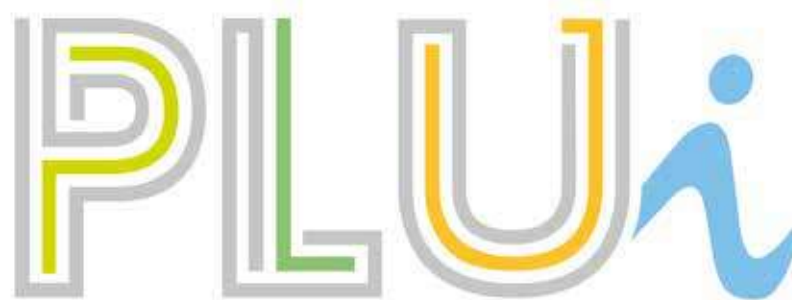




version
approuvée le
14.10.2024

#6.4.1 ÉTUDES DÉROGATOIRES "LOI BARNIER"

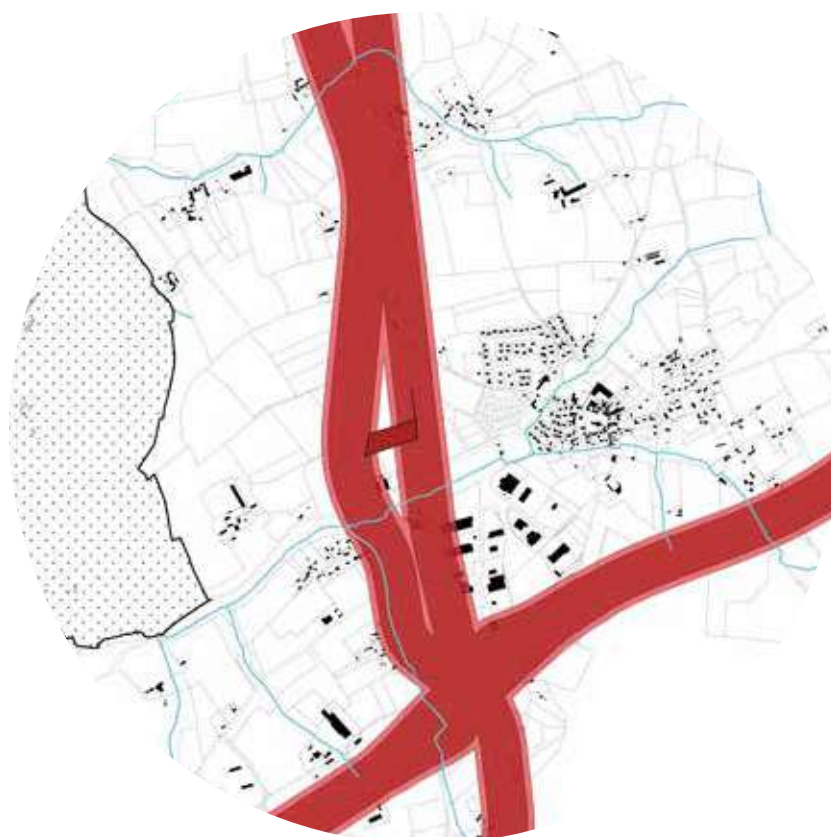




Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

SAINT-LÔ AGGLO

ÉTUDE DÉROGATOIRE "LOI BARNIER"



TORIGNY-LES-VILLES

SITE D'OAP N°50601_ECO_0

SOMMAIRE



LE CONTEXTE



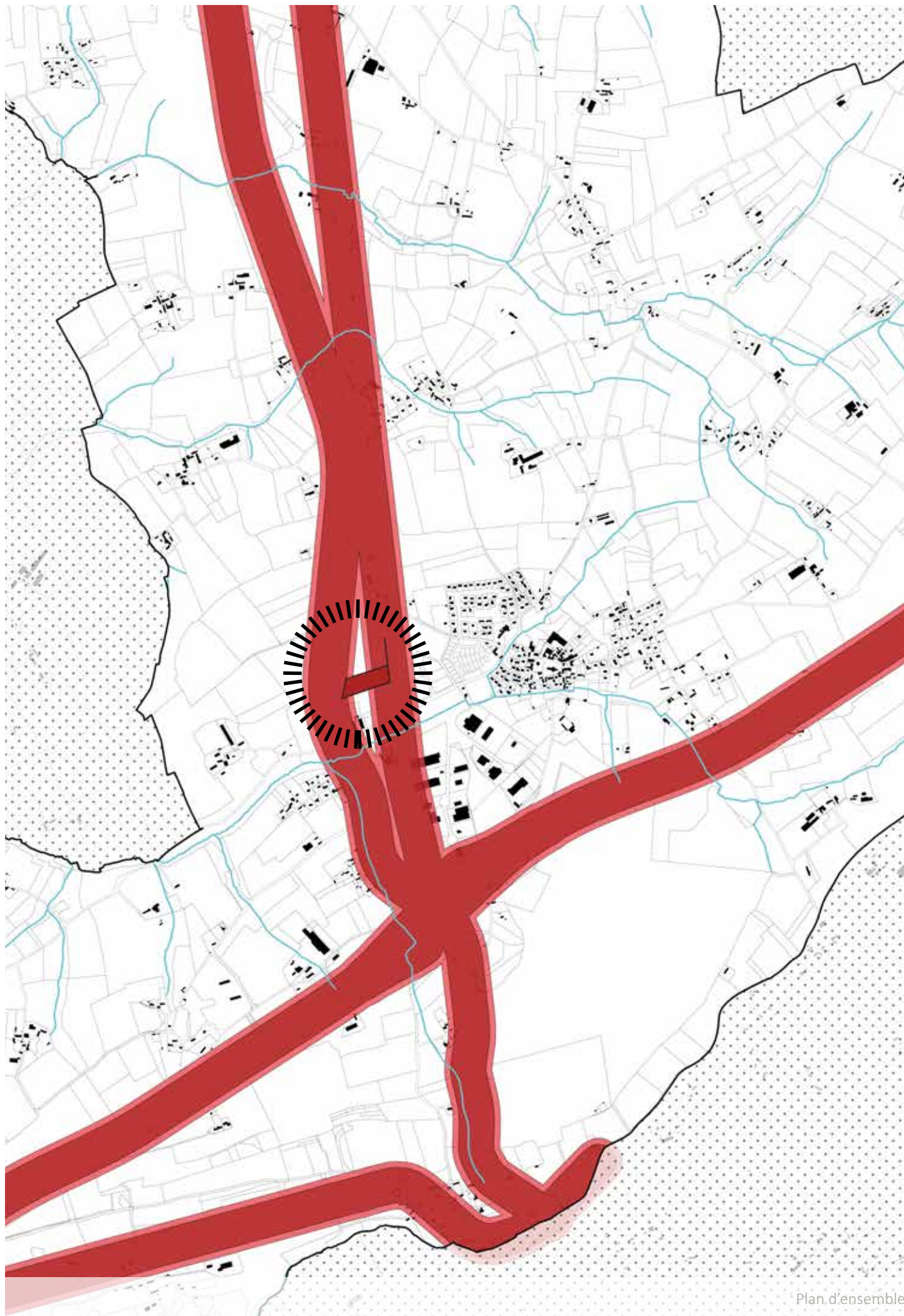
ACCÈS POTENTIEL ET PERCEPTION VISUELLE



LES ORIENTATIONS



PRISE EN COMPTE DE LA «LOI BARNIER» ET CONCLUSION



Plan d'ensemble

1

LE CONTEXTE

Cette étude a pour objectif de permettre le développement d'extension d'une zone économique bordant la route départementale RD 974 et à proximité de la RN 174 sur la commune de Torigny-les-villes, plus précisément sur la commune déléguée de Guilberville.

Au regard de la «Loi Barnier» et de l'aménagement de la zone, la pertinence du recul de la marge d'inconstructibilité sera évaluée.

La présente étude se réfère aux dispositions du Code de l'Urbanisme rénové suite à l'ordonnance du 23 septembre 2015 et au décret du 28 septembre 2015.

> L'article L111-6 du Code de l'Urbanisme

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.

> L'article L111-7 du Code de l'Urbanisme

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 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.
- 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

> L'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

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 L. 111-6 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.

CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE :

**les nuisances,
la sécurité,
la qualité architecturale,
la qualité de l'urbanisme,
la qualité des paysages.**

« Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation».

« Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme ont pour objectifs de remodeler les abords des grands axes routiers : en périphérie urbaine et en entrée de ville, et de garantir une bonne insertion des extensions urbaines. Ces dispositions légales sont issues de l'article 52 de la loi du 2 février 1995, dite « Loi Barnier », portant sur la qualité urbaine et paysagère le long de certaines voies en entrée de ville.

Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation», c'est-à-dire, d'après l'article L110-3 du Code de la Route : « quelle que soit leur appartenance domaniale, les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies » (Décret n°2010-578 du 31 mai 2010).

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme sont une opportunité de questionner et définir les conditions d'insertion paysagère des espaces situés à proximité des axes de circulation qui représentent généralement les premières «vitrines» des entrées de ville ou de village dans les communes.

Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces. En effet, le législateur propose de modifier les restrictions de constructibilité si la commune s'engage dans une réflexion sur l'aménagement et les règles d'urbanisme garantissant une qualité des espaces en bords de route et entrées de ville.

La commune de Torigny-les-ville, dont **Guilberville** fait partie, est couverte par le SCoT du Pays Saint-Lois approuvé en 2013. Le périmètre du SCoT correspond à celui de Saint-Lô Agglo avec 61 communes.

Guilberville est un des pôles d'appui vecteur de développement identifié par le SCoT. Ces pôles constituent les lieux de localisation préférentiels pour les équipements et services.

Guilberville est également identifiée en tant que «Pôles d'hyper proximité» par le SCoT.



Pôle d'hyper-proximité

1.1.2

PLUI SAINT-LÔ AGGLO

Le périmètre d'étude est classé en **zone à urbaniser à vocation principale économie** dans le PLUi.

> se référer aux pièces réglementaires du PLUi (règlement graphique dit «zonage» et règlement écrit)

Ce secteur est également **soumis à une OAP** (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dont les dispositions peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer aux à la pièce "OAP" du PLUi.

Cette étude a pour objectif de justifier la pertinence de l'aménagement des abords d'un projet d'extension d'une zone économique mixte bordant la route départementale RD 974, sur la commune de Torigny-les-villes, plus précisément sur la **commune déléguée de Guilberville**.

Torigny-les-villes est une commune située dans le département de la Manche, en région Normandie. Celle-ci, accueille environ 4 434 habitants en 2020.

Le territoire de la commune de Torigny-les-villes est traversé par la RD 974 et la RN 174, deux axes majeurs. Ces deux axes routier, forme un axe nord-sud sur le territoire et relie Saint-Lô à l'A84.

La RD 974 est concernée par la «Loi Barnier» imposant un recul inconstructible de 75 mètres. Cette voie est classée en **route à grande circulation**.

La RN 174 est concernée par la «Loi Barnier» imposant un recul inconstructible de 100 mètres. Cette voie est classée en **route à grande circulation**.

Afin de lever cette règle de recul sur le périmètre d'étude, correspondant à la Zone économique mixte, une réflexion d'ensemble prenant en compte **les nuisances, la sécurité, la qualité de l'urbanisme, la qualité des paysages et de l'architecture** doit aboutir à un projet intégré au document d'urbanisme et conditionnant l'urbanisation du secteur concerné.



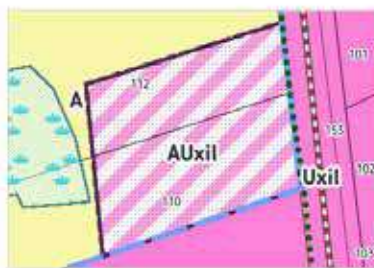
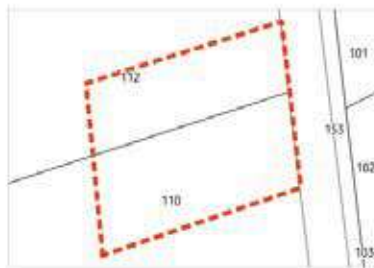
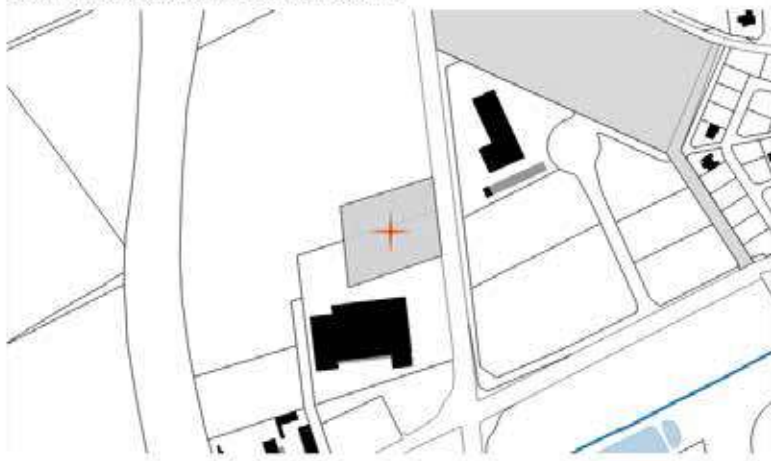
A noter, le site de projet a été réduit à l'Ouest (cf extrait ci-contre et pièce OAP du PLUi) par rapport à l'affichage présenté ci-après dans le rapport.

// SITE ET SITUATION

Commune : Torigny les Villes > site : 50601_eco_0

Commune déléguée (le cas échéant) : Guilberville

Localisation : Extension // Surface : 0,62 ha



// ENVIRONNEMENT URBAIN, NATUREL ET PAYSAGER



A L'ÉCHELLE DU DÉPARTEMENT :

Au niveau de Guilberville, la RD 974 double, en partie, la RN 174. Elle dessert toute une série de commune et hameau et connecte l'autoroute 84 à Saint-Lô.



Réseau routier de la Manche

A L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE :

La RD 974 marque la limite ouest de Guilberville. Elle est marquée par une série de tronçons relativement rectiligne.

La RN 174 est située quant à elle un peu plus à l'ouest.

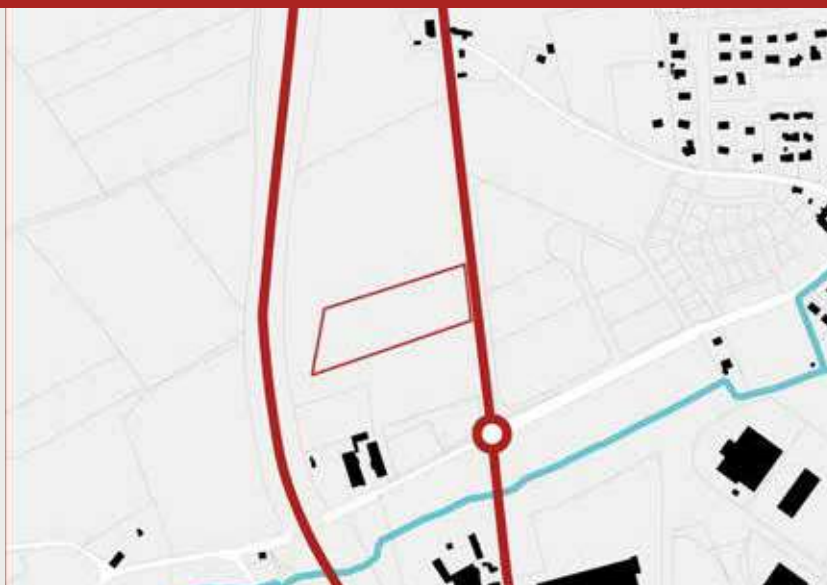


Position de la RD 974 et de la RN 174 au niveau de Guilberville

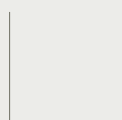
A L'ÉCHELLE DU SITE D'ÉTUDE :

La RD 974 jouxte partiellement le nord-ouest du site d'étude.

La RN 174, quant à elle se situe à une distance minimale de 30 mètres du site d'étude.



Position de la RD 974 et de la RD 174 à proximité du site d'étude



1.3.2

NUISANCES SONORES

En raison du trafic routier qui parcourt la RN 174, celle-ci est soumise à l'obligation d'élaboration de cartes de bruit stratégiques (CBS) (articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11 du code de l'environnement).

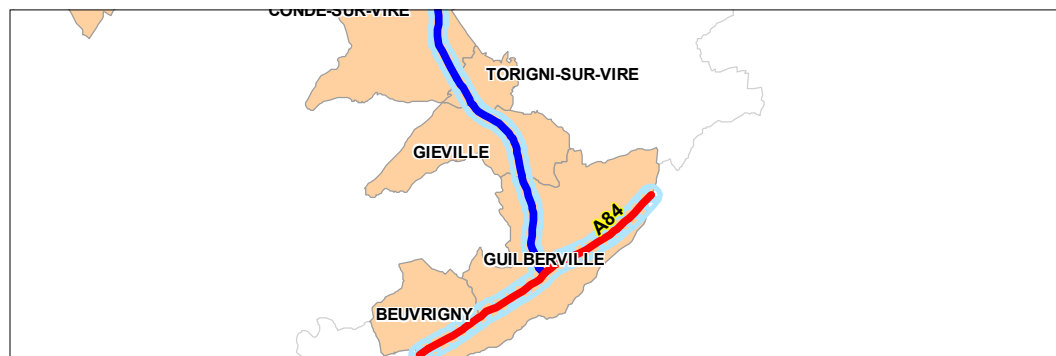


Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures routières de l'État (PPBE) dans le département de la Manche établit des mesures préventives relatives aux nuisances sonores. Les constructions concernées les locaux d'habitation, les établissements d'enseignement, les bâtiments de santé, d'action sociale et de tourisme.

