



# **Examen conjoint relatif à la révision allégée n°3 du PLU de Saint-Jean-d'Angély**

# Calendrier prévisionnel de la RA



- **Enquête publique : été 2024**
- **Approbation : octobre / novembre 2024**
- **Modifications prévues par la révision allégée :**
  - Modification du zonage et création d'une OAP pour autoriser la construction d'un bâtiment lié à une entreprise de carrosserie
  - Modification de la règle de recul liée au passage de la route départementale n°150

# Carrosserie Saint-Aubert



Vals de  
Saintonge  
Communauté



La carrosserie est située au Sud de la commune de Saint-Jean-d'Angély au bord de la route départementale 150 menant à Saintes. Le site est constitué de plusieurs bâtiments situés au centre de l'unité foncière. Au nord, se trouve un important parking d'environ 6 000 m<sup>2</sup>, destiné à garer les véhicules produits par la carrosserie.

# Projet

- **Projet** : construction d'un nouveau bâtiment pour augmenter les capacités de production (accueil d'équipements industriels lourds, zones de productions spécifiques (soudage, découpe), bureaux, vestiaires).
- **Emplacement** : sur le parking au nord de l'unité foncière
- **Contraintes** :
  - Parking situé en zone agricole
  - Règle de recul lié à la route départementale de 75m depuis le centre de la route



# PLU – Zonage actuel



# Étude Loi Barnier



- Pour réduire la zone de recul liée à la route départementale, la commune à fait appel à l'agence Uh pour faire l'étude Loi Barnier
- Contexte légal :
  - Les articles L111 - 6 du code de l'urbanisme dispose que, les constructions ou installations sont interdites de 75 mètres de part et d'autre des routes classées à grande circulation
  - L'article L111 - 9 du code de l'urbanisme expose que les communes dotées d'un PLU peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'État et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111 - 6 du code de l'urbanisme

## 2. ANALYSE DE LA QUALITÉ ARCHITECTURALE, DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES

### 2.1 Le contexte Urbain

Le terrain du projet s'inscrit dans le contexte d'une urbanisation très peu dense, diffuse et linéaire le long du côté Ouest de la RD.150.

Les différentes activités présentes sur cette entrée ont été créées dans les années 1970 et durant la décennie 2010 avec la création du poste de transformation.

Cette urbanisation diffuse a pour effet de banaliser cette entrée de ville mais sur un côté seulement de la RD.150.

Le côté Est conserve son unité paysagère agricole. Il offre une perspective d'intérêt vers la ville et sa relation à la vallée de la Boutonne, à travers le jalonement des arbres d'alignement qui couronnent la RD.150.



## 2.2 Le contexte topographique et hydrographique

Le site à projet occupe le versant Sud de la vallée de la Boutonne et s'épanche plus précisément sur le versant Nord-Ouest d'un vallon affluent, le Loubat.

Ce dernier est lui-même alimenté par une vallée sèche qui remonte sur le côté Sud du terrain.

Ainsi le terrain du projet se détache de la ville par sa position en retrait et sur une déclivité opposée à celle-ci.

Dans le contexte du terrain, les altitudes passent ainsi **de 20 mètres en fond de vallée et à plus de 55 mètres** en remontant vers le Château de Beaufief. Le terrain du projet occupe une altimétrie intermédiaire d'environ 30 mètres.

Il a fait l'objet de travaux de terrassement et son point bas est arrêté par la limite de la RD.150.

Globalement, le relief du terrain ne soulève pas d'enjeu paysager particulier. Localement, sa position altimétrique équivalente à la RD.150 ne lui confère pas non plus d'enjeu d'intégration paysagère complexe à résoudre.

La problématique de gestion des eaux pluviales demeure un enjeu propre à tout aménagement urbain et peut-être prétexte à une végétalisation du site.



## 2.3 Les composantes paysagères du site

Depuis la RD.150

Carrosserie



Poste de transformation



1. Vue en direction du Sud-Est ; une interruption d'espace agricole apparaît entre la clôture du poste de transformation au premier-plan et les bâtiments de la carrosserie en arrière-plan. Le parking d'ores et déjà clôturé, est assimilable visuellement aux constructions de l'entreprise de carrosserie.

Carrosserie



2. Vue en direction du Nord-Ouest ; Les bâtiments de la carrosserie construits sur un remblai dominant l'horizon. D'ici, l'aire de stationnement est dissimulée à l'arrière des bâtiments. Les alignements de frênes disparaissent au droit des bâtiments et par conséquent, ne contribuent pas à leur intégration.

3. Le relèvement du plateau a pour effet de dissimuler l'entrée de ville plus au Nord.

La desserte de l'entreprise de carrosserie s'effectue par un accès avec Stop laissant la priorité à la voie communale à laquelle il se connecte.

La voie communale quand à elle se connecte à la RD.150 à partir d'un carrefour avec ilot central.

Aucune connexion directe sur la RD.150 n'est autorisée ce qui en assure la sécurité.



