

Communauté de communes de la Veyle



MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SAINT-CYR-SUR-MENTHON (01)

Plan Local d'Urbanisme approuvé le 3 mai 2007

Modification simplifiée approuvée en date du 24 novembre 2015

Mise à jour le 11 septembre 2017

Mise en compatibilité en date du ...

28 Mai 2018 – V11

Réf : 44022

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
NOTICE DE PRESENTATION.....	3
EVOLUTION DU PADD.....	9
PADD OPPOSABLE	10
PADD MIS EN COMPATIBILITE	13
EVOLUTION DU REGLEMENT GRAPHIQUE	15
DOCUMENT GRAPHIQUE OPPOSABLE	16
DOCUMENT GRAPHIQUE MIS EN COMPATIBILITE	18
PRESENTATION DU REGLEMENT DE ZONAGE APRES MISE EN COMPATIBILITE	21
PRESENTATION DE L'OAP APRES MISE EN COMPATIBILITE	28
ETUDE DANS LE CADRE DE LA DEROGATION A LA LOI BARNIER (ARTICLE L.111-6 DU CODE DE L'URBANISME) – APRES MISE EN COMPATIBILITE	32
EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	57

NOTICE DE PRESENTATION

INTRODUCTION

Attention : les communes de Bâgé-la-Ville et de Dommartin ont fusionné le 1^{er} janvier 2018, pour créer la commune nouvelle de Bâgé-Dommartin.

Le dossier de **mise en compatibilité** ici exposé concerne l'aménagement à vocation économique et en particulier logistique de la zone du Champ du Chêne, implantée sur les communes de Saint-Jean-sur-Veyle, Saint-Cyr-sur-Menthon et de Bâgé-Dommartin. La réalisation de cet aménagement vise à **apporter une réponse aux besoins économiques** de la Communauté de communes de la Veyle, en matière d'offre foncière pour une activité logistique souhaitant s'implanter sur le territoire intercommunal.

Le foncier nécessaire à la réalisation de l'opération sur le territoire de la Communauté de communes de la Veyle n'est pas entièrement maîtrisé par les collectivités. Il a été décidé d'engager une procédure visant à obtenir une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) qui permettrait, en tant que de besoins, de recourir à l'expropriation.

L'évolution du Plan Local d'urbanisme de la commune de Saint-Cyr-sur-Menthon interviendra dans le cadre de la procédure de DUP, cette dernière emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme, dans le respect des dispositions des articles L.153-54 et suivants du Code de l'urbanisme.

La commune de Saint-Cyr-sur-Menthon dispose d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 3 mai 2007. Le PLU a depuis subi plusieurs procédures :

- Modification simplifiée approuvée en date du 24 novembre 2015
- Mise à jour le 11 septembre 2017

La présente procédure de mise en compatibilité porte uniquement sur l'objet et le secteur désigné et fait l'objet du présent rapport de présentation : **tous les documents du PLU ne sont donc pas modifiés.**

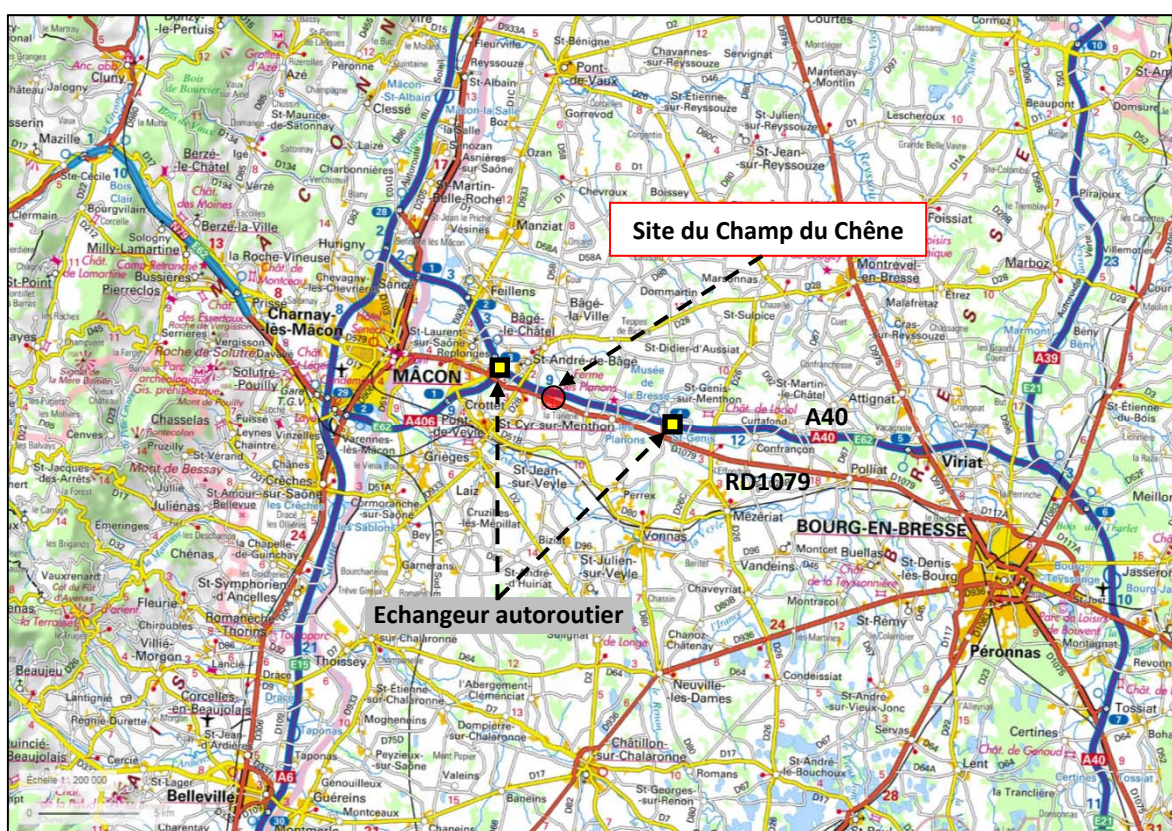
RAPPEL SYNTHETIQUES SUR LE PROJET

SITUATION GEOGRAPHIQUE

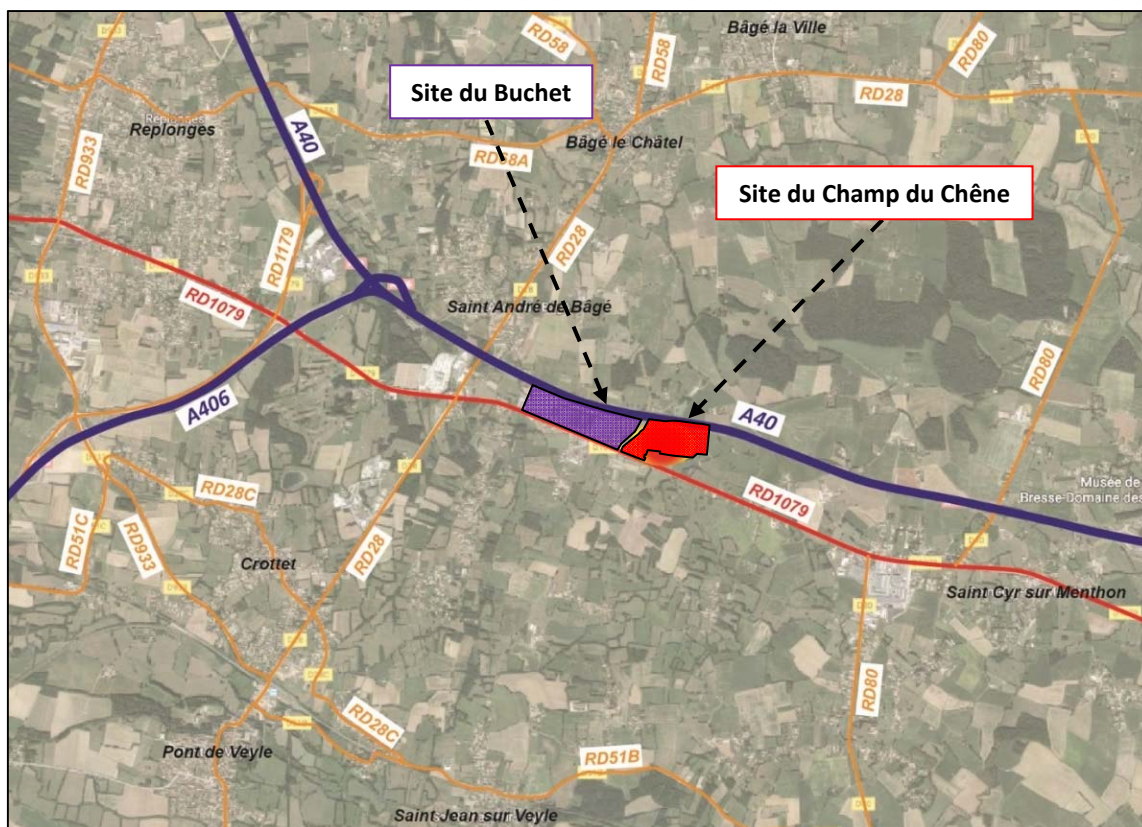
La zone d'activités du Champ du Chêne, d'une emprise d'environ 13 ha, est située sur les communes de Saint-Jean-sur-Veyle, Saint-Cyr-sur-Menthon et Bâgé-Dommartin, dans le département de l'Ain. Le site s'inscrit dans la continuité du site du Buchet qui accueille une plateforme logistique, sur un tènement implanté entre l'A40, la RD1079 et la route de Belin. Ces trois communes sont localisées sur un secteur positionné à l'interface entre la Bresse et la Vallée de la Saône. Le territoire est distant d'une quinzaine de kilomètres de Maçon et d'une trentaine de kilomètres de Bourg-en-Bresse.

La RD1079 et l'A40 desservent efficacement le territoire intercommunal et lui confèrent une bonne accessibilité en direction des territoires voisins. En effet, la RD1079 est un axe majeur du territoire reliant les agglomérations de Maçon et Bourg-en-Bresse (26 000 véhicules/jour), avec une bonne visibilité et accessibilité aux axes autoroutiers constitués par l'A40 et l'A406. Le site du Champ du Chêne se situe ainsi à un peu plus de 3 km de la gare de péage n°3 (Replonges) de l'A40 et à un peu plus de 5 km de la bretelle d'accès/sortie n°1 de l'A406 et ce, en liaison directe via les RD1079 et 1179.

La zone du Champ du Chêne par sa proximité immédiate aux grandes infrastructures routières, présente ainsi un véritable potentiel d'attractivité. Elles permettent de relier facilement le site à la Bresse, au Val de Saône et aux agglomérations d'importance régionale voir nationale (Lyon, Chalon-sur-Saône...), sans transiter par des pôles urbanisés.



Localisation de la zone du Champ du Chêne à l'échelle du grand territoire / Fond de plan Géoportail



Réseau viarie à l'échelle locale / Fond de plan : Google Maps

Le site de la zone du Champ du Chêne présente aujourd'hui une occupation à dominante agricole. Cette activité se caractérise principalement par des **prairies bocagères** (alignements arborés et haies, en bordure d'ilot agricole, en particulier long du chemin des Guilleminières et des talus de l'A40) mais aussi par la présence d'une ancienne **exploitation horticole** (cessation d'activités – serres déjà démontées). A noter l'existence d'une **habitation** qui n'est plus occupée en bordure de la route de Belin. Les démolitions des bâtiments seront réalisées en février 2018.



Le site du Champ du Chêne

LE PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

Du fait de l'environnement économique du site (proximité immédiate de la zone du Buchet et de la zone des Sablons) et de son positionnement stratégique le long de la RD1079, la Communauté de communes de la Veyle a identifié le secteur du Champ du Chêne comme un site stratégique pour le développement économique intercommunal.

Au regard des vocations des zones d'activités existantes à l'échelle intercommunale et de leur fort taux de remplissage, des caractéristiques du site du Champ du Chêne, de la proximité de la zone du Buchet à vocation de logistique, il a été décidé d'orienter la vocation de la zone sur l'activité de logistique. Cette orientation prend tout son sens au regard du fonctionnement routier et autoroutier du secteur. La RD1079 offre une liaison directe au contournement Sud de Mâcon qui établit la liaison entre l'A40 et l'A6. La zone est ainsi facilement accessible depuis le réseau autoroutier sans traverser de zone urbanisée, l'échangeur le plus proche étant à 4,5 km environ.

La Communauté de communes de la Veyle étant compétente en matière de développement économique, elle a travaillé en collaboration avec le Conseil Départemental de l'Ain à la desserte de la zone depuis la RD1079. Des études techniques ont conduit à projeter l'aménagement d'un giratoire au droit de l'intersection avec la route de Belin et de la route du Petit Bagne. Par ailleurs, toujours dans l'objectif de favoriser l'accès au site, le projet intègre aussi un réaménagement de la route de Belin en amont du futur giratoire.

L'emprise du projet d'aménagement s'étend sur environ 13 ha. L'altimétrie du tènement évolue entre 199 et 210 m d'altitude. Le relief apparaît marqué en lien avec la présence d'un talweg qui coupe le site en deux.

PRESENTATION DES IMPACTS SUR LE P.L.U.

MODALITES DE MISE EN COMPATIBILITE

Le présent dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Cyr-sur-Menthon joint au dossier de déclaration d'utilité publique concernant le secteur du Champ du Chêne, intègre :

- La présente notice explicative exposant le contexte de la mise en compatibilité du PLU
- L'extrait du PADD opposable
- L'extrait du PADD après mise en compatibilité
- L'extrait du document graphique opposable
- L'extrait du document graphique après mise en compatibilité
- L'extrait du règlement opposable
- L'extrait du règlement après mise en compatibilité
- L'OAP opposable
- L'OAP après mise en compatibilité
- La création d'une pièce supplémentaire : Dérogation à la Loi Barnier / Article L.111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme – après mise en compatibilité

Dans le respect de l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme, la DUP relative au secteur du Champ du Chêne implique :

- Un examen conjoint des dispositions prévues pour mettre en compatibilité le PLU. Examen réalisé en associant les organismes mentionnés à l'article L.132-7 et suivants du Code de l'Urbanisme.
- Une enquête publique conjointe ouverte par le Préfet portant à la fois sur l'utilité publique de l'opération et la mise en compatibilité du PLU.

La déclaration d'utilité publique sera prononcée par arrêté préfectoral ; cet acte déclaratif prononcera également la mise en compatibilité du PLU.