Les infrastructures routières sont classées par calcul du niveau sonore attendu à l'horizon 2028.

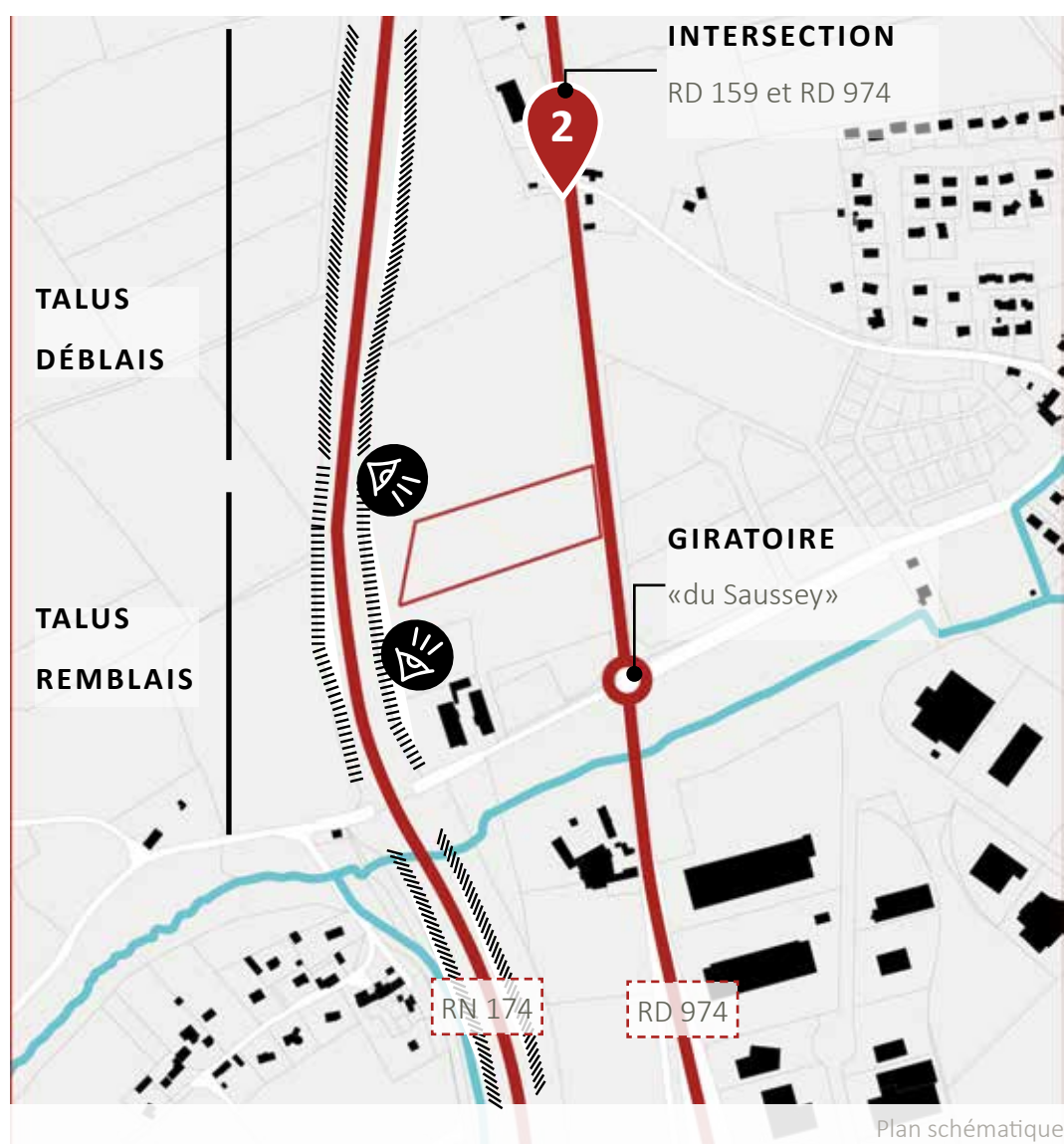
Le classement sonore des infrastructures terrestres montre par ailleurs que la voie est classée en catégorie 2 avec une zone affectée par le bruit de 250 m de part et d'autre de l'axe de la voie.

Les nouvelles constructions situées dans la zone de nuisance doivent respecter des dispositions techniques de protection contre le bruit.



Carte sonore des infrastructures terrestres- DDTM50

La RN 174 comporte 2x2 voies sur le tronçon à proximité sur site d'étude.



La partie de la RN 174 à proximité du site est caractérisée par un tracé courbe.

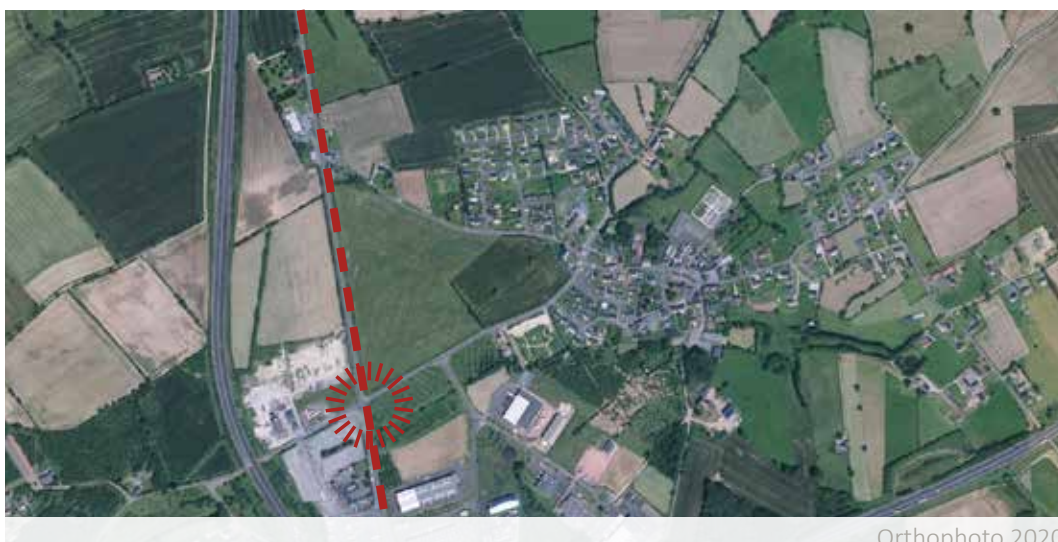
Elle peut être divisée en deux parties théoriques :

- une partie avec talus de déblais, sans vues vers le paysage environnant ;
- une partie avec talus de remblais, avec des vues vers le paysage environnant.

Cette disposition réduit la zone de sensibilité visuelle vis-à-vis du site depuis la RN 174.



Orthophoto 2006-2010



Orthophoto 2020

1.5.1

PARCELLES CONCERNÉES

Le secteur concerne une partie de parcelle qui représente une superficie d'environ 1.43 ha.

LES PARCELLES CONCERNÉES SONT :

- section 224 YS - n°parcelle : 0097 - contenance : 3.23 ha.

(sources : plan cadastral informatisé (PCI) vecteur de la DGFIP.- Géoportail)



Parcelles concernées

1.5.2

INCONSTRUCTIBILITÉ AUX ABORDS DE LA RD

En raison du classement en route à grande circulation de la RD974, une bande d'**inconstructibilité de 75m** de part et d'autre de l'axe contraint l'implantation de construction.

En raison du classement en route nationale de la RN 174, une bande d'**inconstructibilité de 100m** de part et d'autre de l'axe contraint l'implantation de construction.



Marge de recul



La pointe ouest du secteur est à la fois marquée par la marge de recul de 100 mètres par rapport à la RD174, par un aléa faible retrait gonflement des argiles, et par la proximité de motifs arborés.

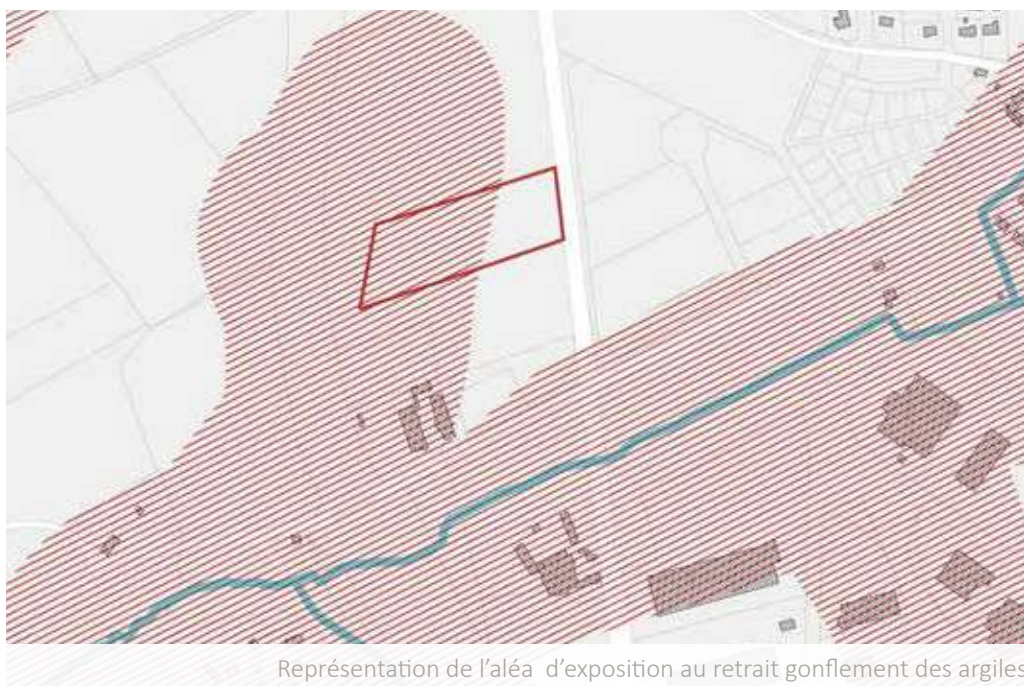
1.5.3

RISQUES NATURELS

Un aléa faible d'exposition au retrait - gonflement des argiles couvre en partie le site à l'ouest.

EXPOSITION AU RETRAIT GONFLEMENT
DES ARGILES

Exposition faible



Représentation de l'aléa d'exposition au retrait gonflement des argiles

1.5.4

HYDROGRAPHIE

Aucune zone humide n'est identifiée sur le secteur d'étude.



Hydrographie et présence de zones humides



Représentation des principales structures végétales

Le site s'inscrit dans une frange délimitée par les deux voies. Deux principaux motifs végétaux structurent le secteur. Une haie arbustive jouxtant la limite avec la RD 974 et une structure de haie longeant la limite ouest du secteur et connectant d'autres structures végétales plus au nord.

A l'ouest de la RD174, on observe des structures végétales identifiées en tant qu'espaces naturels protégés.

1.5.6

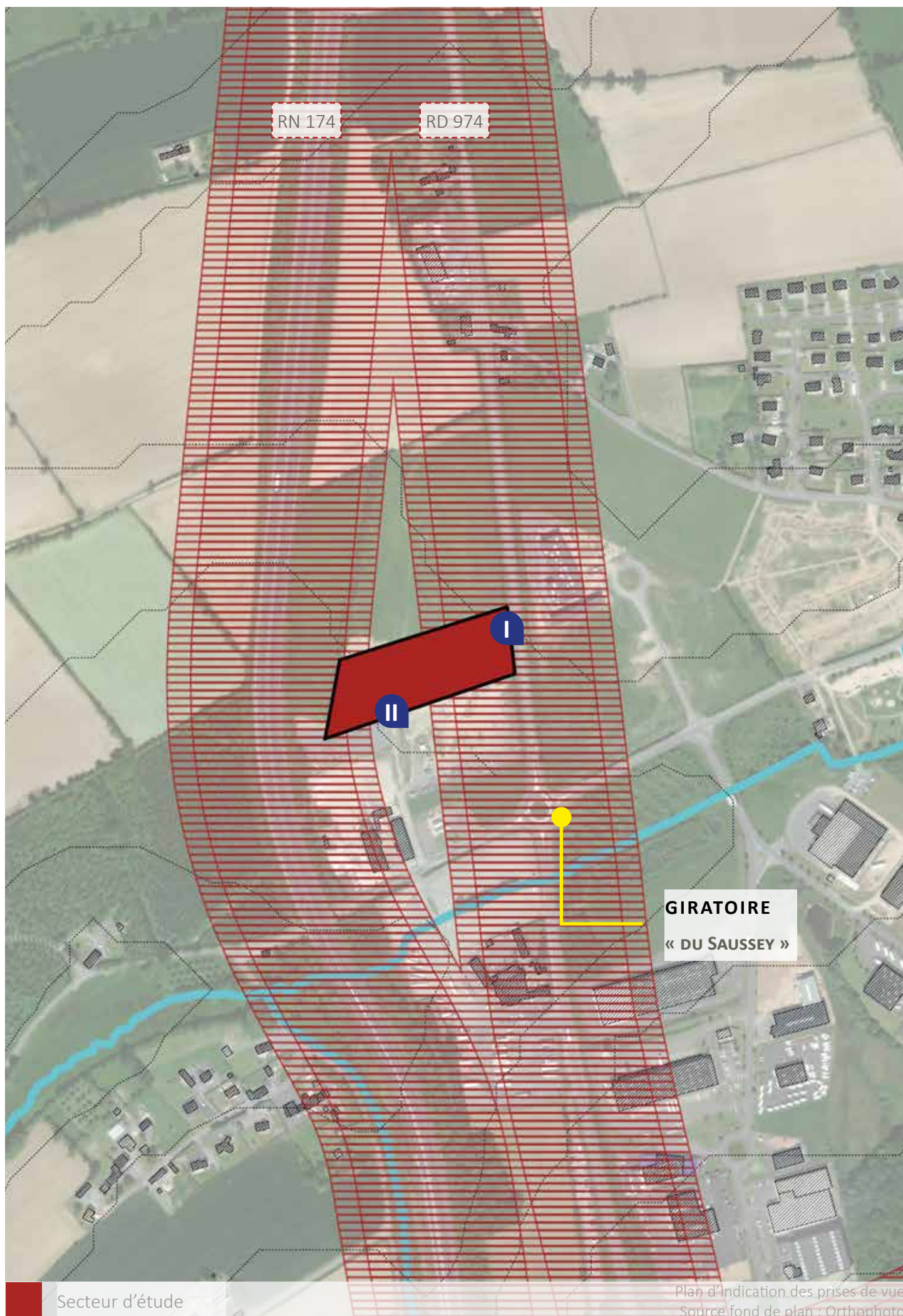
TOPOGRAPHIE

Le site est relativement plat, il présente une légère pente du nord-est vers le sud-ouest. La RD 974 se situe au point haut du site d'étude et la RD 174 au point bas, théorique, car située sur un talus de remblai.



Distance totale : 300 m
Dénivelé négatif : -3,54 m

Dénivelé positif : 7,36 m
Pente moyenne : 4 %

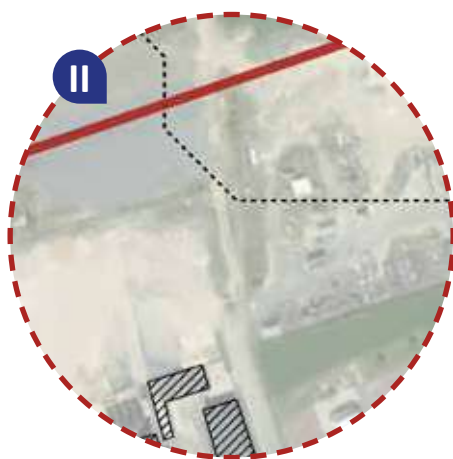
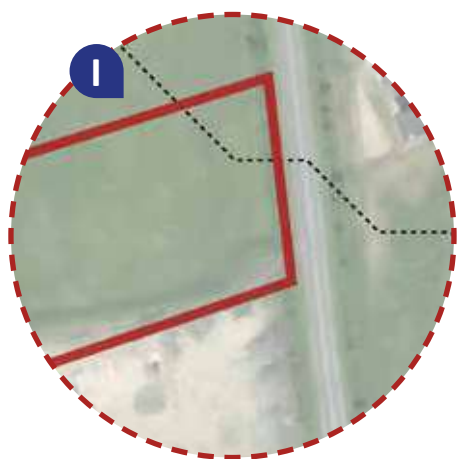


Secteur d'étude

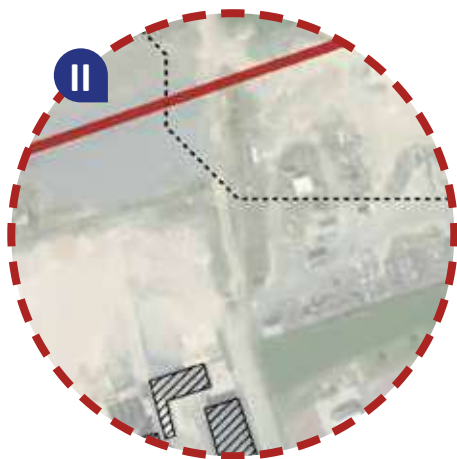
Plan d'indication des prises de vue
Source fond de plan : Orthophoto

