le long des routes expresses et des déviations d'agglomération
 - T7 : Servitudes établies à l'extérieur des zones de dégagement
Cette servitude s'applique à l'ensemble du territoire communal
 - PPRSM : périmètre de protection relatif au risque de submersion marine
 - zonage archéologique
 - parcellaire
 - bâti
 - limites communales

MAIRIE DE MINIAC - MORVAN



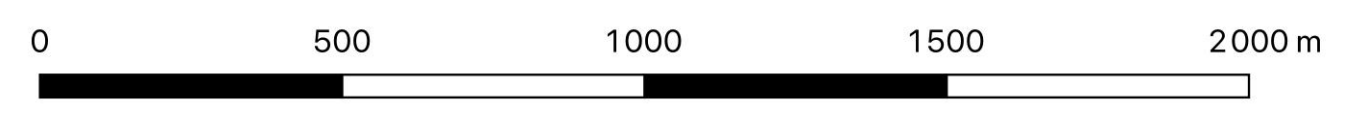
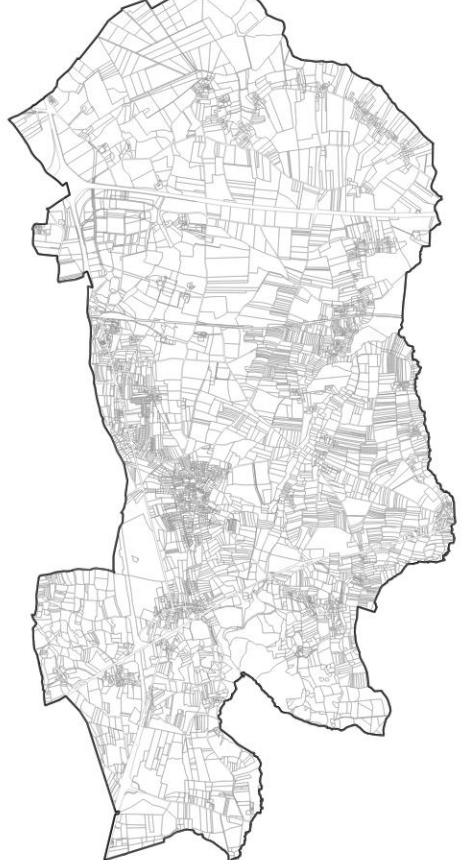
DÉPARTEMENT d'ILLE-et-VILAINE - 35540

Tél. : 02 99 58 51 77
Fax : 02 99 58 03 55

Plan Local d'urbanisme

Annexes
Plan des servitudes
d'utilité publique

échelle 1/12500





**PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

REÇU LE

30 JUIN 2021

E H C V

**Direction Régionale
des Affaires Culturelles**

Rennes, le 25 JUIN 2021

Service régional de l'archéologie

Affaire suivie par : Jean-Manuel CONILLEAU
Tél. : 02 99 84 59 15
Courriel : jean-manuel.conilleau@culture.gouv.fr

Réf : SRA/

211400

Le Préfet

à
Monsieur le Directeur départemental des
Territoires et de la Mer d'Ille-et-Vilaine
Service Espace, Habitat et Cadre de vie
Pôle Urbanisme et Cadre de vie
À l'attention de M. Frédéric Tahier
12 rue Maurice Fabre
CS 23167
35031 RENNES CEDEX

Objet : Commune de **MINIAC-MORVAN**
Révision du Plan Local d'Urbanisme – « Porter à la Connaissance »

Réf : Votre courrier du 9 juin 2021

P.J. : - 1 tableau des zones de protections demandées
- 1 carte de localisation des zones de protection demandées au titre de l'archéologie sur fond cadastral

En réponse à votre courrier concernant le PLU cité en objet, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance les informations relatives à la protection du patrimoine archéologique communal. J'attire votre attention sur le fait que ces informations archéologiques présentent l'état actuel des données issues de la carte archéologique nationale. Celle-ci est susceptible d'être mise à jour et d'apporter de nouvelles connaissances archéologiques sur le territoire de la commune conformément aux articles L.522-4 et 522-5 du Code du patrimoine.

1. – Les zones de protection demandées au PLU au titre de l'archéologie

Ces zones sont répertoriées dans un tableau qui mentionne, pour chacune d'entre elles, son numéro, la nature des protections demandées, les références cadastrales des parcelles constituant chaque zone et le ou les sites archéologiques concernés. Ce tableau est accompagné d'une carte sur fond cadastral.

Ce tableau et cette carte devront être intégrés au rapport de présentation du PLU, précisant le patrimoine archéologique communal actuellement connu et permettant ainsi d'identifier la répartition des zones sur le territoire de la commune. Chacune de ces zones devra porter un numéro correspondant à son identifiant, facilitant la correspondance entre la carte et le tableau.

Les zones devront être reportées sur le document graphique du règlement du PLU, que constitue le plan de zonage, avec en rappel le numéro qui leur sert d'identifiant. Dans le cas exceptionnel où il serait impossible de surcharger le plan de zonage, une annexe « patrimoine archéologique » devra comporter un plan particulier des zones archéologiques, avec renvoi au tableau figurant dans le rapport de présentation, et réciproquement. Un dispositif graphique sera choisi pour distinguer la nature de ces zones :

– 1 : zone de saisine du Préfet de région, DRAC Bretagne, Service régional de l'archéologie, dans le cadre de l'instruction des projets d'aménagements, ouvrages et travaux, en application des procédures d'archéologie préventive précisées dans le livre V du Code du patrimoine ;

- 2 : demande de zone N au titre de l'archéologie et zone de saisine du Préfet de région, DRAC Bretagne, Service régional de l'archéologie, dans le cadre de l'instruction des projets d'aménagements, ouvrages et travaux, en application des procédures d'archéologie préventive précisées dans le livre V du Code du patrimoine.

Les demandes de zone N ont pour objectif la préservation des vestiges archéologiques les mieux préservés, d'intérêt scientifique ou patrimonial majeur. Ainsi, un aménagement maintenu sur une zone N demandée au titre de l'archéologie aurait pour conséquence de déclencher de la part de mes services des procédures automatiques, contraignantes, longues et potentiellement coûteuses à savoir :

- la conservation des vestiges (procédure de classement), par refus du permis d'aménager, en s'appuyant sur l'avis de l'Architecte des bâtiments de France ou en demandant au maire l'application de l'article R.111-4 du Code de l'urbanisme ;
- la prescription d'une fouille préventive (sauvegarde par l'étude), le plus souvent très onéreuse pour de tels sites et à la charge du maître d'ouvrage du projet, avec toutes les conséquences financières pour l'aménagement.

Il est donc nécessaire pour ces raisons de communiquer aux collectivités territoriales et aux cabinets en charge de l'élaboration des PLU la localisation précise de ces zones N pour l'aménagement des territoires et l'élaboration des PADD.

L'ensemble des zones de protection demandées au PLU au titre de l'archéologie seront reprises ultérieurement dans un arrêté de la Préfecture de région sous l'appellation « zones de présomption de prescription archéologique » (ZPPA). Ces ZPPA imposent la transmission à mon service de tous les dossiers d'aménagement envisagés dans l'emprise de ces zones, notamment les demandes de permis de construire, d'aménager, de démolir ou d'autres travaux susceptibles d'affecter les vestiges archéologiques identifiés.

2. – Législation en vigueur à intégrer dans le règlement

La protection des sites et gisements archéologiques actuellement recensés sur ce territoire relève des dispositions relatives à la prise en compte du patrimoine archéologique dans les opérations d'urbanisme conformément au Code du patrimoine, livre V, parties réglementaire et législative, notamment les titres II et III, au Code de l'urbanisme et au Code de l'environnement.

Le Code du patrimoine (art. R.523-1 à R.523-14) prévoit, de la part des autorités compétentes pour instruire et délivrer les autorisations d'urbanisme, la saisine automatique du Préfet de région pour certaines opérations d'urbanisme conformément aux articles L.311-1 et R.315-1 du Code de l'urbanisme : réalisation de ZAC affectant une superficie supérieure ou égale à 3 hectares ; opérations de lotissements affectant une superficie supérieure ou égale à 3 hectares ; travaux soumis à déclaration préalable.

En application dudit décret et de l'article L.122-1 du Code de l'environnement, les aménagements et ouvrages dispensés d'autorisation d'urbanisme, soumis ou non à autorisation administrative et devant être précédés d'une étude d'impact, doivent aussi faire l'objet d'une saisine du Préfet de région.

Les autorités compétentes peuvent prendre l'initiative de la saisine en se fondant sur les éléments de localisation du patrimoine archéologique portés à leur connaissance pour autoriser les aménagements, ouvrages ou travaux, ou pour recevoir les déclarations préalables.

Certains sites présentent un intérêt scientifique, culturel et patrimonial suffisamment important pour demander le maintien de leur préservation et leur conservation dans l'état actuel. Cela impose leur inscription en zone N pour une protection durable, en application de l'article R.123-9 du Code de l'urbanisme. Celles-ci sont différenciées dans le tableau recensant les zones de protection demandées et dans le document graphique joint.

Les dispositions réglementaires et législatives en matières de protection et de prise en compte du patrimoine archéologique sont les suivantes :

➤ Code du patrimoine, Livre V – Archéologie, notamment ses titres II et III

– **article R.523-1 du Code du patrimoine**

« les opérations d'aménagement, de constructions d'ouvrages ou de travaux qui, en raison de leur localisation, de leur nature ou de leur importance, affectent ou sont susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique ne

peuvent être entreprises que dans le respect de mesures de détection et, le cas échéant, de conservation ou de sauvegarde par l'étude scientifique ainsi que des demandes de modification de la consistance des opérations ».

– **article R.523-4 du Code du patrimoine**

Entrent dans le champ de l'article R.523-1 les dossiers d'aménagement et d'urbanisme soumis à instruction au titre de l'archéologie préventive : les permis de construire, permis de démolir, permis d'aménager, les zones d'aménagement concerté, les travaux soumis à déclaration préalable en application de l'article R.523-5 du Code du patrimoine, les aménagements et ouvrages qui doivent être précédés d'une étude d'impact, les travaux sur les immeubles classés au titre des monuments historiques.

Les dossiers d'urbanisme soumis à instruction systématique au titre de l'archéologie préventive sont :

- 1° lorsqu'ils sont réalisés dans les zones prévues à l'article R.523-6 du Code du patrimoine, les permis de construire, permis de démolir, permis d'aménager, les zones d'aménagement concertées ;
- 2° lorsqu'ils sont réalisés hors les zones, les zones d'aménagement concerté affectant une superficie supérieure à 3 hectares, les opérations de lotissement affectant une superficie supérieure ou égale à 3 hectares.

– **article R.523-8 du Code du patrimoine (socle juridique commun avec l'article R.111-4 du Code de l'urbanisme)**

« En dehors des cas prévus au 1° de l'article R.523-4, les autorités compétentes pour autoriser les aménagements, ouvrages ou travaux mentionnés au même article, ou pour recevoir la déclaration mentionnée au dernier alinéa de l'article R.523-7, peuvent décider de saisir le Préfet de région en se fondant sur les éléments de localisation du patrimoine archéologique dont elles ont connaissance. »

– **article L.522-5 du Code du patrimoine**

« Avec le concours des établissements publics ayant des activités de recherche archéologique et des collectivités territoriales, l'État dresse et met à jour la carte archéologique nationale. Cette carte rassemble et ordonne pour l'ensemble du territoire national les données archéologiques disponibles.

Dans le cadre de l'établissement de la carte archéologique, l'État peut définir des zones où les projets d'aménagement affectant le sous-sol sont présumés faire l'objet de prescriptions archéologiques préalablement à leur réalisation. »

– **article L.522-4 du Code du patrimoine**

« Hors des zones archéologiques définies en application de l'article L.522-5, les personnes qui projettent de réaliser des aménagements, ouvrages ou travaux peuvent saisir l'État afin qu'il examine si leur projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions de diagnostic archéologique. À défaut de réponse dans un délai de deux mois ou en cas de réponse négative, l'État est réputé renoncer, pendant une durée de cinq ans, à prescrire un diagnostic, sauf modification substantielle du projet ou des connaissances archéologiques de l'État sur le territoire de la commune. »

– **article L.531-14 du Code du patrimoine**

« Lorsque par la suite de travaux ou d'un fait quelconque, des monuments, des ruines, substructions [...] et plus généralement des objets pouvant intéresser la préhistoire, l'histoire, l'art, l'archéologie ou la numismatique sont mis au jour, l'inventeur de ces vestiges ou objets et le propriétaire de l'immeuble où ils ont été découverts sont tenus d'en faire la déclaration immédiate au maire de la commune qui doit la transmettre au Préfet. »

➤ **Code de l'urbanisme**

– **article R.111-4 du Code de l'urbanisme**

« Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature, par sa localisation et ses caractéristiques, à compromettre la conservation ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques. »

➤ **Code de l'environnement**

– **article L.122-1 du Code de l'environnement**

« Les ouvrages et aménagements dispensés d'autorisation d'urbanisme, soumis ou non à autorisation administrative, qui doivent être précédés d'une étude d'impact doivent faire l'objet d'une saisine du Service régional de l'archéologie au titre du Code du patrimoine, article R.523-4, alinéa 5. »

➤ **Code pénal**

– **article 322-3-1, 2° du Code pénal**

« La destruction, la dégradation ou la détérioration est punie de sept ans d'emprisonnement et de 100 000 € d'amende lorsqu'elle porte sur une découverte archéologique faite au cours de fouilles ou fortuitement, un terrain sur lequel se déroulent des opérations archéologiques ou un édifice affecté au culte.

Les peines sont portées à dix ans d'emprisonnement et 150 000 € d'amende lorsque l'infraction prévue au présent article est commise avec la circonstance prévue au 1° de l'article 322-3.

Les peines d'amende mentionnées au présent article peuvent être élevées jusqu'à la moitié de la valeur du bien détruit, dégradé ou détérioré. »

Le service administratif compétent relevant de la Préfecture de la région Bretagne en matière d'archéologie est la Direction régionale des affaires culturelles de Bretagne, Service régional de l'archéologie, Hôtel de Blossac, 6 rue du Chapitre, CS 24 405, 35 044 Rennes Cedex, tél : 02.99.84.59.00.

La Direction régionale des affaires culturelles, Service régional de l'archéologie, **ne souhaite pas** être associée à l'élaboration du PLU de la commune de **Miniac-Morvan** mais souhaite recevoir un exemplaire du PLU arrêté, pour observations éventuelles.

Pour le Préfet et par délégation,
la Directrice régionale des affaires culturelles,
Pour la Directrice régionale



Yves MENEZ
Conservateur régional de l'archéologie



NOTE D'INFORMATION RELATIVE AUX LIGNES ET CANALISATIONS ELECTRIQUES

Ouvrages du réseau d'alimentation générale

SERVITUDES I4

Ancrage, appui, passage, élagage et abattages d'arbres

REFERENCES :

- Articles L.321-1 et suivants et L.323-3 et suivants du Code de l'énergie ;
- Décret n° 67-886 du 6 Octobre 1967 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie et de la loi du 16 octobre 1919 relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique ;
- Décret n° 70-492 du 11 Juin 1970 modifié portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 35 modifié de la loi n° 46-628 du 8 Avril 1946 concernant la procédure de déclaration d'utilité publique des travaux d'électricité et de gaz qui ne nécessitent que l'établissement des servitudes ainsi que les conditions d'établissement des dites servitudes.

EFFETS DE LA SERVITUDE

Ce sont les effets prévus par les articles L.323-3 et suivants du Code de l'énergie. Le décret n° 67-886 du 6 Octobre 1967 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie et de la loi du 16 octobre 1919 relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique établit une équivalence entre l'arrêté préfectoral de mise en servitudes légales et les servitudes instituées par conventions.

A - PREROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE

Droit pour le bénéficiaire d'établir à demeure des supports et ancrages pour conducteurs aériens d'électricité, soit à l'extérieur des murs ou façades donnant sur la voie publique, soit sur les toits et terrasses des bâtiments, à condition qu'on y puisse accéder par l'extérieur, dans les conditions de sécurité prescrites par les règlements administratifs (servitude d'ancrage).

Droit pour le bénéficiaire, de faire passer les conducteurs d'électricité au-dessus des propriétés, sous les mêmes conditions que ci-dessus, peu importe que les propriétés soient, ou non, closes ou bâties (servitude de surplomb).

Droit pour le bénéficiaire, d'établir à demeure des canalisations souterraines ou des supports pour les conducteurs aériens, sur des terrains privés non bâtis, qui ne sont pas fermés de murs ou autres clôtures équivalentes (servitude d'implantation).

Droit pour le bénéficiaire, de couper les arbres et les branches qui se trouvant à proximité des conducteurs aériens d'électricité, gênent leur pose ou pourraient par leur mouvement ou leur chute occasionner des courts-circuits ou des avaries aux ouvrages (article L.323-4 du Code de l'énergie).

B - LIMITATIONS D'UTILISER LE SOL

1°/ Obligations passives

Obligation pour les propriétaires de réserver le libre passage et l'accès aux agents et aux préposés du bénéficiaire pour la pose, l'entretien, la réparation et la surveillance des installations. Ce droit de passage ne doit être exercé qu'à des heures normales et après avoir



prévenu les intéressés, sauf en cas d'urgence.

2°/ Droits des propriétaires

Les propriétaires, dont les immeubles sont grevés de servitudes d'appui sur les toits ou terrasses, conservent le droit de démolir, réparer ou surélever. Les propriétaires, dont les terrains sont grevés de servitudes d'implantation ou de surplomb, conservent également le droit de se clore ou de bâtir. Dans tous les cas, les propriétaires doivent toutefois un mois avant d'entreprendre ces travaux, prévenir par lettre recommandée l'exploitant de l'ouvrage.

REMARQUE IMPORTANTE

Il convient de consulter l'exploitant du réseau avant toute délivrance de permis de construire à moins de 100 mètres des réseaux HTB > 50 000 Volts, afin de vérifier la compatibilité des projets de construction avec ses ouvrages, en référence aux règles de l'arrêté interministériel fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique.

EFFETS DE LA SERVITUDE CONCERNANT LES TRAVAUX

Mesures à prendre avant l'élaboration de projets et lors de la réalisation de travaux (excepté les travaux agricoles de surfaces) à proximité des ouvrages de transport électrique HTB (lignes à haute tension).

En application du décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution, codifié aux articles R.554-20 et suivants du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage des travaux est soumis à plusieurs obligations et doit notamment consulter le guichet unique sur l'existence éventuelle d'ouvrages dans la zone de travaux prévue.

Lorsque l'emprise des travaux entre dans la zone d'implantation de l'ouvrage, le maître d'ouvrage doit réaliser une déclaration de projet de travaux (DT).

L'exécutant des travaux doit également adresser une déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) reprenant les mêmes informations que la DT (localisation, périmètre de l'emprise des travaux, nature des travaux et techniques opératoires prévues).

L'exploitant des ouvrages électriques répond alors dans un délai de 9 jours pour les DT dématérialisées et 15 jours pour les DT non dématérialisées et toute DICT. Des classes de précisions sont données par les exploitants et des investigations complémentaires peuvent être réalisées.

SERVICES RESPONSABLES

NATIONAL : Ministère en charge de l'énergie

REGIONAUX OU DEPARTEMENTAUX :

Pour les tensions supérieures à 50 000 volts

- DREAL,
- RTE.

Pour les tensions inférieures à 50 000 Volts, hors réseau d'alimentation générale

- DREAL,
- Distributeurs Enedis et /ou Régies.



| | | |
|---------------|---|---|
| VOS RÉF. | | DDTM d'Ille-et-Vilaine |
| NOS RÉF. | TER-PAC-2021-35179-CAS-159683-H3G3G9 | Service Espace Habitat et Cadre de Vie |
| INTERLOCUTEUR | Sandrine ESTARELLAS-ROUSSEAU | Le Morgat - 12, rue Maurice-Fabre |
| TÉLÉPHONE | 06.99.02.24.06 | CS 23167 |
| E-MAIL | sandrine.estarellas-rousseau@rte-france.com | 35031 RENNES CEDEX |
| | | A l'attention de : |
| | | M. Frédéric TAHIER |
| | | frederic.tahier@ille-et-vilaine.gouv.fr |
| OBJET | PAC - PLU- MINIAC-MORVAN | LA CHAPELLE-SUR-ERDRE, |
| | | le 10 JUIN 2021 |

Monsieur le Préfet,

Nous accusons réception du courrier relatif au porter à connaissance concernant le projet de révision du PLU de Miniac-Morvan et transmis par vos services pour avis le 09/06/2021.

RTE, Réseau de Transport d'Electricité, est le gestionnaire du réseau de transport d'électricité à haute et très haute tension (supérieur à 50 kV) sur l'ensemble du territoire métropolitain. Dans ce cadre, RTE exploite, maintient et développe les infrastructures de réseau et garantit le bon fonctionnement, la sécurité et la sûreté du système électrique dans le respect de la réglementation, notamment l'arrêté technique du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique.

A cet égard, nous vous informons que, sur le territoire couvert par ce document d'urbanisme, sont implantés des ouvrages du réseau public de transport d'électricité dont vous trouverez la liste ci-dessous.

Il s'agit de :

- LIAISON 225kV N0 1 BELLE-EPINE-RANCE-POSTE
- LIAISON 225kV N0 1 LAUNAY-RANCE-POSTE

Au regard des éléments précités, et afin de préserver la qualité et la sécurité du réseau de transport d'énergie électrique (infrastructure vitale), de participer au développement économique et à l'aménagement des territoires ainsi que de permettre la prise en compte, dans la planification d'urbanisme, de la dimension énergétique, RTE attire l'attention des services sur les observations ci-dessous :

1/ Le report des servitudes d'utilité publique (servitudes I4)

Centre Développement Ingénierie Nantes
6 RUE KEPLER
44240 LA CHAPELLE-SUR-ERDRE

www.rte-
france.com



05-09-00-COUR



En application des articles L. 151-43 et L. 152-7 du Code de l'urbanisme, nous vous demandons d'insérer en annexe au PLU les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation du sol, que constituent les ouvrages électriques listés ci-dessus (servitudes I4), afin que celles-ci puissent être opposables aux demandes d'autorisation d'occupation du sol.

Nous vous informons que l'emplacement de nos ouvrages listés ci-dessus est disponible sur le site de l'Open Data de Réseaux Energies : <https://opendata.reseaux-energies.fr/pages/accueil/>. Pour information, il est possible de télécharger les données en vous y connectant.

Par ailleurs, conformément aux articles L. 133-1 à L. 133-5 du Code de l'urbanisme, un Portail national de l'urbanisme au sein duquel seront insérées les servitudes d'utilités publiques affectant l'utilisation du sol existe. Vous pourrez vous y reporter sur le site du géoportail qui sera alimenté au fil de l'eau par tous les acteurs bénéficiant de telles servitudes.

Les servitudes d'utilités publiques de type i4 du Réseau Public de Transport ont été téléversées et sont désormais accessibles depuis le Géoportail de l'urbanisme.

Enfin, compte tenu de l'impérative nécessité d'informer exactement les tiers de la présence de ces ouvrages (sécurité et opposabilité), et en particulier dans le cadre de l'instruction des demandes d'autorisation du sol, il convient de mentionner, en complément de la liste des servitudes en annexe de votre PLU, le nom et les coordonnées du Groupe Maintenance Réseaux de RTE chargé de la mise en œuvre des opérations de maintenance sur le territoire de Miniac-Morvan :

RTE – Groupe Maintenance Réseaux Bretagne - ZA de Kerourvois Sud - 29556, QUIMPER CEDEX 09

2/ Le Règlement

Les ouvrages du réseau public de transport d'électricité constituent des « équipements d'intérêt collectif et services publics » (4° de l'article R. 151-27 du Code de l'urbanisme), et entrent au sein de la sous-destination « *locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilées* » (4° de l'article R. 151-28 du même Code). A ce titre, nos ouvrages correspondent à des « *constructions techniques nécessaires au fonctionnement des services publics* » (article 4 de l'arrêté du 10 novembre 2016 relatif aux sous-destinations).

Par conséquent, il conviendra de faire préciser au chapitre des dispositions générales ou dans chaque zone impactée :

1.1. Pour les lignes HTB

- Que le PLU autorise la construction d'ouvrages électriques à haute et très haute tension, dans les zones concernées, afin que nous puissions réaliser les travaux de maintenance et de modification ou la surélévation de nos lignes pour des exigences fonctionnelles et/ou techniques ;
- Que les règles de prospect et d'implantation ne sont pas applicables aux ouvrages de transport d'électricité HTB (tension > 50 kV), faisant l'objet d'un report dans les documents graphiques et mentionnés dans la liste des servitudes ;



- Que la hauteur spécifiée dans le règlement n'est pas réglementée pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou services d'intérêt collectif dans l'ensemble de la zone, sous-secteurs compris ;
- « Que les exhaussements et affouillements de sol sont autorisés pour les constructions et installations nécessaires au fonctionnement des services publics ».

1.2. Pour les postes de transformation

- Que sont autorisées la construction / la mise en conformité de bâtiments techniques, équipements, clôtures de poste ou tout aménagement futur ;
- Que la hauteur spécifiée dans le règlement n'est pas réglementée pour les constructions, clôture et installations nécessaires aux services publics ou services d'intérêt collectif dans l'ensemble de la zone, sous-secteurs compris ;
- Que les règles de prospect et d'implantation ne sont pas applicables aux postes de transformation.

3/ Incompatibilité avec les Espaces Boisés Classés (EBC)

Certains ouvrages du réseau public de transport d'électricité sont situés en partie dans un EBC. Or, nous attirons votre attention sur le fait que les servitudes I4 d'établissement et d'entretien des ouvrages RTE sont incompatibles avec le classement d'un terrain en EBC. Dans le cas d'une ligne électrique aérienne existante, un tel classement serait illégal. Cette absence de prise en compte serait par ailleurs de nature à fragiliser juridiquement le document d'urbanisme et pourrait conduire, en cas de contentieux, à son annulation (*Conseil d'Etat, 13 octobre 1982, Commune de Roumare, Conseil d'Etat, 14 novembre 2014, Commune de Neuilly-Plaisance*).

Dans le cadre des servitudes d'élagage et d'abattage d'arbres, RTE coupe les arbres et branches d'arbres qui, se trouvant à proximité des conducteurs aériens d'électricité, gênent leur pose ou pourraient, par leur mouvement ou leur chute, occasionner des courts-circuits ou des avaries aux ouvrages. La largeur de cette zone d'entretien dépend de la topologie des lignes. Elle est donc déterminée spécifiquement pour chaque porté par des experts.

Nous vous demandons par conséquent que, sur les documents graphiques, le report du tracé des ouvrages concernés soit réalisé de façon à faire apparaître clairement, par un surlignage sans ambiguïté, l'axe des implantations d'ouvrages et, que soient retranchés des espaces boisés classés les bandes suivantes :

- 2.50 m de part et d'autre de l'axe des lignes souterraines simple circuit ;
- 3 m de part et d'autre de l'axe des lignes souterraines double circuit ;
- 20 m de part et d'autre de l'axe des lignes aériennes de tension 45 000, 63 000, et 90 000 volts ;
- 30 m de part et d'autre de l'axe des lignes aériennes de tension 150 000 et 225 000 volts ;
- 40 m de part et d'autre de l'axe des lignes aériennes de tension 400 000 volts.



Enfin, nous vous précisons qu'il est important que vous nous transmettiez un dossier complet du projet d'arrêt du PLU afin que nous soyons en mesure d'émettre un avis. De préférence, nous souhaiterions recevoir ce dossier du projet arrêté sous la forme de fichiers téléchargeables directement via un lien Internet.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de notre considération distinguée.

Le Directeur Adjoint,
Centre Développement Ingénierie Nantes,

David PIVOT

Annexes :

- Note d'information relative à la servitude I4
- Plaquette « PREVENIR pour mieux construire »

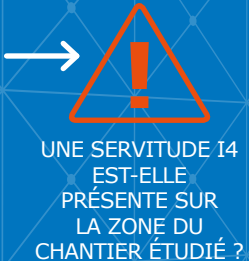
Copie : Service de la planification du territoire de Miniac-Morvan : mairie@mairie-miniac-morvan.fr



Le réseau de transport d'électricité

EN RÉSUMÉ

DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE
.....
.....
.....
.....
.....
.....



SI OUI ALORS...



CONTACTEZ RTE !

POUR NOUS CONTACTER

[Empty white box for contact information]

© Février 2018 - Conception et réalisation : DIALLECTICA - Crédits photos : Médiathèque RTE. Tous droits réservés.
RTE - Réseau de Transport d'Électricité, société anonyme à Directeur et Conseil de surveillance au capital de 2 132 285 690 € - RCS Nanterre 444 619 258.



Le réseau de transport d'électricité

Prévenir pour mieux construire



INFORMEZ RTE

des projets de construction à proximité des lignes électriques à haute et très haute tension

PRÉVENEZ RTE

pour mieux instruire

Il est important que vous informiez RTE, Réseau de transport d'électricité, lors de toute demande d'autorisation d'urbanisme, et ce afin de vous assurer de la compatibilité de vos projets de construction avec la présence des ouvrages électriques existants.

C'est en effet au cas par cas que les distances de sécurité à respecter sont déterminées, selon diverses prescriptions réglementaires* et en fonction des caractéristiques des constructions.

Le saviez-vous ?

UNE COMMUNE SUR DEUX EST CONCERNÉE PAR UNE SERVITUDE I4**
ALORS, SI C'EST LE CAS DE VOTRE COMMUNE, CONTACTEZ-NOUS !

QUELS PROJETS DE CONSTRUCTION SONT CONCERNÉS ?

- Tous les projets situés à **moins de 100 mètres** d'un ouvrage électrique aérien ou souterrain de RTE.

QUELS SONT LES DOSSIERS CONCERNÉS ?

- **Les instructions** (permis de construire, certificat d'urbanisme...).
- **Les « porter à connaissance » et les « projets d'arrêt »** (Plan Local d'Urbanisme...).

Quels que soient les travaux effectués, **la présence à proximité d'une ligne électrique haute et très haute tension est une contrainte à prendre en compte** (réfection toiture, pose d'antenne, peinture, ravalement de façade, élagage...).

OÙ TROUVER L'IMPLANTATION DES OUVRAGES ÉLECTRIQUES RTE ?

- Sur le plan des servitudes I4 du plan d'urbanisme de la commune (PLU, cartes communales).

+ de 105 000 km

Dans le cadre de sa mission de service public, RTE, Réseau de transport d'électricité, exploite, maintient et développe le réseau électrique aérien et souterrain à haute et très haute tension.

de lignes en France pour assurer la solidarité entre les régions afin que chacun ait un accès économique, sûr et propre à l'énergie électrique.

* Arrêté interministériel du 17 mai 2001 et Code du travail.

** Servitude I4 : servitude au voisinage d'une ligne électrique aérienne ou souterraine.

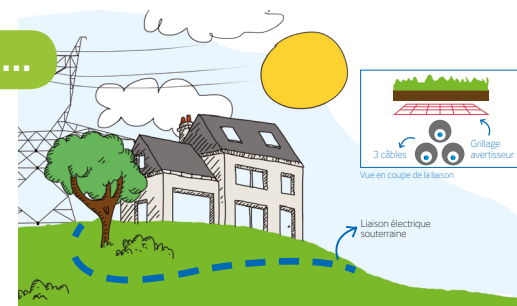
CONTACTEZ RTE

pour mieux construire

SI VOUS CONTACTEZ RTE...

LES GARANTIES

- **Projet compatible :**
 - ▶ début des travaux.
- **Projet à adapter au stade du permis de construire :**
 - ▶ début des travaux retardé, mais chantier serein et au final compatible.



SI VOUS NE CONTACTEZ PAS RTE...

LES RISQUES

- ▲ **L'arrêt du chantier :** modification nécessaire du projet même après la délivrance du permis de construire.
- ▲ **L'accident pendant et après le chantier :** construire trop près d'une ligne, c'est risquer l'électrocution par amorçage à proximité d'une ligne aérienne ou l'accrochage de la ligne souterraine avec un engin de chantier.
- ▲ **La modification ou destruction d'une partie du bâtiment après construction.**





SERVITUDES DE TYPE T1 GREVANT LES PROPRIETES RIVERAINES DES VOIES FERREES

Servitudes reportées en annexe du Plan Local d'Urbanisme conformément à l'article R. 126-1 du Code de l'urbanisme qui dispose que :
« Doivent figurer en annexe au plan local d'urbanisme les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation du sol et appartenant aux catégories figurant sur la liste annexée au présent chapitre ».

Les servitudes d'utilité publique constituent des limitations administratives au droit de propriété et d'usage du sol. Les servitudes ferroviaires sont établies dans l'intérêt de la protection, de la conservation ou de l'utilisation du domaine public ferroviaire.

Elles représentent une charge pour les riverains du chemin de fer et engendrent :

- des interdictions ou limitations d'occupation et d'utilisation du sol,
- des prérogatives au bénéfice des exploitants ferroviaires.

Les servitudes ferroviaires sont définies essentiellement par le Code des transports (articles L 2231-3 et suivants).

SERVITUDES LIEES AUX CONSTRUCTIONS, EXCAVATIONS, PLANTATIONS, DEBROUSSAILLEMENTS ET DEPOTS A PROXIMITE DU CHEMIN DE FER

1 - FONDEMENTS JURIDIQUES

Il s'agit de servitudes concernant les propriétés riveraines du chemin de fer et instituées dans des zones définies :

- par le Code des transports à savoir :
 - o interdiction de procéder à l'édification de toute construction, autre qu'un mur de clôture, dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer (article L2231-5),
 - o interdiction de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale d'un remblai de chemin de fer de plus de trois mètres (article L2231-6),
 - o interdiction de déposer des matières/ objets quel qu'ils soient, sans autorisation préfectorale préalable, à moins de cinq mètres d'un chemin de fer (article L2231-7),
 - o interdiction de planter des arbres à moins de 2 mètres du chemin de fer (par renvoi à l'article R116-2 du code de voirie routière).

Il existe d'autres dispositions dans le Code des transports visant à protéger le domaine public ferroviaire relatives notamment à l'écoulement des eaux, à l'exploitation des mines et aux enseignes lumineuses.

- par l'article L114-6 du code de la voirie routière.

Les exploitants ferroviaires ont par ailleurs des prérogatives : ils peuvent être autorisés à occuper temporairement des terrains privés pour effectuer des travaux publics, ils peuvent aussi réaliser des travaux de débroussaillage en zone boisée.

1.1 Délimitation de la zone de servitude par l'alignement

Les servitudes ferroviaires comprennent ainsi notamment des servitudes de recul par rapport à la limite du chemin de fer (cf. § suivant), cette dernière étant définie par arrêté préfectoral d'alignement établi en fonction de la topographie des lieux.

Ainsi, tout propriétaire riverain du chemin de fer, qui désire notamment élever une construction doit demander l'alignement.

L'alignement est délivré par arrêté préfectoral, lequel peut indiquer également (en fonction des demandes des pétitionnaires) les limites de la zone de servitudes à l'intérieur

de laquelle il est interdit, en application des articles L. 2231-2 et suivants du Code des transports issus des dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, d'élever des constructions, d'établir des plantations et/ou d'effectuer des excavations.

Sur le plan pratique, le service SNCF IMMOBILIER chargé de centraliser les demandes d'arrêté d'alignement répond aux coordonnées suivantes :

Nom de la DIT...
M. le Directeur de la Direction Immobilière Territoriale ...
Rue ...
Ville ...
Téléphone ...

1.2 Sanctions en cas de non-respect des servitudes ferroviaires

En cas d'infraction aux prescriptions du Code des transports, les contrevenants sont condamnés par le juge administratif à supprimer, dans un délai déterminé, les constructions, plantations, excavations, couvertures, dépôts contraires auxdites prescriptions.

A défaut, la suppression a lieu d'office et ce, aux frais des contrevenants (Article L. 2232-2 du Code des transports).

1.3 Indemnisations.

Principe :

Les servitudes applicables aux riverains du chemin de fer n'ouvrent aucun droit à indemnité.

Exceptions :

Lors de la construction d'une nouvelle voie ferrée et si la sécurité ou l'intérêt du service ferroviaire l'exigent, l'autorité administrative peut faire supprimer les constructions, plantations, excavations ou amas de quelque matière que ce soit, existant dans la zone de servitudes, moyennant une indemnité (Article 2231-8 du Code des transports).

Le débroussaillage effectué par l'exploitant ferroviaire en application de l'article L131-16 du nouveau code forestier ouvre aux propriétaires un droit à indemnité.

2 - DEFINITION DES SERVITUDES

2.1 Détermination de la limite du chemin de fer

La limite du chemin de fer est déterminée de la manière suivante :

- a) Voie en plate-forme sans fossé :

Une ligne idéale tracée à 1,50 mètre du bord du rail extérieur (figure 1).

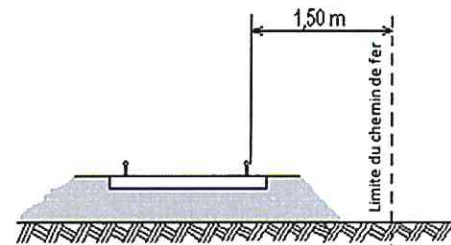


Figure 1

- b) Voie en plate-forme avec fossé :

Le bord extérieur du fossé (figure 2).

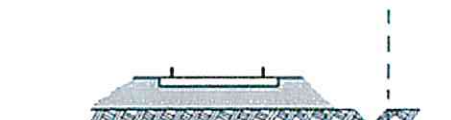


Figure 2

- c) Voie en remblai :

L'arête inférieure du talus de remblai (figure 3).

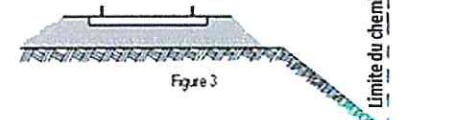


Figure 3

OU

Le bord extérieur du fossé si cette voie en comporte un (figure 4).

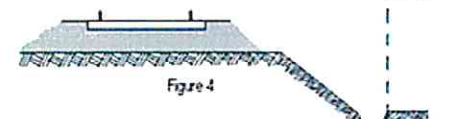


Figure 4

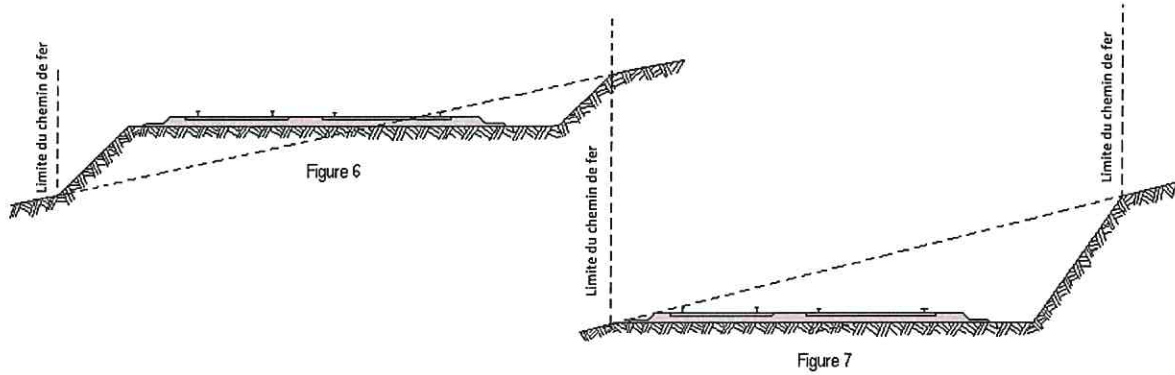
- d) Voie en déblai :

L'arête supérieure du talus de déblai (figure 5).

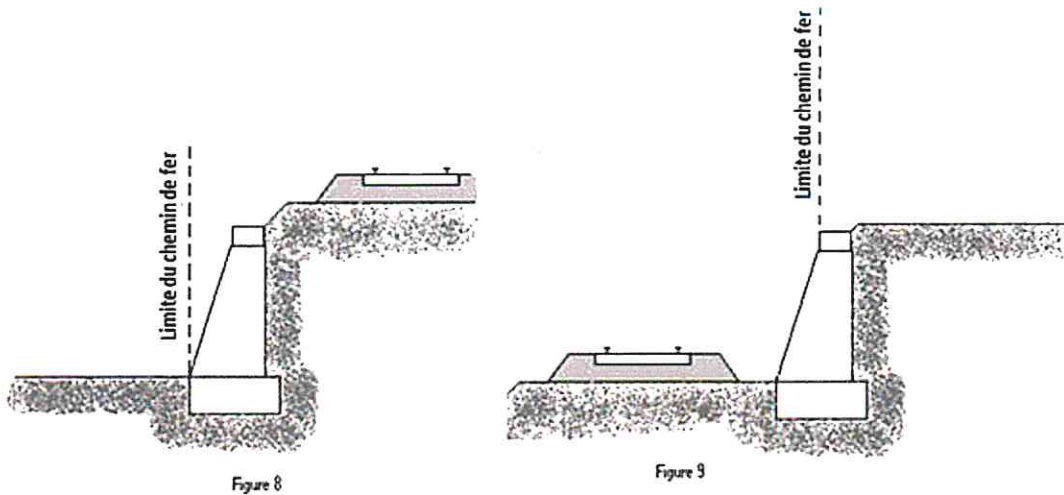


Figure 5

Dans le cas d'une voie posée à flan de coteau, la limite du chemin de fer à considérer est constituée par le point extrême des déblais ou remblais effectués pour la construction de la ligne et non la limite du terrain naturel (figures 6 et 7).