La mise en compatibilité d'une opération avec un PLU s'apprécie au regard des dispositions d'urbanisme applicables ; les modifications résultant de la DUP concernent donc la modification du PADD, du zonage actuel sur le secteur du Champ du Chêne, la mise en place d'un règlement de zone correspondant et la création d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation. Les pièces créées ou modifiées seront communes à Saint-Jean-sur-Veyle, Saint-Cyr-sur-Menthon et Bâgé-la-Ville.

Les impacts réglementaires sur le Plan Local d'Urbanisme de Saint-Cyr-sur-Menthon sont présentés dans les pages suivantes.

Le projet nécessite la mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Cyr-sur-Menthon. Le projet envisagé prévoit : la modification du PADD, l'instauration d'une zone 1AUxb sur l'emprise de la zone du Champ du Chêne, l'instauration d'un règlement spécifique pour la zone 1AUxb, la création d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation, l'intégration du projet d'aménagement des abords de la RD1079 et l'A40 (dérogation à l'article L.111-6 et suivants du code l'Urbanisme).

EVOLUTION DU PADD

PADD OPPOSABLE

Le projet de zone d'activités sur le secteur du Champ du Chêne n'est pas compatible avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du P.L.U. de Saint-Cyr-sur-Menthon. En effet, les principaux objectifs affichés dans le PADD sont :

- Protéger l'agriculture pérenne,
- Poursuivre le développement et la valorisation des espaces et des équipements publics notamment autour de la mairie,
- Renforcer l'urbanisation au village plutôt que le mitage en rase campagne,
- Promouvoir la mixité des logements au centre,
- Améliorer la liaison entre Aringe et le bourg,
- Conforter les zones d'activités actuelles,
- Engager l'aménagement touristique le long du Menthon,
- Restructurer les entrées du village et sécuriser la traversée de l'ancienne RN 79,
- Protéger les espaces naturels et patrimoniaux,
- Permettre la réalisation de deux aires de repos de l'autoroute A40 sous réserve de leur bonne intégration dans l'environnement (protection phonique) et de limiter autant que possible les emprises sur le domaine agricole.

Ils sont traduits à travers 3 grands axes :

- 1-1 : Respect du principe d'équilibre,
- 1-2 : Principe de diversité des fonctions urbaines et de mixité de l'habitat,
- 1-3 : Principe de respect de l'environnement et du paysage.

Le deuxième axe mentionne les points suivants mais ne fait pas état de la possibilité de création d'un nouvel espace d'activités, comme le montre cet extrait du PADD (PLU approuvé en 2007) :

1-2 Principe de diversité des fonctions urbaines et de mixité de l'habitat

Bien que située sur l'ancienne nationale 79 entre BOURG-EN-BRESSE et MACON, la commune de ST CYR SUR MENTHON est en fait plus attirée par l'agglomération de MACON qui se trouve à seulement 14 km à l'Ouest.

L'ouverture annoncée du deuxième pont sur la Saône renforce l'attraction de la commune qui de fait, subit depuis 17 ans une pression foncière assez forte.

La croissance de la population s'établit en moyenne à + 2 % /an mais il semble difficile à la commune de continuer à ce rythme sans envisager de nouveaux investissements comme pour le groupe scolaire.

A l'échéance du PLU dans une dizaine d'années la commune table sur un développement plus modéré et maîtrisé de l'ordre de + 1,5 % 1 an soit + 210 habitants.

L'essentiel du développement sera trouvé au bourg dans l'aménagement d'une zone de 10 ha qui doublera sa superficie. Cette opération d'ensemble étudiée plus précisément dans le cadre de l'amendement Dupont (voir plus loin) sera également l'occasion d'étoffer les équipements généraux du village voire quelques activités commerciales supplémentaires.

La mixité de l'habitat sera mise en œuvre avec des habitations groupées, des locatifs et des logements aidés.

Cette opération sera adossée à l'aménagement d'une zone de loisirs sur les rives du Menthon dont la commune maîtrise déjà l'essentiel des terrains.

Enfin, une liaison nouvelle sécurisée sera mise en place entre Arringe et le bourg.

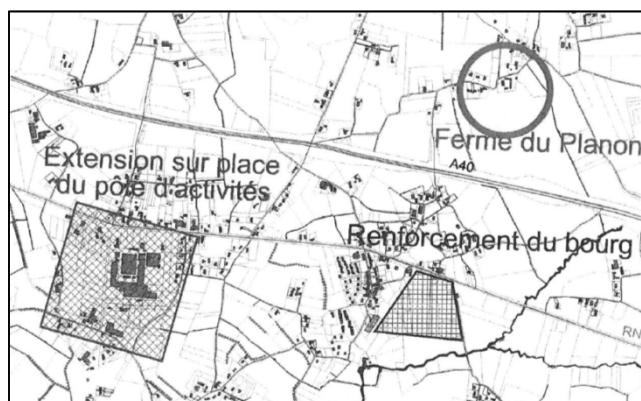
Les activités économiques seront renforcées dans la mesure du possible grâce au remplissage progressif de la zone intercommunale située au croisement de l'ancienne nationale 79 et de la RD80.

A long terme, des possibilités d'extension sont offertes sur place aux activités emblématiques de Saint-Cyr-sur-Menthon (Lamberet et GEC-Alsthom).

Enfin, la ferme du Planon constitue le principal site touristique de la commune en prise directe sur l'autoroute A40.

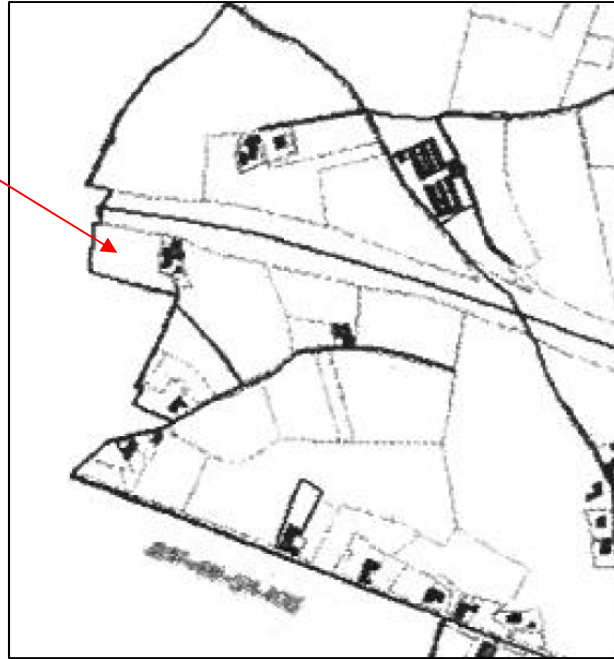
Les bâtiments et ses abords seront protégés.

Des dispositions seront prises (emplacements réservés) pour rendre possible le projet de déplacement des aires de repos de Saint André de Bâgé et de l'étang Quinard au droit de la ferme du Planon. Ce transfert est indispensable pour connecter le tronçon autoroutier au sud-est de Macon : le demi-nœud autoroutier A40-A406 est en effet en partie situé sur l'emprise actuelle des aires.



Il est proposé d'instaurer de nouvelles dispositions au sein de l'axe 1-2, prévoyant l'aménagement de nouveaux espaces d'activités en continuité des espaces existants le long de la RD1079 sur les communes limitrophes ; de compléter l'illustration de l'axe 1-2, en identifiant le secteur du Champ du Chêne sur une nouvelle cartographie, celle existante étant recentrée sur le bourg.

Identification du secteur
du Champ du Chêne



PADD MIS EN COMPATIBILITE

Orientations du PADD et cartographie mis en comptabilité :

1-2 Principe de diversité des fonctions urbaines et de mixité de l'habitat

Bien que située sur l'ancienne nationale 79 entre BOURG-EN-BRESSE et MACON, la commune de ST CYR SUR MENTHON est en fait plus attirée par l'agglomération de MACON qui se trouve à seulement 14 km à l'Ouest.

L'ouverture annoncée du deuxième pont sur la Saône renforce l'attraction de la commune qui de fait, subit depuis 17 ans une pression foncière assez forte.

La croissance de la population s'établit en moyenne à + 2 % /an mais il semble difficile à la commune de continuer à ce rythme sans envisager de nouveaux investissements comme pour le groupe scolaire.

A l'échéance du PLU dans une dizaine d'années la commune table sur un développement plus modéré et maîtrisé de l'ordre de + 1,5 % 1 an soit + 210 habitants.

L'essentiel du développement sera trouvé au bourg dans l'aménagement d'une zone de 10 ha qui doublera sa superficie. Cette opération d'ensemble étudiée plus précisément dans le cadre de l'amendement Dupont (voir plus loin) sera également l'occasion d'étoffer les équipements généraux du village voire quelques activités commerciales supplémentaires.

La mixité de l'habitat sera mise en œuvre avec des habitations groupées, des locatifs et des logements aidés.

Cette opération sera adossée à l'aménagement d'une zone de loisirs sur les rives du Menthon dont la commune maîtrise déjà l'essentiel des terrains.

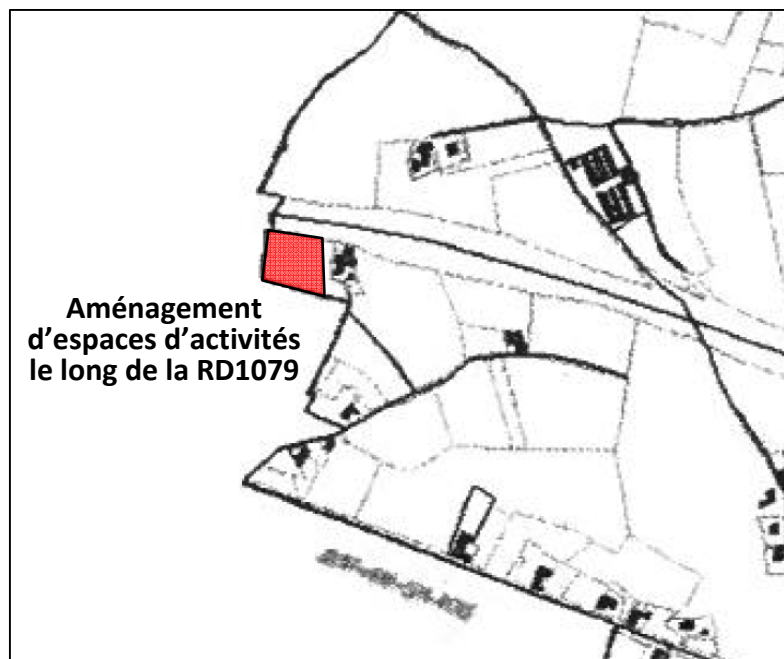
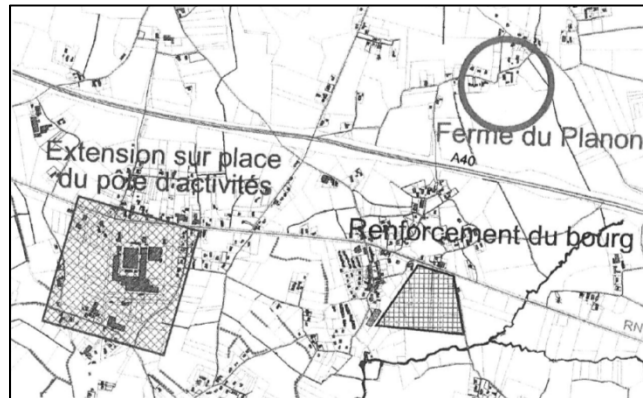
Enfin, une liaison nouvelle sécurisée sera mise en place entre Arringe et le bourg.

Les activités économiques seront renforcées dans la mesure du possible grâce au remplissage progressif de la zone intercommunale située au croisement de l'ancienne nationale 79 et de la RD80.

A long terme, des possibilités d'extension sont offertes sur place aux activités emblématiques de Saint Cyr sur Menthon (Lamberet et GEC-Alsthom). **Des possibilités d'aménagement sont aussi offertes en priorité le long de la RD1079 pour de nouveaux espaces d'activités dédiés à l'implantation d'activités industrielles et logistiques, en continuité des espaces d'activités existants sur les communes limitrophes.**

Enfin, la ferme du Planon constitue le principal site touristique de la commune en prise directe sur l'autoroute A40. Les bâtiments et ses abords seront protégés.

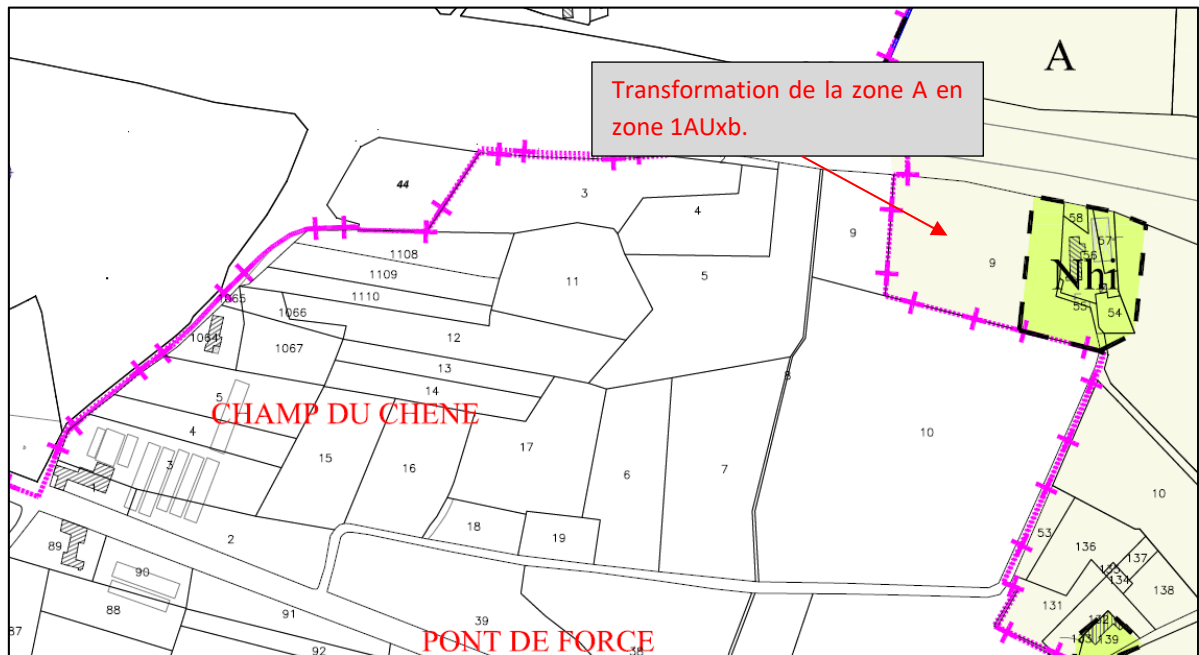
Des dispositions seront prises (emplacements réservés) pour rendre possible le projet de déplacement des aires de repos de Saint André de Bâgé et de l'étang Quinard au droit de la ferme du Planon. Ce transfert est indispensable pour connecter le tronçon autoroutier au sud-est de Macon : le demi-nœud autoroutier A40-A406 est en effet en partie situé sur l'emprise actuelle des aires.