Vue à partir de la voie communale située sur le côté Sud de la carrosserie ; sa desserte s'effectue via cette voie secondaire qui se connecte à la RD.150 à partir d'un carrefour avec ilot central.

## 2.4 Le caractère artificialisé du terrain du projet

Le terrain est actuellement utilisé en tant qu'aire de stationnement et sa surface est traitée en bicouche. Intégralement artificialisé, le terrain ne présente par conséquent aucun intérêt agronomique ni écologique.

Le terrain est délimité par un grillage rigide qui se veut en sécuriser l'accès contre les intrusions. Il apparaît opportun de reconsidérer cette clôture en particulier sur les franges Nord et Est, au contact des espaces agricoles pour des raisons paysagère et de fonctionnement hydraulique.

**Sur un plan paysager la mise en place d'une transition végétale faciliterait l'intégration des futures constructions et (ou) installations, en particulier d'un point de vue extérieur au terrain.**

**Sur un plan hydraulique, la création d'une bande tampon d'infiltration assurerait une protection contre les écoulements pluviaux en provenance du versant Nord-Ouest.**



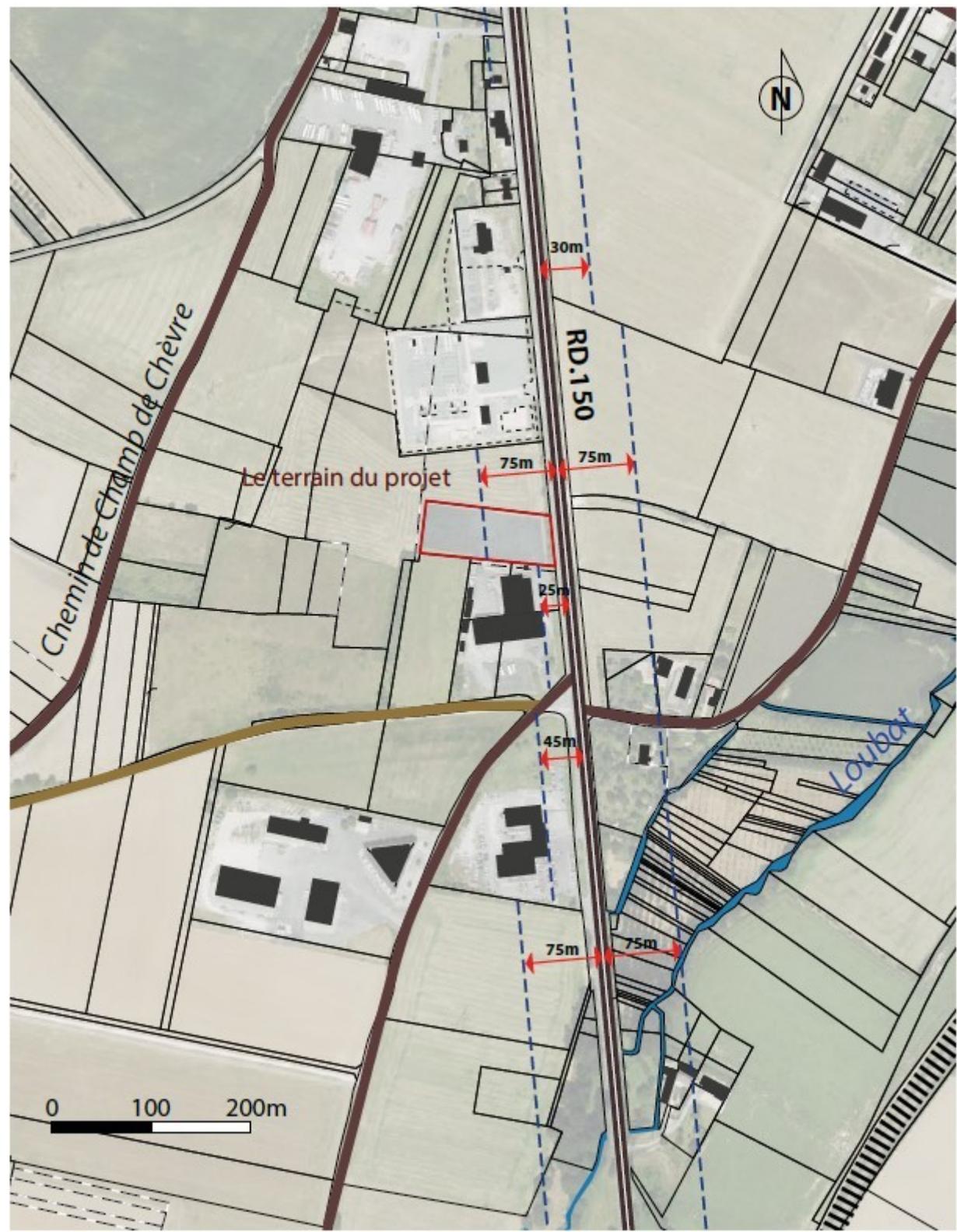
Clôture délimitant l'aire de stationnement de de la carrosserie



Le terrain du projet est aujourd'hui intégralement recouvert d'un revêtement routier du fait de son utilisation en aire de stationnement de véhicules poids-lourds.