2

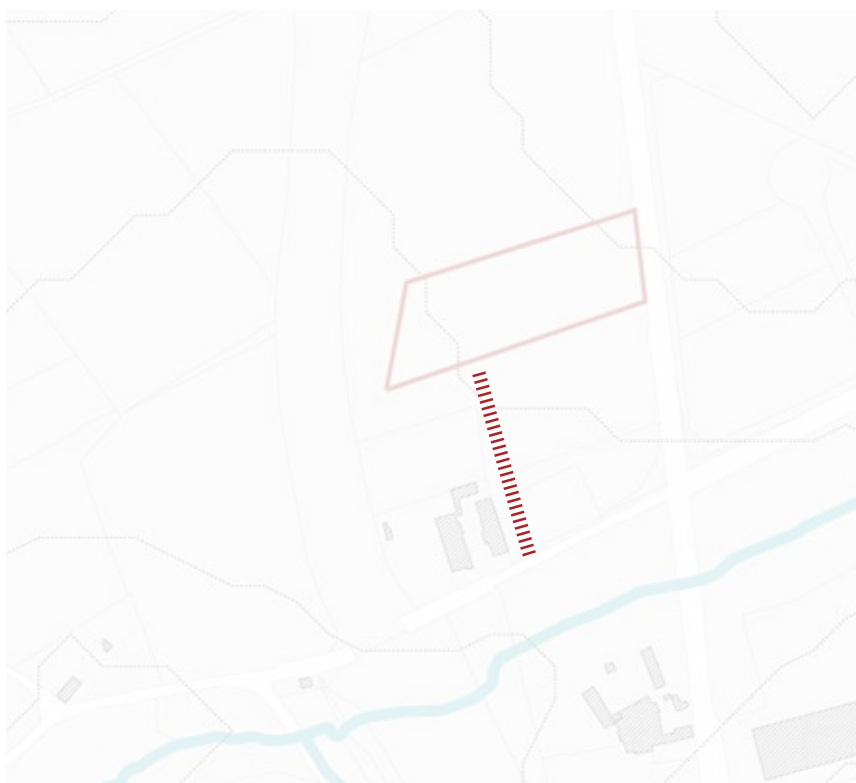
ACCÈS POTENTIEL ET PERCEPTION VISUELLE

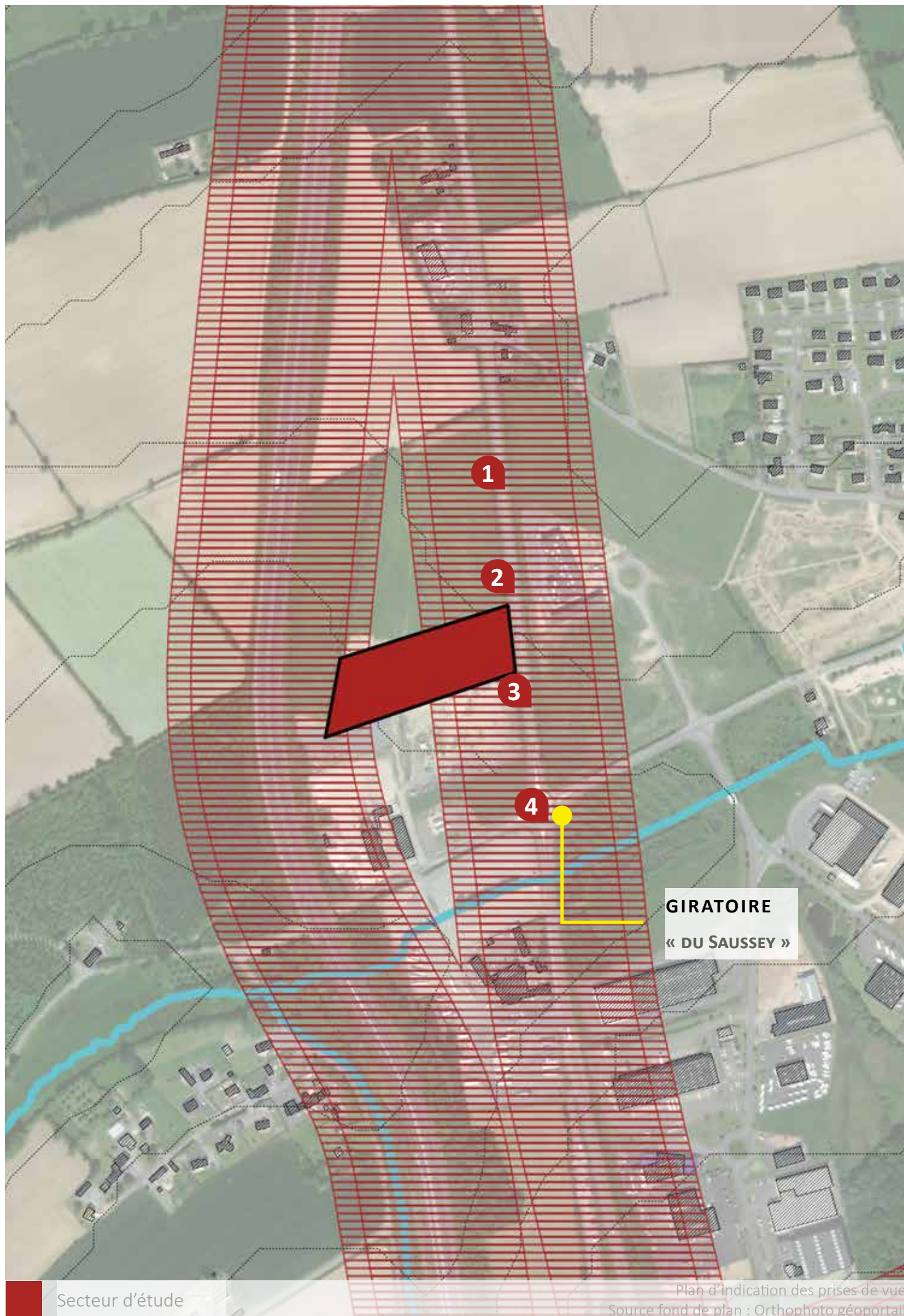


DESSERTE POTENTIELLE DU SITE



La desserte du site sera réalisée via la zone économique adjacente au sud qui bénéficie d'une voirie existante, ce qui permettra d'éviter un accès directement sur la RD974.





Secteur d'étude

Plan d'indication des prises de vue
Source fond de plan : Orthophoto géoportail

VUE DEPUIS LA VOIE RD 974 :

Depuis la RD 974, la sensibilité visuelle est réduite principalement par les structures végétales de haies qui bordent la voie à l'ouest. Depuis le sud, et le giratoire de Saussey, les vues sont aujourd'hui grandement obturées par les constructions de la zone d'activités adjacente.

A L'EST DE LA VOIE RD 974 :



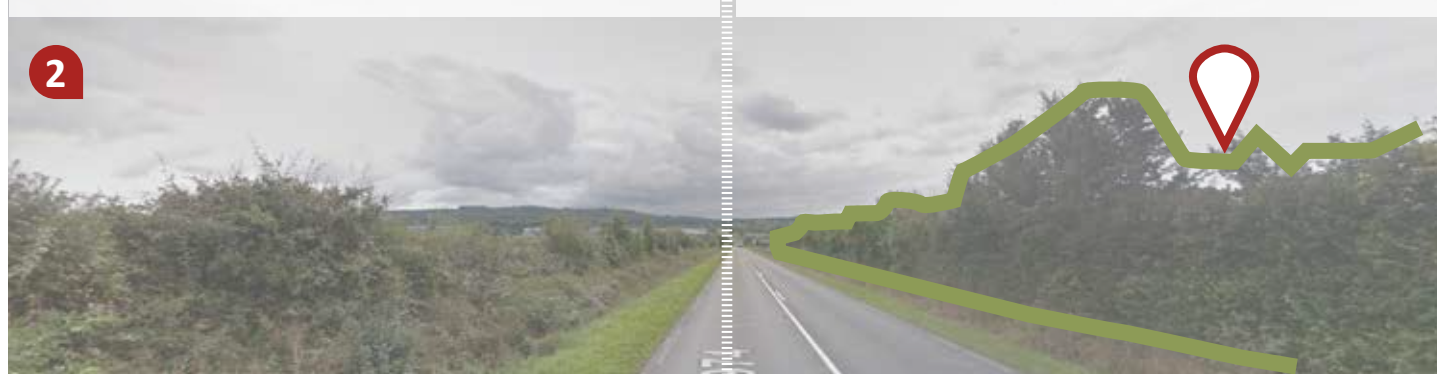
A L'OUEST DE LA VOIE RD 974 :



A L'EST DE LA VOIE RD 974 :

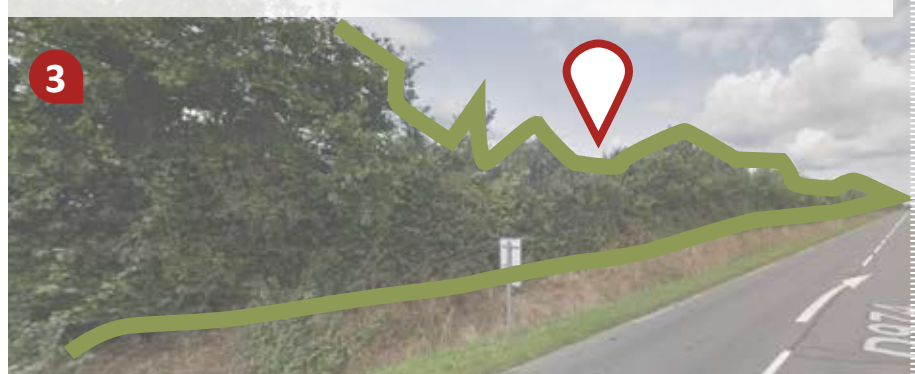


A L'OUEST DE LA VOIE RD 974 :



Les besoins en visibilité éventuelle des constructions devront privilégier au abord de cette voie une signalétique adaptée plutôt qu'une visibilité directe afin de favoriser la conservation des haies longeant la RD 974.

A L'OUEST DE LA VOIE RD 974 :



A L'EST DE LA VOIE RD 974 :

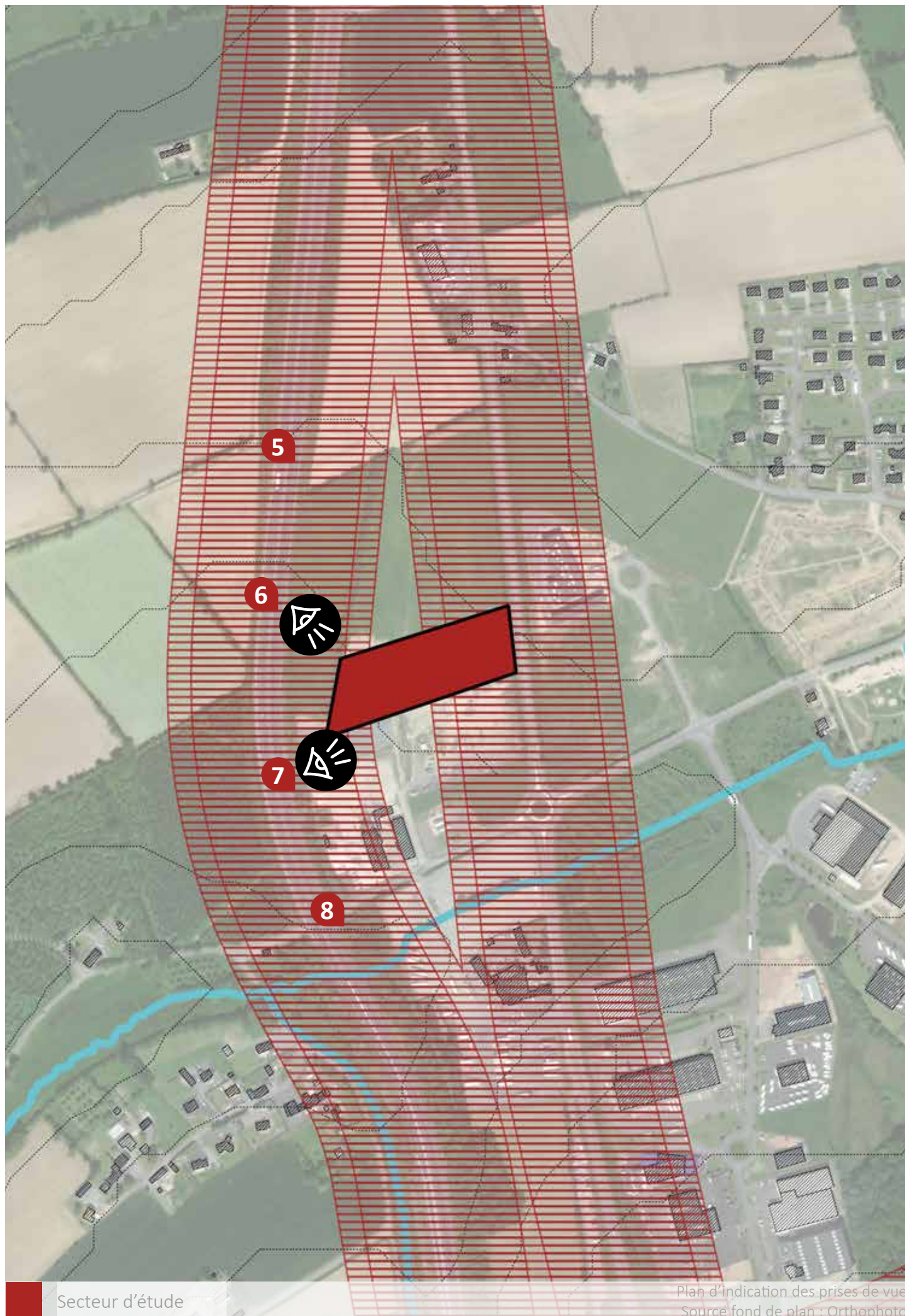


A L'OUEST DE LA VOIE RD 974 :



A L'EST DE LA VOIE RD 974 :





Secteur d'étude

Plan d'indication des prises de vue
Source fond de plan : Orthophoto

VUE DEPUIS LA VOIE RN 174 :

A L'EST DE LA VOIE RN 174 :



A L'OUEST DE LA VOIE RN 174 :



A L'EST DE LA VOIE RN 174 :



Perception visuelle

Aproximité du secteur, la position de la RN174 en hauteur permet d'avoir une fenêtre de visibilité sur le secteur. En effet, malgré les structures végétales successives, le haut des constructions à visé économiques est visible, dont les enseignes. Cette disposition appuie une stratégie de conservation de la haie bordant le site à l'ouest qui permettra de filtrer les vues et certaines nuisances tout en permettant une visibilité mesurée.

A L'OUEST DE LA VOIE RN 174 :



A L'EST DE LA VOIE RN 174 :

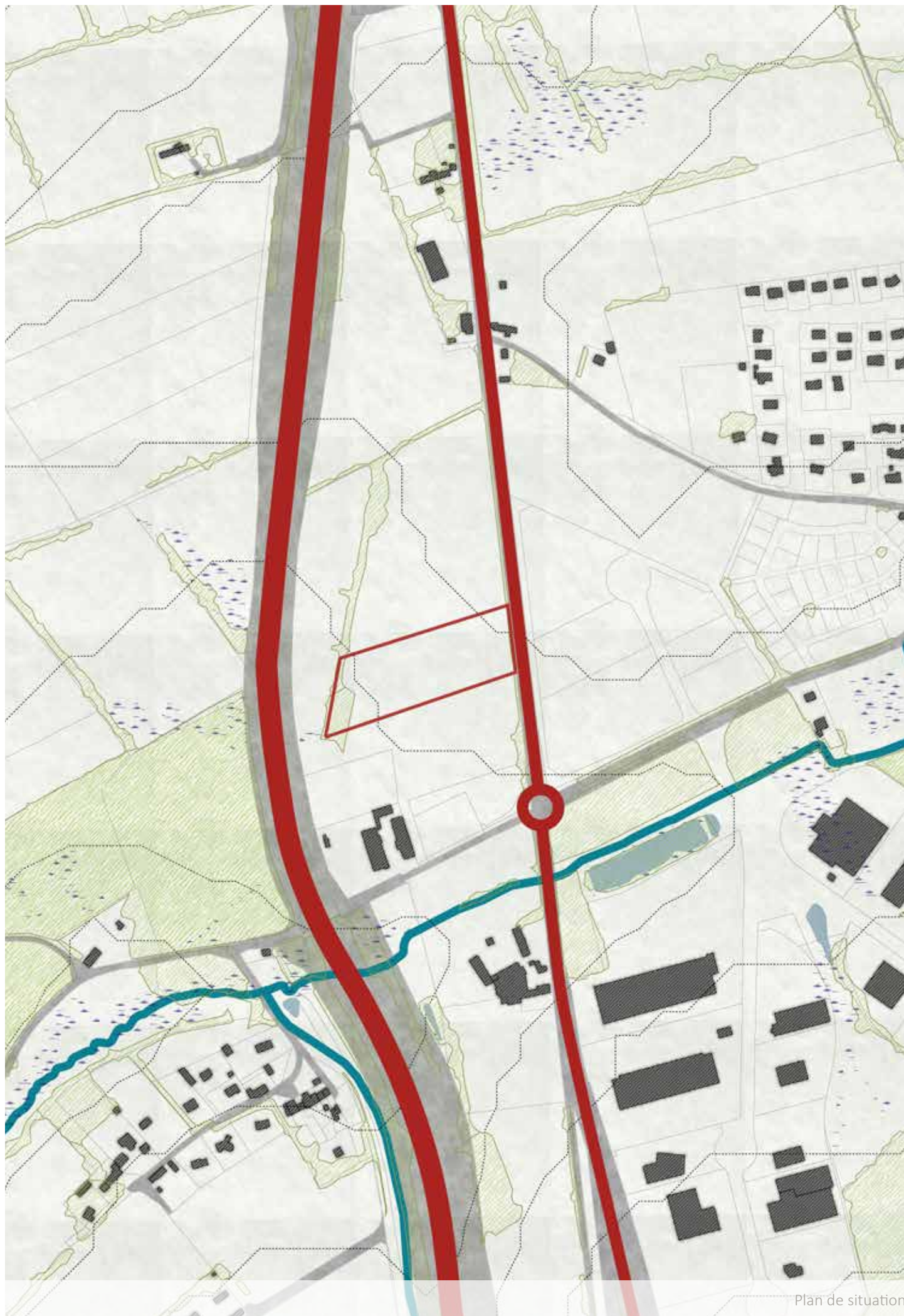


A L'OUEST DE LA VOIE RN 174 :



A L'EST DE LA VOIE RN 174 :





Plan de situation

3.1

LES OBJECTIFS

Le site d'étude s'inscrit en limite du tissu urbanisé de Guilberville. Il a la particularité d'être jouxté en partie sud par une zone d'activités et des logements ; et dans la partie nord par deux voiries (la RD 974 et la RD 159). Au-delà de ces voiries, le paysage est majoritairement composé d'espaces agricoles.

