

DINAN
AGGLOMÉRATION

ÉCONOMIE

HABITAT

DÉPLACEMENTS

AGRICULTURE

PATRIMOINE

ENVIRONNEMENT

PLAN LOCAL URBANISME INTERCOMMUNAL

DOSSIER DE DEROGATION
A LA LOI BARNIER
Commune du Hinglé



Table des matières

Introduction	3
Contexte.....	4
Projet :	5
Etat des lieux :	6
En matière d'urbanisme règlementaire :	6
En matière de nuisances :	7
En matière de sécurité :	9
En matière de qualité architecturale, urbanistique et paysagère :	10
Nouvelle délimitation de la marge de recul :	17
Prise en compte des nuisances :	18
Prise en compte de la sécurité :	18
Prise en compte de la qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages :	18

Introduction

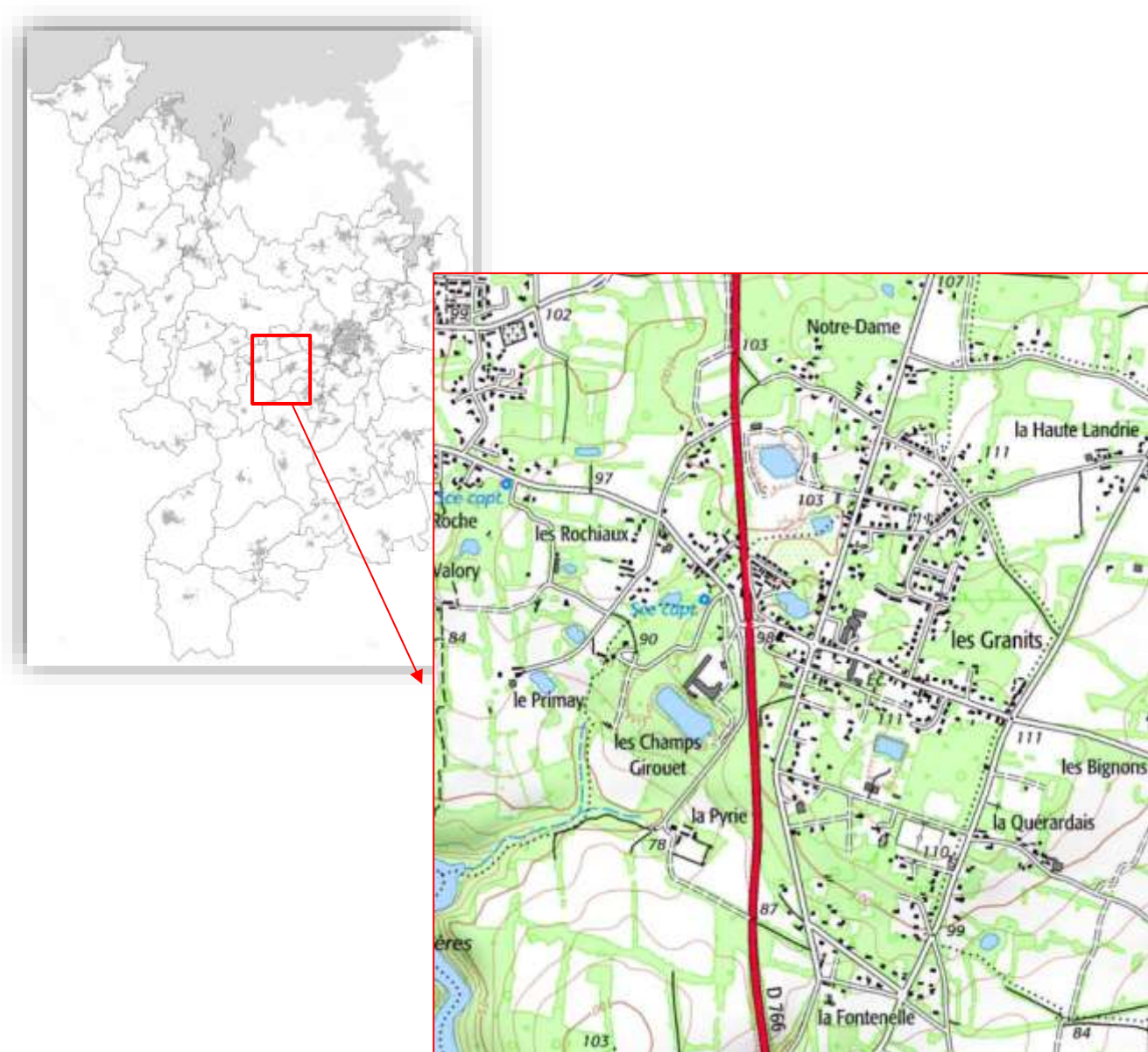
La commune du Hinglé est traversée par la RD766, classée « Route à grande circulation » qui impose à toute opération hors des espaces urbanisés de se soumettre à l'article L – 111-1-4 du code de l'urbanisme qui prescrit une marge de recul obligatoire de 75 mètres, non constructible, à partir de l'axe de la voie considérée.