Lorsque le talus est remplacé par un mur de soutènement, la limite du chemin de fer est, en cas de remblai, le pied, et, en cas de déblai, la crête de ce mur (figures 8 et 9).



Lorsque le chemin de fer est établi en remblai et que le talus a été rechargé ou modifié par suite d'apport de terre ou d'épuration de ballast, la limite du chemin de fer pourra être déterminée à partir du pied du talus primitif, à moins toutefois que cet élargissement de plate-forme ne soit destiné à l'établissement prochain de nouvelles voies.

En bordure des lignes à voie unique dont la plate-forme a été acquise pour 2 voies, la limite du chemin de fer est déterminée en supposant la deuxième voie construite avec ses

talus et fossés. Il est, par ailleurs, fait observer que les servitudes prévues par le code des transports n'ouvrent pas droit à indemnité.

2.2 Les différentes servitudes liées aux constructions, excavations, plantations, débroussailllements et dépôts riverains du chemin de fer

a) Les constructions (Article L. 2231-5 du Code des transports)

Indépendamment des marges de reculement susceptibles d'être prévues dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) ou dans les cartes communales pour les communes dépourvues de PLU, aucune construction, autres qu'un mur de clôture, ne peut être établie à moins de deux mètres de la limite du chemin de fer.

Il y a une obligation pour tout riverain du chemin de fer, avant tous travaux de construction, de demander la délivrance d'un arrêté préfectoral d'alignement.

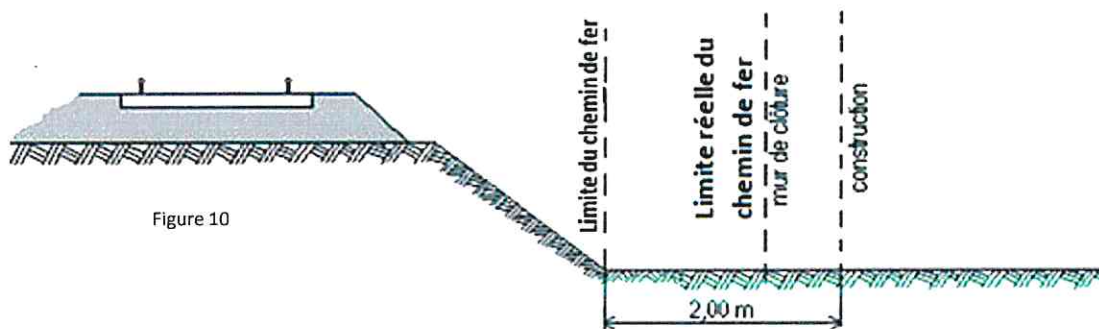


Figure 10

Il résulte des dispositions précédentes que si les clôtures sont autorisées à la limite réelle du chemin de fer, les constructions doivent être établies en retrait de cette limite dans le cas où celle-ci serait située à moins de deux mètres de la limite du chemin de fer.

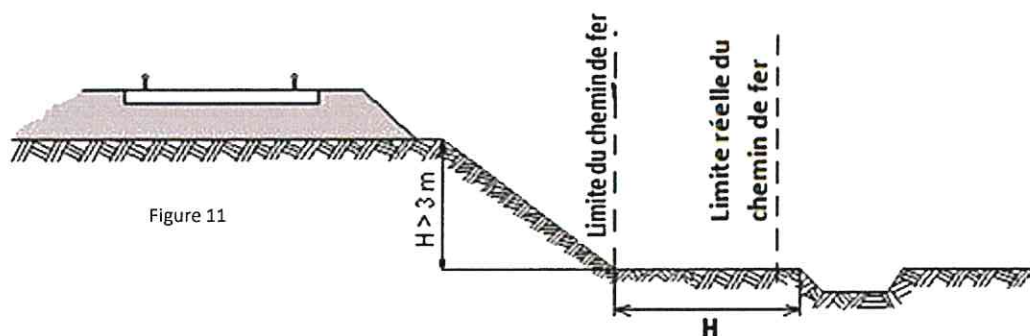
Cette servitude de reculement ne s'impose qu'aux propriétés riveraines de la voie ferrée proprement dite, qu'il s'agisse d'une voie principale ou d'une voie de garage ou encore de terrains acquis pour la pose d'une nouvelle voie.

Il est possible pour les propriétaires riverains d'obtenir par décision du Préfet, une dérogation à l'interdiction de construire à moins de 2 mètres du chemin de fer, lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent, après consultation de la SNCF

Les constructions existantes lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, qui ne respectent pas les dispositions ci-dessous peuvent être entretenues dans cet état.

b) Les excavations (article L. 2231-6 du Code des transports)

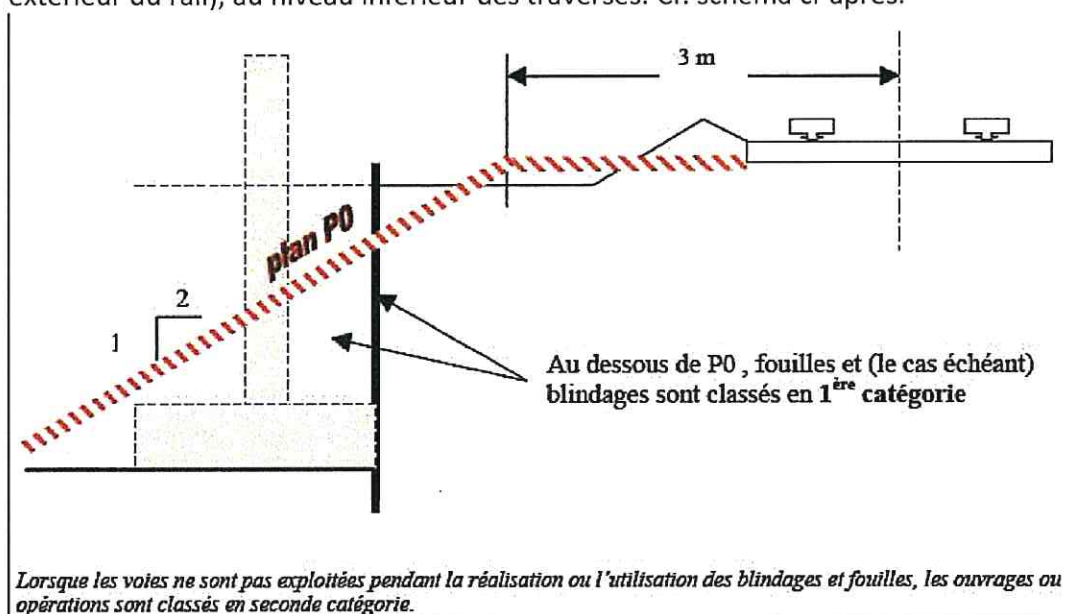
Dans les localités où le chemin de fer se trouve en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus, sauf dérogation spéciale



Prescriptions particulières nécessitant l'expertise de SNCF Réseau

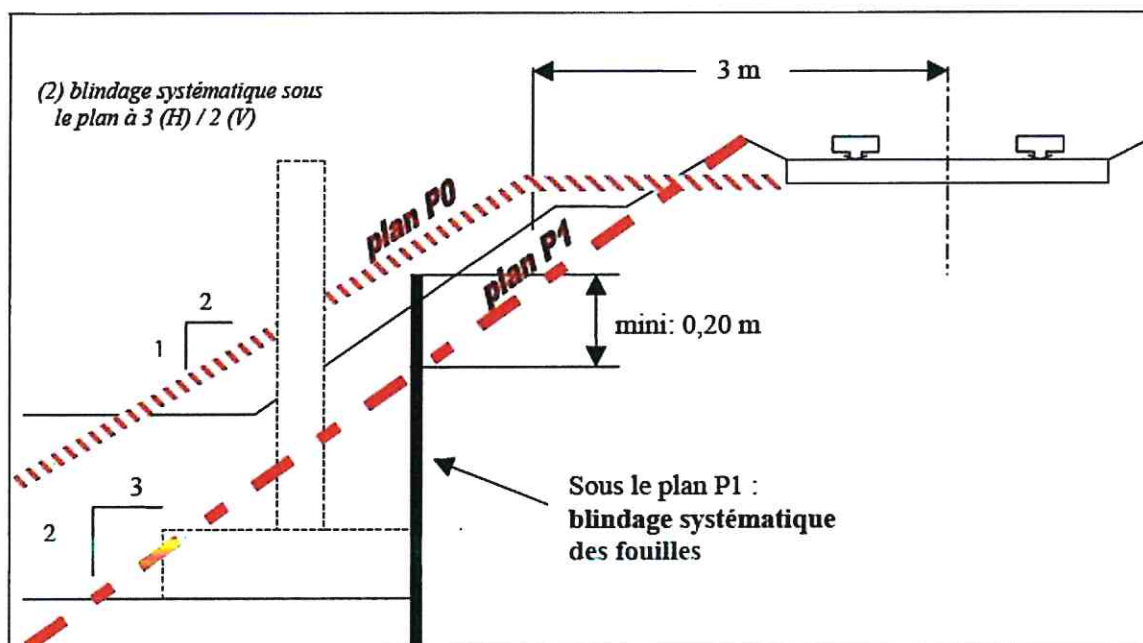
Nonobstant les dispositions législatives et réglementaires sus-visées, tous les travaux de fouille, de terrassements ou de blindage réalisés à proximité des voies ferrées peuvent présenter un danger pour la stabilité de la plate-forme, des voies ferrées elles-mêmes et par conséquent des circulations ferroviaires.

Sont considérés comme « à proximité des voies ferrées », les travaux de fouille, de terrassements ou de blindage dont l'exécution est susceptible de modifier la géométrie et/ou la stabilité des voies ferrées. On admet que c'est le cas lorsque les fouilles ou déblais pénètrent sous un plan P_0 incliné à 2 (sens horizontal) pour 1 (sens vertical) passant par un point situé à 3 mètres de l'axe de la voie la plus proche (soit 2.22 mètres environ du bord extérieur du rail), au niveau inférieur des traverses. Cf. schéma ci-après.



Nota : l'exécution de terrassements (fouilles, déblais ou remblais) à moins de 3 mètres de l'axe d'une voie ferrée exploitée est interdite.

Des blindages (ou soutènements, ou dispositions pouvant y être assimilées de type paroi clouée), sont obligatoires dès lors que le volume excavé pénètre sous le plan P1 incliné à 3 (sens horizontal) pour 2 (sens vertical) passant par la droite joignant la crête de ballast de la voie la plus proche. Cf. schéma ci-après.



Dans pareil cas, il est indispensable qu'un examen préalable soit réalisé par les services d'ingénierie de SNCF Réseau. Un contrat d'étude puis, le cas échéant, une convention de travaux peuvent être rendus nécessaires, y compris lorsque le projet se situe en dehors des emprises du chemin de fer (au-delà de la limite réelle et/ou du chemin de fer). Le maître d'ouvrage tiers porteur de la demande doit intégrer dans son calendrier d'opérations en amont tous les délais suffisants pour procéder à ces études préalables et à leur contractualisation.

Le service SNCF IMMOBILIER chargé de centraliser ces demandes répond aux coordonnées suivantes :

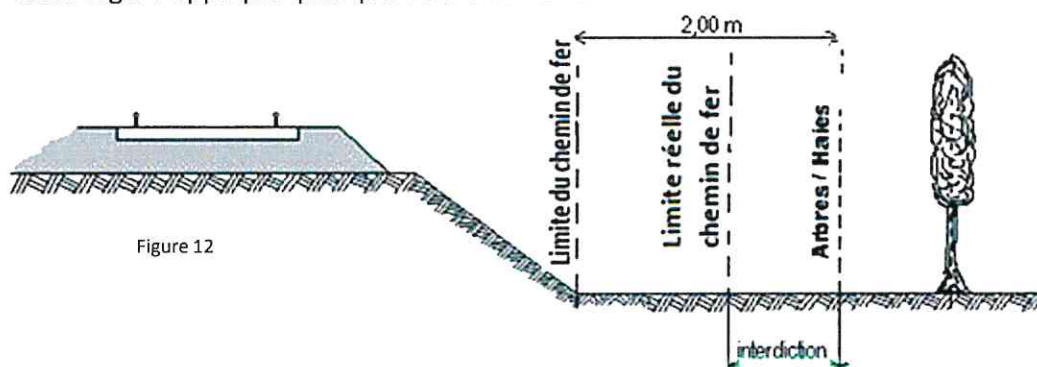
Nom de la DIT...
M. le Directeur de la Direction Immobilière Territoriale ...
Rue ...
Ville ...
Téléphone ...

Il fera l'interface avec les services de l'ingénierie de SNCF RESEAU pour toutes les demandes de cette nature ainsi que pour l'ensemble des dispositifs constructifs tiers pouvant impacter le domaine public ferroviaire à titre provisoire (installations de chantier, etc.) et/ou définitif (opérations de construction, démolitions, terrassements, etc.) et aussi pour : les questions liées au tour et survol de grues, traversées du domaine, etc.

c) Les plantations (article L2231-3 du code des transports et article R116-2 du code de voirie routière)

Il est interdit aux riverains du chemin de fer d'établir ou de laisser croître des arbres ou haies à moins de 2 mètres de la limite du chemin de fer.

Cette règle s'applique quel que soit la limite réelle du chemin de fer.



d) Les débroussailllements (article L131-16 du nouveau code forestier)

Conformément à l'article L 131-16 du nouveau code forestier, lorsqu'il existe des bois et forêts à moins de 20 mètres de la limite de l'emprise d'une voie ferrée, le propriétaire des infrastructures ferroviaires a le droit, sous réserve de l'application de l'article 1382 du code civil et après en avoir avisé les propriétaires des bois et forêts, de débroussailler une bande longitudinale sur une largeur de 20 mètres à partir du bord extérieur de la voie.

Dans le mois qui suit le débroussaillage, les propriétaires des bois et forêts peuvent enlever tout ou partie des produits, le propriétaire d'infrastructures ferroviaires restant chargé de faire disparaître le surplus.

Les contestations auxquelles peuvent donner lieu l'exercice de la servitude sont portées, selon la nature et le montant de la demande, devant le tribunal d'instance ou de grande instance.

e) Les dépôts (article L2231-7 du code des transports)

Dans une distance de moins de cinq mètres de la limite du chemin de fer, aucun dépôt de quelque matière que ce soit ne peut être établi sans autorisation préalable de l'autorité administrative. Lorsque la sécurité et l'intérêt du service ferroviaire le permettent,

cette distance peut être réduite en vertu d'une autorisation délivrée par l'autorité administrative.

Cette autorisation est révocable.

Toutefois, l'autorisation n'est pas nécessaire :

1° Pour former, dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin de fer ;

2° Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres. (Article L. 2231-7 du Code des transports).

Il est par ailleurs interdit d'établir des dépôts de matières inflammables à moins de 20 mètres d'un chemin de fer « desservi par des machines à feu » (Article 7 de la loi du 15 juillet 1845). Eu égard au fait que le chemin de fer n'utilise plus locomotives à vapeur, cette servitude n'a en fait plus lieu de s'appliquer.

Il est possible pour les propriétaires riverains d'obtenir une dérogation pour le dépôt d'objets inflammables à une distance inférieure à 20 mètres d'un chemin de fer, dans la zone de prohibition lorsque la sûreté publique, la conservation et la disposition des lieux le permettent, à condition d'en avoir obtenu au préalable l'autorisation du Préfet.

AUTRES SERVITUDES POUVANT EXISTER

1 Servitudes de visibilité aux abords de passage à niveau

En application de l'article L. 114-1 et suivants du Code de la voirie routière :

Les propriétés riveraines ou voisines des passages à niveau sont susceptibles de supporter des servitudes résultant d'un plan de dégagement institué par arrêté préfectoral.

Ces servitudes peuvent comporter, suivant les cas :

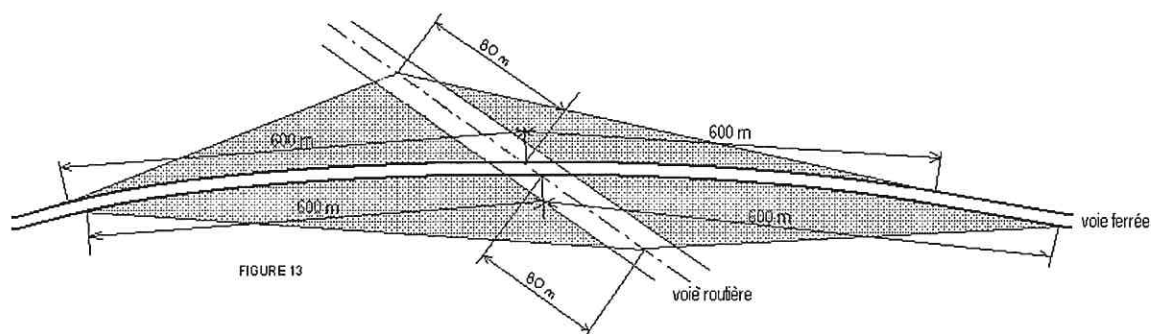
- l'obligation de supprimer les murs de clôture ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau déterminé,
- l'interdiction de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations au-dessus d'un certain niveau,
- la possibilité, pour l'administration, d'opérer la résection des talus, remblais et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vues satisfaisantes.

Un plan de dégagement soumis à enquête détermine, pour chaque parcelle, la nature des servitudes imposées, lesquelles ouvrent droit à indemnité.

A défaut de plan de dégagement, le service instructeur du permis de construire ou la DDT, soumet à SNCF, pour avis, les demandes de permis de construire intéressant une certaine zone au voisinage des passages à niveau non gardés.

Une obligation pour les propriétaires riverains des passages à niveau est de réaliser les travaux prescrits par le plan de dégagement institué par arrêté préfectoral.

Cette zone est teintée en gris sur le croquis ci-dessous.



2 Servitudes en tréfonds

Conformément aux dispositions des articles L2113-1 et suivants du code des transports, le maître d'ouvrage d'une infrastructure souterraine de transport public ferroviaire peut demander à l'autorité administrative compétente d'établir une servitude d'utilité publique en tréfonds.

La servitude en tréfonds confère à son bénéficiaire le droit d'occuper le volume en sous-sol nécessaire à l'établissement, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien de l'infrastructure souterraine de transport.

Cette servitude, qui ne peut être établie qu'à partir de 15 mètres au-dessous du point le plus bas du terrain naturel, est créée dans les conditions fixées aux articles L2113-2 à L2113-5.

AUTRES DISPOSITIONS

1 Enseignes ou sources lumineuses (Article L2242-4-7° du code des transports)

Il est interdit de laisser subsister, après mise en demeure du Préfet de les supprimer, toutes installations lumineuses et notamment toutes publicités lumineuses au moyen d'affiches, enseignes ou panneaux lumineux ou réfléchissants lorsqu'elles sont de nature à créer un danger pour la circulation des convois en raison de la gêne qu'elles apportent pour l'observation des signaux par les agents des chemins de fer

2 Mines (article L2231-3-5° du code des transports)

Il est possible pour les propriétaires riverains d'exécuter des travaux concernant les mines et les carrières à proximité des voies ferrées, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation préfectorale déterminant dans chaque cas, la distance à observer entre le lieu des travaux et le chemin de fer.

3 Travaux (article L2231-3- 3° code des transports)

L'article 3 de la loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics permet l'occupation temporaire des terrains pour les besoins de la réalisation de travaux ferroviaires. En effet, il prévoit que :

« Lorsqu'il y a lieu d'occuper temporairement un terrain, soit pour en extraire ou ramasser des matériaux, soit pour y fouiller ou y faire des dépôts de terre, soit pour tout autre objet relatif à l'exécution de projets de travaux publics, civils ou militaires, cette occupation est autorisée par un arrêté du préfet, indiquant le nom de la commune où le territoire est situé,

les numéros que les parcelles dont il se compose portent sur le plan cadastral, et le nom du propriétaire tel qu'il est inscrit sur la matrice des rôles.

Cet arrêté indique d'une façon précise les travaux à raison desquels l'occupation est ordonnée, les surfaces sur lesquelles elle doit porter, la nature et la durée de l'occupation et la voie d'accès. Un plan parcellaire désignant par une teinte les terrains à occuper est annexé à l'arrêté, à moins que l'occupation n'ait pour but exclusif le ramassage des matériaux ».

4 Ecoulement des eaux (Article 2231-3 2° du Code des transports)

Les riverains du chemin de fer doivent recevoir les eaux naturelles telles qu'eaux pluviales, de source ou d'infiltration provenant normalement de la voie ferrée ; ils ne doivent rien entreprendre qui serait de nature à gêner leur libre écoulement ou à provoquer leur refoulement dans les emprises ferroviaires.

D'autre part, si les riverains peuvent laisser écouler sur le domaine ferroviaire les eaux naturelles de leurs fonds, dès l'instant qu'ils n'en modifient ni le cours ni le volume, il leur est en revanche interdit de déverser leurs eaux usées et résiduelles dans les dépendances du chemin de fer.

PROSPECTS SUSCEPTIBLES D'AFFECTER LE DOMAINE FERROVIAIRE

L'attention des constructeurs est appelée sur le fait qu'au regard de l'application des règles définies par les documents d'urbanisme, le domaine ferroviaire doit être assimilé, non pas à la voie routière, mais à une propriété privée, sous réserve, le cas échéant, des particularités tenant au régime de la domanialité publique.

Les constructeurs ne peuvent, par conséquent, constituer sur le domaine ferroviaire les prospects qu'ils sont en droit de prendre sur la voie routière. Ils sont tenus de se conformer aux dispositions relatives à l'implantation des bâtiments par rapport aux fonds voisins, telles qu'elles sont prévues par le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.), ou à défaut, par le règlement national d'urbanisme. En outre, compte tenu des nécessités du service public du chemin de fer, des prospects ne peuvent grever les emprises ferroviaires que dans la mesure où ils sont compatibles avec l'affectation donnée à ces emprises.

Dès lors, tout constructeur qui envisage d'édifier un bâtiment qui prendrait prospect sur le domaine ferroviaire, doit se rapprocher de la Direction Immobilière Territoriale de SNCF. Elle examine alors si les besoins du service public ne s'opposent pas à la création du prospect demandé. Dans l'affirmative, elle conclut, avec le propriétaire du prospect intéressé, une convention aux termes de laquelle elle accepte, moyennant le versement d'une indemnité, de constituer une servitude de non-aedificandi sur la partie du domaine

ferroviaire frappé du prospect en cause.

Si cette servitude affecte un terrain dépendant du domaine public ferroviaire, la convention précitée ne deviendra définitive qu'après l'intervention d'une décision de déclassement en volume des terrains concernés.

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer

TITRE 1^{er}

MESURES RELATIVES A LA CONSERVATION DES CHEMINS DE FER

Art. 1^{er} - Les chemins de fer construits ou concédés par l'Etat font partie de la grande voirie. *(Complété par loi n° 97-135 du 13.02.1997)* Cette disposition s'applique à l'ensemble du réseau ferré national.

Art. 2 - Sont applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie, qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes, et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques.

Art. 3 - Sont applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie, et qui concernent :

L'alignement,

L'écoulement des eaux,

L'occupation temporaire des terrains en cas de réparation,

La distance à observer pour les plantations, et l'élagage des arbres plantés,

Le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières et sablières, dans la zone déterminée à cet effet.

Sont également applicables à la confection et à l'entretien des chemins de fer, les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics.

Art. 4 - *(Abrogé par décret n° 2006-1279 du 19.10.2006, art. 58).*

Art. 5 - A l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de deux mètres du chemin de fer.

Cette distance sera mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin, et, à défaut d'une ligne tracée, à un mètre cinquante centimètres à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

Les constructions existantes au moment de la promulgation de la présente loi, ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, pourront être entretenues dans l'état où elles se trouveront à cette époque.

Un règlement d'administration publique déterminera les formalités à remplir par les propriétaires pour faire constater l'état desdites constructions, et fixera le délai dans lequel ces formalités devront être remplies.

Art. 6 - Dans les localités où le chemin de fer se trouvera en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Cette autorisation ne pourra être accordée sans que les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du chemin de fer aient été entendus ou dûment appelés.

Art. 7 - Il est défendu d'établir, à une distance de moins de vingt mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de pailles, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables.

Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

Art. 8 - Dans une distance de moins de cinq mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de pierres, ou objets non inflammables, ne peut être établi sans autorisation préalable du préfet.

Cette autorisation sera toujours révocable.

L'autorisation n'est pas nécessaire :

1° Pour former dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables, dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin.

2° Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres.

Art. 9 - Lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin et la disposition des lieux le permettront, les distances déterminées par les articles précédents pourront être diminuées en vertu d'autorisations accordées après enquête.

Art. 10 - Si, hors des cas d'urgence prévus par la loi des 16-24 août 1790, la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer l'exige, l'administration pourra faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou autres, existant, dans les zones ci-dessus spécifiées, au moment de la promulgation de la présente loi, et, pour l'avenir, lors de l'établissement du chemin de fer.

L'indemnité sera réglée, pour la suppression des constructions, conformément aux titres IV et suivants de la loi du 3 mai 1841, et, pour tous les autres cas, conformément à la loi du 16 septembre 1807.

Art. 11 - Les contraventions aux dispositions du présent titre seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.

Elles seront punies d'une amende de 9 à 150 €, sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées au Code pénal et au titre III de la présente loi. Les contrevenants seront, en outre, condamnés à supprimer, dans le délai déterminé par l'arrêté du conseil de préfecture, les excavations, couvertures, meules ou dépôts faits contrairement aux dispositions précédentes.

A défaut, par eux, de satisfaire à cette condamnation dans le délai fixé, la suppression aura lieu d'office, et le montant de la dépense sera recouvré contre eux par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE II

DES CONTRAVENTIONS DE VOIRIE COMMISES PAR LES CONCESSIONNAIRES OU FERMIERS DE CHEMINS DE FER

Art. 12 - Lorsque le concessionnaire ou le fermier de l'exploitation d'un chemin de fer contreviendra aux clauses du cahier des charges, ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes nationales, départementales et vicinales, ou le libre écoulement des eaux, procès-verbal sera dressé de la contravention, soit par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, soit par les conducteurs, gardes mines et piqueurs dûment assermentés.

Art. 13 - Les procès-verbaux, dans les quinze jours de leur date, seront notifiés administrativement au domicile élu par le concessionnaire ou le fermier, à la diligence de préfet, et transmis dans le même délai au tribunal administratif du lieu de la contravention.

Art. 14 - Les contraventions prévues à l'article 12 seront punies d'une amende de 150 € à 1 500 €.

Art. 15 - L'administration pourra, d'ailleurs, prendre immédiatement toutes mesures provisoires pour faire cesser le dommage, ainsi qu'il est procédé en matière de grande voirie.

Les frais qu'entraînera l'exécution de ces mesures seront recouverts, contre le concessionnaire ou fermier, par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE III

DES MESURES RELATIVES A LA SURETE

DE LA CIRCULATION SUR LES CHEMINS DE FER

Art. 16 (Modifié par loi n° 81-82 du 2.02.1981) - Quiconque aura volontairement employé un moyen quelconque aux fins de faire dérailler les véhicules ou provoquer leur collision sera puni de la réclusion criminelle à temps de cinq à dix ans.

S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de la réclusion criminelle à perpétuité et, dans le second, de la peine de la réclusion criminelle à temps de dix à vingt ans.

Art. 17 - Si le crime prévu par l'article 16 à été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, qui seront punis comme coupables du crime et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis lors même que la réunion séditieuse n'aura pas eu pour but direct et principal la destruction de la voie de fer.

(Second alinéa abrogé par loi n° 81-82 du 2.02.1981)

Art. 18 - Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus en l'article 16, sera puni d'un emprisonnement de cinq ans, dans le cas où la menace aurait été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué, ou de remplir toute autre condition.

Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine sera d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 3 750 €.

Si la menace avec ordre ou condition a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois, et d'une amende de 3750 €.

(Dernier alinéa abrogé par loi n° 75-624 du 11.07.1975)

Art. 18-1 - (Inséré par loi n° 81-82 du 2.02.1981 et abrogé par loi n° 83-466 du 10.06.1983).

Art. 19 - Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'emprisonnement, et d'une amende de 3 750 €.

Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de cinq ans, et l'amende de 3 750 €.

Art. 20 - Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

Art. 21 - (Remplacé par ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II) Est puni d'une peine de six mois d'emprisonnement et d'une amende de 3 750 EUR le fait pour toute personne :

1° De modifier ou déplacer sans autorisation ou de dégrader ou déranger la voie ferrée, les talus, clôtures, barrières, bâtiments et ouvrages d'art, les installations de production, de transport et de distribution d'énergie ainsi que les appareils et le matériel de toute nature servant à l'exploitation ;

2° De jeter ou déposer un matériau ou un objet quelconque sur les lignes de transport ou de distribution d'énergie ;

3° D'empêcher le fonctionnement des signaux ou appareils quelconques ou de manoeuvrer, sans en avoir mission, ceux qui ne sont pas à la disposition du public ;

4° De troubler ou entraver, par des signaux faits en dehors du service ou de toute autre façon, la mise en marche ou la circulation des trains ;

5° De pénétrer, circuler ou stationner sans autorisation régulière dans les parties de la voie ferrée ou de ses dépendances qui ne sont pas affectées à la circulation publique, d'y introduire des animaux ou d'y laisser introduire ceux dont elle est responsable, d'y faire circuler ou stationner un véhicule étranger au service, d'y jeter ou déposer un matériau ou un objet quelconque, d'entrer dans l'enceinte du chemin de fer ou d'en sortir par d'autres issues que celles affectées à cet usage ;

6° De laisser stationner sur les parties d'une voie publique suivie ou traversée à niveau par une voie ferrée des voitures ou des animaux, d'y jeter ou déposer un matériau ou un objet quelconque, de faire suivre les rails de la voie ferrée par des véhicules étrangers au service ;

7° De laisser subsister, après une mise en demeure de les supprimer faite par le représentant de l'Etat,

toutes installations lumineuses et notamment toute publicité lumineuse au moyen d'affiches, enseignes ou panneaux lumineux ou réfléchissants, lorsqu'elles sont de nature à créer un danger pour la circulation des convois en raison de la gêne qu'elles apportent pour l'observation des signaux par les agents du chemin de fer.

Art. 22 - Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'Etat, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer.

L'Etat sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte.

Art. 23 (Modifié par lois n° 90-7 du 2.01.1990, n° 99-291 du 15.04.1999, n° 2003-239 du 18.03.2003 et ordonnance n° 2007-297 du 5.03.2007, art. 74 II 2° a) I - Les crimes, délits ou contraventions prévus par les titres Ier et III de la présente loi, ainsi que les contraventions prévues par les textes réglementaires relatifs à la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées, pourront être constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, gardes mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés. (Modifié par ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II 2° b) A cette fin, ces personnels sont habilités selon les cas à recueillir ou à relever l'identité et l'adresse du contrevenant, selon les modalités et dans les conditions prévues par le II. La déclaration intentionnelle d'une fausse adresse ou d'une fausse identité auprès des agents assermentés mentionnés au présent article est punie de 3 750 € d'amende.

Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi jusqu'à preuve contraire.

Au moyen du serment prêté devant le tribunal de grande instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'administration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés.

(Modifié par loi n° 76-449 du 24.05.1976) - Les contraventions aux dispositions des arrêtés préfectoraux concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares pourront être constatées également par les gendarmes n'ayant pas la qualité d'officier de police judiciaire, les inspecteurs, commandants, officiers, gradés, sous-brigadiers et gardiens de la paix de la police nationale, les gradés et gardiens de police municipale et les gardes champêtres.

En outre, les auxiliaires contractuels de police seront habilités à relever les contraventions aux dispositions concernant l'arrêt et le stationnement.

En ce qui concerne les poursuites, l'amende forfaitaire, l'amende pénale fixe, la responsabilité pécuniaire, l'immobilisation, l'enlèvement et la mise en fourrière des véhicules, il sera procédé comme pour les infractions commises sur les voies ouvertes à la circulation publique.

II. (Inséré par ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II 2° c) - Outre les pouvoirs qu'ils tiennent de l'article 529-4 du code de procédure pénale, les agents mentionnés au I sont habilités à relever l'identité des auteurs d'infractions mentionnées audit I pour l'établissement des procès-verbaux y afférents.

Si le contrevenant refuse ou se trouve dans l'impossibilité de justifier de son identité, les agents de l'exploitant en avisent sans délai et par tout moyen un officier de police judiciaire territorialement compétent. Sur l'ordre de ce dernier, les agents de l'exploitant peuvent être autorisés à retenir l'auteur de l'infraction le temps strictement nécessaire à l'arrivée de l'officier de police judiciaire ou, le cas échéant, à le conduire sur-le-champ devant lui.

Lorsque l'officier de police judiciaire décide de procéder à une vérification d'identité, dans les conditions prévues à l'article 78-3 du code de procédure pénale, le délai prévu au troisième alinéa de cet article court à compter du relevé d'identité.

Art. 23-1 - (Inséré par loi n° 90-7 du 2.01.1990 et modifié par ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II 3°). Peuvent être saisies par les agents mentionnés au premier alinéa du I de l'article 23 de la présente loi, en vue de leur confiscation par le tribunal, les marchandises de toute nature offertes, mises en vente ou exposées en vue de la vente sans l'autorisation administrative nécessaire dans les trains, cours ou bâtiments des gares et stations et toutes dépendances du domaine public ferroviaire. Peuvent également être saisis dans les mêmes conditions les étals supportant ces marchandises.

Celles-ci sont détruites lorsqu'il s'agit de denrées impropres à la consommation. Elles sont remises à des organisations caritatives ou humanitaires d'intérêt général lorsqu'il s'agit de denrées périssables.

Il est rendu compte à l'officier de police judiciaire compétent de la saisie des marchandises et de leur destruction ou de leur remise à des organisations caritatives ou humanitaires d'intérêt général.

Art. 23-2 - (Inséré par loi n° 2001-1062 du 15.11.2001, modifié par loi n° 2003-239 du 18.03.2003 et ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II 4° a). Toute personne qui contrevient en cours de transport aux dispositions tarifaires ou à des dispositions dont l'inobservation est susceptible soit de compromettre la sécurité des personnes ou la régularité des circulations, soit de troubler l'ordre public, peut se voir enjoindre par les agents mentionnés à l'article 23 de descendre du véhicule de transport ferroviaire ou routier au premier point d'arrêt suivant la constatation des faits.

(Inséré par ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II 3° b) En cas de refus d'obtempérer, les agents spécialement désignés par l'exploitant peuvent contraindre l'intéressé à descendre du véhicule et, en tant que de besoin, requérir l'assistance de la force publique.

(Inséré par ordonnance n° 2007-297 du 5 mars 2007, art. 74 II 3° b) Ils informent de cette mesure, sans délai et par tout moyen, un officier de police judiciaire territorialement compétent.

Cette mesure ne peut être prise à l'encontre d'une personne vulnérable, à raison notamment de son âge ou de son état de santé.

Art. 24 - Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article 23 seront visés pour timbre et enregistrés en débet.

(Alinéa abrogé par décret-loi du 30.10.1935)

Art. 24-1 - (Inséré par loi n° 2001-1062 du 15.11.2001 relative à la sécurité quotidienne, art. 50). Toute personne qui aura, de manière habituelle, voyagé dans une voiture sans être munie d'un titre de transport valable sera punie de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende.

L'habitude est caractérisée dès lors que la personne concernée a fait l'objet, sur une période inférieure ou égale à douze mois, de plus de dix contraventions sanctionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 80-3 du décret n° 730 du 22 mars 1942, qui n'auront pas donné lieu à une transaction en application de l'article 529-3 du code de procédure pénale.

Art. 25 - Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents des chemins de fer, dans l'exercice de leurs fonctions, sera puni des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal.

Art. 26 (Modifié par loi n° 99-505 du 18.06.1999) - L'outrage adressé à un agent d'un exploitant de réseau de transport public de voyageurs est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende. Lorsqu'il est commis en réunion, l'outrage est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende.

Art. 27 - En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits prévus par la présente loi ou par le Code pénal, la peine la plus forte sera seule prononcée. Les peines encourues pour des faits postérieurs à la poursuite pourront être cumulées, sans préjudice des peines de la récidive.

Art. 28 (Inséré par loi n° 2007-297 du 5.03.2007, art. 79) - La présente loi est applicable à tous les transports publics de personnes ou de marchandises guidés le long de leur parcours en site propre.

Texte modifié par la Direction Juridique le 19 mars 2007

À PROPOS DE SNCF RÉSEAU

Au sein du groupe SNCF, l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique, SNCF Réseau développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré.

SNCF Réseau est le garant de la sécurité et de la performance de 30 000 km de lignes, dont 2000 de LGV avec 800 km supplémentaires en 2017.

Deuxième investisseur public français avec 4,9 milliards d'euros investis par an et 53 000 collaborateurs, SNCF Réseau fait de la maintenance et de la modernisation de l'infrastructure existante sa priorité stratégique. SNCF Réseau réalise plus de 1500 chantiers au bénéfice des trains du quotidien circulant sur le réseau classique.

L'organisation territoriale permet d'assurer une relation de proximité avec les acteurs du système ferroviaire, les collectivités. En Bretagne – Pays de la Loire, SNCF Réseau regroupe 3 000 collaborateurs.

Retrouver l'actualité de nos projets et chantiers sur :

www.sncf-reseau.fr/bpl

Twitter : @SNCFReseau

Facebook : SNCF Réseau

SNCF Réseau

Direction territoriale

Bretagne – Pays de la Loire

1, rue Marcel Paul – BP 11 802

44 018 Nantes cedex 1

T. : 02 40 35 92 50



LA SÉCURITÉ EST L'AFFAIRE DE TOUS SNCF RÉSEAU ET LES COLLECTIVITÉS SE CONCERTENT



Réalisation : Animaproductions — Juillet 2016

GARANTIR LA SÉCURITÉ À PROXIMITÉ D'UNE VOIE FERRÉE

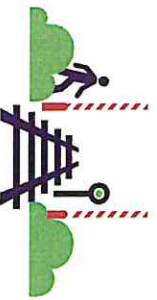
SUR VOTRE TERRITOIRE, VOUS MENEZ OU
VOUS AVEZ CONNAISSANCE D'UN PROJET DE :



- **construction à proximité d'une voie ferrée** (lotissements, entreprise, aménagement public,...)
La suppression du risque est à la charge du promoteur (installation de clôtures par exemple).



- **aménagement aux abords d'un passage à niveau**
Un passage à niveau constitue une infrastructure commune entre les domaines routiers et ferroviaires.
Toute modification de son environnement doit faire l'objet d'une analyse de risque, et être présentée à SNCF Réseau pour avis.



- **aménagement de cheminements doux**
La gestion des cheminements doux sur un passage à niveau relève du domaine de la commune (liaison douce, voie verte, piste cyclable,...).

VOTRE INTERLOCUTEUR SNCF RÉSEAU
BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE :



- **vous assiste**
dans l'analyse des risques



- **apporte**
ses préconisations



- **rappelle**
les procédures et la réglementation en cours

NOUS CONTACTER LE PLUS EN AMONT POSSIBLE :
contactsecuritebpl@reseau.sncf.fr



RAPPEL IMPORTANT
En cas de dysfonctionnement d'un passage à niveau, utilisez le téléphone spécifique situé à proximité pour prévenir l'agent SNCF de la gare la plus proche



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Service national d'Ingénierie aéroportuaire
« Construire ensemble, durablement »

Département SNIA-Ouest
Unité instruction servitudes aéronautiques

Nos réf. : N° 2021/1615
Vos réf. : Votre courriel du 09/06/2021
Affaire suivie par : Hervé KERJOANT
snia-ouest-ads-bf@aviation-civile.gouv.fr
Tél. : 02 28 09 27 10

Bouguenais, le **06 JUIL. 2021**

D.D.T.M. d'Ille et Vilaine
Monsieur TAHIER Frédéric

Objet : MINIAC-MORVAN – PLU Porter à connaissance - Consultation

Par courriel cité en référence, vous nous informez que le conseil municipal de la commune de Miniac-Morvan, a prescrit la révision de son PLU, par délibération en date du 28 mai 2021.