Le projet d'aménagement de la zone d'équipement mixte poursuit l'objectif de :

- Passage d'une marge de 100 mètres à 75 mètres de l'axe de la RN174
- Passage d'une marge de 75 mètres à 35 mètres de l'axe de la RD974

Ce secteur stratégique pour le développement du pôle économique bénéficie :

- d'une localisation stratégique à Guilberville facilement accessible depuis l'A84 et la N174.
- d'un accès adapté aux véhicules et existants depuis la zone économique existante au sud.

Les spécificités de la zones sont :

- s'intègre dans une frange entre la RD974 et la RN174 ; et bénéficie de l'absence de proximité directe avec des habitations.
- les enjeux de covisibilité vis-à-vis des voies attenantes peuvent être traitée facilement en conservant ou en renforçant les structures existantes et via la gestion des hauteur des constructions si besoin ;
- les haies bordant les lisières est et ouest du secteur sont considérées ici comme structurantes dans le paysage environnant.

- l'articulation avec l'espace agricole au nord est actuellement exempt de tout élément et sera à traiter.

Les objectifs sont ainsi :

- D'une part, de permettre l'optimisation de la zone identifiée comme à urbaniser au PLUi en vigueur, dans le contexte de rareté foncière et de densification des espaces à rechercher (objectif pleinement inscrit dans les lois successives Grenelle, ALUR et Climat et Résilience).
- D'autre part, de maintenir des espaces de mise à distance entre les axes routiers et la zone de constructibilité, ce qui permettra à la fois le développement des activités et l'aménagement de transitions entre les voies et l'espace bâti afin de favoriser l'insertion du projet dans son environnement et de préserver la zone de projet d'éventuelles nuisances (visuelles, sonores).

Ce secteur est **soumis à une OAP** (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dans le PLUi. Les dispositions "OAP" peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer aux à la pièce "OAP" du PLUi.

4

PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER & CONCLUSION

LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET JUSTIFICATION AU REGARD DE L'ARTICLE
L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME



PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

TRAITEMENT DES ABORDS

ACCÈS : [1]

L'accès au site via la voie existante traversant la zone économique adjacente, au sud est cohérent avec la recherche d'un accès sécurisé et une amorce de voie est existante.

FRANGE RD 974 : [2]

La haie existante sera conservée. (protection des nuisances sonores et visuelles).

LIMITE NORD : [3]

Une attention particulière sera portée au traitement de la lisière entre les espaces agricoles et naturels et le site de projet (frange Nord). Au nord, il s'agira de développer une lisière arborée et arbustive, qui viendra connecter les deux haies structurantes situées respectivement à l'est et à l'ouest et opérera ainsi une transition avec l'espace ouvert au nord. Cette structure végétale sera également mise en place afin de se raccrocher aux structures végétales alentour, et de s'inscrire dans le respect de la trame verte locale.

FRANGE RN 174 : [4]

Sur cette frange, la haie existante sera conservée et une bande végétalisée de minimum 5 mètres sera aménagée, elle pourra accueillir d'éventuelle éléments de gestion des eaux de ruissellement (noue, fossé enherbé, etc.) Elle

permettra notamment de gérer la question de la covisibilité vis-à-vis de la partie basse du site et des constructions, limitant les vues sur les éventuels espaces de stationnements et parties basses des constructions.

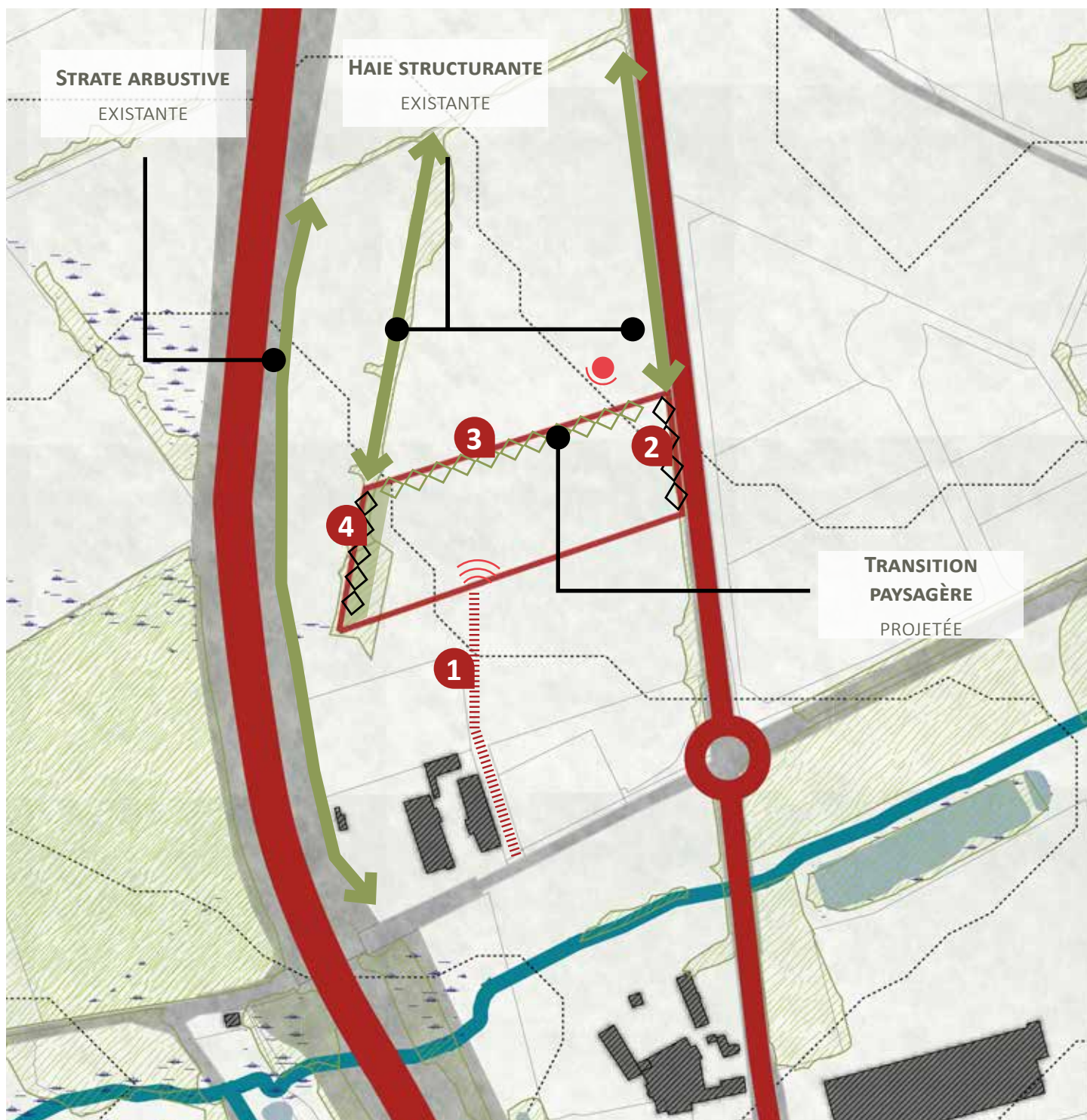
TRAITEMENT DES ESPACES LIBRES

L'aménagement du site devra anticiper la gestion des eaux de ruissellement à l'échelle de l'opération. Cela pourra prendre la forme d'aménagements spécifiques (noues...) et/ou de zones non imperméabilisées pour permettre l'infiltration des eaux pluviales et de ruissellement.

LE DOCUMENT ÉCRIT DU PLUI PRÉSENTE CERTAINES CARACTÉRISTIQUES RÉGLEMENTAIRES QUI ENCADRENT LES ZONES À URBANISER À VOCATION PRINCIPALE ÉCONOMIE :

Article : Volumétrie et implantation des constructions

Article : Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère.



Orientations générales

3

Haie bocagère avec arbres, grands arbustes et bande herbacée



Coupe schématique de principe d'aménagement

LÉGENDE



Visibilité accentuée



Co-visibilité atténuée



Strate herbacée



Strate arbustive et arborée



Haie bocagère



Structures végétales (à proximité du site)



4.

PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER ET CONCLUSION



LA QUALITÉ ARCHITECTURALE ET URBANISTIQUE

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Il s'agira d'assurer l'insertion paysagère des constructions à usage d'activités économiques en raison de leur volume souvent important.

Ainsi, les constructions devront s'adapter au relief du terrain et les volumes seront simples.

IMPLANTATION

Les constructions seront implantées à une distance minimale de **30 mètres par rapport à la RD 974**.

Les constructions seront implantées à une distance minimale de **75 mètres par rapport à la RN 174**.

Les locaux présentant une sensibilité aux nuisances sonores due à leur occupation, pourront privilégier une implantation dans la partie centrale du secteur. (voir plan schématique). En effet, cette zone en dehors des marges de recul prescrite par la «loi barnier»

COULEURS

Les teintes des façades des constructions devront éviter les couleurs trop vives et criardes, ainsi que le blanc pur et privilégier des teintes favorisant leur intégration dans le contexte bâti et paysager.

Les enseignes devront être intégrées aux façades des constructions.

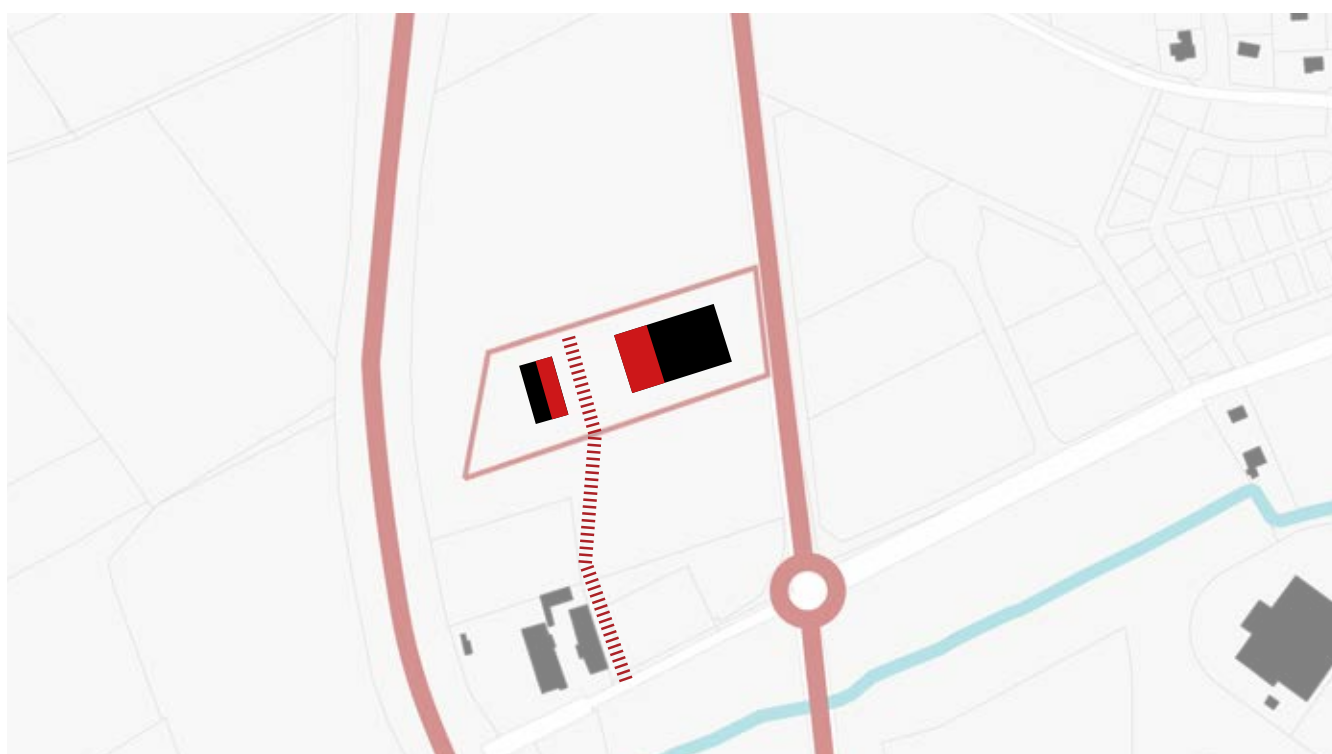
DESSERTE ET STATIONNEMENT

Dans la mesure du possible, les espaces de stationnement seront végétalisés.

LE DOCUMENT ÉCRIT DU PLUI PRÉSENTE CERTAINES CARACTÉRISTIQUES RÉGLEMENTAIRES QUI ENCADRENT LES ZONES À VOCATION PRINCIPALE ÉCONOMIE :

Article : Volumétrie et implantation des constructions

Article : Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère.



Exemple de disposition privilégiée (rouge) des locaux présentant une sensibilité aux nuisances sonores et/ou de qualité de l'air



LES NUISANCES

Le site étant à vocation économique et en l'absence de secteur résidentiel dans l'environnement immédiat, l'impact des nuisances pouvant être engendrées par l'aménagement du site sera limité.

LES NUISANCES SONORES

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

La RD 974 se trouve dans la partie haute du site d'étude, une haie vient matérialiser la limite entre la voie et le secteur, cette disposition existante permet déjà de temporiser les nuisances sonores éventuelles.

Ensuite, l'aménagement en 2019 du giratoire du Saussey favorise le ralentissement des véhicules à proximité, et participe ainsi à limiter les nuisances sonores liées à la vitesse.

De plus, les constructions seront implantées à une distance minimale de **30 mètres** par rapport à la RD 974.

La RN 174 comprend un trafic plus intense que la RD 974, cependant, elle se situe à une distance plus importante du site et comporte sur une partie de ses abords des talus de remblais et/ou des structures végétalisées attenantes.

Enfin, en complément, le projet s'appuiera sur la structure végétale existante, jouxtant la RD 974, en la renforçant afin de limiter au mieux les nuisances.

Dans le cadre du projet, et vis-à-vis du contexte, les nuisances essentiellement sonores seront minimisées par la conservation et l'aménagement de différentes zones paysagères tampons.

En raison du classement de la RN 174 en catégorie 2 au niveau du classement sonore des infrastructures routières, les nouvelles constructions situées dans la zone de nuisance doivent respecter des dispositions techniques de protection contre le bruit.

Ces dispositions d'aménagement permettent de

favoriser une limitation des nuisances sonores relatives à la RD 974 et la RN 174.

LA QUALITÉ DE L'AIR

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Les aménagements relatifs aux structures végétales tampons évoqués dans le cadre des nuisances sonores auront également des effets bénéfiques sur la qualité de l'air.



LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET LES RISQUES

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Le développement de la zone économique induite par la dérogation à la Loi Barnier concernant le site d'étude ne devrait pas entraîner de risques de conséquences sur la sécurité routière vis-à-vis de la RD 974 ou de la RN 174.

En effet, l'accès au site se fera via la voie interne à la zone existante en direction de la RD 96 au sud.

De plus, un giratoire visant à faciliter l'accès au parc d'activité avait été construit en 2019. Il permet déjà de fluidifier le trafic routier dans ce secteur. En effet, il assure que les flux y compris ceux de la zone économique sont possibles en toute sécurité, à la fois pour les véhicules légers et les poids lourds de livraisons.

Aucun accès direct avec la RD 974 ou sud la RN 174 et le secteur d'étude ne sera réalisés.

RISQUES

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Concernant le risque naturel lié au mouvement de terrain, il s'agira de prévoir toute disposition pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol.

LE DOCUMENT ÉCRIT DU PLUi PRÉSENTE CERTAINES CARACTÉRISTIQUES RÉGLEMENTAIRES QUI ENCADRENT L'ENSEMBLE DES ZONES :

Extrait «Desserte par les voies publiques ou privées»

Accès «Toutes les dispositions permettant une bonne visibilité et assurant la sécurité des usagers des voies publiques et celle des personnes utilisant les accès créés doivent être prises en compte pour le débouché des véhicules sur voie publique ou privée : position, configuration, nombre, etc.»

Le PLUi précise également dans le cadre des «Mouvement de terrain» que :

«Sur ces secteurs, les pétitionnaires sont incités à se reporter aux recommandations nationales du Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM)»

CONCLUSION

La localisation du site étudié et son accessibilité en font un **espace favorable à l'extension de la zone à vocation économie.**

La marge de recul par rapport à la RD 974 est actuellement de **75 mètres.**

La marge de recul par rapport à la RN 174 est actuellement de **100 mètres.**

Les caractéristiques du secteur et de son contexte, ainsi que, **l'aménagement du site avec une réflexion vis-à-vis de l'organisation du bâti, des structures végétales, de la desserte et circulation, permettrait de réduire cette marge de recul.**

L'application des articles (voir «cadre de l'analyse») de la **«Loi Barnier»**, **constitue une opportunité dans le traitement urbanistique, architectural et paysager** du secteur étudié.