# Enjeux de sécurité et de nuisances

- Trafic RD 150 : 7000 véhicules/jours
- Une desserte en appui sur un carrefour existant
- Accès indirect via une voie secondaire connectée à la RD 150 via un carrefour aménagé

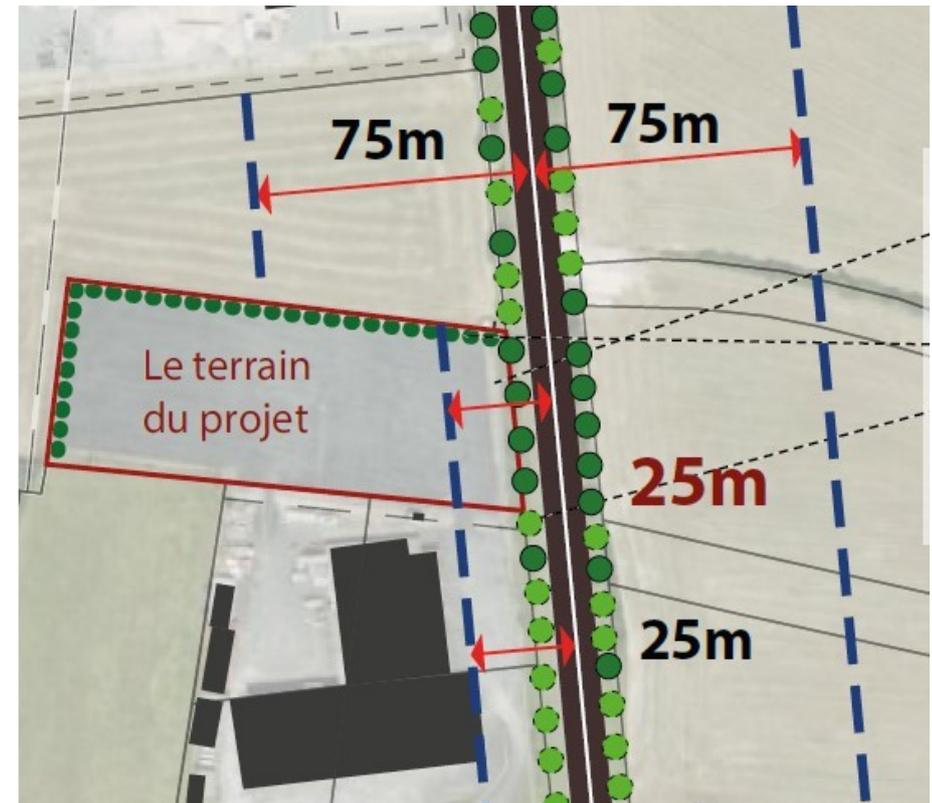


# Exposé des termes de la dérogation et ses incidences sur l'environnement



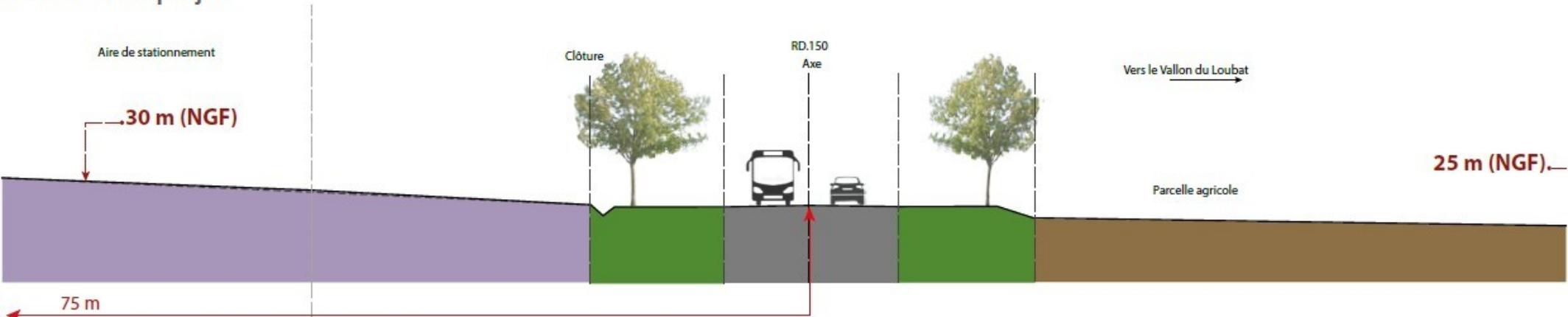
Vals de  
Saintonge  
Communauté

- Proposition passer d'un recul de 75 mètres à 25 mètres
- Deux mesures d'accompagnement du projet par le végétal :
  - Plantation d'une haie champêtre
  - Renouvellement des alignements