EVOLUTION DU REGLEMENT GRAPHIQUE

DOCUMENT GRAPHIQUE OPPOSABLE

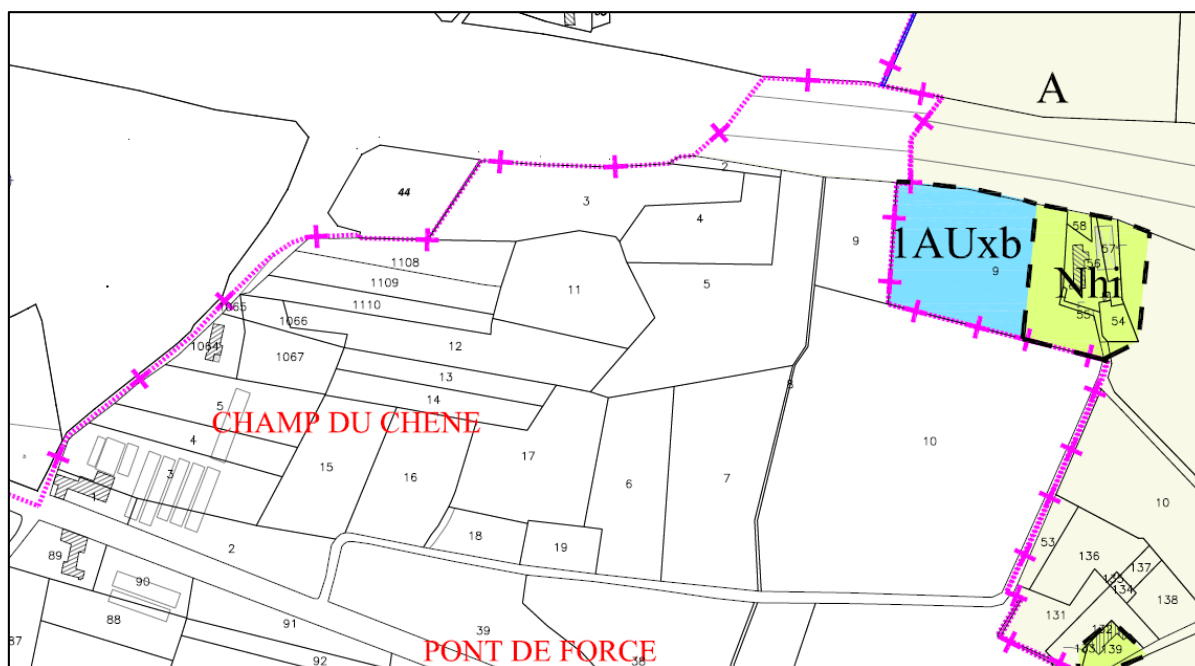
Le secteur du Champ du Chêne est classé en zone A (agricole) au plan de zonage. La zone agricole représente environ 79,6% du territoire communal de Saint-Cyr-sur-Menthon.



Extrait du plan de zonage

DOCUMENT GRAPHIQUE MIS EN COMPATIBILITE

Création d'une zone 1AUxb :



Le périmètre projeté de déclaration d'utilité publique porte sur la zone d'activités du Champ du Chêne, la création d'un giratoire sur la RD1079 et le réaménagement de la route de Belin. Seul le projet de zone d'activités n'est pas compatible avec les documents d'urbanisme des communes de Saint-Jean-sur-Veyle, Saint-Cyr-sur-Menthon et Bâgé-la-Ville et nécessite donc leur mise en compatibilité.

Un zonage 1AUxb est créé sur les trois communes de manière à intégrer l'ensemble du secteur du Champ du Chêne. Cette zone, d'une superficie d'environ 13,3 ha au total, représente près de 0,8 ha sur la commune de Saint-Cyr-sur-Menthon.

Les autres secteurs inscrits dans le périmètre de déclaration d'utilité publique, concernés par la création du giratoire et le réaménagement de la route de Belin, ainsi que ceux appelés à accueillir les mesures de compensation environnementale liées à l'aménagement du site du projet, apparaissent compatibles avec les PLU des trois communes, et ne nécessitent donc pas leur mise en compatibilité, notamment concernant le plan de zonage.

Ainsi le zonage des espaces agro-naturels situés à proximité immédiate de ce secteur, appelés à accueillir des mesures de compensation environnementale liées à l'aménagement du site et inscrits dans le périmètre visé par la DUP, est inchangé, l'activité agricole pouvant y perdurer (prairies de fauche).

Evolution des superficies

Zones	Surface des zones PLU opposable (ha)	Surface des zones PLU mis en compatibilité (ha)	
UB	66.93	66.93	inchangé
UC	53.37	53.37	inchangé
UX	22.07	22.07	inchangé
1AU	10.50	10.50	inchangé
1AUx	9.70	9.70	inchangé
1AUxb	-	0.71	+ 0,78 ha
2AU	7.83	7.83	inchangé
A	1348.16	1348.16	- 0,78 ha
N	106.80	106.80	inchangé
Ne	4.28	4.28	inchangé
Nh	23.19	23.19	inchangé
Nm	36.50	36.50	inchangé
NL	3.67	3.67	inchangé
TOTAL	1693.00	1693.00	

PRESENTATION DU REGLEMENT DE ZONAGE APRES MISE EN COMPATIBILITE

Le règlement de la zone A de la commune de Saint-Cyr-sur-Menthon ne permet pas l'aménagement d'un espace d'activités, la vocation affichée dans le règlement est centrée sur l'agriculture. Les parcelles inscrites dans l'aire du projet mais localisées sur les communes de Saint-Jean-sur-Veyle et Bâgé-Dommartin, sont elles aussi classées en zone A dans les PLU communaux.

La création de la zone 1AUxb est travaillée de manière à proposer un règlement unique sur l'ensemble des trois communes, adapté au projet de réalisation d'une plateforme logistique, dans l'objectif de permettre la réalisation d'une opération globale.

Une Orientation d'Aménagement et de Programmation permettra de préciser les aménagements spécifiques à la zone.

Les principales évolutions du règlement : CREATION d'UNE ZONE 1AUxb

Destination de la zone

Le règlement de la zone A autorise les constructions à usages agricoles, les habitations et annexes qui leur sont nécessaires, les abris de jardin, les aménagements de locaux pour des activités liées à l'exploitation agricole, les extensions des constructions existantes, les constructions, ouvrages et équipements liés à la réalisation des aires de repos des infrastructures routières.

Le règlement de la zone 1AUxb n'autorise quant à lui que les activités artisanales et industrielles. Il conditionne la possibilité d'habitation en lien avec la surveillance du site ; les surfaces commerciales en lien avec les activités autorisées.

Voirie et réseaux

La desserte du site est abordée plus précisément dans l'OAP mise en place pour l'ensemble de la zone. La Communauté de communes de la Veyle et le Conseil Départemental de l'Ain réaliseront l'aménagement du giratoire sur la RD1079. L'intercommunalité réalisera le réaménagement de la route de Belin.

A ce titre, il n'apparaît pas nécessaire de préciser dans le règlement les caractéristiques techniques des voiries, celles-ci étant présentées dans l'OAP.

L'ensemble de la zone n'est pas desservi en assainissement collectif. La rédaction du règlement est adaptée en conséquence.

Les caractéristiques des terrains ne sont plus règlementées. Il n'est ainsi plus fait mention des conditions nécessaires à la mise en place d'un système d'assainissement individuel, cette disposition n'étant plus légale.

Implantation des constructions

Les règles d'implantation des constructions par rapport aux voies et aux limites séparatives sont uniformisées à une valeur de recul minimum de 5 mètres, de manière à prendre en compte la volumétrie propre aux bâtiments de logistique et à leurs annexes (poste de garde par exemple).

Les reculs imposés le long des axes évolue commune suivant :

- A40 : recul de 100 mètres en l'absence d'étude au titre de l'article L.111-6 du CU et 75 mètres avec dérogation,
- RD1079 : recul de 75 mètres en l'absence d'étude au titre de l'article L.111-6 du CU et 35 mètres avec dérogation.) sont maintenus.

L'article 8 n'a pas été règlementé de manière à favoriser une utilisation économe du foncier à usage d'activités.

Hauteur et aspect des constructions

La hauteur maximale des constructions est fixée à 15 mètres à partir du terrain aménagé. Cette disposition a été complétée par une limite maximale de hauteur des constructions ne devant pas dépasser la côte NGF 223, de manière à garantir la bonne insertion des constructions dans leur environnement.

La nature des constructions spécifiques à une plateforme logistique implique des modes constructifs particuliers notamment en termes de volumétrie. Le règlement a conservé une rédaction simplifiée pour s'attacher à des règles simples ne présentant pas de difficultés techniques lors de la réalisation.

Par souci d'insertion dans le paysage, l'interdiction de la couleur blanche a été maintenue. Les couleurs vives et brillantes sont aussi interdites. Les couleurs mate ou satinée sont privilégiées.

Il est important de noter que les prescriptions paysagères ont volontairement été intégrées dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation. Le règlement ne mentionne que les dispositions concernant le traitement des espaces de stationnement et des accès.

Espaces libres et stationnement

Le règlement de la zone A prévoyait de pouvoir imposer des écrans de verdure, constitués d'arbres à feuilles persistantes pour masquer certains bâtiments ou installations d'activités. Ce point a été supprimé du règlement. Les plantations et plus globalement le traitement des espaces libres ont été abordés dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation. Une disposition a toutefois été introduite concernant le traitement paysager des accès au site.

Les exigences en termes de stationnement ont pour vocation de permettre de répondre aux besoins de l'activité et des employés accueillis sur la zone.

Densité bâtie

Il n'a pas été fixé de coefficient d'emprise au sol (CES) et le coefficient d'occupation des sols (COS) n'est plus applicable dans les PLU depuis la Loi ALUR, il reste donc sans objet.

Les modifications à apporter au règlement actuel

Le règlement de la zone 1AUxb sera ajouté au règlement du PLU de la commune de Saint-Cyr-sur-Menthon.

REGLEMENT DE LA ZONE 1AUxb

La zone 1AUxb correspond à la zone d'activités à vocation logistique dite « du Champ du Chêne ».

La zone sera ouverte à l'urbanisation au fur et à mesure de la desserte en réseau. Les opérations devront respecter les orientations fixées dans le cadre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation correspondant à l'ensemble de la zone.

ARTICLE 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Dans la zone 1AUxb sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- *Les commerces, sauf ceux mentionnés à l'article 2,*
- *Les hôtels, restaurants,*
- *Les constructions à usage d'habitat, sauf celles mentionnées à l'article 2,*
- *Les garages collectifs de caravanes,*
- *Les dépôts de véhicules et de matériaux inertes,*
- *Le stationnement hors garage (habitation permanente de ses utilisateurs) supérieur à 3 mois par an (consécutifs ou non) de caravanes isolées,*
- *Les terrains de camping, de caravanage et d'habitations légères de loisirs,*
- *L'ouverture et l'exploitation de carrières,*
- *Les exploitations agricoles.*

ARTICLE 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A CONDITIONS

Dans la zone 1AUxb sont soumises à conditions les occupations et utilisations du sol suivantes :

- Les espaces de stockage s'ils sont clos et couverts, et liés aux activités autorisées sur la zone,
- Les locaux commerciaux uniquement lorsqu'ils sont liés à une activité artisanale ou industrielle autorisée sur la zone, la surface commerciale devra rester inférieure à la surface artisanale ou industrielle,
- Les constructions à usage d'habitation nécessaires à la surveillance et au fonctionnement des activités autorisées dans la zone, la surface de plancher des locaux d'habitation est limitée à 60 m²,
- Les locaux techniques nécessaires à l'activité, s'ils sont intégrés à la construction principale,
- Les seuls affouillements, écrêtements et exhaussements de sol nécessaires techniquement à des constructions ou à des aménagements autorisés dans la zone, ou lorsqu'ils sont réalisés pour lutter contre les eaux de ruissellement et pluviales (bassins de rétention des eaux ou tout autre aménagement permettant de réguler les eaux de ruissellement), ou lorsqu'ils sont réalisés pour lutter contre le bruit (merlon entre autres).

ARTICLE 3 – ACCES ET VOIRIE

1 - Les accès

- Les occupations et utilisations du sol peuvent être refusées sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagé, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie et des engins de déneigement.
- Elles peuvent également être refusées si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.
- Le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité.
- Lorsque le terrain est riverain de deux ou plusieurs voies publiques, les accès doivent être aménagés sur la voie où les risques encourus par les usagers des voies publiques ou par les personnes utilisant les accès sont les moindres.
- Les occupations et utilisations du sol peuvent être refusées sur des terrains issus de divisions ayant conduit à la création d'accès en nombre incompatible avec la sécurité.
- Si les constructions projetées, publiques ou privées, sont destinées à recevoir du public, elles doivent comporter des accès réservés aux piétons, indépendants des accès des véhicules.

2 – La voirie

- Les voies doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche des véhicules de lutte contre l'incendie, aux engins de déneigement et d'enlèvement des ordures ménagères.
- Les voies nouvelles se terminant en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale de façon que les véhicules puissent aisément faire demi-tour.