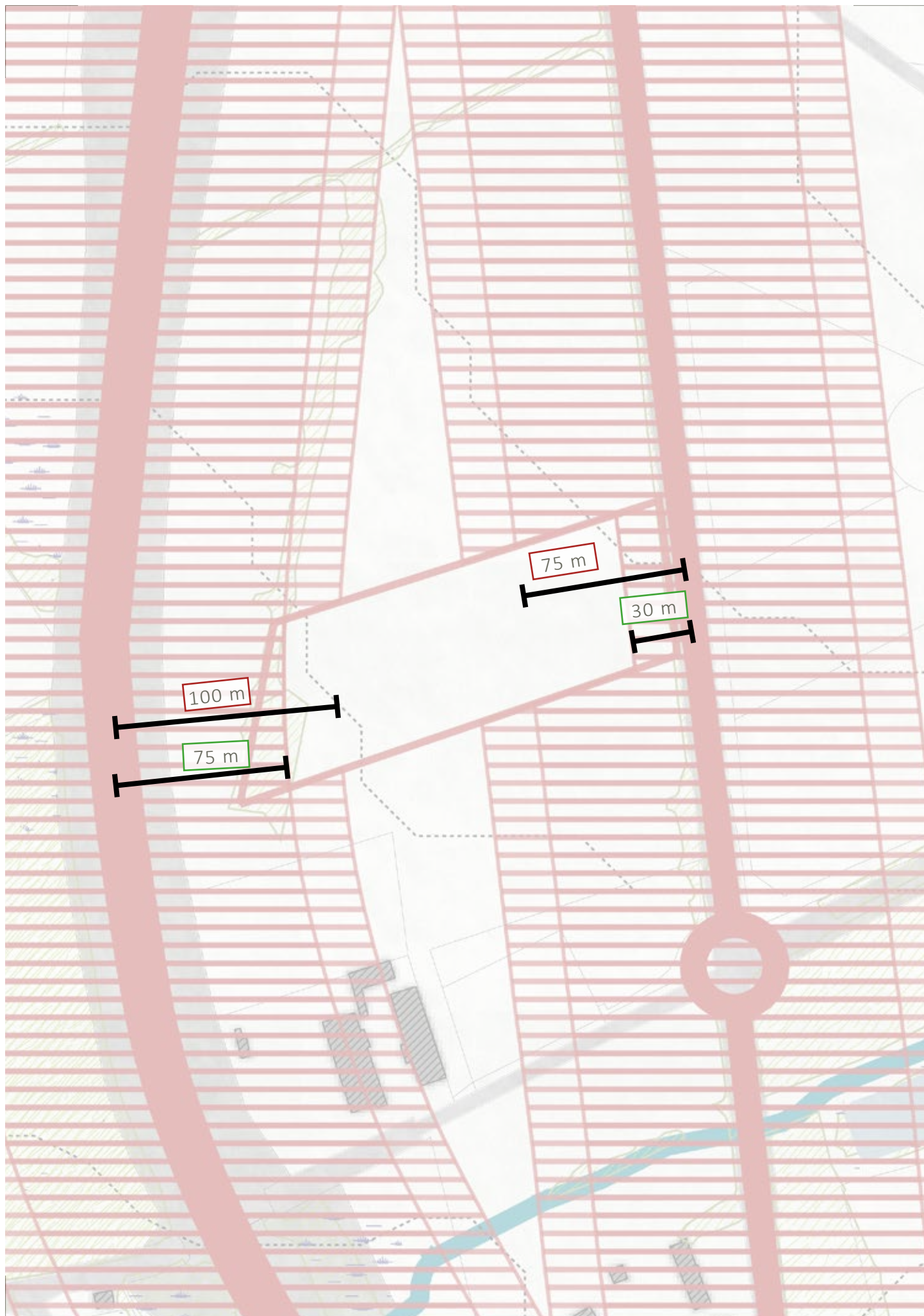
L'aménagement doit garantir l'intégration paysagère du secteur dans le contexte.

La **réduction de la bande inconstructible** n'aura un effet que très limité en matière de nuisances potentiellement engendrées. En effet, le site se situe au sein d'une frange «isolée» délimitée de part et d'autre par des voies de circulation (la RD 974 à l'est et respectivement la RN 174 à l'ouest).

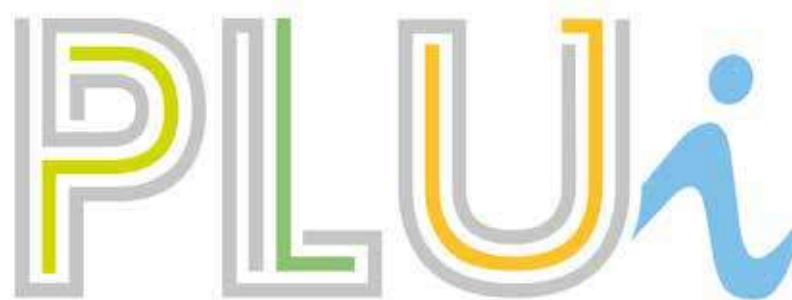
Des éléments existants permettent déjà de répondre à un certain nombre d'enjeux liés aux potentielles nuisances. Ces éléments seront complétés par des orientations d'aménagements et mesures complémentaires.

En outre, les **dispositions déjà inscrites au PLUi** garantissent la compatibilité de la réduction des marges de recul le long de la RN 174 et de la RD 974 avec la prise en **compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages.**

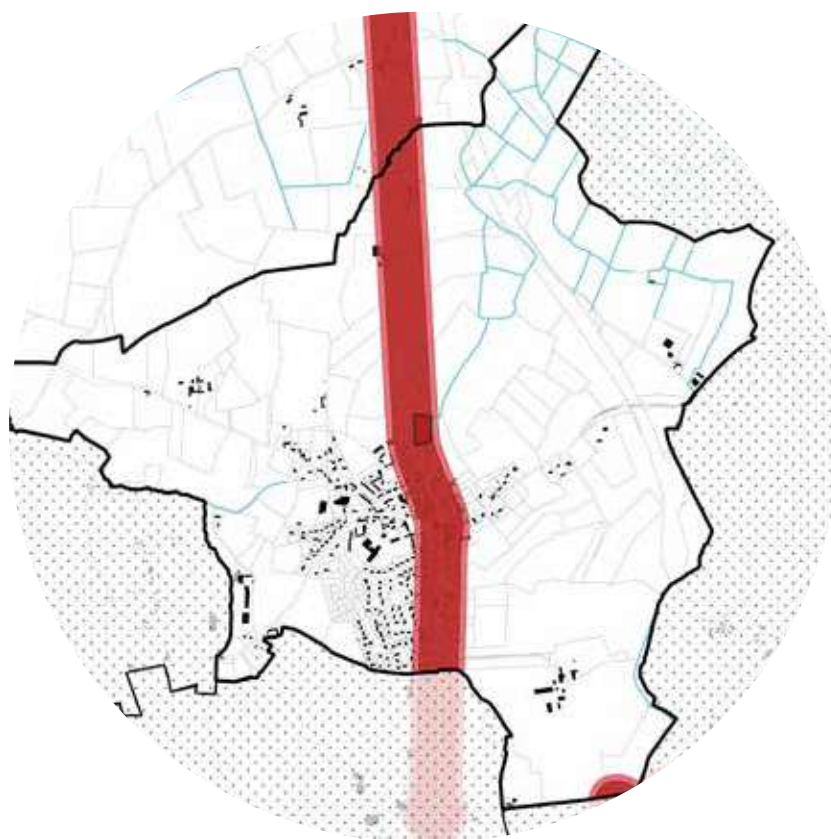
Ainsi, afin d'encourager l'installation d'activités économiques sur le territoire, il est donc proposé de réduire la marge de recul inconstructible de **75 mètres à 30 mètres pour la RD 974 et de 100 mètres à 75 mètres pour la RN 174.**



Plan schématique de marge de recul modifiée



ÉTUDE DÉROGATOIRE “LOI BARNIER”



SAINT-JEAN-DE-DAYE

SITE D'OAP N°50488_4

SOMMAIRE



LE CONTEXTE



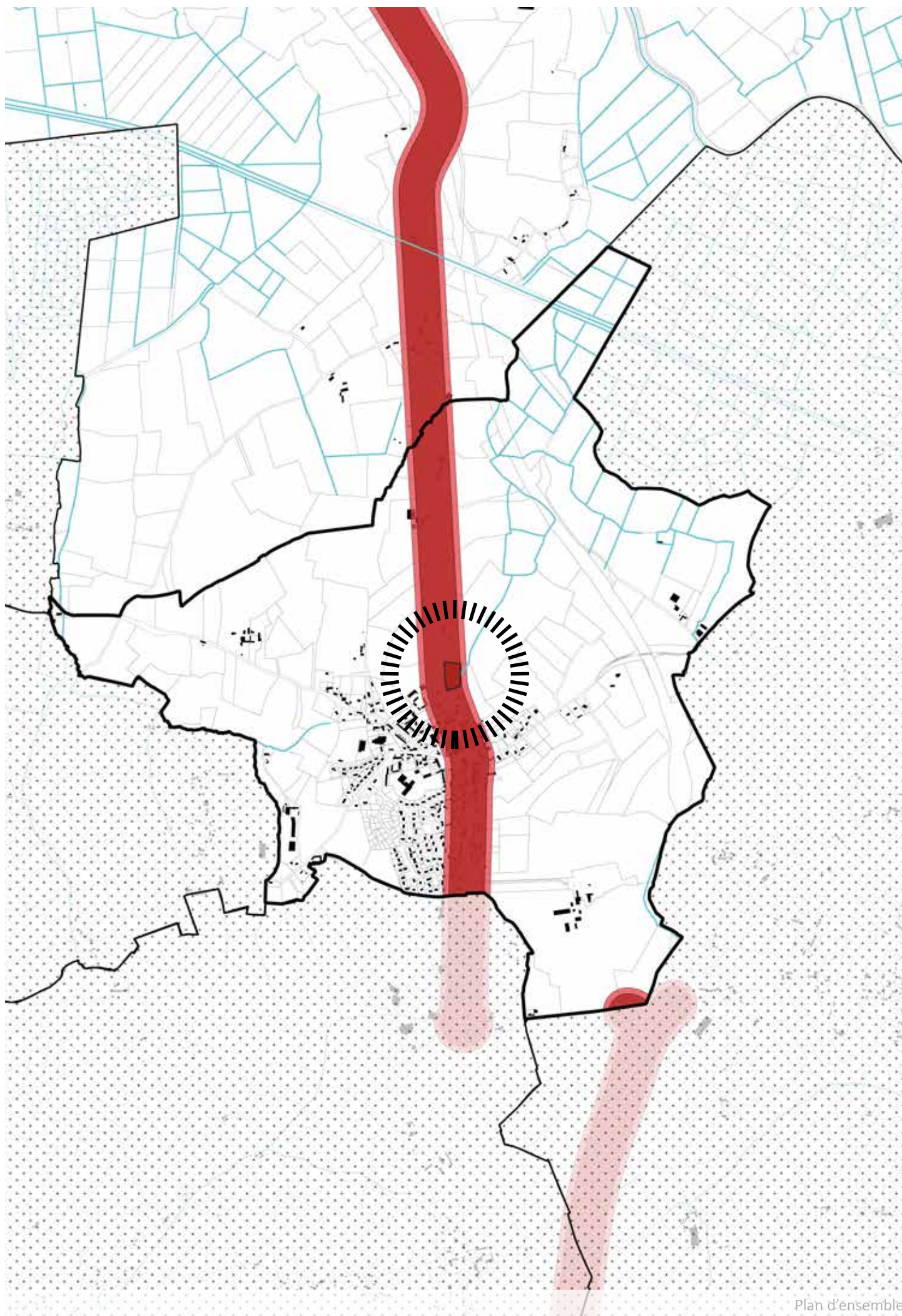
ACCÈS POTENTIEL ET PERCEPTION VISUELLE



LES ORIENTATIONS



PRISE EN COMPTE DE LA «LOI BARNIER» ET CONCLUSION



Plan d'ensemble

1

LE CONTEXTE

Cette étude a pour objectif de justifier la pertinence du modification de la marge de recul d'une zone destinée à accueillir de l'habitat et des activités compatibles.

Au regard de la «Loi Barnier» et de l'aménagement de la zone, la pertinence du recul de la marge d'inconstructibilité sera évalué.

La présente étude se réfère aux dispositions du Code de l'Urbanisme rénové suite à l'ordonnance du 23 septembre 2015 et au décret du 28 septembre 2015.

> L'article L111-6 du Code de l'Urbanisme

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.

> L'article L111-7 du Code de l'Urbanisme

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 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.
- 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

> L'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

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 L. 111-6 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.

CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE :

**les nuisances,
la sécurité,
la qualité architecturale,
la qualité de l'urbanisme,
la qualité des paysages.**

« Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation».

« Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme ont pour objectifs de remodeler les abords des grands axes routiers : en périphérie urbaine et en entrée de ville, et de garantir une bonne insertion des extensions urbaines. Ces dispositions légales sont issues de l'article 52 de la loi du 2 février 1995, dite « Loi Barnier », portant sur la qualité urbaine et paysagère le long de certaines voies en entrée de ville.

Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation», c'est-à-dire, d'après l'article L110-3 du Code de la Route : « quelle que soit leur appartenance domaniale, les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies » (Décret n°2010-578 du 31 mai 2010).

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme sont une opportunité de questionner et définir les conditions d'insertion paysagère des espaces situés à proximité des axes de circulation qui représentent généralement les premières «vitrines» des entrées de ville ou de village dans les communes.

Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces. En effet, le législateur propose de modifier les restrictions de constructibilité si la commune s'engage dans une réflexion sur l'aménagement et les règles d'urbanisme garantissant une qualité des espaces en bords de route et entrées de ville.

1.1.2

SCoT

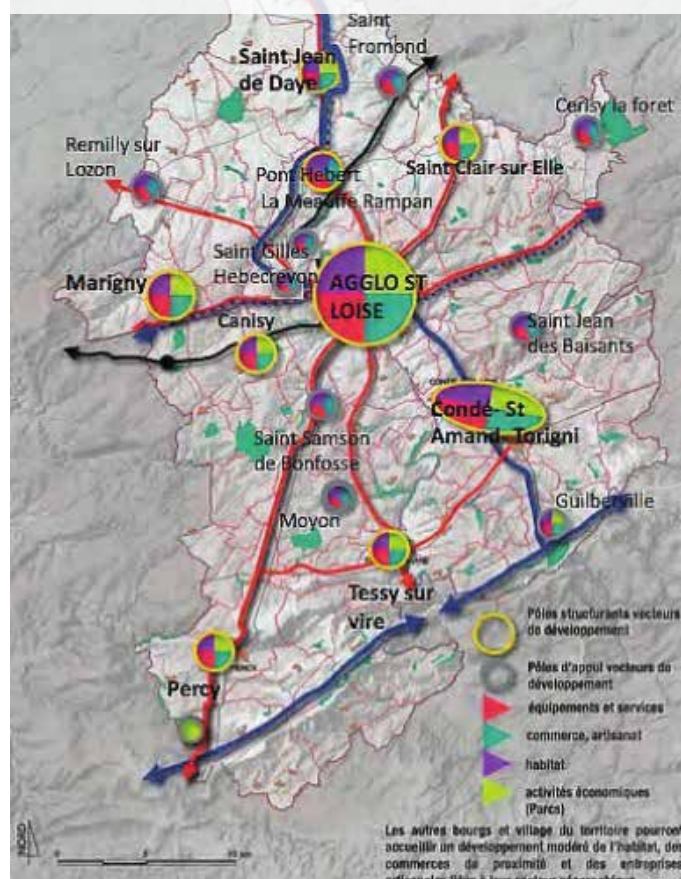
La commune de **Saint-Jean-de-Daye** est couverte par le SCoT du Pays Saint-Lois approuvé en 2013. Le périmètre du SCoT correspond à celui de Saint-Lô Agglo avec 61 communes.

Saint-Jean-de-Daye est un des **pôles structurant vecteur de développement** identifié par le SCoT. Ces pôles constituent les lieux de localisation préférentiels pour les équipements et services. C'est ici un lieu de localisation préférentiels pour le développement de **l'habitat**.



Pôle structurant vecteur de développement

Pôles structurant vecteur de développement
Source : SCoT



1.1.3

PLUI SAINT-LÔ AGGLO

Le périmètre d'étude est classé en **zone à urbaniser à vocation principale habitat** dans le PLUi. Ce type de secteur est destinés à être ouvert à l'urbanisation. Les secteurs AUh sont destinés à accueillir de l'habitat et des activités compatibles avec cette vocations principale.

> se référer aux pièces réglementaires du PLUi (règlement graphique dit «zonage» et règlement écrit)

Ce secteur est également **soumis à une OAP** (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dont les dispositions peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer aux à la pièce "OAP" du PLUi.

Saint-Jean-de-Daye est une commune située dans le département de la Manche, en région Normandie. Celle-ci, accueille environ 638 habitants en 2019.

Le territoire de la commune de Saint-Jean-de-Daye est traversé par la RD 974 et la RN 174, deux axes majeurs. Ces deux axes routiers, forment des axes nord-sud sur le territoire et relient Saint-Lô à la RN 13.

La RD 974 est concernée par la «Loi Barnier» imposant un recul inconstructible de 75 mètres. Cette voie est classée en **route à grande circulation**.