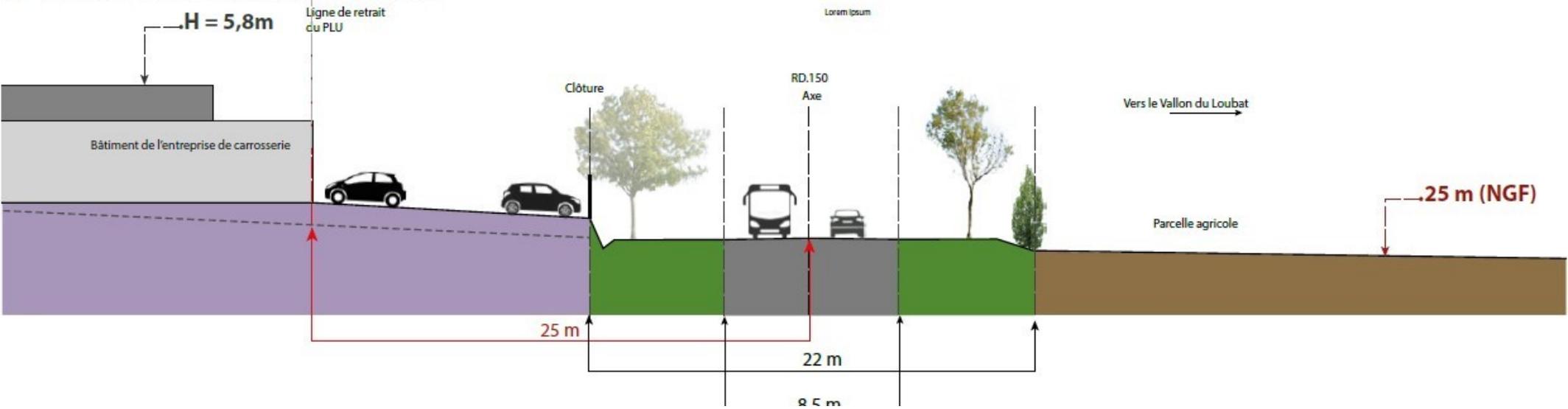


# Le projet d'adaptation du recul AVANT DEROGATION

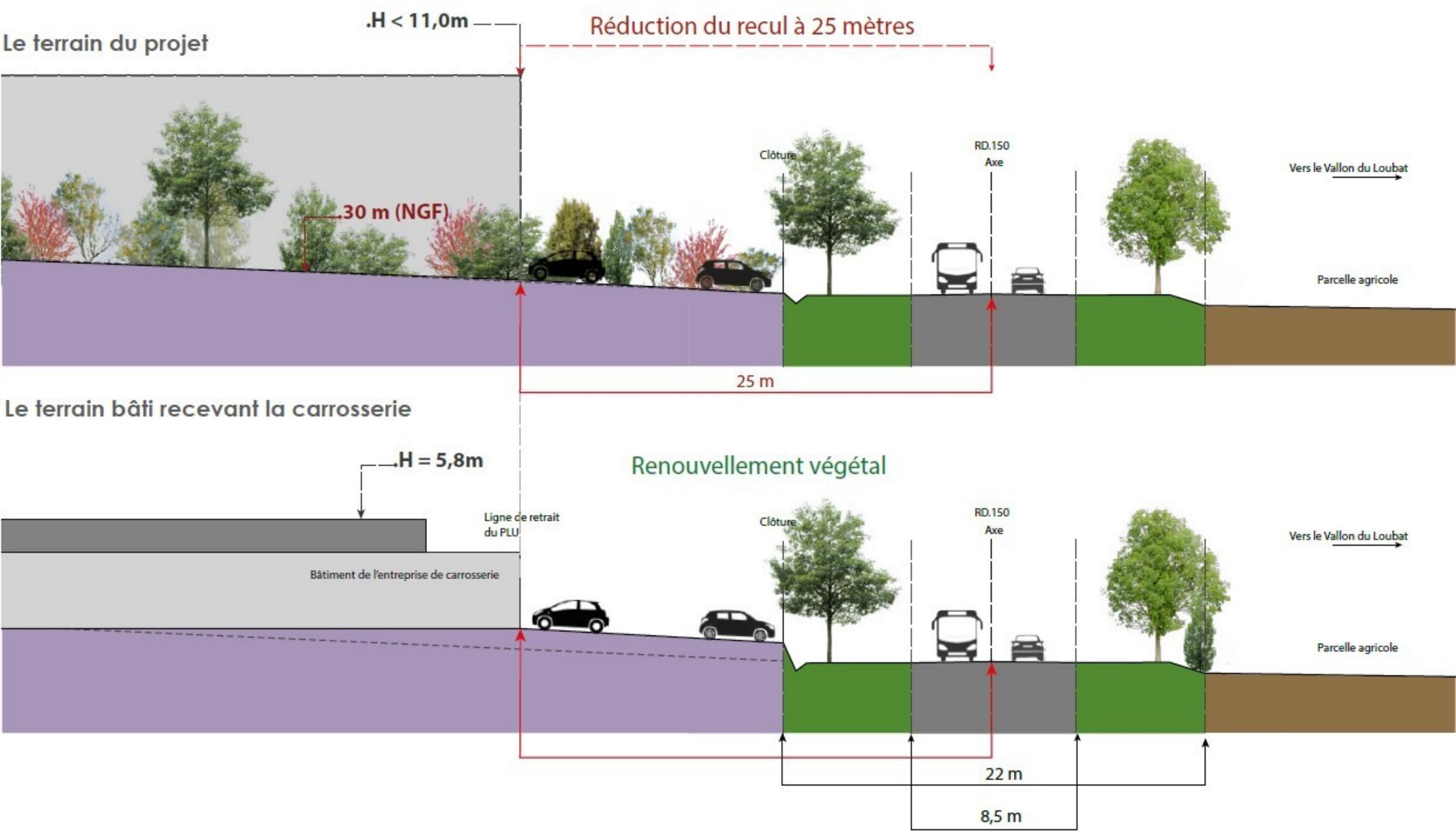
