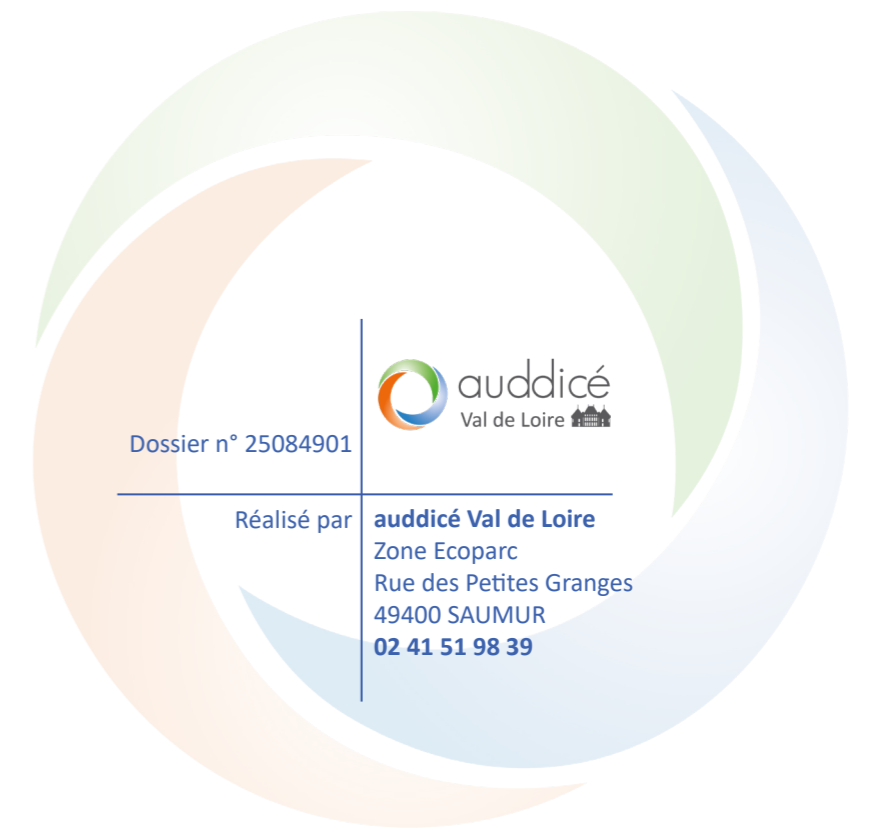




# PROJET D'INSTALLATION DE STOCKAGE DE DÉCHETS INERTES À MOZÉ-SUR-LOUET (49)

DOSSIER DE DÉROGATION A L'ARTICLE L.111-6 DU CODE DE L'URBANISME

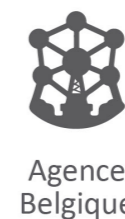




# Projet d'installation de stockage de déchets inertes à Mozé-sur-Louet (49)

DOSSIER DE DÉROGATION A L'ARTICLE L.111-6 DU CODE DE L'URBANISME

Version	Date	Rédacteur
V1	31/10/2025	Audrey LAVERSIN - Paysagiste Concepteur



Agir pour l'avenir  
de vos projets

[auddice.com](https://auddice.com)



## **TABLE DES MATIÈRES**

<b>Chapitre 1. CADRE GÉNÉRAL DE L'ÉTUDE</b>	<b>4</b>
1.1 Objectifs de l'étude	5
1.2 Rappel du cadre réglementaire	5
1.3 Bibliographie	5
1.4 Justification du projet	5
1.5 Présentation du site d'implantation	5
<b>Chapitre 2. DIAGNOSTIC</b>	<b>6</b>
2.1 Analyse du grand paysage	7
2.1.1 Contexte paysager	7
2.1.2 Les coteaux du Layon et de l'Aubance	7
2.2 Insertion du site dans le paysage	9
2.2.1 Insertion paysagère	9
2.2.2 Perceptions visuelles	9
2.2.3 Le site et ses abords	9
2.2.4 Accès au site	10
2.2.5 Présentation du projet de remise en état	11
2.2.6 Conclusion de l'étude d'impact paysagère	13
2.3 Contexte patrimonial	14
2.3.1 Le Val de Loire UNESCO	14
2.3.2 Les Monuments historiques	14
2.3.3 Les sites	14
2.3.4 Conclusion sur les impacts patrimoniaux	14
2.4 Synthèse des impacts du projet d'ISDI sur le paysage et le patrimoine	16
<b>Chapitre 3. JUSTIFICATION DE L'ABAISSEMENT DES MARGES DE REcul</b>	<b>17</b>
3.1 Justification de la demande de dérogation	18
3.1.1 Compatibilité de l'abaissement des marges de recul avec la prise en compte des nuisances	18
3.1.2 Compatibilité de l'abaissement des marges de recul avec la prise en compte de la sécurité	19
3.1.3 Compatibilité de l'abaissement des marges de recul avec la qualité architecturale, urbaine et paysagère	20
3.2 En conclusion	20

## **CHAPITRE 1. CADRE GÉNÉRAL DE L'ÉTUDE**

## 1.1 Objectifs de l'étude

L'étude suivante tient comme objectif la prescription d'un aménagement cohérent de la zone visée par ces dispositions, prenant en compte les différents critères définis dans l'article L111-8 du Code de l'urbanisme.

**La commune de Mozé-sur-Louet envisage la création d'un site de stockage de déchets inertes. La visée est de proposer un schéma d'aménagement du site qui prenne en compte les qualités du site et permette une bonne intégration de l'ISDI en entrée de bourg et le long de la voie concernée, à savoir la D160.**

Le projet doit concilier :

- Intégration de la zone dans son environnement naturel ;
- Prise en compte des besoins liés à l'accessibilité de la zone.

La route D160 est considérée comme « route à grande circulation » selon Décret n° 2009-615 du 3 juin 2009. Par conséquent, la zone qui borde la RD160 est concernée par une bande d'inconstructibilité de 75 mètres de part et d'autre de la voie, mesurée à partir de l'axe central.

## 1.2 Rappel du cadre réglementaire

L'article L-111-6 du code de l'urbanisme vise à obliger les communes qui souhaitent développer l'urbanisation dans leurs entrées de ville à mener au préalable une réflexion sur la qualité urbaine, paysagère et architecturale de l'aménagement dans leurs documents d'urbanisme. Pour cela, il institue une bande inconstructible de part et d'autre des autoroutes et grandes routes, interdiction à laquelle les communes peuvent déroger à condition de réaliser une étude.

Les articles L111-6 et suivants du code de l'urbanisme sont rédigés comme suit :

« L111-6 : En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L141-19. »

« L111-7 : L'interdiction mentionnée à l'article L111-6 ne s'applique pas :1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;4° Aux réseaux d'intérêt public. Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. »

« L111-8 : Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-6 lorsqu'il 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. »

## 1.3 Bibliographie

Les principaux documents consultés sont :

- Demande d'enregistrement, Mars 2024, GEOSCOPI ;
- Notice paysagère et patrimoniale, Mars 2025, Auddicé Val de Loire ;
- Atlas des paysages des Pays de la Loire, 2015 ;
- Atlas des Patrimoines.

## 1.4 Justification du projet

La société TPPL a exploité entre 2007 et 2013 une Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) située au lieu-dit « La Boirie », sur les parcelles ZS51 et D1240 de la commune de Mozé-sur-Louet, qui représentait une surface d'environ 9 ha. Ce site a été remis en état à la fin de son exploitation. Il est aujourd'hui non exploité et l'arrêté préfectoral d'exploitation est caduc.

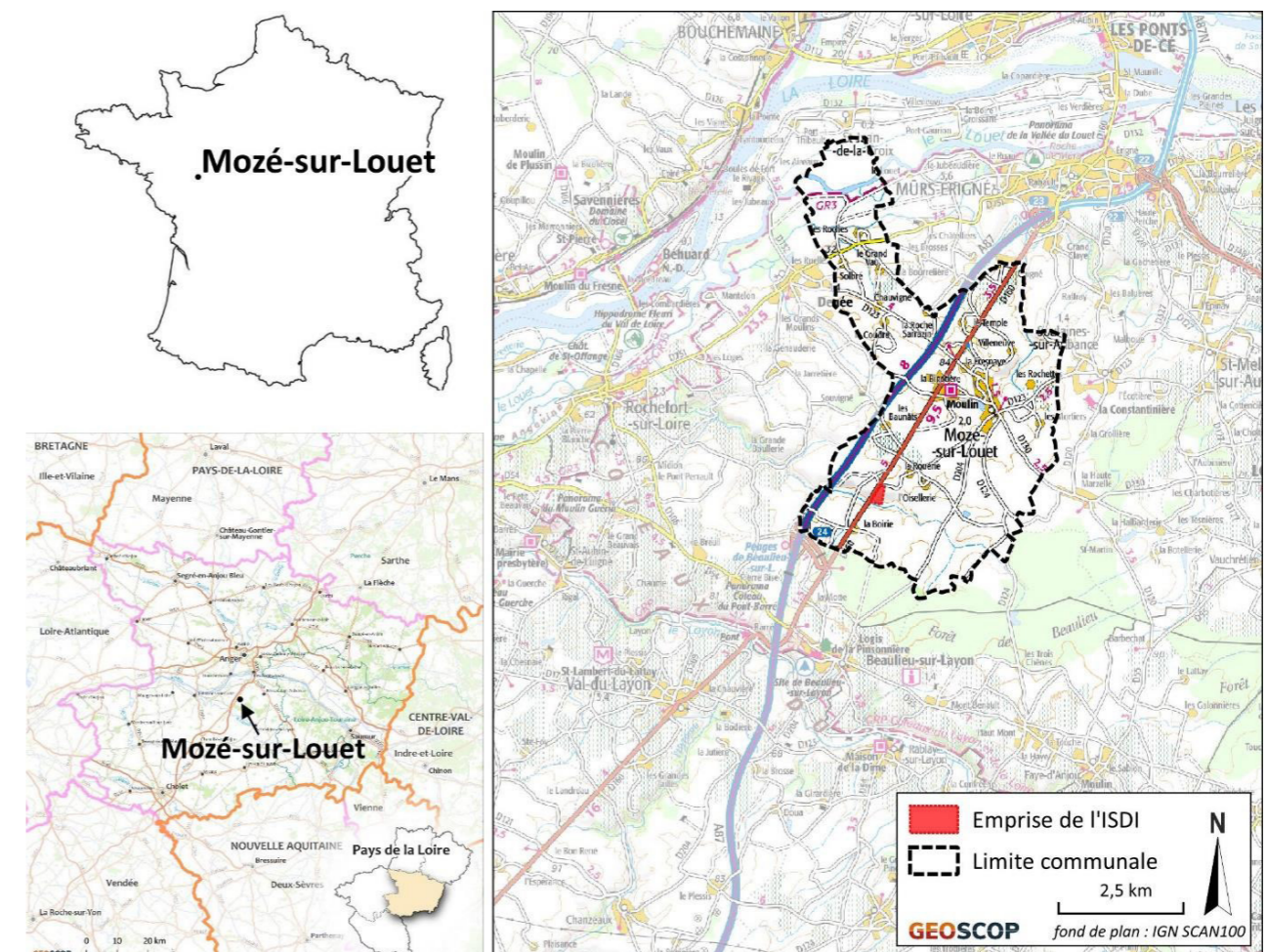
Suite à la fermeture de l'ISDI exploitée par TPPL sur la commune de la Meignanne et au manque d'exutoire pour les déchets inertes sur le secteur d'Angers, l'entreprise souhaite déposer un dossier d'Enregistrement complet pour reprendre une activité d'ISDI sur ce site au droit de la parcelle ZS 51 ainsi que sur la parcelle voisine ZS 50 aujourd'hui utilisée pour l'agriculture. L'objectif principal du projet est de remblayer l'espace situé au pied de l'ancienne butte de remblais existante. Les déchets inertes proviendraient uniquement des chantiers de TPPL.