Afin de lever cette règle de recul sur tout ou partie du périmètre d'étude, correspondant à la zone AUh, une réflexion d'ensemble prenant en compte **les nuisances, la sécurité, la qualité de l'urbanisme, la qualité des paysages et de l'architecture** doit aboutir à un projet intégré au document d'urbanisme et conditionnant l'urbanisation du secteur concerné.

A L'ÉCHELLE DU DÉPARTEMENT :

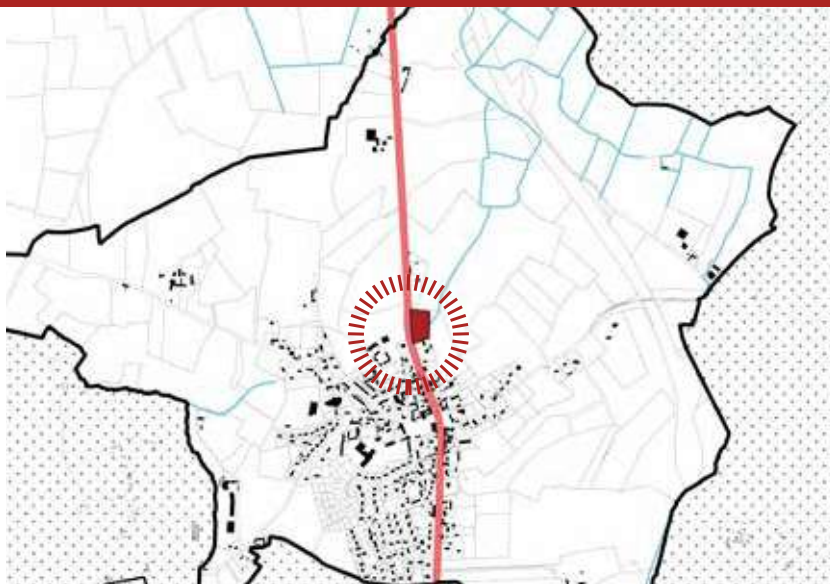
Au niveau de Saint-Jean-de-Daye, la RD 974 forme une «parallèle» à la RN 174 ouverte en 2013 et située plus à l'est.



Réseau routier de la Manche

A L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE :

La RD 974 traverse la commune de Saint-Jean-de-Daye sous la forme d'un axe nord-sud.



Position de la RD 974 au niveau de Saint-Jean-de-Daye

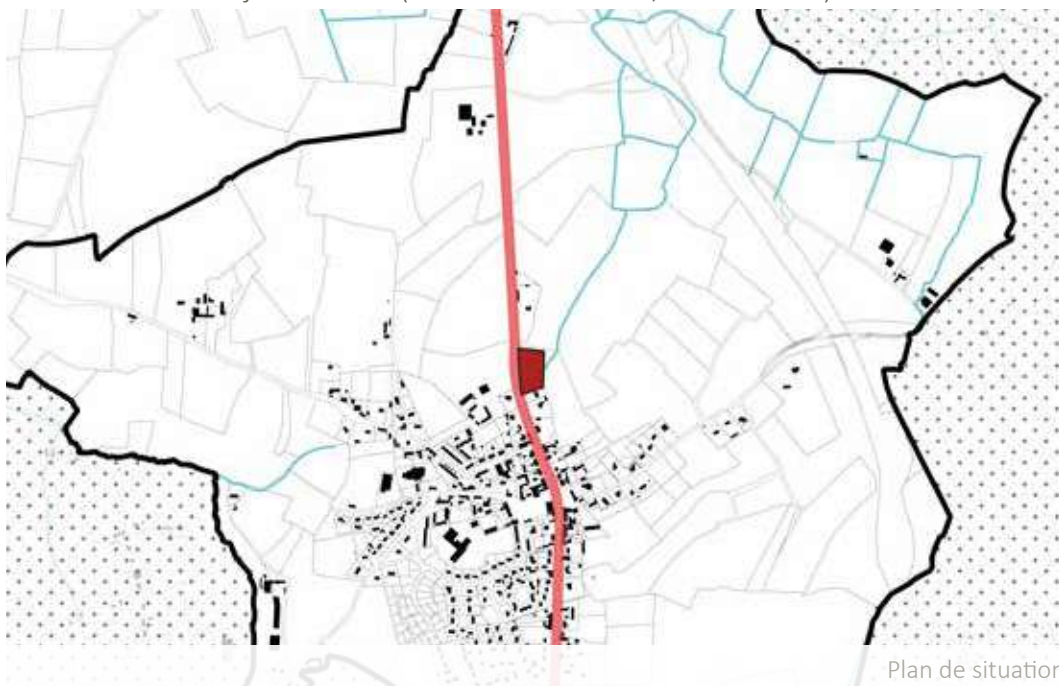
A L'ÉCHELLE DU SITE D'ÉTUDE :

La RD 974 jouxte l'ouest du site d'étude. Le secteur de forme oblongue s'étend le long de la voie.

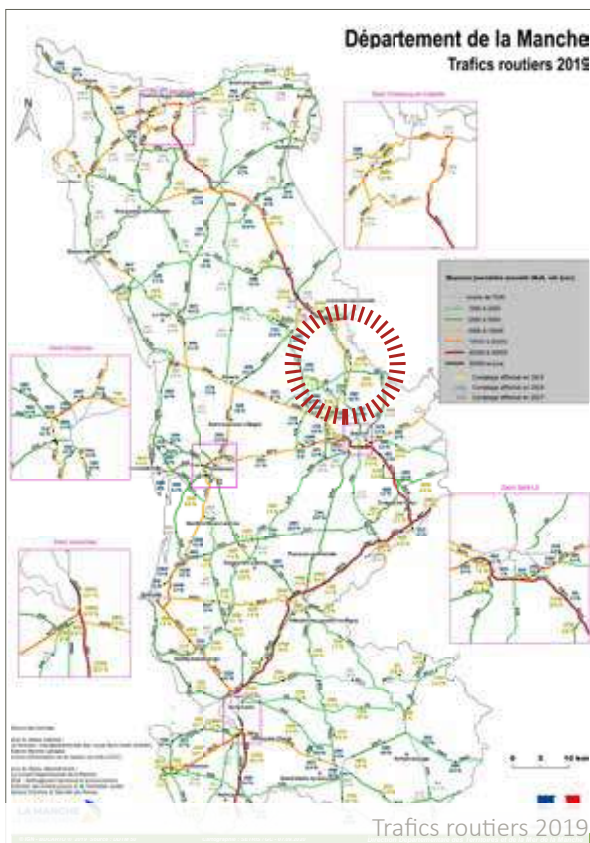


Position de la RD 974 à proximité du site d'étude

Le secteur d'étude est longé par la **RD 974 (dite Voie de la Liberté)** qui est parcourue par un trafic routier dont la moyenne annuelle est située entre 1000 et 2500 véhicules journaliers. (source : DDTM 50 ; année 2019)



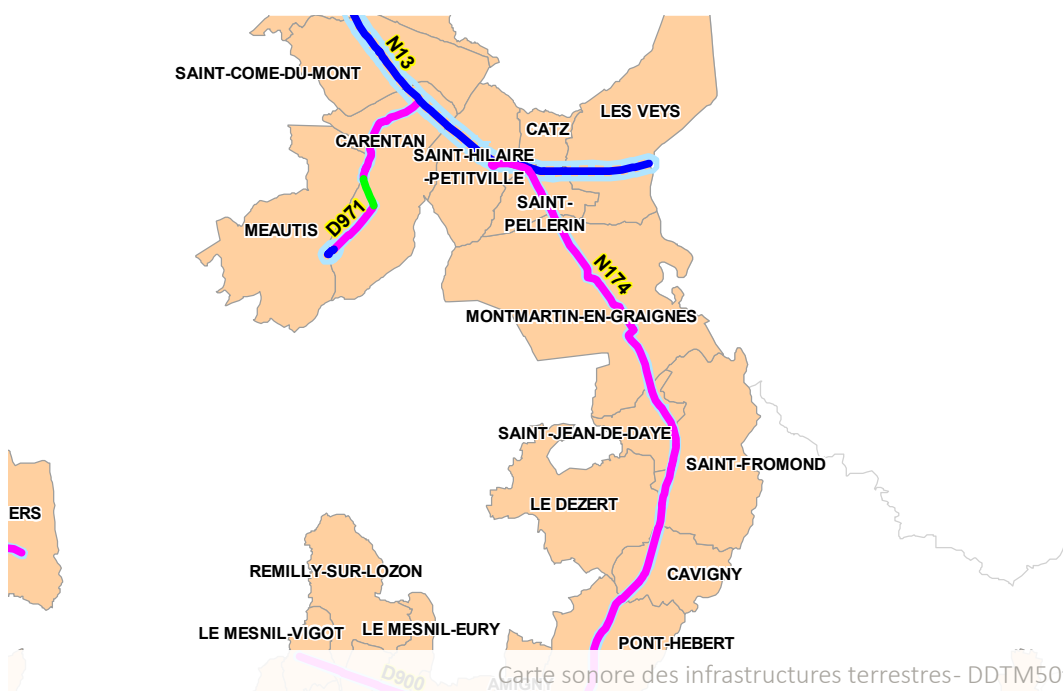
Plan de situation



1.3.2

NUISANCES SONORES

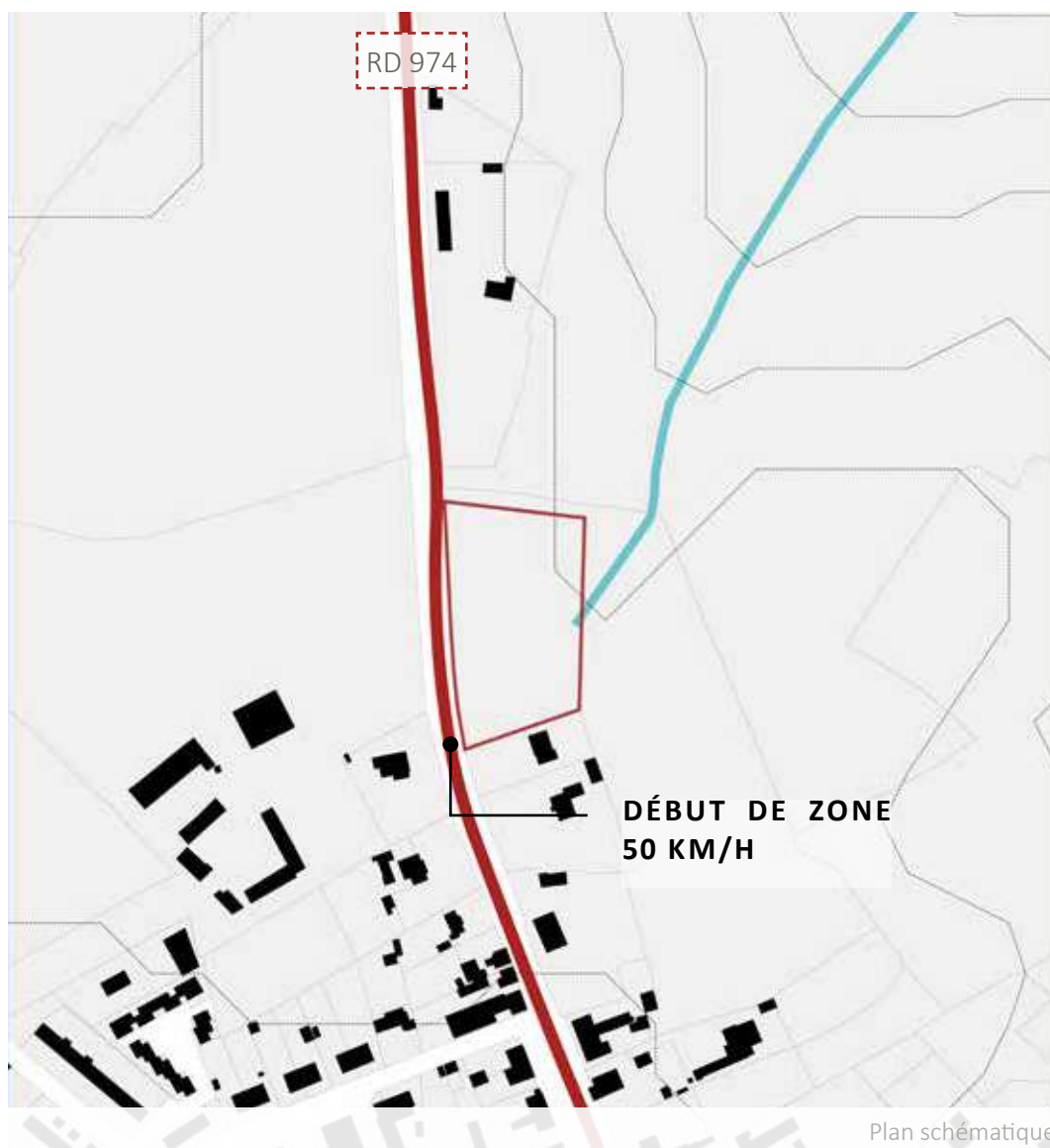
La **Voie de la liberté** n'est pas concernée par l'obligation d'élaboration de cartes de bruit stratégiques (CBS) en raison d'un trafic moyen journaliers inférieurs au seuil d'application.



1.3.3

DESCRIPTIF DE LA VOIE ET SÉCURITÉ

La RD 974 comporte 2 voies sur le tronçon à proximité sur site d'étude.

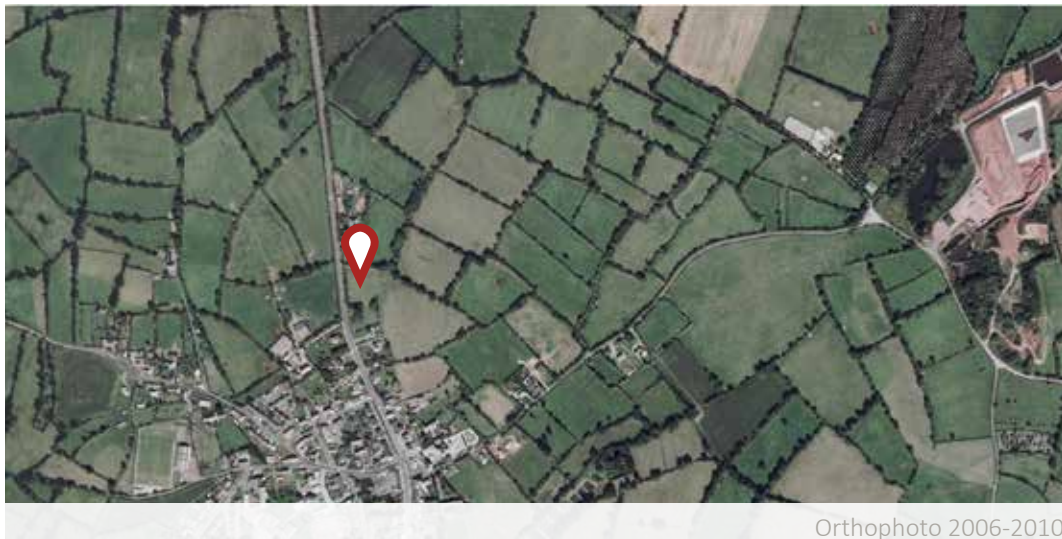


Plan schématique

Ce tronçon à proximité du site d'étude est marqué par deux parties, la première en milieu urbanisé est concernée par une limitation de vitesse de circulation à 50 km/h et la seconde, au nord, est limitée à 90 km/h.

Le site se trouve au droit du panneau d'entrée de Saint-Jean-de-Daye. Cette disposition fait que la vitesse est réduite à proximité, mais place le site au niveau de l'endroit d'accélération et de décélération des véhicules.

La RD 974 était avant 2012 un des axes nord-sud principaux pour relier Saint-Lô à la RN 13. Cependant la RN 174, mise en service en 2012 a permis d'offrir un axe routier alternatif et structurant pour la circulation nord-sud.



1.4.1

PARCELLES CONCERNÉES

LES PARCELLES CONCERNÉES SONT :

- section ZC - n° parcelle : 0019 - contenance : 0.7 ha.
- N° INSEE commune : 50488

(sources : plan cadastral informatisé (PCI) vecteur de la DGFIP.- Géoportail)



Parcelles concernées

1.4.2

INCONSTRUCTIBILITÉ AUX ABORDS DE LA RD

La bande d'inconstructibilité en bordure de la RD 974 englobe la totalité du périmètre d'étude.



Marge de recul

1.4.3

RISQUES NATURELS

Il n'y a pas de présence d'aléa retrait gonflement des argiles.