La commune du Hinglé porte plusieurs projets (urbains, économiques) qui vont se développer pour partie au sein de cette marge de recul.

Dinan Agglomération, compétente en matière d'élaboration des documents d'urbanisme, souhaite donc établir une étude de dérogation, au titre de l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme, afin de permettre la réalisation de ces projets.

Cette étude doit permettre d'intégrer au sein du plan local d'urbanisme, des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 en 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.

Contexte



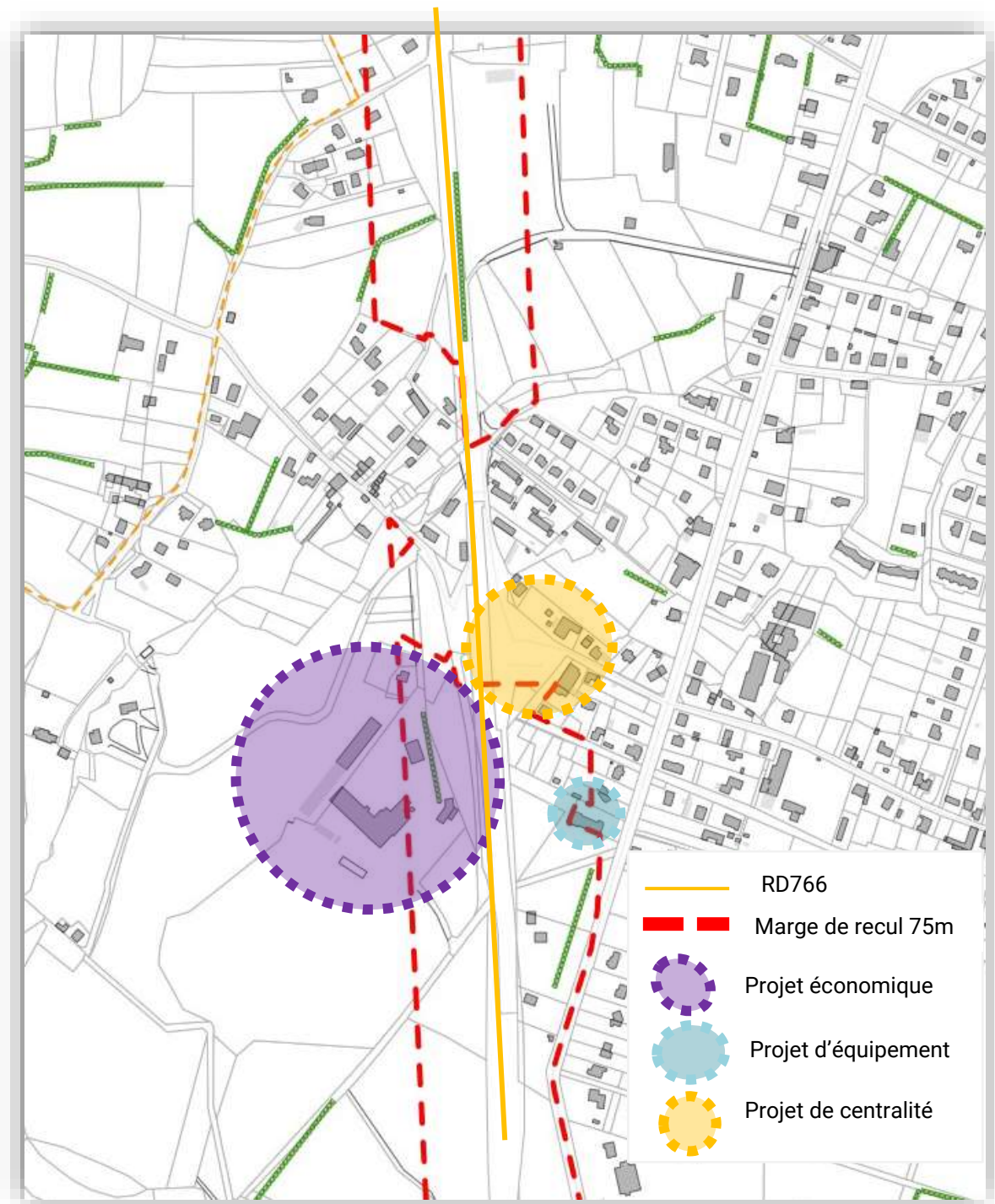
Localisation de la commune du Hinglé

La commune du Hinglé est traversée par la route départementale D766, classée comme route à grande circulation. En dehors des espaces urbanisés de la commune, une marge de recul de 75m à partir de l'entraxe de la voie s'applique à toute nouvelle construction.

L'une des principales entrées du bourg de la commune se fait via la RD766, par un carrefour qui donne directement sur le centre bourg communal.

Projet :

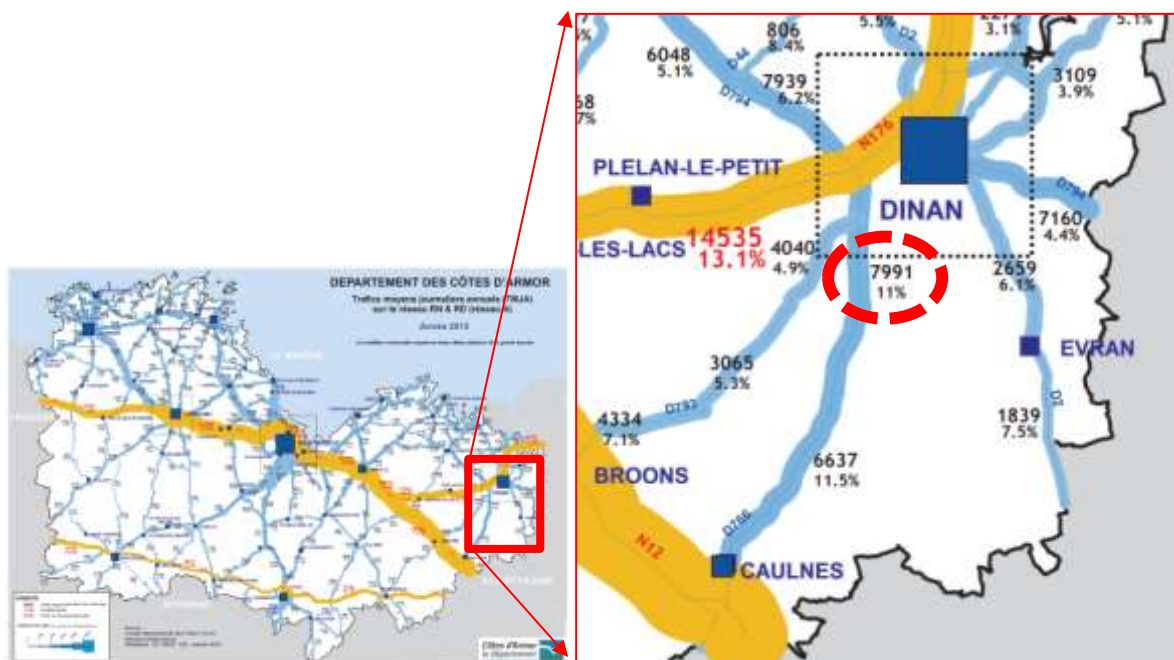
La commune porte plusieurs projets qui vont se développer, pour partie, au sein de cette marge de recul. Ces projets concernent d'une part des extensions et constructions de bâtiments publics et un réaménagement de l'entrée du bourg. D'autre part, ils concernent le développement de l'activité de travail de la pierre, situé de l'autre côté de la RD766 par rapport au bourg.