La surface totale du projet d'ISDI est de 64 049 m<sup>2</sup>. La capacité de stockage du site prévue est de l'ordre de 170 000 m<sup>3</sup> sur les 10 prochaines années, soit une quantité annuelle moyenne de 17 000 m<sup>3</sup>/an et une quantité annuelle maximale de 34 000 m<sup>3</sup>/an.

## 1.5 Présentation du site d'implantation

Le site se trouve sur la commune de Mozé-sur-Louet dans le département du Maine-et-Loire (49), au lieu-dit « La Boirie » au sud-ouest d'Angers.

L'emprise du projet d'ISDI est localisée au sud-ouest du bourg de Mozé-sur-Louet et est bordée par la route départementale n° 160, permettant d'accéder au site.



Carte 1. Situation régionale du site  
Source : Demande d'enregistrement — Mars 2024

## CHAPITRE 2. DIAGNOSTIC

## 2.1 Analyse du grand paysage

### 2.1.1 Contexte paysager

Si les limites administratives ne s'appliquent pas aux paysages, les atlas paysagers départementaux ou régionaux les distinguent par ensembles et unités. D'après l'Atlas des paysages des Pays de la Loire, le site est inclus au sein de l'unité paysagère des « coteaux du Layon et de l'Aubance », plus précisément dans la sous-unité « Les coteaux du Layon », marqués par des paysages de plateaux viticoles incisés, qui prend appui au sud sur une alternance entre forêts et bocage (Beaulieu-sur-Layon et Brissac).

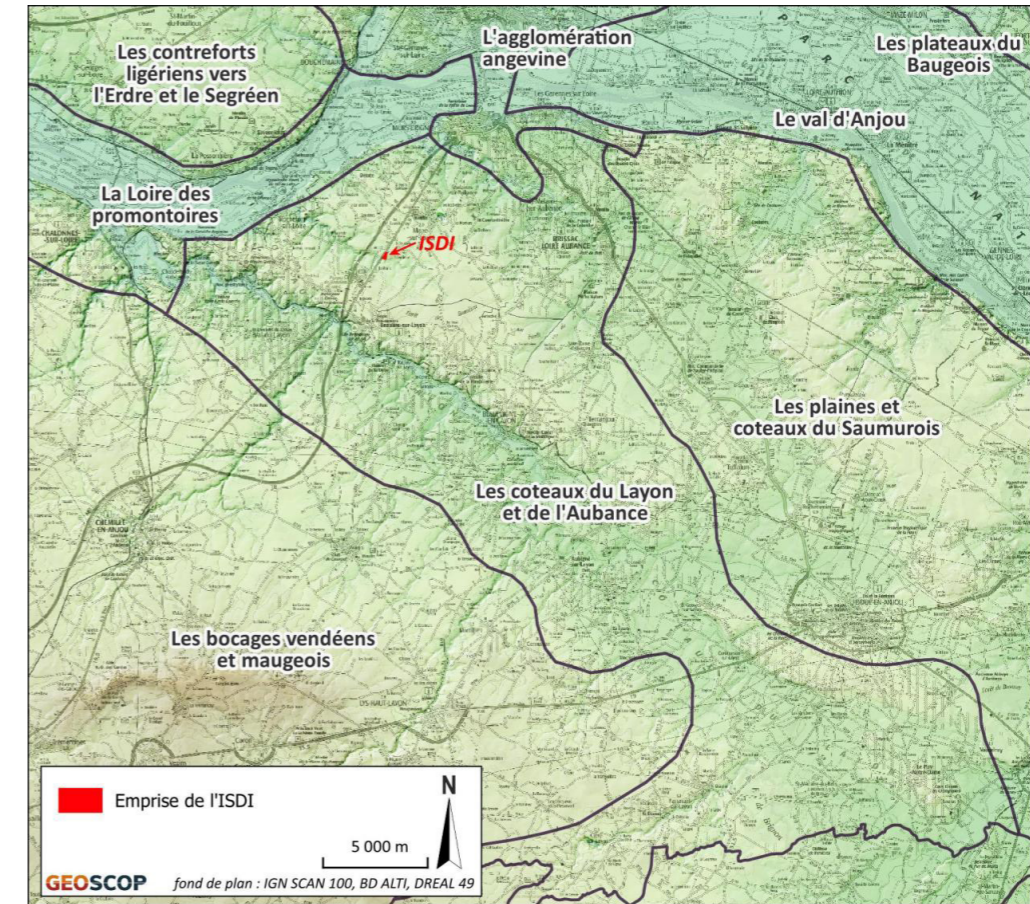
L'atlas paysager a identifié plusieurs enjeux pour l'unité paysagère « Les coteaux du Layon et de l'Aubance » :

- Valoriser la dimension patrimoniale identitaire des vallées du Layon et de l'Aubance ;
- Assurer le maintien des activités agricoles ;
- Adapter les développements résidentiels à leur contexte paysager ;
- Faciliter l'intégration qualitative des infrastructures et zones d'activités.

### 2.1.2 Les coteaux du Layon et de l'Aubance

L'unité paysagère des coteaux du Layon et de l'Aubance se situe à l'interface entre le bassin parisien à l'est et le Massif armoricain à l'ouest. Cette unité est marquée par un accident géologique majeur, la faille du Layon, qui s'étire sur 120 km entre Blain (Loire-Atlantique) et Doué-la-Fontaine (Maine-et-Loire) et au pied de laquelle coule la rivière du même nom. Elle juxtapose deux domaines de socle ayant subi une histoire géodynamique différente. Cet événement confronte et associe pierres calcaires (exploitées anciennement pour la fabrication de la chaux) et socle granitique. Il induit des effets de parois, un relief abrupt qui définit le coteau rive droite de la rivière, coteau escarpé, dont l'origine résulte de l'émergence du massif alpin au secondaire.

Au pied des coteaux calcaires, le Layon utilise la longue fracture du sous-sol (relief de faille). Sa vallée est profonde, étroite et encaissée, soulignée par une végétation dense et des coteaux abrupts. Dans cette coulée verte, la fraîcheur des berges contraste avec l'aridité des coteaux.



Carte 2. Unités paysagères de la région sud-angevine aux alentours du projet d'ISDI  
Source : Demande d'enregistrement — Mars 2024

Bloc-diagramme de l'unité paysagère des coteaux du Layon et de l'Aubance (36)

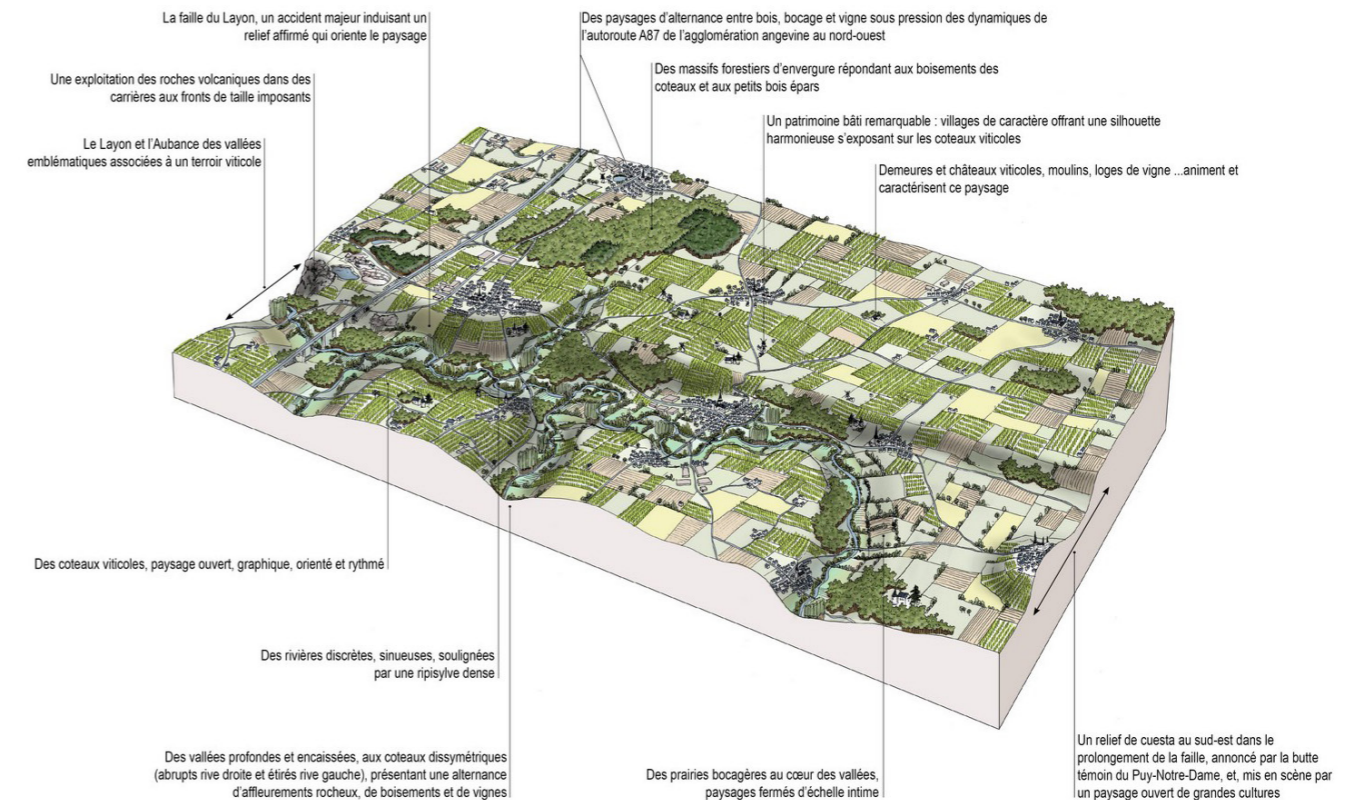


Illustration 1. Bloc-diagramme de l'unité paysagère des coteaux du Layon et de l'Aubance  
Source : Atlas des paysages des Pays de la Loire

### ■ La Loire et ses affluents

La vallée de la Loire est ici présente de manière marginale sur l'aire d'étude. Seul le coteau sud de la vallée est présent. Ce coteau est entaillé par des vallées perpendiculaires qui incisent le plateau profondément et forment des paysages resserrés et intimes, aux pentes boisées ou cultivées (vignes) ou parfois même laissant apparaître la roche. Il s'agit notamment des vallées de l'Aubance, du Layon et du ruisseau de la Besnarderie.