EXPOSITION AU RETRAIT GONFLEMENT
DES ARGILES

Exposition faible



Représentation de l'aléa d'exposition au retrait gonflement des argiles

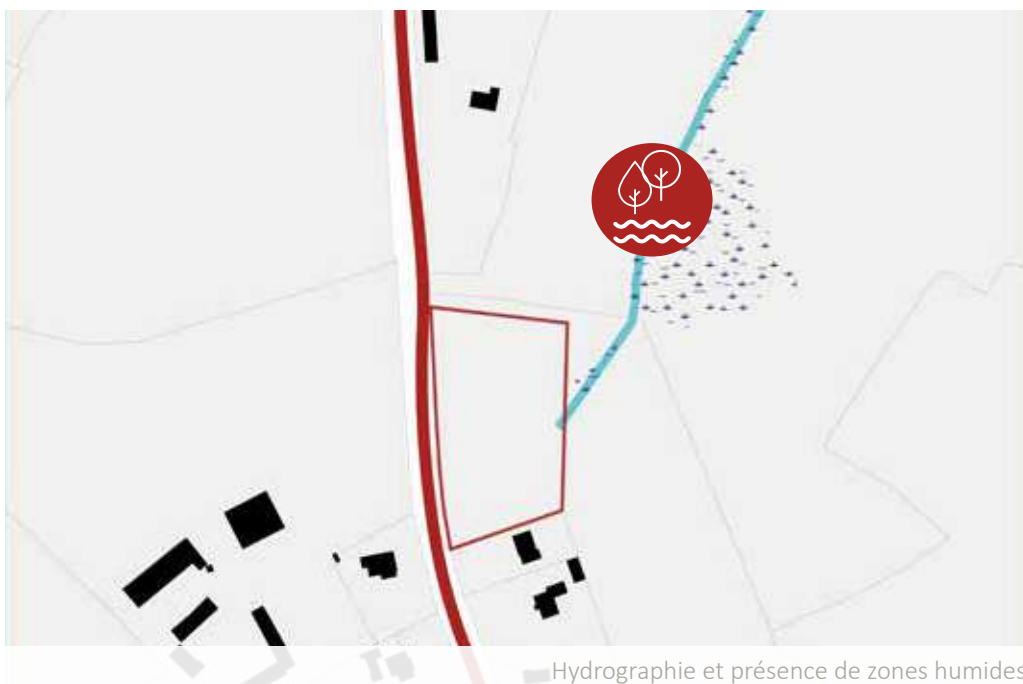
1.4.4

HYDROGRAPHIE

Aucune zone humide n'est identifiée sur le secteur d'étude.

Cependant, une petite zone humide jouxte le milieu de la limite Est du secteur.

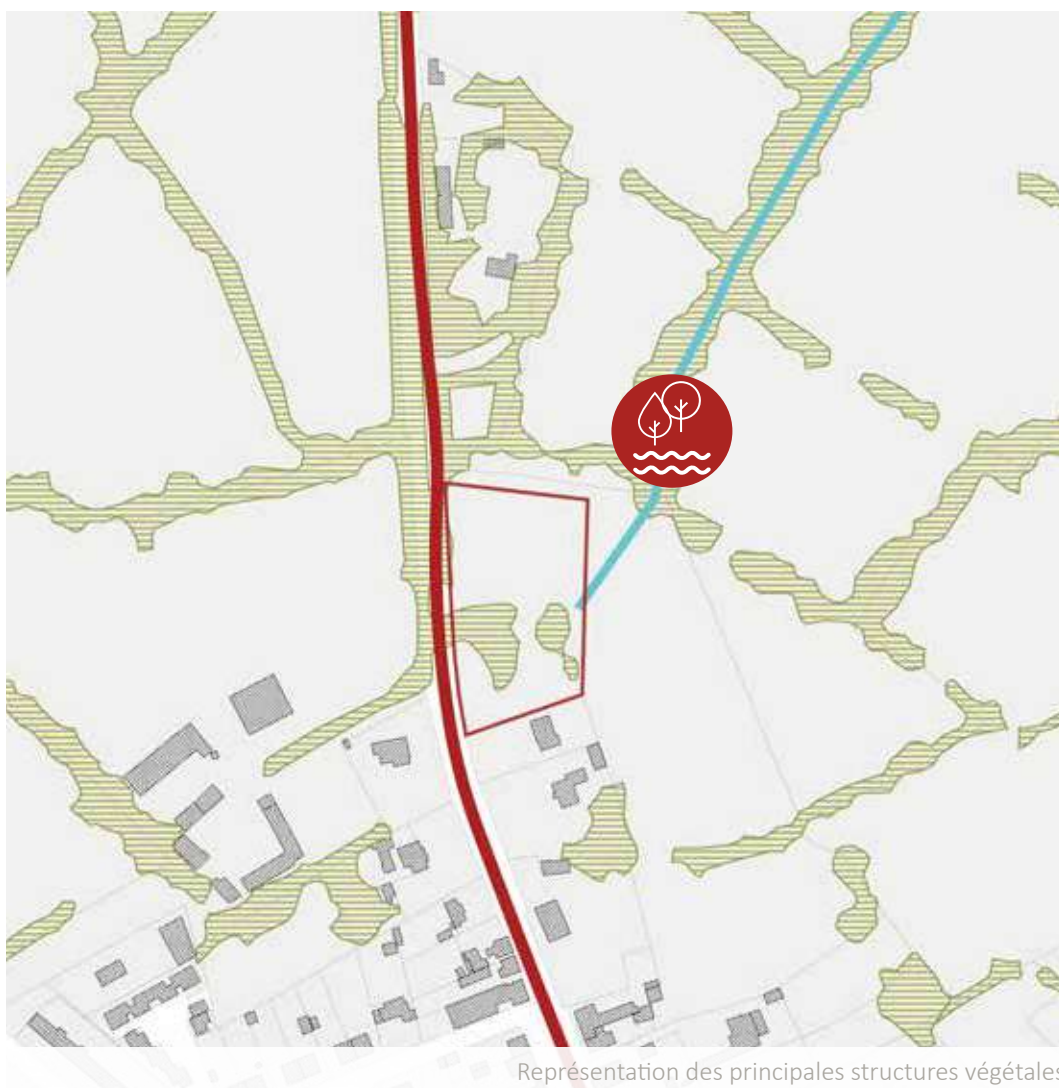
La topographie marque l'émergence d'un cours d'eau et de zones humides attenantes en direction du nord-est.



Hydrographie et présence de zones humides



Proximité d'un cours
d'eau et de zones
humides.



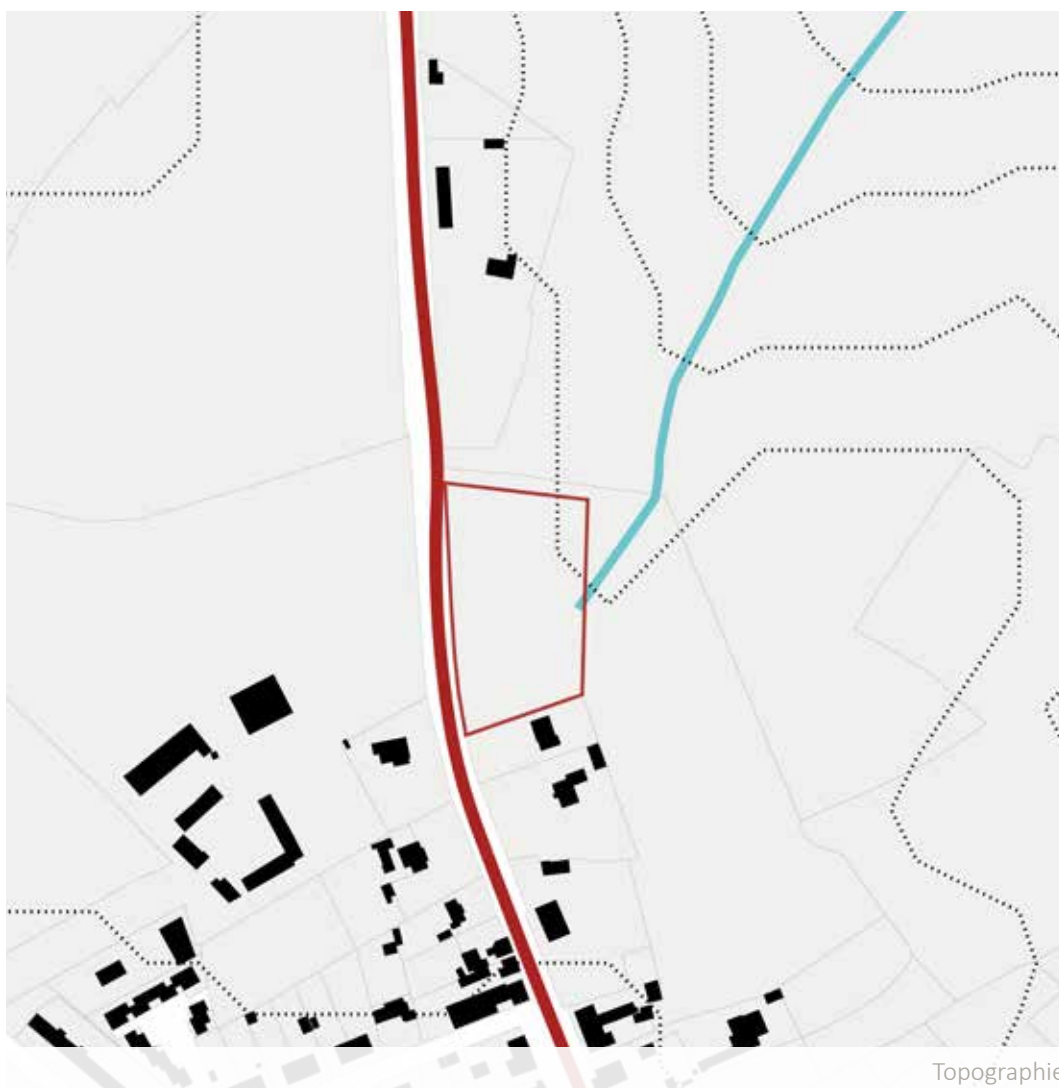
Le secteur marque un espace de transition entre la zone urbanisée au sud et des espaces ouverts présentant de nombreuses structures de haie bocagères. Cependant, quelques constructions isolées sont présentes le long de la RD 974 au nord et s'insère dans un ensemble de motifs végétalisés.

Le site est principalement marqué par une haie structurante à l'ouest, longeant la Voie de La liberté (RD974), et, de plusieurs groupes d'arbres et arbustes isolés ou en groupes, au sein du site.

1.4.6

TOPOGRAPHIE

Le site est relativement plat, il présente une légère pente vers le nord-est. La RD 974 se situe au point haut du site d'étude. Le terrain forme un léger vallonement au nord-est.



Distance totale : 107 m
Dénivelé négatif : -5,78 m

Dénivelé positif : 0,5 m
Pente moyenne : 5 %



Plan d'indication des prises de vue
Source fond de plan : Orthophoto géoportail

2

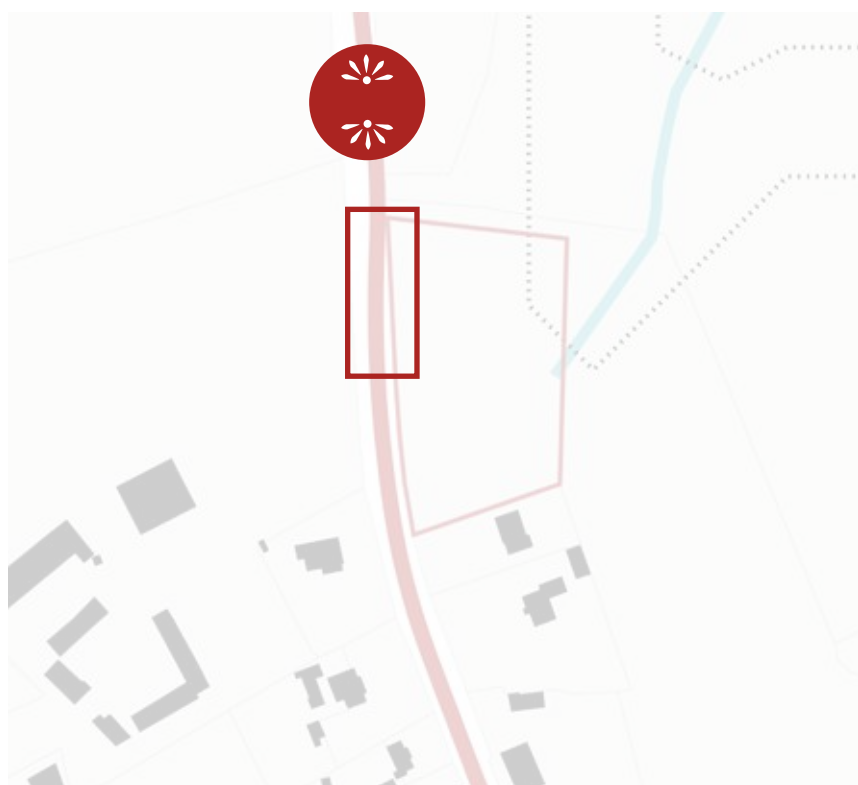
ACCÈS POTENTIEL ET PERCEPTION VISUELLE

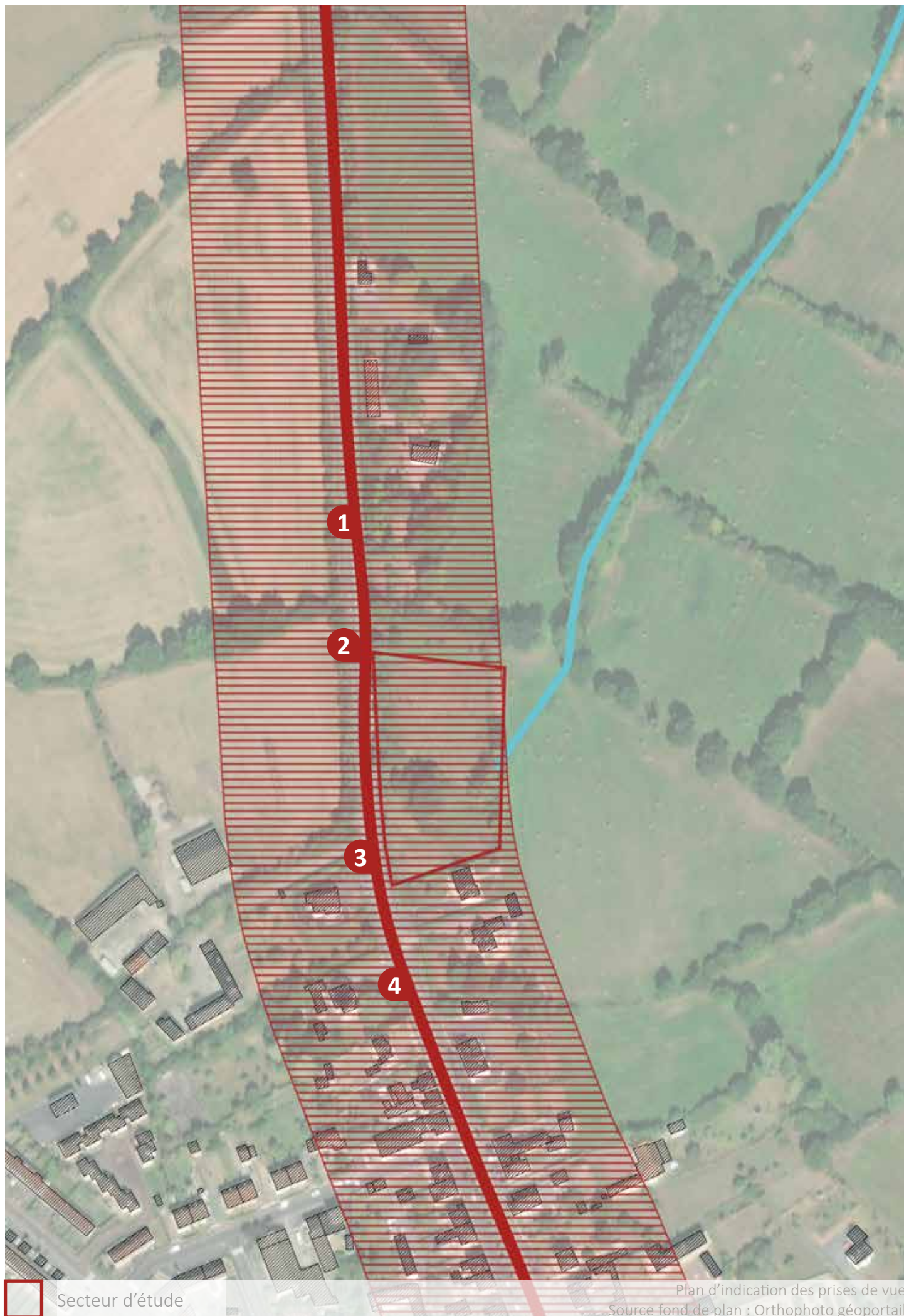


DESSERTE POTENTIELLE DU SITE



La desserte du site est à privilégier dans la moitié nord du site en raison d'une meilleure visibilité depuis la RD 974 en venant du nord.





 Secteur d'étude

Plan d'indication des prises de vue
Source fond de plan : Orthophoto géoportail

VUE DEPUIS LA VOIE RD 974 EN VENANT DU NORD :

Les abords de la RD 974 au nord sont principalement longés par des arbres ainsi que des haies bocagères caractéristiques du paysage alentour. Aux abords du secteur, la haie le longeant limite les vues vers celui-ci depuis la RD 974. Le dénivelé relativement faible et l'importance des structures de haies, limitent également les enjeux de covisibilité avec le paysage.



VUE DEPUIS LA VOIE RD 974 EN VENANT DE SAINT-JEAN-DE-DAYE:

au sud, des constructions de type maison individuelles longent la RD 974. On perçoit à proximité du secteur les grands arbres situés au sein du site.



