

Aménagement de la ZAE les Grands Varays III

Examen au cas par cas – Annexe 15

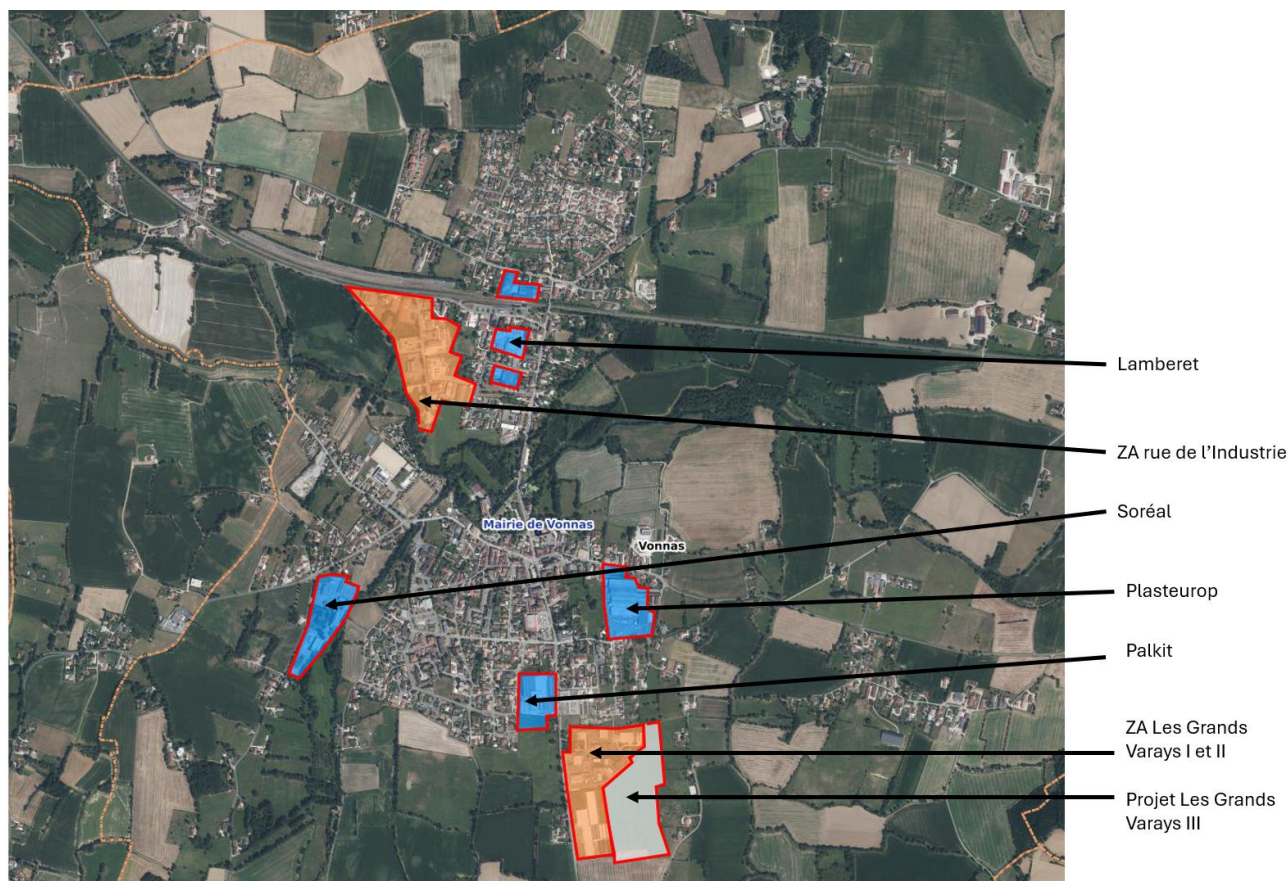
Note complémentaire sur les enjeux et incidences

L'aménagement de cette extension de la zone d'activités est généré par la demande d'implantation sur le territoire pour des entreprises. Toutes les zones d'activités de la commune sont entièrement occupées et ne disposent plus de tènements constructibles ou disponibles.