**Photographie 1.** Coteau abrupt rocheux de la vallée du Layon

### ■ Le plateau de l'Aubance

Le plateau de l'Aubance domine la Loire sur sa rive gauche depuis Saint-Saturnin jusqu'au couloir du Layon au sud. Rythmé par des vallonnements doux, ce terrain schisteux présente une alternance de paysages viticoles soulignant les mouvements des reliefs, de séquences bocagères et de vallons boisés. Ponctuellement à la faveur d'un léger vallonnement et d'une maille bocagère plus lâche apparaissent de belles demeures ou les clochers des villages implantés sur le coteau.



**Photographie 2.** Paysage mêlant viticulture et trame bocagère

### ■ Les paysages viticoles

Le territoire est marqué au nord comme au sud par des paysages viticoles remarquables. Ces paysages accompagnent les vallées de l'Aubance et du Layon. Les rangs réguliers suivent les courbes des reliefs et accompagnent les vues dominantes sur la Loire. Au sein de ce paysage de vigne, les clos ou grands domaines, les hameaux ou villages viticoles, les moulins, la cabane de vigne constituent un important patrimoine bâti de qualité qui participe à la composition et au caractère remarquable de ce paysage reconnu et identitaire.



**Photographie 3.** Ouvertures visuelles importantes dans le paysage viticole



**Photographie 4.** Domaine viticole remarquable par l'architecture de son domaine et sa situation en promontoire

## 2.2 Insertion du site dans le paysage

### 2.2.1 Insertion paysagère

Le site du projet se localise à la limite entre Mozé-sur-Louet et la commune de Beaulieu-sur-Layon, non loin de la forêt de Beaulieu, élément qui marque le paysage de cette unité. Le futur site de l'ISDI est en fond de talweg, et s'inclut dans un paysage d'alternance de bois, bocage, parcelles agricoles et vignes. Les vignes des coteaux viticoles du Layon sont la principale composante végétale du secteur. Ces coteaux viticoles constituent des paysages ouverts, harmonieux et homogènes.

Le caractère monospécifique des cultures et les importantes relations de covisibilités confèrent à ce territoire une grande sensibilité à toute évolution qui devient de fait facilement visible. Le paysage est également marqué par la présence de haies.

### 2.2.2 Perceptions visuelles

Le site est actuellement composé d'une parcelle agricole, de zones en friche, de franges boisées et de bosquets. Le secteur d'étude présente un relief, oscillant entre les cotes +60 et +84 m NGF dans les terrains proches du site. Le ruisseau de la Planche le borde au sud selon un axe est-ouest, en empruntant ensuite un busage sous la RD160. Ce ruisseau est situé au fond d'un talweg marqué qui dessine le relief local.

Les parcelles en périphérie sont de taille moyenne, accueillant alternativement des cultures agricoles classiques du secteur (céréales notamment) et des coteaux viticoles. Les massifs boisés sont également présents, un bois s'étendant sur près de 20 ha est directement présent au contact de l'ISDI sur des secteurs au sud et au sud-est.

La carte des visibilitées (**Carte 3**) montre les secteurs d'où l'emprise de l'ISDI est potentiellement visible à courte ou moyenne distance. Ces visibilitées peuvent être totales, filtrées et/ou tronquées, et concerner le site dans son intégralité ou simplement une infrastructure en lien avec l'exploitation de l'ISDI.

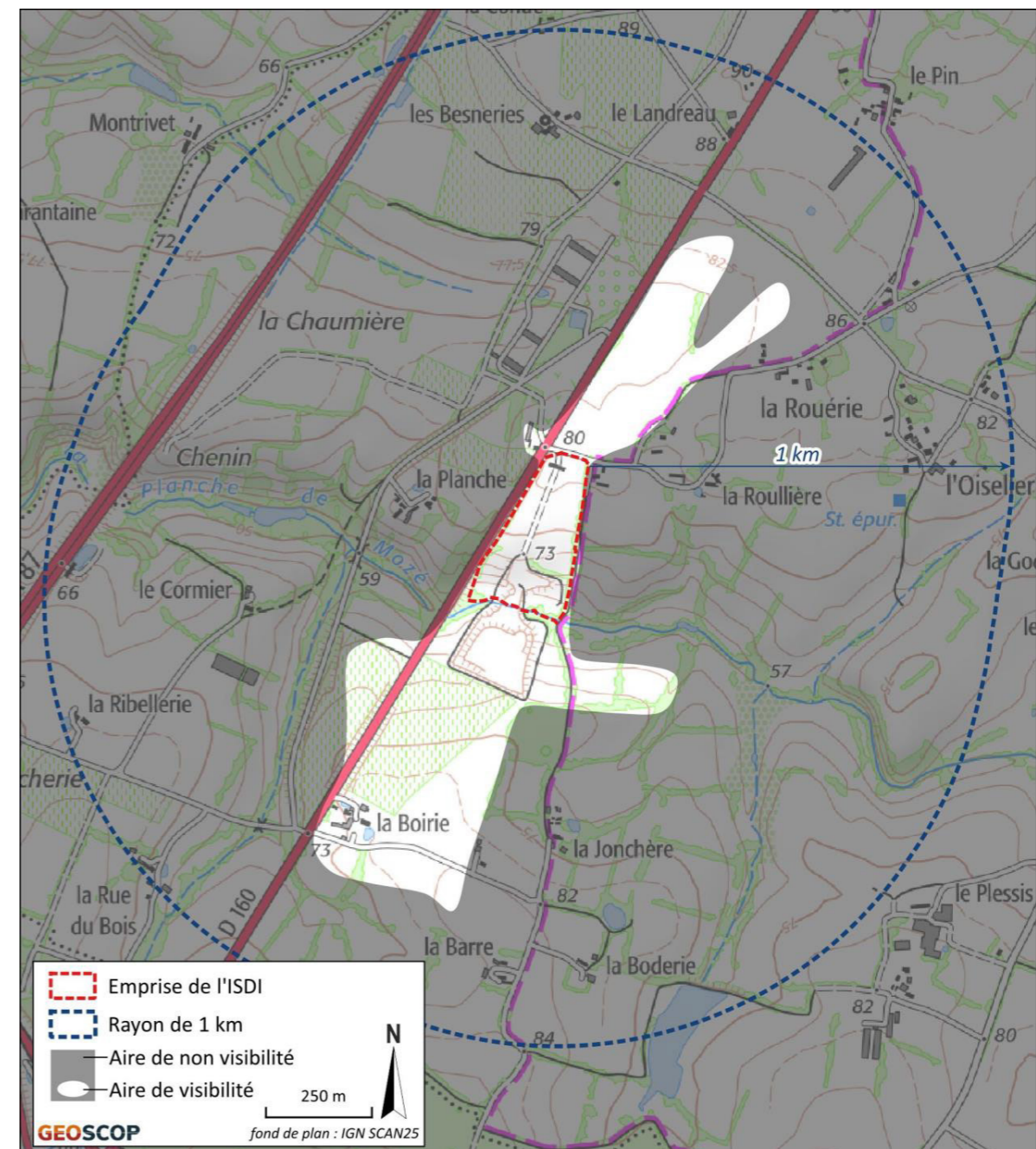
**Le projet d'ISDI ne présente qu'une visibilité très limitée qui se concentre sur la D160 et les axes routiers proches.** L'emplacement du futur site de l'ISDI est ainsi visible du hameau de la Boirie dans la partie sud, et également au niveau du garage dans la partie nord du site de l'autre côté du carrefour qui fait l'accès au site (uniquement l'accès au site est visible depuis le garage), ainsi que dans toute la partie nord. L'essentiel des vues se localise donc au niveau des axes routiers. Le futur site n'est pas visible des habitations de la Croix-Hubert.

### 2.2.3 Le site et ses abords

La parcelle ZS 51 est un terrain sans usage en friche qui est constitué d'une butte de remblai boisée dans la partie sud (**Illustration 2 et 3**). Cette butte a pour origine l'ancienne activité d'ISDI réalisée par TPPL sur le site. La parcelle ZS 50, accolée à la parcelle ZS 51, est utilisée pour l'agriculture, notamment la culture de céréales (**Illustration 2 et 3**). Ces deux parcelles sont orientées nord-sud, bordés à l'ouest par la RD n° 160 et au sud par le ruisseau de Planche selon un axe est-ouest en empruntant un busage sous la RD n° 160. L'entrée du site est localisée dans la partie nord des deux parcelles et représente l'altitude la plus élevée (+81,5m NGF). Enfin, une voie de circulation vers le site de l'ancienne ISDI, située entre les parcelles ZS50 et ZS51 est encore présente et sera utilisée dans le cadre de la future exploitation.

Quelques habitations sont présentes à proximité des limites d'emprise, une au nord-ouest, de l'autre côté de la RD160 et deux autres habitations au nord-est, de l'autre côté du chemin rural « de la Jonchère au Pré Hubert ».

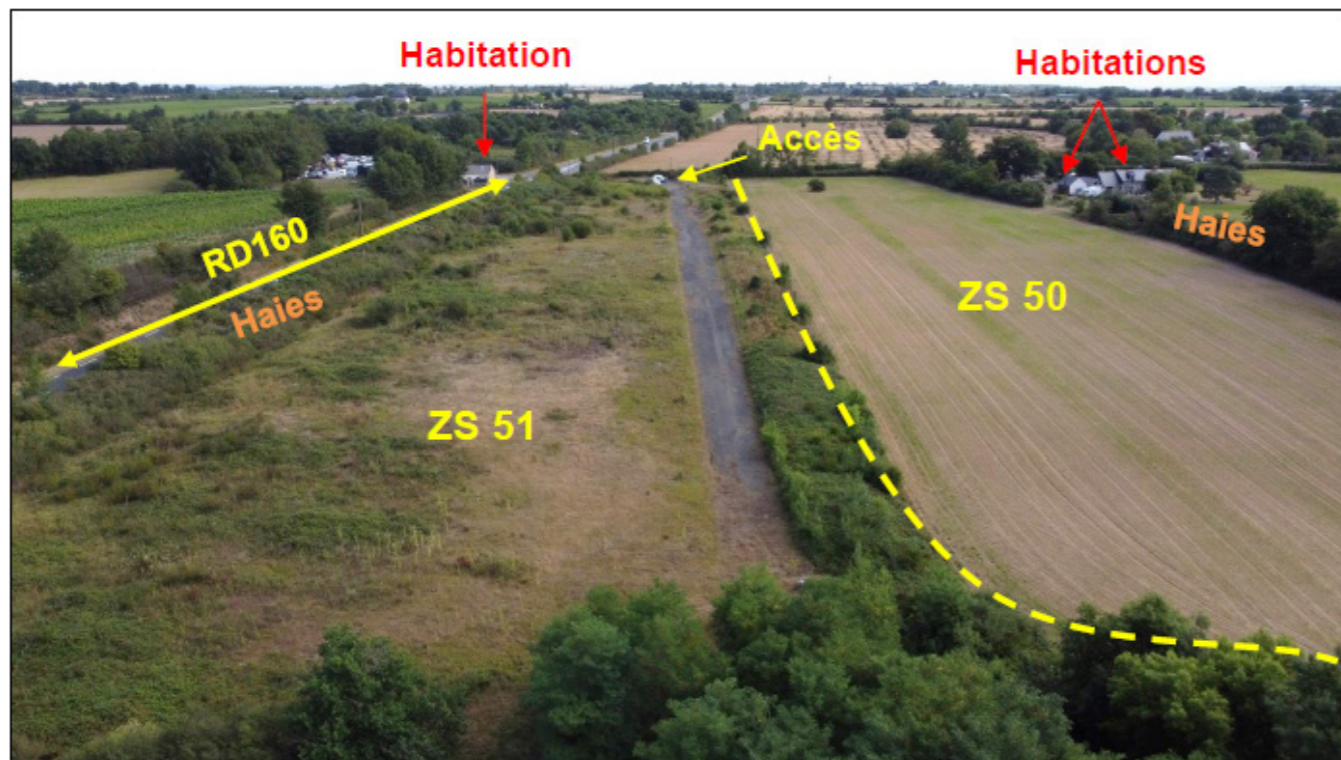
**Le site est entouré de haies arborées qui seront conservées et renforcées sur la bordure ouest, nord et est.**