## Le terrain du projet



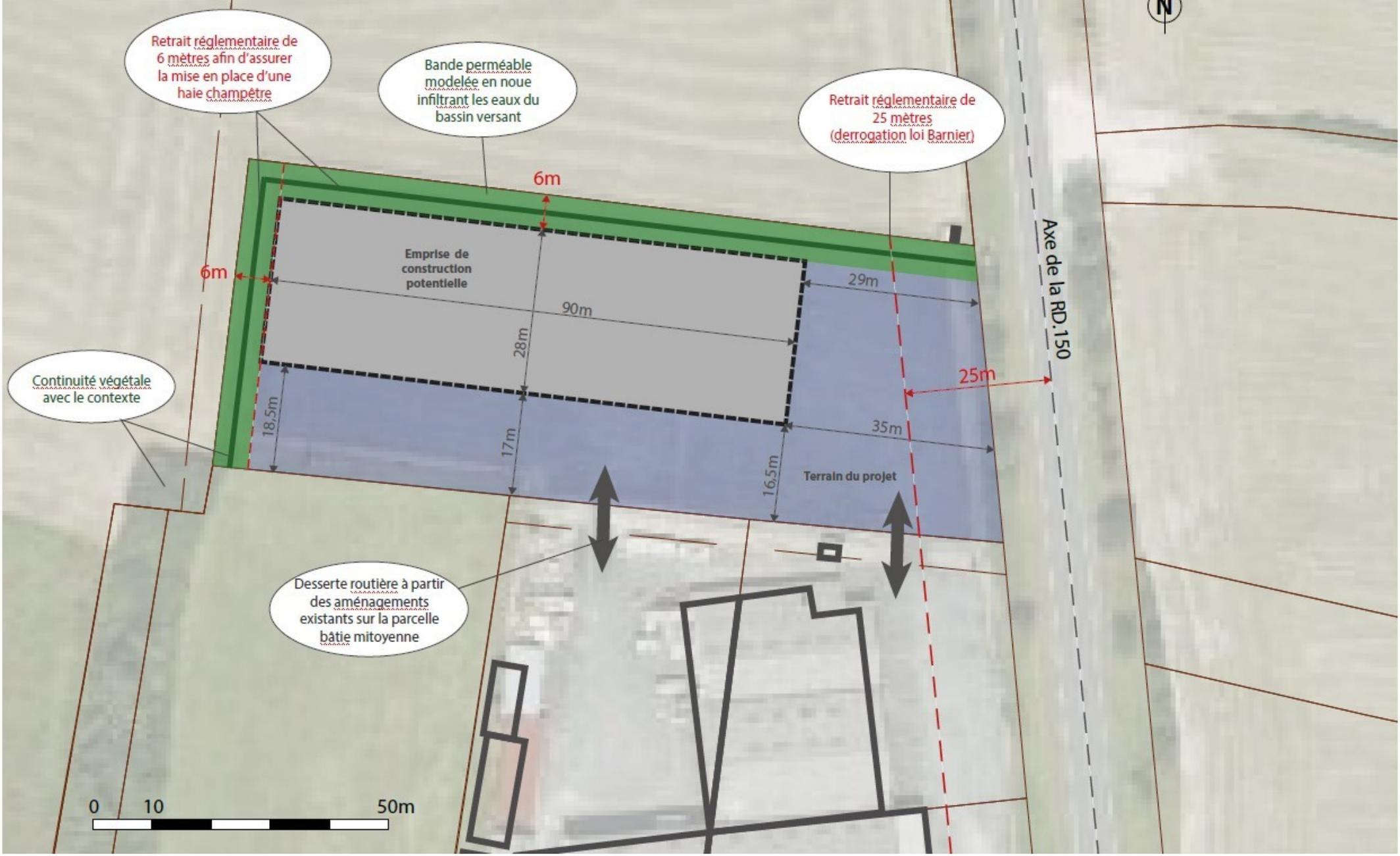
## Le terrain bâti recevant la carrosserie