La commune compte 6 sites principaux d'activités économiques ou industriels en cœur de village, qui sont tous occupés. Il s'agit notamment de plusieurs sites industriels majeurs pour la commune : Plasteurop, Palkit, Lamberet. Ces usines sont implantées sur des tènements optimisés et rentabilisés au vu de la densité des bâtiments et usages de leurs emprises.

Le territoire ne dispose pas de friches industrielles (ou autres) qui pourraient être mobilisables pour l'accueil de nouvelles entreprises.

Le potentiel de densification au sein des zones actuelles est assez restreint en raison de leur remplissage actuel et des bâtiments déjà construits dans ces emprises. Les potentiels sont limités à quelques centaines de m² et ne sauraient donc répondre suffisamment à la demande d'implantation économique constatée sur le territoire.



Zones d'activités et sites industriels/économiques

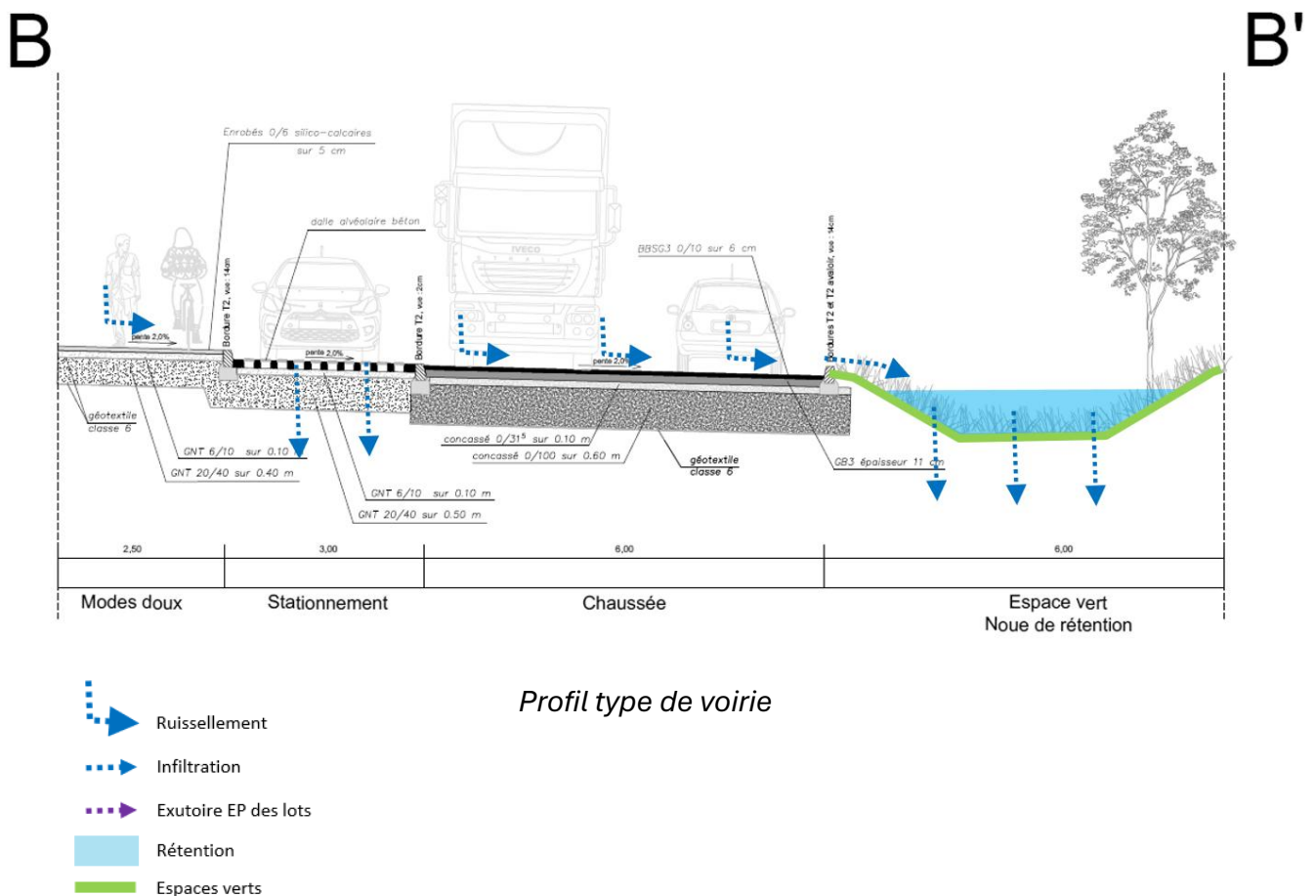
S'il est difficile d'évaluer précisément l'ampleur et les surfaces des constructions qui s'implanteront, la surface de plancher maximale autorisée sera de 38 000 m². Le règlement du permis d'aménager prévoit d'imposer un minimum de surfaces à construire sur chaque lot de 20%. Cette emprise minimale ne comprend pas les éventuels casquettes, débords, auvents ou emprises seulement couvertes. Si ce chiffre paraît limité, il représente déjà un effort parfois conséquent pour certaines entreprises, qui ont besoin de surfaces extérieures de circulation, stockage, manœuvre, parkings qui impactent les emprises à construire. Par ailleurs, le PLUi impose un minimum de 15% d'espaces verts pour chaque projet de construction, dont au moins la moitié d'un seul tenant.

Les eaux pluviales seront en gestion douce et intégrée. Sur les espaces communs, les revêtements sont choisis afin de limiter au maximum l'imperméabilisation.

Bien que le terrain ait une faible capacité d'infiltration (de l'ordre de 10⁻⁷), le projet multiplie les dispositifs pour infiltrer une partie des eaux pluviales, notamment les pluies courantes, via des noues collectant les eaux, laissant la part des pluies courantes s'infiltrer, et avec un sol travaillé pour améliorer sa perméabilité au travers de plantations adaptées et augmentant sa capacité d'infiltration.

Au-delà des emprises perméables, les eaux de voirie sont collectées gravitairement dans des noues. Elles assurent donc une partie de l'écoulement en infiltration, ainsi qu'une fonction de rétention. Environ la moitié des surfaces cessibles, plutôt dédiées à des tènements plus grands, devront mettre en place une gestion à la parcelle. Les autres emprises, dédiées à des plus petits lots, restent avec un rejet vers les ouvrages collectifs, afin de garantir la bonne réalisation des ouvrages et une gestion adaptée. Les eaux pluviales sont donc traitées en multipliant les dispositifs favorisant une gestion locale, par des ouvrages infiltrants ou végétalisés.

Par ailleurs, le projet va plus loin que l'obligation du PLUi en imposant que toutes les surfaces de parking soient réalisées de manière perméables. Le règlement du permis d'aménager imposera aussi l'obligation d'installer des dispositifs de récupération/réutilisation des eaux pluviales à raison de 3000L/500m² de toiture, ces dispositifs devant alimenter en premier lieu les besoins des entreprises (lavage, process, arrosage, ...).



Concernant les mobilités, le projet prévoit tout d'abord de limiter les emprises dédiées aux véhicules. Les voiries sont limitées à une largeur de 6,00m, largeur minimum pour le

croisement de 2 véhicules de type poids-lourd. Ce parti pris permet de réduire les emprises, les coûts et les impacts, tout en limitant la vitesse des véhicules.

Le projet prévoit de doubler systématiquement les voiries nouvelles par un aménagement modes doux sécurisé et en retrait de la chaussée. Ce maillage est complété dans la zone actuelle, avec la requalification de la rue Roland Garros. La création de cheminements modes doux et les plantations rénovent la rue actuelle. Ces aménagements permettront aussi d'assurer la continuité du cheminement modes doux, depuis la RD80, axe principal de traversée de Vonnas, jusqu'à la nouvelle opération, tout en desservant la zone actuelle. La nouvelle ZA sera donc connectée avec les axes modes doux existants dans les quartiers Sud de Vonnas.

L'offre de transport en commun est relativement réduite à Vonnas. Quelques navettes circulent dans Vonnas le jour du marché. L'offre de mobilité se concentre autour de la gare, qui est située à 1,8km du projet, soit environ 25min à pied.

Les impacts en terme de trafic sont évalués de l'ordre de 200 à 400 véhicules par jour. Cette hausse de trafic est tout à fait absorbable par le réseau viaire de la commune et ne générera pas de difficultés de circulation. Par ailleurs l'accès à la zone d'activités présente un aménagement sécurisé par un tourne-à-gauche. Les enjeux d'accessibilité viaire ne sont donc pas prégnants.

Le traitement paysager de la zone prévoit plusieurs dispositions. En premier lieu, les voiries sont bordées par des espaces verts assurant un cadre paysager qualitatif, des apports écologiques et des fonctionnalités techniques (gestion des eaux pluviales). Ces espaces verts concernent les noues et une bande plantée entre l'axe modes doux et la chaussée. Tous ces espaces seront plantés d'arbres et arbustes.

Afin de garantir l'intégration paysagère du projet, des haies arborées seront créées en limite Sud et Est de l'opération. Elles visent à intégrer le projet dans son environnement, à assurer la transition avec les habitations riveraines. Elles jouent aussi un rôle écologique par la diversité des plantations et essences prévues. Elles seront pour partie réalisées sur les espaces communs au Sud. A l'Est, elles seront plantées par l'aménageur sur les emprises cessibles, les acquéreurs devant conserver ces éléments à la suite.

Au total, 150 arbres (136 au sein du permis d'aménager et 14 sur les espaces en entrée de ZAE) sont prévus sur l'ensemble du projet. Les surfaces d'espaces verts communs représentent 12% de la surface de l'opération. Sur les lots, le PLUi impose de conserver 15% des emprises en espace vert. Il impose également la plantation d'arbres à raison de 1 arbre par tranche de 200m² d'espaces libres et de stationnement. Les lots seront donc aussi végétalisés et arborés.

Par ailleurs, les espaces verts contribuent à préserver les éléments environnementaux à enjeux. Il s'agit notamment des fossés existants, qui seront préservés autant que possible. Seuls les passages de voiries impliqueront de buser ces fossés. Ils sont aussi accompagnés par des espaces verts élargis dans le cadre du projet, les fossés s'insérant dans des bandes vertes plus larges. Les arbres têtards au Nord du site sont aussi un enjeu fort, mais ne seront pas impactés par le projet.



Plan des espaces verts et des arbres et haies, sur espaces communs

L'éclairage nocturne sera installé sur les voiries nouvelles. Dans un souci de préservation des ressources et de la biodiversité, l'éclairage sera éteint de 23h à 5h, à l'instar du reste de la commune.

Le projet sera soumis à l'application de l'article L.171-4 du Code de la Construction et de l'Habitation. Au vu de la taille des tènements, une part importante des entreprises et bâtiments à construire dépasseront les 500m² d'emprise au sol et de parkings. Les

projets seront donc concernés par les obligations en matière de production d'énergies renouvelables, de système de végétalisation. Les constructions seront libres de mettre en œuvre ces dispositions sans orientations complémentaires par le permis d'aménager. En revanche, les obligations en matière de perméabilité, végétalisation et infiltration des eaux pluviales sont renforcées par les dispositions vues précédemment à ce sujet. Les stationnements seront obligatoirement perméables.

Les travaux s'organiseront en deux phases. Une première phase de viabilisation occupera 6 mois. A l'issue de la commercialisation et des constructions des bâtiments, les travaux de finition seront réalisés sur une période de 2 mois. Les travaux seront réalisés en période automnale et hivernale pour répondre aux enjeux écologiques. La première phase est envisagée pour l'automne/hiver 2026.

Les eaux usées du projet transiteront par les réseaux à créer et se raccorderont au réseau existant rue Roland Garros. Ils seront gravitaires pour la voirie Sud, et avec un relevage pour la voirie Est, du fait des contraintes topographiques.