**Carte 3.** Visibilité du site dans le paysage  
Source : Demande d'enregistrement — mars 2024



**Photographie 5.** Haies en limite de site  
Source : Demande d'enregistrement — mars 2024



**Illustration 2.** Parcelles ZS 50 et ZS 51 (vue du nord)  
Source : Demande d'enregistrement — Mars 2024



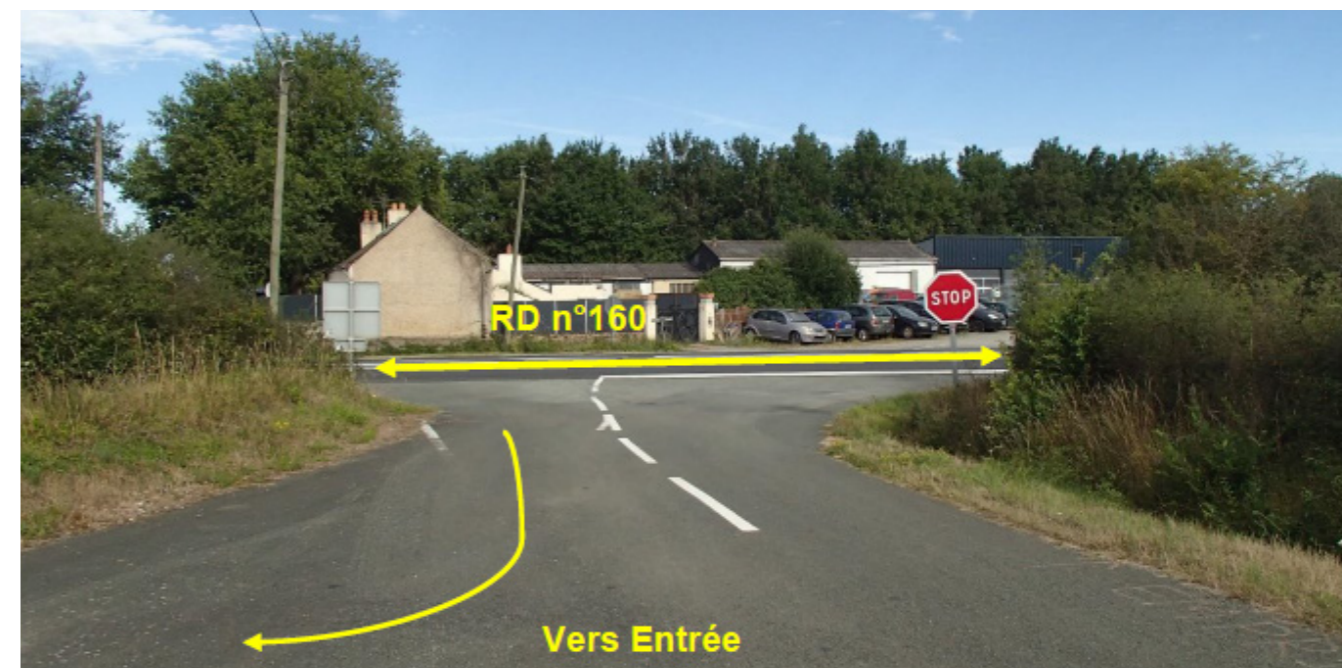
**Illustration 3.** Parcelles ZS 50 et ZS 51 (vue du sud)  
Source : Demande d'enregistrement — Mars 2024

## 2.2.4 Accès au site

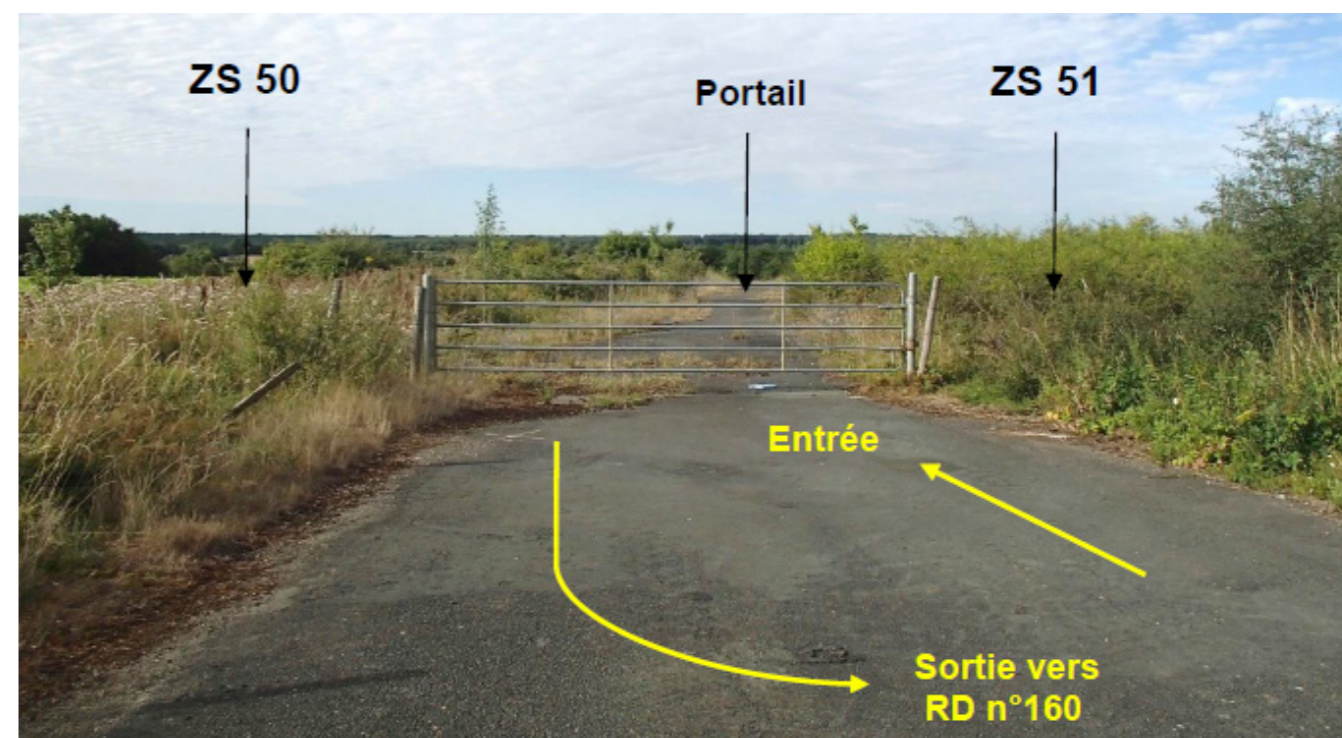
Dans le secteur, les voies principales du réseau routier s'organisent entre :

- L'autoroute A 87 à l'ouest (axe Angers — Cholet) ;
- La RD n° 160 qui borde le site à l'ouest ;
- La voie communale n° 147 qui permet d'accéder à l'entrée du site ;
- Le chemin rural de la Jonchère au Pré Hubert qui longe le site à l'est.

L'accès au site situé au nord-ouest s'effectue par la route départementale RD n° 160 puis par la VC n° 147.



**Photographie 6.** Entrée du site par la RD n° 160  
Source : Demande d'enregistrement — mars 2024



**Photographie 7.** Entrée du projet d'ISDI de « La Boirie »  
Source : Demande d'enregistrement — mars 2024

## 2.2.5 Présentation du projet de remise en état

TPPL envisage de réaménager le futur site d'ISDI en plantations sur le pourtour du projet et en zone agricole pour le pâturage du bétail dans la partie centrale.

Le remblayage du site avec des matériaux inertes non recyclables se fera jusqu'à la cote maximale de +84 m NGF.

Pour atteindre l'objectif de remise en état mentionné ci-dessus, les aménagements prévus sont les suivants :

- Mise en place d'une couche de 20 cm environ de terre végétale sur les talus ;
- Ensemencement avec un mélange adapté au sol permettant de recréer un tapis herbacé sur les talus ;
- Les plateformes et cheminements seront nivelés afin de respecter les pentes prévues pour l'écoulement des eaux de ruissellement.

Cette remise en état sera coordonnée à l'exploitation du site, notamment l'ensemencement et la plantation de haies sur les talus lorsqu'ils seront rendus en position définitive.

Après la fin de l'exploitation, le réseau de fossés périphériques permettant la gestion des eaux de ruissellement sera conservé. Le bassin de décantation sera quant à lui comblé avec des matériaux inertes, la surface correspondante sera recouverte de terre végétale.

Avant la mise à l'arrêt définitif de l'exploitation, tout matériel éventuellement nécessaire à l'activité ou autre stock de matériaux auront été préalablement débarrassés. Les opérations de nettoyage éventuellement nécessaires seront réalisées.

