

# COMMUNE D'ANCENIS-SAINT-GEREON

## Plan Local d'Urbanisme d'ANCENIS



**3**

### ORIENTATIONS d'AMENAGEMENT et de PROGRAMMATION APRES MODIFICATION n°3 DOSSIER APPROUVE

*Vu pour être annexé à la décision  
en date du 09/06/2023*

*Le Maire*

P.L.U.	PRESCRITE	PROJET ARRETE	APPROUVEE
Elaboration du P.L.U.	Le 14 janvier 2008	Le 19 Novembre 2012	Le 28 avril 2014
Modification Simplifiée n°1	Le 16 juin 2014	////////////////////	Le 22 septembre 2014
Modification n°1	Le 16 juin 2014	////////////////////	Le 28 septembre 2015
Révision Allégée n° 1	Le 16 juin 2014	Le 14 décembre 2015	Le 20 juin 201620 juin 2016
Modification n° 2	////////////////////	////////////////////	Le 20 juin 2016
Modification Simplifiée n°2	////////////////////	////////////////////	Le 24 Septembre 2018
Modification Simplifiée n°3	////////////////////	////////////////////	Le 24 février 2020
Modification n° 3	////////////////////	////////////////////	Le 09 juin 2023

## ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

### - préambule -

« Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

2. En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements. Elles tiennent lieu du programme local de l'habitat défini par les articles L. 302-1 à L. 302-4 du code de la construction et de l'habitation.

3. En ce qui concerne les transports et les déplacements, elles définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Elles tiennent lieu du plan de déplacements urbains défini par les articles 28 à 28-4 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par une commune non membre d'un établissement public de coopération intercommunale, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au 2 et au présent 3. Lorsqu'un plan local d'urbanisme est établi et approuvé par un établissement public de coopération intercommunale qui n'est pas autorité compétente pour l'organisation des transports urbains, il ne comprend pas les règles, orientations et programmations prévues au présent 3.»

(Article L. 123-1-4 du code de l'urbanisme).

Les orientations d'aménagement permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration particulière. Elles n'ont d'intérêt que dans les quartiers qui connaissent une évolution significative ...

Les opérations de construction ou d'aménagement décidées dans ces secteurs devront être compatibles avec les orientations d'aménagement, c'est-à-dire qu'elles doivent les respecter dans l'esprit et non au pied de la lettre. Les orientations d'aménagement doivent être comprises comme des intentions d'aménagement indiquant les principes de structuration et de requalification de secteurs à aménager ou à réhabiliter, et non comme la présentation d'un état fini. Par exemple, la commune peut prévoir un schéma des futures voies d'une zone à urbaniser, sans aller jusqu'à inscrire leur localisation précise par un emplacement réservé. Ceci permet d'organiser un quartier avec la souplesse nécessaire.

### → Des orientations d'aménagement qui répondent aux objectifs de rééquilibrage des fonctions urbaines

Le PADD met l'accent sur les objectifs de développement et d'équilibre des fonctions urbaines de la ville entre :

- Le centre-ville historique,
- Le secteur Gare / Arcades / Grands Champs, globalement compris entre le bd Bad Brückenau et la voie ferrée,
  - Le secteur du Bois Jauni,
  - Les opérations de reconquête des anciennes places fortes industrielles autour de la Gare (ZAC Gare),

avec pour chacun de ces secteurs :

- une intensification de l'habitat (renouvellement urbain et optimisation des espaces libres) avec une offre diversifiée en termes de typologie de logements.
- une réappropriation et requalification d'anciens axes routiers en voies urbaines de cœur d'agglomération, tant en terme de rives bâties que de reconfiguration et de traitement d'espaces publics (anciennes RD 723 et RD 923)
- le maintien des équilibres commerciaux et leur complémentarité sur la base des 4 pôles majeurs identifiés (centre-ville historique, Grands Champs / Urien, Arcades, Bois Jauni).
  - l'introduction et la valorisation du végétal dans la ville via l'aménagement des liaisons douces,
  - étant entendu que ces grandes thématiques communes doivent s'enrichir et se moduler suivant les spécificités urbaines et les potentialités de chaque quartier.