ARTICLE 4 – DESSERTE PAR LES RESEAUX

1 – Alimentation en eau potable

- Toute construction à usage d'habitation ou qui requiert une alimentation en eau potable, doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable par une conduite de caractéristiques suffisantes, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

- *L'utilisation de ressources en eau autres que celles provenant du réseau public (puisage, pompage, captage) peut être admise en fonction des données locales et pour le seul usage artisanal et industriel à l'exclusion des usages sanitaires et pour l'alimentation humaine.*
- *Toute construction dont l'activité peut présenter des risques de pollution vis-à-vis du réseau public devra être équipée d'un dispositif agréé de protection contre les retours d'eau et devra se conformer à la réglementation en vigueur.*

2 – Assainissement des eaux usées

- *Toute construction occasionnant des rejets d'eaux usées doit être raccordée au réseau d'assainissement des eaux usées. En l'absence d'un réseau collectif il est possible de réaliser un dispositif d'assainissement autonome. Ce dispositif d'assainissement devra être adapté à la nature du sol et à la topographie du terrain.*

3 - Assainissement des eaux pluviales et de ruissellement

- *Les eaux pluviales et de ruissellement doivent être gérées suivant les prescriptions établies par les services techniques de la commune.*
- *Le principe demeure que les aménagements ne doivent pas augmenter les débits de pointe des apports aux réseaux et dans les fossés par rapport au site initial.*

4 - Electricité et télécommunications

- *Les réseaux d'électricité, de télécommunications et les autres réseaux câblés doivent être établis en souterrain.*

ARTICLE 5 – CARACTERISTIQUE DES TERRAINS

Sans objet

ARTICLE 6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être implantées en retrait de 5 mètres minimum par rapport aux voies.

Les constructions doivent être implantées en retrait par rapport aux voies, selon les modalités suivantes :

- *Recul de 75 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute A40,*
- *Recul de 35 mètres par rapport à l'axe de la RD 1079.*

ARTICLE 7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être implantées en retrait de 5 mètres minimum par rapport aux limites séparatives.

ARTICLE 8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS SUR UNE MEME PROPRIETE

Non règlementé

ARTICLE 9 – COEFFICIENT D'EMPRISE AU SOL

Non règlementé

ARTICLE 10 – HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est mesurée à partir du terrain aménagé jusqu'au faîtage des toitures ou à l'acrotère des constructions.

Les ouvrages techniques, cheminées, dispositifs solaires et autres superstructures sont exclus du calcul de la hauteur.

La hauteur maximale des constructions ne peut excéder 15 mètres, ni dépasser la cote NGF de 223.

Une hauteur différente peut être admise pour les éléments techniques de grande hauteur nécessaires aux activités autorisées dans la zone, pour les constructions, infrastructures et superstructures d'intérêt général, à condition d'être intégrés au projet architectural.

ARTICLE 11 – ASPECT DES CONSTRUCTIONS

Tout projet de construction sera apprécié en fonction de son environnement et du traitement global du tènement concerné : perspectives et vues lointaines sur le projet de construction dans sa globalité (traitement des façades, coloris, enseignes, etc...), traitement paysager du tènement.

L'ensemble des constructions devra présenter une unité architecturale.

Eléments de surface :

Les couleurs des façades ne doivent être ni vives ni brillantes. La couleur blanche est proscrite. Les couleurs mate ou satinée sont privilégiées.

Les clôtures :

Les dispositions ci-après relatives aux clôtures, s'entendent hors accès.

Les clôtures seront constituées d'un grillage ou d'un treillis soudé de couleur foncée pour être discrètes. La couleur blanche ainsi que les couleurs claires sont formellement proscrites.

Les clôtures devront s'accompagner sur 90% de leur linéaire de plantations, selon les emprises disponibles plantations grimpantes, haies naturelles basses ou bocagères ou merlon végétalisé boisé.

Les enseignes :

Les enseignes en superstructures sur la toiture des bâtiments sont interdites.

Tenue des parcelles :

Les constructions, qu'elle que soit leur destination, les terrains même s'ils sont utilisés pour des dépôts régulièrement autorisés, doivent être aménagés et entretenus de telle sorte que la propreté et l'aspect de la zone ne s'en trouvent pas altérés.

ARTICLE 12 – STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules automobiles ou des deux roues correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques ou de desserte collective.

Le projet devra justifier d'un nombre de places de stationnement suffisant et adapté à la nature et aux besoins de l'activité autorisée.

ARTICLE 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les accès au site devront être soignés et bénéficier d'un traitement paysager.

ARTICLE 14 – COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS

Sans objet

ARTICLE 15 – OBLIGATIONS EN MATIERE DE PERFORMANCES ENERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

Non règlementé

ARTICLE 16 – OBLIGATIONS EN MATIERE D'INFRASTRUCTURES ET RESEAUX DE COMMUNICATION ELECTRONIQUES

Non règlementé

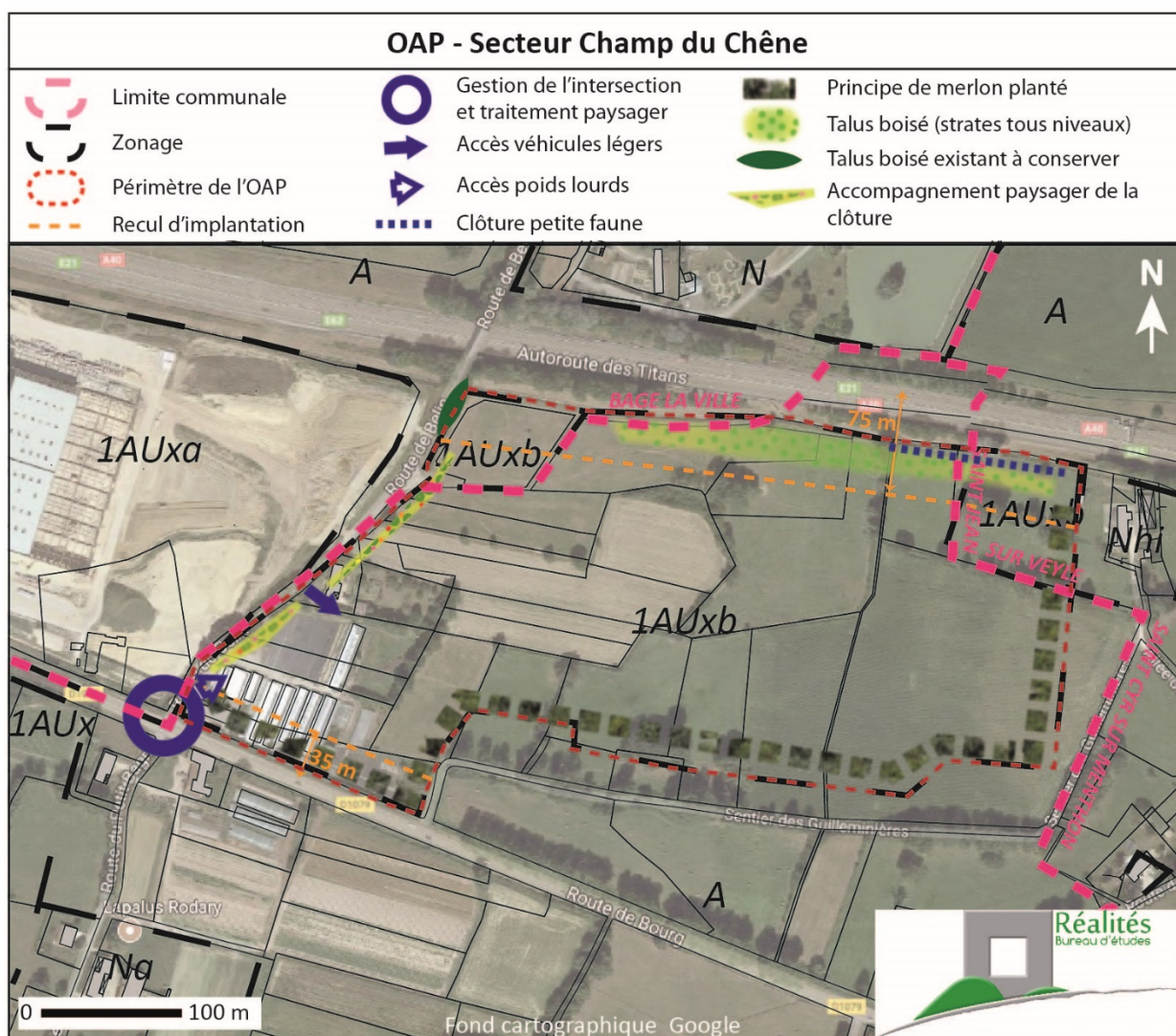
PRESENTATION DE L'OAP APRES MISE EN COMPATIBILITE

La nouvelle orientation d'aménagement

Aucune Orientation d'Aménagement et de Programmation n'existe sur le secteur. Une nouvelle a été travaillée sur l'ensemble de la zone et sera reprise dans les trois PLU de Saint Jean sur Veyle, Saint-Cyr-sur-Menthon et Bâgé-la-Ville. Elle a été travaillée en fonction de l'analyse paysagère nécessaire à l'étude de dérogation à la loi Barnier.

Les objectifs visés :

- Permettre l'aménagement d'une zone d'activités économiques à vocation logistique
- Intégrer le développement de la zone à son environnement paysager
- Préserver la végétation existante ayant un intérêt
- Travailler un aménagement du site qui favorise une gestion sécurisée des flux motorisés, en particulier depuis la RD 1079



Les principes fonctionnels :

- Condition de l'ouverture à l'urbanisation de la zone :
 - Au fur et à mesure de l'équipement de la zone
- Composition fonctionnelle :
 - Une zone à vocation d'activité logistique

- Formes urbaines :
 - Un recul minimal de 35 m sera observé pour l'implantation des bâtiments par rapport à l'axe de la RD1079 et de 75 m par rapport à l'axe de l'A40

- Paysage :
 - La végétation existante en pourtour du site sera préservée ou reconstituée (haies, arbres isolés, alignements d'arbres...) en particulier le long de la RD1079, de la route de Belin et de l'A40
 - Les talus appelés à border l'A40 devront être boisés par des plantations multistrates, il pourra être complété par un alignement d'arbres structurant une ligne végétale dans le paysage
 - L'alignement d'arbres existant parallèlement au chemin des Guilleminières pourra être prolongé via des plantations d'alignement ou haie type bocagère
 - Les clôtures doivent rester très peu perceptibles dans le paysage : il est demandé à cet effet de les accompagner de végétation pour les intégrer visuellement. Selon les emprises disponibles pourront être proposées les plantations grimpantes sur grillage, haie naturelles basse ou haies naturelles avec strates arborées (type haie bocagère), le doublement par un merlon planté (dans ce cas la clôture sera posée derrière le merlon, non visible de l'extérieur du site).
 - Les clôtures devront préserver ponctuellement des passages pour la petite faune, et ce, en particulier le long de l'A40 en partie Nord-Est du site.
 - Les merlons devront être plantés « de façon naturelle », la face visible en extérieur du site sera végétalisée sous forme de boisement majoritairement (essences présentes sur le territoire à privilégier) de façon à assurer une continuité paysagère avec les espaces naturels environnants
 - Les murs acoustiques qui pourraient être mis en place devront être doublés côté extérieur du site, par un talus végétalisé
 - Les plantations privilégieront les essences végétales rustiques locales observées sur le site, telles que :
 - Haies champêtres :
 - Aubépine à un style
 - Charme
 - Cornouiller sanguin
 - Eglantier
 - Erable champêtre
 - Fusain d'Europe
 - Noisetier
 - Prunellier
 - Saule cendré
 - Sureau noir
 - Troène
 - Viorne obier
 - Essences arborescentes :
 - Aulne glutineux
 - Charme
 - Chêne pédonculé
 - Erable champêtre
 - Erable plane
 - Frêne commun
 - Merisier à grappes
 - Saule blanc
 - Saule fragile

- Tilleul non hybride
- Essences d'arbres fruitiers :
 - Merisier
 - Pommier sauvage
 - Poirier sauvage
- Desserte :
 - L'accès au site depuis le réseau viaire existant devra être sécurisé
 - L'intersection entre la RD1079 et la route de Belin devra être sécurisée
 - Les espaces de stationnement liés à l'activité des entreprises implantées sur le site devront s'inscrire en dehors des espaces publics, y compris pendant les périodes de fermeture du site pour permettre l'attente des véhicules
 - Le retournement des poids lourds devra être rendu possible sur le site d'exploitation y compris pendant les périodes de fermeture du site pour éviter tout retournement « sauvage » sur la route de Belin.

**ETUDE DANS LE CADRE
DE LA DEROGATION A
LA LOI BARNIER
(ARTICLE L.111-6 DU
CODE DE
L'URBANISME) – APRES
MISE EN
COMPATIBILITE**

CONTEXTE INTERCOMMUNAL

La Communauté de communes de la Veyle entend réaliser une opération d'aménagement dans le domaine économique, visant à apporter une réponse aux besoins identifiés sur le territoire. Elle souhaite permettre l'accueil d'activités industrielles liées à la logistique sur le secteur du Champ du Chêne, implantations non réalisables sur les zones d'activités existantes.

Le projet d'aménagement du site du Champ du Chêne est dans l'état actuel incompatible avec le Plan Local d'Urbanisme approuvé de la commune de Saint-Jean-sur-Veyle, de la commune de Saint-Cyr-sur-Menthon et de la commune de Bâgé-la-Ville.

Le site est longé par des infrastructures routières de grandes circulations induisant des marges de recul incompatibles avec l'aménagement de la zone d'activité projetée. L'évolution des distances d'implantation du bâti imposées par les marges de recul ne peut être permise que par dérogation à la loi Barnier.

CONTEXTE REGLEMENTAIRE

L'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme a été introduit par la loi n° 95-101 du 2 février 1995 « relative au renforcement de la protection de l'environnement » plus connue sous le nom de loi Barnier. Cet article poursuit l'objectif d'encourager les communes à s'engager en faveur d'un urbanisme de qualité aux abords des axes routiers structurants.

Il a pour finalité d'inciter les collectivités à mener un large processus de réflexion en préalable à l'aménagement des secteurs localisés à proximité des axes routiers les plus importants, sur des espaces inscrits en dehors des zones urbanisées.

Le projet d'aménagement initié par cette démarche sera intégré au document d'urbanisme communal. Si les réflexions menées ne sont pas traduites dans ce document, les dispositions énoncées dans le premier paragraphe de l'article L.111-6 s'appliquent de façon indépendante au zonage défini dans le document d'urbanisme. A savoir pour les constructions et les installations, l'instauration d'une marge de recul de 100 m de part et d'autre de l'axe :

- Des autoroutes,
- Des routes express,
- Des déviations au sens du Code de la Voirie Routière.

La marge de recul est de 75 m pour les autres routes classées à grande circulation.

Pour construire à une distance inférieure à celles énoncées, les réflexions menées doivent se traduire par des règles d'urbanisme qui assurent un développement urbain de qualité aux abords des infrastructures routières principales.

Les dispositions de l'article L.111-6 ne s'appliquent 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,
- A l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique engagée pour permettre l'aménagement d'un espace d'activités sur le secteur du Champ du Chêne, emportant mise en comptabilité du document d'urbanisme communal, des réflexions sont menées par la Communauté de communes de la Veyle et le Conseil Départemental

de l'Ain concernant l'aménagement de l'intersection entre RD1079, la route de Belin (qui longe le site du projet) et la route du Petit Bagne.