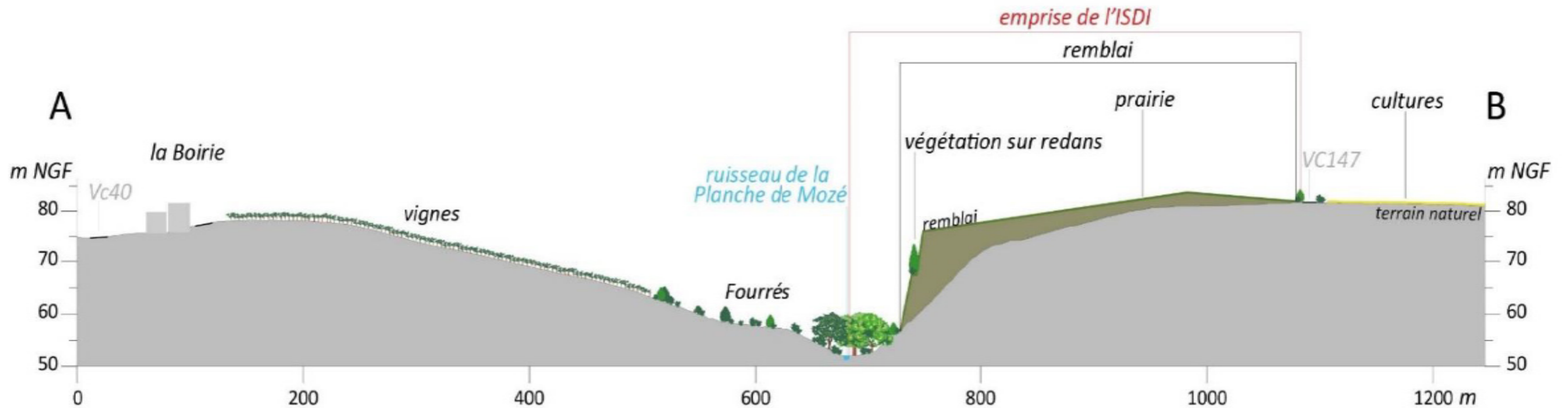
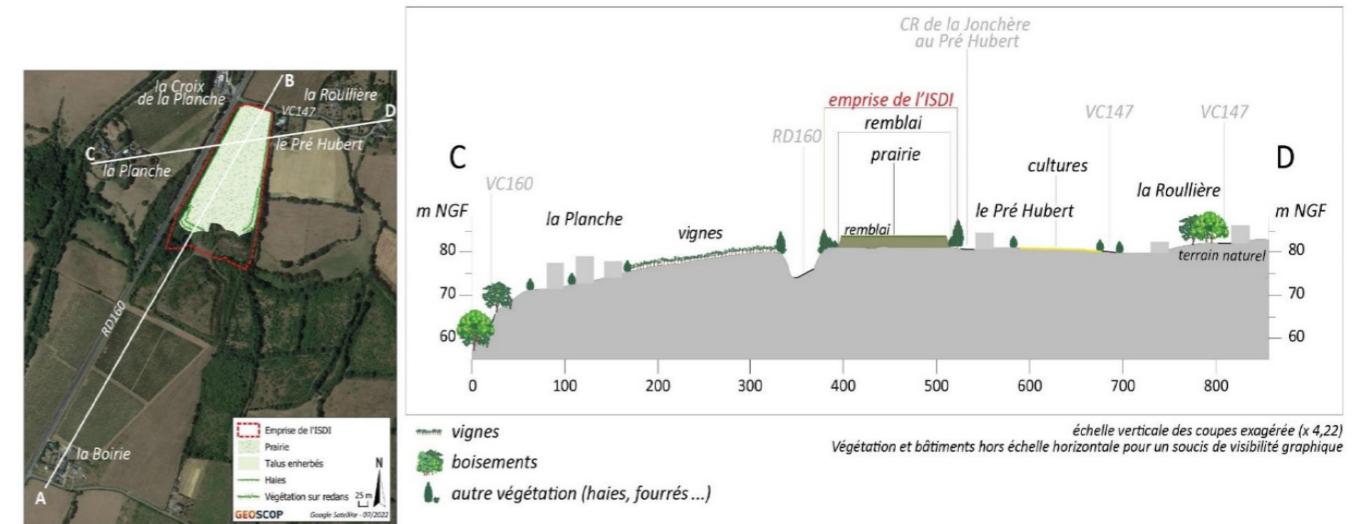
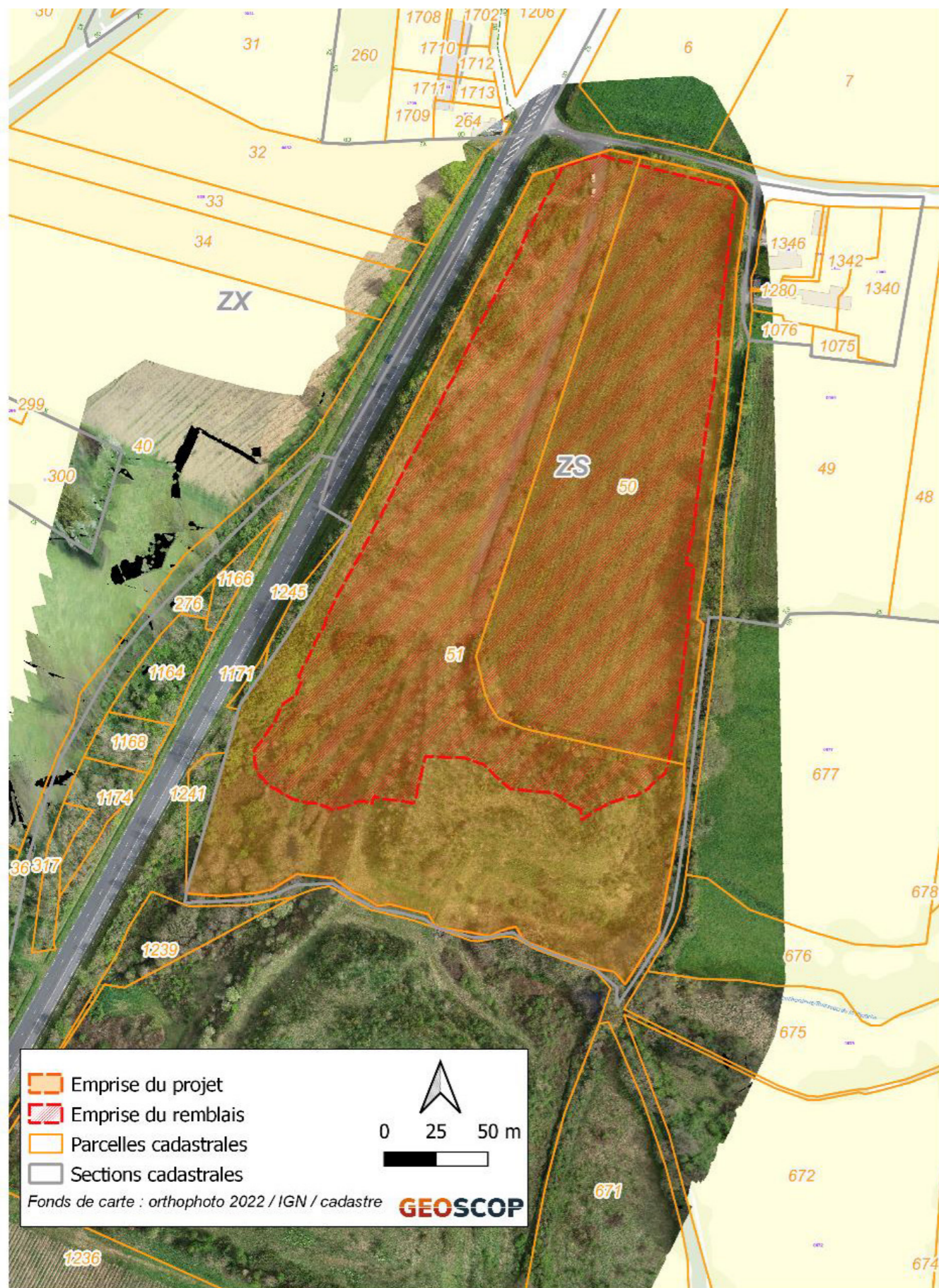


Illustration 4. Vues en coupe du projet d'ISDI  
Source : Demande d'enregistrement — Mars 2024



**Carte 4.** Emprise du projet d'ISDI  
 Source : Demande d'enregistrement — Mars 2024



**Carte 5.** Plan de remise en état  
 Source : Demande d'enregistrement — Mars 2024

Les photomontages présentés ci-après (Illustration 5) permettent d'illustrer l'insertion paysagère du site après la remise en état de ce dernier.

## 2.2.6 Conclusion de l'étude d'impact paysagère

A l'issue de l'exploitation et de la remise en état, les impacts paysagers seront permanents, en lien avec le changement de l'occupation du sol du fait de l'exploitation de l'ISDI. Les infrastructures et les stocks auront été démantelés. Depuis les zones habitées en pourtour du site, il n'y aura aucun changement de la structure paysagère après remise en état.

Depuis la voie de communication principale, les impacts de l'ISDI seront forts et définitifs, la topographie sera en effet modifiée lors de la mise en remblai des matériaux. Toutefois, le réaménagement et la végétalisation des redans permettent de minimiser l'impact des activités de l'ISDI après la remise en état.

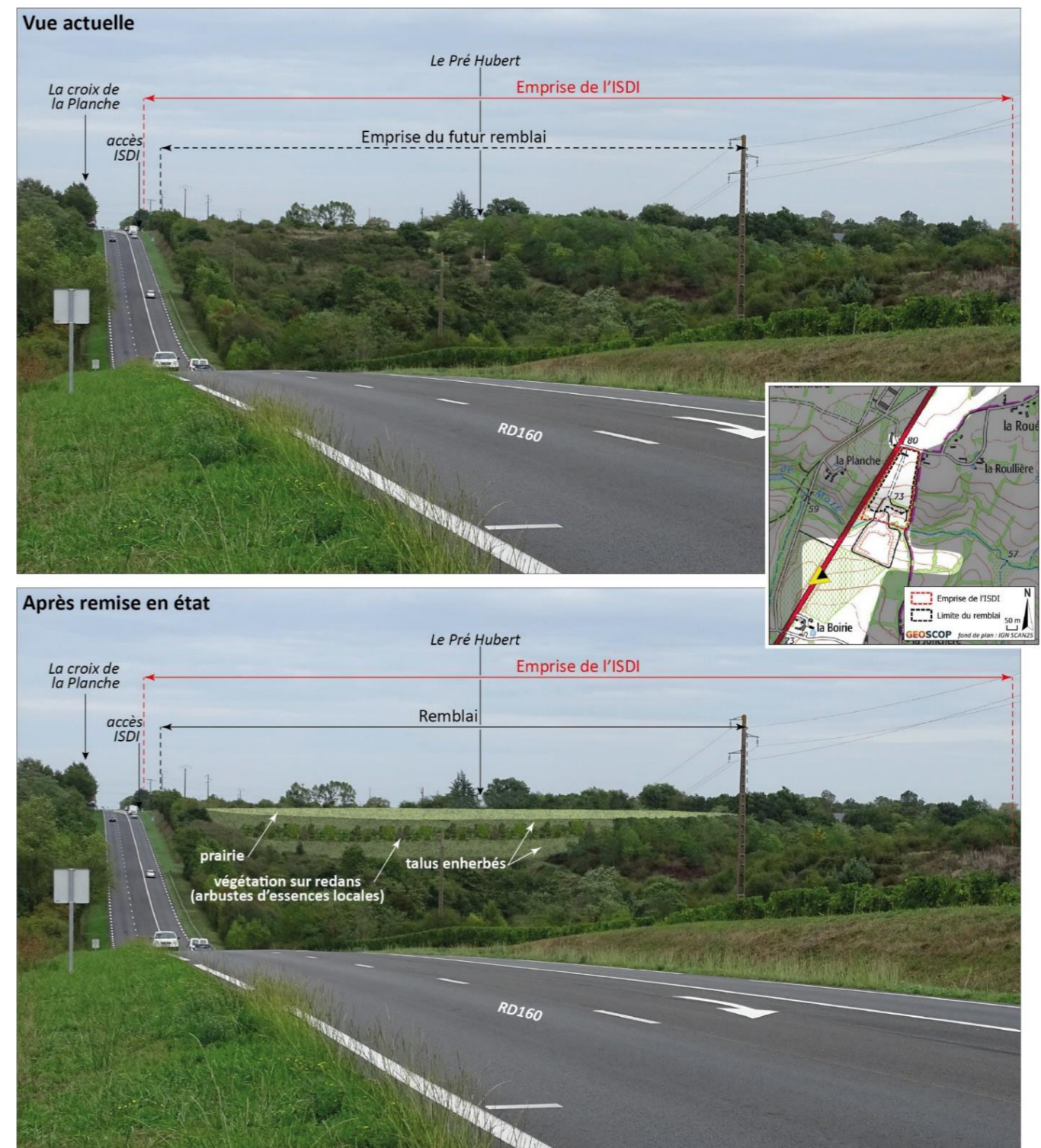


Illustration 5. Simulation paysagère illustrant la visibilité du site depuis le secteur sud et après la remise en état  
Source : Demande d'enregistrement — mars 2024

## 2.3 Contexte patrimonial

### 2.3.1 Le Val de Loire UNESCO

Le site du projet se situe dans la zone tampon du Val de Loire UNESCO.