Dans le cadre de la procédure de « porter à la connaissance », vous nous demandez de bien vouloir vous communiquer les documents ou informations, dans le domaine de notre compétence, qui pourraient être pris en compte dans l'élaboration de ce document.

Je vous informe que le territoire de cette commune est couvert par la servitude d'utilité publique relevant des compétences de l'aviation civile répertoriée dans la fiche que vous trouverez au verso de ce courrier.

En conséquence, je vous signale que mon service ne souhaite pas être consulté lorsque le projet de PLU aura été arrêté avant sa mise à l'enquête publique.


Le chef du département SNIA Ouest

Christophe PERROQUIN

.../...

PJ : Arrêté et circulaire du 25/07/1990

Commune de Miniac-Morvan

Révision du PLU

Fiche de Porter à Connaissance

1 – Liste des servitudes aéronautiques d'utilité publique :

| Symbole | Nom officiel de la servitude | Textes qui permettent de l'instituer | Acte l'ayant institué (arrêté, décret,...) | OBJET DE LA SERVITUDE |
|---------|---|--|--|--|
| T7 | Servitudes établies à l'extérieur des zones de dégagement | Code de l'Aviation Civile Articles R244-1 et D244-2 à D244-4. Code de l'urbanisme Articles L126-1 et R126-1 | Arrêté et circulaire du 25/07/1990 | Protection à l'extérieur des servitudes de l'aérodrome (constructions de plus de 50m). |

2 – Liste des projets en cours connus par le service de l'aviation civile :

Néant

**MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,
DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER**

Arrêté du 25 juillet 1990 relatif aux installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation

NOR : EQUA9000474A

Le ministre de la défense, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, le ministre des départements et territoires d'outre-mer, porte-parole du Gouvernement, et le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur,

Vu le code de l'urbanisme, et notamment son article R. 421-38-13 ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment ses articles R. 241-1 à R. 241-3, R. 244-1 et D. 244-1 ;

Vu l'arrêté du 31 décembre 1984 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques ;

Vu l'avis de la commission centrale des servitudes aéronautiques en date du 14 décembre 1988,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. - Les installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées comprennent :

a) En dehors des agglomérations, les installations dont la hauteur en un point quelconque est supérieure à 50 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau ;

b) Dans les agglomérations, les installations dont la hauteur en un point quelconque est supérieure à 100 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau.

Sont considérées comme installations toutes constructions fixes ou mobiles.

Sont considérées comme agglomérations les localités figurant sur la carte aéronautique au 1/500 000 (ou son équivalent pour l'outre-mer) et pour lesquelles des règles de survol particulières sont mentionnées.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux lignes électriques dont l'établissement est soumis à celles de la loi du 15 juin 1906 et des textes qui l'ont modifiée ainsi qu'à celles de l'arrêté du 31 décembre 1984 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques.

Art. 2. - Pour l'application du troisième alinéa de l'article R. 244-1 du code de l'aviation civile, ne peuvent être soumises à un balisage diurne et nocturne, ou à un balisage diurne ou nocturne, que les installations (y compris les lignes électriques) dont la hauteur en un point quelconque au-dessus du niveau du sol ou de l'eau est supérieure à :

a) 80 mètres, en dehors des agglomérations ;

b) 130 mètres, dans les agglomérations ;

c) 50 mètres, dans certaines zones, ou sous certains itinéraires où les besoins de la circulation aérienne le justifient, notamment :

- les zones d'évolution liées aux aérodromes ;

- les zones montagneuses ;

- les zones dont le survol à très basse hauteur est autorisé.

Toutefois, en ce qui concerne les installations constituant des obstacles massifs (bâtiments à usage d'habitation, industriel ou artisanal), il n'est normalement pas prescrit de balisage diurne lorsque leur hauteur est inférieure à 150 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau.

Le balisage des obstacles doit être conforme aux prescriptions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 3. - L'arrêté du 31 juillet 1963 définissant les installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées est abrogé.

Art. 4. - Les dispositions du présent arrêté sont applicables dans les territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte, sous réserve des dispositions applicables à chaque territoire en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

Art. 5. - Le directeur général de l'aviation civile, les chefs d'état-major de l'armée de terre, de la marine et de l'armée de l'air, le directeur de l'architecture et de l'urbanisme, le directeur général des collectivités locales, le directeur de la sécurité civile et le directeur des affaires économiques, sociales et culturelles de l'outre-mer sont

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 juillet 1990.

*Le ministre de l'équipement, du logement,
des transports et de la mer,*

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur du cabinet,
J.-C. SPINETTA*

Le ministre de la défense,

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur du cabinet civil et militaire,
D. MANDELKERN*

Le ministre de l'intérieur,

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur du cabinet,
C. VIGOUROUX*

*Le ministre des départements et territoires d'outre-mer,
porte-parole du Gouvernement,*

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur des affaires économiques,
sociales et culturelles de l'outre-mer,
G. BELORGEY*

Le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur,

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur du cabinet,
D. CADOUX*

Arrêté du 15 novembre 1990 autorisant Aéroports de Paris à prendre une participation dans le capital d'une société

NOR : EQUA9000973A

Par arrêté du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer et du ministre délégué au budget en date du 15 novembre 1990, Aéroports de Paris est autorisé à prendre une participation au capital de la société A.D.P. Management. La participation d'Aéroports de Paris est fixée à 680 000 F correspondant à 34 p. 100 du capital de la société A.D.P. Management.

Circulaire du 25 juillet 1990 relative à l'instruction des dossiers de demande d'autorisation d'installations situées à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement

NOR : EQUA9000475C

Paris, le 25 juillet 1990.

Le ministre de la défense, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, le ministre des départements et territoires d'outre-mer, porte-parole du Gouvernement, et le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, à MM. les préfets de région, les délégués du Gouvernement dans les territoires d'outre-mer, les préfets (directions départementales de l'équipement), les directeurs régionaux de l'équipement, les directeurs régionaux et chefs de service d'Etat de l'aviation civile, le directeur général d'Aéroports de Paris, les directeurs des travaux publics des départements et territoires d'outre-mer, les directeurs des aéroports principaux, les directeurs et chefs de service des travaux maritimes, le chef du service des bases aériennes, le chef du service technique des bases aériennes, les chefs des services spéciaux des bases aériennes, les directeurs des ports autonomes et services maritimes chargés des bases aériennes, le chef du service technique de la navigation aérienne, les chefs d'état-major des armées de terre, air, mer, le commandant de l'ALAT, le chef du service central de l'aéronautique navale, le directeur de la circulation

aérienne militaire, le directeur de l'infrastructure de l'air, les commandants des régions aériennes, les préfets maritimes et commandants d'arrondissement maritime, le commandant des forces aériennes de la zone Sud de l'océan Indien, le commandant des forces aériennes aux Antilles et en Guyane, le commandant des forces aériennes en Polynésie française, le commandant des forces aériennes en Nouvelle-Calédonie, le délégué à l'espace aérien

La présente circulaire, prise en application de l'arrêté du 25 juillet 1990 relatif aux installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation, a pour but de définir la procédure et les règles à appliquer pour l'instruction des dossiers concernant ces demandes d'autorisation d'installations.

I. - Rappel des dispositions réglementaires

L'article R. 244-1 du code de l'aviation civile stipule :

« A l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement en application du présent titre, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne est soumis à une autorisation spéciale du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées.

« Des arrêtés ministériels déterminent les installations soumises à autorisation.

« L'autorisation peut être subordonnée à l'observation de conditions particulières d'implantation, de hauteur ou de balisage suivant les besoins de la navigation aérienne dans la région intéressée.

« Lorsque les installations en cause ainsi que les installations visées par la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie qui existent à la date du 8 janvier 1959 constituent des obstacles à la navigation aérienne, leur suppression ou leur modification peut être ordonnée par décret pris après avis de la commission visée à l'article R. 242-1.

« Les dispositions de l'article R. 242-3 ci-dessus sont dans ce cas applicables. »

Les installations visées par cet article R. 244-1 du code de l'aviation civile sont définies par les dispositions de l'arrêté interministériel du 25 juillet 1990 prévoyant une autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées lorsque leur hauteur est supérieure à 50 mètres en dehors des agglomérations et 100 mètres dans les agglomérations.

L'article R. 421-38-13 du code de l'urbanisme stipule :

« Lorsque la construction est susceptible, en raison de son emplacement et de sa hauteur, de constituer un obstacle à la navigation aérienne et qu'elle est soumise pour ce motif à l'autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées, en vertu de l'article R. 244-1 du code de l'aviation civile, le permis de construire ne peut être délivré qu'avec l'accord des ministres intéressés ou de leurs délégués. Cet accord est réputé donné faute de réponse dans un délai d'un mois suivant la transmission de la demande de permis de construire par l'autorité chargée de son instruction. »

II. - Instruction des demandes d'autorisation

1. Installations soumises au permis de construire

La demande d'autorisation est constituée par le dossier de permis de construire.

Le service chargé de l'instruction de la demande de permis de construire transmet un exemplaire de la demande d'autorisation de construire à la direction régionale de l'aviation civile ou au service d'Etat de l'aviation civile ou à la direction générale d'Aéroports de Paris et à la région aérienne et, éventuellement, à la région maritime concernés, avec copie au chef du district aéronautique.

A cette demande, le service chargé de l'instruction de la demande de permis de construire doit :

- joindre un plan de situation de l'installation projetée à l'échelle 1/25 000 (ou 1/20 000) ;
- joindre un extrait du plan cadastral ;
- préciser la cote au pied de l'installation et sa hauteur.

2. Installations non soumises au permis de construire

Les déclarations adressées au directeur départemental de l'équipement, conformément aux dispositions de l'article D. 244-2 du code de l'aviation civile, sont transmises à la direction régionale de l'aviation civile ou au service d'Etat de l'aviation civile ou à la direction générale d'Aéroports de Paris et à la région aérienne et, éventuellement, à la région maritime concernés, avec copie au chef du district aéronautique.

A cette demande, le directeur départemental de l'équipement doit :

- joindre un plan de situation de l'installation projetée à l'échelle 1/25 000 (ou 1/20 000) ;
- joindre un extrait du plan cadastral ;
- préciser la cote au pied de l'installation et sa hauteur.

3. Instruction des demandes

a) Le directeur régional de l'aviation civile ou le chef de service d'Etat de l'aviation civile ou le directeur général d'Aéroports de Paris recueille l'avis du chef du district aéronautique (lorsqu'il existe).

b) Le directeur régional de l'aviation civile ou le chef de service d'Etat de l'aviation civile ou le directeur général d'Aéroports de Paris et le commandant de la région aérienne et le préfet maritime font parvenir leur décision au service chargé de l'instruction de la demande de permis de construire en respectant le délai d'un mois.

c) L'autorisation est accordée sous réserve, le cas échéant, d'une ou des deux conditions suivantes :

- balisage de l'obstacle ;
- limitation de sa hauteur.

d) Le directeur régional de l'aviation civile ou le chef de service d'Etat de l'aviation civile ou le directeur général d'Aéroports de Paris et le commandant de la région aérienne et le préfet maritime font parvenir leur décision au service chargé de l'instruction de la demande de permis de construire en respectant le délai d'un mois.

e) Le service chargé de l'instruction de la demande de permis de construire prend en considération les avis formulés.

f) Dans tous les cas et conformément à l'instruction relative au service d'information aéronautique, lorsque l'autorisation a été donnée et les installations réalisées, le directeur régional de l'aviation civile ou le chef de service d'Etat de l'aviation civile ou le directeur général d'Aéroports de Paris demande au service d'information aéronautique :

- de porter à la connaissance des navigateurs aériens, par voie de NOTAM, l'existence (ou la suppression) de tout obstacle dépassant 50 mètres au-dessus du sol hors agglomération et 100 mètres au-dessus du sol en agglomération ;
- de faire figurer (ou de supprimer) cet obstacle artificiel dans (de) la liste des obstacles artificiels isolés de l'AIP.

Si l'obstacle dépasse 100 mètres au-dessus du sol, le service de l'information aéronautique prend, en outre, les dispositions pour les faire figurer sur les cartes aéronautiques au 1/500 000 OACI (ou la carte équivalente pour l'outre-mer).

h) Le propriétaire de l'installation doit aviser le directeur général d'Aéroports de Paris ou le chef de district aéronautique, lorsqu'il existe, de toute interruption de fonctionnement du balisage, afin que l'information soit portée à la connaissance des navigateurs aériens par voie de NOTAM.

III. - Règles à appliquer

1. Principe général

Le refus de délivrer l'autorisation de construire une installation de hauteur supérieure à celle qui rend cette autorisation obligatoire doit être exceptionnel.

2. Balisage des obstacles

Il est rappelé qu'un balisage ne peut être prescrit que pour les installations (y compris les lignes électriques) dont la hauteur en un point quelconque au-dessus du niveau du sol ou de l'eau est supérieure à :

- a) 80 mètres, en dehors des agglomérations ;
- b) 130 mètres, dans les agglomérations ;
- c) 50 mètres, dans certaines zones, ou sous certains itinéraires où les besoins de la circulation aérienne le justifient, notamment :
 - les zones d'évolution liées aux aérodromes ;
 - les zones montagneuses ;
 - les zones dont le survol à très basse hauteur est autorisé.

Toutefois, en ce qui concerne les installations constituant des obstacles massifs, il n'est normalement pas prescrit de balisage diurne lorsque leur hauteur est inférieure à 150 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau.

3. Zones d'évolution liées aux aérodromes

Une attention particulière doit être de apportée à l'étude des dossiers relatifs aux projets d'installations situées dans les « zones d'évolution liées aux aérodromes » susceptibles d'être utilisées lors de l'exécution de procédures d'approche et de départ, et pouvant intéresser des zones hors servitudes de dégagement.

Dans ces zones, les obstacles peuvent être particulièrement contraignants et, dans certains cas, avoir une répercussion notable sur les minimums opérationnels de l'aérodrome entraînant, de ce fait, une réduction des taux de régularité.

IV. - Instruction des demandes d'installation des lignes électriques et des centres radioélectriques

Les lignes électriques et les centres radioélectriques, en raison de leur nature, font l'objet de procédures particulières ; ces procédures ne sont pas modifiées par la présente circulaire.

Les dossiers des lignes électriques sont instruits conformément à la loi du 15 juin 1906 et aux textes qui l'ont modifiée.

Les demandes d'installation des stations radioélectriques sont soumises à la procédure dite de la « CORESTA » (Commission d'étude de la répartition géographique des stations radioélectriques).

V. - Application de la circulaire dans les territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte

Chaque territoire peut établir une circulaire d'application à partir du texte applicable en métropole, en tenant compte des dispositions particulières locales.

Demeurent toutefois applicables dans les territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte les dispositions de la présente circulaire dans le cas où une circulaire particulière n'a pas été établie.

VI. - Toutes les dispositions antérieures ayant le même objet sont abrogées.

VII. - Les directeurs régionaux de l'aviation civile ou les chefs de services d'Etat de l'aviation civile, le directeur général d'Aéroports de Paris, les préfets (D.D.E.), les directeurs des travaux publics des départements et territoires d'outre-mer, les commandants des régions aériennes et les préfets maritimes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente circulaire, qui sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
J.-C. SPINETTA

Le ministre de la défense,

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet civil et militaire,
D. MANDELKERN

Le ministre de l'intérieur,

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
C. VIGOUROUX

Le ministre des départements et territoires d'outre-mer, porte-parole du Gouvernement,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet,
A. CHRISTNACHT

Le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur,

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
D. CADOUX

ANNEXE

LISTE DES NOMS ET ADRESSES DE (1)

- 1° Aéroports de Paris.
- 2° Directions régionales de l'aviation civile.
- 3° Services d'Etat et services de l'aviation civile outre-mer.
- 4° Districts aéronautiques.
- 5° Régions aériennes, régions maritimes et commandements des forces aériennes outre-mer.

(1) La liste des noms et adresses des correspondants civils et militaires peut être consultée au *Bulletin officiel* du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.

MINISTÈRE DE LA CULTURE, DE LA COMMUNICATION ET DES GRANDS TRAVAUX

COMMUNICATION

Arrêté du 8 novembre 1990 relatif au Grand Prix national de la création audiovisuelle

NOR : MICT9000708A

Le ministre de la culture, de la communication et des grands travaux et le ministre délégué à la communication,

Vu le décret n° 88-823 du 18 juillet 1988 relatif aux attributions du ministre de la culture, de la communication et des grands travaux ;

Vu le décret n° 88-835 du 20 juillet 1988 relatif aux attributions du ministre délégué auprès du ministre de la culture, de la communication et des grands travaux, chargé de la communication,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. - Il est institué un Grand Prix national de la création audiovisuelle destiné à consacrer chaque année les mérites d'un auteur, d'un réalisateur, d'un acteur, d'une personnalité ou d'un organisme dont l'œuvre, la carrière ou le travail ont particulièrement servi la création audiovisuelle française.

Art. 2. - Ce prix est décerné par le ministre chargé de la communication.

Il est attribué sur proposition d'un jury, présidé par le directeur général du Centre national de la cinématographie, composé de personnalités désignées pour un an, éventuellement renouvelable, par le ministre chargé de la communication.

Art. 3. - Le directeur général du Centre national de la cinématographie est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 8 novembre 1990.

Le ministre délégué à la communication,
CATHERINE TASCA

Le ministre de la culture, de la communication et des grands travaux,
JACK LANG

MAIRIE DE MINIAC - MORVAN



DÉPARTEMENT d'ILLE-et-VILAINE - 35540

Tél. : 02 99 58 51 77

Fax : 02 99 58 03 55

PLAN LOCAL D'URBANISME

V. ANNEXES

1 - Servitudes d'utilité publique

2 - Annexes sanitaires

3 - Droit de préemption urbain

4 - Dossier Loi Barnier

Projet arrêté en date du : 02/05/2023

Enquête publique du 08/09/2023 au
12/10/2023

Vu pour être annexé à la délibération
d'approbation en date du : 29/01/2024



MAIRIE DE MINIAC - MORVAN



DÉPARTEMENT d'ILLE-et-VILAINE - 35540

Tél. : 02 99 58 51 77

Fax : 02 99 58 03 55

PLAN LOCAL D'URBANISME

V.3 Annexes sanitaires

Projet arrêté en date du : 02/05/2023

Enquête publique du 8 septembre 2023 au
12 octobre 2023

Vu pour être annexé à la délibération
d'approbation en date du : 29/01/2024



Sommaire

| | |
|--|-----------|
| V.3 ANNEXES SANITAIRES | 1 |
| Sommaire | 2 |
| Préambule | 3 |
| Cadre législatif..... | 3 |
| Gestion des déchets | 4 |
| Collectes | 4 |
| Des mesures d'aide à la réduction des déchets..... | 4 |
| Les infrastructures de collecte et de traitement | 4 |
| Eau potable | 6 |
| Assainissement | 10 |
| Assainissement collectif des eaux usées..... | 10 |
| Assainissement non-collectif des eaux usées..... | 15 |
| La gestion des eaux pluviales | 16 |
| Classement sonore des voies | 18 |
| Site d'information sur les sols (SIS) | 20 |

Préambule

Cadre législatif

Article R151-53 du code de l'urbanisme

Figurent également en annexe au plan local d'urbanisme, s'il y a lieu, [...] :

Les zones délimitées en application de l'article L. 2224-10 du code général des collectivités territoriales et les schémas des réseaux d'eau et d'assainissement et des systèmes d'élimination des déchets, existants ou en cours de réalisation, en précisant les emplacements retenus pour le captage, le traitement et le stockage des eaux destinées à la consommation, les stations d'épuration des eaux usées et le stockage et le traitement des déchets ;

Article L2224-10 du code général des collectivités publiques

Les communes ou leurs établissements publics de coopération délimitent, après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Les zones d'assainissement collectif où elles sont tenues d'assurer la collecte des eaux usées domestiques et le stockage, l'épuration et le rejet ou la réutilisation de l'ensemble des eaux collectées ;

2° Les zones relevant de l'assainissement non collectif où elles sont tenues d'assurer le contrôle de ces installations et, si elles le décident, le traitement des matières de vidange et, à la demande des propriétaires, l'entretien et les travaux de réalisation et de réhabilitation des installations d'assainissement non collectif ;

3° Les zones où des mesures doivent être prises pour limiter l'imperméabilisation des sols et pour assurer la maîtrise du débit et de l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement ;

4° Les zones où il est nécessaire de prévoir des installations pour assurer la collecte, le stockage éventuel et, en tant que de besoin, le traitement des eaux pluviales et de ruissellement lorsque la pollution qu'elles apportent au milieu aquatique risque de nuire gravement à l'efficacité des dispositifs d'assainissement.

Gestion des déchets

Collectes

La collecte et le traitement des déchets est assurée par Saint-Malo Agglomération. Le tri sélectif a été mis en place sur l'agglomération. Le ramassage hebdomadaire des ordures ménagères est donc dissocié de celui des déchets recyclables (tous les 15 jours).

Pour les déchets en verre, la commune dispose de deux points de collecte volontaire situés sur le parking du cimetière et au niveau du Stade.

Des mesures d'aide à la réduction des déchets

Saint-Malo Agglomération met en place un certain nombre de mesures afin de favoriser la réduction des déchets et la sensibilisation de la population. Parmi ces actions, une aide au financement d'un composteur est mise en place pour les particuliers.

Les infrastructures de collecte et de traitement

Déchèterie

La déchèterie de Miniac-Morvan est un équipement intercommunal géré au niveau de Saint-Malo Agglomération. Elle se situe au Sud de Vieux Bourg, près du hameau dit « Le Gavre »

Cette déchèterie fait partie des cinq sites de récupération et de valorisation des déchets à l'échelle de l'agglomération. Le dépôt de déchet, préalablement trié, est réservé aux habitants de l'agglomération. Elle est ouverte 5 jours par semaine. Elle permet notamment d'y déposer les déchets verts, les DEEE (déchets d'équipements électriques et électronique) ainsi que les encombrants.



Déchèterie de Miniac Morvan

Améliorer la collecte

L'organisation et l'aménagement des futurs quartiers comme ceux existants peut être un moyen d'améliorer les conditions de collecte des déchets en mutualisant les espaces dédiés aux bacs individuels ainsi qu'en installant des points d'apport volontaires. Cela permet de réduire les manœuvres des camions et les efforts des éboueurs. D'autre part, la mise en place composteurs communs est aussi un autre moyen de réduire les déchets produits.





Répartition des centres de déchet sur SMA

L'UTOM

Implantée au lieu-dit « La Boudeville » sur Saint-Malo, l'Usine de Traitement des Ordures Ménagères a été remise en activité en 2011. Les refus de compostage sont acheminés vers l'usine d'incinération de Taden et servent de combustible pour produire de l'électricité.

SMA a rénové son UTOM pour répondre aux normes les plus exigeantes sur la qualité sanitaire du compost. Un travail qui permet d'entretenir un partenariat étroit avec « Terres de Saint-Malo » qui travaille sous le label « Prince de Bretagne », et qui regroupe une centaine de maraîchers exploitants du territoire.

Le centre de tri

Ouvert en 1996, le centre de tri était à l'origine destiné à traiter les déchets recyclables des habitants de la ville de Saint-Malo, avec une capacité de 2 000 tonnes par an.

Depuis l'extension de la collecte sélective à toutes les communes de Saint-Malo Agglomération, le 1er juin 2006, le tonnage annuel de déchets recyclables collecté est passé à près de 6 000 tonnes.

Les travaux d'extension, ont permis l'amélioration du procédé de tri, l'optimisation et la sécurisation des conditions de circulation et des conditions de travail.

Eau potable

Une gestion communautaire de l'eau

Le réseau d'eau potable est géré au niveau intercommunal par le Syndicat Intercommunal des Eaux de Beaufort. La production est assurée par Saint-Malo Agglomération qui en a délégué la gestion à Véolia.

Le territoire syndical s'étend sur la rive droite de l'estuaire de la Rance, depuis Miniac-Morvan au Sud, Dol-de-Bretagne et Cherrueix à l'Est, jusqu'à la baie du Mont-Saint-Michel au Nord. Il regroupe 35 communes représentant une population d'environ 60 000 habitants vivant là annuellement. La période estivale voit ces effectifs fortement s'amplifier par l'attrait touristique du territoire.



Le réseau de distribution

La commune ne capte pas d'eau pour la consommation sur son territoire. L'eau potable est distribuée par le Syndicat Intercommunal des Eaux de Beaufort qui se compose 32 000 abonnés.

Des réserves limitées

Le syndicat est actuellement alimenté par différentes retenues d'eau comme celles de Beaufort et Mireloup sur Plerguer qui totalisent plus de 2,6 millions de m³ ainsi que de plus petites réserves (Landal, Bois-Joli) de plus faibles capacités. Un rehaussement des barrages de Mireloup et Beaufort est envisagé afin d'étendre leur capacité de stockage et répondre à une consommation croissante d'année en année.

En effet, le Nord de l'Ille et Vilaine est pauvre en eau comme en témoigne le déficit résiduel estimé à 4 millions de m³ à l'échelle du syndicat des eaux de Beaufort.

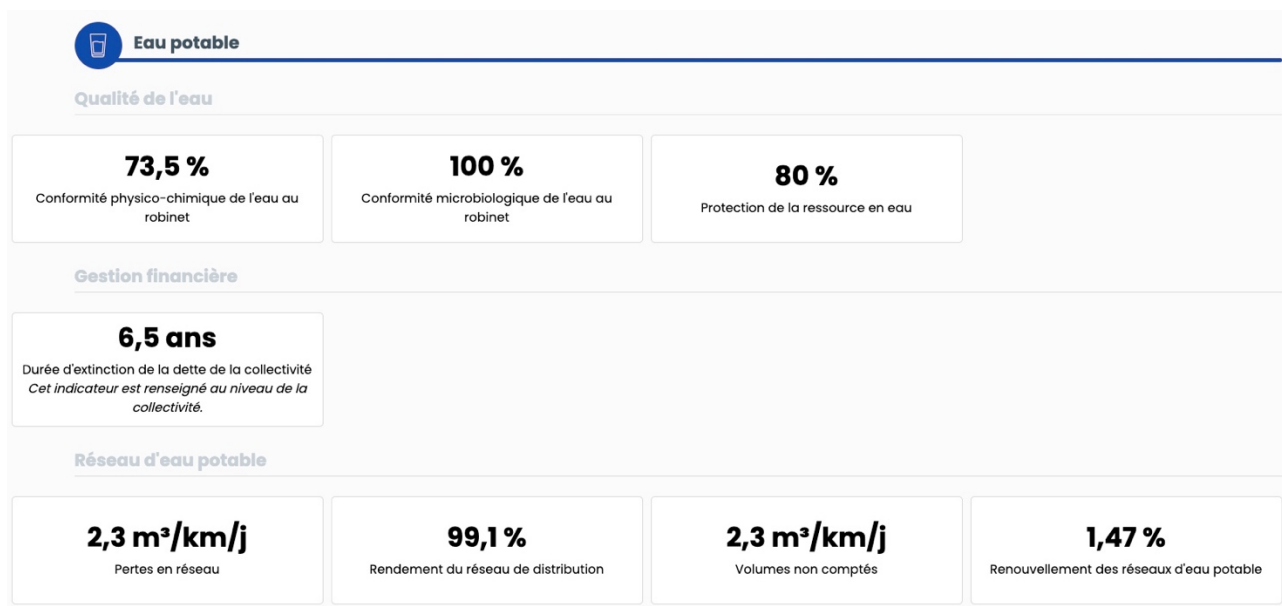
Une volonté de réduire la consommation

Un effort dans la réduction de consommation des ménages est un objectif défendu sur le territoire du syndicat qui souhaite tendre à moins de 20m³ par an et par habitant

En 2019, le nombre d'abonnés sur Miniac-Morvan atteignait 2 081 pour une consommation de 157 807 m³. Rapporté au nombre moyen d'habitant par ménage cela fait environ 28m³ par habitants. Cependant, cet indicateur est à prendre avec précaution car la commune accueille de grandes entreprises qui peuvent avoir une consommation importante.

Qualité de la ressource distribuée

Le bilan de qualité de l'eau réalisé régulièrement par l'ARS révèle une qualité microbiologique et physicochimique conformes aux exigences sanitaires.



sources : serviceeaufrance.fr

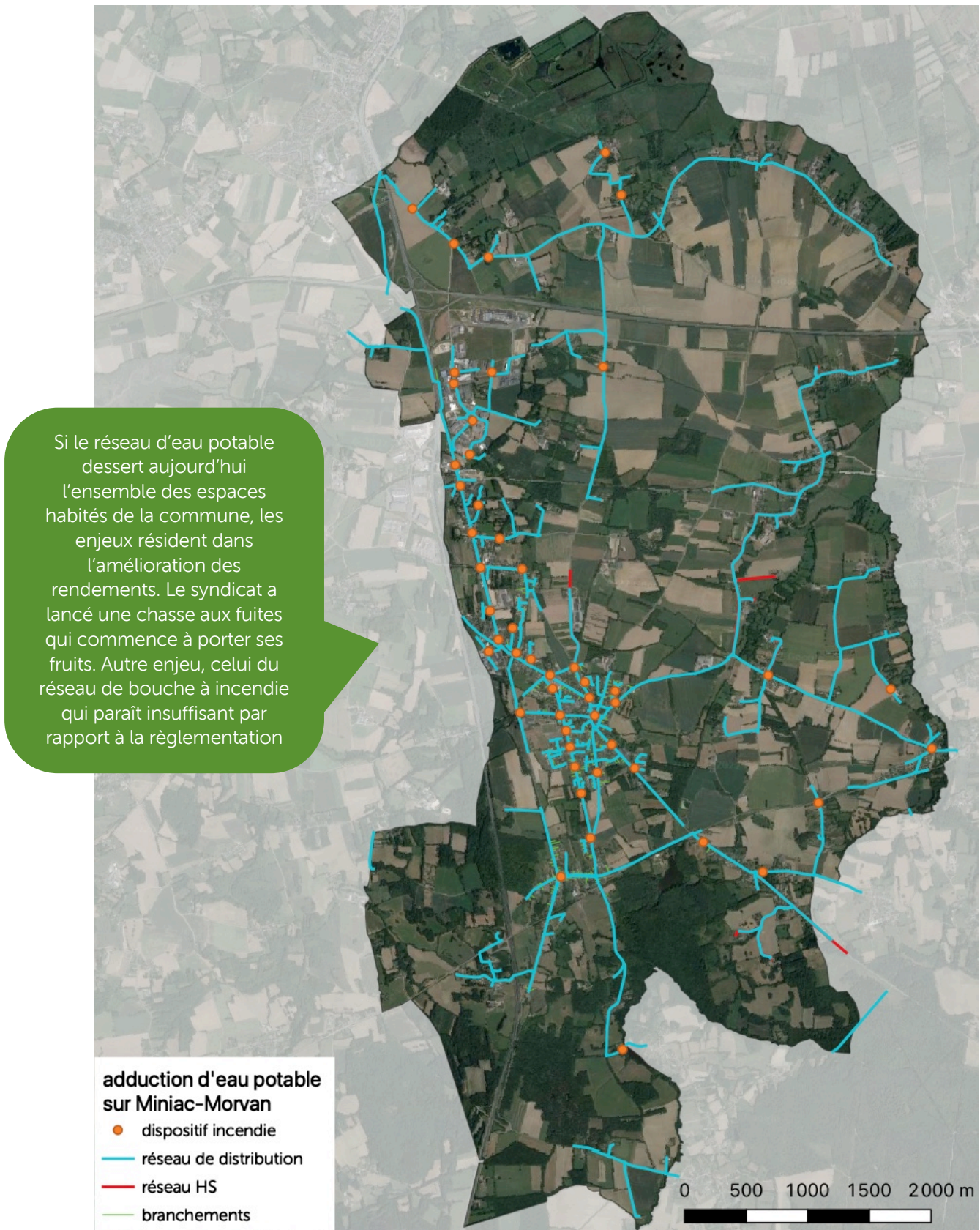
Estimations de la hausse des consommations par rapport au projet du PLU

La production d'eau potable est actuellement suffisante pour répondre aux besoins de la population actuelle. La commune souhaite construire environ 290 nouveaux logements sur les 10 prochaines années. Cela devrait permettre à la commune d'atteindre environ 4920 habitants à l'horizon 2033.

Cette croissance démographique aura pour incidence une augmentation des prélèvements dans la ressource en eau pour l'alimentation en eau potable. Si on considère qu'un abonné consomme en moyenne 216 litres d'eau par jour, sur la base de ce ratio et en partant du fait que 1 logement = 1 abonné, on peut estimer que le développement de l'urbanisation (290 nouveaux logements maximum = 290 nouveaux abonnés) et donc l'accroissement démographique prévu dans le PLU, générera une demande supplémentaire de 62 m³/j, soit environ 22 600 m³/an. Cela représente environ 0,8% de la quantité d'eau aujourd'hui facturée à l'échelle du syndicat. Une étude plus globale à l'échelle de l'ensemble du territoire desservi permettrait de garantir l'adduction à long terme.

Concernant, la protection de la ressource, si aucun captage d'eau potable n'est présent sur le territoire communal, les captages de Beaufort et Mireloup implantés sur la commune voisine de Plerguer bénéficient de périmètres de protection qui ne concernent pas Miniac-Morvan.

Enfin, dans le règlement du PLU, il est précisé que toute construction à usage d'habitation ou d'activités doit être raccordée au réseau public d'eau potable mais doit aussi d'être équipé d'un dispositif de récupération d'eau de pluie.



Si le réseau d'eau potable dessert aujourd'hui l'ensemble des espaces habités de la commune, les enjeux résident dans l'amélioration des rendements. Le syndicat a lancé une chasse aux fuites qui commence à porter ses fruits. Autre enjeu, celui du réseau de bouche à incendie qui paraît insuffisant par rapport à la réglementation

Réseau AEP sur Miniac-Morvan

Sources : Véolia

Assainissement

Assainissement collectif des eaux usées



Communauté
d'Agglomération
du Pays
de Saint-Malo

LES CHIFFRES CLÉS POUR 2021 Assainissement Collectif

 **18** communes

 **56 466** abonnés à
l'assainissement collectif

 **24** stations de traitement
des eaux usées

 **3 862 482**
m³ d'eaux traitées

 **184 160** EH de
capacité épuratoire

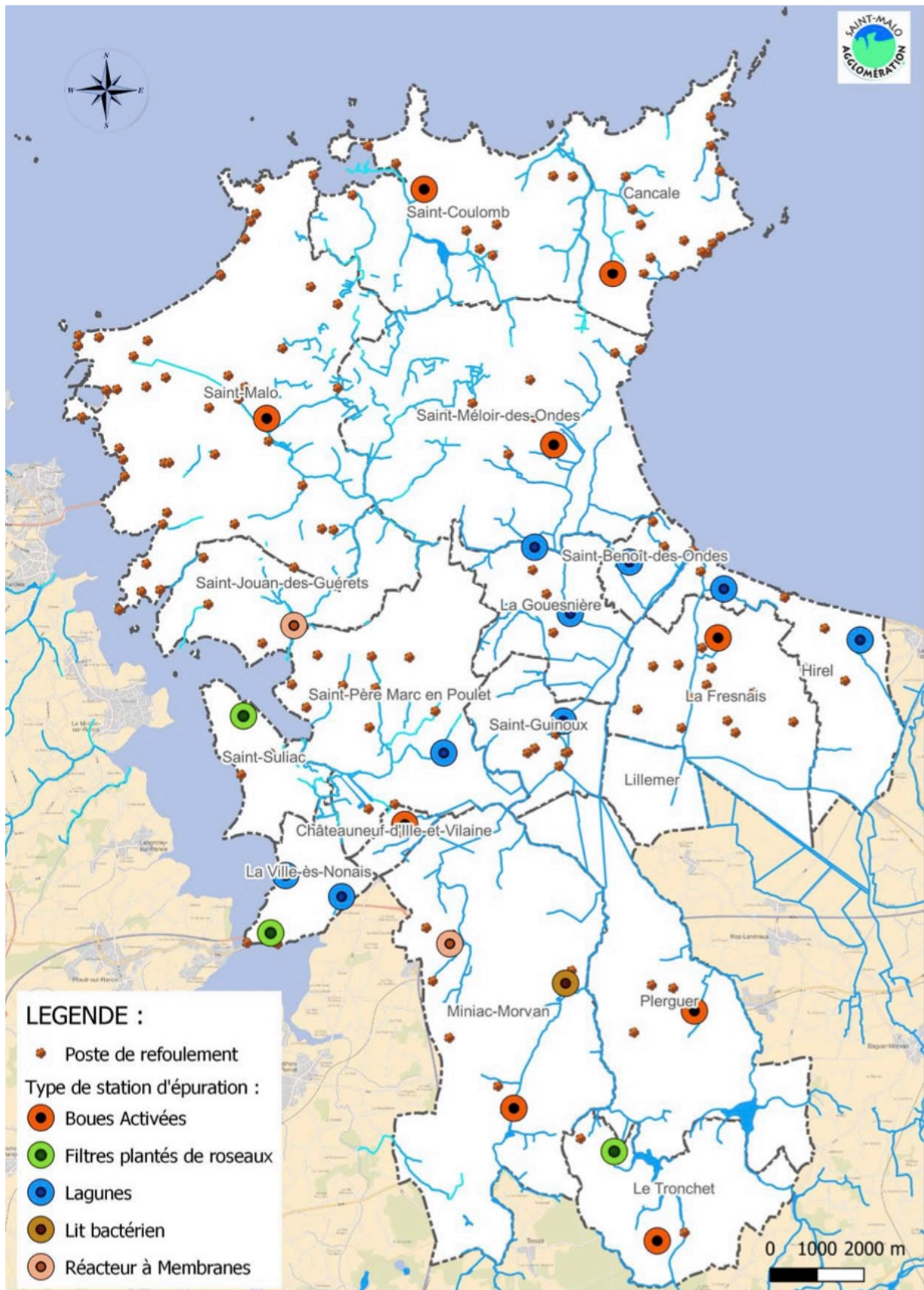
 **2 031**
Tonnes de boues évacuées

 **135** postes de
relèvement

 **1020** km de
réseaux dont 627 km de
réseaux d'eaux usées

 **2 046 311** € de
travaux engagés

 **3,00** € TTC/m³ (moyenne
sur la base de 120 m³/an)



| | | Valeur 2020 | Valeur 2021 |
|---------|---|-------------|-------------|
| | Indicateurs descriptifs des services | | |
| D201.0 | Estimation du nombre d'habitants desservis par un réseau de collecte des eaux usées, unitaire ou séparatif | 3 709 | 3 842 |
| D202.0 | Nombre d'autorisations de déversement d'effluents d'établissements industriels au réseau de collecte des eaux usées | 0 | 4 |
| D203.0 | Quantité de boues issues des ouvrages d'épuration [tMS] | 58,3 | 78,9 |
| D204.0 | Prix TTC du service au m ³ pour 120 m ³ [€/m ³] | 3,33 | 3,34 |
| | Indicateurs de performance | | |
| P201.1 | Taux de desserte par des réseaux de collecte des eaux usées | ___% | ___% |
| P202.2B | Indice de connaissance et de gestion patrimoniale des réseaux de collecte des eaux usées [points] | 15 | 15 |
| P203.3 | Conformité de la collecte des effluents aux prescriptions définies en application du décret 94-469 du 3 juin 1994 modifié par le décret du 2 mai 2006 | 100% | 100% |
| P204.3 | Conformité des équipements d'épuration aux prescriptions définies en application du décret 94-469 du 3 juin 1994 modifié par le décret du 2 mai 2006 | 100% | 100% |
| P205.3 | Conformité de la performance des ouvrages d'épuration aux prescriptions définies en application du décret 94-469 du 3 juin 1994 modifié par le décret du 2 mai 2006 | 100% | 100% |
| P206.3 | Taux de boues issues des ouvrages d'épuration évacuées selon des filières conformes à la réglementation | 100% | 100% |
| P207.0 | Montant des abandons de créance ou des versements à un fonds de solidarité [€/m ³] | 0,0081 | 0 |
| P251.1 | Taux de débordement des effluents dans les locaux des usagers [nb/1000hab] | 0 | 0 |
| P252.2 | Nombre de points du réseau de collecte nécessitant des interventions fréquentes de curage par 100 km de réseau [nb/100 km] | 0 | 0 |
| P253.2 | Taux moyen de renouvellement des réseaux de collecte des eaux usées | 0% | 0,17% |
| P254.3 | Conformité des performances des équipements d'épuration au regard des prescriptions de l'acte individuel pris en application de la police de l'eau | 100% | 71% |
| P255.3 | Indice de connaissance des rejets au milieu naturel par les réseaux de collecte des eaux usées | 20 | 20 |
| P256.2 | Durée d'extinction de la dette de la collectivité [an] | ___ | 3,5 |
| P257.0 | Taux d'impayés sur les factures d'eau de l'année précédente | 0,23% | 0,06% |
| P258.1 | Taux de réclamations [nb/1000ab] | 0 | 0 |

tableau récapitulatif des indicateurs liés à l'assainissement collectif sur Miniac-Morvan (sources : rapport de 2021 - SMA)

Au total, le réseau d'assainissement des eaux usées de Miniac-Morvan est aujourd'hui estimé à plus de 22 km. Il s'étend sur la plupart des espaces agglomérés de la commune à travers trois réseaux principaux.