Logiquement ces 4 secteurs font l'objet d'une traduction sous forme d'orientations d'aménagement et de programmation au sens de l'article L.123-1-4 du code de l'urbanisme, auxquels s'ajoutent le secteur des Bleuets / Vieilles Haies.

### → Des orientations d'aménagement qui tiennent lieu d'étude de projet urbain au sens de l'article L111.8 (ancien L111-1-4) du code de l'urbanisme

Les 3 secteurs dit de Château Rouge (Aéropole - fonderie), de L'Aubinière - La Savinière et de l'Hermitage - La Planche font l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation qui font office d'étude de projet urbain au sens du 5<sup>ème</sup> alinéa de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme.

Dans le POS approuvé en 2001 ces 3 secteurs étaient en effet soumis aux dispositions de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme car situés à l'origine en dehors des espaces urbanisés et le long d'axes routiers à grande circulation :

- RD 923 pour les secteurs dits de Château Rouge (Aéropole - fonderie), et de L'Aubinière - La Savinière au Nord de la commune,
- nouvelle RD 723 (déviation Nord de l'agglomération d'Ancenis) pour le secteur dit de l'Hermitage - La Planche, à l'Est de la commune.

Bien que dorénavant urbanisés, les dispositions issues des projets urbains restent en grande partie d'actualité afin de pérenniser les règles de composition urbaine de ces nouveaux quartiers. Le PLU les reconduit donc sous forme d'orientations d'aménagement et de programmation tout en effectuant les mises à jour et les adaptations nécessaires.

Comme prévu par le cinquième alinéa de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme, le PLU fixe pour ces trois secteurs, des règles d'implantation spécifiques à l'appui 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".

Par souci de cohérence et pour une meilleure compréhension du parti d'aménagement, ces études accompagnent les orientations d'aménagement et de programmation propres à ces trois secteurs.

### → Un phasage dans le temps des extensions urbaines à dominante d'habitat

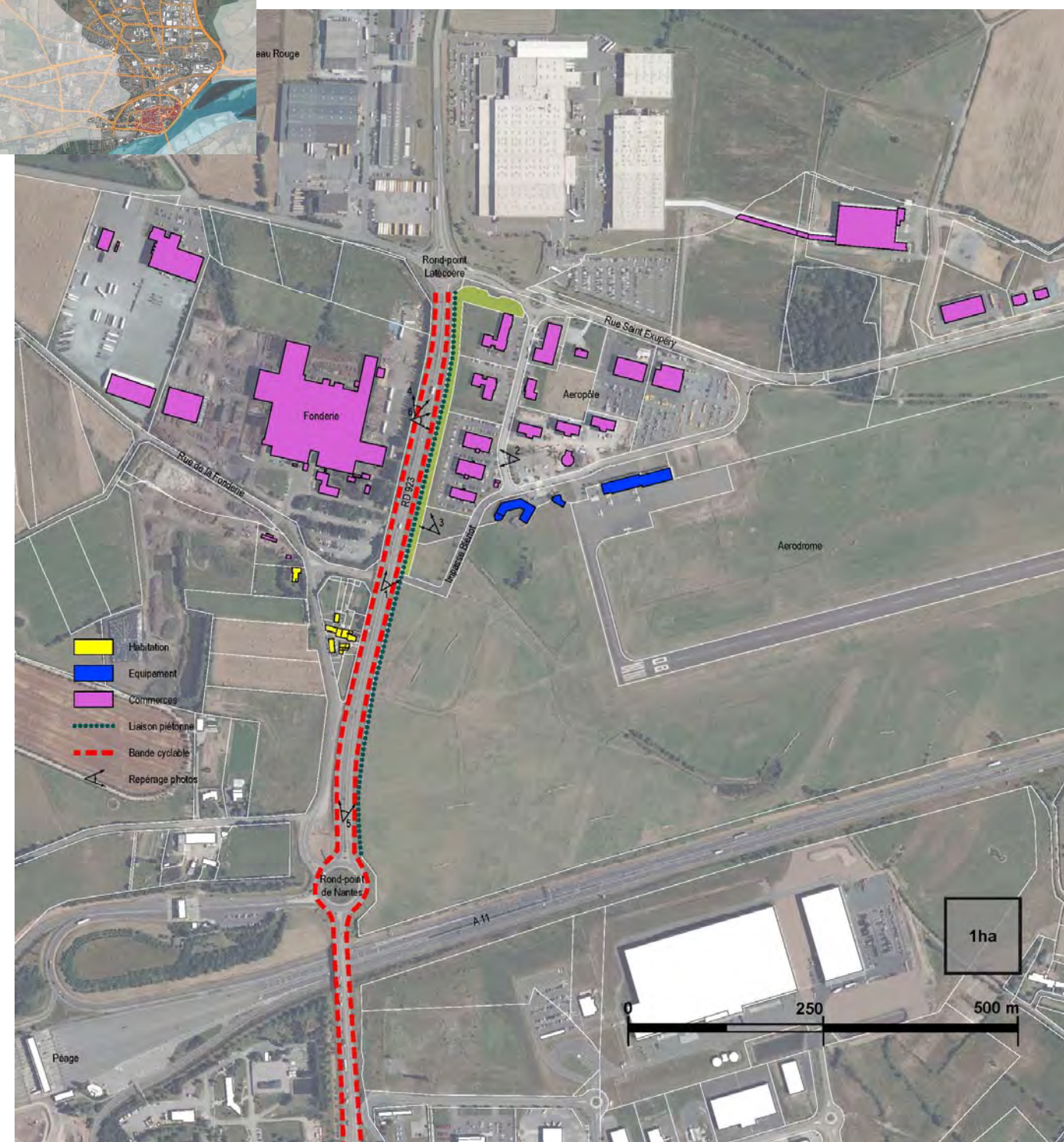
Cette orientation de programmation traduit l'objectif de maîtrise de l'habitat et des extensions urbaines dans le temps

*Nota : pour l'ensemble du document, seules les pages intitulées « Orientations d'Aménagement et de Programmation » sont opposables au titre de l'article L.123-1-4 du code de l'urbanisme.*

*Les cartographies d'état des lieux, les photographies, les approches de faisabilité, figurent à titre informatif et ne sont en aucun cas opposables aux demandes d'occupation et d'utilisation du sol.*



## ETAT INITIAL (2012)



## 5. SECTEUR DE CHATEAU ROUGE : AEROPOLE - FONDERIE - RD 923

Situé initialement en dehors des espaces urbanisés et le long de la RD 923 (axe routier classé à grande circulation), le secteur dit de Château Rouge est soumis aux dispositions de l'article L.111-1-4.

Il fait l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation faisant office d'**étude de projet urbain** au sens du cinquième alinéa de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme ( et permettant d'échapper au recul imposé de 75 m par le premier alinéa de ce même article)..

Les éléments rapportés ici sont issus du POS approuvé en septembre 2001 reconduisant ainsi les règles de composition élaborées à l'époque (avec quelques actualisation), celles-ci ayant permis de générer le quartier existant.

### 5.1. ETAT DES LIEUX / ENJEUX

#### → Localisation et contexte

Le secteur de Château Rouge est localisé à l'extrême Nord de la commune, à environ 4 kms du centre-ville, de part et d'autre de la RD 923 entre la limite communale avec Mésanger et l'échangeur de l'autoroute A 11. La RD 923 est une route secondaire de très bonne viabilité qui connaît une circulation importante : son trafic est d'environ 13 000 véhicules/jours à hauteur de l'échangeur sur l'A11.

Le secteur de Château Rouge concerne :

- à l'Ouest le site d'exploitation de la fonderie Bouhyer,
- à l'Est la zone d'activités économiques de l'Aéropôle, partie intégrant de la ZAC du même nom (approuvée le 29 novembre 1993), et réservée à l'industrie, aux services, d'artisanat de commerce de gros.

Plus au Nord l'urbanisation se poursuit sur la commune de Mésanger avec le quartier d'activités de Château Rouge.

A environ 100 m au Sud de la Fonderie, en bordure de la RD 923 et au droit de l'aérodrome, le lieudit Le Château Rouge rassemble quelques habitations anciennes, antérieures à l'aménagement du secteur.

#### → Voies de circulation et accessibilité

La RD 923 présente un large gabarit et un tracé rectiligne. La voie a notamment été élargie par le Conseil Général au début des années 2000. La section d'étude est toutefois comprise entre deux giratoires permettant de rompre la vitesse des véhicules :

- le rond-point de Nantes au Sud au niveau de l'échangeur de l'A11,
- et le rond-point Latécoère au Nord en coïncidence avec l'entrée de la ZAC de l'Aéropôle.

L'ensemble de la section s'étire sur 800 mètres environ. Un terre-plein central sépare les deux chaussées de circulation. Une bande cyclable a été aménagée de part et d'autre. Enfin un large bas-côté enherbé accompagne la voie en rive Est (côté Aéropôle) : une liaison piétonne assez sommaire y prend place et permet de rejoindre l'Aéropôle au niveau de l'impasse Blériot.

Il n'existe plus aucun accès ni intersection au sein de cette section. La rue de la Fonderie ayant été rétablie au Sud sur le rond-point de Nantes et la rue St Exupéry, voie d'accès principal à l'Aéropôle, se raccordant sur le giratoire Nord (rond-point Latécoère). Les flux des deux espaces d'activités sont ainsi dissociés. A noter, côté Aéropôle, que l'ensemble des espaces et des ouvrages publics ont été réalisés dans le cadre de la ZAC.

La fonderie (accès livraisons, parking employés) et le lieudit Le Château Rouge sont accessibles par la rue de la Fonderie.

Pour être complet, précisons que le rond-point Latécoère dessert également l'essentiel de la zone d'activités de Château Rouge au Nord.



L'Aéroport et la RD 923- photo : Archidée - novembre 2010



1 - Façade du quartier de l'Aéroport sur la RD 923



2 - quartier de l'Aéroport



3 - RD 923 : "rideau" végétal au niveau de la fonderie



4 - RD 923 : approche du giratoire de Latécoère



5 - RD 923 : lieudit de Château Rouge à gauche



6 - RD 923 : l'Aéroport et l'aérodrome en arrière-plan

## → Topographie

Il s'agit d'un plateau marqué par une pente générale Ouest-Est modelé par un réseau hydrographique dont l'écoulement intermittent se réalise vers le Sud Ouest grâce à un vallon relativement peu marqué.

A l'Est, le ruisseau du Pied Bercy entaille de manière dissymétrique ce plateau : la pente du flanc Ouest est relativement douce, celle du flanc Est abrupte.

## → Hydrographie

Le site est traversé par trois lignes de crêtes qui constituent les lignes de partage des eaux entre quatre bassins versants distincts :

- 1 - à l'extrême Sud-Ouest, le bassin versant de la branche Nord du ruisseau de l'Aubinière,
- 2 - dans la partie Ouest de la zone, le bassin versant du ruisseau de l'Aubinière avant confluence avec l'étier principal des Marais (canal),
- 3 - le bassin versant qui traverse la partie médiane de la piste de l'Aéropole et qui rejoint le ruisseau de la Motte.
- 4 - à l'extrême Ouest, le bassin versant qui rejoint également le ruisseau de la Motte plus en amont.

Toutes les eaux pluviales du secteur ont donc pour exécutoire final le marais de Grée.

## → Paysages

La RD 923 est située sur un point culminant, s'ouvrant sur le paysage lointain de la vallée de la Loire.

L'ensemble de l'agglomération d'Ancenis, ville et zones d'activités, se dessine à l'horizon, sur les légères pentes descendant jusqu'à la Loire.

Ce paysage ouvert sur de grandes perspectives se prolonge à l'Est vers le ruisseau de Pied Bercy dont le cours serpente au fond d'un petit vallon escarpé, s'élargissant progressivement vers le Sud pour atteindre le marais de Grée.

A l'Est le parc d'activités de l'Aéropole propose une façade urbaine homogène et maîtrisée, édifiée en recul de la RD 923 selon les règles de composition de la ZAC.

A l'ouest de la RD. 923 le territoire est déjà occupé par un bâtiment industriel masqué pour partie par une haie champêtre (dans la section Sud), puis par une haie de conifères (dans la section Nord).


La végétation courante rencontrée se compose de petits boisements de chênes ou de haies à strates buissonnantes et arborescentes.

Le secteur est donc en grande partie urbanisé et bénéficie des infrastructures nécessaires. Il accueille essentiellement des activités économiques. Il est outre cadré par une ZAC approuvée. Bâtiments et installations sont globalement bien implantés dans l'environnement.


Les points de vigilance / enjeux demeurent :


- les abords de la fonderie
- la perspective du paysage à préserver
- la piste de l'Aéropole
- les quelques habitations existantes au sud de la fonderie.

**Vocation dominante de l'îlot**


 Ilôt à vocation d'activités économiques

**Déplacements :**


 Bande cyclable


 Cheminement piétons

**Composition urbaine - Espaces publics :**

 Zone non aedificandi

**Patrimoine végétal :**

 Espace paysagé ouvert

 Haie bocagère, arbres tiges à planter

**5.2. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION****Prise en compte des dispositions prévues à l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme****→ Nuisances****► Constats - Diagnostic**

La RD 923, au niveau du secteur d'étude, est classée voie bruyante de catégorie 3.

L'aérodrome d'Ancenis est classé en catégorie D (aérodromes destinés à la formation aéronautique, aux sports aériens et au tourisme et à certains services à courte distance). Un plan d'exposition au bruit a été élaboré, mais n'a pas été validé. Toutefois, l'aérodrome génère des nuisances sonores, notamment le week-end.

La fonderie BOUHYER à proximité, est génératrice de fortes contraintes en matière de bruit et de fumées.

**► Projet urbain : orientations d'aménagement et accompagnement réglementaire**

Implanter les bâtiments d'activités (bureaux notamment) à distance de la RD 923 pour limiter les nuisances sonores (recul d'une vingtaine de mètres minimum de la RD 923 dans le respect des espaces paysagés ouverts et des zones non aedificandi).

Implanter les constructions à destination d'habitations (logement de gardiennage) à distance de la RD 923 pour limiter les nuisances sonores (voir à ce propos les articles 6 des secteurs Uz1 et Ue2-b : habitations interdites dans une bande de 75 m mesurée par rapport à l'axe de la RD 923).

Interdiction des matériaux brillants (tôle galvanisée par exemple article 10 du secteur Uz1) pour éviter la réverbération vers les avions.

Par ailleurs l'obligation de respecter les normes d'isolation acoustique pour les futurs logements et locaux de bureaux s'applique (en vertu du classement de la RD 923 en voie bruyante de catégorie 3 et du décret d'application).

**→ Voirie / Accès / Déplacements / Sécurité****► Constats - Diagnostic**

Le quartier de l'Aéropôle est desservi par des infrastructures internes débouchant en un point unique sur la RD 923 : le rond-point de Latécoère au Nord.

La fonderie est accessible par la rue de la Fonderie, via le rond-point de Nantes.

**► Projet urbain : orientations d'aménagement et accompagnement réglementaire**

Interdiction de tout accès sur l'A11 et sur la RD 923.

Pas de création de nouveau carrefour sur le réseau routier : maintien de l'organisation des dessertes de la fonderie et de l'Aéropôle accès sur les 2 nœuds d'échange existants (rond points de Nantes et de Latécoère).

Maintien des bandes cyclables et du cheminement piétons existants.

## ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (suite)

### Prise en compte des dispositions prévues à l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

#### → Qualité de l'Architecture

##### ► Constats - Diagnostic

Une architecture plutôt qualifiante en façade de l'Aéropôle dont les principes méritent d'être reconduits pour maîtriser d'éventuelles évolutions futures.

Une architecture industrielle en grande partie dissimulée par le végétal côté Est (fonderie) qui nécessite plutôt de garantir les mesures d'intégration paysagère (voir plus loin).

##### ► Projet urbain : orientations d'aménagement et accompagnement réglementaire

Rechercher une cohérence architecturale. La simplicité et les proportions des volumes des bâtiments, la qualité des matériaux, l'harmonisation des couleurs doit constituer un élément préalable de composition architecturale.

Minimiser les effets « fonds de parcelles » peu valorisants et rechercher la qualité architecturale pour mettre en valeur le caractère des espaces d'activités : exemplarité dans le traitement des façades et des toitures vues depuis la RD 923 (voir à ce propos l'article 11 du secteur Uz1: façades traitées à la manière de façades principales avec une proportion minimale d'ouvertures ou de traitements assimilables à des percements, couleurs des toitures réglementés, chenaux non apparents).

#### → Qualité des paysages

##### ► Constats - Diagnostic

Un paysage qui s'ouvre à l'Est sur le site urbanisé de l'Aéropôle.

Une perspective sur le paysage lointain vers le Sud.

Présence d'un écran végétal côté Ouest relativement peu qualitatif (grands conifères) mais dissimulant en grande partie la fonderie.

Des servitudes aéronautiques de dégagement à respecter dans l'axe de la piste de l'aérodrome.

##### ► Projet urbain : orientations d'aménagement et accompagnement réglementaire

**Une composition paysagère qualifiante ouverte sur le grand paysage au Sud et sur la zone d'activités de l'Aéropôle :**

- Implantation des constructions à usage d'activités au-delà d'une bande de 40 m par rapport à l'axe de la RD 923.
- Traitement paysager prévu de part et d'autre de la RD 923 :
  - principe de haie bocagère composée d'arbres tiges reconduite côté Ouest pour intégrer la fonderie. (dépôts liés à la fonderie possible à l'Ouest dans la mesure où ceux-ci sont dissimulés depuis la RD 923). En cas de disparition ou de suppression, les conifères devront être remplacés par des essences plus qualifiantes. Le principe de plantation s'interrompt au niveau du lieudit de Château Rouge en raison des servitudes aéronautiques de dégagement.
  - un espace paysagé ouvert côté Est (Aéropôle), constitué d'espaces enherbés et de végétaux arbustifs en cohérence avec les servitudes aéronautiques. Dépôts et stockage interdits entre le droit de la façade ou portion de façade la plus avancée et la RD 923 (article 13 du secteur Uz1).

Une liste complète des végétaux préconisés figure en annexe du règlement écrit.

- Clôtures interdites dans la bande d'espace paysagé ouvert côté Est (Aéropôle), et réalisées qu'en cas de nécessité (voir article 11 du secteur Uz1)

Enfin la topographie du site ne subira pas de modification notable (voir à cet effet les articles 2 du règlement des secteurs Ue et Uz1 qui limitent les affouillements et exhaussements du sol à ceux directement liés ou nécessaires à une occupation ou utilisation admise dans le secteur").

#### → Qualité de l'Urbanisme

##### ► Constats - Diagnostic

Un périmètre d'étude qui s'étire le long de la RD 923 et qui demande une attention particulière pour réussir le premier plan visuel de l'Aéropôle et la perception de la silhouette urbaine en arrière-plan au Sud sur axe routier assez fréquenté.

Une position de l'Aéropôle en retrait de l'A11 (pas de vues directes)

Absence de vue sur l'usine de la fonderie.

Une desserte viaire existante satisfaisante pour le développement urbain.

Une topographie relativement douce favorable à l'urbanisation.

##### ► Projet urbain : orientations d'aménagement et accompagnement réglementaire

- Interdiction des constructions à destination d'habitation dans les espaces d'activités pour assurer un certain équilibre des rapports de masse entre les bâtiments et une homogénéité architecturale. Les éventuelles habitations directement liées aux activités (gardiennage, ...) doivent être intégrées aux volumes des bâtiments d'activités (voir à ce propos les articles 1 et 2 du règlement des secteurs Ue et Uz1).
- Implantation du bâti en retrait de la RD 923 dans la séquence ouverte (voir article 6 du secteur Uz1), permettant :
  - mise en scène du bâti visible en façade,
  - aménagement d'une bande de recul paysagée (surfaces enherbées avec possibilités d'ouvrages techniques), favorisant la mise en scène du bâti (article 13).
- Emprise au sol bâtie limitée à 70 % permettant de maintenir un tissu relativement aéré en accord avec le paysage ouvert.
- Hauteur absolue des bâtiments limitée à 15 mètres (article 10).