Le Val de Loire, entre Sully-sur-Loire et Chalonnes-sur-Loire, est inscrit sur la Liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO depuis le 30 novembre 2000, au titre de « Paysage culturel vivant ». Cette inscription reconnaît au site une « Valeur Universelle Exceptionnelle » qui se traduit par un ensemble d'éléments typiques et spécifiques du Val de Loire justifiant cette reconnaissance internationale.

La V.U.E. du Val de Loire est « fondée sur l'intérêt du paysage fluvial, la densité de son patrimoine monumental, architectural et urbain ainsi que la qualité des expressions paysagères héritées de la Renaissance et du siècle des Lumières ». (*Plan de gestion — Référentiel commun pour une gestion partagée*)

Si l'enjeu lié à l'UNESCO est fort, du fait notamment de sa valeur patrimoniale reconnue mondialement, la sensibilité du secteur étudié dans lequel s'inscrit la zone de projet est quant à elle limitée. En effet, au vu de la localisation des différents éléments permettant de caractériser la VUE sur le secteur d'étude (**Carte 6**), il s'avère que la zone de projet se situe en dehors de tout élément identitaire. De plus, vis-à-vis des éléments bâtis, ces derniers étant également éloignés de la zone de projet et disposant le plus souvent d'un cadre fermé (boisements ceinturant les châteaux, bâti cadrant les édifices religieux), aucune covisibilité potentielle n'est relevée.

### 2.3.2 Les Monuments historiques

Plusieurs édifices protégés au titre des Monuments Historiques se situent aux alentours du projet :

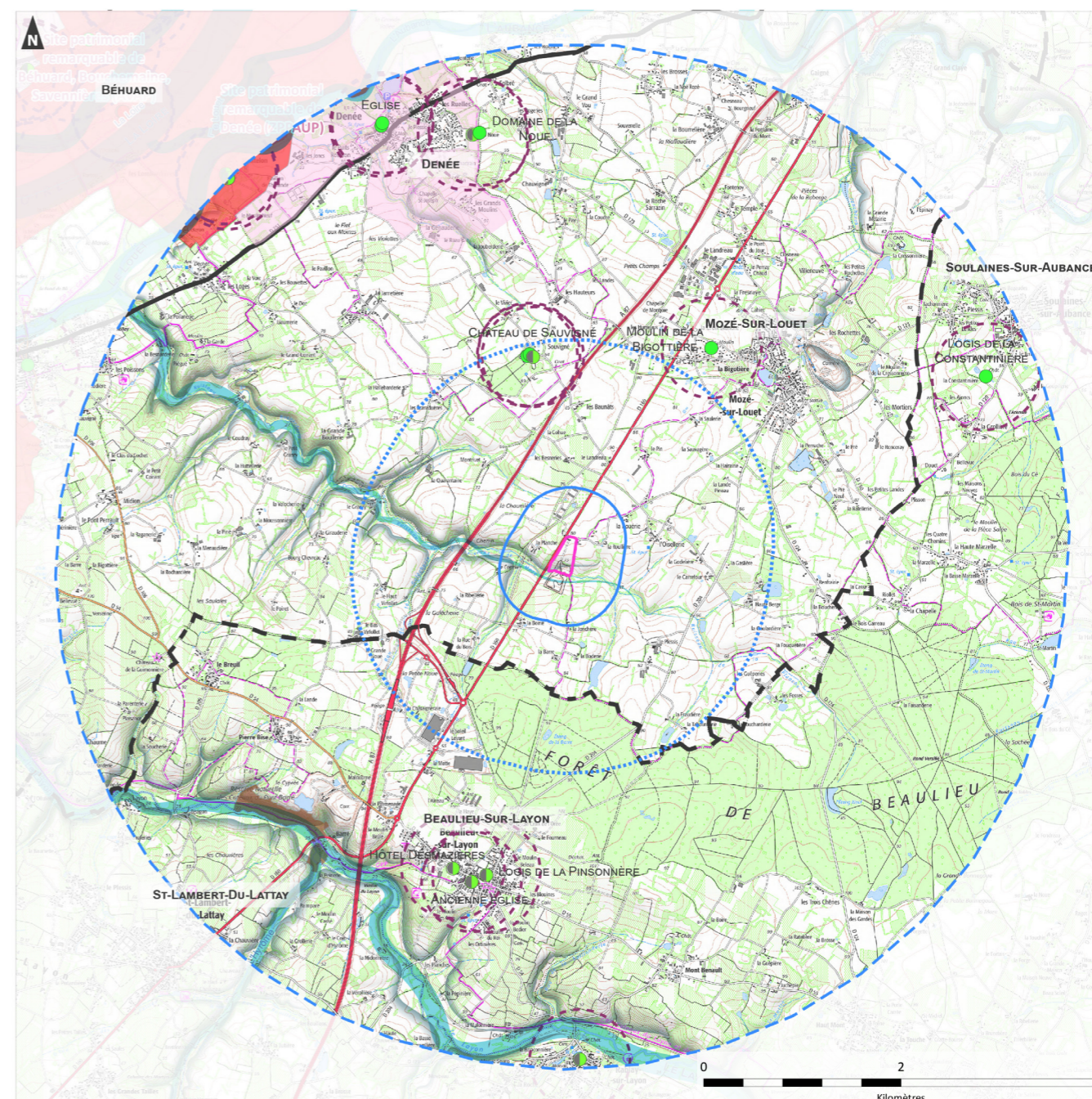
- Le **château de Souvigné** (2 km) à Denée est partiellement inscrit. Les façades et les toitures du château sont protégées. Le château a été construit entre le XVIIIe et le XIXe siècle.
- Le **Moulin de la Bigottière** (2,2 km) à Mozet-sur-Louet est inscrit. Il s'agit d'un moulin cavier datant approximativement du XVIIe siècle.
- L'**ancienne église** (3 km) de Beaulieu-sur-Layon est partiellement inscrite. La protection porte sur l'abside de cette église romane.
- Le **Logis de la Pinsonnière** (3 km) à Beaulieu-sur-Layon est partiellement inscrit.
- L'**Hôtel Desmazières** (3 km) à Beaulieu-sur-Layon est partiellement inscrit.
- Le **Logis de la Constantinière** (4,5 km) est inscrit.
- Le **Domaine de la Noue** (4 km) est inscrit. Cette demeure est de type clos angevin, le corps de logis date du XVIIe et du XVIIIe siècle.
- L'**église de Denée** (4,5 km) est inscrite. Située en bordure du plateau du bourg qui domine le Louet, l'église possède encore, dans l'une de ses chapelles, des pans de mur de l'époque romane. Le corps principal de l'édifice est constitué de deux nefs séparées par des arcades. Le clocher date du XVe siècle.

### 2.3.3 Les sites

Le site protégé le plus proche du projet (4 km) et celui des **abords du Pont-Barré** et de son extension située entre les communes de Beaulieu-sur-Layon et Saint-Lambert-du-Lattay. Il s'agit d'un ouvrage édifié au XIXe siècle sur le Layon. Cette voie de communication fut un lieu stratégique durant les guerres de Vendée, et fut par la suite le théâtre de plusieurs affrontements au XVIIIe siècle, dont la bataille du Pont-Barré ou Combat de Beaulieu.

### 2.3.4 Conclusion sur les impacts patrimoniaux

L'étude (*Demande d'enregistrement de Mars 2024*) a démontré que le projet d'ISDI n'était perceptible que depuis une portion limitée de la D160 dans un seul sens de circulation. Le projet ne présente que très peu de risques de porter atteinte aux éléments patrimoniaux protégés.



Carte 6. Patrimoine protégé



Photographie 8. Le Château de Souvigné



ISDI Mozé-sur-Louet (49)

Expertise paysagère, patrimoniale et touristique

Repérage des composantes de la  
 V.U.E du Val de Loire

Aires d'étude

- Zone d'Implantation Potentielle (ZIP)
- Aire d'étude immédiate (AEI ; 500m)
- Aire d'étude rapprochée (AER ; 2km)
- Aire d'étude éloignée (AEE ; 5km)

Éléments structurants

- Vallée
- Bocage et prairie
- Alignement d'arbres
- Vignes ponctuant le paysage
- Paysage majoritairement viticole

Paysage de coteau

- Coteau marqué
- Haut de coteaux

Éléments bâtis et urbain

- Moulin à eau
- Moulin à vent
- Châteaux et manoirs
- Édifices religieux
- Coeur de ville/village
- Front bâtis