La RD1079 est classée comme voie à grande circulation, à ce titre tout projet d'aménagement inscrit dans une bande de 75 m de part et d'autre de cet axe est concerné par l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme.

D'autre part, l'A40 en tant qu'axe autoroutier est concerné par une bande de 100 m de part et d'autre de son axe au titre de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme.

C'est pourquoi ce dossier de dérogation à l'article L.111-6 a été constitué pour déterminer sur le site du Champ du Chêne, des règles d'implantation qui diffèrent de celles inscrites dans cet article. Elles intègrent la prise en compte de la qualité de l'urbanisme et des paysages, la qualité architecturale, les nuisances et la sécurité.

ÉTAT INITIAL DU SITE

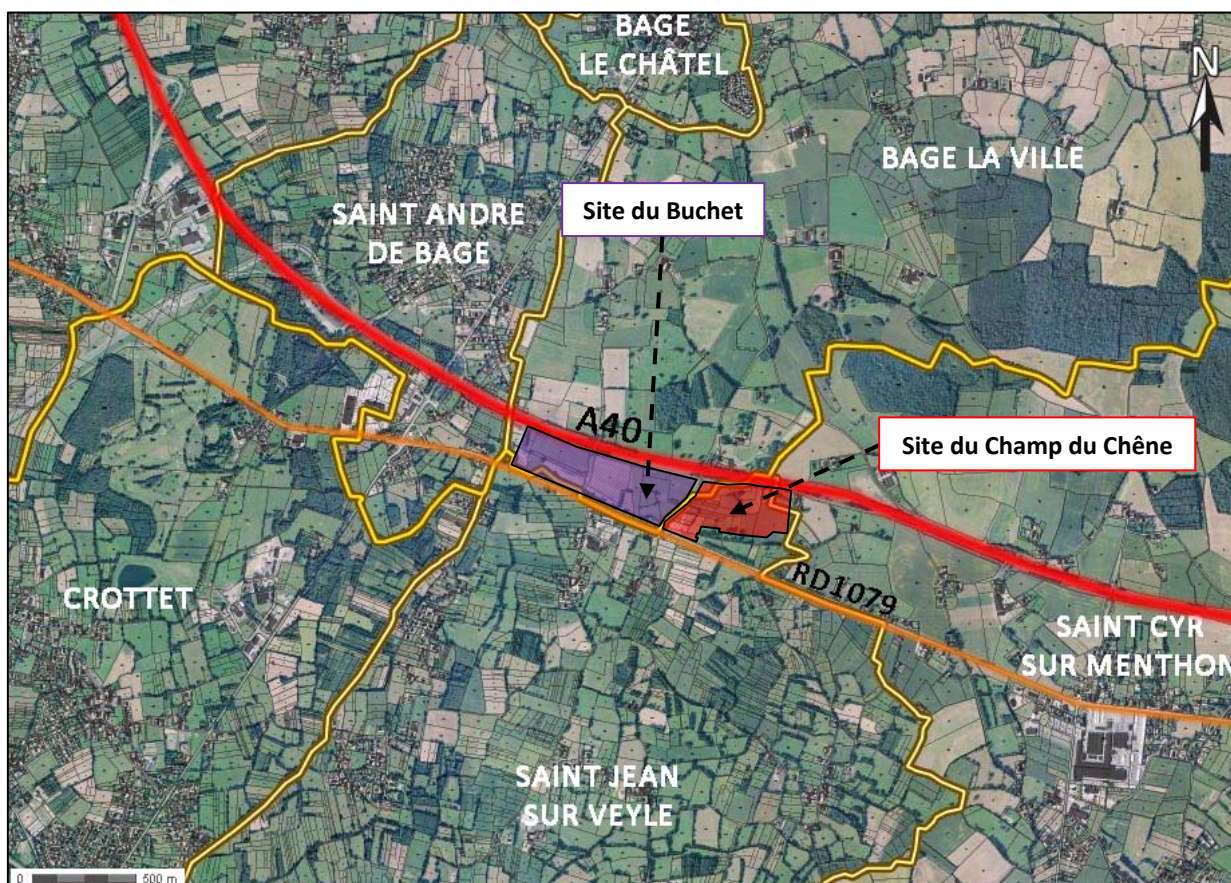
LE SITE ET SON ENVIRONNEMENT

Localisation du site du Champ du Chêne

Le projet d'aménagement de la zone d'activités du Champ du Chêne est localisé sur une emprise projetée entre l'A40, la RD1079 et la route de Belin, positionnée à environ 2 km du bourg de Saint-André-de-Bâgé, 4,5 km de celui de Bâgé-Dommartin, 3,5 km de celui de Saint-Cyr-sur-Menthon et 3 km de celui de Saint-Jean-sur-Veyle.

La zone est localisée principalement sur la commune de Saint-Jean-sur-Veyle. Elle est aussi inscrite en partie sur les communes de Saint-Cyr-sur-Menthon et de Bâgé-Dommartin.

Le projet s'inscrit en bordure Sud de l'autoroute A40. Il est longé à l'Ouest par la route de Belin, au Sud par la RD1079, au Sud et à l'Est par le sentier des Guilleminières.



Cartographie de localisation (fond cartographique Géoportail)

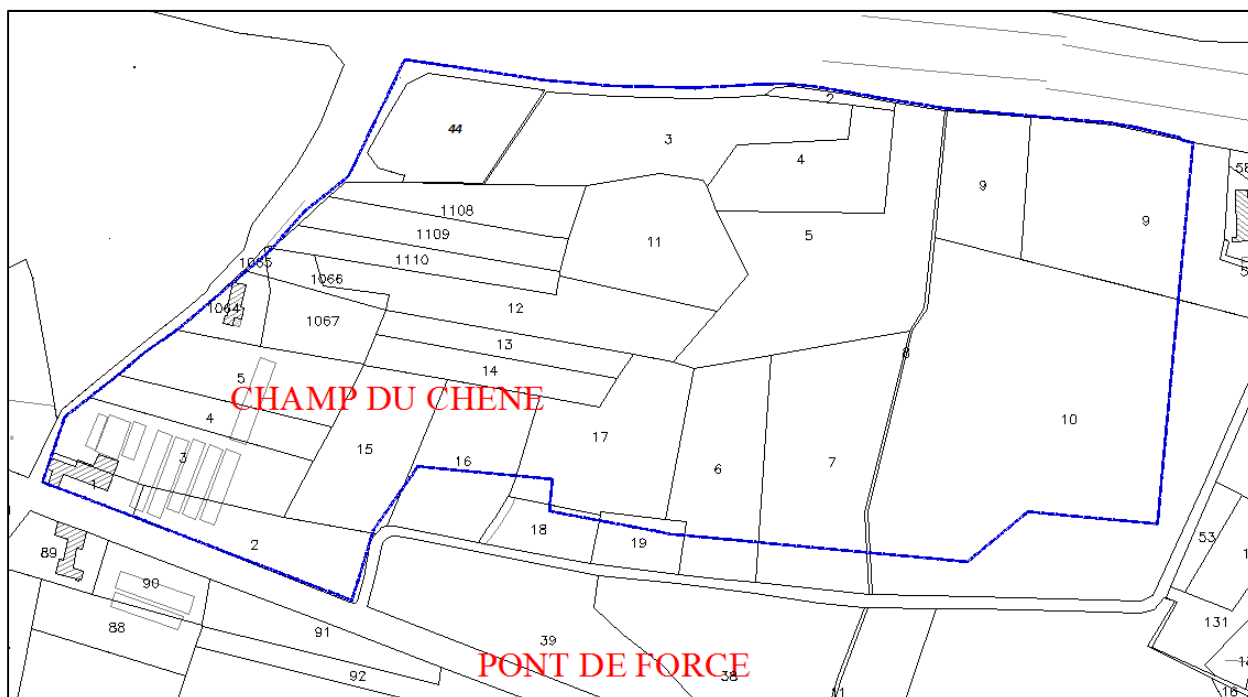
La zone s'étend sur une superficie d'environ 13 ha, qui se décompose comme suivant :

- Habitation (0,1 ha),
- Ancienne exploitation horticole (1,6 ha),
- Prairies bocagères (11,4 ha).

Références cadastrales

Le périmètre du projet d'espace d'activités concerne les parcelles cadastrales suivantes :

Commune	Section	Parcelle
Saint-Jean-sur-Veyle	B01	1/2/3/4/5/11/12/13/14/15/16/17/18/19/1064/1065/1066/1067/1108/1109/1110
	ZA01	2/3/4/5/6/7/8/9/10 / emprise déclassée de la voie communale n°46 (chemin du Champ du Chêne) / emprise déclassée du chemin rural inscrit au Nord du site
Saint-Cyr-sur-Menthon	ZA	9
Bâgé-Dommartin	ZB	44 / emprise déclassée de la voie communale n°44 (route de Belin) / emprise déclassée du chemin rural inscrit au Nord du site



Périmètre du projet d'espace d'activités

Occupation actuelle du site

Le projet s'inscrit dans un contexte rural. Le tènement concerné a aujourd'hui une vocation agricole. Il accueille aussi une ancienne exploitation horticole et une maison d'habitation en sa partie Ouest. L'ensemble du site est cerné par des infrastructures routières d'importance variable : A40, RD1079, Route de Belin, Sentier des Guilleminières.

Le foncier agricole est travaillé en tant que prairie, il s'accompagne d'un réseau de haies et d'arbres isolés concourant à la création d'une trame bocagère plus ou moins lâche, notamment aux abords du sentier des Guilleminières et de l'A40.

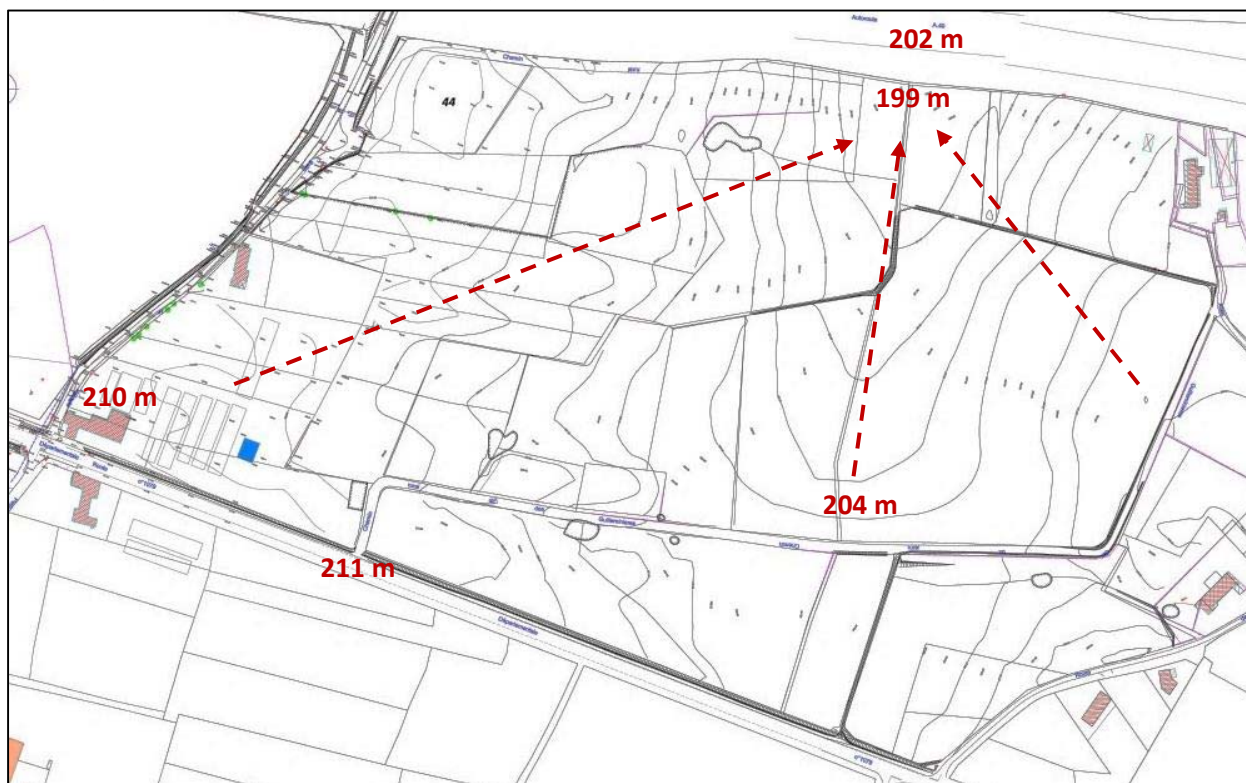
Contexte paysager et naturel

La zone du Champ du Chêne est située à l'Ouest du département de l'Ain, au cœur de la Bresse, caractérisé globalement par des variations de relief peu marquée et un paysage marqué par une agriculture encore présente qui limite le développement des boisements. Les perceptions lointaines sur le site sont donc très limitées du fait d'un relief de plaine.

A l'échelle du site, le paysage offre une lecture plus contrastée. Le site se distingue par des paysages agricoles bocagers à vocation dominante de prairies. Le parcellaire agricole s'accompagne ainsi d'arbres isolés et d'alignements arborés et arbustifs en son pourtour, notamment le long du chemin des Guilleminières ou de la route de Belin. Ce qui limite les covisibilités et les perceptions lointaines :

- La présence des infrastructures de déplacement est peu perceptible depuis le site, sauf ponctuellement sur une partie du linéaire le long de l'A40 où la végétation s'interrompt au droit de talus non végétalisés.
- Le site est peu perçu depuis la RD1079. La trame végétale qui accompagne la route départementale, le chemin des Guilleminières et celle présente sur le site limitent fortement les perceptions.
- Le stockage de terre végétale le long de la route de Belin en limite Est du site du Buchet limite significativement les vues sur la plateforme logistique existante.