# Le projet d'adaptation du recul APRES DEROGATION



# Les objectifs d'aménagement du terrain



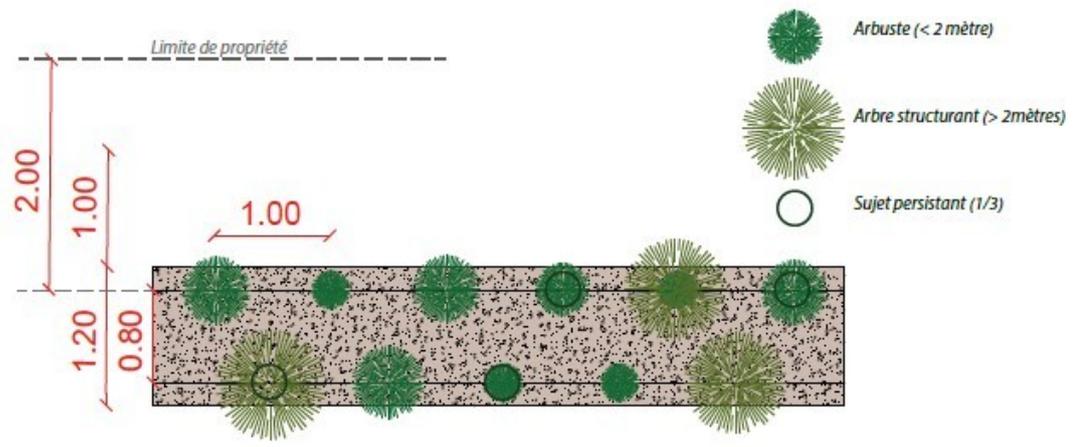
# Mesures d'accompagnement du projet



- Il a été retenue comme recul de référence pour l'implantation du futur bâtiment, celui des bâtiments existants soit un recul réglementaire de 25 mètres calculé à partir de la RD 150, c'est précisément à partir de cette côte que se voit le nouveau recul au titre de la loi Barnier, dérogeant ainsi au recul initial de 75 mètres
- La hauteur de la future construction n'excédera pas les 9 mètres mesurés au faîtage. Cette disposition se voit intégrée au sein du PLU lequel ne comportait initialement aucune limitation de hauteur.
- Le bâtiment s'intègre facilement dans l'environnement car en continuité avec le bâti existant, la trame végétale facilitera l'intégration paysagère du bâtiment. Afin de concilier intégration paysagère et préservation des fonctionnalités, ces trames végétales se déploieront sur les contours Nord et Ouest de la parcelle.
- Une connexion au Sud-Ouest avec la trame végétale existante permettra d'établir un corridor végétalisée

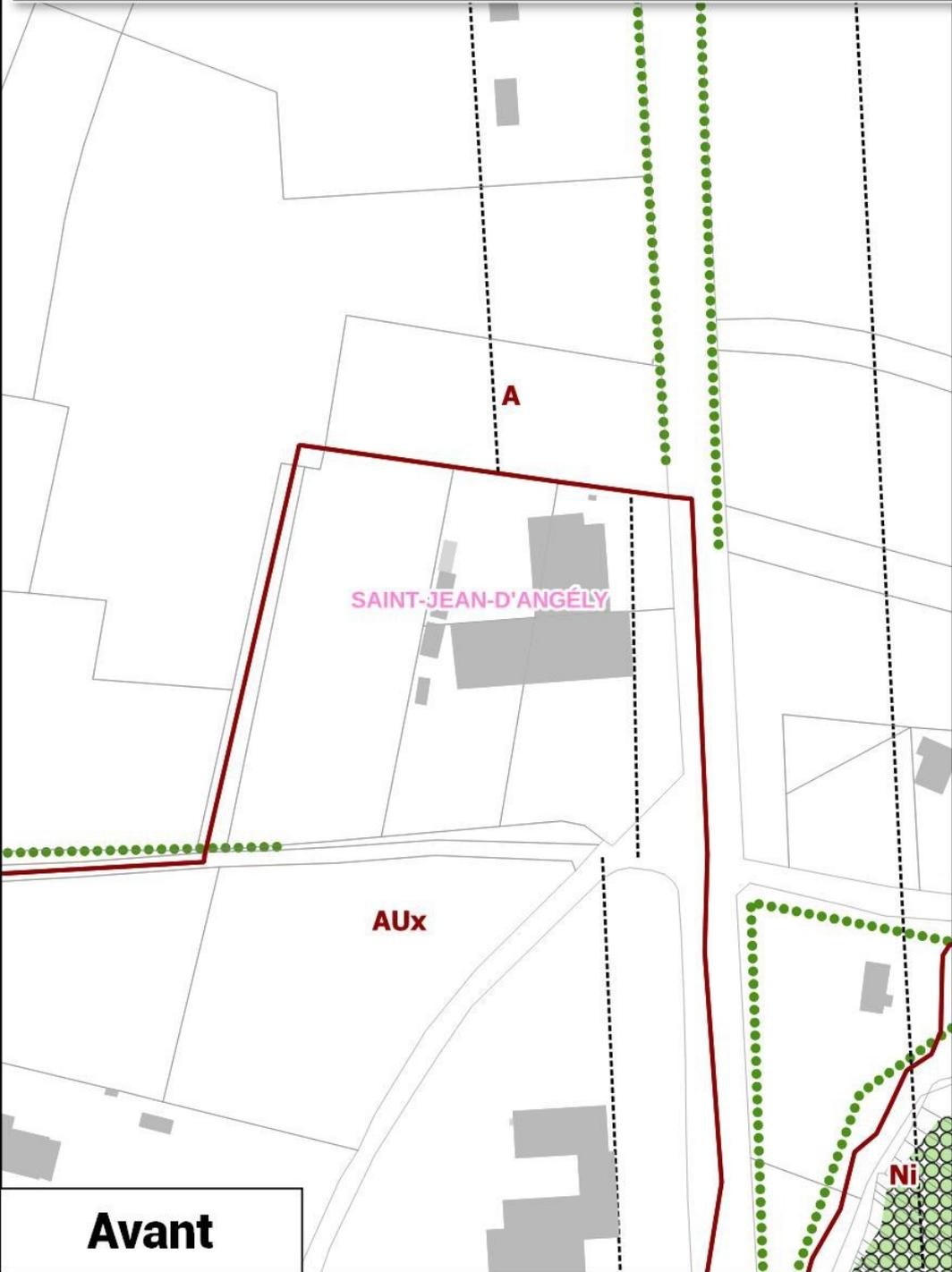
- Listes non exhaustives des essences recommandées**
- Arbustes, essences persistantes*
- Troène commun, Genévrier commun, Nerprun alterne, Viorne tin
- Arbustes, essences caduques*
- Érable champêtre, Cornouiller sanguin, Noisetier, Prunellier, Sureau noir, Viorne lan-tane, Viorne obier, Fusain d'Europe, Églantier, Sorbier des oiseaux
- Arbres de haut-jet, essences persistantes*
- Chêne vert, If, Laurier sauce
- Arbres de haut-jet, essences caduques*
- Chêne pédonculé, Chêne pubescent, Frêne commun, Érable sycomore, Merisier, Charme, Tilleul

## HAIE CHAMPÊTRE

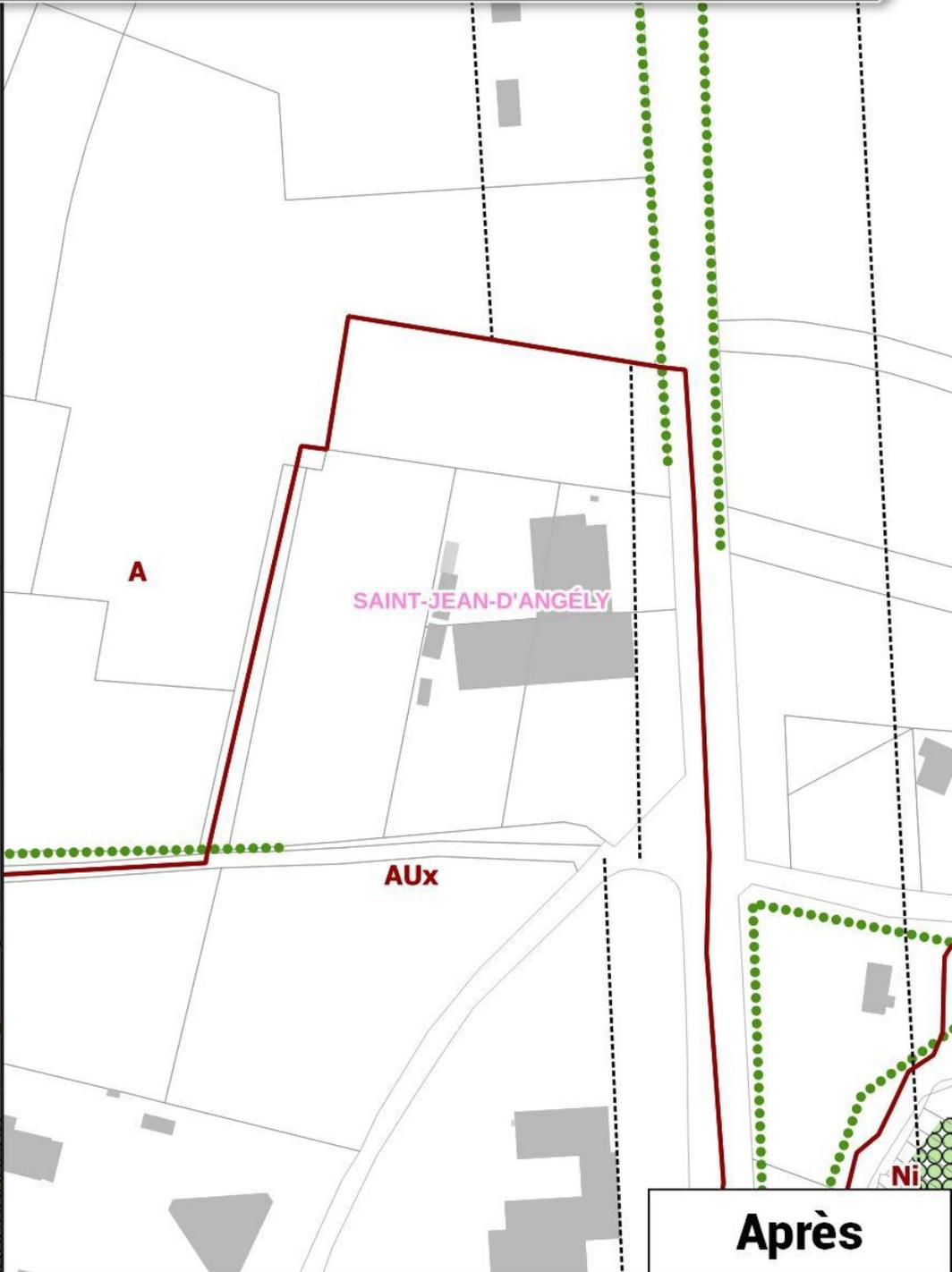


**Exemple de haie champêtre : elle se compose de plusieurs strates ;**

- une strate inférieure composée d'arbustes dits de bourrage,
- une strate intermédiaire composée d'arbustes hauts en recépés (plusieurs tiges)
- une strate supérieure composée d'arbres tiges dit de haut-jet, structurant le linéaire végétale et lui donnant de l'emploi



Avant



Après

Emprise prévisionnelle  
du bâtiment

Haie séparative à créer

Limite de la Loi Barnier

Chemins d'accès



# Création de l'Orientation d'aménagement et de programmation : Saint-Aubert



Vals de  
Saintonge  
Communauté

- Situation et description : Le terrain est situé au Sud de Saint-Jean-d'Angély, le long de la RD 150. Il s'agit d'un parking destiné à stocker les véhicules produits par l'entreprise. La création d'un nouveau bâtiment de production est prévue sur cette emprise.
- Qualité environnementale et paysagère :
  - Afin d'intégrer au mieux cette opération se situant en frange urbaine, la plantation d'une haie devra être prévue sur les franges Nord et Ouest. A cette fin, un recul d'environ 6 mètres sera prévue entre les limites de propriété (Nord et Ouest) et la construction pour permettre la plantation de haie champêtre.
  - La haie favorisera la présence de plusieurs strates (arborées et arbustives) et privilégiera un mélange d'essence persistantes (1 tiers) et caduques (2 tiers).
- Phasage : Ce secteur sera urbanisable dès l'approbation du PLU.

# Consommation foncière du projet

- Situation et description : Le terrain est situé au Sud de Saint-Jean-d'Angély, le long de la RD 150. Il s'agit d'un parking destiné à stocker les véhicules produits par l'entreprise. La création d'un nouveau bâtiment de production est prévue sur cette emprise.
- **La consommation foncière du projet est jugée nulle, le terrain est urbanisé depuis 2006.**



Photo aérienne 2006 (gauche) et 2021 (droite) – IGN Remonter le temps

# Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe)



- La MRAe recommande de présenter une évaluation des incidences potentielles du projet de révision allégée n°3 du PLU sur les sites natura 2000 les plus proches.
- La MRAe recommande de fournir des indicateurs permettant, à partir d'un état initial, d'assurer un suivi des effets de la révision allégée n°3 sur l'environnement.
- La MRAe recommande de justifier le choix du secteur de projet en particulier en examinant les solutions d'implantation dans la zone d'activité existante.
- La MRAe recommande d'inscrire le projet de révision allégée dans une perspective de réduction des consommations foncières prévue par le SCoT, le Schéma Régional d'Aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Nouvelle-Aquitaine, approuvé le 27 mars 2020, et la loi Climat résilience.
- La MRAe recommande d'intégrer au projet les surfaces nécessaires au report éventuel du stationnement sur d'autres surfaces, à proximité des constructions existantes et projetées induisant potentiellement une consommation d'espaces supplémentaires.

# Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe)



- **La MRAe recommande d'intégrer au PLU l'ensemble des préconisations issues de l'étude dérogatoire (emprise des constructions, hauteur, implantation des constructions, plantation) afin de garantir une insertion paysagère qualitative des installations et des constructions permises par la zone Aux et son extension.**
- **La MRAe recommande de préciser l'état de conformité des installations individuelles présentes sur le secteur de projet et l'aptitude des sols à l'assainissement autonome afin d'évaluer précisément les incidences potentielles du projet de révision allégée n°3 du PLU. La vérification des capacités d'absorption et d'épuration du milieu récepteur constitue un préalable avant de planifier de nouvelles extensions urbaines.**
- **La MRAe recommande d'intégrer réglementairement les mesures proposées en matière de gestion des eaux pluviales (noues paysagères, système de récupération des eaux de pluie et bandes tampon végétalisées en bordure de la RD150) afin de garantir la régulation des ruissellements et une protection des milieux naturels contre les risques de pollution.**
- **La MRAe recommande de traduire dans les dispositions de la révision allégée n°3 du PLU l'ensemble des mesures proposées en matière de préservation et de restauration des continuités écologiques**

# Avis de la CDPENAF

**Avis simple favorable de la CDPENAF au titre de l'article L.112-1-1 du code rural et de la pêche maritime (autosaisine du PLU)**