Réseau et station du bourg

Le bourg, le Vieux-Bourg, et le hameau le Rocher sont raccordés à la station d'épuration située au Sud du bourg, à proximité du carrefour de l'ancienne RN 176 et de la départementale D73 ;

La station d'épuration du bourg est située à proximité du carrefour de la Butte, en bordure de la D73. Elle dispose d'une capacité nominale de 4 000 EH. Sur les données 2020, sa charge maximale a été de 2 924 EH (2 311 en moyenne). Elle dispose donc d'une marge par rapport à sa capacité maximale. Les eaux épurées de cette station sont rejetées dans la Molène qui coule à proximité.



Réseau et station d'Actipole

Initialement, une première STEP avait été aménagée au Sud de la zone pour répondre aux besoins d'assainissement de la zone. Cette dernière insuffisante et victime de dysfonctionnement a été remplacée par une nouvelle station située tout au Nord de la zone, à proximité des bâtiments des transports Guevel.

Cette station d'épuration de type « boue activée » dispose d'une capacité nominale 3000 EH (année 2020) afin de répondre aux besoins liés à l'extension de la zone d'activités. Une vingtaine de branchement sont recensés ce qui correspond aux entreprises de la zone. La charge moyenne mesurée est de 540 EH (année 2020) ce qui montre qu'elle est largement en sous-charge par rapport à sa capacité. Les eaux traitées sont rejetées dans le ruisseau du Bois Hamon.

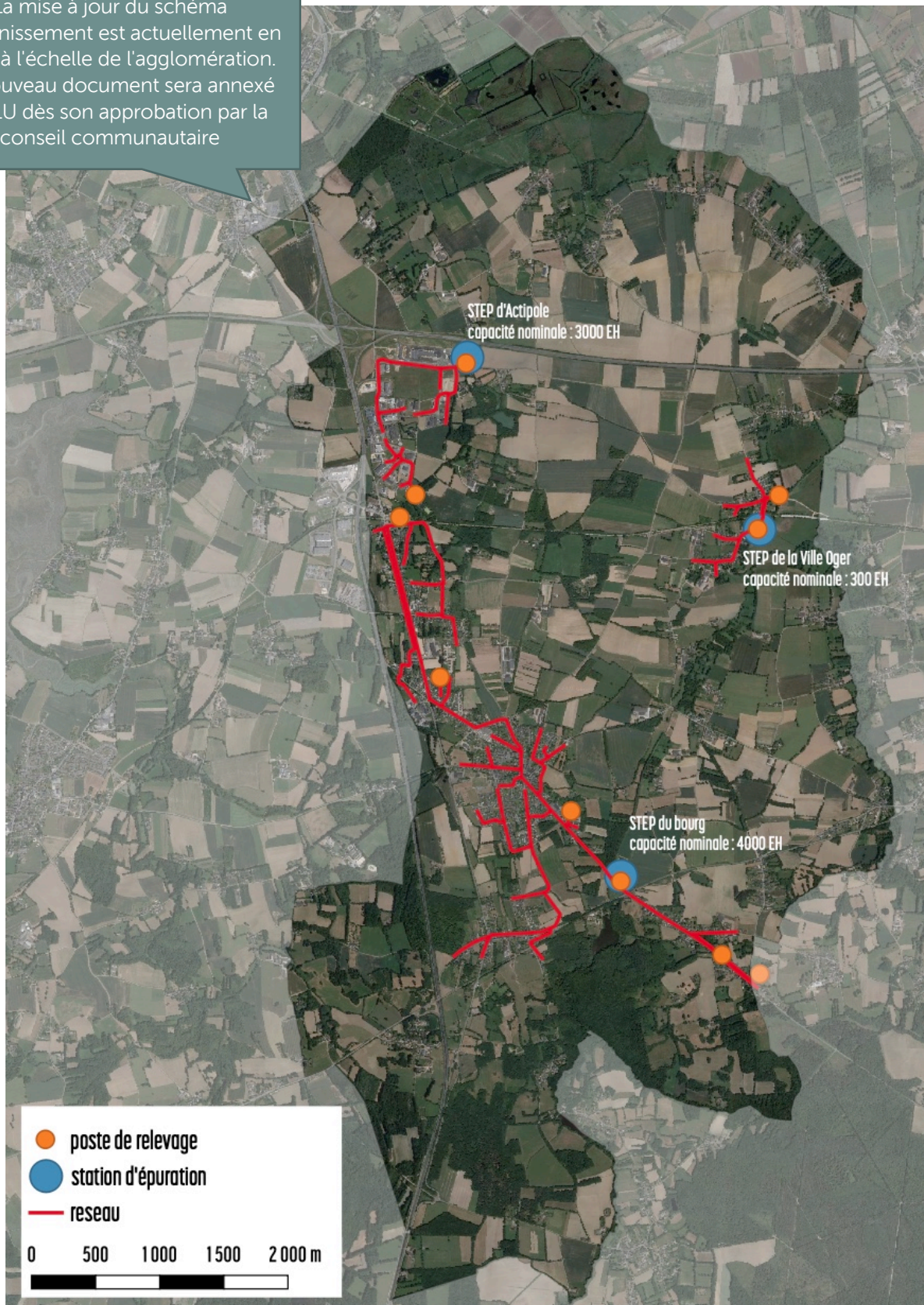
Réseau et station de la Ville Oger

La station d'épuration de la ville Oger (La Roussaie), de type « lit bactérien » a une capacité nominale de 300 EH. Son inauguration date de 2017. L'objectif étant le raccordement des hameaux proches de la ville Oger, des Herlevins et de la Ville Aubry sur un total de 120 habitations. Sa charge moyenne est de 234 EH (année 2020).



Station d'épuration de la Ville Oger

La mise à jour du schéma d'assainissement est actuellement en cours à l'échelle de l'agglomération. Ce nouveau document sera annexé au PLU dès son approbation par le conseil communautaire



Synoptique du réseau d'assainissement sur Miniac-Morvan

Sources : Saint-Malo Agglomération

Assainissement non-collectif des eaux usées



Communauté
d'Agglomération
du Pays
de Saint-Malo

LES CHIFFRES CLÉS POUR 2021 Assainissement Non Collectif

 **18** communes

 **91 459** € de recette

 **2058** installations

contrôlées non conformes ne
présentant pas de dangers pour la
santé ou l'environnement

 **3680**

installations contrôlées
depuis la création des
services (périmètre non
constant)

 **1545** installations

contrôlées conformes ou mises en
conformité

 **3804** clients du

service public
d'assainissement non collectif

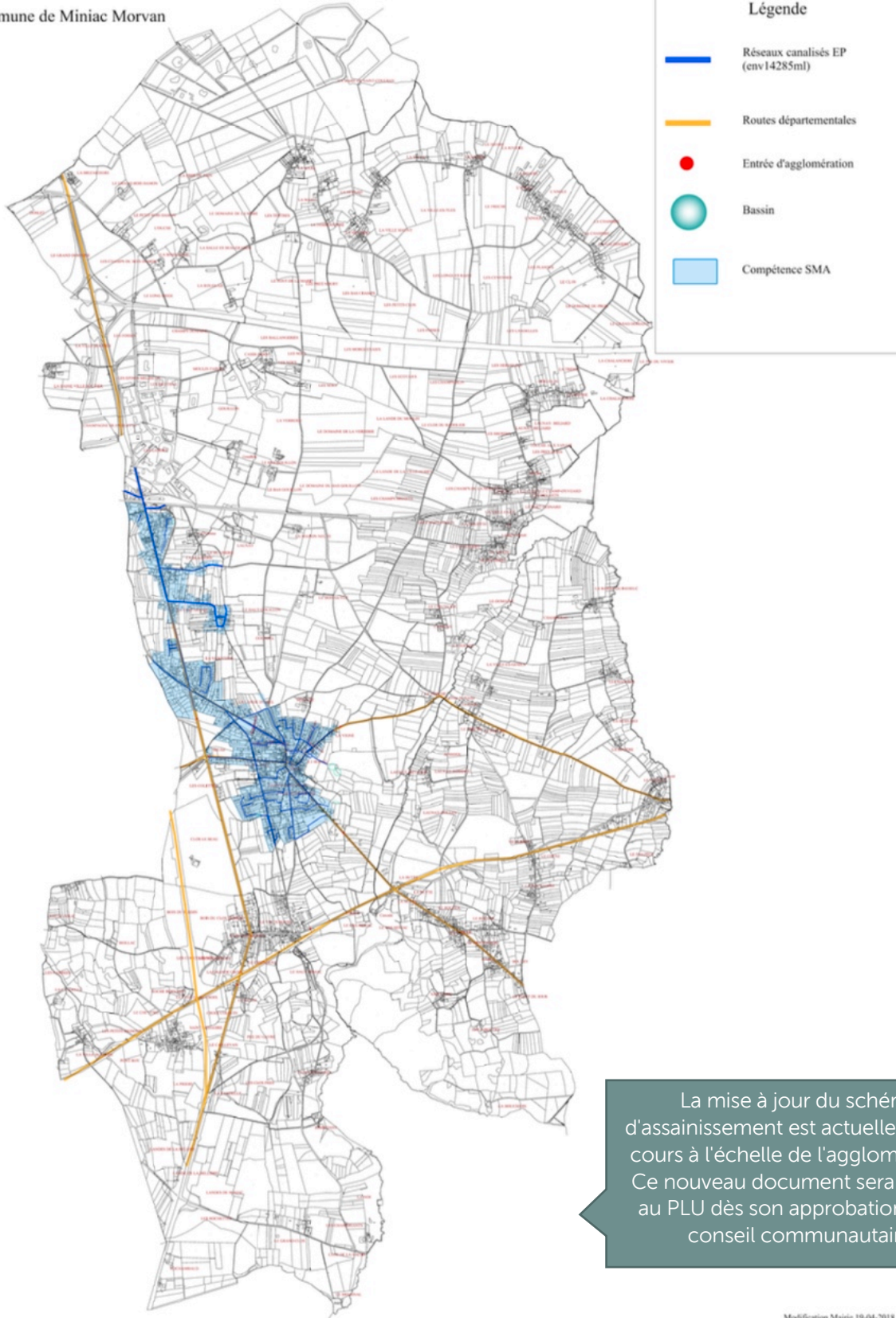
 **9130** habitants

relevant du service public
d'assainissement non collectif

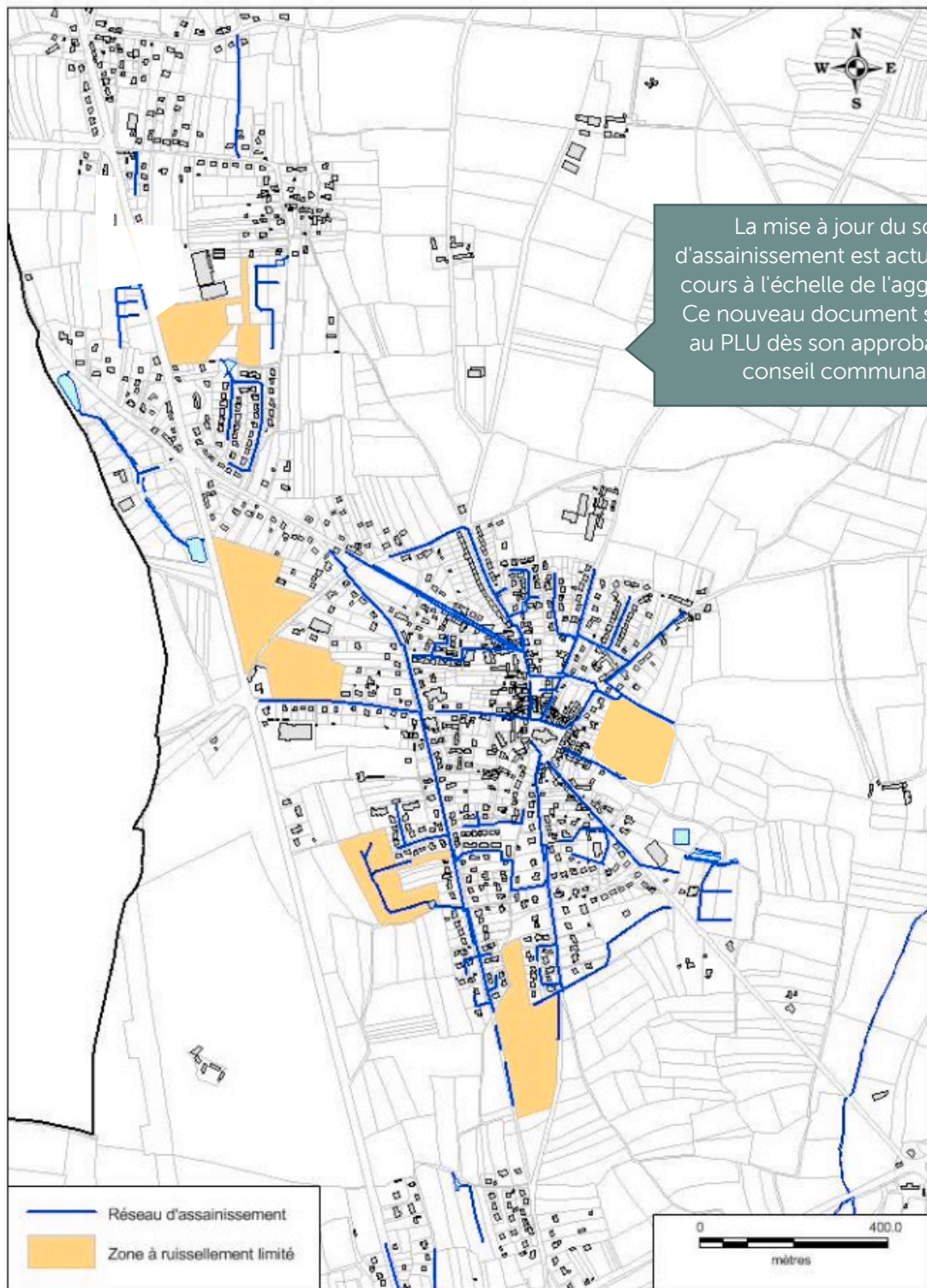
Sources : SMA

La gestion des eaux pluviales

Commune de Miniac Morvan



Zonage d'assainissement des eaux de pluie - Sources : Commune de Miniac-Morvan



Zonage d'assainissement des eaux de pluie sur le bourg - Sources : Commune de Miniac-Morvan

Classement sonore des voies

CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES

Annexe 2 à l'arrêté préfectoral du 17/11/2008

Tableaux récapitulatifs des tronçons classés

2.1. - SECTEUR NORD DOL

| | | |
|------------------------------------|-------------|-------------------|
| BAGUER PICAN..... | N 176 | |
| CANCALE..... | | D 76/D 201 |
| CHATEAUNEUF d'ILLE-et-VILAINE..... | N 137 | |
| DOL de BRETAGNE..... | N 176 | D 155/D795 |
| HIREL..... | | D 155 |
| LA GOUESNIERE..... | | D 4/D 76 |
| LA RICHARDAIS..... | | D 114/D 168/D 266 |
| LA VILLE es NONAIS..... | N 176 | |
| LE VIVIER sur MER..... | | D 155 |
| MINIAC MORVAN..... | N 137/N 176 | |
| MONT-DOL..... | N 176 | D 155 |
| PLEINE FOUGERES..... | N 176 | |
| PLERGUER..... | N 176 | |
| PLEURTUIT..... | | D 266/D 168 |
| ROZ LANDRIEUX..... | N 176 | |
| ROZ sur COUESNON..... | N 176 | |
| SAINS..... | N 176 | |
| SAINT BENOIT des ONDES..... | | D 155 |
| SAINT BRIAC sur MER..... | | D 603 |
| SAINT BROLADRE..... | N 176 | |
| SAINT COULOMB..... | | D 355 |
| SAINT GEORGES de GREHAIGNE..... | N 176 | |
| SAINT JOUAN des GUERETS..... | N 137 | D 4 |
| SAINT LUNAIRE..... | | D 786/D 603/D 168 |
| SAINT MELOIR des ONDES..... | | D 155/D 76 |
| SAINT PERE..... | N 137 | D 4 |

18/10/2000

Tableau récapitulatif des tronçons classés

Secteur Nord Dol

| Nom du tronçon | Débutant | Finissant | Communes | Catégorie | Largeur du secteur affecté par le bruit |
|--------------------------|--|---------------------------------------|---|-----------|---|
| Routes nationales | | | | | |
| RN 137 | INTER RD 29 PR 53+365 (St Grégoire) | Bretelle RD 4 PR 111+150 | Châteauneuf, Miniac Morvan, St Jouan, St Père | 2 | 250 m |
| RN 137 | Bretelle RD 4 PR 111+150 | INT D 301 PR 113+000 (St Malo) | St Jouan, St Malo | 1 | 300m |
| RN 176 | LIMITE DE LA MANCHE | LIMITE DES COTES D'ARMOR | Baguer Pican, Dol, La Ville es Nonais, Miniac Morvan, Mont Dol, Plaine Fougères, Plerguer, Roz Landrieux, Roz sur Couesnon, Sains, St Broadre, St Georges de Grehaigne | 2 | 250 m |

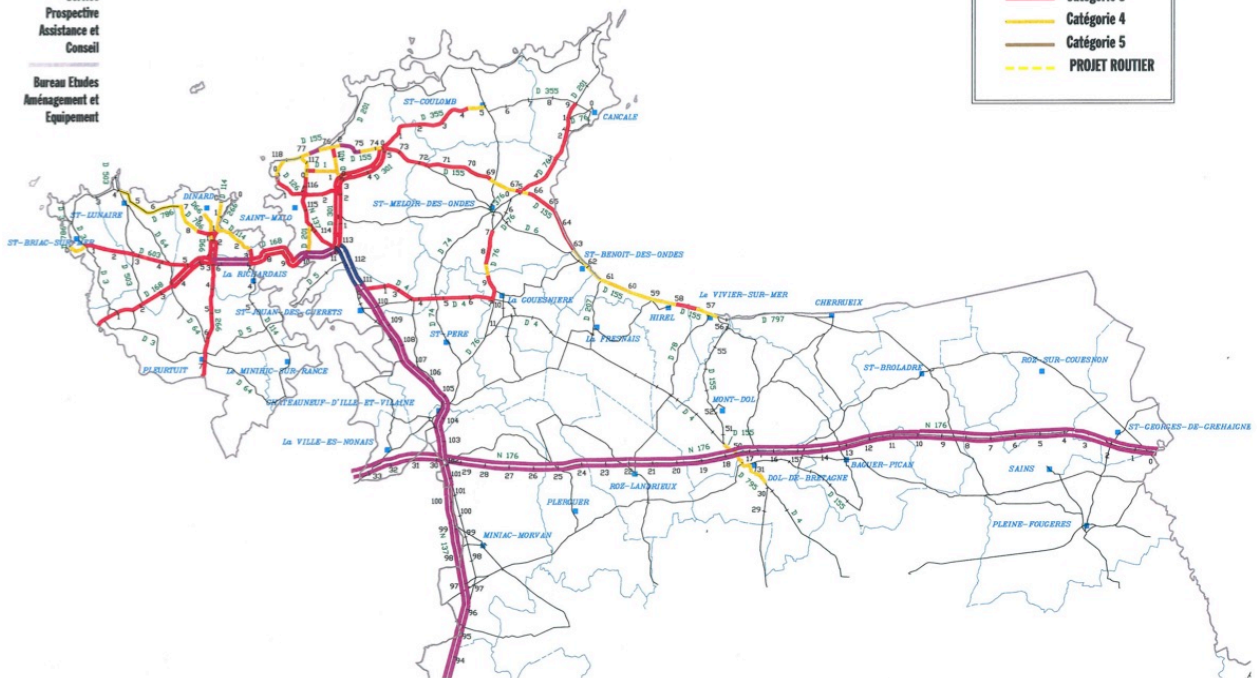


Direction
Départementale
de l'Équipement

Île-et-Vilaine

Service
Prospective
Assistance et
Conseil

Bureau Etudes
Aménagement et
Équipement



LEGENDE
RESEAU ROUTIER ET SNCF

- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5
- - - PROJET ROUTIER

Site d'information sur les sols (SIS)

Obligation(s) réglementaire(s) liée(s) aux parcelles - SIS/SUP (1/1)

Identifiant de l'obligation réglementaire liée à la parcelle

SSP00070470101

Identifiant de l'information de l'administration liée à l'obligation réglementaire

SSP000704701

Ancien identifiant SIS

35SIS11685

Type d'obligation réglementaire

| Secteur d'information sur les Sols (SIS) | Servitude d'Utilité Publique (SUP) |
|--|------------------------------------|
| X | |

Code INSEE

35179

Date de dernière mise à jour

30/09/2020

Date de l'Arrêté Préfectoral

Non renseignée

Nom(s) Usuel(s)

Non renseigné

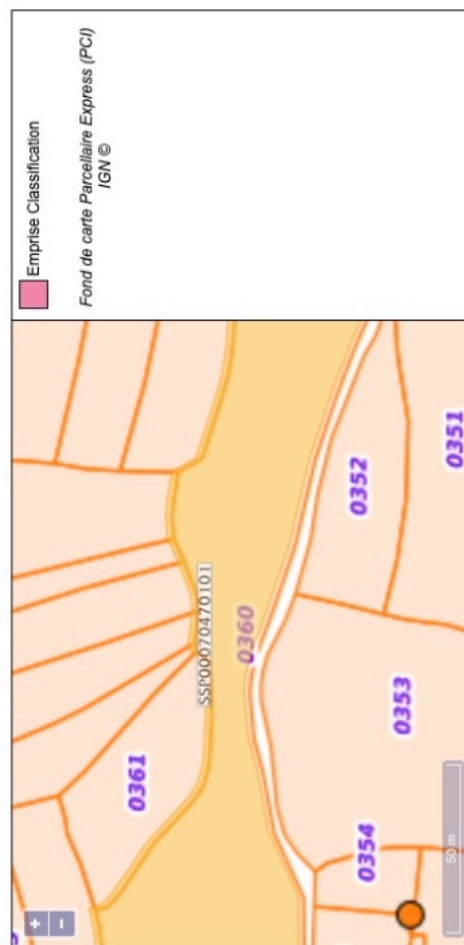
Description

Le site correspond à un ancien lieu de collecte et de stockage de déchets, dont les ordures ménagères.

Carte(s) et plan(s)

Non renseigné(s)

Carte(s) et plan(s)



Périmètre de la classification

Parcelle(s) concernée(s)

| Commune | Feuille | Section | Numéro | Code dép. |
|---------------|---------|---------|--------|-----------|
| MINIAC MORVAN | 2 | 0G | 360 | 35 |

Obligation(s) réglementaire(s) liée(s) aux parcelles - SIS/SUP (1/1)

Identifiant de l'obligation réglementaire liée à la parcelle

SSP00008000101

Identifiant de l'information de l'administration liée à l'obligation réglementaire

SSP000080001

Ancien identifiant SIS

35SIS02520

Type d'obligation réglementaire

| Secteur d'information sur les Soils (SIS) | Servitude d'Utilité Publique (SUP) |
|---|------------------------------------|
| X | |

Code INSEE

35179

Date de dernière mise à jour

30/09/2020

Date de l'Arrêté Préfectoral

Non renseignée

Nom(s) Usuel(s)

Non renseigné

Description

Le site correspond à un chemin creux qui a été remblayé par des déchets, dont les ordures ménagères.

Carte(s) et plan(s)

Non renseigné(s)

Carte(s) et plan(s)



LE DROIT DE PREEMPTION URBAIN

Le Droit de Prémption Urbain s'appliquera sur la commune dans les zones délimitées par le P.L.U. approuvé en application de l'article L.211-1 et suivant du Code de l'Urbanisme.

Les zones concernées par le Droit de Prémption Urbain sont les zones U et AU du P.L.U. à compter de son approbation.

Une délégation du Droit de Prémption Urbain est donnée à Saint Malo Agglomération pour Actipole.



Communauté
d'Agglomération
du Pays
de Saint-Malo

ZAC ACTIPOLE (Miniac-Morvan)

**DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE
PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)
ET DE MISE EN COMPATIBILITE
DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS (POS) DE MINIAC MORVAN**

PIECE 8

ETUDE DE DEROGATION LOI BARNIER



16 rue de la Croix aux Potiers
BP 97637
35176 CHARTRES-DE-BRETAGNE Cedex
Tél : 02.99.41.35.35
Fax : 02.99.41.34.34
setur@setur.fr - www.setur.fr

Référence : PU 05211 / 05460 – JB
Date : Décembre 2012

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| NOTE PRÉLIMINAIRE | 5 |
| PHASE 1 - DIAGNOSTIC DU SITE D'ÉTUDE | 7 |
| I - PRÉSENTATION DU SECTEUR D'ÉTUDE..... | 9 |
| 1 - CONTEXTE COMMUNAL | 9 |
| 2 - SITUATION..... | 9 |
| 3 - PARCELLAIRE | 11 |
| II - ANALYSE PAYSAGÈRE ET CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL..... | 12 |
| 1 - INFRASTRUCTURES..... | 12 |
| 2 - BÂTI ET PATRIMOINE..... | 14 |
| 3 - GEOGRAPHIE ET PAYSAGE | 15 |
| III - CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ACTUEL..... | 35 |
| LE SCOT (SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE)..... | 35 |
| LE POS (PLAN D'OCCUPATION DES SOLS)..... | 36 |
| 2 - LOI "BARNIER" | 37 |
| 3 - LOI SUR L'EAU | 38 |
| 4 - SDAGE ET SAGE DES EAUX DU BASSIN LOIRE BRETAGNE | 38 |
| JUSTIFICATIFS DE LA DEROGATION..... | 39 |
| DIAGNOSTIC FINALISE | 39 |
| ARGUMENTAIRE POUR UNE EXCEPTION AU PRINCIPE D'INCONSTRUCTIBILITÉ..... | 40 |
| PHASE 2 - SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT | 41 |
| I - VOCATION DU SITE ET CHOIX DES OBJECTIFS | 43 |
| II - SOLUTIONS OPÉRATIONNELLES ET LEURS IMPACTS | 44 |
| III - PROPOSITIONS DE ZONAGE ET RÈGLEMENT | 51 |
| ANNEXE I : L'ESSENTIEL DE LA LOI « BARNIER »..... | 61 |
| INTRODUCTION..... | 61 |
| A - CHAMP D'APPLICATION TERRITORIAL..... | 61 |
| B - LES CONDITIONS DE LA CONSTRUCTIBILITÉ..... | 62 |
| C - L'INCONSTRUCTIBILITÉ DES MARGES DE RETRAITS..... | 64 |
| ANNEXE II : PRINCIPES DU CAHIER DES CHARGES ENVIRONNEMENTALES, PAYSAGERES ET ARCHITECTURALES | 65 |

NOTE PRÉLIMINAIRE

Saint Malo Agglomération souhaite poursuivre l'urbanisation de la zone d'activités le long de la RN176 et de la RD137. Ce projet se déroule dans le cadre d'une ZAC intercommunale dénommée « Actipole » sur la commune de Miniac-Morvan.

Dans un souci d'optimisation de foncier, l'agglomération a décidé d'engager une étude, relative à la loi "Barnier", visant à réduire les marges d'inconstructibilité le long de la RN176 et de la RD137 résultant de l'application stricte de l'article L – 111-1-4 du code de l'urbanisme.

A cette fin, l'étude a été confiée au Cabinet :

SETUR

16 rue de la Croix aux Potiers - BP 97637
35176 CHARTRES DE BRETAGNE CEDEX
Tél : 02.99.41.35.35 - Fax : 02.99.41.34.34

Rappel du contexte législatif et réglementaire de cette étude :

- L'article 52 de la loi « Barnier », du 2 février 1995, a créé un nouvel article (L-111-1-4) du Code de l'urbanisme instaurant, à compter du 1er janvier 1997, un principe d'inconstructibilité en dehors des espaces urbanisés des communes de part et d'autre des grandes voies de circulation, sur une bande :

- **de 100 mètres**, aux abords des autoroutes, routes express et déviations au sens du Code de la voirie routière ;
- **de 75 m**, aux abords des autres routes classées à grande circulation.

Article L111-1-4 :

- Modifié par [LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 47](#)

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 ne s'applique pas :

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

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. Un règlement local de publicité pris en application de [l'article L. 581-14](#) du code de l'environnement est établi par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune. L'élaboration et l'approbation des dispositions d'urbanisme et du règlement local de publicité font l'objet d'une procédure unique et d'une même enquête publique.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article 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.

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation.

Circulaire n°96-32 du 13 mai 1996 relative à l'application de l'article 52 de la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement créant un nouvel article L.111-1-4 du code de l'urbanisme (voir annexe).

Cette disposition concerne le site Actipole situé au croisement de la RN176 et de la RD137 (Route express), sur la commune de Miniac-Morvan.

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

Les étapes du processus, inscrites dans la circulaire précitée, sont les suivantes :

Phase 1 - Diagnostic du site

- 1 - Présentation du secteur d'étude
- 2 - Analyse paysagère et contexte environnemental
- 3 - Contexte réglementaire actuel

Phase 2 - Scénario d'aménagement

- 1 - Vocation du site et choix des objectifs
- 2 - Solutions opérationnelles et leurs impacts
- 3 - Propositions de modifications des plans et règlements

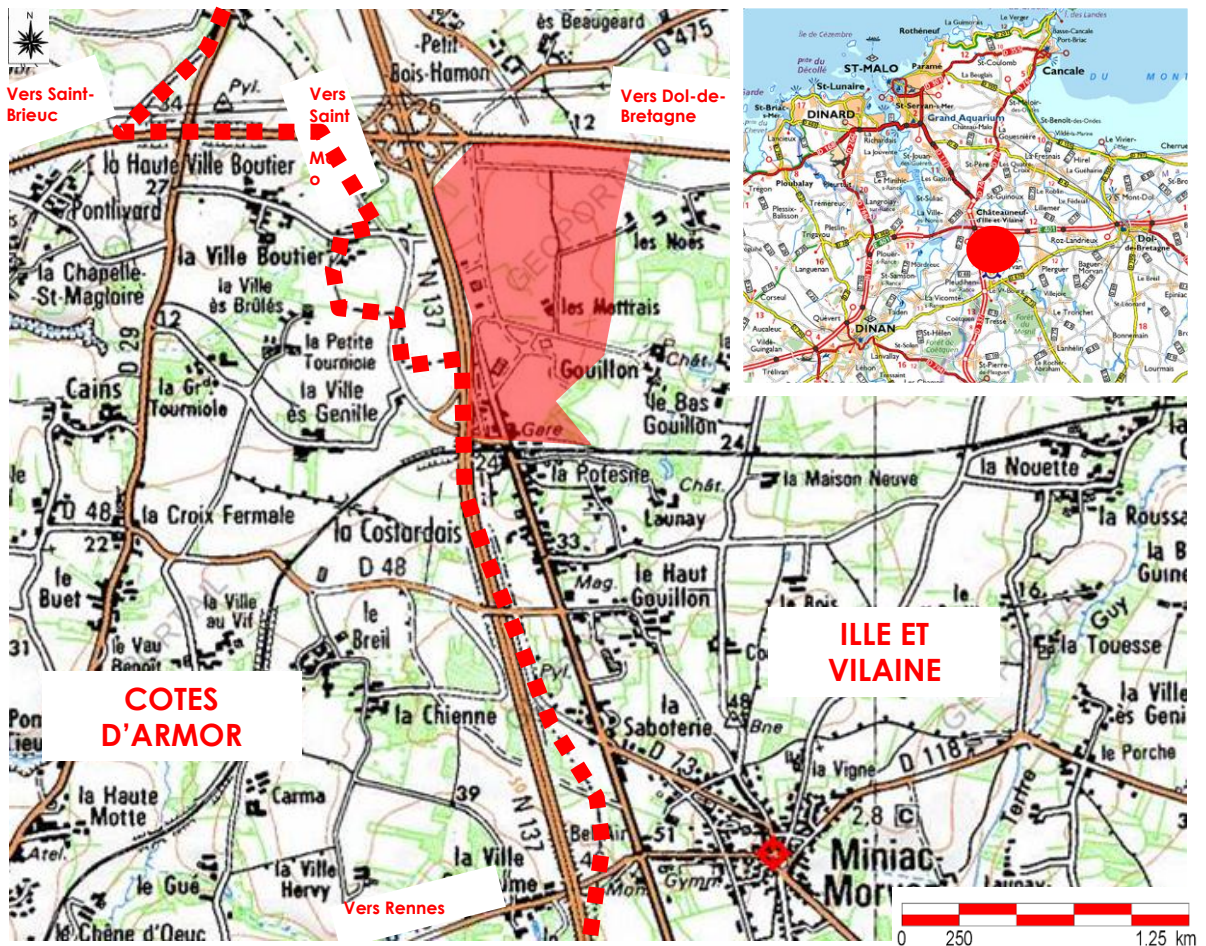
PHASE 1 - DIAGNOSTIC DU SITE D'ÉTUDE

I - PRÉSENTATION DU SECTEUR D'ÉTUDE

1 - CONTEXTE COMMUNAL

Le secteur d'étude se situe sur la commune de Miniac-Morvan, à environ 3 kilomètres au nord du bourg de Miniac-Morvan, le long de la RN176 et de la RD137, au lieu-dit Actipole.

Saint Malo Agglomération souhaite étendre la zone d'activités existante et y accueillir principalement des activités industrielles nécessitant de grande parcelle, dans la continuité des installations récentes sur le site, (Cenpac, Huet Métal...).

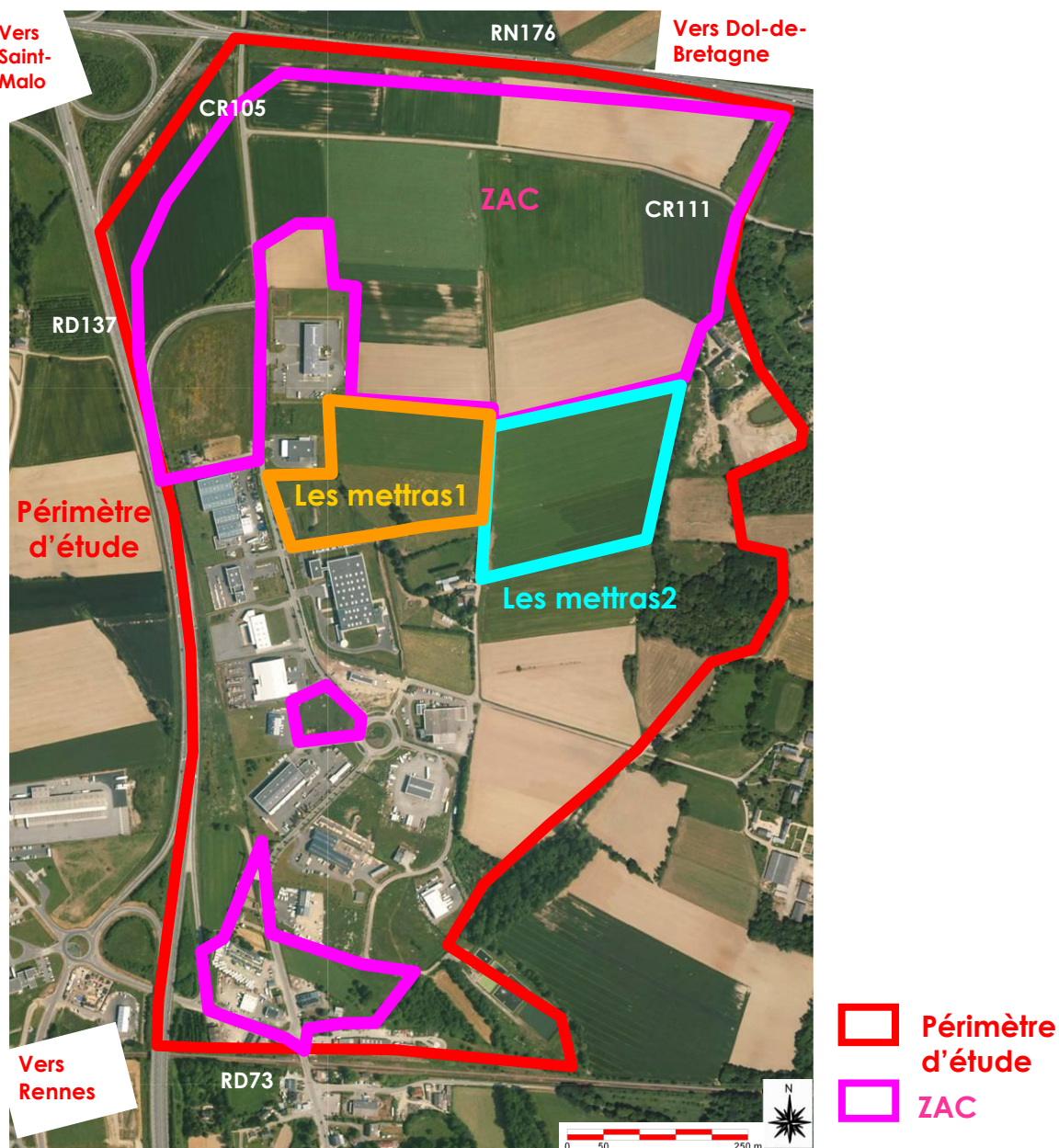


2 - SITUATION

Le secteur d'Actipole est longé à l'Ouest par la route départementale 137 (axe Rennes – Saint Malo), au Nord par la route nationale 176 (axe Dinan – Dol de Bretagne) et au Sud par la voie ferrée Dol – Lamballe

Ce secteur a été urbanisé de manière successive. En premier lieu par le SIPAMM (Syndicat Intercommunal du Parc d'Activités de Miniac Morvan), puis par l'agglomération à travers les lotissements d'activités Mettras 1 (environ 4 ha) et les Mettras 2 (environ 6 ha en cours de commercialisation aujourd'hui).

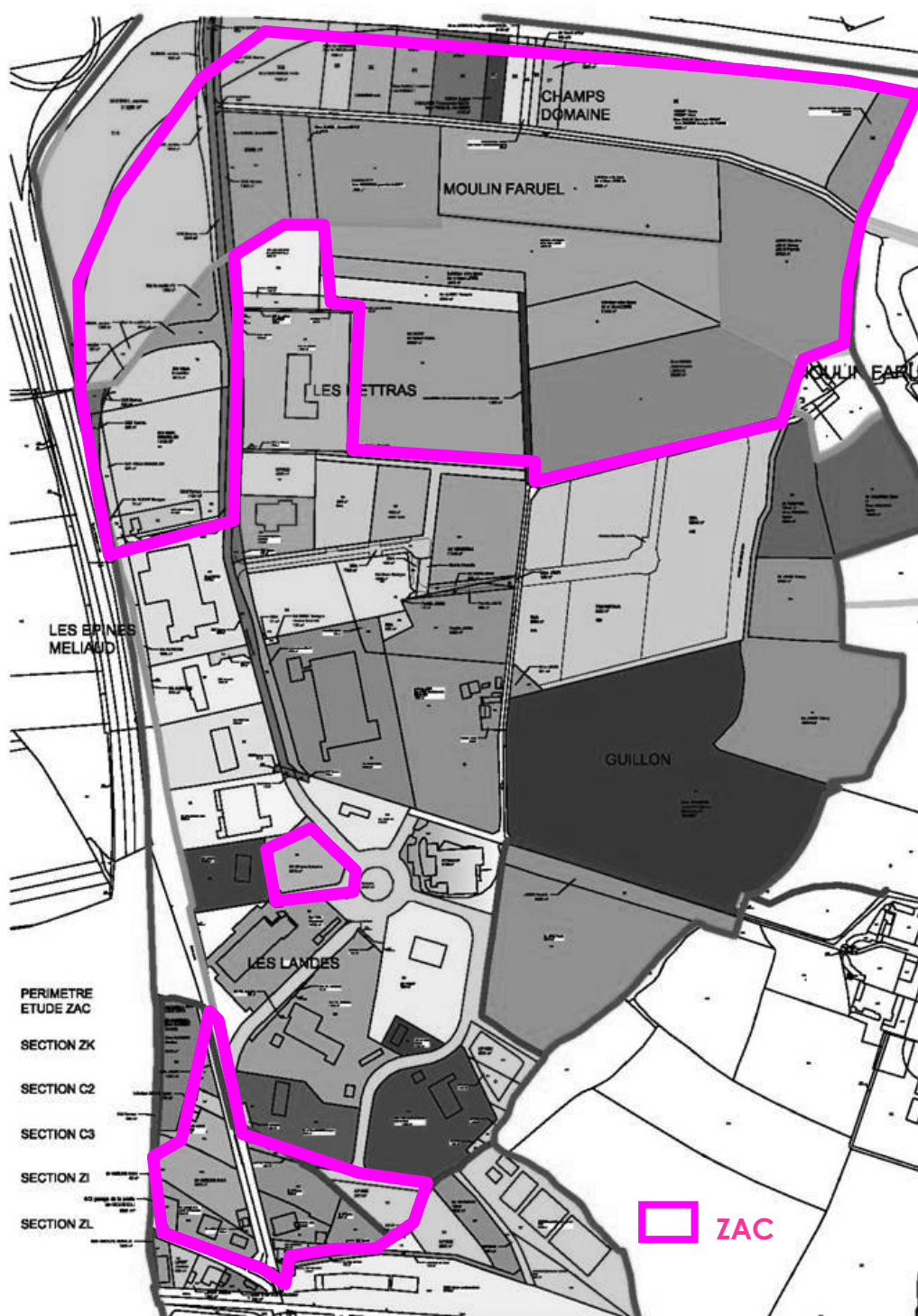
Le site d'étude porte sur environ 100 ha et le projet d'extension représente environ 40 ha comme indiqué sur la carte ci-dessous.



3 - PARCELLAIRE

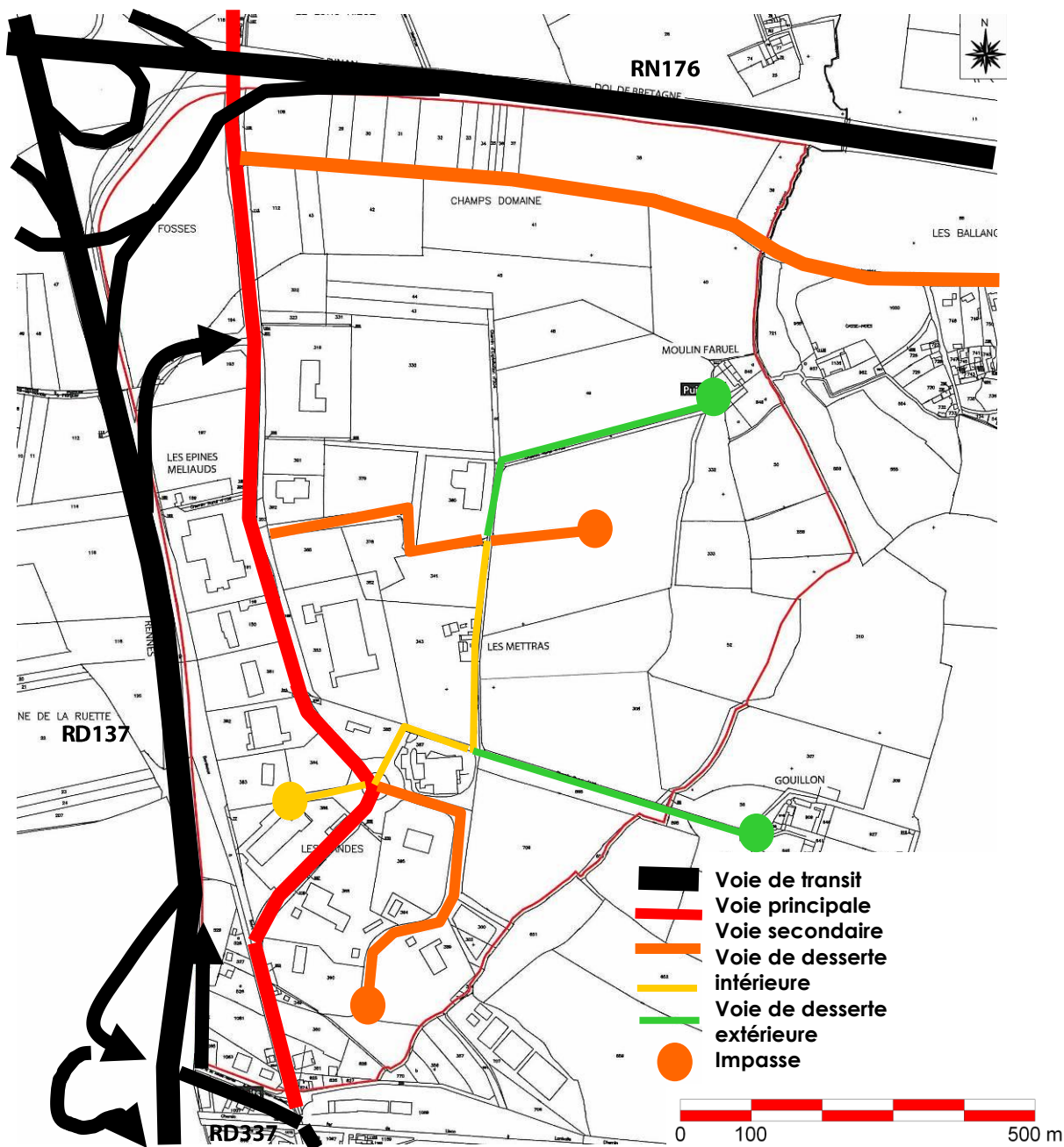
Le secteur d'étude comprend un grand nombre de parcelles cadastrales (120 environ), réparti sur les sections C2, C3, ZI, ZK et ZL de Miniac-Morvan.

L'ensemble est réparti en un grand nombre de propriétaires privés (environ 80).



II - ANALYSE PAYSAGÈRE ET CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

1 - INFRASTRUCTURES



1.1. Les voiries

Le site est actuellement desservi à partir la RD137 et par la RD337. En venant de Rennes, l'accès se fait par une voie de sortie située au Nord du périmètre d'étude. En venant du Nord, l'accès se fait via la RD337 et le carrefour situé au Sud près du passage à niveau.

Les relevés de circulation, effectués par le Conseil Général donnent les résultats suivants, exprimés en nombre de véhicules par jour :

| | 2004 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| RD 337 | 3504 | 3891 | 3803 | 3664 |
| RD 137 | 21718 | 22205 | 21818 | 22826 |
| RN 176 | 15408 | 16705 | 17168 | 17682 |

Une étude de trafic a été menée par Saint Malo Agglomération. Des comptages ont été réalisés aux abords du site.

Le pourcentage de poids lourds est de 5% sur la RD 337 et 5.5 % sur le site.

Près de 4000 véhicules accèdent journalièrement à la Zone d'activités ACTIPOLE.

1.2. La sécurité routière

L'accès au site s'effectue via la RD137 au niveau d'un échangeur incomplet. La RD137, avec près de 23 000 véhicules/jour en moyenne par an est très chargée.

En venant du Nord, c'est-à-dire Dinan, Saint-Malo ou Dol de Bretagne, l'accès se fait via un échangeur incomplet. Les flux de desserte et de transit, sont séparés grâce à l'échangeur qui permet aux véhicules d'accéder ensuite au parc d'activités via la voie communale n°73. **Cet échangeur est fluide.**

En venant du Sud, c'est-à-dire de Rennes, l'accès se fait par une voie de sortie située au Nord du Parc d'activités. Les flux de desserte et de transit ne sont pas séparés. De plus, la voie de sortie est courte et proche d'une autre sortie menant vers l'Est. **Cet accès est peu satisfaisant au niveau sécurité.**

Des cheminements piétons existent au sein de la ZA actuelle. Ils sont sécurisés car séparés de la voirie par des massifs plantés.

Le site bénéficie d'une signalisation de type routière permettant de bien s'orienter et d'accéder sur le site sans erreur, ni comportements risqués de la part des conducteurs.

1.3. Les réseaux et servitudes

Les réseaux sur le parc d'activités sont :

- une ligne moyenne tension enterrée sous la voie d'accès venant de Rennes
- des réseaux de desserte des entreprises sous les voies du parc d'activités

Les servitudes présentent sur le parc d'activités :

- Site archéologique : en raison de la présence de sites archéologiques au sein de l'aire d'étude et de la taille de la ZAC, le Préfet de Région prescrit un diagnostic archéologique préalable aux travaux envisagés. A l'issue de cette phase de diagnostic et en fonction des éléments mis à jour, la réalisation de fouilles préventives complémentaires ou bien la conservation des vestiges identifiés pourra être éventuellement prescrite.
- Servitude d'interdiction d'accès sur les routes express et déviations d'agglomération applicable à la RN 176.
- Une bande relative à l'isolement acoustique des habitations de 100 m par rapport à la RN

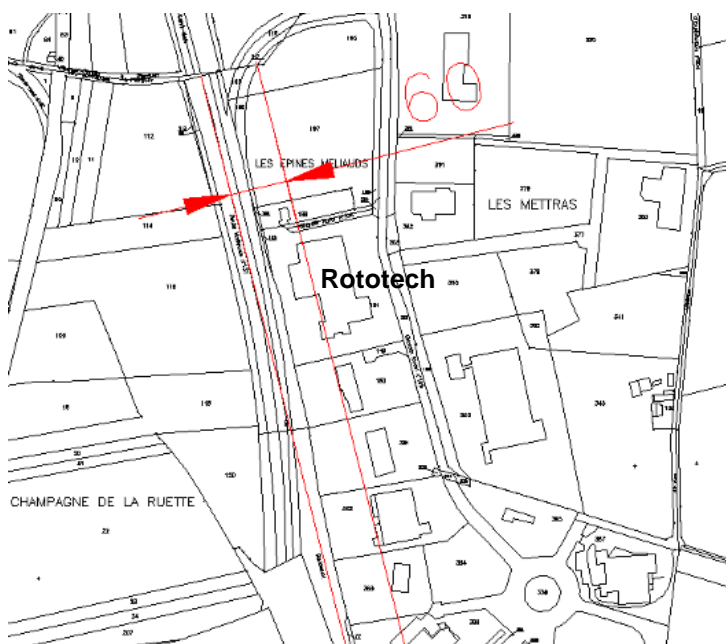
- 176 et la RD 137, qui concerne les parties Ouest et Nord de la zone étudiée,
- Une marge de recul à la construction par rapport aux voies :
100m par rapport à l'axe de la RN 176 et de la RD 137, dans les zones non construites

2 - BÂTI ET PATRIMOINE

2.1. Urbanisme

Le site est occupé majoritairement par le parc d'activités d'Actipole et ses grandes entreprises. Les implantations de bâti se sont organisées autour du giratoire au centre du Parc d'activités et de part et d'autre de la voie communale.

Cette dernière, créée dans le cadre de la réalisation de la mise en 2x2 voies de l'ancienne RN137, a permis de développer le parc d'activités en créant **un front bâti le long de l'ancienne RN137** en 1x1 voie.



Ainsi 4 entreprises se sont implantées entre la voie communale n°105 et l'emprise de l'ancienne RN et de l'actuelle RD137.

L'entreprise, la plus au nord, Rototech présente deux reculs par rapport à l'axe de l'actuelle RD137. La partie centrale du bâtiment, la plus proche de la RD, se trouve à environ 40m tandis que la partie Nord se trouve à 50m de l'axe de la RD.

Les autres entreprises présentent un alignement général qui donne un axe en recul de 60m par rapport à la partie nord de la RD137 au droit du site comme le montre l'extrait du cadastre ci-contre.

2.2. Bâti d'activités

Les bâtiments d'activités sont de forme assez homogène avec des acrotères masquant les toitures. La seule entreprise ne respectant pas ce principe est Bois de Saint Malo dont la toiture bombée dénote fortement.

Les hauteurs sont assez similaires mis à part cette même entreprise et évoluent autour de 10m environ.

Les couleurs des bâtiments sont assez homogènes avec une dominante de gris clair.
Le sens du bardage est par contre variable, mais est dominé par des bardages verticaux.



2.3. Bâti d'habitat

Quelques habitations sont à proximité de la zone d'activités existante.
(cf plan 3.4 Occupation du sol p19).

Les habitations les plus proches sont :

- Les Epines Méliauds, maison récente située au Nord-Ouest.
- Les Mettras, corps de bâtiments agricoles habités situés à l'Est
- Le Moulin Faruel, corps de bâtiments anciens utilisé en gîte situés au Nord-Est
- Les Noes, ensemble d'habitations encore plus à l'Est
- Guillon, corps de bâtiments anciens habités situés au Sud-Ouest.

2.4. Bâti agricole

Une seule exploitation agricole existe à proximité immédiate du parc d'activités au lieu dit Les Mettras. Elle se compose de bâtiments type hangar.

2.5. Bâti patrimonial

La commune de Miniac-Morvan possède un patrimoine architectural de qualité, qui ne comporte pas de monuments protégés.

Le site est situé hors périmètre de protection de monument historique et hors site protégé (source : Service départemental de l'architecture et du patrimoine).

3 - GEOGRAPHIE ET PAYSAGE

3.1. Topographie

Le point haut du site d'étude se trouve aux environs du rond point existant au sein de la zone d'activités. Il est situé à une altimétrie d'environ 26 m NGF.

Le point bas du site d'étude se trouve le long du ruisseau du « Bois Hamon », au niveau de la pointe Nord – Est du site d'étude. Il est situé à une altimétrie d'environ 9,50 m NGF.

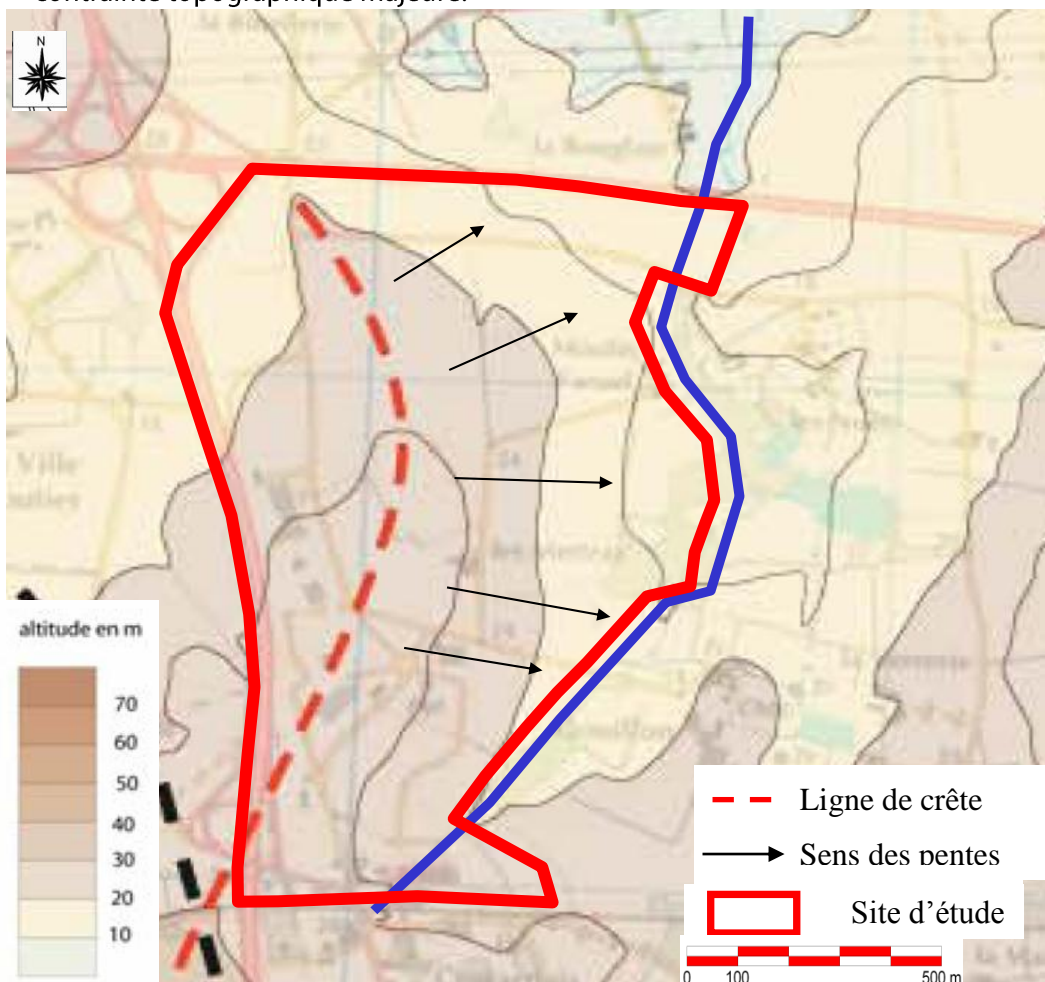
On peut souligner que le site d'étude est coupé par une ligne de crête de direction générale Nord / Sud. Il surplombe donc l'espace environnant.

Ainsi, un petit tiers du site, voit ses eaux pluviales s'écouler vers l'Ouest en direction de la RD 137 et de l'échangeur situé à l'angle Nord - Ouest du site d'étude. La pente y est faible puisque de l'ordre de 2 à 3 %. La direction générale de cette pente est Sud - Est / Nord - Ouest.

Les deux tiers Est du site, ont une pente générale de direction Ouest / Est avec une pente moyenne qui est également de l'ordre de 2 à 3 %.

La pente est un peu plus faible (environ 1 %) au niveau de la ligne de crête.

Sur le secteur d'étude, les faibles pentes permettront l'implantation de bâtiments sans contrainte topographique majeure.



3.2. Hydrographie

a) Au niveau du bassin versant

La grande majorité du site d'étude appartient au bassin versant du ruisseau du « Bois Hamon » ou « Essai du Bois Hamon ». Ce ruisseau rejoint ensuite la rivière « Le Meleuc » puis le canal des Allemands en partie commun avec le « Bief Jean ».

b) Au niveau local

En plus du ruisseau du « Bois Hamon » situé en limite Est de la zone d'étude, il existe de nombreux fossés le long des voiries dans la moitié Nord pas encore urbanisée.

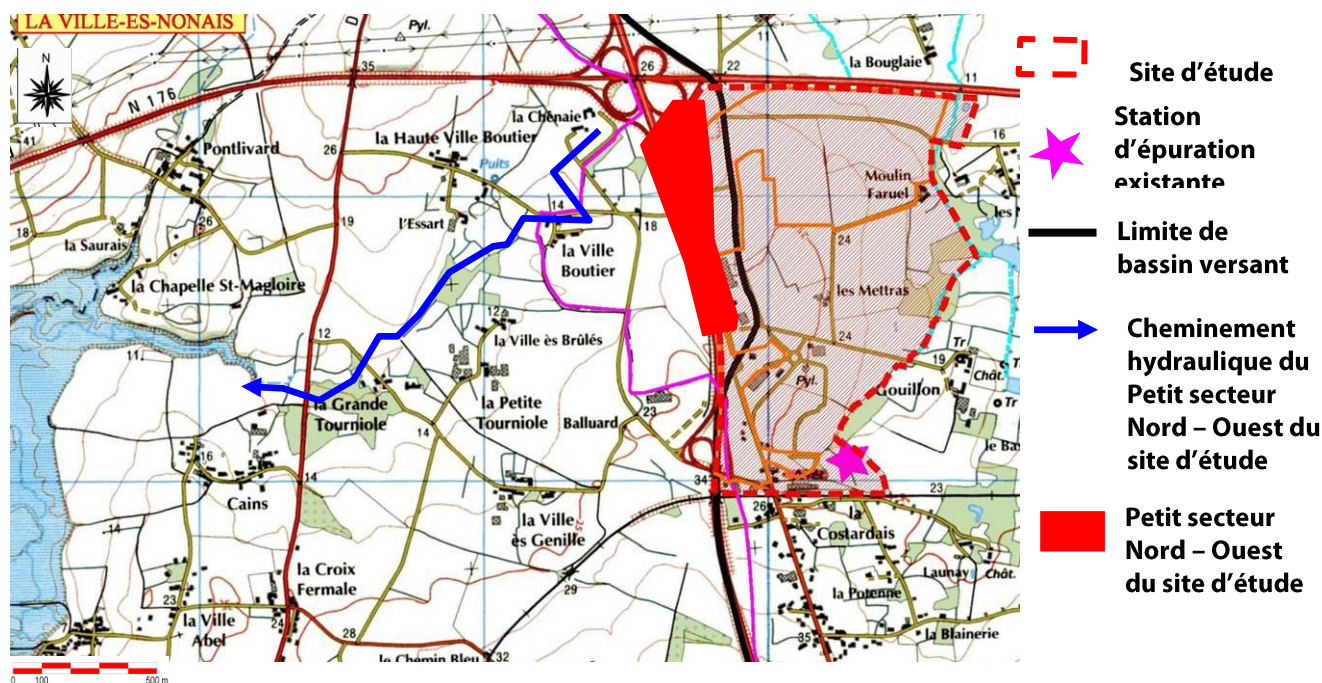
Dans la moitié Sud du site déjà urbanisée, les fossés ont laissé la place à des réseaux busés.

Au centre, où l'urbanisation est plus récente, ce sont les noues qui ont été privilégiées pour la collecte des eaux pluviales.

L'exutoire principal des eaux pluviales du site d'étude est le ruisseau du « Bois Hamon » via différents points de rejet situés en sortie des bassins tampons existants ou futurs.

Seul le petit secteur Nord - Ouest du site d'étude, voit ses eaux pluviales dirigées vers la « Rance » via un réseau de fossés qui cheminent le long de voirie et à travers des champs en dehors de la ZAC « Actipole ».

Des problèmes d'écoulements d'eaux pluviales ont été signalés sur ce sous bassin versant de la « Rance », au niveau du lieu – dit « La petite Tourniole ».



Ce secteur de « La Petite Tourniole » reçoit les eaux pluviales qui s'écoulent en provenance de la partie Nord Ouest du site d'étude, de l'échangeur de « La Chêneiaie », de la ZA de « la Costardais » ainsi que des terres agricoles en amont de ce village.

D'après les éléments recueillis auprès des riverains concernés par ces problèmes, il semble que ces problèmes de débordement sont dus à un sous dimensionnement des buses en 300 mm qui reçoivent une grande partie des eaux en provenance de la ZA de la « Costardais ».

Cependant, afin d'améliorer la situation, il sera mis en place un bassin tampon au niveau de l'exutoire du secteur Nord – Ouest du site d'étude ainsi qu'au niveau de l'échangeur de « La Chêneiaie ».

Le projet de la ZAC « Actipole » est soumis à un dossier de « demande d'autorisation » au titre du code de l'environnement (= dossier « loi sur l'eau ») qui est en cours.

Le projet de réaménagement de l'échangeur de « La Chênaie » sous maîtrise d'ouvrage Etat est également soumis à un dossier de « demande d'autorisation » au titre du code de l'environnement datant d'Avril 2010.

Dans le cadre de ce projet, **l'Etat a prévu de réaliser un bassin tampon de 4 095 m³** au niveau de l'échangeur de « La Chênaie » pour un **débit de fuite de 65 l/s** (ratio de 3,0 l/s/ha). Des mesures complémentaires sont également proposées, à savoir le curage d'un fossé sur environ 500 m, entre l'exutoire du futur bassin de l'échangeur de « La Chênaie » et « La Ville Boutier », en particulier le long des voies communales. Ceci ne sera possible qu'après accord préalable des propriétaires (privés et mairie de Pleudihen/Rance).

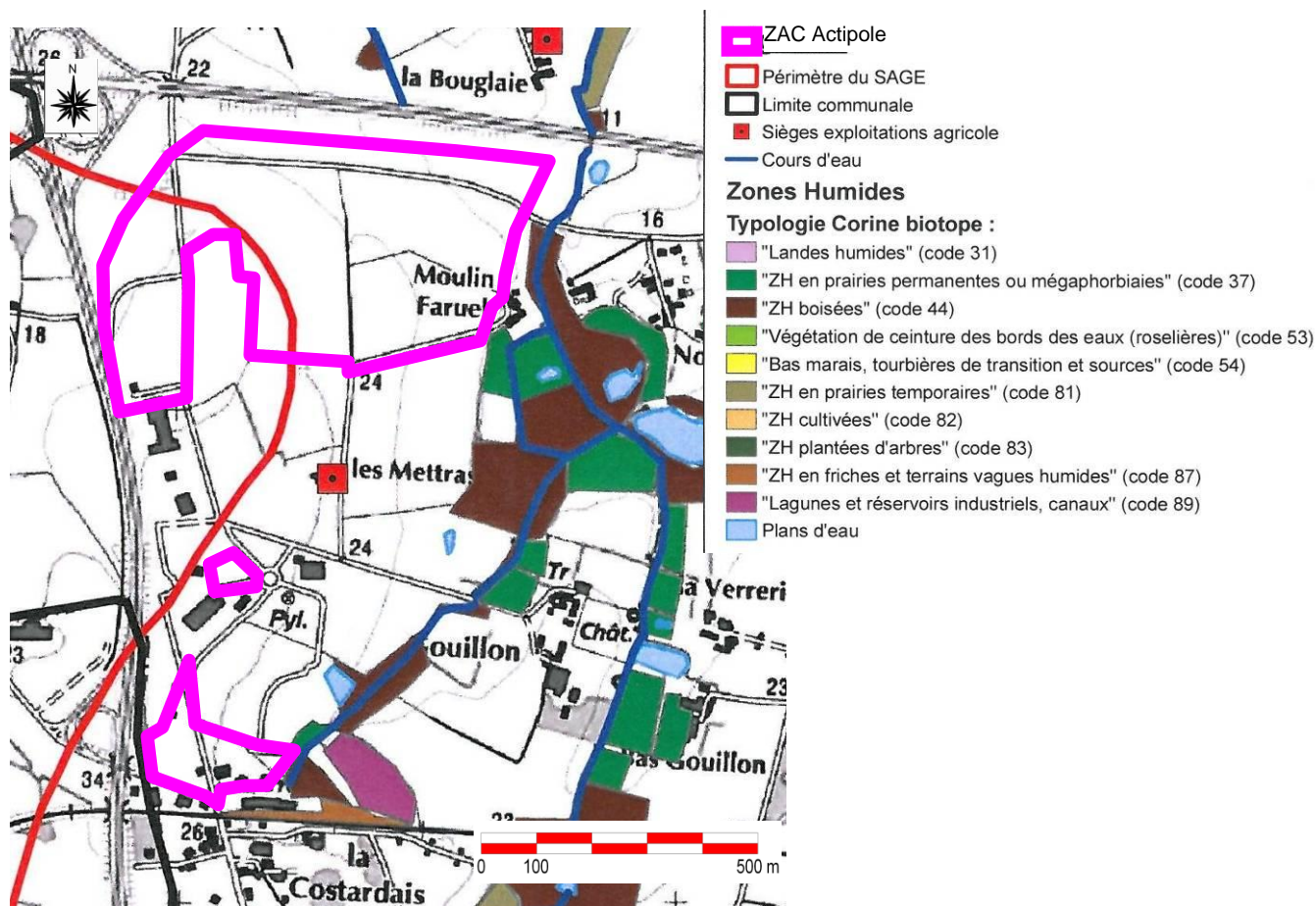
3.3 Les zones humides

a) Inventaire SEEGT

Dans le cadre du bassin versant des marais de Dol, un inventaire des zones humides a été réalisé par le cabinet SEEGT en 2009.

Cet inventaire fait apparaître un certain nombre de zones humides à l'Est, au niveau de la vallée du ruisseau du « Bois Hamon ». Ces milieux sont de plusieurs types (plan d'eau, boisement humide, prairie permanente et mégaphorbiaie et lagunes).

Les zones humides inventoriées par SEEGT dans le cadre du bassin versant des marais de Dol (octobre 2009)



Zone humide boisée en limite Est du site d'étude.



b) Les zones humides : délimitation selon l'arrêté du 1^{er} octobre 2009 sur le site d'étude
Les zones humides sont caractérisées selon des critères de végétation et d'hydromorphie des sols (caractérisation pédologique).

Critère floristique :

Si plus de 50 % des espèces, représentant au moins un recouvrement cumulé de plus de 50% du sol, sont hygrophiles, la flore est considérée comme caractéristique d'une zone humide.

Critère pédologique :

Si les traces d'hydromorphie débutent dès la surface (entre 0 et 25 cm de profondeur) et se prolongent en profondeur, le sol est considéré comme caractéristique d'une zone humide : classes V a à VI d.

Si les traces d'hydromorphie débutent après les 25 premiers centimètres de sol, se prolongent **et s'intensifient** en profondeur, le sol est considéré comme caractéristique d'une zone humide : classe IV d.

Si les traces d'hydromorphie débutent après les 25 premiers centimètres de sol, mais ne se prolongent pas ou ne s'intensifient pas en profondeur, le sol n'est pas considéré comme caractéristique d'une zone humide : classes IV a, IV b et IV c.

Si les traces d'hydromorphie débutent après les 50 premiers centimètres de sol, celui-ci n'est pas considéré comme caractéristique d'une zone humide : classe III.

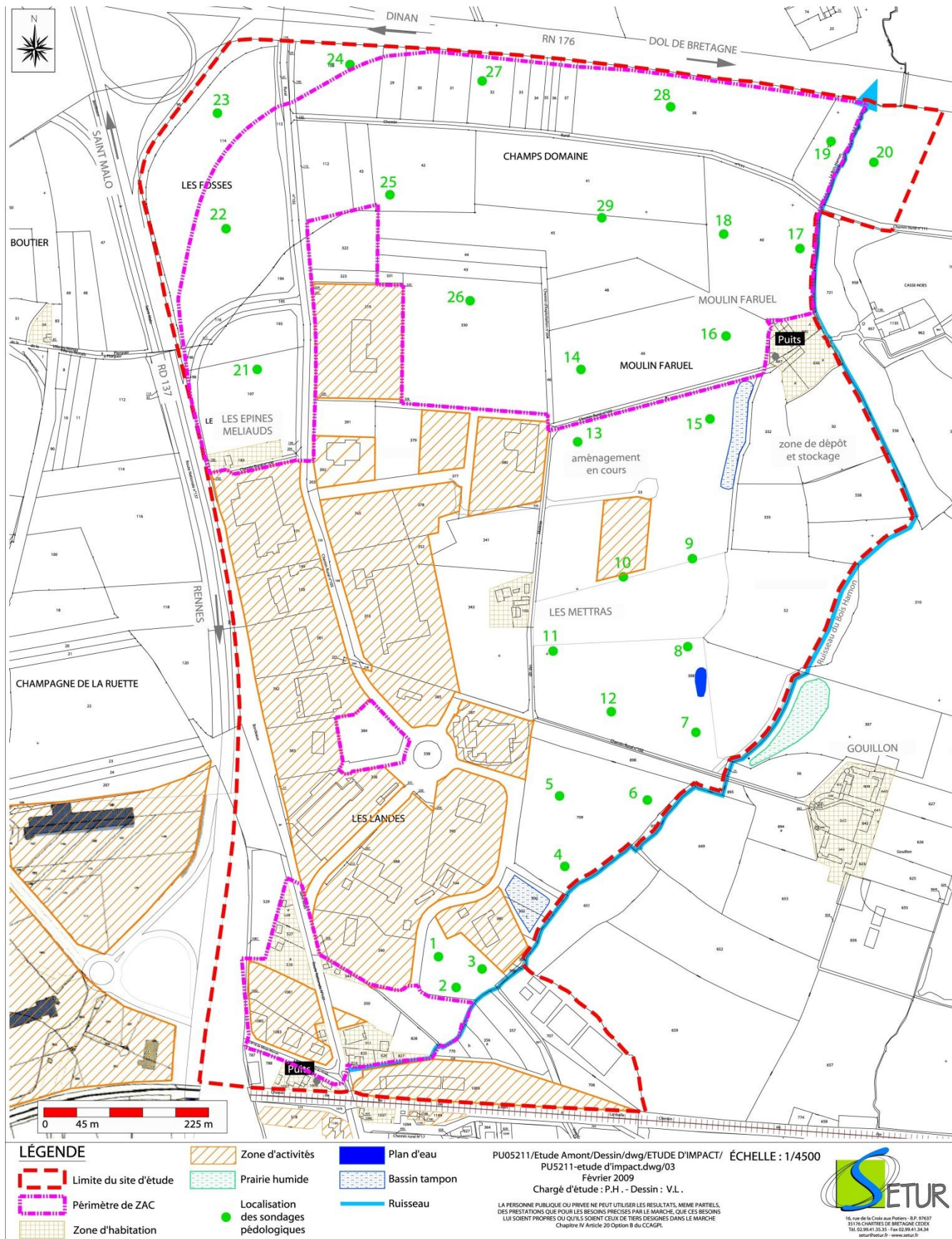
Les sols du périmètre ont été caractérisés, décrits et dénommés en référence directe aux Grands Ensembles de Référence (GER) du Référentiel Pédologique. Cette dénomination permet de vérifier si les sols appartiennent ou non à la liste des types de sols des zones humides telle qu'elle figure à l'annexe 1 de l'arrêté du 1^{er} Octobre 2009 modifiant celui du 24 juin 2008.

Les caractères morphologiques suivants ont été notés :

- Matériau géologique (type d'altération) ;
- Hydromorphie (taches d'oxydo-réduction indicatrices d'engorgement temporaire du sol) ;
- Succession des horizons (développement de profil) ;
- Profondeur du sol (profondeur d'apparition du matériau géologique) ;
- Texture ;
- Charge en cailloux.

Une trentaine de sondage pédologique a été réalisé à la tarière à main à une profondeur d'1,20 mètre maximum. Ces sondages ont été effectués début février 2010 au sein des parcelles agricoles constructibles concernées par le projet de la ZAC « Actipole », sur la commune de MINIAC MORVAN.

Ces sondages pédologiques ont permis de mettre en évidence des sols de type « Brunisol » à « colluviosol ». Il s'agit de **sol brun sain** (absence de trace d'hydromorphie) dont l'épaisseur varie de 50 à 90 cm de profondeur. Les sondages réalisés vers la ligne de crête présentent une charge en cailloux un peu plus importante. En dessous des horizons bruns, débute l'altérite de schiste.



En conclusion, il n'y a pas de zones humides au sein du site d'étude sauf au niveau de la mare située au centre Est. Cette dernière se trouve en dehors du futur périmètre de la ZAC.

3.4. Traitement des eaux usées

Les installations sanitaires des futures constructions du secteur Nord de la ZAC Actipole seront desservies par des réseaux "eaux usées" à créer.

Ces réseaux seront de type séparatif, les eaux pluviales et les eaux usées étant collectées à part.

La ZAC Actipole pouvant accueillir des activités industrielles et des activités artisanales la charge polluante générée à terme au sein de cette ZAC peut donc être relativement conséquente.

Compte tenu de la capacité limitée de la station d'épuration existante, ne permettant pas l'urbanisation de la ZAC et des dysfonctionnements actuels (fortes surcharges récurrentes, insuffisance d'aération dans le biologique, présence de chlorures en quantité préjudiciable pour le biologique), une nouvelle station d'épuration sera réalisée à **la pointe Nord Est du site d'étude**.

Elle aura une **capacité nominale d'environ 3000 EH (2 977 EH)**, correspondant à une capacité organique de 179 Kg de DBO5 / j et 193 m3 / j.

Cette station d'épuration sera de type « boues activées » avec séparation membranaire. Les eaux traitées irrigueront **une saulaie de 2,5 ha plantée le long de la RN176** à cet effet. Au printemps et en période d'étiage les plantations ligneuses absorberont les eaux traitées. Hors étiage, la saulaie filtrera les eaux épurées et assurera un affinage, notamment sur le paramètre azote.

Une étude d'acceptabilité a permis de déterminer les quantités maximales de rejet acceptables par ce ruisseau en fonction de son débit.

Une contrainte technique supplémentaire, commune à tous les projets d'aménagement, est à prendre en considération. Il s'agit de la notion de remplissage progressif de la ZAC. Cet aspect se traduit par la variation progressive des charges polluantes collectées par le système d'assainissement, au fur et à mesure que s'installent les entreprises sur le site. Cette particularité nécessite une adaptation du traitement épuratoire à l'augmentation progressive –voire par paliers- des charges polluantes collectées.

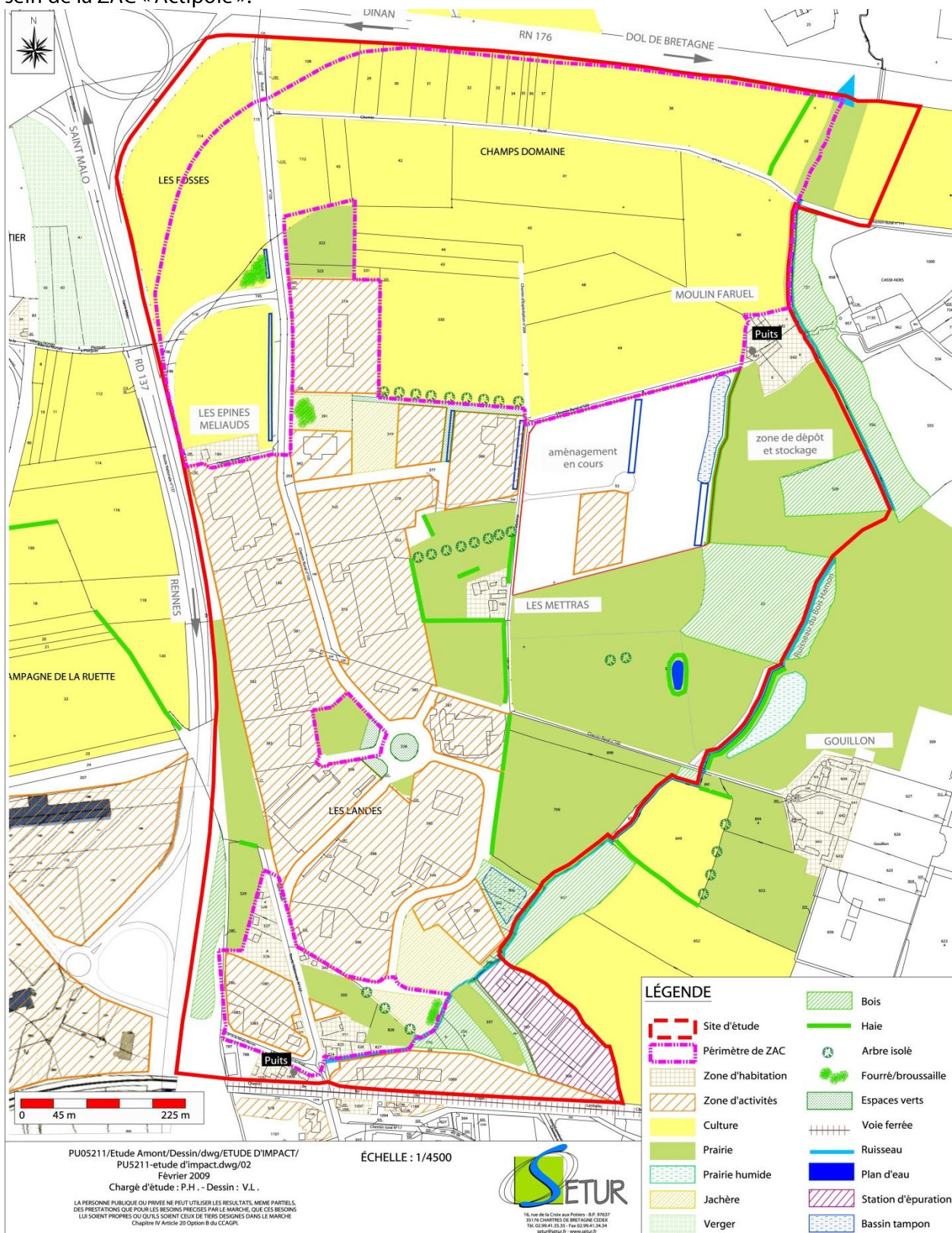
A ce stade de la réflexion, il a été proposé de mettre hors service la station d'épuration (STEP) existante. La nouvelle station reprendra l'ensemble des eaux usées des entreprises à venir dans le cadre de la ZAC et des zones d'activités existantes.

La faisabilité technique, juridique et financière de cette partie du dossier est en cours d'étude.

3.5. Occupation du sol

La moitié Nord du site ainsi que la frange Est sont occupées par des parcelles agricoles dont la majorité est en culture ou en prairie temporaire ou permanente.