Itinéraire de randonnée

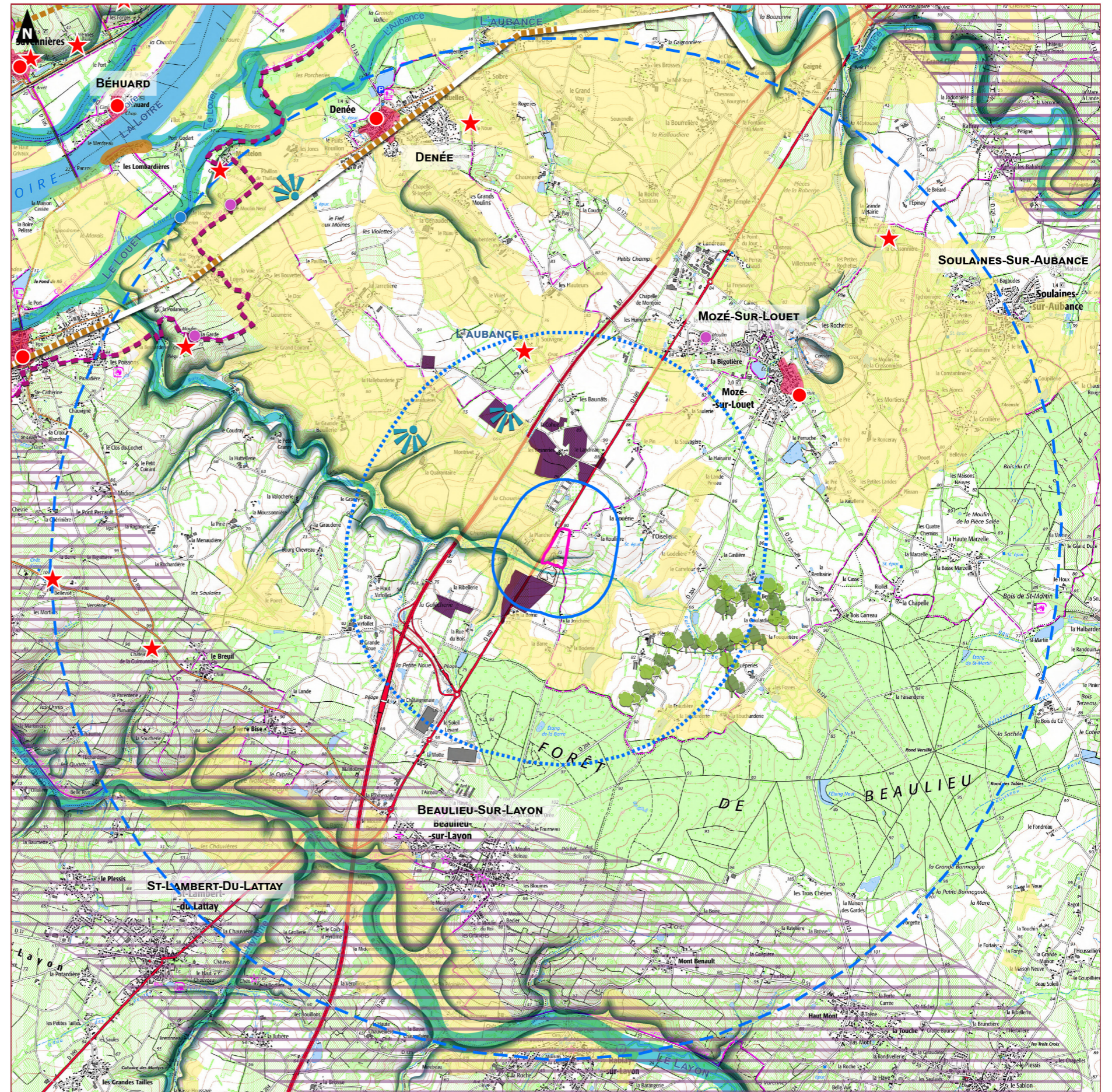
- Sentier de grande randonnée

Vues sur la vallée depuis les coteaux

- Vue à préserver



Réalisation : Auddicé Val-de-Loire - février 2025  
 Sources données : DREAL  
 Fond de carte : Cadastre - Scan 25® - © IGN 2021  
 Copie et reproduction interdite



Carte 7. Repérage des composantes de la V.U.E. Val de Loire

## 2.4 Synthèse des impacts du projet d'ISDI sur le paysage et le patrimoine

	NATURE	NIVEAU DE SENSIBILITÉ	NATURE DE L'IMPACT	NIVEAU DE L'IMPACT BRUT	MESURES				NIVEAU DE L'IMPACT RÉSIDUEL TEMPORAIRE	NIVEAU DE L'IMPACT RÉSIDUEL PERMANENT	
					EVITER	RÉDUIRE	COMPENSER	ACCOMPAGNER			
<b>Perceptions depuis les zones d'habitation</b>	Perception de l'ISDI nulle ou quasiment nulle pour les maisons les plus proches du site, perception faible depuis le hameau de la Boirie localisé au sud du site (à environ 650 mètres du site)	Nul à Faible	Absence d'augmentation de visibilité par rapport à l'actuel pour les maisons directement autour du site. Installations et remblai visibles depuis le hameau de la Boirie.	Nul	Hauteur de remblai faible dans la partie nord du site exploité, minimisant l'impact sur les zones habitées.	–	–	–	Entretien régulier des aménagements.	Nul à Faible	Nul
<b>Perceptions depuis les voies de communication</b>	Longue séquence paysagère de face à la voie de communication principale, la D 160	Fort	Augmentation de visibilité, sur le remblai et sur l'exploitation de l'ISDI.	Fort	–	Création de phases d'exploitation : la phase d'exploitation de la partie la plus au sud du site sera réalisée en premier, pendant la première phase d'une durée de 3 ans	–	–	Entretien des haies et bosquets existants sur le pourtour du site et des nouvelles plantations prévues afin de renforcer les structures végétales existantes, notamment au niveau de l'accès au site. Entretien de l'accès	Fort	Faible après la remise en état
<b>Perceptions depuis le patrimoine protégé</b>	Pas de vue	Nul	–	Nul	–	–	–	–	Limitation de la hauteur des stocks	Nul	Nul

**Tableau 1.** Synthèse des impacts et des mesures associées  
Source : Demande d'enregistrement – Mars 2024

## **CHAPITRE 3. JUSTIFICATION DE L'ABAISSEMENT DES MARGES DE REcul**

### 3.1 Justification de la demande de dérogation

La route D160 est considérée comme « route à grande circulation » selon Décret n° 2009-615 du 3 juin 2009. Par conséquent, la zone qui borde la RD160 est concernée par une bande d'inconstructibilité de 75 mètres de part et d'autre de la voie, mesurée à partir de l'axe central.

#### 3.1.1 Compatibilité de l'abaissement des marges de recul avec la prise en compte des nuisances

##### ■ Nuisances sonores

##### • Inventaire des impacts possibles

Les bruits engendrés par l'installation auront plusieurs origines possibles :

- Le transport par camion routier des matériaux ;
- Le déchargement des camions ;
- Le mouvement des engins lors de la mise en œuvre des remblais.

##### • Niveau initial des bruits

Dans la demande d'enregistrement, des mesures de niveau de bruit résiduel (sans activité sur l'emprise du projet) ont été réalisées le 13 septembre 2022 par le bureau d'études GEOSCOP en période diurne.

Les résultats des mesures de bruit montrent que l'ensemble du secteur est sous l'influence du bruit de fond des véhicules sur la RD 160. Les autres sources de bruit sont celles des activités des habitations, peu présentes le jour des mesures. Suivant les périodes, les activités agricoles présentes sur le secteur peuvent être source de bruit.

Ainsi, les niveaux de bruit résiduel sur le secteur sont caractéristiques d'un milieu rural sans activité industrielle, avec toutefois la présence d'une forte source de bruit liée à l'axe routier RD 160.

##### • Niveau acoustique des matériels

Les matériels employés pour l'exploitation du site seront des engins de chantier homologués (pelle ou bulldozer). Ils seront conformes à la législation en vigueur en matière de bruit.

Les avertisseurs de recul sont audibles à une grande distance compte tenu des fréquences émises. Ils sont obligatoires pour assurer la sécurité des piétons.

Les engins seront équipés d'avertisseurs sonores de type « cri de lynx » limitant très fortement les impacts liés au bruit des sirènes de recul.

##### • Horaires des travaux

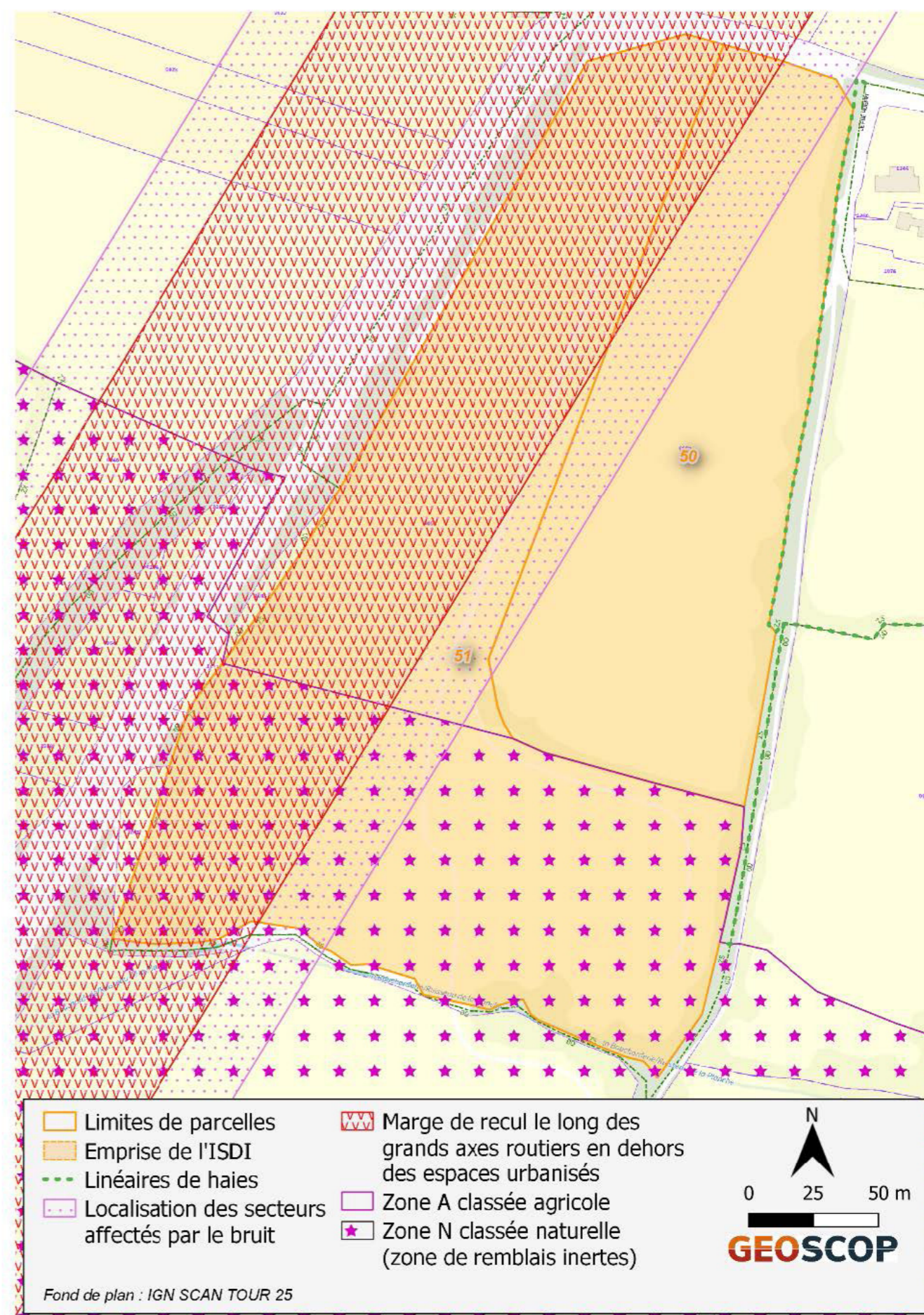
La plage horaire en fonctionnement habituel d'activité maximale sera de 6 h 45 à 17 h 45. Il n'y aura pas de travail nocturne.

##### • Mesures mises en place

L'activité induite par la création de l'ISDI pourra être bien distincte dans le paysage sonore lors de conditions météorologiques particulières.