carte de localisation des projets

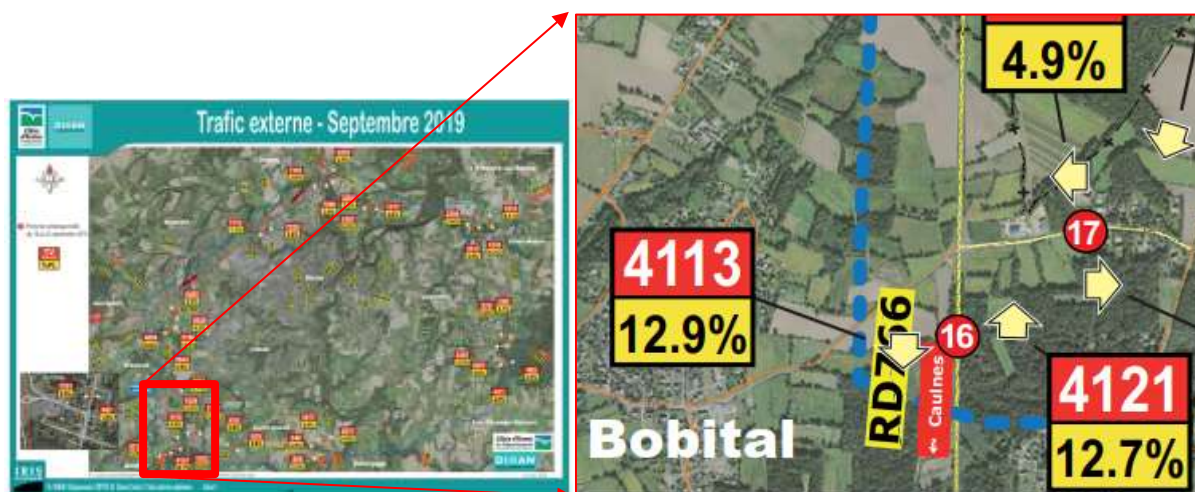
En matière de nuisances :

Une étude du Département des Côtes d'Armor de 2015 donne un trafic moyen journalier de 7991 véhicules sur la RD766 à hauteur du Hinglé, dont 11% de poids lourds.



Trafics moyens journaliers annuel 2015

Une étude menée par Dinan Agglomération et le Département des Côtes d'Armor en septembre 2019 indique un trafic moyen journalier de 8234 véhicules, dont 12,8% de poids lourds. Ce trafic est réparti équitablement dans les deux sens de circulation (depuis et vers Dinan).



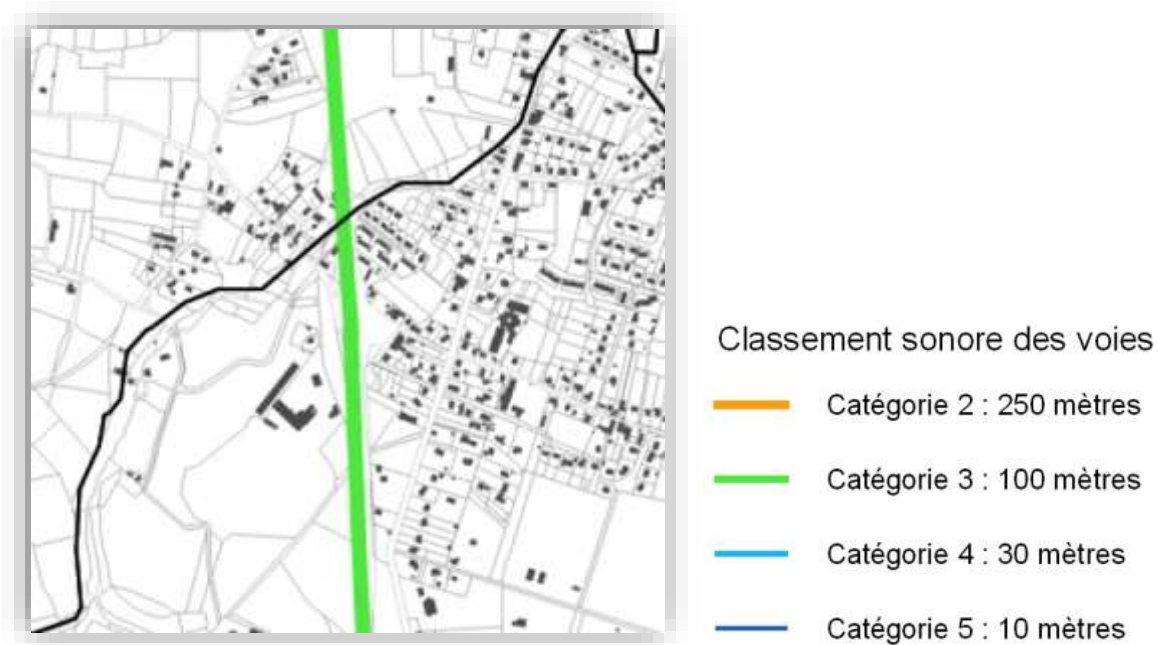
Etude de trafic Dinan Agglomération – CD22 - 2019

Ce niveau de trafic en fait le principal axe départemental du bassin de vie de Dinan.

En conséquence, la voie est repérée au titre du classement sonores des infrastructures de transports terrestres, et est classée catégorie 3.