Le paysage se caractérise aussi par une topographie ponctuellement marquée :



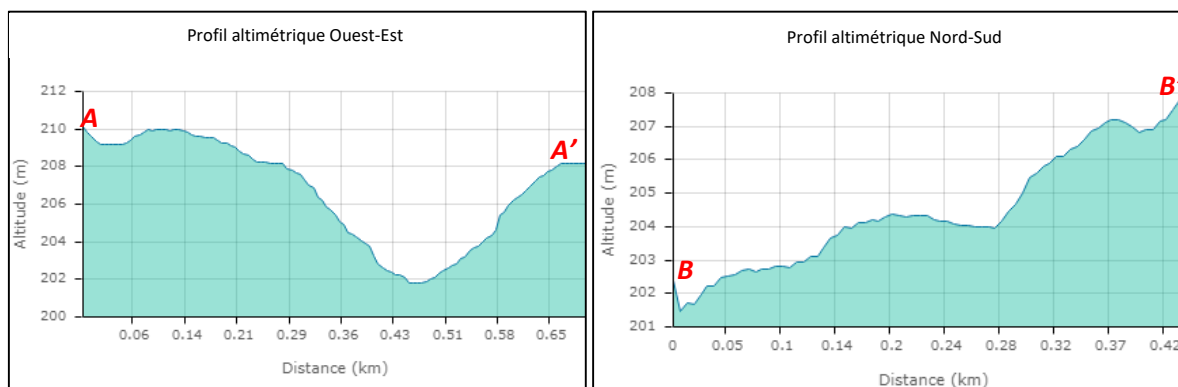
Topographie principale

Bureau d'études REALITES

34 Rue Georges Plasse - 42300 Roanne Tél : 04 77 67 83 06 - Fax : 04 77 23 01 85

E-mail : urbanisme@realites-be.fr

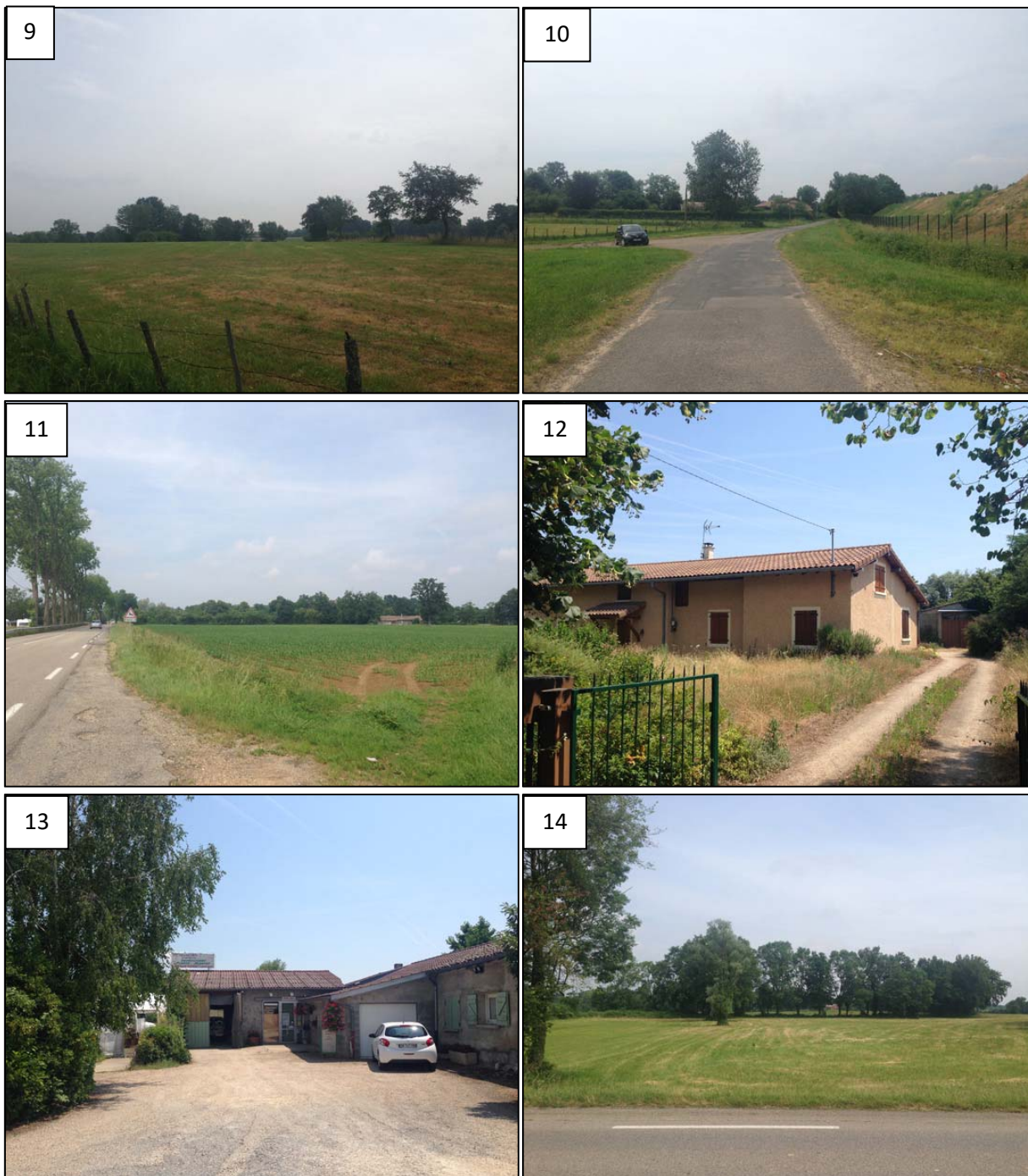
Outre les terrassements liés à la construction de l'autoroute, le site présente des variations altimétriques de l'ordre d'une dizaine de mètres. Elles s'expliquent par deux pentes principales (Sud-Ouest / Nord-Est et Sud-Est / Nord-Est) inscrites de part et d'autre d'un talweg orientée Sud-Nord. Le relief évolue ainsi entre 199 et 210 m d'altitude environ. Le point bas est localisé à proximité de l'A40, tandis que le point haut est inscrit à proximité de l'intersection entre la RD1079 et la route de Belin. Au droit du site, l'A40 présente une altimétrie variant entre 202 et 205 m, tandis que la RD1079 évolue entre 207 et 211 m d'altitude.



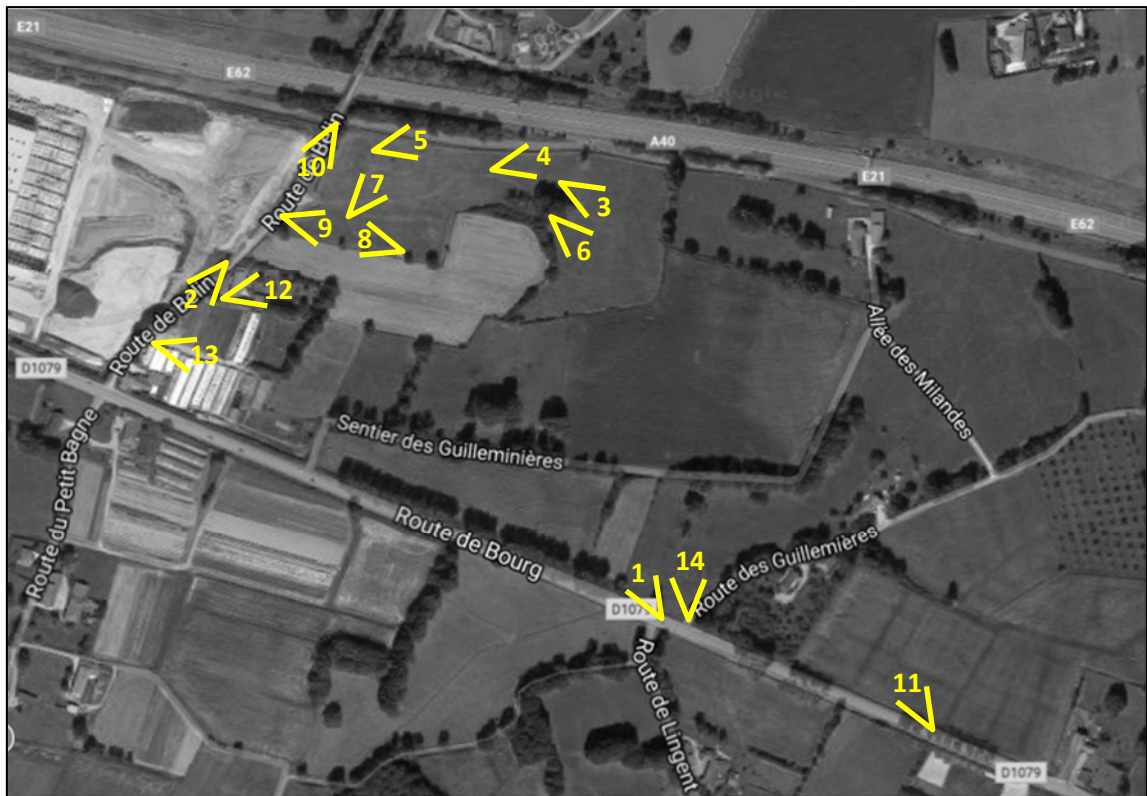
Profil altimétrique (geoportail.fr)

Plusieurs constructions (ancienne habitation, ancienne exploitation horticole) sont implantées le long de la route de Belin, aux abords de l'intersection avec la RD1079. Elles ne présentent pas de caractère remarquable. A l'exception de la zone du Buchet, quelques constructions éparses sont implantées en périphérie du site. Il s'agit d'habitations isolées ou de bâti agricole.





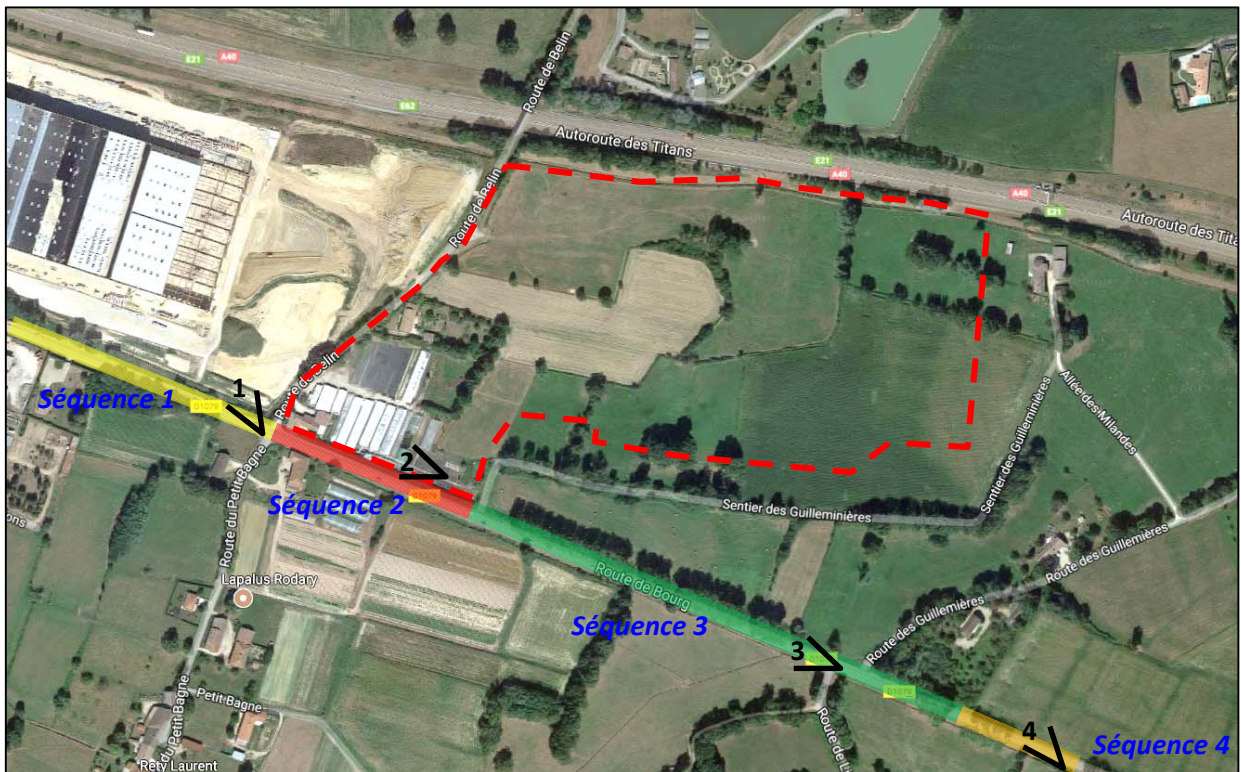
Vues sur le site



Localisation des prises de vues sur le site

Visibilité du site depuis la RD1079

Le site s'étend sur un linéaire d'environ 200 m le long de la RD1079.



Séquences paysagères le long de la RD1079

Aux abords du site, les franges de la RD1079 présentent les séquences suivantes qui se succèdent d'Ouest en Est :

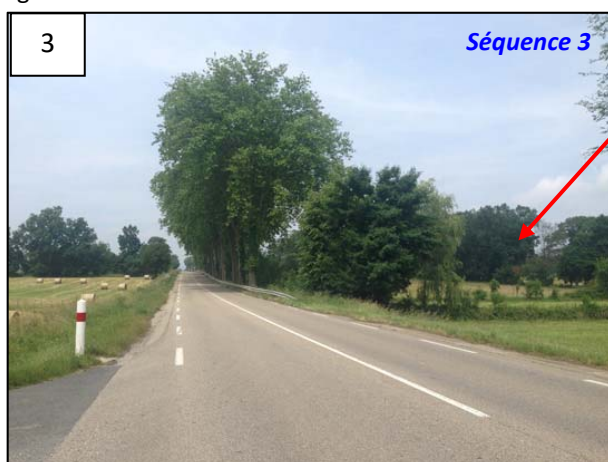
- Séquence 1 : Un paysage urbanisé (plateforme logistique du Buchet) accompagné de plantations arborées éparses



- Séquence 2 : Un paysage bâti avec une parcelle jardinée bordée d'une haie basse taillée (ancienne exploitation horticole)



- Séquence 3 : Un paysage partiellement fermé marqué le long de la RD1079 par un alignement arboré (platanes) et une strate arbustive discontinue, préservant des vues sur des terres agricoles et la trame végétale qui accompagne le sentier des Guilleminières

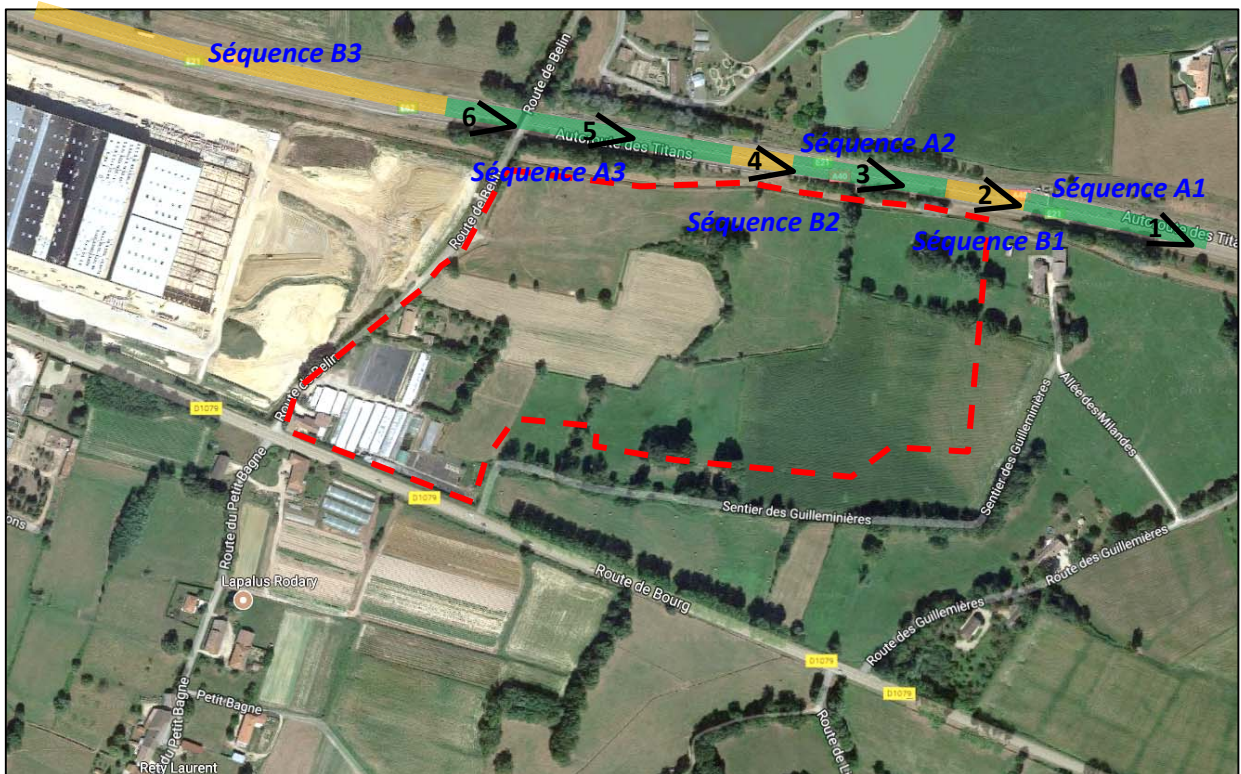


- Séquence 4 : Un paysage ouvert, où l'absence de trame arborée ou arbustive préserve des vues directes sur l'espace agricole



Visibilité du site depuis l'A40

Le site s'étend sur un linéaire d'environ 400 m le long de l'A40.



Séquences paysagères le long de l'A40

Aux abords du site, les franges de l'A40 présentent les séquences suivantes qui se succèdent d'Est en Ouest, elles montrent une alternance entre paysage fermé et paysage plus ouvert :

- Séquence A1 : Un paysage fermé par un talus arboré qui borde l'autoroute



- Séquence B1 : Un paysage partiellement ouvert (alignement arboré en retrait) où l'autoroute et son environnement sont quasiment de niveau

Site du
Champ du
Chêne



- Séquence A2 : Un paysage fermé par un alignement arboré où l'autoroute et son environnement sont quasiment de niveau

Site du
Champ du
Chêne



- Séquence B2 : Un paysage ouvert, où les trames arborée et arbustive apparaissent discontinues, préserve des vues directes sur les terres agricoles du Champ du Chêne

Site du
Champ du
Chêne



- Séquence A3 : Un paysage fermé par un talus arboré qui borde l'autoroute

Site du
Champ du
Chêne



- Séquence B3 : Un paysage urbanisé (plateforme logistique du Buchet) accompagné de quelques plantations qui accompagnent un talus enherbé établissant la transition avec l'autoroute inscrite contre-bas



Quel que soit le sens de circulation, la visibilité du secteur à partir de l'autoroute est ainsi limitée du fait de l'implantation en contrebas de l'infrastructure et de la végétation existante. Un seul secteur (séquence A2) présente ponctuellement des vues réciproques, il s'étend sur un linéaire de moins de 100 m.

Le long du linéaire de la RD1079 bordant le site du Champ du Chêne, les vues sont fragmentées et très limitées. En amont (Ouest du site) et en aval (Est du site), les perceptions sur le site sont inexistantes.

Le site n'est donc actuellement perçu que sur de brèves séquences. En période hivernale, la visibilité sur le site est un peu plus affirmée, en raison de la nature de la végétation (arbres et arbustes à feuilles caduques).

LA TRAME VIAIRE, LES VOIES CLASSEES A GRANDE CIRCULATION

L'A40 longe la partie Nord du site sur tout son linéaire. La RD1079 borde directement la partie Sud du site sur sa séquence la plus à l'Ouest. La zone du Champ du Chêne est longée à l'Ouest par une voie communale qui relie la RD1079 à Bâgé-le-Châtel en empruntant un pont sur l'A40.

Le développement d'un espace d'activités sur la zone du Champ du Chêne est intimement lié à son positionnement au voisinage d'une infrastructure routière importante qui relie Macon à Bourg-en-Bresse (RD1079) et à la facilité d'accès au réseau autoroutier (A40).

La RD1079 est classée comme une route à grande circulation au sens du Code la Voirie Routière :

- Décret n°2005-1499 du 5 décembre 2005 relatif à la consistance du réseau routier national (extrait) :

« La liaison val de Saône (Mâcon, A 6)-Italie (tunnel du Mont Blanc) assurée, d'une part, au nord de Mâcon, par la section de l'autoroute A 40 (entre l'autoroute A 6 et Saint-André-de-Bâgé) et, d'autre part, au sud de Mâcon, par la route nationale 79 (entre l'autoroute A 6 et l'autoroute A 406) et l'autoroute A 406 (entre la route nationale 79 et l'autoroute A 40-Saint-André-de-Bagé), puis l'autoroute A 40 et la route nationale 205 (entre l'autoroute A 40 au Fayet et le tunnel du Mont Blanc), y compris l'autoroute A 404 (bretelle d'Oyonnax) et le projet de liaison entre l'autoroute A 40 et Thonon.

La liaison Dijon-Bourg-en-Bresse (A 40)-Lyon assurée par les autoroutes A 39, A 40 et A 42, y compris la liaison avec la Suisse assurée par la bretelle autoroutière A 391 et les routes nationales 83 (entre l'autoroute A 391 et la route nationale 5 à Poligny) et 5 (entre la route nationale 83 à Poligny et La Cure). »

- Décret n°2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation :

ROUTE	ROUTE de début de section	COMMUNE de début de section	ROUTE de fin de section	COMMUNE de fin de section
D 1079	Limite département 01 / 71	SAINT-LAURENT-SUR-SAONE	D 1083	BOURG-EN-BRESSE

LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Les choix retenus pour l'aménagement du site poursuivent l'objectif de proposer un projet qui assure la meilleure insertion du bâti, qui limite les facteurs d'insécurité routière et les nuisances.

LE FONCTIONNEMENT DU PROJET

Sur le secteur du Champ du Chêne, le projet d'aménagement d'une zone dédiée aux activités économiques et principalement à la logistique, repose sur l'aménagement d'un seul tenant du tènement inscrit entre l'A40, la route de Belin, le sentier des Guilleminières et la RD1079. Le tènement concerné s'inscrit dans la bande des 75 m et des 100 m définie de part et d'autre de l'axe de la RD1079 et de l'A40 au titre de l'article L.111-6 du Code l'urbanisme.

Le projet présente l'avantage de pouvoir bénéficier d'une desserte viaire directe à partir de la RD1079, via l'aménagement d'un giratoire et la requalification d'une séquence de la route de Belin.

L'ACCES ET LA DESSERTE

La desserte de la zone est imaginée à partir de la RD1079 en un seul point. En collaboration avec les services du Conseil Départemental de l'Ain, la desserte projetée se fera à partir d'un giratoire. Il comportera cinq branches principales : deux connectées sur la RD1079, une destinée à la desserte PL de la plateforme logistique, une connectée à la route de Belin et une connectée à la route du Petit Bagne. L'accès VL se fera à partir de la route de Belin, il sera ainsi séparé de l'accès PL.

Le giratoire permettra d'organiser les flux et de les gérer, notamment ceux des convois exceptionnel, tout en apportant plus de sécurité. En effet, même si l'activité de logistique attendue sur la zone amènera un trafic supplémentaire, le flux principal demeurera le trafic de transit sur la RD1079. La mise en place de cet ouvrage incitera les véhicules à modérer leur vitesse à l'approche sur un secteur où la route observe un profil rectiligne sur une distance importante.

Aucun autre accès ne sera créé sur la RD1079. Cette disposition vise à ne pas multiplier les débouchés d'axes secondaires sur un axe principal et favorise la sécurité aux abords de la route départementale.

La RD1079 présente un gabarit suffisant pour permettre la circulation de poids lourds induite par l'implantation d'une activité de logistique. La chaussée de la voie de desserte interne du secteur du Champ du Chêne sera aménagée de telle sorte d'accueillir la circulation de véhicules de grandes dimensions.

Au regard de la dimension du tènement, un projet d'activité logistique qui viendrait s'y implanter, pourrait engendrer un flux de l'ordre de 600 mouvements/jours pour les poids-lourds et 700 mouvements/jours pour les véhicules légers.

LE TRAITEMENT DES VOIRIES

La route de Belin présentera un profil modifié depuis le futur giratoire jusqu'à l'accès VL de la plateforme logistique. La chaussée sera maintenue à double sens, elle présentera un profil en travers élargi à 6,00 m au lieu de 2,80 m moyen aujourd'hui. La circulation des piétons se fera sur un accotement satisfaisant aux normes d'accessibilité, aménagé côté Est de la chaussée. Il permettra de relier le secteur de Montépin inscrit au Nord de l'A40 à celui du Petit Bagne localisé au Sud de la RD1079.

Cet accotement sera bordé par un espace enherbé agrémenté de plantations arborées qui établira la transition avec la plateforme logistique. Cet espace végétalisé s'inscrira en continuité des espaces végétalisés à l'intérieur de la plateforme (emprises privées).

L'accotement Ouest actuellement constitué par une haie multistrates bordée par un fossé, sera préservée. Ce fossé participera à la gestion des eaux pluviales.

Au regard de la nature de la voie de desserte, de la vitesse limitée des véhicules et du trafic potentiel, le parti a été pris de différencier uniquement les cheminements piétons des autres types de circulation. Les cheminements des cyclistes se feront sur chaussée.

Le projet d'aménagement du site requiert le déclassement partiel et l'aliénation de la route de Belin.

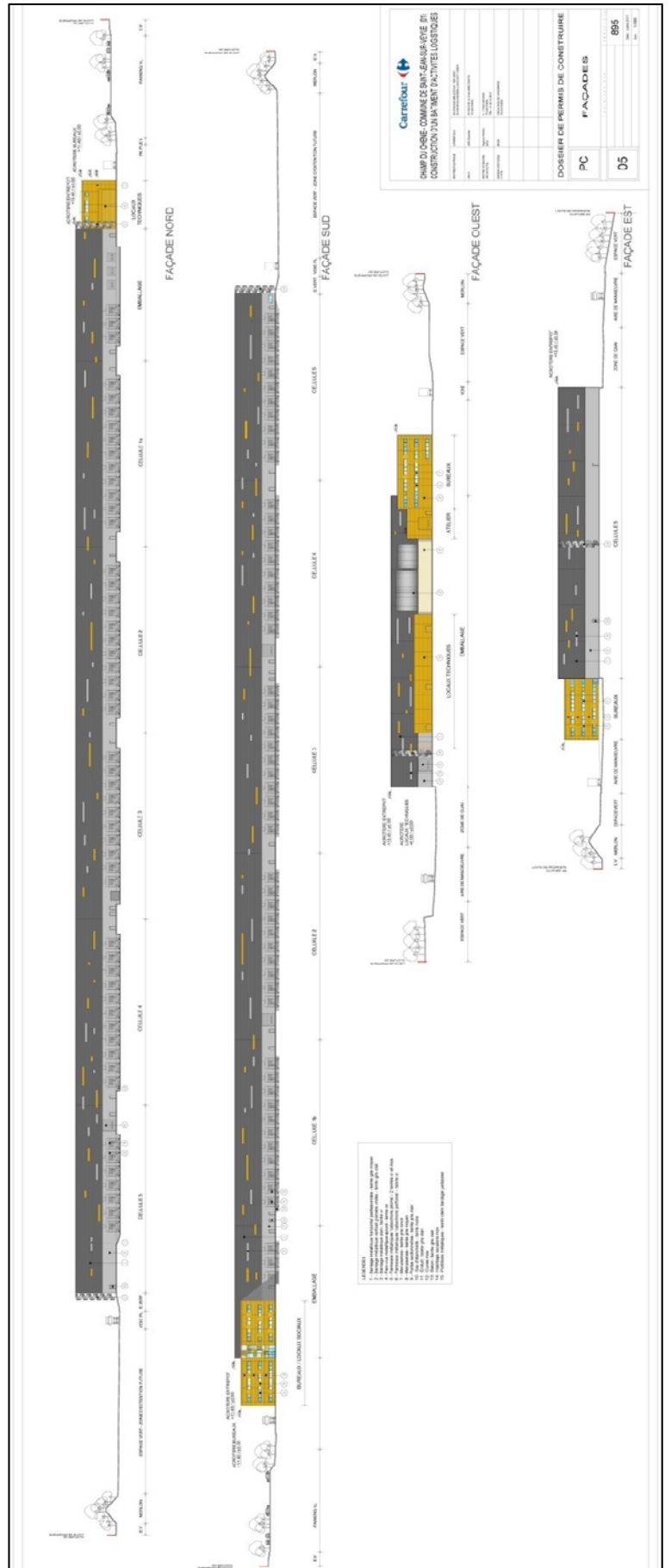
LE BATI ET SON IMPLANTATION

La configuration en longueur du site et le type d'activité appelé à se développer impliquent une orientation principale du bâti selon un axe Ouest-Est. Cet axe observant une direction proche de celle de la RD1079, l'orientation du bâti offre une exposition au Sud et au Nord des façades principales des constructions. Ainsi depuis la route départementale et l'autoroute, seules ces façades seront visibles. Les murs pignon seront principalement perceptibles depuis la voie de desserte interne de la zone et depuis la route de Belin.

L'aménagement du secteur a vocation à accueillir une plateforme logistique. En raison des impératifs d'organisation, l'architecture du bâti s'en trouve contrainte. Le ou les bâtiments attendus seront organisés en cellules successives et présenteront une taille importante. La hauteur du bâti sera de 15 m maximum, tandis que la largeur avoisinera 95 m et la longueur totale maximale pouvant atteindre un peu plus de 400 m. La côte altimétrique de référence de la plateforme aménagée est estimée à 206,50 m.

Le bâti sera implanté de telle manière à proposer un front bâti de qualité en bordure des axes de circulation.

Un retrait minimal de 35 m sera imposé par rapport à l'axe de la RD1079 et de 75 m par rapport à l'axe de l'A40, de façon à permettre l'intégration du bâti dans son environnement notamment par une végétalisation des abords du site (plantations arborées, merlons paysagés...).



Profil en long type pour l'implantation du bâti

LES MATERIAUX ET LA PALETTE CHROMATIQUE

A l'instar des constructions existantes sur la zone du Buchet, les constructions bénéficieront d'un traitement architectural mettant en valeur la simplicité volumétrique de la masse bâtie principale. Des teintes sobres seront utilisées pour limiter la perception des dimensions conséquentes du bâti. La longueur de la façade principale sera cassée par un jeu de structuration, par les teintes et les matériaux. Ponctuellement, des teintes différentes pourront souligner des éléments architecturaux emblématiques tels que les auvents et les brise-soleil.



Constructions aménagées sur la plateforme logistique du Buchet

La simplicité des volumes attendue s'inscrit dans une recherche de sobriété qui passe aussi par une fine sélection de matériaux.

Il pourra par exemple être fait recours à l'usage de bardage métallique, de bardage bois, de bardage en matériaux de synthèse ou de mur rideau en produit verrier, en complément des soubassements en béton apparent pour les quais poids-lourds.

Les menuiseries extérieures devront répondre également à ce souhait de sobriété et seront traitées soit dans une teinte gris foncé ou contrasté, soit dans une teinte s'inscrivant dans l'harmonie chromatique développée pour le projet.

Le règlement de la zone 1AUxb est travaillé de manière similaire de façon à proposer un règlement identique sur l'ensemble du site du Champ du Chêne, quelle que soit la commune. Il visera à garantir la meilleure intégration possible du bâti dans son environnement, à favoriser la sobriété et la simplicité du bâti.

LES PLANTATIONS ET TRAITEMENT DES ESPACES EXTERIEURS

Les limites d'urbanisation seront traitées pour permettre d'assurer la transition avec les espaces limitrophes. Les espaces libres en bordure de la route départementale et de l'autoroute bénéficieront d'une attention particulière. La végétation aujourd'hui irrégulière en pourtour du site sera étoffée par un traitement paysager du site :

- Préservation de la végétation existante en pourtour du site (haies, arbres isolés, alignements d'arbres...), en particulier le long de la RD1079, de la route de Belin, de l'A40 et du chemin des Guilleminières,
- Aménagement de merlons paysagers par des plantations multistrates pouvant intégrer des plantations arborées prenant à terme à leur hauteur, de manière à leur donner un caractère naturel en cohérence avec la trame bocagère observée localement,

- Boisement des talus appelés à border l'A40 par des plantations multistrates et pouvant être complété par un alignement d'arbres structurant une ligne végétale dans le paysage,
- Traitement paysager de l'entrée de la zone et des abords de la route de Belin,
- Prolongement potentiel par des plantations d'alignement de l'alignement d'arbres existant parallèlement au chemin des Guilleminières,
- Doublement côté extérieur du site des murs acoustiques qui pourraient se mettre en place, par un talus végétalisé,
- Implantation des clôtures qui accompagneront les merlons paysagers, à l'intérieur de ces derniers.

Les plantations réalisées seront ainsi en accord avec le cadre environnant, en particulier avec la forme de la trame végétale observée dans l'espace agricole (haies arborées et arbustives). Les essences végétales privilégiées seront celles rencontrées localement comme le chêne, l'érable... Les espaces verts seront gérés de manière raisonnée et bénéficieront d'un entretien annuel. Les premières années, une attention particulière sera portée à la reprise des jeunes plants qui seront remplacés le cas échéant.

Cet entretien annuel sera de type extensif. Il s'agit de réaliser une fauche tardive des parties enherbées (entre mi-juillet et septembre) et des tailles très légères et espacées dans le temps des formations arborées et arborescentes (limitée au strict nécessaire), privilégiant ainsi une évolution « libre et naturelle » de ce milieu.

Le traitement entre espace privé et espace public, en particulier la qualité des clôtures, sera sujet à une attention particulière afin de s'intégrer au mieux au site.

LES NOUVELLES MODALITES D'APPLICATION

LES NOUVEAUX RECLUS IMPOSES PAR RAPPORT A LA RD1079 ET A L'A40

L'article L111-6 du Code de l'Urbanisme énonce que les dispositions relatives à l'inconstructibilité ne s'appliquent pas si les règles qui concernent ces zones contenues dans le PLU, ont été justifiées et motivées au regard d'un certain nombre de critères.

Le parti d'aménagement retenu satisfait à ces exigences et permet une bonne intégration des futures constructions, prenant en compte la diminution des marges de recul.

Vis-à-vis de la RD1079, le nouveau recul est de 35 m depuis l'axe de la route départementale au lieu de 75 m au droit du site du projet.

Vis-à-vis de l'A40, le nouveau recul est de 75 m depuis l'axe de l'autoroute au lieu de 100 m au droit du site du projet.

LES COMPLEMENTS APPORTES AU DOCUMENT D'URBANISME COMMUNAL

Les dispositions qui s'appliquent au titre de la loi Barnier sur le projet d'aménagement de la zone du Champ du Chêne doivent être retranscrites dans les PLU des communes de Saint-Jean-sur-Veyle, de Saint-Cyr-sur-Menthon et de Bâgé-la-Ville. La présente étude sera insérée dans le document d'urbanisme, elle apporte les justifications indispensables à l'évolution des marges de recul imposées par la loi le long des axes classés à grande circulation.

Les pièces graphiques

Diverses mesures traduites dans les pièces graphiques du PLU permettent de justifier la réduction de la marge de recul initial imposée par rapport aux axes de la RD1079 et de l'A40 :

- Une Orientation d'Aménagement et de Programmation est définie sur le secteur. Elle a pour objectifs d'encadrer la réalisation d'une zone dédiée à l'activité économique à dominante de logistique, d'intégrer le développement de la zone à son environnement paysager, de préserver la végétation existante ayant un intérêt, de travailler un aménagement du site qui favorise une gestion sécurisée des flux motorisés, en particulier depuis la RD 1079.
- Le tènement concerné sera classé en zone 1AUxb sur le plan de zonage. La limite de la marge de recul modifiée sera aussi reportée sur le plan. Par ailleurs, une zone inconstructible où la végétation existante sera préservée, sera maintenue le long de la RD1079, au Sud du chemin des Guilleminières, de manière à intégrer pleinement les nouveaux aménagements à leur environnement.

Les pièces écrites du règlement

La justification de la nouvelle marge de recul par rapport à l'axe de la RD1079 et de l'A40 trouve aussi sa place dans le règlement de la zone 1AUxb. Par exemple, en termes d'intégration de l'urbanisation à son environnement, de qualité de la forme urbaine et de la qualité de l'architecture des bâtiments et leur intégration paysagère, différents articles assurent une urbanisation homogène, cohérente et organisée. Ils garantissent la qualité de l'urbanisme de la zone et en particulier sa perception depuis les axes de communication :

ARTICLE 1AUxb 10 – Hauteur

- *La hauteur des constructions est mesurée à partir du terrain aménagé jusqu'au faitage des toitures ou à l'acrotère des constructions.*

- *Les ouvrages techniques, cheminées, dispositifs solaires et autres superstructures sont exclus du calcul de la hauteur.*
- *La hauteur maximale des constructions ne peut excéder 15 mètres, ni dépasser la cote NGF de 223.*
- *Une hauteur différente peut être admise pour les éléments techniques de grande hauteur nécessaires aux activités autorisées dans la zone, pour les constructions, infrastructures et superstructures d'intérêt général, à condition d'être intégrés au projet architectural.*

ARTICLE 1AUxb 11 – Aspect des constructions

- **Eléments de surface :**
 - o *Les couleurs des façades ne doivent être ni vives ni brillantes. La couleur blanche est proscrite. Les couleurs mate ou satinée sont privilégiées.*
- **Les clôtures :**
 - o *Les dispositions ci-après relatives aux clôtures, s'entendent hors accès.*
 - o *Les clôtures seront constituées d'un grillage ou d'un treillis soudé de couleur foncée. La couleur blanche ainsi que les couleurs claires sont formellement proscrites.*
 - o *Les clôtures devront s'accompagner sur 90% de leur linéaire, d'un traitement paysager de type merlon végétalisé et/ou plantations arbustives et arborées de type bocagère et/ou bosquets.*
- **Les enseignes :**
 - o *Les enseignes en superstructures sur la toiture des bâtiments sont interdites.*
- **Tenue des parcelles :**
 - o *Les constructions, qu'elle que soit leur destination, les terrains même s'ils sont utilisés pour des dépôts régulièrement autorisés, doivent être aménagés et entretenus de telle sorte que la propreté et l'aspect de la zone ne s'en trouvent pas altérés.*

LA MISE EN CONFORMITE AVEC LES OBJECTIFS DE LA LOI BARNIER

L'aménagement projeté de la zone du Champ du Chêne s'inscrit dans le respect des dispositions de l'article L111-6 du Code l'Urbanisme.

Les nuisances

Le développement de l'urbanisation à vocation économique sur le site du Champ du Chêne engendrera une hausse du trafic à ses abords. Aujourd'hui, une voie communale (route de Belin) est connectée à la RD1079. Le projet intègre la mise en place d'un giratoire donnant directement accès au site du Champ du Chêne depuis la route départementale, et indirectement via la route de Belin. Les conditions d'accès et la gestion des flux s'en retrouveront améliorées. Les nuisances routières par rapport à la RD1079 en seront limitées. Le trafic actuel sur la RD1079 est estimé à environ 15 000 véhicules/jour, l'augmentation du trafic sera modérée avec environ 600 flux de véhicules lourds et 700 de véhicules légers, soit plus 11% environ.

Par ailleurs, le risque de nuisances acoustiques liées à l'implantation d'activités sur la zone est limité. En effet, même s'il s'agit d'entreprises du secteur de la logistique engendrant des flux de poids-lourds et de véhicules légers, les bâtiments et leurs abords seront implantés dans un environnement cerné par des infrastructures viaires présentant un trafic important. En outre, le site se caractérise par un environnement où la présence d'habitations est limitée. Les activités qui s'établiront sur la zone devront toutefois prendre les dispositions nécessaires pour ne pas ajouter de nuisances y compris sonores aux habitations riveraines. Ainsi pour garantir le confort acoustique des habitations existantes, la mise en place de merlons végétalisés est projetée.

La sécurité

La thématique de la sécurité s'appuie grandement sur la problématique des modalités de circulation et des conditions d'accès aux abords du site.

Dans ce cadre, le développement du site du Champ du Chêne impacte à la marge le fonctionnement de la RD1079 puisqu'un ouvrage sera nouvellement créé sur son tracé. Néanmoins, le nouveau giratoire ovoïde à 5 branches, appelé à se mettre en place permettra d'améliorer la gestion des flux et d'inciter les conducteurs à ralentir. La desserte du site se fera uniquement via cet aménagement spécifique implanté sur une portion viaire bénéficiant d'une bonne visibilité.

Aucun autre point de connexion n'est prévu sur la RD1079 quel que soit le développement de la zone. La fluidité du trafic sera donc préservée. L'accès au site des véhicules légers depuis la route de Belins est projeté à l'écart de l'intersection avec la RD1079. Cette disposition permet de limiter l'arrêt de véhicules à proximité de l'intersection et ainsi de ne pas créer de phénomène de remontée de file venant perturber le fonctionnement du giratoire.

Une modélisation du trafic futur au niveau du giratoire intégrant le trafic actuel sur le réseau viaire et les flux engendrés par le fonctionnement de la plateforme logistique, a été réalisée. Elle confirme le maintien d'un trafic fluide sur le secteur :

- Le projet de plateforme logistique générera en heure de pointe de circulation un trafic maximum de 120 VL + 31 PL / heure en entrée et autant en sortie, soit un accroissement maximal du trafic au droit du giratoire de +35 % en heure de pointe de circulation (cas de figure le plus défavorable).
- La charge du projet giratoire sera au maximum de 40 % de sa capacité.
- Il n'y a aucun risque de saturation future du projet de giratoire, même en cas de doublement du trafic induit par la plateforme logistique.
- Si localement, d'autres projets de développement devaient induire un trafic supplémentaire de +50 % du trafic actuel sur la RD1079 dans chaque sens en heure de pointe, soit 240 à 270 véhicules / h par sens, la charge maximale du giratoire serait de 50 % de sa capacité théorique. Ce qui signifie un bon fonctionnement du projet giratoire.
- Si par ailleurs en plus de ce trafic supplémentaire sur la RD 1079, sont supposés le développement d'activités ou d'urbanisation côté Route du Petit Bagne, susceptible de générer 100 véhicules / heure, la charge maximale du giratoire sera de 60 % de sa capacité théorique. Il n'y a pas de risque de saturation.

La qualité de l'urbanisme et des paysages

Dans le cadre des prescriptions intégrées au PLU des communes de Saint-Cyr-sur-Menton, de Bâgé-la-Ville et de Saint-Jean-sur-Veyle, des mesures en faveur de la protection des paysages et de la qualité de l'urbanisme ont été présentées.

La RD1079 longe partiellement le site du Champ du Chêne, tandis que l'A40 le borde sur toute sa longueur. Pour rappel, il est prévu de préserver un espace agricole bocager entre la route départementale et la zone d'activités, mais aussi de renforcer le talus paysager en bordure d'autoroute. Les constructions seront implantées en retrait. La mise en place de merlons paysagers concourra à l'intégration des constructions dans le paysage environnant.

Bilan

En conclusion de cette étude, il peut être affirmé que le parti d'aménagement privilégié de la zone du Champ du Chêne a un impact limité vis-à-vis de la RD1079 et de l'A40.

Le recul des constructions par rapport à l'axe de la route départementale à 35 m et à l'autoroute à 75 m, intègre la prise en compte des problématiques de nuisances, de sécurité, de qualité de l'urbanisme, des paysages et de l'architecture.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Cf. Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale joint au présent dossier