Des mesures de réduction seront mises en place pour réduire le bruit émis par l'activité du site et ainsi permettre son exploitation en conformité avec la réglementation sur le bruit, à savoir :

- Signaux avertisseurs type « cri de lynx » limitant très fortement les impacts liés au bruit des sirènes de recul ;
- Maintenance du matériel ;
- Maintien des échappements des engins des camions de l'entreprise en bon état ;



Carte 8. Extrait du PLU de la commune de Mozé-sur-Louet  
Source : Demande d'enregistrement — Mars 2024

- Engins de modèles récents, de puissance acoustique limitée, respectant les dernières normes en vigueur ;
- Limitation de la vitesse des véhicules ;
- Consignes données aux chauffeurs de camion de ne pas claquer les bennes lors des opérations de déchargement.

#### • Contrôles

Dans le cadre de l'exploitation future de l'ISDI, un réseau de surveillance des émissions sonores sera mis en place sur les 3 ZER dont le positionnement est indiqué sur la Figure 20 ci-avant.

Des mesures continueront à être effectuées pour vérifier la conformité des émergences sonores au niveau des habitations entourant l'ISDI dans un délai de 6 mois après l'obtention de l'arrêté préfectoral d'enregistrement. Les mesures seront ensuite effectuées tous les trois ans selon les dispositions de la norme AFNOR NF S 31-010.

#### ■ Pollution atmosphérique

##### • Inventaire des impacts possibles

**Pour une telle installation, il s'agit uniquement d'émissions de poussières. Il n'y aura aucune source d'odeur.**

D'une manière générale, il y a plusieurs conséquences possibles des émissions de poussières :

- Incidences sur la santé des personnes travaillant sur le site ;
- Mauvaise visibilité pour les conducteurs d'engins et de véhicules ;
- Augmentation de la teneur en matières en suspension des eaux de ruissellement ;
- Dépôt sur la végétation des parcelles voisines ;
- Nuisances pour les riverains : dépôts sur le linge étendu, sur les constructions.

En période d'exploitation, l'installation n'a aucune influence sur le climat, sinon par les gaz d'échappement des engins à moteur thermique qui y sont employés.

Il s'agit alors d'un effet indirect par contribution à un phénomène à grande échelle.

##### • Origine des émissions de poussières

Sur le site, les émissions de poussières ont trois origines possibles :

- Le trafic des camions sur les surfaces non revêtues ;
- Les opérations de déchargement/stockage ;
- La mise en œuvre des déchets inertes et le massif de remblais pourront être source d'envols. En période sèche, des envols comparables aux travaux agricoles quant à l'intensité des envols pourront avoir lieu.

C'est le trafic des engins et camions de transport des matériaux qui est généralement à l'origine des principales émissions de poussières tout au long de l'exploitation, car il y a remise en suspension des poussières déposées sur la piste de roulage.

La zone d'évolution des camions et des engins sera réduite au maximum entre la zone de dépotage et la zone de remblayage en cours.

##### • Mesures mises en place

Pendant toute la durée d'exploitation du site, différentes mesures seront mises en place.

- Les haies présentes en périphérie du site permettront de réduire les éventuels envols de poussières vers l'extérieur du site.
- La zone d'évolution des camions et des engins sera réduite au maximum entre la zone de dépotage et la zone de remblayage.
- La vitesse sera réduite à 20 km/h dans l'emprise du site (panneau de limitation de vitesse affiché à l'entrée).
- La voie communale n° 147 sera entretenue par la société TPPL afin de limiter les salissures sur les voies

publiques.

- Un arrosage des zones de circulation des engins et camions et des stocks au sol sera réalisé si nécessaire en période sèche.
- Si la granulométrie et l'humidité des déchets acheminés sur le site sont susceptibles de provoquer des envols importants en période sèche (suivant contrôle visuel), un arrosage au jet (depuis tonne à eau) sera réalisé lors du déchargement.
- De plus, un rotolue sera mis en place pour les camions sortant du site. Les eaux du décanteur seront régulièrement curées, les boues seront utilisées pour le remblaiement. Le rotolue sera alimenté pendant les périodes d'exploitation par une tonne à eau. Aucun procédé susceptible d'affecter la qualité de l'air ne sera utilisé.

#### • Contrôles

Une surveillance de la qualité de l'air par la mesure des retombées de poussières sera mise en place en plusieurs points en périphérie de l'installation conformément à l'article 25 de l'arrêté ministériel du 12 Décembre 2014.

Ce réseau de contrôle sera mis en œuvre par un bureau d'études indépendant. Les données météorologiques seront celles de la station météorologique la plus proche.

#### ■ Gestion des eaux pluviales

Le réseau de fossés périphériques et le bassin de décantation permettant le traitement des eaux de ruissellement seront créés, en reprenant les fossés et le bassin déjà existants lors de la précédente exploitation du site d'ISDI. Ils permettront de rejeter une eau de bonne qualité dans le milieu naturel.

Les organes de gestion des eaux qui seront mis en place sur l'ISDI (réseau de fossés périphériques, bassin de décantation) permettront d'assurer la bonne qualité des eaux de rejet.

### 3.1.2 Compatibilité de l'abaissement des marges de recul avec la prise en compte de la sécurité

#### ■ Sécurité routière

L'accès au site s'effectuera depuis la RD n° 160 puis par la VC147. Le trafic associé à l'activité de l'ISDI de La Boirie sera intermittent et sujet à des fluctuations notables selon les chantiers. Les camions acheminant les matériaux inertes proviendront des chantiers locaux de l'agglomération d'Angers, ainsi que des communes limitrophes, grâce à la présence des voies rapides du secteur.

#### • Trafic

Pour la production annuelle maximale de 34 000 m<sup>3</sup>, soit 57 800 T, le trafic engendré par les camions de transport est estimé à 16 rotations par jour, et 8 rotations moyennes journalières dans le cas d'une production annuelle moyenne de 17 000 m<sup>3</sup>.

Un comptage routier permanent est installé sur la RD 160, à environ 1,75 kilomètre de l'entrée du projet d'ISDI. Le trafic routier mesuré en 2022 atteint une moyenne journalière de 9099 véhicules par jour, incluant 630 poids lourds.

**L'impact du projet sera négligeable par rapport à la situation actuelle**, étant donné qu'il n'y aura que peu d'augmentation du trafic routier lié au présent projet de création d'activité. En effet, en considérant que chaque camion doit faire une rotation pour décharger puis pour repartir au chantier d'origine, deux passages sont nécessaires sur la RD 160. Pour une production maximale, soit 16 rotations par jour et 32 camions, l'impact sur le trafic actuel sera de 662 camions journaliers au lieu de 630, soit **une augmentation égale à 5 % du trafic de poids lourds**.

### • Mesures mises en place

- Des règles d'accès strictes seront mises en place pour ne pas traverser la RD n° 160. Les chargements provenant d'Angers devront faire demi-tour au rond-point de Beaulieu-sur-Layon, situé à 2 kilomètres au sud de l'entrée du site sur la RD n° 160.
- Les chargements qui proviennent du sud de l'ISDI devront repartir à vide en faisant demi-tour au rond-point de la Fresnaye, situé à 3 kilomètres au nord de l'ISDI, à l'intersection de la RD n° 160 et n° 123.
- La voie d'accès sera régulièrement entretenue par la société TPPL et un rotolève sera installé à l'entrée du site afin de limiter les salissures sur les voies publiques. L'entrée au site est sécurisée et équipée d'un portail. Ce portail est et sera fermé à clé en dehors des heures d'ouverture.
- Une information spécifique et un rappel constant des règles de circulation interne et externe et du nécessaire respect du Code de la route seront réalisés auprès des employés de TPPL et autres transporteurs sous-traitants. Le plan de circulation sera actualisé avec l'avancement de l'exploitation.

### ■ Risque incendie

Il s'agit d'un risque limité et commun à toute activité utilisatrice de matériels électriques ou thermiques. Il pourrait être provoqué par :

- Un dysfonctionnement sur un moteur ou un circuit électrique ;
- Une soudure ou un oxycoupage lors d'une réparation sur site à proximité d'un matériau inflammable ;
- Le risque incendie sur le site sera faible du fait du type d'activité.

Le personnel exploitant dispose d'un téléphone portable pour alerter les services de secours en cas de besoin. Il y aura toute possibilité de fuite ou de protection pour les personnels en cas de sinistre. Il y aura contrôle des matériels par le personnel spécialisé de l'entreprise. Les préposés disposeront de moyens d'extinction appropriés. Les engins seront équipés d'extincteurs adaptés, vérifiés annuellement.

De plus les matériaux meubles et les engins de chantiers pourront être mis à contribution pour étouffer un éventuel foyer d'incendie.

Les moyens de lutte contre l'incendie seront les suivants :

- Un panneau où sont indiqués les numéros de secours et les procédures d'alerte sera installé sur le portail d'entrée du site de l'ISDI ;
- Un extincteur sera disponible dans chaque engin de chantier, ils seront vérifiés régulièrement par un organisme agréé dans le cadre de leur maintenance. Le personnel est formé à leur manipulation ;
- Le bassin de décantation pourra constituer une réserve d'eau secondaire ;
- L'installation dispose en permanence d'un accès pour permettre à tout moment l'intervention des services d'incendie et de secours ;
- En fin de journée, les engins d'exploitation sont stationnés de façon à ne pas entraver la circulation à l'intérieur du site en cas d'intervention d'urgence des véhicules de services de secours. Le bulldozer est stationné sur la zone d'exploitation de l'ISDI.

### ■ Mouvements de terrain

Les rampes d'accès auront une pente maximale de 15 %.

Les talus extérieurs du massif de déchets auront une pente à 43° pour assurer une stabilité à long terme.

Lors de l'édification du massif de déchets inertes, la mise en œuvre des matériaux sera réalisée dans les règles de l'art, par couches successives, avec compactage entre chaque couche par le passage des engins.

Ainsi, lors de son édification, la structure sera suffisamment stable pour accueillir les matériaux et supporter l'évolution des engins et camions.

Par ailleurs, le secteur du projet est éloigné des mouvements de terrain recensés sur la commune de Mozé-sur-

Louet, et le risque sismique est faible (niveau 2).

Ainsi, la stabilité sera assurée à court, moyen et long terme.

### 3.1.3 Compatibilité de l'abaissement des marges de recul avec la qualité architecturale, urbaine et paysagère

Le remblayage du site avec des matériaux inertes non recyclables se fera jusqu'à la cote maximale de +84 m NGF, limitant la visibilité. La hauteur des stocks sera également limitée.

Le projet prévoit un phasage de l'exploitation. La phase d'exploitation de la partie la plus au sud du site sera réalisée en premier, pendant la première phase d'une durée de 3 ans.

Un entretien régulier des aménagements et de l'accès sera réalisé.

La végétation existante sur le pourtour du site est conservée. De nouvelles plantations seront effectuées afin de renforcer les filtres visuels. Ces haies et bosquets seront entretenus de manière à préserver ce motif caractéristique de ce secteur rural.

Le site sera requalifié en pâturage à la fin de l'exploitation.

## 3.2 En conclusion

Au regard des différentes mesures mises en place, **l'abaissement de la marge de recul de 75 m à 0 m est compatible** avec la prise en compte des nuisances (sonores, production de poussière), de la sécurité (risques, sécurité routière), de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages, comme le permet l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme.