



Direction générale territoires
Délégation Châteaubriant

Service développement local

Affaire suivie par :
Magali MONNIER
Tél. 02.44.44.11.16

Référence : S2025-10-0409

Monsieur Alain GUILLOIS, Maire
Hôtel de Ville
1 bis rue de l'espérance
44110 LOUISFERT

Objet : Projet arrêté de PLU – Commune de Louisfert – Dossier U-25-UDLC-004

Monsieur le Maire,

Par courrier en date du 18 juillet dernier, vous avez sollicité l'avis du Département de Loire-Atlantique sur le projet arrêté de votre PLU. Par cette présente, je tiens à apporter les éléments suivants à votre connaissance :

A. Prise en compte du schéma directeur des mobilités du Département

Un nouveau schéma directeur des mobilités et les livrables associés (le règlement de la voirie départementale et la nouvelle catégorisation du réseau) ont été approuvés par l'assemblée départementale le 14 octobre 2024.

Or, en pages 107 et 108 du rapport de présentation et en page 120 des justifications, vous faites référence à l'ancien schéma directeur routier du Département. Aussi, je vous invite à prendre en compte le nouveau schéma directeur des mobilités approuvé en 2024.

Vous trouverez ci-après les liens correspondants :

- Schéma directeur des mobilités :

https://www.loire-atlantique.fr/44/deplacements/schema-directeur-des-mobilites-2024-2030/c_1481576

- Le règlement de voirie départementale :

https://inforoutes.loire-atlantique.fr/44/projets-routiers/le-reglement-de-la-voirie-departementale-de-loire-atlantique/info_83440.

Ce nouveau schéma directeur des mobilités prévoit une nouvelle catégorisation du réseau, établie suivant l'usage des voies, qui traduit la volonté départementale d'optimiser le réseau routier actuel plutôt que de rechercher son développement, dans un souci de sobriété foncière et de préservation de l'environnement.

Dans ce contexte, il apparaît indispensable de concentrer les efforts de chacun sur la préservation du niveau de service du réseau routier départemental existant. Il s'agit notamment, en limitant les constructions le long d'axes routiers, d'éviter de créer aujourd'hui les nuisances sonores de demain et les plaintes de riverains auxquelles le Département ne pourra donner suite. Par ailleurs, ces évolutions, en cohérence avec la

politique de revitalisation des centres-bourg portée par le Département, limiteront l'étalement urbain et le mitage du territoire.

Nous vous invitons donc à faire référence à ce nouveau schéma directeur des mobilités dans le rapport de présentation de votre PLU.

a. Application des marges de recul

Les évolutions, vis-à-vis du précédent schéma départemental, peuvent concerner un changement de catégorisation de certaines routes départementales et/ou une évolution des dispositions d'urbanisme applicables aux routes départementales classées Routes Principales de Catégorie 1 (RP1).

La commune de Louisfert est traversée par les routes départementales suivantes :

- **RD 771 classée dans le réseau prioritaire 1 et également route à grande circulation (RGC) ;**
- **Les RDs 35, 40, 46 et 235 classées dans le réseau de desserte locale 2 et permettant la desserte de proximité.**

À chaque catégorie de voie correspond un niveau de service qui se traduit par des prescriptions en matière d'urbanisme, détaillées ci-après pour les routes départementales présentes sur votre commune :

Hiérarchisation des routes départementales	Créations d'accès	Reculs
Réseau principal de Catégorie 1	Toute création d'accès est interdite	Hors agglomération, les constructions doivent respecter les reculs suivants : - 100 mètres minimum par rapport à l'axe de la voie pour les constructions sensibles au bruit (habitations, établissements médicaux-sociaux, scolaires et de tourisme). - 35 mètres minimum par rapport à l'axe de la voie pour les constructions à usage d'activités non sensibles au bruit.
Réseau principal de catégorie 2 / Réseau de desserte locale 1	Toute création d'accès est interdite hors agglomération.	Hors agglomération, les constructions doivent respecter une marge de recul de 35 mètres minimum par rapport à l'axe de la voie.
Réseau de desserte locale 2	Les créations d'accès sont autorisées sous réserve du respect des conditions de sécurité et de visibilité.	Hors agglomération, les constructions doivent respecter une marge de recul de 25 mètres minimum par rapport à l'axe de la voie.

Concernant **la RD 771, route - départementale classée à grande circulation (RGC)**, l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme précise qu'hors agglomération et en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans

une bande de 75 m de part et d'autre de l'axe de la route, et de 100 m pour les déviations et voies express.

Aussi, dans ce cas particulier, s'agissant des bâtiments sensibles au bruit, le retrait de 100 m par rapport à l'axe de la voie doit être retenu.

La traduction réglementaire de ces dispositions doit apparaître dans votre futur PLU. Les marges de recul le long de la RD 771 devront ainsi être de 75 m le long de la zone d'activités de la Bergerie et de 100 m sur le reste du linéaire. Ces prescriptions doivent être reprises en pages 21, 53, 68, 90 du règlement écrit, au plan de zonage, page 121 des justifications, pages 46 et 47 de l'évaluation environnementale.

Vous avez fait le choix de prévoir des dispositions générales applicables à toutes les zones (ex : page 21 pour ce qui concerne la voirie départementale). Ces règles sont parfois retraduites dans certains règlements de zonage et parfois non, ce qui peut porter à confusion. Nous vous invitons à adopter une rédaction similaire dans les différents règlements de zonage ou de conserver les règles applicables à la voirie départementale uniquement dans les dispositions générales.

Dans le règlement littéral, les marges de recul et restrictions d'accès relatives à la RD 235 ont été oubliées.

Concernant les **changements de destination** : Les bâtis qui présentent un intérêt patrimonial, situés dans l'emprise de la marge de recul d'une route départementale, sont autorisés à changer de destination sous réserve d'un accès satisfaisant depuis la RD (si le bâti est desservi par une RD) et sous réserve qu'il soit précisé au pétitionnaire que, du fait de sa situation, dans l'emprise d'une marge de recul, aucune suite ne sera donnée aux éventuelles requêtes relatives au bruit des futurs riverains. **Deux bâtiments au lieu-dit « La Louche » et au lieu-dit « La Treslais » le long de la RD 35 sont concernés par ces prescriptions.**

Enfin, nous vous invitons à actualiser les données trafic des routes départementales, indiquées en pages 109 et 110 du rapport de présentation, en vous référant aux données de trafic plus récentes à savoir, 9714 véhicules/jour dont 11,2% de poids lourds pour la RD 771 (données 2023) et 2820 véhicules/jour, dont 3,4% de poids lourds pour la RD 35 (données 2021).

b. Application du règlement de la voirie départementale

Le règlement du PLU reprend bien pour les zones A et N les prescriptions des articles 35 et 36 du règlement de la voirie départementale. Ces articles concernent respectivement les prescriptions en matière d'implantation d'éoliennes et de panneaux photovoltaïques.

En page 105 du règlement, il convient de modifier la mention de la RD 178 (qui n'est pas présente sur le territoire), par la RD 771.

Concernant le paragraphe ci-dessous présent dans les règlements des zones A et N, merci de préciser que :

« Concernant la dérogation relative aux constructions nécessaires à l'exploitation et à la gestion de la voirie et des réseaux situés dans le domaine public départemental, les constructions devront respecter un recul minimal de 7 mètres par rapport au bord de la chaussée de la route départementale. »

Les prescriptions de l'article 34 du règlement de la voirie départementale indique que cette dérogation s'applique à toutes les implantations de locaux techniques non soumis à l'application du droit des sols en bordure de routes départementales et pas seulement aux constructions nécessaires à l'exploitation et à la gestion de la voirie et réseaux situés sur le domaine départemental.

Cette prescription devra être reprise dans tous les zonages du règlement.

Page 21 du règlement, la mention : « Les excavations et exhaussements en bordure de route départementale doivent respecter les dispositions des articles 34 et 35 du règlement de voirie départementale. » n'existe plus dans le nouveau règlement de voirie départementale. Il convient de la supprimer.

- *Qualification des entrées de villes*

Si la commune envisage de traiter la (re)qualification des entrées de ville (page 14 du PADD), il conviendra de veiller à associer le service aménagement de la délégation de Châteaubriant lorsque des routes départementales sont concernées par ces projets.

- *Nuisances sonores*

« L'article L-572-7 du Code de l'Environnement précise que les plans de prévention du bruit dans l'environnement relatifs aux infrastructures routières autres que les routes faisant partie du domaine routier national sont établis par les collectivités territoriales dont relèvent ces infrastructures. En conséquence tout gestionnaire d'infrastructures routières ayant fait l'objet d'une cartographie du bruit est tenue de réaliser un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement. »

Aussi, le Département a adopté le 14 octobre 2024 son Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement (PPBE) qui identifie, conformément à la réglementation, les routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an, et liste les actions permettant de réduire les nuisances sonores. Le lien vers le document est celui-ci : https://www.loire-atlantique.fr/44/deplacements/plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement/c_1303841

En page 128 de l'état initial de l'environnement, je vous invite à vous référer au PPBE du Département réalisé pour le réseau routier départemental.

B. Prise en compte du schéma départemental des mobilités dans les OAP

a. Rue Saint-Jacques

Le site est bordé au sud par la RD 40 en secteur aggloméré. L'OAP prévoit la réalisation d'environ 35 logements sur cette parcelle de 2,6 ha à raison d'environ 13,5 logs/ha (densité très en-deçà de ce qu'on pourrait attendre). La desserte du site (VL et piétonne) est envisagée via la voie communale, rue Saint-Jacques, qui se raccorde à la RD 40.

Il conviendra de se rapprocher du service aménagement de la délégation de Châteaubriant pour s'assurer de la faisabilité d'un accès VL et piéton sur la RD 40 et des conditions d'aménagement à mettre en œuvre pour consolider la sécurité des usagers. Il conviendra également de vérifier au moment de la conception du projet qu'il n'y a pas d'impact en termes de sécurité et de fluidité du trafic par un travail concerté avec le Département sur les accès de cette opération sur la RD 40.

Il est regrettable que les aménagements cyclables ne soient pas envisagés pour relier le futur quartier au tissu urbain existant.

b. Rue de l'espérance

Le site est bordé au sud par la RD 46 en secteur aggloméré. L'OAP prévoit la réalisation d'environ 20 logements sur cette parcelle de 1,2 ha à raison de 16,7 logs/ha (densité toujours faible). La desserte du site (VL et piétonne) est envisagée via la RD 46.

Là encore, il conviendra de se rapprocher du service aménagement pour s'assurer de la faisabilité d'un accès VL et piéton sur la RD 46 et des conditions d'aménagement à mettre en œuvre pour assurer la sécurité des usagers. Il conviendra également de vérifier au moment de la conception du projet qu'il n'y a pas d'impact en termes de sécurité et de fluidité du trafic par un travail concerté avec le Département sur les accès de cette opération sur la RD 46.

Nous regrettons à nouveau que les aménagements cyclables ne soient pas envisagés pour relier le futur quartier au tissu urbain existant.

c. La Bergerie

Le site est bordé au nord par la RD 771 hors agglomération. L'OAP prévoit une opération à vocation économique sur cette parcelle de 4,7 ha. Le site sera desservi par la voie communale « rue des Coquelicots ». La marge de recul de 75m, pour les bâtiments non sensibles au bruit, est à identifier au schéma de l'OAP pour s'assurer de sa bonne prise en compte.

C. Emplacements réservés

Un emplacement réservé est inscrit au nom du Département en vue d'aménager la RD 771 (pages 103 et suivantes des justifications).

Il conviendra de s'assurer que le classement en EBC de boisement à proximité ainsi que le classement des éléments du patrimoine naturel au titre de l'article L 151-23 à préserver n'empiètent pas sur cet ER.

D. Prise en compte des modes actifs et aire de covoiturage

Au rapport de présentation page 111, il est à souligner que la commune a réalisé un recensement des parkings VL mais aussi des parkings vélos existants sur le territoire. Sur les 9 parkings recensés, seul 1 concerne du stationnement pour vélos, ce qui est très restreint et ce qui nous amène à être en désaccord avec ce qui est indiqué page 112. Nous vous invitons donc à développer ce type de service sur les parkings les plus importants notamment ceux des équipements sportifs et festifs, ce type d'équipement favorisant la mobilité cyclable. Cette stratégie rejoindra celle évoquée page 117, à savoir sensibiliser les habitants aux changements de pratique et améliorer l'accessibilité aux mobilités douces. L'installation de box sécurisés (comme celui installé place de la mairie) ou plus simplement d'arceaux vélos peuvent être une réponse à cette ambition.

A la page 119 il convient de modifier le paragraphe en ajoutant les éléments en gras et en italique comme suit :

« Des aménagements ont été réalisés par la Communauté de communes Châteaubriant-Derval, ***en complément de la voie verte aménagée par le Département pour rejoindre Châteaubriant***, afin de connecter la voie verte à la gare. »

A la page 125, il convient de rectifier : la commune est traversée par un itinéraire cyclable, dénommée la Régalante, ***qui emprunte pour partie une ancienne voie ferrée aménagée en voie verte***. Itinéraire de plus de 275 km, il a été aménagé de Nantes au Mont-Saint-Michel en vue de créer un ***itinéraire cyclo touristique*** (et non de roller). L'objectif de cet ***itinéraire*** (et non voie verte), etc ...

Enfin, concernant la CVCB évoquée page 127, son fonctionnement demande de la pédagogie pour qu'il soit utilisé en conséquence. C'est pourquoi, il est proposé de modifier le paragraphe explicatif ainsi :

« La chaussée à voie centrale bidirectionnelle est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent en marche normale sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes et piétons sur la partie revêtue de l'accotement. Si les conditions de circulation impliquent des situations fréquentes de croisement, les véhicules motorisés peuvent être amenés à circuler de manière prolongée sur l'accotement. »

En définitive, le Département émet un avis favorable sur l'arrêt de votre PLU sous réserve des modifications souhaitées et développées par la présente. Par ailleurs, nous vous invitons à vous rapprocher du service Aménagement de la Délégation Territoriale de Châteaubriant (02.40.79.47.56) afin de travailler de concert sur la thématique des accès aux RD 40 et 46 évoquée ci-dessus.

Je vous remercie par avance de m'adresser le dossier complet lorsque le PLU sera exécutoire afin de l'intégrer dans la bibliothèque des documents d'urbanisme de l'ensemble des communes du Département, ainsi qu'un exemplaire informatique au format « pdf » si vous en disposez.

Dans cette attente, Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Président du conseil départemental
Le Vice-président solidarité et cohésion des territoires
Jean CHARRIER