Ce classement a pour effet de définir de part et d'autre des voies de transports terrestres, des zones dans lesquelles la construction de nouveaux bâtiments doit tenir compte du bruit engendré par la circulation et de l'évolution prévisible du trafic.

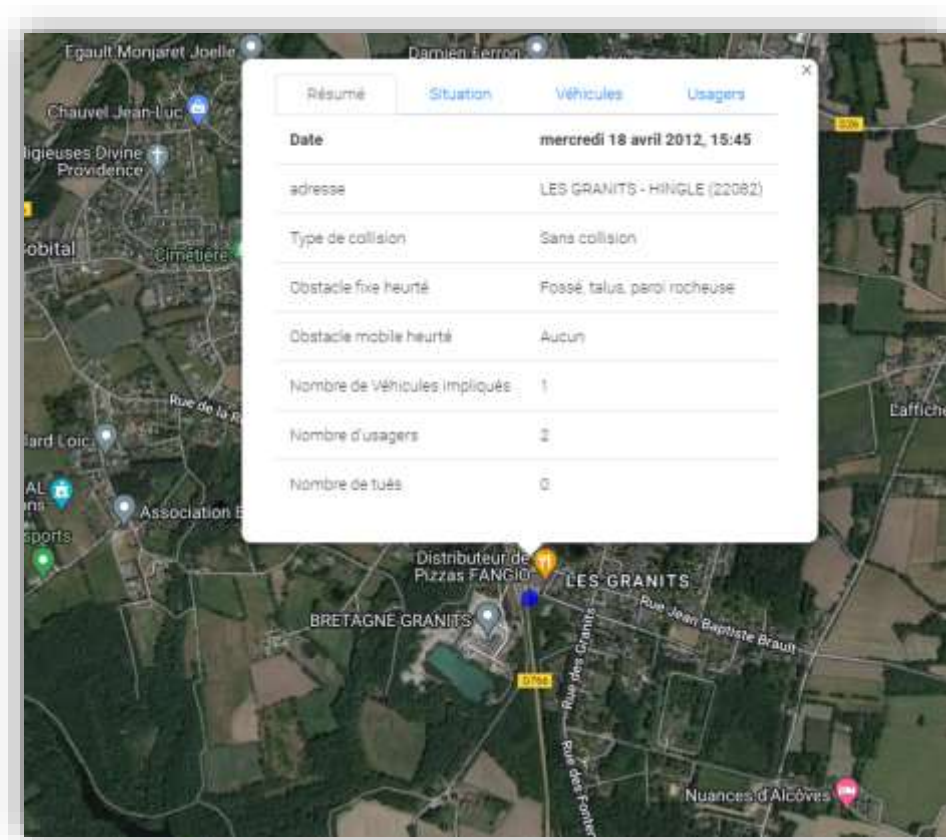
Le classement a pour effet d'imposer des normes d'isolement acoustique de façade pour les constructions nouvelles (habitations, enseignement, établissements de soins et d'action sociale).



PLUi Dinan Agglomération - Classement sonore des voies

En matière de sécurité :

Entre 2005 et 2019, un seul accident de la circulation routière avec dommage corporel a été recensé sur la zone d'étude. Il s'agit d'une sortie de route par temps de neige/grêle impliquant un seul véhicule et dont l'un des deux occupants a dû être hospitalisé.



Carte issue de la base de données annuelles des accidents corporels de la circulation routière

Bien que très emprunté, le secteur ne semble pas particulièrement accidentogène.

En matière de qualité architecturale, urbanistique et paysagère :

Historiquement, le bourg du Hinglé est situé plus au Sud du secteur. Le tracé de l'actuelle RD est celui de la voie ferrée créée en 1896. La voie carrossable principale passait alors plus à l'Est, sur l'emplacement de l'actuelle Rue des Granits. Les délaissées de voirie important à l'Ouest de la RD sont l'héritage de l'ancienne gare qui permettait de transporter le granite extrait de la carrière de la Pyrie, créée en 1840.



Vue aérienne de 1950

Le site prend de fait la forme d'un secteur linéaire.

La topographie présente un axe Nord / Sud dans le sens de la route, avec un point haut au niveau du carrefour, et une pente descendante vers le Nord et Sud, très douce, issue du fait que la route est un ancien tracé de voie ferrée. La partie Sud du tracé de la route présente également une pente douce grâce à un encaissement de plus en plus marqué vis-à-vis des pourtours. Cet encaissement permet à la route de s'effacer et donc de présenter une nuisance bien moindre à ce niveau.