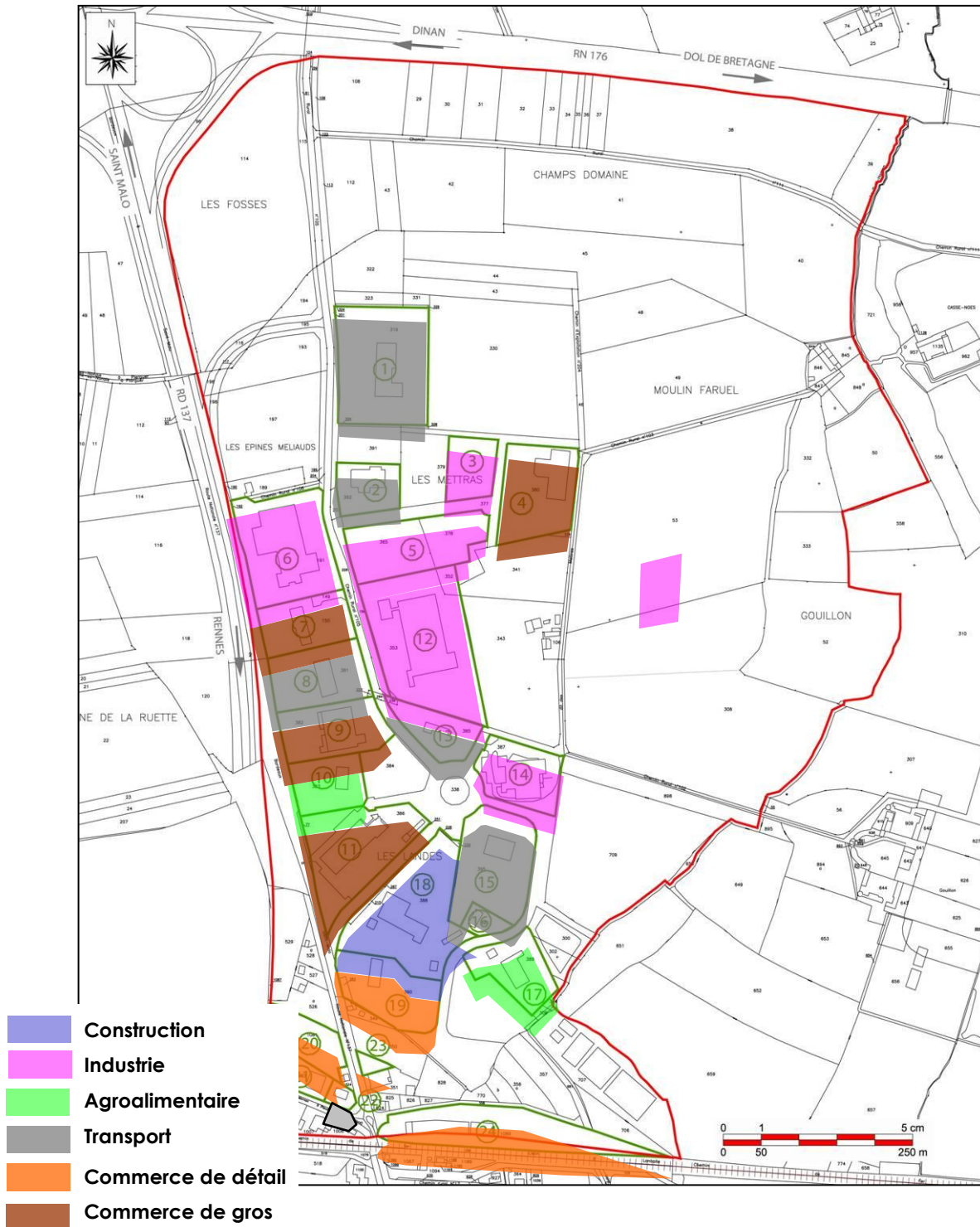
Le reste du périmètre d'étude est déjà aménagé et construit. Il existe environ 25 entreprises au sein de la ZAC « Actipole ».



Les types d'activités existantes au sein du site d'étude sont hétérogènes.
Ceci correspond à la vocation mixte de la zone voulue par la collectivité.

Les principales activités économiques présente actuellement au sein de la ZAC « Actipole »
sont :

- Construction
- Industrie agroalimentaire
- Transport
- Commerce détail
- Commerce gros



3.6. L'agriculture

Le monde agricole a été associé dès la relance des réflexions sur ACTIPOLE fin 2009.

Le traitement de la question du foncier agricole dans les projets d'aménagement communautaires et notamment le dossier de la ZAC ACTIPOLE, se fait dans le cadre des deux conventions partenariales signées en 2008 avec la Chambre d'Agriculture d'Ille et Vilaine et la SAFER Bretagne. Ce cadre partenarial a pour objectif de permettre à l'agglomération de mieux appréhender et de proposer des solutions plus adaptées aux personnes impactées. Par ailleurs, Il s'agit également de favoriser le maintien de l'activité agricole par des échanges fonciers.

Concrètement, ces structures (Chambre d'agriculture et SAFER) apportent une expertise, un accompagnement complémentaire et la mise en place d'outils.

L'intervention de la Chambre d'Agriculture d'Ille et Vilaine a pour objectif d'apporter aux collectivités des informations agricoles pertinentes, afin de leur permettre :

- De prendre en compte les enjeux agricoles dans les opérations d'aménagement,
- D'identifier des mesures compensatoires agricoles pouvant accompagner les opérations d'urbanisation,
- De mettre en place des outils de réflexion et de traiter la problématique agricole dans l'élaboration ou la révision des PLU en assistance à Saint-Malo Agglomération ou aux communes qui souhaitent bénéficier des conditions de la convention.

Quant à l'accompagnement de la SAFER Bretagne, il cible davantage le marché foncier et porte sur les missions suivantes :

- Une veille foncière opérationnelle, concernant le marché foncier notifié et les opportunités foncières dont pourra avoir connaissance la SAFER Bretagne;
- L'acquisition de terres et la constitution de réserves foncières, destinées à compenser les préjudices subis par les exploitants agricoles, lors de la réalisation des programmes de Saint-Malo Agglomération ;
- La préparation d'échanges, c'est-à-dire que la réserve foncière pourra être constituée par achats directs ou par voie d'échanges pour anticiper les besoins fonciers de Saint-Malo Agglomération;
- La gestion provisoire du patrimoine dans l'attente de la réalisation du projet. Au moyen de conventions, la SAFER Bretagne recherchera des exploitants, assurera le bon entretien et la libération à terme des terrains.

Concernant le dossier de la ZAC ACTIPOLE et compte tenu d'une forte présence agricole sur le site, Saint Malo Agglomération a confié à la Chambre d'Agriculture d'Ille et Vilaine, la réalisation de l'étude d'impact agricole du secteur ACTIPOLE.

Ce diagnostic agricole a permis de connaître les agriculteurs et les exploitations impactées, les demandes de chacun, leurs perspectives.

Les éléments de synthèse suivants sont extraits de cette étude réalisée en fin 2009-début 2010. L'étude d'impact agricole a été présentée en janvier 2010 aux exploitants touchés par la ZAC et à l'ensemble des exploitants du secteur.

Dans le périmètre d'étude, 13 parcelles sont exploitées par quatre exploitants. Trois exploitations ont chacune deux parcelles intégrées dans le périmètre d'étude. Une exploitation a sept parcelles affectées.

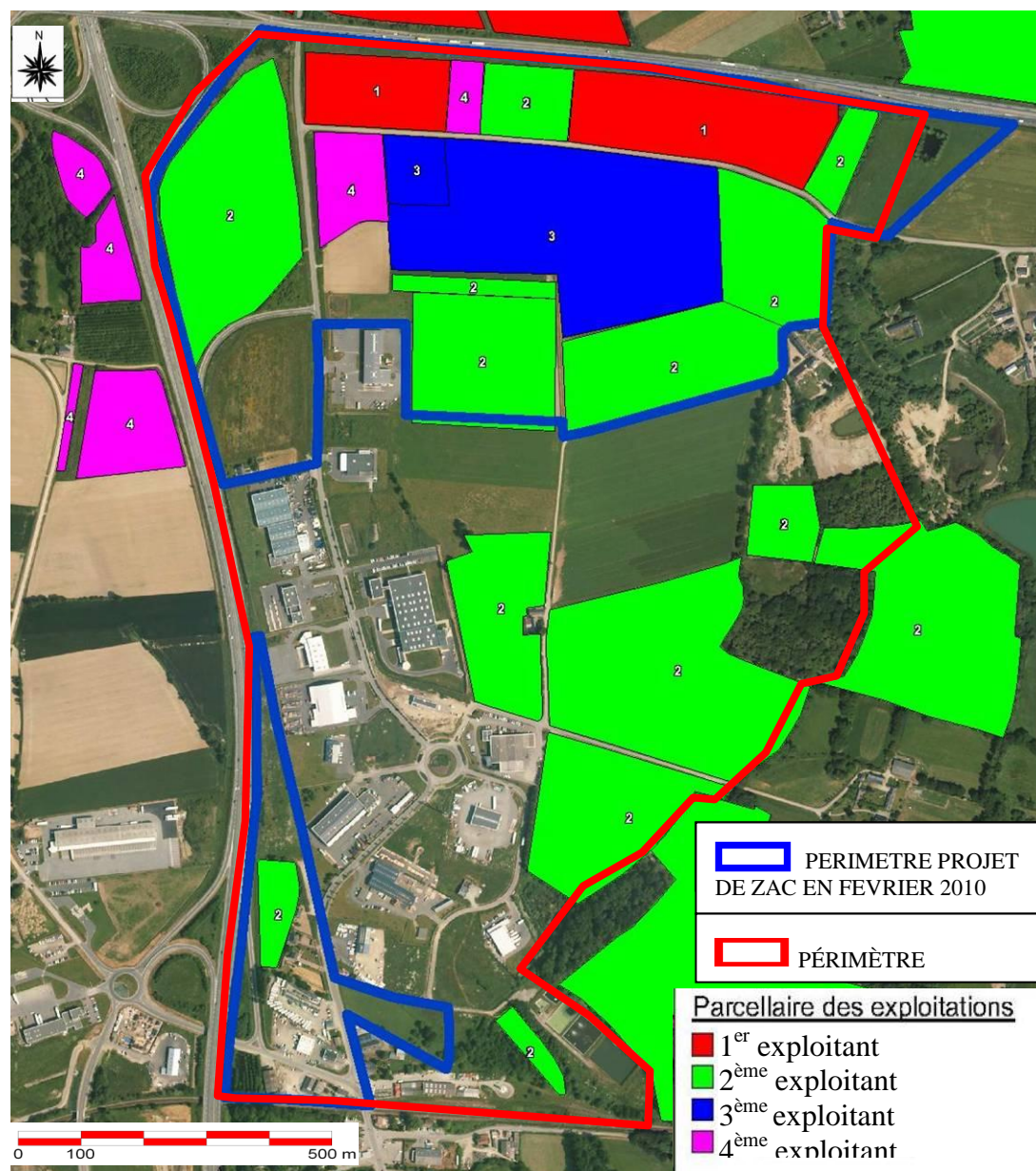
L'activité agricole implantée dans le secteur est tournée vers l'élevage avec une forte orientation laitière.

6 chefs d'exploitation, à titre exclusif, travaillent sur les 4 exploitations enquêtées.

La moyenne d'âge des exploitants est de 45 ans. Le plus jeune a 25 ans et le plus âgé, 58 ans. Deux exploitants ont moins de 40 ans, un a entre 40 et 50 ans et trois ont 55 ans et plus. Parmi ces derniers, deux ont un successeur connu.

Toutes les parcelles sont exploitées.

Toutes les parcelles font l'objet de plans d'épandages.



Plan de localisation des exploitants (Extrait de l'étude d'impact agricole - février 2010)

Les exploitants des parcelles agricoles incluses dans le périmètre de l'opération devront cesser l'exploitation de ces parcelles lors de la viabilisation.

La principale demande du monde agricole est de pouvoir continuer à exercer leurs activités et de trouver des compensations foncières en priorité.

C'est sur la base de cette étude d'impact agricole que les services de l'agglomération ont engagé les négociations avec les agriculteurs impactés. Un mandat foncier a été confié à la SAFER afin de traiter particulièrement du problème des compensations foncières et de l'ensemble du foncier nécessaire à la réalisation de la ZAC.

D'autre part, les démarches entreprises depuis le début du projet, pour apporter des solutions, ont permis de solliciter l'Etat au sujet du foncier d'environ 20ha, réservés pour un projet d'aire de service le long de la RN176, qui n'a pas vu le jour.

Suite à la décision de l'Etat de renoncer au projet d'aire de service, la SAFER s'est occupée de l'appel à candidature pour l'attribution du reliquat de ces terres, après rétrocession aux anciens propriétaires expropriés. Les résultats ont été validés par le comité directeur SAFER d'octobre 2011.

Ainsi, des solutions foncières et financières et des accords ont été trouvés pour certains exploitants impactés par le projet de la ZAC ACTIPOLE. Pour les autres, les négociations et la recherche de solutions se poursuivent actuellement.

3.7. La végétation

La reconnaissance de terrain a permis d'affiner la détermination des différents milieux et habitats au sein du site d'étude. Il a été réalisé début novembre 2009.

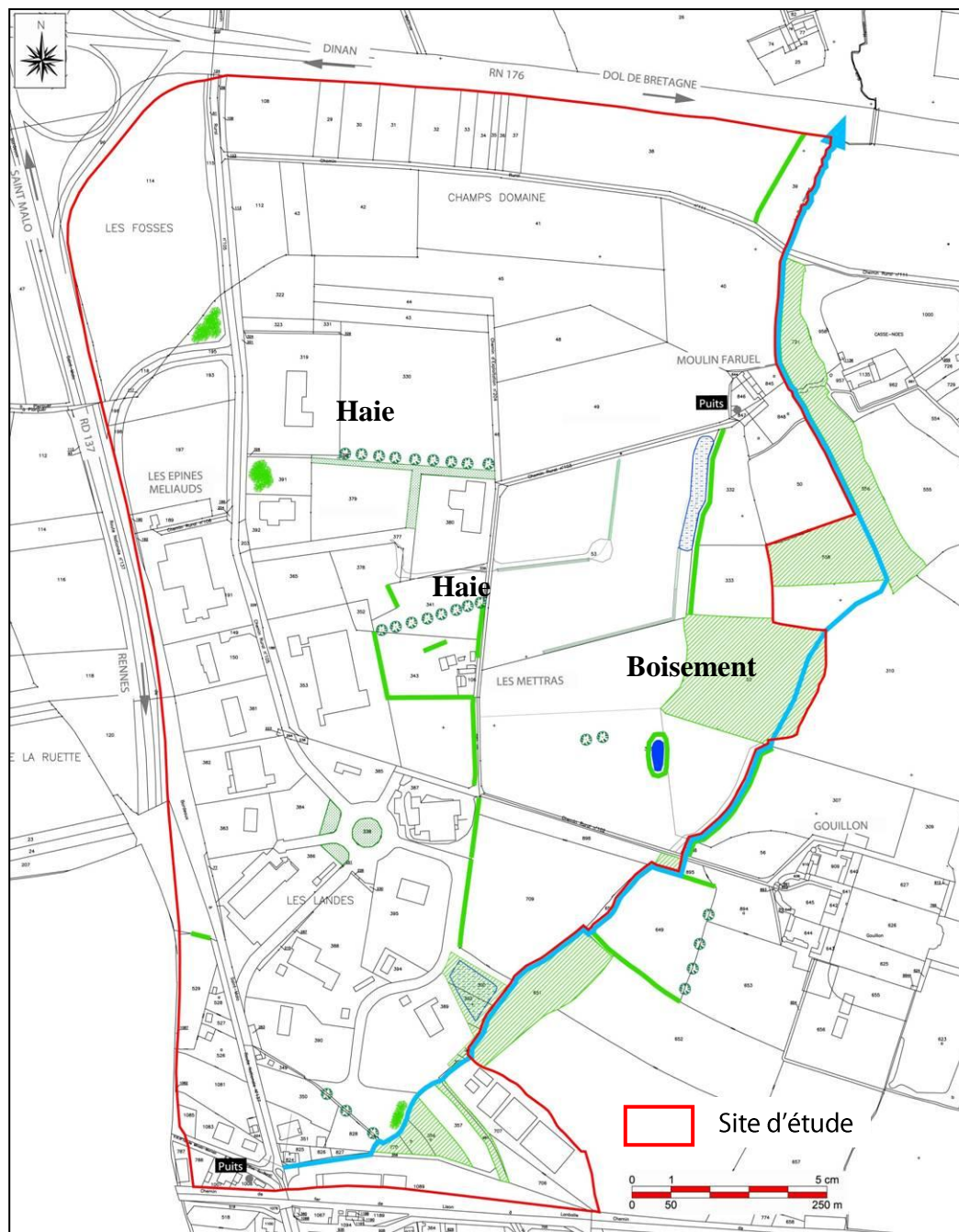
Cette reconnaissance a permis de montrer que la moitié Nord du site ainsi que la frange Est étaient occupées par des parcelles agricoles, dont la majorité est en culture ou en prairie temporaire ou permanente.

Compte tenu du fort remembrement des parcelles agricoles, notamment au Nord du site d'étude, les **haies bocagères** sont **très peu représentées**.

Elles sont surtout présentes au centre du site au niveau du hameau « Les Mettras » et en bordure de la parcelle 709 à proximité du bassin tampon existant au Sud. La strate arbustive est composée généralement de Chênes ou de Châtaigniers.

Il n'existe que très peu d'arbres isolés présentant un intérêt écologique.

Hormis la vallée située à l'Ouest du périmètre d'étude, la biodiversité floristique est très faible et n'est représentée que par les quelques haies.

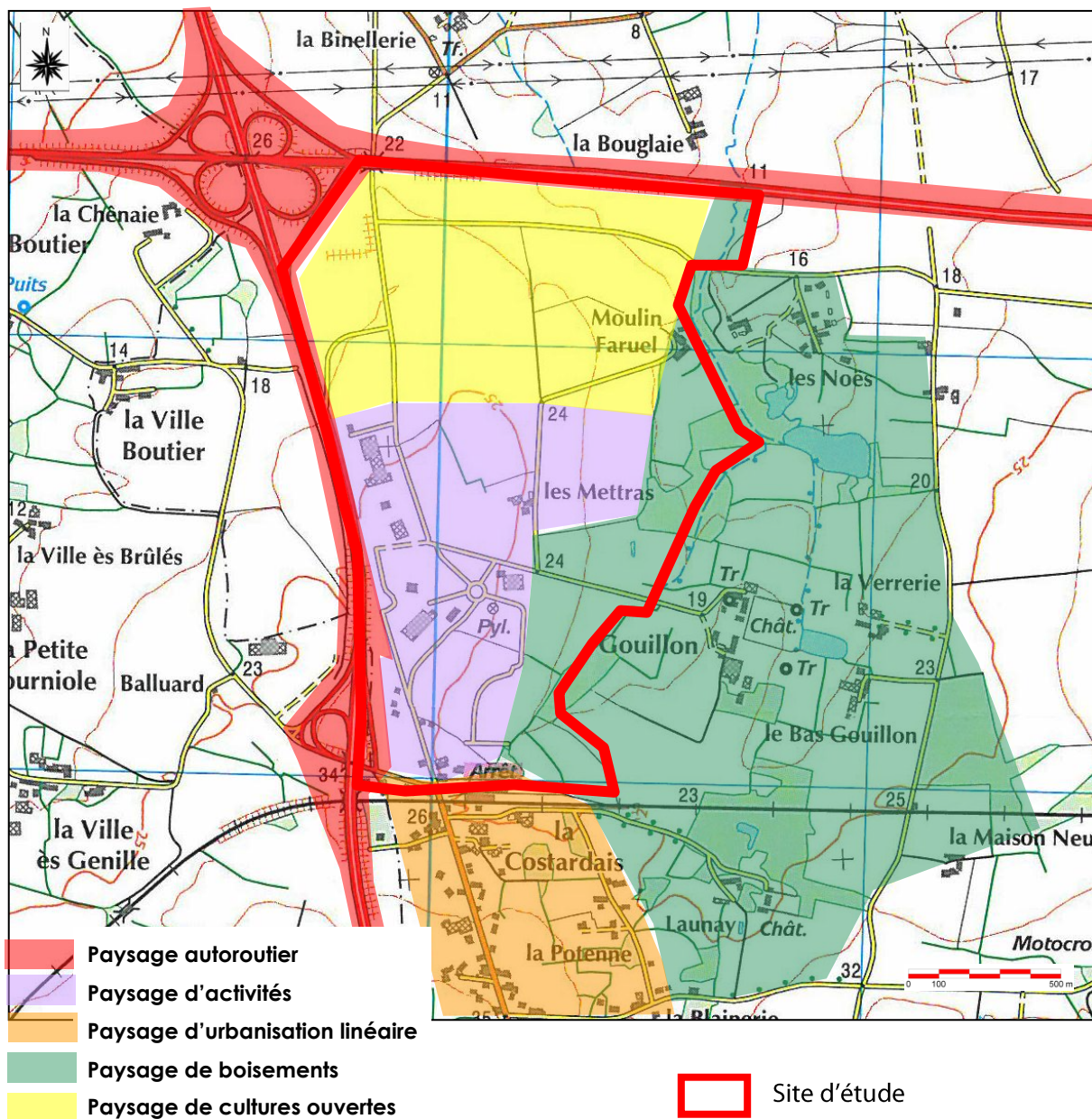


3.8. Paysage

Le site d'étude est à l'interface de plusieurs unités paysagères :

- A l'Est, la vallée boisée crée un arrière-plan qui permet d'inscrire le site dans ce paysage assez ouvert.
- Au Sud, le parc d'activités avec son bâti assez hétérogène constitue l'autre accroche paysagère. Il s'inscrit dans le prolongement d'une urbanisation linéaire
- Le réseau routier possède lui aussi une identité spécifique très linéaire.
- Le reste du site est composé d'un paysage agricole ouvert avec quelques haies relictuelles.
- Au Nord, le paysage des marais est perceptible avec ces saules et ces peupliers.

Les différentes entités paysagères



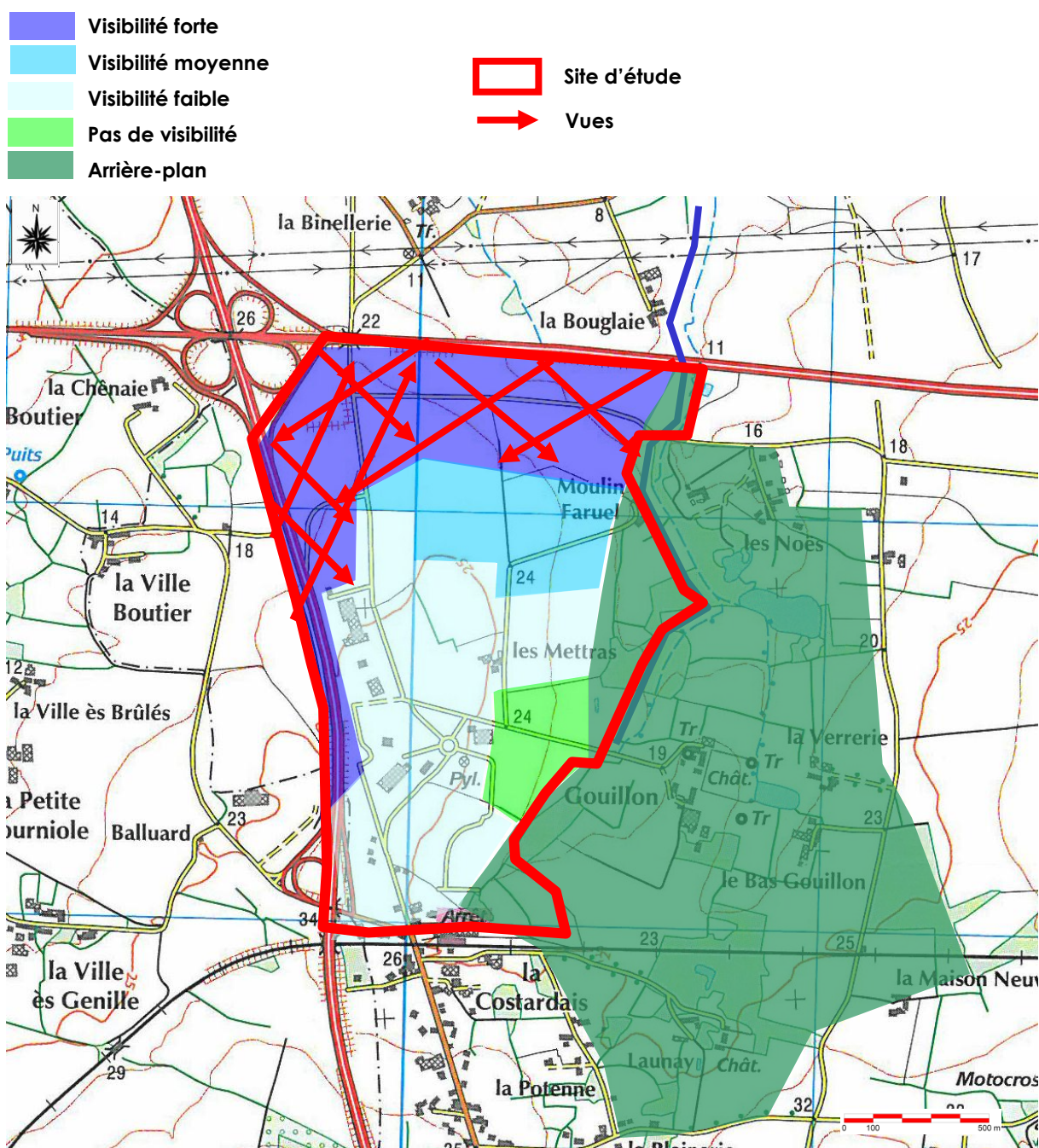
3.9. Perception visuelle du site

La majorité du site d'étude est tourné vers l'Est, mais il est visible principalement depuis la RN 176 au Nord et la RD 137 à L'Est.

Le tracé en courbe de la RD137 au Sud-Ouest et sa façade urbanisée limite les perceptions vers l'Est.

Au contraire depuis le Nord et surtout depuis la RN176, le site est très visible.

La perception visuelle du paysage depuis les voies de circulation



Le site est surtout visible depuis la RN 176.

La future bretelle, venant de Saint Malo et allant vers Dol de Bretagne, passera au Sud de l'échangeur et longera ensuite la limite Nord-Ouest du site après être passé au dessus de la RD137. Depuis cet ouvrage qui surplombera la RD137 d'environ 6m, les automobilistes auront une vue plongeant vers le Nord du site.

• SUR LA RD137 SENS RENNES – SAINT-MALO :



1

La RD137 en venant de Rennes fait une courbe au Sud puis une contre courbe mènent vers l'échangeur. **La vue n°1**, ci-contre prise au niveau du pont, présente une vue lointaine vers le Parc d'activités existant. Des haies et bosquets atténuent l'impact des activités. L'implantation n'est pas parallèle à l'axe de la RD. L'emprise non bâti est très large.



2

La vue n°2 prise au niveau de la bretelle d'insertion, permet d'appréhender les différentes perceptions des entreprises existantes. Ainsi, les bâtiments et les aménagements reflètent des logiques différentes. Certaines activités présentent des arrières techniques et peu intégrées, alors que les autres présentent des façades qualitatives sans activité.



3

La vue n°3 présente la façade la plus qualitative du parc d'activités avec un alignement du bâti, parallèle à l'axe de la RD. Le bosquet masque ponctuellement les activités. Les entreprises présentent des façades de bâtiments et des traitements extérieurs de qualité. Mais la bande publique devient de plus en plus étroite. Une maison d'habitation vient créer une hétérogénéité dans le front bâti.



4

La vue n°4 présente l'extension de la façade du parc d'activités le long de la RD. Le terrain est légèrement en surplomb, ce qui augmente l'impact des implantations. L'absence de bosquet rend le paysage très ouvert et donc très visible.

• SUR LA RD137 SENS SAINT-MALO-RENNES :



La RD137 (**vue n°1**), en venant de Saint-Malo, est rectiligne. La RN176 passant au-dessus de la RD crée un obstacle qui empêche de voir le site.

De plus, les bosquets de l'échangeur complètent cet écran.

Le paysage est semi ouvert avec de grandes parcelles peu bocagères.



La **vue n°2** prise après le pont de la RN176, permet d'apercevoir le site au loin. L'échangeur et ses plantations ne permettent pas de bien voir le site avant d'avoir dépassé l'échangeur.

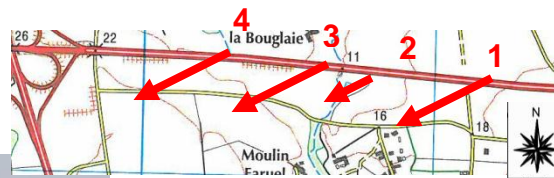


La **vue n°3** présente la vue du site d'étude après l'échangeur. Le site très dégagé permet de voir jusqu'à une profondeur plus de 100m. Le parc d'activités est perçu en arrière-plan tandis que les boisements de la vallée plus à l'est constituent la ligne d'horizon



La **vue n°4** présente l'extrémité Nord de la façade du parc d'activités le long de la RD avec l'habitation au premier plan. Cet élément crée un contraste avec le front urbain assez homogène du parc d'activités.

• SUR LA RN176 SENS DOL – DINAN :



La RN176 en venant de Dol de Bretagne (**vue n°1**) est rectiligne. Le paysage est assez ouvert et le regard porte loin. Sur cette photo, le site est peu perceptible car les boisements de la vallée en masquent une grande partie.



La vue n°2 est prise au niveau de la vallée du ruisseau du Bois Hamon située à l'Est du site. Des plantations de haies bocagères le long de la RN et une haie le long du ruisseau empêchent de voir parfaitement le site avant le passage du ruisseau.



La vue n°3 présente la façade principale du parc d'activités complètement ouvert sur le site avec les entreprises existantes en arrière-plan. Le site est en contrebas rendant cette partie Nord-Est moins sensible en termes de visibilité.



La vue n°4 présente la même vue que la vue n°3. La partie Ouest du site est au niveau de la RN ce qui, contrairement à la situation précédente n°3 la rend plus sensible et visible.

• SUR LA RN176 SENS DINAN - DOL



La RDN176 en venant de Dinan (**vue n°1**) est rectiligne. Le paysage est semi ouvert. La vue n°1 présente la perception du site depuis l'échangeur. Les boisements de l'échangeur fragmentent les vues vers le site. Ainsi, le parc d'activités est visible à droite tandis que la façade donnant sur la RN ne l'est pas encore.



La vue n°2 prise au niveau du franchissement de la RD137, présente le début de l'ouverture visuelle vers le site. La vue porte très loin et s'arrête sur les boisements de la vallée du ruisseau du Bois Hamon.



La vue n°3 prise au niveau de la voie communale traversant le site, présente au premier plan des ajoncs qui accompagnent la RN et les talus de la voie communale. La vue est complètement dégagée et permet de percevoir le parc d'activités à droite et les parcelles cultivées à gauche. Cette vue sera également celle des usagers venant de St Malo et allant vers Dol.



La vue n°4 prise au droit du site, présente la partie Nord-Est, avec en arrière-plan les boisements de la vallée du ruisseau du Bois Hamon. Les terres agricoles occupent l'intégralité du site et explique l'ouverture visuelle.

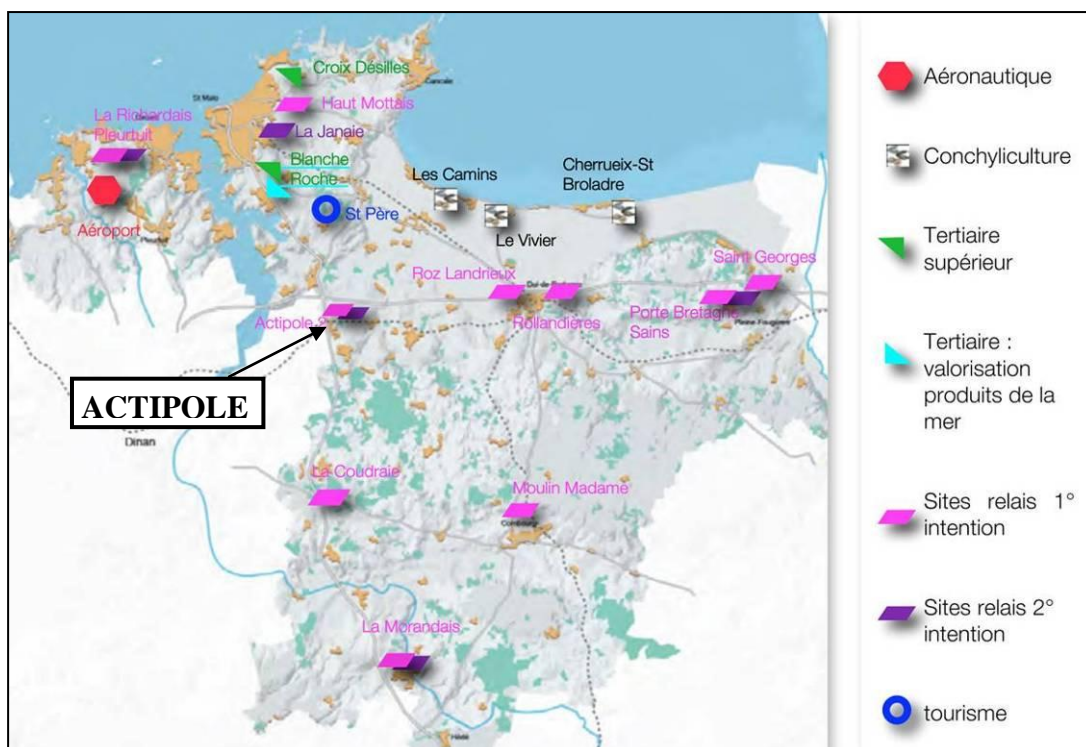
III - CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ACTUEL

Le SCOT (Schéma de cohérence territoriale).

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays de Saint-Malo a été approuvé par délibération du 7 décembre 2007. Il définit notamment les orientations générales en terme d'aménagements au niveau du « Pays de Saint Malo ».

La Communauté d'Agglomération du Pays de Saint Malo dépend du SCOT du Pays de Saint-Malo.

Le SCOT s'appuie sur le schéma des zones d'activités structurantes du Pays de Saint-Malo adopté en 2003.



Il constitue, pour les dix années à venir le cadre de développement des principales zones d'activités du territoire de l'agglomération.

Les zones d'activités sont classées selon plusieurs vocations : aéronautiques, conchyliculture, tertiaires supérieures, tertiaires valorisation des produits de la mer, sites relais de première intention et site relais de deuxième intention.

Le parc d'activités d'Actipole y est identifié comme un site relais de première intention. Le SCOT a prévu le développement de 24 ha à cours terme et 24 ha à long terme.

Cette zone a vocation à accueillir principalement des activités industrielles et d'autres activités nécessitant de grandes parcelles (> 1 ha).

Le POS (Plan d'Occupation des Sols)

Le POS de MINIAC MORVAN classe le site en :

- 1NAAc (secteur à vocation d'activités)
- NCa (secteur à vocation agricole).

Le POS de MINIAC MORVAN a fait l'objet d'une révision simplifiée, approuvée par la délibération du conseil communal en date du 21 décembre 2006.

La RN176 et la RD137 génèrent des servitudes acoustiques et sont soumises au titre des voies express, à un recul non aménageable de 100 m, de part et d'autre de leur axe.

Le nouvel échangeur entre la RD 137 et la RN 176 va modifier ces reculs (en bleu sur le plan ci-après).

Dans le cadre de la ZAC, un projet urbain sera élaboré afin de créer un parc d'activités présentant une façade de qualité. Ce projet précisera les conditions d'occupation des espaces inclus dans cette marge de recul. Il sera intégré au Plan d'occupation des sols comme dérogation à la Loi Barnier.

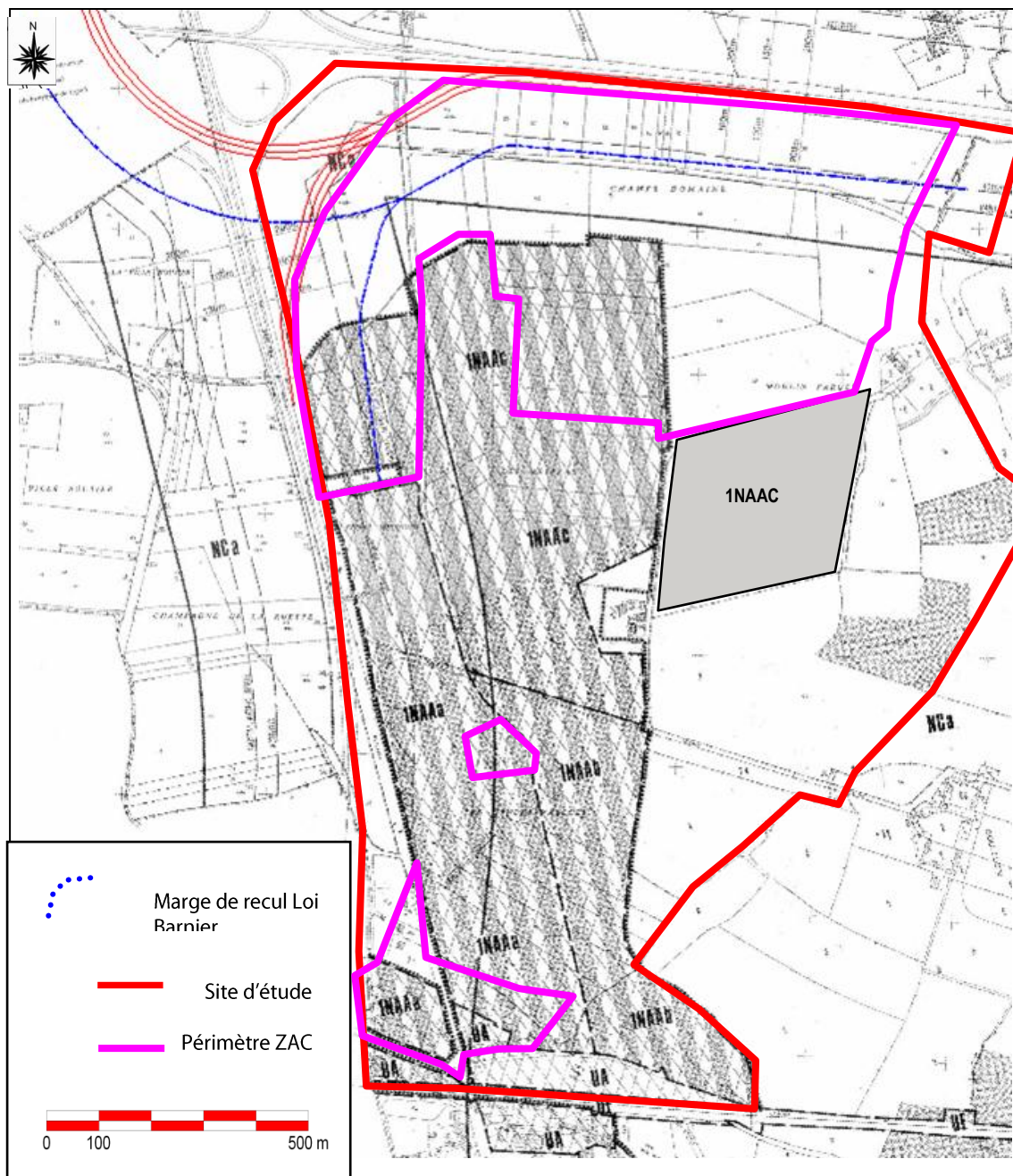
Le POS est en cours de révision pour passer en PLU. Il est prévu d'approuver le PLU fin 2014.

Le PADD de la commune a été présenté en conseil municipal de novembre 2009.

Dans le PADD, l'activité est décrite par la présence de la seule zone d'activités que constitue le site d'Actipole.

Les objectifs pour la zone y sont décrits de la manière suivante :

- Etendre la zone d'activités de façon raisonnée afin de répondre aux besoins intercommunaux en terrains à vocation artisanale et industrielle, tout en garantissant la préservation de l'activité agricole, la protection du patrimoine bâti environnant, une gestion économe des sols, et l'insertion paysagère des nouveaux bâtiments.
- Assurer des liaisons sécurisées viaires, piétonnières, et cyclables entre ACTIPOLE et la Costardais, tant pour les actifs de la zone que pour les autres usagers
- Conforter les commerces de restauration de la Gare en captant une clientèle spécifique liée à la zone d'activités,
- Contraindre les flux de camions venant de l'échangeur Sud pour privilégier une entrée dans la commune par l'échangeur d'ACTIPOLE situé au Nord du territoire, afin de limiter la circulation sur la RD 2137.



2 - LOI "BARNIER"

Le statut de "route express" de la RN176 et de la RD137 impose un recul de 100 m de l'axe de la voirie en l'absence de projet urbain.

Compte tenu de la présence de la RN176 et de la RD137 classées route express le recul de constructibilité est fixé à 100 m. (article 52 de la loi Barnier du 2 février 1995).

3 - LOI SUR L'EAU

Un dossier d'autorisation Loi sur l'Eau est en cours d'élaboration pour la réalisation de la ZAC. Il est prévu de réaliser une nouvelle série de bassins de rétention des eaux pluviales, en fonction des bassins versants et une nouvelle station d'épuration.

4 - SDAGE et SAGE des eaux du Bassin Loire Bretagne

Le SDAGE 2010 – 2015 (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Loire-Bretagne) a été arrêté par le préfet de bassin en date du 18 Novembre 2009.

Le projet d'assainissement du site d'étude respectera les préconisations du SDAGE :

- les rejets urbains par temps de pluie seront limités et les flux de pollution seront réduits,
- l'assainissement des eaux usées de la ZAC Actipole seront épurés par une nouvelle station d'épuration « in Situ » dont les concentrations des effluents respecteront le milieu récepteur: le ruisseau du « Bois Hamon ». Il y aura donc réduction de la pollution organique et phosphorée par une amélioration du traitement des eaux usées.
- les rejets de pesticides seront limités par un entretien approprié des espaces verts et notamment des bassins de rétention.

Le SAGE (Schéma d'aménagement et de gestion des eaux de la Vilaine)

Deux grandes actions du SAGE « bassins côtiers de la région de Dol de Bretagne » concernent la ZAC Actipole :

- Préserver l'alimentation en eau potable
- protéger les populations contre les inondations.

Un réseau de service peut être mis en place, via la station d'épuration et le tamponnement des eaux traités avant rejet, si un industriel en fait la demande. De plus, une sensibilisation des industriels sera menée au travers du cahier de prescriptions de la ZAC.

Les ouvrages de régulation des eaux pluviales permettront de protéger les habitations en aval et notamment vers l'Ouest ou une régulation de fréquence centennale est prévue.

JUSTIFICATIFS DE LA DEROGATION

DIAGNOSTIC FINALISE

- Accès et sécurité :

L'accès actuel au Parc d'activités se fait par deux sorties distinctes de la RD137 relativement sécurisées. En venant du Nord, la sortie se fait au niveau de l'échangeur situé en face du site (en Cotes d'Armor), emprunte ensuite une voie communale passant sous la RD137 et rejoint le carrefour d'accès au Parc d'activités. Les flux de transit ne traversent pas le Parc d'activités. En venant de Rennes, la sortie se fait par une voie courte au Nord du site. Cette sortie génère des flux de transit à travers le parc d'activités.

La sortie Nord est peu satisfaisante surtout dans le cadre des travaux d'aménagement de l'échangeur de la chénaie entre la RD137 et la RN176, car elle se trouvera très proche d'une bretelle permettant de rejoindre la RN137 en direction de Dol de Bretagne.

Une hypothèse d'échangeur a été étudiée afin de regrouper les accès au Parc d'activités et en assurer l'accès aisé et en toute sécurité en supprimant notamment la sortie Nord en venant de Rennes. Ce projet n'a pu aboutir du fait de la transformation à très long terme de l'échangeur de la Chénaie qui prévoit au droit du site un îlot séparateur entre les deux voies menant à Saint-Malo et une troisième voie permettant de gérer les entrées et sorties de manière indépendante. Le projet d'échangeur nécessitait d'allonger cette voie vers le Sud en reprenant deux ouvrages d'art dont celui de la voie SNCF. Ce projet a été abandonné.

Le projet actuel prévoit de créer un giratoire au Sud afin de fluidifier les flux et de clarifier les fonctions des voies.

- Nuisances :

Le bruit est la première nuisance sur le site d'étude, de par le trafic très important de la RN176.

La création d'un front bâti le long de la RD et de la RN permettra de créer un écran acoustique qui isolerait, en partie, le reste de la zone. La saulaie le long de la RN formera un écran végétal qui aura un effet acoustique en réduisant la vitesse du vent et donc la propagation des sons.

- Qualité architecturale :

Mises à part les habitations situées en périphérie du parc d'activités, le bâti est constitué de bâtiments d'activités de différentes qualités. Globalement, l'aspect est assez bon avec des bâtiments de formes parallélépipédiques et de couleurs assez homogènes (gris clair).

Il est souhaitable de poursuivre ces principes architecturaux, à savoir des bâtiments de forme parallélépipédiques avec acrotère et de couleur grise.

- Qualité urbaine :

Le tissu urbain existant est actuellement disparate avec des implantations très variables et sans cohérence.

Un front urbain se dégage toutefois le long de l'axe de l'ancienne RN137 en se prolongeant au Nord le long de l'actuelle RD137.

Il est souhaitable de poursuivre ce front urbain à 60m de l'axe de la RD137.

- Qualité paysagère :

Les vues les plus sensibles sont celles qui sont visibles depuis la RN176 dans les deux sens et depuis la future voie venant de Saint Malo qui sera en surplomb. Depuis cette dernière, le site y

est complètement visible. Depuis la RN176, le site est complètement visible seulement à sa hauteur. En effet, les vues lointaines sont bloquées par des boisements et des haies bocagères. Les autres vues depuis la RD137 sont moins sensibles, notamment grâce à la présence de l'échangeur, au Nord, qui bloque les vues et par la faible longueur de la façade.

Les franges Nord et Nord-Ouest du site doivent être paysagées, afin de limiter l'impact de l'extension du Parc d'activités.

Au sein du site, l'absence de trame bocagère altère l'insertion du parc d'activités dans le paysage général.

Une trame bocagère pourra donc être créée en plus des éléments précédents au sein du Parc d'activités, pour favoriser l'insertion paysagère du site.

ARGUMENTAIRE POUR UNE EXCEPTION AU PRINCIPE D'INCONSTRUCTIBILITÉ

- Le contexte urbain et routier à terme du site d'étude, le destine à poursuivre une urbanisation à vocation d'activités.
- La loi Barnier imposant un recul d'aménagement de 100m par rapport à l'axe de la route nationale 176 et la route départementale 137 va engendrer une diminution importante des terrains constructibles, le long de ces voies.

C'est dans un souci d'optimisation du foncier que Saint-Malo Agglomération présente ce dossier.

Au regard du diagnostic établi, il est proposé de réduire la marge d'inconstructibilité de 100m, de la ramener à 60m pour la RD137 pour être dans la continuité du front bâti existant et à 70m pour la RN176.

Ces propositions ainsi que les aménagements développés dans le chapitre suivant, vont dans le sens d'une mise en cohérence entre cette nouvelle urbanisation avec celle existante.

Cette cohérence passera par un alignement du front bâti, un traitement homogène ou similaire des bâtiments en termes de hauteur, de couleur et d'implantation, un traitement qualitatif des espaces libres entre les voies et les bâtiments.

Ce traitement sera assuré, à la fois par la Collectivité et par les futurs Acquéreurs.

PHASE 2 - SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT

I - VOCATION DU SITE ET CHOIX DES OBJECTIFS

Saint-Malo Agglomération souhaite valoriser les façades du parc d'activités et aménager le site dans le respect du paysage.

Du fait de la position stratégique qu'occupent ces terrains à l'intersection de la route nationale 176 et de la route départementale 137, la collectivité souhaite y implanter un parc industriel de qualité, d'autant plus que cette opération s'inscrit dans la démarche "Bretagne Qualiparc".

Le diagnostic a fait apparaître un certain nombre d'enjeux :

- Traiter la façade le long de la RN et de la RD, de manière qualitative, tant du point de vue des bâtiments que des aménagements privés et publics.
- Ménager les vues depuis la RN vers le site,
- Préserver la cohérence architecturale,
- Aménager le parc d'activités dans l'esprit du paysage environnant composé de bocages et de petits boisements.

Le projet urbain proposé s'attache à répondre à ces objectifs à travers plusieurs outils à savoir :

- un plan de composition (*voir ci-après*),
- une coupe de la marge de recul sur la RN176 (*voir ci-après*),
- une coupe de la marge de recul sur la RD137 (*voir ci-après*),
- un règlement spécifique au parc d'activités qui sera intégré au Plan d'Occupation des Sols via un dossier de déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du document d'urbanisme (*voir ci-après*),
- des prescriptions données aux acquéreurs (*voir annexe Cahier des prescriptions environnementales, paysagères et architecturales*).

Le projet urbain précise les caractéristiques des lots, des marges de recul et leur traitement, l'aménagement des limites d'emprises foncières, l'aménagement des lots, les hauteurs de construction et leur aspect.

II - SOLUTIONS OPÉRATIONNELLES ET LEURS IMPACTS

Les enjeux ci-avant évoqués se traduisent en terme d'aménagement par le traitement des limites de l'emprise étudiée et par l'aménagement interne à chaque lot.

Le projet vise à :

- Créer une trame de boisement le long de la RN176, planter sur des emprises publiques et entretenues par la collectivité,
- Créer un front végétal discontinu le long de la RD137, afin de compléter les masses arborées existantes et de créer une façade qualitative au Parc d'activité,
- Limiter la hauteur des bâtiments en fonction du recul vis-à-vis des voies de circulation extérieures,
- Créer une haie libre sur l'espace public en limite de parcelle le long de la RD137 et de la RN176 afin de maîtriser l'aspect des surfaces extérieures des parcelles,
- Rendre obligatoire le traitement des espaces de stockages et les rendre non visibles depuis la RN176 et la RD137
- Rendre obligatoire les plantations, en cas de clôture du lot,
- Rendre obligatoire les plantations, en limite séparative, sous forme de haie bocagère permettant de compléter la trame bocagère.

PLAN DE COMPOSITION

La ZAC se compose de trois parties :

- au Nord, une extension d'urbanisation impactée par le recul Loi Barnier
- au centre, pour un parking de poids lourds amenés à se déplacer sur le territoire
- au Sud, une emprise essentiellement nécessaire pour l'amélioration du fonctionnement viaire avec l'hypothèse de réalisation d'un échangeur complet.

La partie Sud a pour but de terminer l'aménagement et d'améliorer l'accès au site.

Un échangeur permettrait :

- d'améliorer la sécurité du futur échangeur en supprimant la bretelle au nord,
- de réduire sur la RD73, le transit des poids lourds, venant de Rennes et allant aux parcs d'activités d'Actipole ou de Pleudihen sur Rance,
- d'améliorer la visibilité en créant une véritable entrée au Parc d'activités.



La partie Nord est desservie par la voie communale traversant le parc d'activités existant et rejoignant Châteauneuf d'Ille et Vilaine. La voie principale Est-Ouest à créer permettra de desservir la majorité des parcelles.

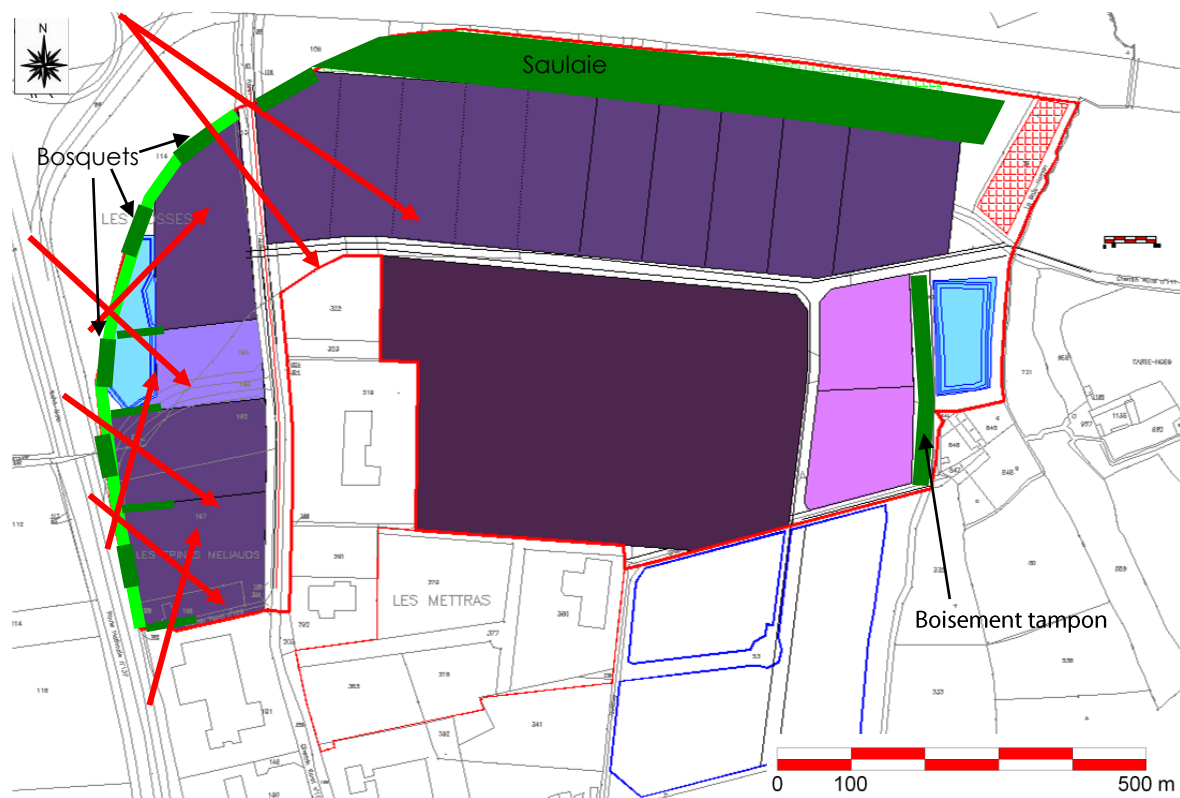
Cette voie est connectée à la voie communale à l'est et présente une voie secondaire rejoignant le lotissement des Mettras 2. Ce schéma présente un découpage très contrasté entre des lots regroupables d'environ 1ha au Nord, des lots de plus petites tailles à l'est et un ou deux grands lots au sud.

Les petits lots situés à l'Est de la ZAC, permettront de limiter les risques de nuisances vis-à-vis des bâtiments du Moulin Faruel. De plus, ces lots sont en recul d'environ 20m afin de permettre des plantations pour favoriser un effet tampon.

Le schéma d'aménagement permet :

- La continuité de liaisons routières et de la hiérarchisation des voies de desserte interne de la zone d'activités existantes avec les voies de circulation proches et les voies rurales périphériques,
- La connexion du chemin piéton / cycles existant par un prolongement au sein de la ZAC,
- Le traitement d'une véritable entrée de parc d'activités,
- Le traitement des franges du parc d'activités ménageant des percées entre des bosquets le long de la RD137 et aucune vue depuis la RN176,
- L'optimisation du parcellaire afin de permettre une orientation optimale d'un maximum de constructions,
- La plantation d'espèces indigènes dans le paysage,
- La création d'un espace public de qualité s'inscrivant dans le paysage local,
- La valorisation du parcours de l'eau,
- L'incitation à l'efficacité énergétique

Plan de perception et traitements paysagers



Simulation des perceptions le long de la RD137 avec des bosquets

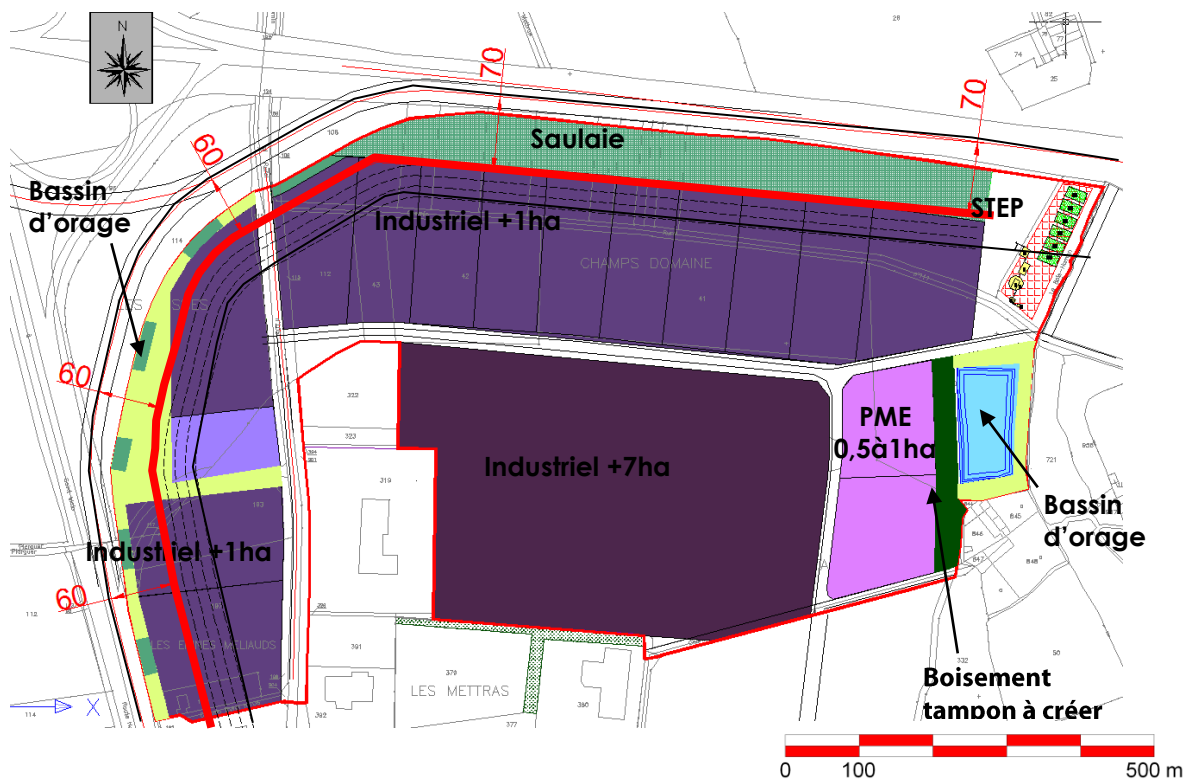


Seules les deux premières entreprises sont visibles. Les autres sont dissimulées par les bosquets. Le paysage global est préservé. Les bâtiments et leur enseigne sont visibles, mais les surfaces au sol des entreprises sont dissimulées par la haie vive plantée en limite de l'espace public.



Le premier bâtiment à droite est le même que celui de l'image précédente portant la mention « LOGO ». Une entreprise peut ainsi être vue successivement entre les bosquets à 2 reprises.

Plan d'aménagement et marge d'in constructibilité proposée

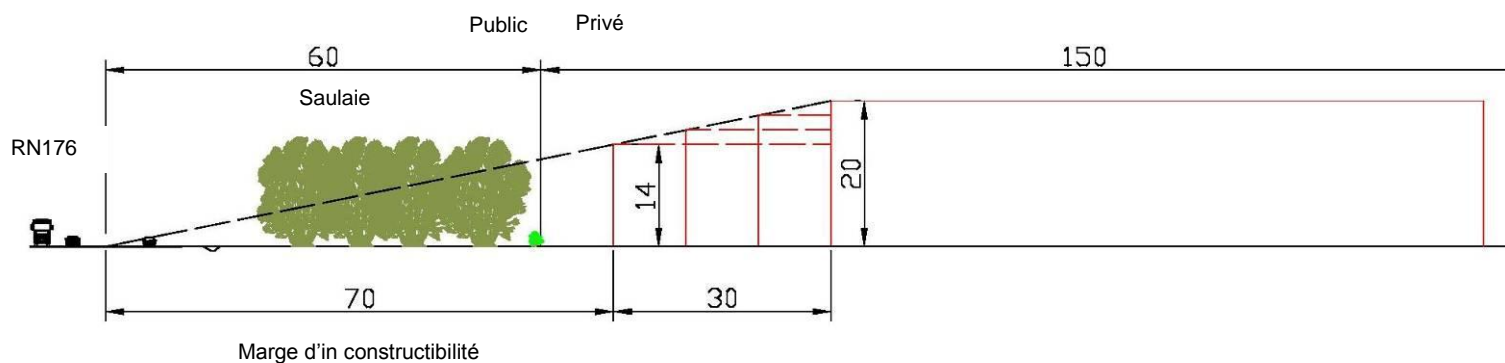


Les principes d'aménagement sont illustrés à travers l'image d'ambiance ci-dessous :



Les voiries sont accompagnées d'une noue latérale aménagée dans l'esprit des marais environnants et de l'autre côté par un accotement empierré séparant le cheminement mixte piéton/cycle de la voirie. Une bande végétale plantée de bruyères sert de limite à l'espace public et de support pour le mobilier urbain.

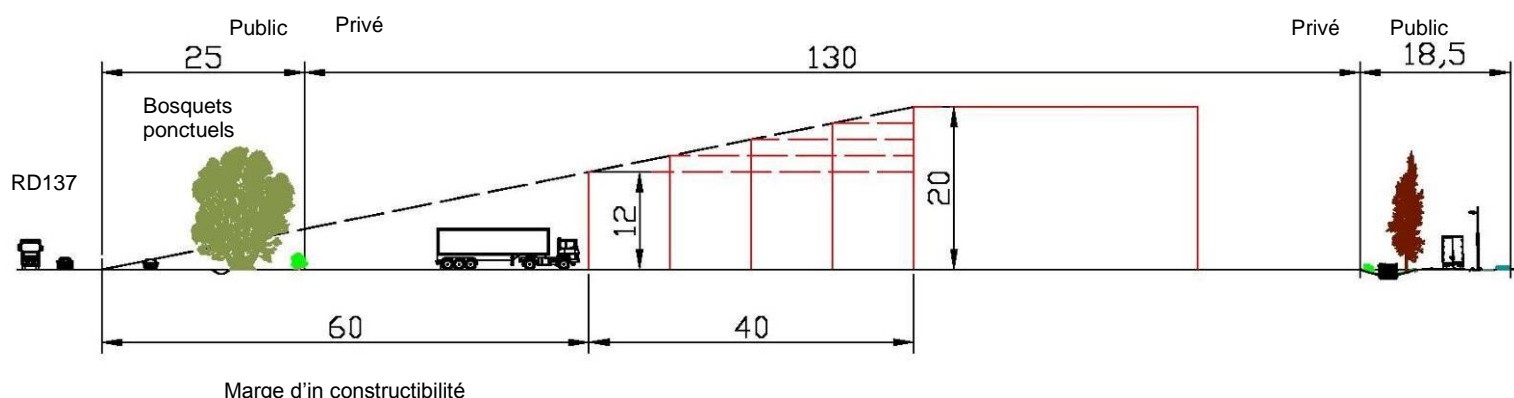
COUPE SUR LA RN176



La coupe illustre les principes d'aménagement à savoir :

- au-delà des emprises de la RN176, une saulaie est aménagée pour permettre de ne pas rejeter d'effluents en période estivale. Son emprise est d'environ 30 à 40m de large.
- en limite de parcelle, une haie libre de 2m de haut est plantée.
- les bâtiments devront être en recul de **70m** par rapport à l'axe de la RN et 10m de la limite publique au Nord
- la hauteur (H) des bâtiments s'échelonnera de **14m** à 70m de l'axe de la RN (Distance dénommée L) pour ensuite augmenter progressivement en respectant la règle $H=1/5L$ pour une hauteur maximale autorisée des constructions de 20 m.
- Tous les usages seront permis dans la bande entre la RN et le bâtiment. En cas de stockages ou de stationnements de grandes dimensions (+50VL ou +10PL), ces derniers devront être dissimulés derrière un écran végétal type boisement ou dans le prolongement du bâti.

COUPE SUR LA RD137



La coupe illustre les principes d'aménagement à savoir :

- au-delà des emprises de la RD137, des bosquets seront plantés pour limiter l'impact des bâtiments dans le paysage global, tout en permettant des vues ponctuelles vers les entreprises.
- en limite de parcelle, une haie libre de 2m de haut sera plantée afin de masquer le pied des bâtiments.
- En limite séparative, une haie bocagère sera plantée sur une longueur de 35m minimum.
- les bâtiments doivent être en recul de 60m par rapport à l'axe de la RD137.
- la hauteur (H) des bâtiments s'échelonnera de **12m** à 60m de l'axe de la RD (Distance dénommée L) pour ensuite augmenter progressivement en respectant la règle $H=1/5L$, pour une hauteur maximale autorisée des constructions de 20 m.
- Tous les usages seront permis dans la bande entre la RN et le bâtiment. En cas de stockages ou de stationnements de grandes dimensions (+50VL ou +10PL), ces derniers devront être dissimulés derrière un écran végétal type boisement ou dans le prolongement du bâti.

ANALYSE DU PROJET ET DE SES IMPACTS

• Qualité paysagère :

Constat :

Les franges Nord et Nord-Ouest du site sont très exposées visuellement car le site est situé sur une ligne de crête et est surplombé par la RN176.

L'absence de trame bocagère altère l'insertion du parc d'activités dans le paysage général.

La vallée boisée à l'Est constitue un arrière-plan de qualité.

Projet urbain :

- Un boisement de saules le long de la RN176 nécessaire pour l'épuration des eaux usées formera un écran visuel pour la partie Nord. Des bosquets plantés le long de la RD137 encadreront des fenêtres visuelles vers les parcelles dont la limite sera plantée d'une haie vive afin de limiter l'impact des extérieurs.

- Une trame bocagère au sein des parcelles (imposé dans le règlement de POS) favorisera l'insertion paysagère du site.

- Une hauteur limitée (imposé dans le règlement de POS) à 20m, comme les boisements voisins, permettra d'assurer une intégration du bâti dans le paysage environnant. De plus, les terrassements seront limités à 2m par rapport au terrain naturel.

- Les espaces extérieurs de stockage devront être dissimulés (imposé dans le règlement de POS) et les surfaces de stationnement paysagers.

- Les limites de parcelles donnant sur les voies du Parc d'activités seront plantées et non grillagées dissimulés (imposé dans le règlement de POS).

• Qualité urbaine :

Constat :

Le tissu urbain existant est actuellement disparate avec des implantations très variables et sans cohérence. Un front urbain se dégage toutefois le long de l'axe de l'ancienne RN137 en se prolongeant au Nord le long de l'actuelle RD137.

Projet urbain :

- Ce front urbain peut être poursuivi en permettant une implantation du bâti à 60m de l'axe de la RD137 (imposé dans le règlement de POS).

- Les accès de lots seront identiques afin d'en maîtriser la qualité selon un modèle (imposé dans le règlement de POS).

• Qualité architecturale :

Constat :

Le bâti du parc d'activités est constitué de bâtiments d'activités de différentes qualités mais dont l'aspect est assez homogène avec des bâtiments de formes parallélépipédiques et de couleurs gris.

Projet urbain :

Le projet prévoit, dans le règlement de POS, les obligations suivantes :

- cacher la toiture par un acrotère (créant ainsi des formes parallélépipédiques)

- avoir au moins 75 des surfaces non vitrés grises compris dans la gamme RAL allant de 7035 à 7045

- limiter à deux les enseignes par bâtiment et leur dimension maîtrisée.

- créer des modules permettant de rompre l'impact des grands bâtiments, au-delà de 3000m², via des décalages et des différences de traitement de façade.

- dissimuler les détails techniques.

- **Nuisances et sécurité :**

Constat :

Les accès au Parc d'activités sont malaisés.

De plus, le trafic important sur les deux axes génère des nuisances sonores importantes.

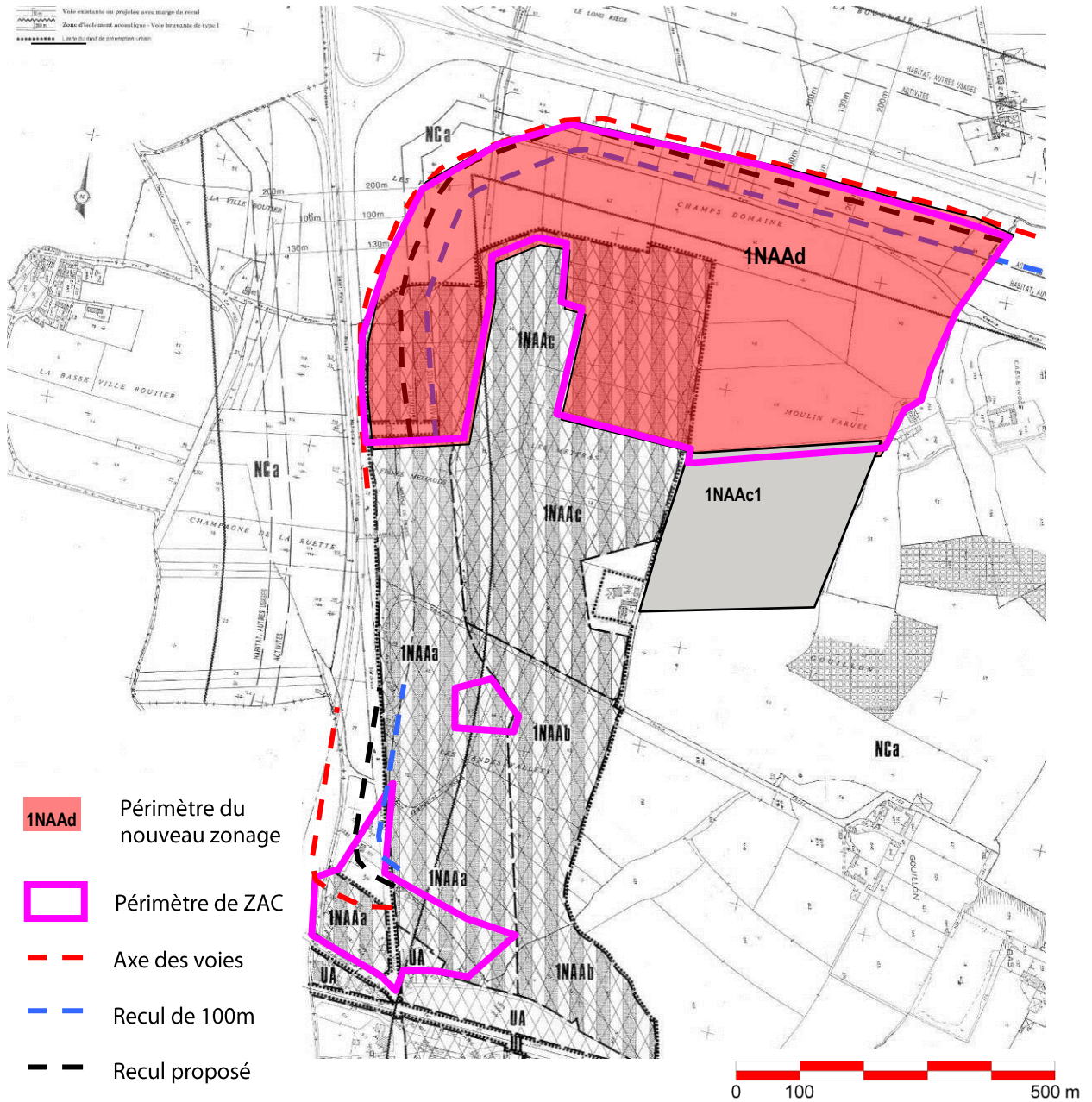
Projet urbain :

Le projet prévoit de créer un giratoire au Sud afin de fluidifier les flux et de clarifier les fonctions des voies. Toutefois, aucune solution n'a pu être trouvée pour supprimer la bretelle au Nord pour les usagers venant de Rennes.

La création d'un front bâti le long de la RD et de la RN permettra de créer un écran acoustique qui isolera, en partie, le reste de la zone. La saulaie le long de la RN formera un écran végétal qui aura un effet acoustique, quand les vents seront de Nord, en réduisant la vitesse du vent et donc la propagation des sons.

III - PROPOSITIONS DE ZONAGE ET RÈGLEMENT (mars 2011)

ZONAGE



REGLEMENT

CARACTERE DE LA ZONE 1 NAAd

La zone 1NAAd est une zone naturelle non équipée ou insuffisamment équipée où est prévue à court terme l'extension de l'agglomération sous forme d'ensembles immobiliers nouveaux ainsi que la réalisation des équipements publics et privés correspondants. Doivent y trouver place les activités (de type industrielles, logistique, PME...) qui, compte tenu de leur nature ou de leur importance ne peuvent être admises au sein des zones d'habitations et des autres parcs d'activités du territoire. Les activités suivantes ne peuvent y prendre place : commerces de détail et artisans.

Il convient d'y éviter les constructions anarchiques et d'y encourager la création d'opérations d'ensemble (activités) permettant un développement rationnel et harmonieux de l'urbanisation.

Si l'urbanisation de la zone s'effectue par une succession d'opérations chacune d'elles devra être conçue de manière à ne pas enclaver les terrains non urbanisés.

L'urbanisation de tout ou partie de la zone ne pourra se faire qu'après la réalisation ou la programmation des équipements publics primaires donnant aux terrains un niveau d'équipement suffisant, aux conditions particulières prévues par le présent règlement.

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE 1NAAd 1 TYPES D'OCCUPATION ET D'UTILISATION DU SOL ADMISES

Les constructions et occupations du sol liées aux activités répondant à la vocation de la zone.

Sont également admis sous réserves que ne soient pas compromises les possibilités techniques ou financières d'utilisation prochaine du site :

2.1. Les locaux à usage de gardiennage à condition qu'ils soient destinés au logement des personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance des établissements existants (ou en cours de construction) ou des services généraux de la zone, qu'ils soient incorporés au corps principal du bâtiment d'activités ou de services et qu'elles ne dépassent pas 35 m² de surface de plancher.

2.3. Les installations et constructions nécessaires aux services généraux de la zone (crèche d'entreprise, locaux collectifs, sanitaires,...).

2.4. Les installations et équipement techniques, liés aux réseaux des services publics ou des établissements d'intérêt collectif (assainissement, eau potable, électricité, télécommunications...) nonobstant les dispositions des articles 3 à 15 du présent chapitre

2.5. La reconstruction après sinistre sous réserve de l'application des dispositions énoncées aux articles 3 à 15 du présent chapitre.

2.6. Les affouillements et les exhaussements du sol, à la triple condition :

- qu'ils soient liés à l'aménagement de la zone ou aux occupations du sol autorisées dans celle-ci ;
- qu'ils aient une pente maximale de 2 largeurs pour 1 hauteur ;
- qu'ils soient limités à 2m maximum de profondeur ou de hauteur par rapport au terrain naturel.

1.1 ARTICLE 1NAAd 2 - TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DU SOL INTERDITES

Les constructions et occupation du sol non visées à l'article 1NAAd1.

SECTION II- CONDITIONS D'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE 1NAAd. 3-ACCES ET VOIRIE

3.1. Les terrains devront être desservis par des voies publiques ou privées carrossables et en bon état d'entretien dans des conditions répondant à l'importance et à la destination des constructions qui doivent y être édifiées, notamment en ce qui concerne les commodités de la circulation, des accès et des moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.

3.2. Par ailleurs, l'autorisation d'utilisation du sol peut être subordonnée à la réalisation d'aménagements particuliers concernant les accès et tenant compte de l'intensité de la circulation et de la sécurité publique.

3.3. Un seul accès permettant l'entrée et la sortie de l'ensemble des types de véhicules est autorisé pour chaque unité foncière sauf pour des raisons de sécurité ou de réglementation.

ARTICLE 1NAAd. 4— DESSERTE PAR LES RÉSEAUX

4.1. Eau potable / Défense Incendie :

Toute construction ou installation nouvelle qui requiert une alimentation en eau doit avoir une conduite de distribution d'eau potable de caractéristiques suffisantes et raccordée au réseau collectif de distribution d'eau sous-pression.

4.2. Eaux pluviales:

Tout aménagement réalisé sur un terrain ne doit jamais faire obstacle à l'écoulement des eaux pluviales.

Lorsque le réseau correspondant existe et présente des caractéristiques suffisantes, les eaux pluviales recueillies sur le terrain doivent y être dirigées par des dispositifs appropriés.

NB : La gestion des eaux pluviales est l'objet de mesures particulières eu égard à la sensibilité du milieu. Les constructeurs devront réaliser des bassins de retenue des eaux pluviales respectant les documents et données suivantes : instruction Technique 77.

Les acquéreurs devront réaliser des ouvrages de régulation des eaux pluviales pour les parcelles de plus de 5000m², équipé d'un débit de fuite de 3 l/s/ha d'unité foncière et d'un volume total de stockage des eaux pluviales proportionnel à l'unité foncière sur la base de :

- pour les parcelles de 5000 à 7500m², 90m³/ha (correspondant à 40% du volume d'une pluie décennale) ;

- pour les parcelles de plus de 7500m², 120m³/ha (correspondant à 50% du volume d'une pluie décennale).

4.3. Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle doit évacuer ses eaux usées au moyen de canalisations souterraines raccordées au réseau d'assainissement collectif.

Les rejets non domestiques feront l'objet d'une convention avec la collectivité gestionnaire du réseau de collecte et de traitement.

Le rejet des eaux résiduaires de type industriel sera subordonné à un traitement préalable et une régulation répondant aux conditions de la convention de rejet.

Lorsque le terrain est situé en contrebas du réseau collectif existant, son raccordement aux collecteurs par dispositifs individuels appropriés (pompe de refoulement) pourra être imposé.

4.4. Les lignes de distribution

Ces réseaux de gaz, de fluides divers ou d'énergie électrique, d'éclairage public et de télécommunications doivent être installés en souterrain chaque fois que les conditions techniques le permettent et notamment lorsque le réseau primaire est souterrain.

ARTICLE 1NAAd 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Il n'est pas fixé de règle particulière.

ARTICLE 1NAAd 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES, AIRES DE STATIONNEMENT ET RESEAUX PUBLICS

Cet article s'applique à chaque unité foncière considérée individuellement (article R 123.10.1 du CU).

6.1. Voies routières et stationnement :

La façade bâtie donnant sur la voirie par laquelle s'effectue l'accès de l'unité foncière constitue la façade ci après dite « principale ».

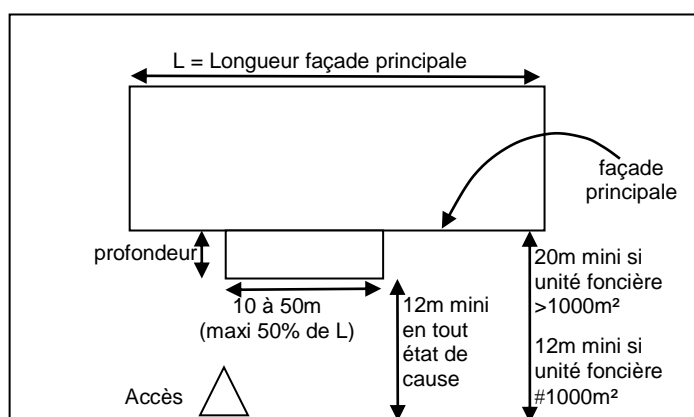
6.1.1 Elle doit être implantée, par rapport à la limite avec la voie publique depuis laquelle se fait l'accès à l'unité foncière, en retrait de :

- 20 à 40m si l'unité foncière fait plus de 1000m²
- 12 à 20m si l'unité foncière fait 1000m² ou moins

Il pourra être fait exception à cette règle pour l'élément décrit ci après :

La façade principale pourra comporter un volume secondaire de plan rectangulaire et saillant du volume principal dans les 2 limites cumulées suivantes :

- profondeur maximum ne pouvant porter le recul sur voirie décrit plus haut à moins de 12m ;
- longueur de la moitié de la façade maximum avec un minimum de 10m et un maximum de 50m.



6.1.2 Si l'ensemble des façades d'un bâtiment donnant sur la voie publique depuis laquelle se fait l'accès à l'unité foncière s'étend au total sur plus de 100m de longueur, il pourra être réalisé plusieurs volumes secondaires tels que décrit ci-avant dans la limite de 1 par portion de façade de 100m de long.

6.1.3 Aucune des dispositions précédentes ne s'appliquent :

- aux unités foncières de 2nd rang par rapport à la voie de desserte, dites « en drapeau » (présentant un accès assez long et se terminant par une surface aménageable), destinées à l'urbanisation future ;
- aux installations et équipements techniques liés aux réseaux des services publics ou d'intérêt collectif (assainissement, eau potable, électricité, télécommunications...) à condition que l'ouvrage ne constitue pas une gêne pour la sécurité publique et présente une bonne intégration, dans le paysage et son environnement, notamment par sa végétalisation ;

6.1.4. Le long de la marge de recul de la RD137, toute construction doit être implantée en retrait de 60m minimum par rapport à l'axe de la voie ;

6.1.5. Le long de la marge de recul de la RN176, toute construction doit être implantée en retrait de 70m minimum par rapport à l'axe de la voie ;

ARTICLE 1NAAd 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Cet article s'applique à chaque unité foncière considérée individuellement (article R 123.10.1 du CU).

7.1. Cas général

La distance horizontale de tout point du bâtiment à édifier au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égale à la demi-hauteur du bâtiment mesurée à l'acrotère, sans toutefois être inférieure à 5 m.

Les constructions pourront toutefois s'implanter sur une des limites séparatives sous réserve de la réalisation d'un mur coupe feu approprié.

7.2. Exception

Les dispositions de cet article ne s'appliquent pas aux installations et équipements techniques liés aux réseaux des services publics ou des établissements d'intérêt collectif (assainissement, eau potable, électricité, télécommunications...).

ARTICLE 1NAAd 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Les constructions non contigües, devront être séparées en tout point d'une distance minimale de 5 m pour des raisons de défense incendie.

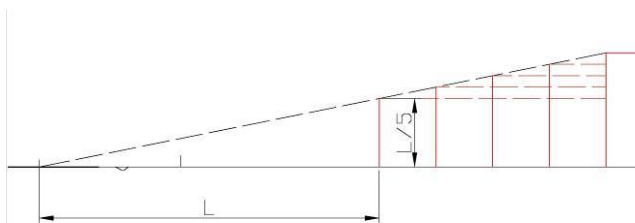
ARTICLE 1NAAd 9 - EMPRISE AU SOL

Les bâtiments seront composés d'un ou de plusieurs volumes et d'une surface maximale de 3 000m² chacun.

ARTICLE 1NAAd 10- HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale des constructions, compris toutes les annexes de toiture ou équipements techniques, ne pourra excéder 20 m par rapport à la dalle du bâtiment.

Cas particuliers : dans une bande parallèle à la RD 137 et RN 176 reportée sur le document graphique, les hauteurs (H) du bâtiment mesurées à l'acrotère devront toujours être inférieures ou égales à 1/5 de la distance (L) les séparant de l'axe des dites voies (soit $H = L/5$, règle illustrée par le schéma explicatif ci contre).



Les dispositions de cet article ne s'appliquent pas aux installations et équipements techniques liés aux réseaux des services publics ou des établissements d'intérêt collectif (assainissement, eau potable, électricité, télécommunications, éoliennes...).

ARTICLE 1NAAd 11 -ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS—CLOTURES

La qualité recherchée vise aussi bien les volumes, que les percements, les couleurs, l'aspect et les détails architecturaux.

11.1. Volumes :

Les différents volumes de 3000m² maximum chacun seront articulés les uns avec les autres avec un décalage de façade ou de pignon de 5m minimum, sauf si le respect des dispositions des articles 6 et 7 l'empêche.

Tous édifices ou équipements techniques éventuels seront intégrés dans un élément de toiture ou d'architecture.

Les rideaux métalliques et coffrets de rideaux nécessaires à la sécurité seront installés à l'intérieur des constructions et ne pourront en aucun cas saillir du plan de façade.

11.2. Toitures :

Les toitures des constructions devront être masquées en totalité par un acrotère prolongeant toutes les façades et pignons.

Les toitures, comportant des panneaux solaires, végétalisées ou stockant les eaux pluviales sont autorisées.

11.3. Façades et pignons :

Il est interdit :

- d'utiliser à nu des matériaux destinés à être enduits (parpaings, briques creuses...);
- d'utiliser des plaques ondulées ou d'aspect bardeau d'asphalte, fibrociment, tuile ou ardoise;
- de créer un effet de soulignement des volumes sur les arêtes;
- de prévoir un bardage oblique;
- d'utiliser du verre réfléchissant à l'exception des panneaux solaires.

Il est obligatoire que :

- toute huisserie, porte d'accès (livraisons, issue de secours...) et leur encadrement soient traités avec la même teinte que la portion de façade qui l'entoure;
- tout changement éventuel de sens de bardage (horizontal ou vertical) corresponde aux changements de volumes ci-dessus décrits;
- la superficie non vitrée de l'ensemble des façades comporte au moins 75% de couleurs comprises dans les références RAL 7035 à 7043. Dans le reste des surfaces de façades, les couleurs seront librement choisies, à l'exception de la couleur blanche qui est interdite.

11.4. Enseignes et signalétiques :

Ces dispositifs seront uniquement autorisés sous les formes suivantes :

- deux enseignes maximum par bâtiment, dont chacune aura des dimensions maximales de 1/5 de la hauteur et de 1/5 de la longueur de la façade concernée ou avoir une surface de 10% maximum de la surface de la façade concernée;
- une seule enseigne de 50cm maximum de hauteur sur le muret d'entrée ci-dessous décrit.

Les enseignes à lettrage lumineux ou en relief sont interdites.

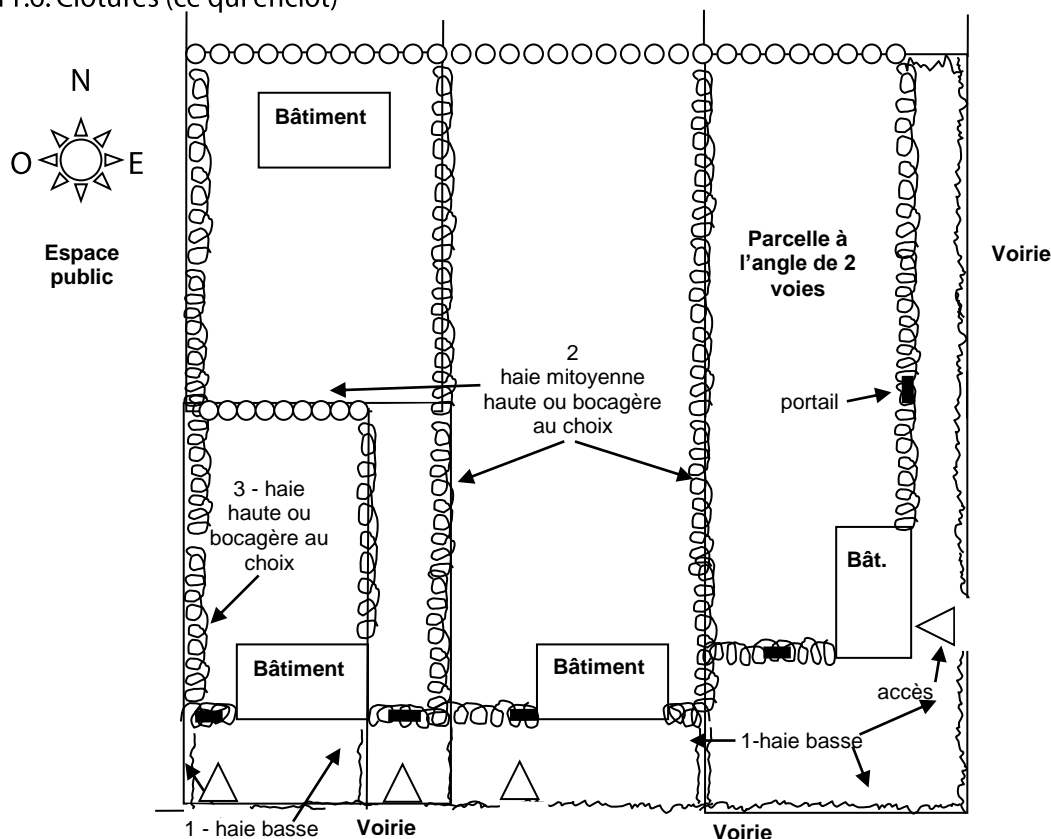
Le projet d'enseigne sera joint à la demande de permis de construire.

11.5. Eclairage

En cas de systèmes d'éclairage des bâtiments et de leurs abords, ils seront obligatoirement fixés en partie haute des bâtiments et orientés vers le bas.

A partir d'une distance de 20m des bâtiments ils pourront être fixés sur des mâts à condition d'être orientés vers le bas et déclenchés par détecteur de présence.

11.6. Clôtures (ce qui enclot)



11.6.1. En limite avec la voie publique depuis laquelle s'effectue l'accès de l'unité foncière (cas 1) :

Si une clôture est réalisée, elle ne pourra être constituée que d'une haie ne dépassant pas 1m de haut, éventuellement accompagnée d'un fossé.

11.6.2. Le long de la RD137, sur les limites séparatives entre les lots (cas 2) :

Si une clôture est réalisée entre les limites séparatives des lots le long de la RD137, elle sera mitoyenne et devra être constituée, à minima d'une haie bocagère composée d'arbres et d'arbustes, éventuellement accompagnée d'un fossé.

Ces haies pourront éventuellement être doublées, du côté intérieur de l'unité foncière par rapport à la haie, par un grillage de la même couleur que le RAL gris principal du bâtiment. Il sera sans soubassement.

11.6.3. Sur les autres limites (cas 3) :

Si une clôture est réalisée, elle devra être constituée, à minima, d'une haie dépassant deux mètres, éventuellement accompagnée d'un fossé.

Ces haies pourront éventuellement être doublées, du côté intérieur de l'unité foncière par rapport à la haie, par un grillage de la même couleur que le RAL gris principal du bâtiment. Il aura une hauteur maximale de 2m et sera sans soubassement.

Il pourra être apporté des dérogations aux règles précédentes dans les cas particuliers où leur application viendrait à créer des contradictions ou des impossibilités d'application.

Les entrées de lots seront obligatoirement accompagnées de murets permettant :

- d'y intégrer les coffrets techniques, boîtes aux lettres, numéro de rue et logos ou enseignes,

- d'abriter du regard les stationnements vélos, et les éventuels conteneurs à ordures.

Ces murets seront obligatoirement :

- d'une hauteur de 1m 60 à 2m maximum, mesurée à partir du niveau de l'espace public ;
- d'une longueur, sur la limite avec la voie publique depuis laquelle s'effectue l'accès de l'unité foncière, de 3m minimum.
- en béton d'un gris similaire aux coffrets techniques et aux boîtes aux lettres

11.7. Les stockages extérieurs :

Les stockages extérieurs ne doivent pas être visibles depuis l'espace extérieur. L'intégration de tous les stockages extérieurs devra se faire soit :

- par un élément architectural dans le prolongement du bâti,
- par un écran végétal de type haie vive de plus de 2 mètres de haut pour un stockage de matériaux n'excédant pas 2m de haut
- par une haie bocagère, composée d'arbres et d'arbustes, pour un stockage de plus de 2m.

ARTICLE 1NAAd 12—STATIONNEMENT

L'accès à toute place de stationnement devra être assuré en dehors du Domaine Public.

Le nombre de places de stationnement projeté sera justifié en fonction des besoins de fonctionnement de l'activité, du personnel et des visiteurs.

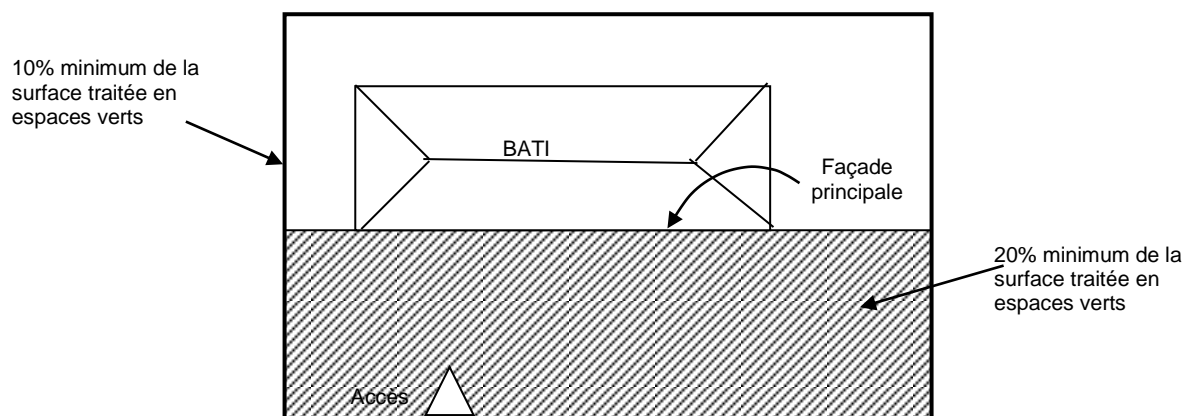
Le dispositif éventuel d'éclairage des stationnements devra être déclenché par détecteur de présence. Il proviendra de mâts ou candélabres orientés vers le sol.

ARTICLE 1NAAd 13 - ESPACES LIBRES - ESPACES VERTS

13.1. Surfaces d'espaces verts

10% minimum de la surface totale du lot devra être traitée en espaces verts de pleine terre.

20% minimum la surface en façade, entre les constructions et la voie par laquelle s'effectue l'accès (voir article 6), devra être traitée en espaces verts de pleine terre.



13.2. Plantations des espaces verts

Les surfaces ci-dessus décrites devront être plantées (en sus des arbres prévus dans les haies bocagères) à raison d'un arbre de haute tige par 300m² de terrain non bâti (préférentiellement à proximité des limites latérales des lots).

13.3 Plantations des surfaces de stationnement

En outre, toute aire de stationnement à l'air libre sera plantée d'arbres à choisir parmi la liste de composition des haies bocagères à raison :

- d'un arbre minimum pour six emplacements de véhicules légers ;
- d'un arbre minimum pour deux emplacements poids lourds.

Les aires de stationnement de plus de 50 véhicules légers ou plus de 10 poids-lourds, si elles ne sont pas masquées par des prolongements d'éléments architecturaux, seront obligatoirement masquées depuis tout espace public par des écrans formés de haies hautes ou bocagères (voir définition ci après) à leur périphérie.

Les aires de stationnement de plus de 100 véhicules légers (en outre des dispositions ci-avant) seront entrecoupées par 2m² minimum de haies basses de 1m de haut toutes les 6 places de stationnement.

13.4. Essences végétales proscrites

L'utilisation du laurier palme (*Prunus laurocerasus*) et de tous les conifères est proscrite ainsi que les plantes invasives dont la liste est en annexe.

SECTION III - POSSIBILITE D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE 1NAAd 14- POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

Il n'est pas donné de Coefficient d'Occupation du Sol.

ARTICLE 1NAAd 15— DEPASSEMENT DE C. O. S.

Sans objet.

ANNEXE LISTE DES PLANTES INVASIVES

| | |
|---|--|
| <i>Acer negundo</i> | <i>Impatiens glandulifera</i> |
| <i>Ailanthus altissima</i> | <i>Impatiens parviflora</i> |
| <i>Allium triquetrum</i> | <i>Lagarosiphon major</i> |
| <i>Amaranthus albus</i> | <i>Lathyrus latifolius</i> |
| <i>Amaranthus deflexus</i> | <i>Laurus nobilis</i> |
| <i>Amaranthus hybridus</i> | <i>Lemna minuta</i> |
| <i>Amaranthus retroflexus</i> | <i>Lemna turionifera</i> |
| <i>Ambrosia artemisiifolia</i> | <i>Leycesteria formosa</i> |
| <i>Anthemis maritima</i> | <i>Lindernia dubia</i> |
| <i>Artemisia verlotiora</i> | <i>Lonicera japonica</i> |
| <i>Aster lanceolatus</i> | <i>Ludwigia peploides</i> |
| <i>Aster novi-belgii</i> | <i>Ludwigia uruguayensis</i> |
| <i>Aster squamatus</i> | <i>Lycium barbarum</i> |
| <i>Aster x salignus</i> | <i>Mahonia aquifolium</i> |
| <i>Azolla filiculoides</i> | <i>Matricaria discoidea</i> |
| <i>Baccharis halimifolia</i> | <i>Miscanthus sinensis</i> |
| <i>Berberis darwinii</i> | <i>Myriophyllum aquaticum</i> |
| <i>Berteroa incana</i> | <i>Oenothera biennis</i> |
| <i>Bidens connata</i> | <i>Oenothera erythrosepala</i> |
| <i>Bidens frondosa</i> | <i>Panicum dichotomiflorum</i> |
| <i>Bromus willdenowii</i> | <i>Parthenocissus quinquefolia</i> |
| <i>Buddleja davidii</i> | <i>Paspalum dilatatum</i> |
| <i>Carpobrotus acinaciformis / edulis</i> | <i>Paspalum distichum</i> |
| <i>Chenopodium ambrosioides</i> | <i>Petasites fragrans</i> |
| <i>Claytonia perfoliata</i> | <i>Petasites hybridus</i> |
| <i>Conyza bonariensis</i> | <i>Phytolacca americana</i> |
| <i>Conyza canadensis</i> | <i>Pistia stratiotes</i> |
| <i>Conyza floribunda</i> | <i>Polygonum polystachyum</i> |
| <i>Conyza sumatrensis</i> | <i>Prunus laurocerasus</i> |
| <i>Coronopus didymus</i> | <i>Reynoutria japonica</i> |
| <i>Cortaderia selloana</i> | <i>Reynoutria sachalinensis / x bohémica</i> |
| <i>Cotoneaster horizontalis</i> | <i>Rhododendron ponticum</i> |
| <i>Cotoneaster simonsii</i> | <i>Rhus typhina</i> |
| <i>Cotula coronopifolia</i> | <i>Robinia pseudoacacia</i> |
| <i>Crassula helmsii</i> | <i>Rosa rugosa</i> |
| <i>Crepis sancta</i> | <i>Senecio cineraria</i> |
| <i>Crocosmia x crocosmiiflora</i> | <i>Senecio inaequidens</i> |
| <i>Cuscuta australis</i> | <i>Setaria faberi</i> |
| <i>Cyperus eragrostis</i> | <i>Solidago canadensis</i> |
| <i>Cyperus esculentus</i> | <i>Solidago gigantea</i> |
| <i>Datura stramonium</i> | <i>Sorghum halepense</i> |
| <i>Egeria densa</i> | <i>Spartina alterniflora</i> |
| <i>Eichhornia crassipes</i> | <i>Sporobolus indicus</i> |
| <i>Elaeagnus angustifolia</i> | <i>Symphoricarpos albus</i> |
| <i>Elodea nuttallii</i> | <i>Symphytum bulbosum</i> |
| <i>Epilobium adenocaulon</i> | <i>Tetragonia tetragonoides</i> |
| <i>Eragrostis pectinacea</i> | |
| <i>Erigeron annuus</i> | |
| <i>Galega officinalis</i> | |
| <i>Galinsoga parviflora</i> | |
| <i>Galinsoga quadriradiata</i> | |
| <i>Heracleum mantegazzianum</i> | |
| <i>Hydrocotyle ranunculoides</i> | |
| <i>Impatiens balfouri</i> | |

ANNEXE I : L'ESSENTIEL DE LA LOI « BARNIER »

D'après la circulaire n° 96-32 du 13 mai 1996.

L'étude s'inscrit donc dans un contexte législatif.

Les éléments principaux à prendre en compte sont les suivants :
(Les textes inscrits entre guillemets et en italique sont extraits de ladite circulaire)

INTRODUCTION

« La loi (n° 95-101 du 2.02.1995) invite les communes à édicter, pour les espaces bordant les grandes infrastructures routières, des **règles d'urbanisme** justifiées et motivées au regard des **nuisances**, de la sécurité et de la **qualité architecturale, urbaine et paysagère** ».

A - CHAMP D'APPLICATION TERRITORIAL

1 - Infrastructures concernées

« Les dispositions de l'article L-111-1-4 sont applicables à toutes les communes dont le territoire ou une partie du territoire longe :

- une autoroute,
- une route express,
- une déviation,
- une route classée à grande circulation ».

2 - Les espaces concernés

Tous les espaces non physiquement urbanisés entrent dans le champ d'application de l'article L-111-1-4, que **la commune soit ou non dotée d'un POS** et même si, dans ce dernier cas, les espaces considérés sont dans **une zone U** ou dans une **zone NA** ».

B - LES CONDITIONS DE LA CONSTRUCTIBILITÉ

« La constructibilité des espaces non urbanisés, à compter du 1er janvier 1997, est subordonnée à **trois conditions cumulatives** :

- **l'existence d'un POS ou d'un PAZ**, opposable aux tiers, fixant les règles d'urbanisme applicables dans ces espaces ;

- l'existence dans ce POS ou dans ce PAZ de règles de nature à assurer la **qualité de l'urbanisation** au regard d'un certain nombre de critères, dont le législateur fixe une liste non exhaustive ;

- **la justification et la motivation** de ces règles au regard de ces mêmes critères ».

1 – L'ÉLABORATION D'UN PROJET URBAIN

1.1 - La démarche de projet urbain

« Il s'agit de mettre en œuvre **une stratégie de développement ou de restructuration** pour un territoire donné inscrite dans un projet de ville ou d'agglomération de la responsabilité des élus locaux ».

« Le projet urbain, tout en restant de la responsabilité des élus, ne peut alors être qu'un **projet partenarial**. Il permet par conséquent, de rassembler et d'organiser différents acteurs, à partir d'un souhait de l'un ou de plusieurs d'entre eux, collectivités locales, Etat, acteurs privés, propriétaires fonciers, **d'intervenir sur un espace de la ville** ».

« Dans ce partenariat à construire, l'Etat doit être respectueux des compétences des collectivités locales, mais doit également défendre fermement les politiques dont il est porteur.

Ce point de vue doit être construit à chaque étape du processus :

a) **Diagnostic finalisé du site** : atouts, problèmes, enjeux principaux ;

b) **Définition des visées sur le devenir du site**, c'est-à-dire vocation dans la dynamique urbaine ;

c) **Choix des objectifs**, des modalités de participation et prise de responsabilité des différents acteurs, accompagnés de l'échéancier souhaité et des indicateurs de réussite

d) **Choix des solutions opérationnelles** à mettre en œuvre et tenant compte notamment de :

- l'impact visuel de la future zone, son traitement paysager, l'ordonnancement des espaces libres et des plantations ;

- les effets sur l'urbanisation existante et future ;

- les effets sur les modes de transport et leur gestion ;

- la gestion des aires de stationnement tant du point de vue quantitatif que qualitatif ».

1.2 - Les critères de la qualité de l'urbanisation

« La qualité s'apprécie au cas par cas, en fonction des caractéristiques des espaces concernés (intensité du trafic, configuration des lieux, paysage, plus ou moins grande proximité avec les espaces urbanisés, ...), et en laissant place à la **définition d'un parti d'aménagement original** ».

1.2.1. Les nuisances

« Il s'agira dans tous les cas de rechercher les formes urbaines les plus efficaces pour protéger les riverains du bruit et de justifier, à cet égard, les dispositions proposées ».

1.2.2. La sécurité

« Les dispositions proposées doivent prendre en compte : « les problèmes de sécurité liés au mélange des trafics de transit et des trafics locaux ».

« L'accès des bâtiments et établissements situés dans les zones concernées doit être organisé de façon à assurer la sécurité des usagers de la voie ».

1.2.3. La qualité architecturale

« Devront être clairement exprimés et explicités : **la qualité des projets** architecturaux et de **leur intégration** dans un projet urbain d'ensemble, la mise en valeur de partis architecturaux de traitement de l'axe ou de la zone concernée visant à lui donner **une identité**. Par ailleurs, le traitement de **l'aspect extérieur** des constructions devra permettre d'adoucir leur **impact visuel** »

1.2.4. La qualité de l'urbanisme et des paysages

« L'organisation du **front urbain**, le long de la voie, revêtira une importance majeure en terme de **paysage urbain**. On devra donc veiller à ce que celui-ci soit organisé de manière satisfaisante. Ces critères s'exprimeront dans les articles du **règlement de POS et dans les documents graphiques**.

La gestion des aires de stationnement, les espaces publics et leur traitement joueront un rôle déterminant dans la perception visuelle et qualitative du site (rapport de proportion, plantations éclairages, mobilier urbain, ...).

2 - LA TRADUCTION DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DANS UN DOCUMENT D'URBANISME

2.1 - La traduction du projet dans les différentes pièces du dossier

« La plupart des articles du règlement, de POS ou de PAZ, sont concernés pour la mise en œuvre des dispositions de l'article L-111-1-4 (articles 1 à 15 du règlement).

Ce qui est essentiel, c'est de faire apparaître **la justification et la motivation du parti d'urbanisme** retenu permettant de garantir un développement de qualité, notamment au regard des critères définis par la loi ».

2.2 - La procédure : révision ou modification

« L'introduction dans le POS ou le PAZ de règles propres aux espaces non urbanisés le long des voies très fréquentées ne nécessite le recours à la procédure de révision que dans la mesure où celles-ci remettent en cause l'économie générale du POS. Dans l'hypothèse inverse, une simple modification du document est suffisante ».

C – L'INCONSTRUCTIBILITÉ DES MARGES DE RETRAITS

1 - LE PRINCIPE DE L'INCONSTRUCTIBILITÉ

1.1 - Les communes sans document d'urbanisme

« Ces marges de retrait s'imposent de plein droit pour les communes qui ne disposent pas de POS ou de document d'urbanisme en tenant lieu ».

1.2 - Les communes disposant d'un document d'urbanisme dont les règles ne permettent pas de garantir la qualité de l'aménagement

« A défaut de règles d'urbanisme insérées dans un POS ou dans un PAZ, garantissant une urbanisation de qualité, les espaces non urbanisés seront frappés d'inconstructibilité à **compter du 1er janvier 1997 sur une profondeur de 100 mètres ou de 75 mètres à partir de l'axe des voies** ».

ANNEXE II : PRINCIPES DU CAHIER DES CHARGES ENVIRONNEMENTALES, PAYSAGERES ET ARCHITECTURALES DE LA ZAC

Un cahier des charges environnementales, paysagères et architecturales est en cours de travail pour être annexé au Cahier des charges de cession de terrains de la ZAC.

Le tableau de synthèse ci-après présente en fonction de la thématique et de l'objectif recherché :

- les éléments à traduire dans le PLU tel que vu précédemment dans cette étude : il s'agit des lignes surlignées en jaune, en regard de la colonne « N° » qui indique l'article du Règlement concerné.
- les éléments à intégrer dans le cahier des charges environnementales, paysagères et architecturales.

Dans ce dernier cas, des prescriptions et des recommandations ont été débattues et validées. Les colonnes « Pres » et « Reco » indiquent par conséquent si ces hypothèses sont des prescriptions obligatoires auxquelles devront se conformer les acquéreurs ou des recommandations qu'ils peuvent suivre ou non. La colonne « N° » indique dans quel chapitre ils seraient décrits. Ci-après, le sommaire du Cahier des charges est donné à titre informatif.

- 1. INTRODUCTION**
- 2. OBJET DU CAHIER**
- 3. CLAUSES ET CONDITIONS GENERALES**
- 4. PRINCIPES D'AMENAGEMENT**
- 5. SUIVI DU PROJET**
 - 5.1. Analyse et suivi du projet par l'aménageur
 - 5.2. Préalables au dépôt de permis de construire
 - 5.3. Documents à fournir
- 6. SOL**
 - 6.1. Préambule
 - 6.2. Préservation de la ressource
 - 6.3. Gestion des déblais-remblais
 - 6.4. Nivellement du terrain et limites de parcelles
 - 6.5. Talus et soutènements
- 7. EAU**
 - 7.1. Préambule
 - 7.2. Gestion de la ressource en eau potable
 - 7.3. Gestion des eaux pluviales
 - 7.4. Réutilisation de l'eau pluviale
- 8. BIODIVERSITE**
 - 8.1. Préambule
 - 8.2. Bocage
 - 8.3. Zone humide
 - 8.4. Abris
- 9. PAYSAGE**
 - 9.1. Préambule
 - 9.2. Clôtures
 - 9.3. Espaces libres
 - 9.4. Essences végétales
 - 9.4.1. Les arbres
 - 9.4.2. Les haies bocagères
 - 9.4.3. Les écrans boisés
 - 9.4.4. Les haies libres
 - 9.5. Les massifs
 - 9.6. Entretien des espaces verts
- 10. URBANISME**
 - 10.1. Découpage des lots
 - 10.2. Implantation du bâti
 - 10.3. Hauteur maximale des constructions
 - 10.4. Accès

- 10.5. Entrée
- 10.6. Aires de stockage, de livraison et de stationnement
- 10.7. Aires de stockage des déchets
- 10.8. Transformateurs
- 10.9. Signalétique
- 10.10. Réserve incendie
- 11. ARCHITECTURE**
- 11.1. Préambule
- 11.2. Volumétrie
- 11.3. Toitures
- 11.4. Façades
- 11.5. Couleurs
- 11.5.1. Le choix des couleurs
- 11.5.2. L'harmonie des couleurs
- 11.5.3. Le nuancier
- 11.6. Détails
- 11.7. Signalétique
- 12. MATERIAUX**
- 12.1. Préambule
- 12.2. Cycle de vie
- 12.3. Energie grise
- 12.4. Utilisation du Bois
- 13. ENERGIE**
- 13.1. Préambule
- 13.2. Limiter la consommation d'énergie en concevant les bâtiments de manière raisonnée
- 13.3. Favoriser les apports passifs
- 13.4. Soigner les solutions passives de confort d'été et d'hiver
- 13.5. Faire appel à des systèmes de ventilation performants
- 13.6. Maîtriser la demande en électricité
- 13.6.1. Eclairage intérieur :
- 13.6.2. Eclairage extérieur :
- 13.6.3. Mesures dans les locaux :
- 13.6.4. Process :
- 13.7. Privilégier le recours aux énergies renouvelables
- 13.8. Entretien maintenance
- 14. QUALITE DE L'AIR INTERIEUR**
- 14.1. Choix des matériaux
- 14.2. Préserver la santé des occupants
- 15. MOBILITE**
- 15.1. Une voirie pour tous
- 15.2. Plan de déplacement entreprise
- 15.3. Déplacements doux
- 15.4. Gestion des stationnements
- 15.5. Voirie exceptionnelle (Accès incendie, stationnement exceptionnel....)
- 16. DECHETS**
- 16.1. Réduction des déchets
- 16.2. Gestion collective des déchets
- 16.3. Ecologie industrielle
- 17. NUISANCES**
- 17.1. Nuisances sonores
- 17.2. Nuisances olfactives
- 17.3. Nuisances visuelles
- 18. CHANTIER**
- 18.1. Formation et information
- 18.2. Gestion des déblais
- 18.3. Nuisances sonores
- 18.4. Pollution visuelle et propreté de chantier
- 18.5. Flux de circulation

| THEMES | OBJECTIFS | PLU | N° | Pres | Reco | N° | HYPOTHESES |
|--------------|---|-----|------|------|------|------|--|
| Eau | Limiter les surfaces imperméabilisées | x | 4 | | | | Tamponner à la parcelle 50% du volume d'une pluie décennale pour les parcelles de plus de 7500m ² et 40 pour les plus de 5000m ² |
| Eau | Limiter les surfaces imperméabilisées | | | x | | 7,3 | Aménager des noues plantées pour infiltrer les eaux des surfaces de stationnement imperméabilisées de +1000m ² à raison de 5m ² /2places |
| Eau | Favoriser la récupération des EP | | | x | | 7,3 | Collecter les eaux pluviales en aérien |
| Eau | Favoriser la récupération des EP | | | | x | 7,4 | Réutiliser de l'eau pluviale pour sanitaires et/ou lavage des véhicules |
| Biodiversité | Préserver les écosystèmes | | | x | | 9,4 | Planter des essences locales en limite de parcelles |
| Biodiversité | Préserver les écosystèmes | | | | x | 9,6 | Limiter l'utilisation de produits phytosanitaires |
| Biodiversité | Planter des arbres pour fixer le CO2 | | | x | | 9,4 | Utiliser des essences d'arbre de bois d'œuvre ou de chauffage |
| Biodiversité | Préserver / compenser les ZH | | | x | | 7,3 | Traiter naturellement les EP de voiries avant rejet au milieu (filtre planté ou autre) |
| Biodiversité | Augmenter la biodiversité | | | x | | 11,3 | Permettre des toitures plates pour les végétaliser |
| Paysage | Reconstituer le maillage bocager | x | 11 | | | | Clôturer en limite séparative et en fond de parcelle avec des haies bocagères ou haies vives plantées sur 2 m de large |
| Paysage | Contribuer aux connexions écologiques | X | 11.6 | | | | Interdire les soubassements de grillage en béton |
| Paysage | Réduire l'entretien des espaces publics | | | x | | 9,4 | Choisir des essences locales dans une liste imposée |
| Paysage | Réduire l'entretien des espaces publics | | | | x | 9,6 | Limiter les petites surfaces enherbées |
| Paysage | Préserver les haies existantes | | | x | | 9,4 | Planter des aménagements y compris réseaux et terrassements à +5m des arbres existants |
| Paysage | Limiter l'entretien | X | 2,6 | | | | Limiter les pentes de talus à 2/1 maximum |
| Paysage | Limiter l'entretien | | | x | | 9,6 | Planter des surfaces de moins de 100m ² et engazonner éventuellement au-delà |
| Paysage | Limiter l'entretien | | | | x | 9,6 | Prévoir les modalités de gestion dans un souci de gestion différenciée |
| Urbanisme | Limiter les terrassements | X | 2,6 | | | | Interdire des affouillements et exhaussements de plus de 2m/TN |
| Urbanisme | Limiter les surfaces imperméabilisées | X | 3,1 | | | | Accéder à la parcelle depuis un seul point depuis la voie publique sauf pour des raisons de sécurité ou de réglementation ou de recommandations sanitaires |
| Urbanisme | Favoriser la densification | | | | x | 10,1 | Permettre le regroupement des lots |
| Urbanisme | Favoriser la densification | | | | x | 10,2 | Pouvoir implanter la construction en limite séparative sauf pour des raisons de sécurité ou de réglementation |
| Urbanisme | Favoriser la densification | | | x | | 10,2 | Aménager une surface (bâti+aires de stationnement+aires de stockage) de 60% minimum de la parcelle |
| Urbanisme | Favoriser la densification | X | 2,1 | | | | Permettre le gardiennage sous réserve de ne pas dépasser 35 m ² SHON et d'être incorporé à l'enveloppe porteuse du bâtiment principal |
| Urbanisme | Assurer une cohérence urbaine | X | 11,7 | | | | Intégrer les espaces de stockage qui ne doivent pas vu depuis l'espace public |
| Urbanisme | Assurer une cohérence urbaine | X | 11,6 | | | | Aménager un muret d'entrée (3m de long par 1,6à2m de haut) pour intégrer les ouvrages techniques |
| Urbanisme | Assurer une cohérence urbaine | | | x | | 10,7 | Installer les aires de stockage des déchets dans les bâtiments |

| | | | | | | | |
|---------------------|--|------------|-----------|-------------|-------------|-----------|---|
| Urbanisme | Assurer une cohérence urbaine | | | | x | 10,8 | Intégrer les transformateurs électriques dans les bâtiments |
| THEMES | OBJECTIFS | PLU | N° | Pres | Reco | N° | HYPOTHESES |
| Urbanisme | Assurer une cohérence urbaine | x | 11,4 | | | | Installer 2 enseignes par bâtiment (taille : 1/5 hauteur et longueur de la façade ou 10% de la surface de la façade) et une sur le muret d'entrée |
| Urbanisme | Assurer une cohérence urbaine | x | 11,6 | | | | Pas implanter de grillage en limite de voie publique |
| Urbanisme | Assurer une cohérence urbaine | | | x | | 9,2 | Aménager une clôture végétale doublée d'un fossé ou d'un grillage en recul sur les autres limites |
| Urbanisme | Assurer une cohérence urbaine | | | x | | 10,1 | Implanter les réserves incendie dans les bâtiments ou enterrées ou clos de haie |
| Déplacements | Déplacements doux (coulée verte, cheminement périphérique...) | | | | x | 15,4 | Utiliser des matériaux perméables pour les parkings de véhicules légers et voiries à usages exceptionnels |
| Déplacements | Déplacements doux (coulée verte, cheminement périphérique...) | | | | x | 15,4 | Installer des fourreaux en attente pour l'installation de bornes électriques à raison de 1 pour 20 places de stationnement |
| Déplacements | Mutualisation des espaces de stationnement | x | 13,3 | | | | Assurer un traitement paysager des aires de stationnement |
| Déplacements | Limiter la place des véhicules sur espace public | | | x | | 9,2 | Prévoir un recul des grillages de 12m minimum pour permettre le stationnement des VL et des PL en attente de livraison sur les parcelles |
| Déplacements | Limiter l'impact des surfaces de stationnements depuis l'espace public | x | 13,3 | | | | Installer les aires de stationnements derrière des écrans Planter 1 arbre pour 6 places de VL et 1 arbre pour 3 places de PL |
| Architecture | Créer une harmonie architecturale | X | 11,1 | | | | Aménager des décalages d'alignement et des traitements de façades pour identifier des modules de 3000m ² maximum |
| Architecture | Créer une harmonie architecturale | | | x | | 11,2 | Implanter des volumes secondaires de hauteurs inférieures au volume principal |
| Architecture | Créer une harmonie architecturale | x | 11,2 | | | | Dissimuler les toitures derrière un acrotère |
| Architecture | Créer une harmonie architecturale | x | 11,1 | | | | Dissimuler les détails techniques (hüisseries, encadrements, grilles, chéneaux...) en les traitant comme la portion de façade qui les entoure |
| Architecture | Créer une harmonie architecturale | x | 11,3 | | | | Utiliser des couleurs RAL suivantes de 7035 à 7043 pour au moins 75% des surfaces non vitrées de l'ensemble des façades et ne pas utiliser le blanc |
| Architecture | Favoriser une intégration dans le paysage | | | | X | 11,5 | Ne pas utiliser les couleurs claires (jaune...) |
| Energie | Accueillir des bâtiments performants | | | | x | 13,2 | Mettre en place un niveau de qualité de l'enveloppe (Ubat) |
| Energie | Accueillir des bâtiments performants | | | | x | 13,3 | Assurer une inertie pour amortir les apports solaires d'été et de mi-saison |
| Energie | Accueillir des bâtiments performants | | | | x | 13,4 | Prévoir des protections solaires extérieures au Sud et à l'Ouest |
| Energie | Développer les énergies renouvelables | | | x | | 13,7 | Prévoir une structure bâti permettant la mise en place ultérieure d'installations photovoltaïques (charge, accès, local) |
| Energie | Développer les énergies renouvelables | | | | x | 13,7 | Permettre la mise en place d'installation photovoltaïque |
| Energie | Favoriser les apports solaires passifs | | | x | | 13,4 | Demander une étude d'ombre portée afin de ne pas porter ombrage aux bâtiments voisins aux heures de bureaux (8-18h) du 1 avril au 30 octobre |
| Energie | Favoriser les apports solaires passifs | | | | x | 13,7 | Autoriser l'éolien dans le respect des règles de sécurité et d'hygiène publique |

| | | | | | | | |
|------------------|---|------------|-----------|-------------|-------------|-----------|---|
| Energie | Favoriser les apports solaires passifs | | | x | | 13,3 | Installer les bureaux exposés au sud (sud-ouest à sud-est admis) |
| Energie | Réduire la consommation d'énergie | | | x | | 13,6 | Installer des détecteurs pour l'éclairage et des ampoules à faibles consommations |
| Energie | Réduire la consommation d'énergie | | | | x | 13,6 | Utiliser des ampoules à leds |
| Energie | Réduire la consommation d'énergie | | | | x | 13,7 | Installer un système de chauffe eau à faible consommation électrique (chauffe eau solaire, chaudière bois énergie ou autre) |
| THEMES | OBJECTIFS | PLU | N° | Pres | Reco | N° | HYPOTHESES |
| Energie | Réduire la consommation d'énergie | | | | x | 13,2 | Proscrire le chauffage électrique au delà de 50 m ² de SHON de bureaux |
| Energie | Réduire la consommation d'énergie | | | | x | 13,7 | Installer des chaudières bi énergie |
| Energie | Limiter la pollution lumineuse | | | | x | 13,6 | Installer un éclairage dirigé vers le sol et se déclenchant par détecteur |
| Energie | Limiter la pollution lumineuse | | | | x | 13,6 | Limiter l'intensité d'éclairage aux heures d'inactivités de l'entreprise. |
| Energie | Limiter la pollution lumineuse | | | | x | 13,6 | Ne pas utiliser des enseignes publicitaires lumineuses, à bandeau défilant ou non |
| Matériaux | Favoriser des matériaux recyclés ou recyclables | | | | x | 12,4 | Utiliser du bois labellisé FSC ou PEFC et éviter l'utilisation du bois tropical |
| Matériaux | Favoriser des matériaux recyclés ou recyclables | | | | x | 12,4 | Favoriser des bâtiments à ossature bois |
| Matériaux | Privilégier des matériaux de faible empreinte carbone | | | x | | 15,4 | Aménager une partie des stationnements VL végétalisés ou sablés ou pavés |
| Déchets | Favoriser le tri des déchets | | | | x | 16,2 | Favoriser une collecte collective des déchets industriels hors déchets ménagers |
| Déchets | Limiter les déchets non recyclables | | | | x | 12,8 | Ne pas utiliser le PVC |
| Nuisances | Protéger les riverains | | | x | | 17,1 | Aménager des protections visuelles et acoustiques vis-à-vis des riverains |