Le site peut être divisé en 3 tronçons paysagers du Nord au Sud :

Une première partie au Nord, marquée par l'entrée dans le lieu-dit « Les Granits » avec une vitesse limitée. Cette entrée se fait par le franchissement d'un secteur aux abords boisés des deux côtés de la voie, qui s'ouvre sur un espace plus vaste. La présence des arbres de part et d'autre de la voirie construisent un effet de seuil très marqué.



Une fois ce seuil franchi, la perspective s'ouvre soudain grandement sur l'Est, laissant voir de nombreuses habitations, séparées de la route par un talus de faible hauteur doublé d'un fossé, le tout enherbé. Sur l'Ouest, la route reste bordée par des plantations, d'aspect ornementale, accompagnées d'un mur de clôture au-delà duquel on aperçoit le pignon d'une maison puis un hangar. Bien que le traitement soit différent entre le bord Est et Ouest de la voirie, la proximité d'éléments bâtis de chaque côté de la voie donne l'aspect d'un secteur habité.



L'approche de l'intersection marque le second tronçon paysager du secteur. Coté Est les éléments bâtis et voiries s'éloignent de la voie principale et en sont séparé par de vaste zones engazonnées. Coté Ouest, une lisière boisée apparait mais est également très éloignée de la voie principale par de grandes zones engazonnées. Ces grandes étendues d'herbes sont les reliquats de la gare initiale et de ses emprises foncières.

Plus l'on s'approche de l'intersection et plus la distance avec les éléments présents de part et d'autre s'agrandie. L'ensemble forme alors un semblant de vaste périmètre fermé qui délimite les abords de l'intersection.



On devine à l'Est les débuts plus marqués de l'urbanisation de centre bourg avec la voirie qui dessert la commune du Hinglé.



A l'Ouest, on aperçoit l'entrée des carrières, avec son caractère industriel (bâtiments, clôture, panneaux d'affichage)



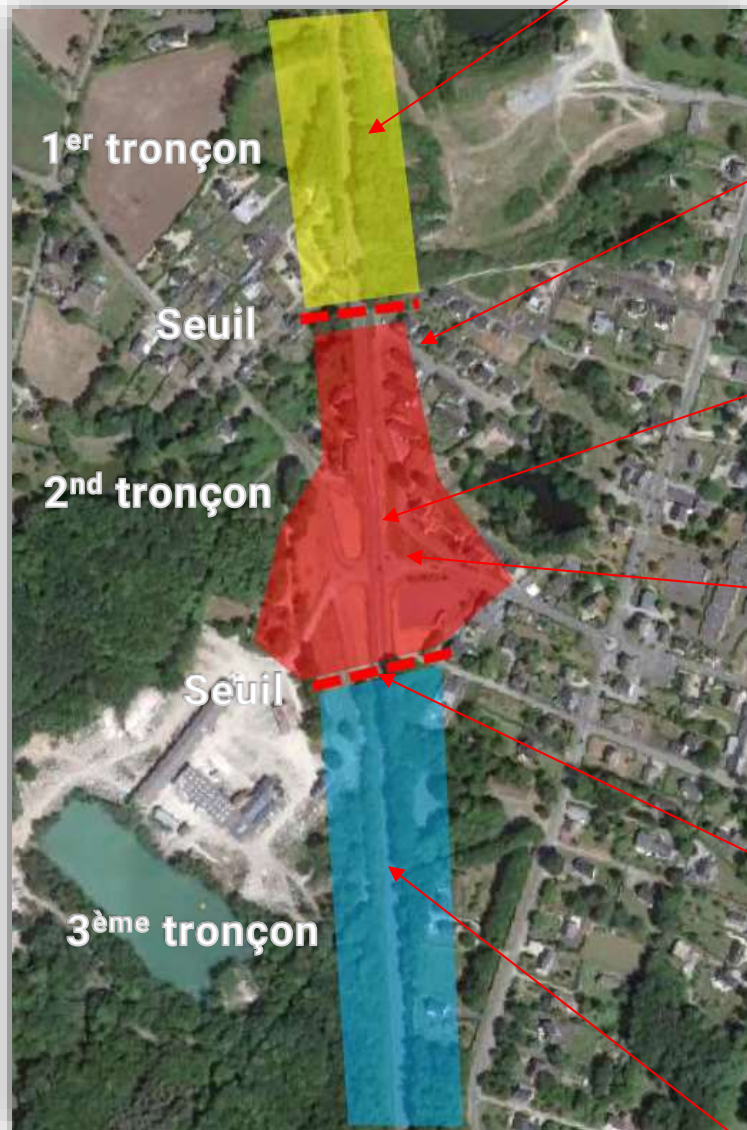
Le troisième tronçon est marqué par la végétation arborée qui encadre la voie au même moment de part et d'autre. Cet effet de seuil est très marqué et délimite clairement l'entrée ou la sortie de l'intersection.



Cet effet de seuil se poursuit par un encadrement de la voie par la végétation, qui plus est marquée par un encaissement de la voie sur l'Est, la détachant de plus en plus de ses abords.



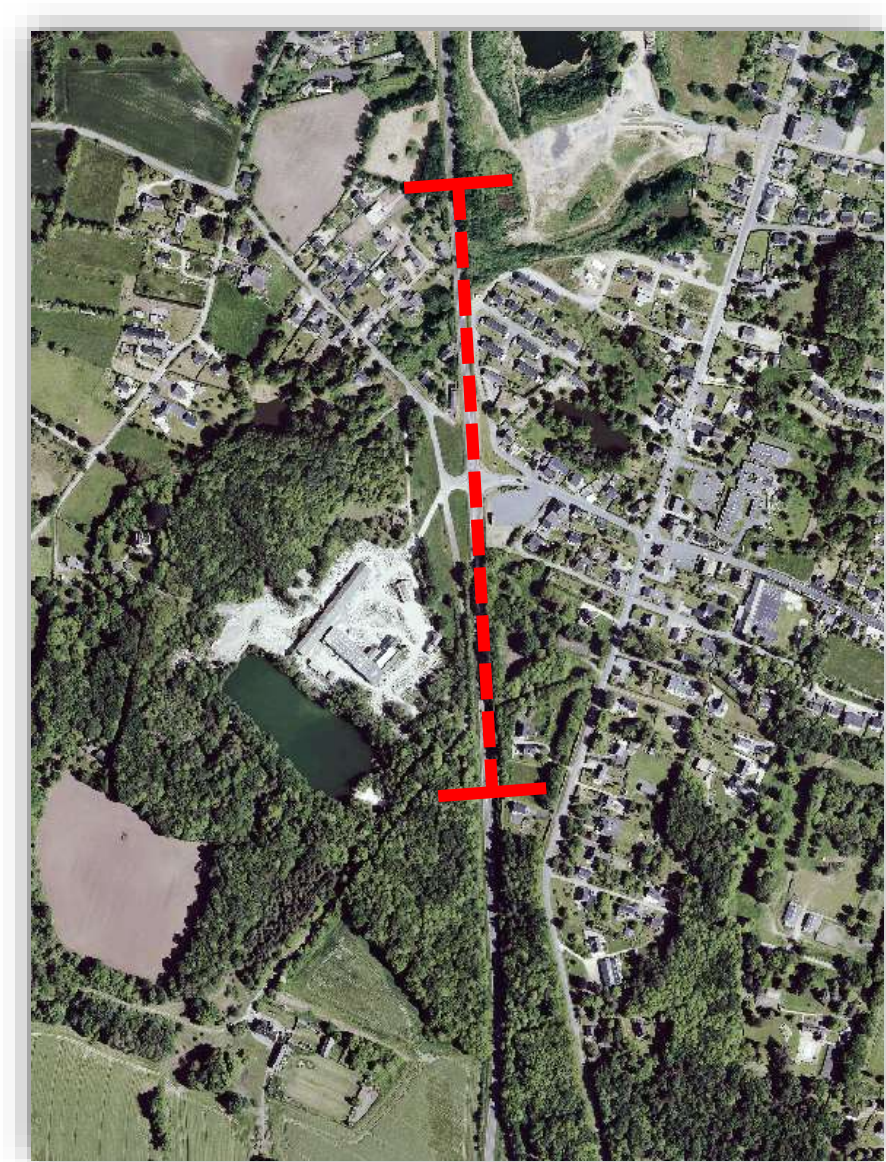
Carte de localisation des éléments paysagers :



Nouvelle délimitation de la marge de recul :

Comme le prévoit l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme, le Plan local d'urbanisme peut déterminer des règles d'implantation différentes si ce dernier comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Il est proposé de réduire la bande d'inconstructibilité existante de 75 m, en la fixant à 25m, sur un linéaire de 600m correspondant à la traversée de la partie dite « des granits » de la commune du Hinglé.



Tronçon concerné par la réduction de la bande inconstructible

Cette proposition se justifie par les éléments suivants

Prise en compte des nuisances :

- Le développement possible de l'activité liée aux carrières ne souffre pas des nuisances dues à la circulation. Les parties administratives de l'activité sont d'ores et déjà situées au sein de la bande de recul.
- Le secteur urbanisé de la commune du Hinglé comporte de nombreuses habitations déjà comprises dans la bande de recul. Les possibilités de constructions offertes par la réduction de cette dernière se concentreraient dans la partie Sud du tronçon, où la topographie existante avec la route encaissée forme un écran naturel.
- La partie centrale, constituée par l'accès au centre bourg de la commune, pourra supporter de nouvelles activités commerciales (projet de halles ouvertes par exemple) peu sensibles par leur nature aux nuisances liées à la circulation.

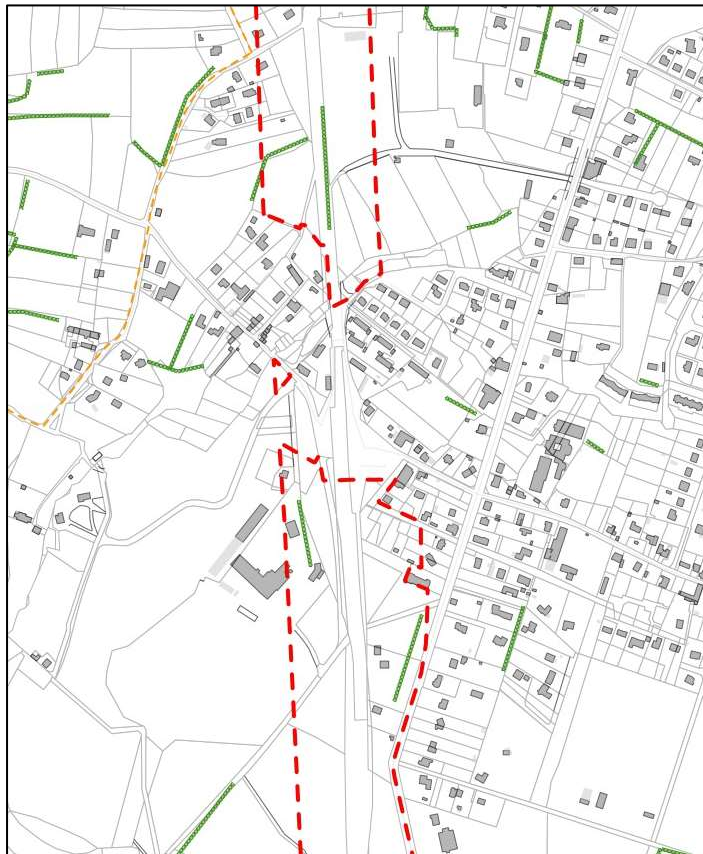
Prise en compte de la sécurité :

- L'ensemble des constructions existantes en bords de voirie sont séparées de celle-ci par de la topographie, de la végétation arborée, ou des aménagements type talus. La réduction de la bande inconstructible ne viendra pas réduire la sécurité des lieux.
- Le maintien de la végétation existante, via son inscription dans le document d'urbanisme en tant que patrimoine paysager à préserver, permettra de pérenniser dans le temps son action en matière de sécurité.

Prise en compte de la qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages :

- Pour le 1^{er} tronçon, constitué d'un rideau végétal important, le maintien de ce dernier est primordial à l'aspect paysager du site. Son classement en élément paysager à préserver du PLUi permettra de le pérenniser dans ce rôle.
- Le second tronçon nécessite un traitement paysager plus marqué du talus situé sur la partie Ouest afin d'assurer une transition réussie entre la partie non urbanisée et la partie urbaine. La partie Est du secteur pourra accueillir une végétation plus dense et plus haute afin de marquer la vocation naturelle de l'espace. Cette végétation ne doit cependant pas venir impacter la visibilité du carrefour. L'entrée de la commune pourra également bénéficier d'un traitement mettant plus en valeur son patrimoine architectural grâce à une ouverture vers celui-ci, plutôt que le traitement actuel venant accompagner la voirie et créant un effet d'entonnoir.
- Pour le 3^{ème} tronçon, de la même manière que pour le premier, la présence importante de rideaux végétaux en bord de voirie vient masquer les constructions voisines existantes ou à venir. Le maintien de cette végétation est primordial dans le contexte paysager du site. Un classement au PLUi est également à mettre en place.

Bande inconstructible existante :



Bande inconstructible projetée :