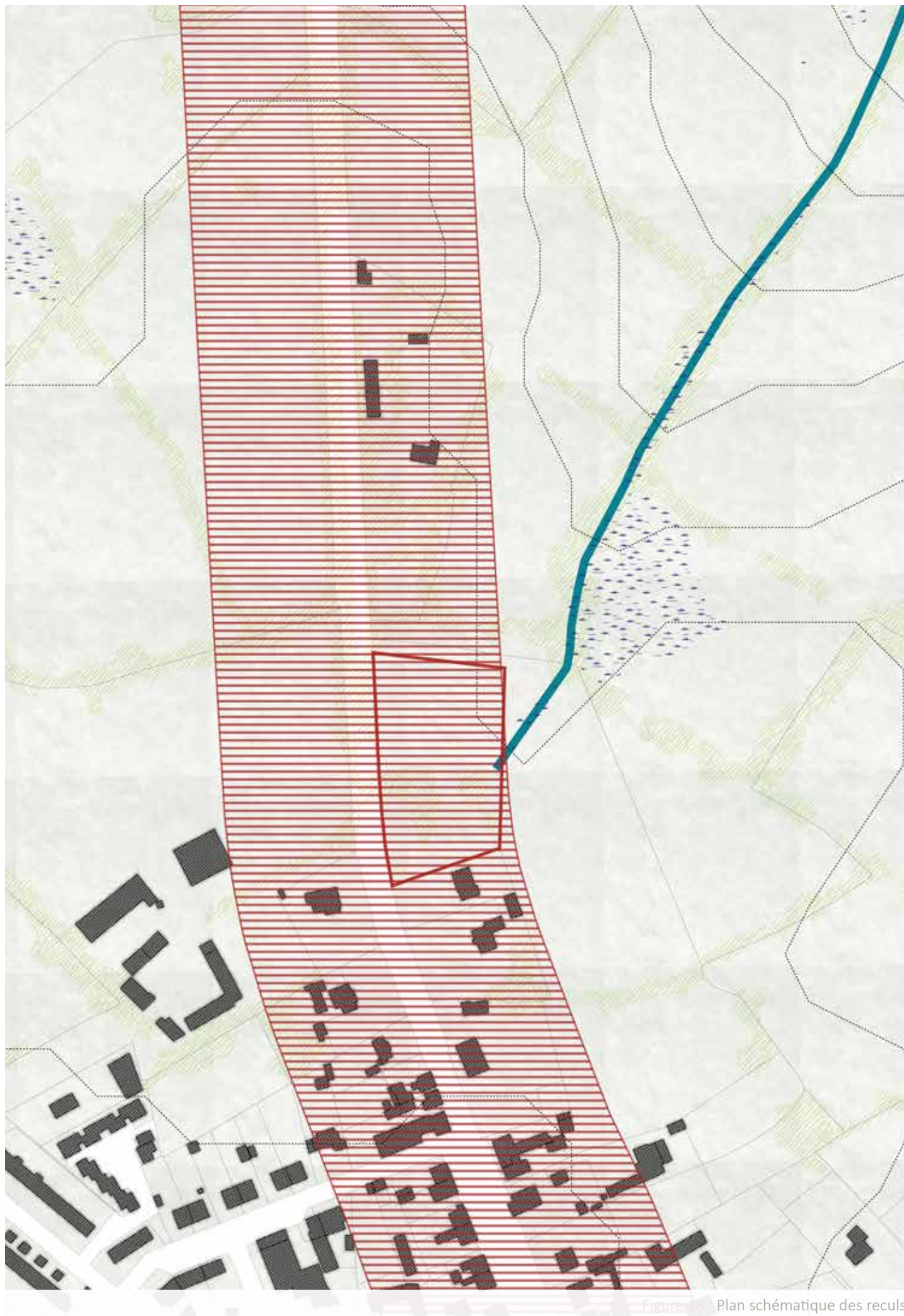


Figure 18 Plan schématique des reculs

3.1

LES OBJECTIFS

Le site d'étude s'inscrit en limite nord du tissu urbanisé de Saint-Jean-de-Daye. Sa disposition en fait un espace de transition entre l'espace urbanisé au sud et l'espace composé de haies bocagères au nord et à l'est.

Le projet d'aménagement de la zone d'équipement mixte poursuit l'objectif de réduire la marge de recul inconstructible liée à la RD 974 qui jouxte le site d'étude au nord.

- Passage d'une marge de 75 mètres à 20 mètres de l'axe de la RD 974

Vocation du secteur : habitat

Ce secteur stratégique pour le potentiel de construction de logements au sein de la commune, bénéficie de :

- une localisation stratégique jouxtant le tissu urbanisé existant.
- un accès possible depuis la rue de la Libération.
- un contexte permettant de proposer des logements bénéficiant d'un environnement avec des qualités paysagères notables.
- de motifs végétalisés existant le long de la RD 974.

Les enjeux du projet sont :

- marque l'entrée nord de Saint-Jean-de-Daye ;
- est un espace de transition entre espace urbanisé et espace bocagé ;
- proximité de zones humides potentielles et amorce d'un cours d'eau ;

Les enjeux d'intégration paysagère du secteur sont donc importants dans le cadre de l'urbanisation de la zone.

Cependant, les structures de haies existantes participent déjà en partie à l'intégration du site dans le contexte, elles sont à ce titre un atout pour l'intégration des futures constructions.

Les objectifs sont ainsi :

- D'une part, de permettre l'optimisation de la zone identifiée comme à urbaniser au PLUi en vigueur, dans le contexte de rareté foncière et de densification des espaces à rechercher (objectif pleinement inscrit dans les lois successives Grenelle, ALUR et Climat et Résilience).
- D'autre part, de maintenir des espaces de mise à distance entre les axes routiers et la zone de constructibilité, ce qui permettra à la fois le développement des activités et l'aménagement de transitions entre la voie et l'espace bâti afin de favoriser l'insertion du projet dans son environnement et de préserver la zone de projet d'éventuelles nuisances (visuelles, sonores).

Ce secteur est **soumis à une OAP** (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dans le PLUi. Les dispositions "OAP" peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer aux à la pièce "OAP" du PLUi.

4

PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER & CONCLUSION

LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET JUSTIFICATION AU REGARD DE L'ARTICLE
L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME



PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

TRAITEMENT DES ABORDS

Accès : [1]

L'accès au site pour les piétons pourra se faire de manière sécurisée via un aménagement du trottoir et d'une signalisation adaptée. L'accès pour les véhicules motorisés sera privilégié dans la moitié nord du site, la haie existante pourra être ponctuellement supprimée pour les exigences de l'accès et sa sécurisation.

FRANGE OUEST (RD 974) : [2]

Au sein de la marge de recul entre la voie et les futures constructions, une bande enherbée sera conservée et exempte de constructions. La haie existante sera conservée autant que possible (ie : exceptée pour les besoins en terme d'accès et de sécurité). Une attention particulière devra être portée sur son aménagement en raison de son rapport direct avec la RD 974.

En effet, elle joue un rôle à la fois dans les continuités de la trame verte, comme filtre visuel et comme tampon sonore vis-à-vis de la rue de la Libération. (*protection des nuisances sonores et visuelles*).

Cette structure végétale pourra être complétée au sud, dans sa continuité.

MOTIFS ARBORÉS AU SEIN DU SITE : [3]

L'OAP prévoit la possibilité de conserver ces motifs arborés au sein du site. Il serait judicieux de conserver tout ou partie d'entre eux effectivement. En effet, ils pourront participer à l'intégration paysagère des constructions situées au nord vis-à-vis des habitations existantes, mais également vis-à-vis de la RD 974.

Ces aménagements, en plus d'être cohérent avec l'identité paysagère locale, participeront également à préserver la zone de projet d'éventuelles nuisances (visuelles, sonores).

FRANGE EST : [4]

Une haie arbustive longue partiellement la lisière est du secteur et participe à l'intégration paysagère du site vis-à-vis de l'espace ouvert situé à l'est.

FRANGE EST : [5]

Une strate herbacée formant une bande de recul avec l'espace ouvert et la zone naturelle devra être conservée. Cette frange pourra intégrer des éléments de gestion des eaux de ruissellement.

TRAITEMENT DES ESPACES LIBRES

L'aménagement du site devra anticiper la gestion des eaux de ruissellement à l'échelle de l'opération. Cela pourra prendre la forme d'aménagements spécifiques (noues...) et/ou de zones non imperméabilisées pour permettre l'infiltration des eaux pluviales et de ruissellement.

LE DOCUMENT ÉCRIT DU PLUI PRÉSENTE CERTAINES CARACTÉRISTIQUES RÉGLEMENTAIRES QUI ENCADRENT LES ZONES À URBANISER À VOCATION PRINCIPALE HABITAT :

Article : Volumétrie et implantation des constructions

Article : Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère.

Article : Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

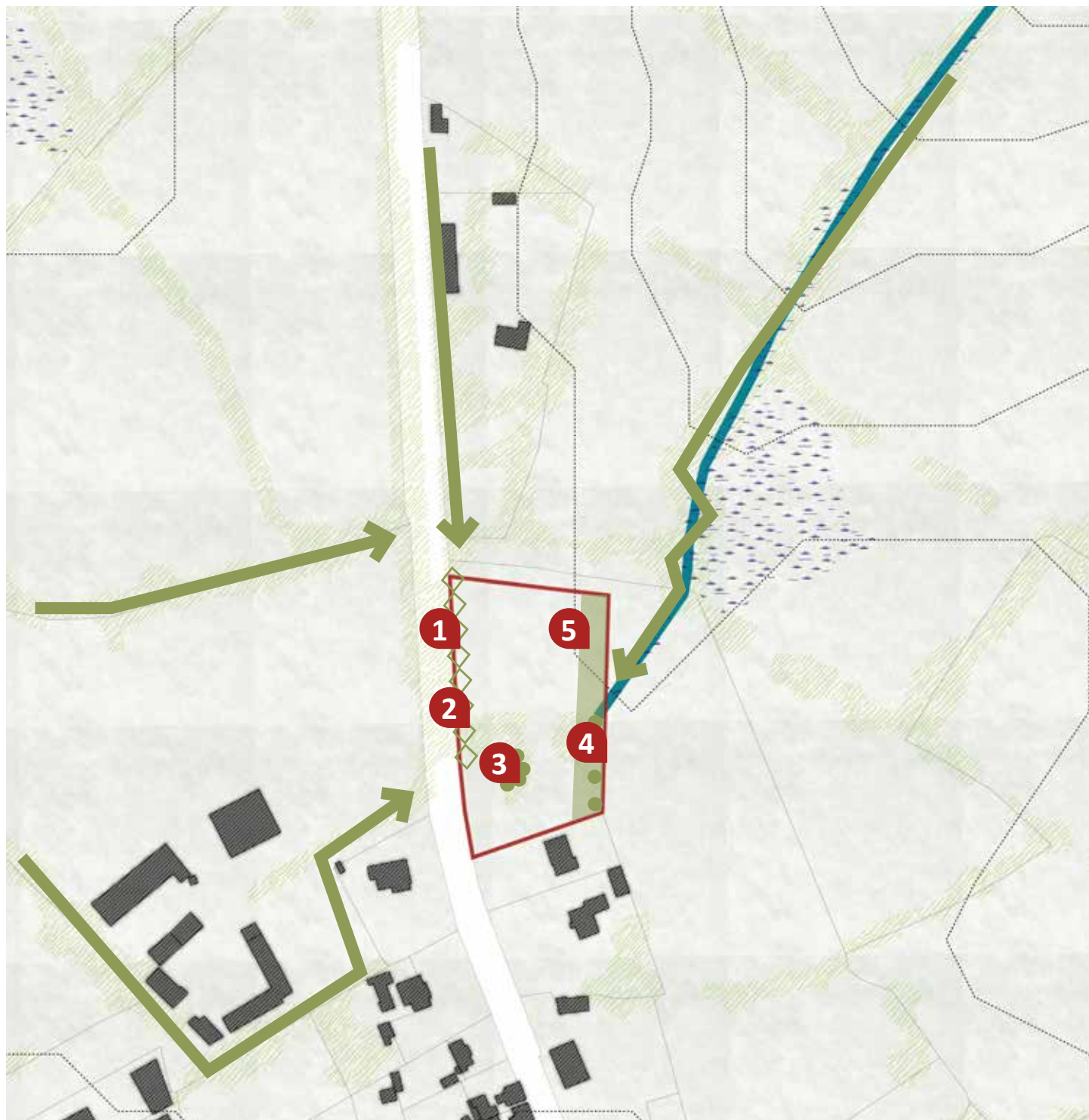


Schéma d'orientations générales

2



Haie bocagère avec arbres avec grands arbustes et bande herbacée



LÉGENDE



Strate herbacée



Strate arbustive et arborée



Haie bocagère



Structures végétales
(à proximité du site)



PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ ARCHITECTURALE ET URBANISTIQUE

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

Les constructions seront implantées à une distance minimale de **20 mètres** par rapport à la RD 974.

PROGRAMMATION

L'aménagement pourrait favoriser l'implantation une mixité de typologies au sein du site. Par exemple avec de l'habitat individuel mais aussi du petit collectif, afin de limiter l'emprise bâtie et en traitant les espaces libres avec des aménagements adaptés aux différents enjeux présents. (cours d'eau, proximité zone N, transition paysagère, espaces tampons avec le RD 974, etc.)

AMÉNAGEMENTS

La voie de circulation pourra se situer dans la partie ouest du secteur afin de privilégier une partie est plus calme. L'espace entre la haie longeant la RD 974 et les constructions pourrait intégrer un parking paysager et mutualisé, dont l'aménagement pourrait participer à créer des filtres successifs.



Coupe schématique haie existante & parking planté

LE DOCUMENT ÉCRIT DU PLUI PRÉSENTE CERTAINES CARACTÉRISTIQUES RÉGLEMENTAIRES QUI ENCADRENT LES ZONES À URBANISER À VOCATION PRINCIPALE HABITAT :

Article : Volumétrie et implantation des constructions

Article : Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère.



PRISE EN COMPTE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET LES RISQUES

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Accès

L'accès au site pour les piétons et/ou mobilité douce pourra se faire de manière sécurisée via un aménagement du trottoir et d'une signalisation adaptée.

L'accès pour les véhicules motorisés sera privilégié dans la moitié nord du site, la haie existante pourra être ponctuellement supprimée pour les exigences de l'accès.

L'accès prendra la forme d'un accès mutualisé afin de limiter le nombre d'accès directement sur le RD 974.

REMARQUE

Le panneau d'entrée de Saint-Jean-de-Daye pourrait être déplacé en amont de l'accès au site, nouvellement réalisé, afin de situer la zone limitée à 50 km/h au début du site nouvellement urbanisé.

LE DOCUMENT ÉCRIT DU PLUI PRÉSENTE CERTAINES CARACTÉRISTIQUES RÉGLEMENTAIRES QUI ENCADRENT L'ENSEMBLE DES ZONES :

Extrait «Desserte par les voies publiques ou privées»

Accès «Toutes les dispositions permettant une bonne visibilité et assurant la sécurité des usagers des voies publiques et celle des personnes utilisant les accès créés doivent être prises en compte pour le débouché des véhicules sur voie publique ou privée : position, configuration, nombre, etc.»



PRISE EN COMPTE DES NUISANCES SONORES

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Tout d’abord, en raison d’une circulation qui n’atteint pas le seuil de déclenchement, ce tronçon de la RD 974 n’est pas concerné par l’élaboration d’une carte de bruit stratégique et l’aménagement n’est ainsi pas soumis à des prescriptions spécifiques relatives à cette disposition.

Ensuite, les constructions seront implantées à une distance minimale de **20 mètres par rapport à la RD 974**. (éloignement de la source de bruit)

La réglementation en vigueur est à appliquer concernant l’impact du bruit relatif à la RD 974 et les prescriptions en matière de mesures préventives relatives aux nuisances sonores.

La **haie existante participe à filtrer les nuisances** entre le site et la voie et inversement. Les aménagements paysagers au sein de la bande inconstructible pourront participer à compléter cet effet de zone tampon entre la RD 974 et le secteur.

La vocation du site destiné à l’habitat n’est, pas générateur de nuisances sonores exceptionnelles et aura ainsi un impact limité sur le contexte du secteur, dont la RD 974.

Les caractéristiques topographiques du site, avec la voie en partie haute, et le terrain qui n’est pas exposé en direction de la voie est également un élément positif dans le cadre des nuisances sonores potentielles.

Filtre 1

Filtre 2



Coupe schématique haie existante & parking planté



PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ DE L'AIR

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

En raison de la vocation du site, la qualité de l'air est un enjeu important.

Les aménagements relatifs aux structures végétales tampons évoqués dans le cadre des nuisances sonores pourront avoir des effets bénéfiques sur la qualité de l'air.

La dominante végétale du contexte dans lequel s'insère le secteur et le classement en zone N de l'espace adjacent à l'est, participe à une certaine qualité paysagère et à favoriser une bonne qualité de l'air.

Cependant, l'aménagement des constructions pourra favoriser une organisation qui privilégie les espaces de vie vers l'est et le paysage qui s'y trouve et privilégier ainsi une exposition du côté opposé à la voie.

CONCLUSION

La localisation du site étudié et son accessibilité en font un **espace favorable à l'extension de la zone à vocation d'habitat**

En effet, cet espace profite de la proximité directe de la zone urbanisée de Saint-Jean-de-Daye.

La marge de recul par rapport à la RD 974 est actuellement de **75 mètres**.

Les caractéristiques du secteur et de son contexte, ainsi que **l'aménagement du site avec une réflexion vis-à-vis de l'organisation du bâti, des structures végétales, de la desserte et circulation, permettrait de réduire cette marge de recul.**

L'application des articles (voir «cadre de l'analyse») de la «**Loi Barnier**», **constitue une opportunité d'apporter une attention particulière dans le traitement urbanistique, architectural et paysager** du secteur étudié.

L'aménagement de ce secteur est l'occasion de proposer des **aménagements en faveur du cadre de vie des futurs habitants** et s'inscrit dans un contexte de rareté foncière et de densification des espaces à rechercher.

La **réduction de la bande inconstructible** n'aura un effet que très limité en matière de nuisances potentiellement engendrées du secteur vers la RD 974, celui-ci étant destiné à de l'habitat.

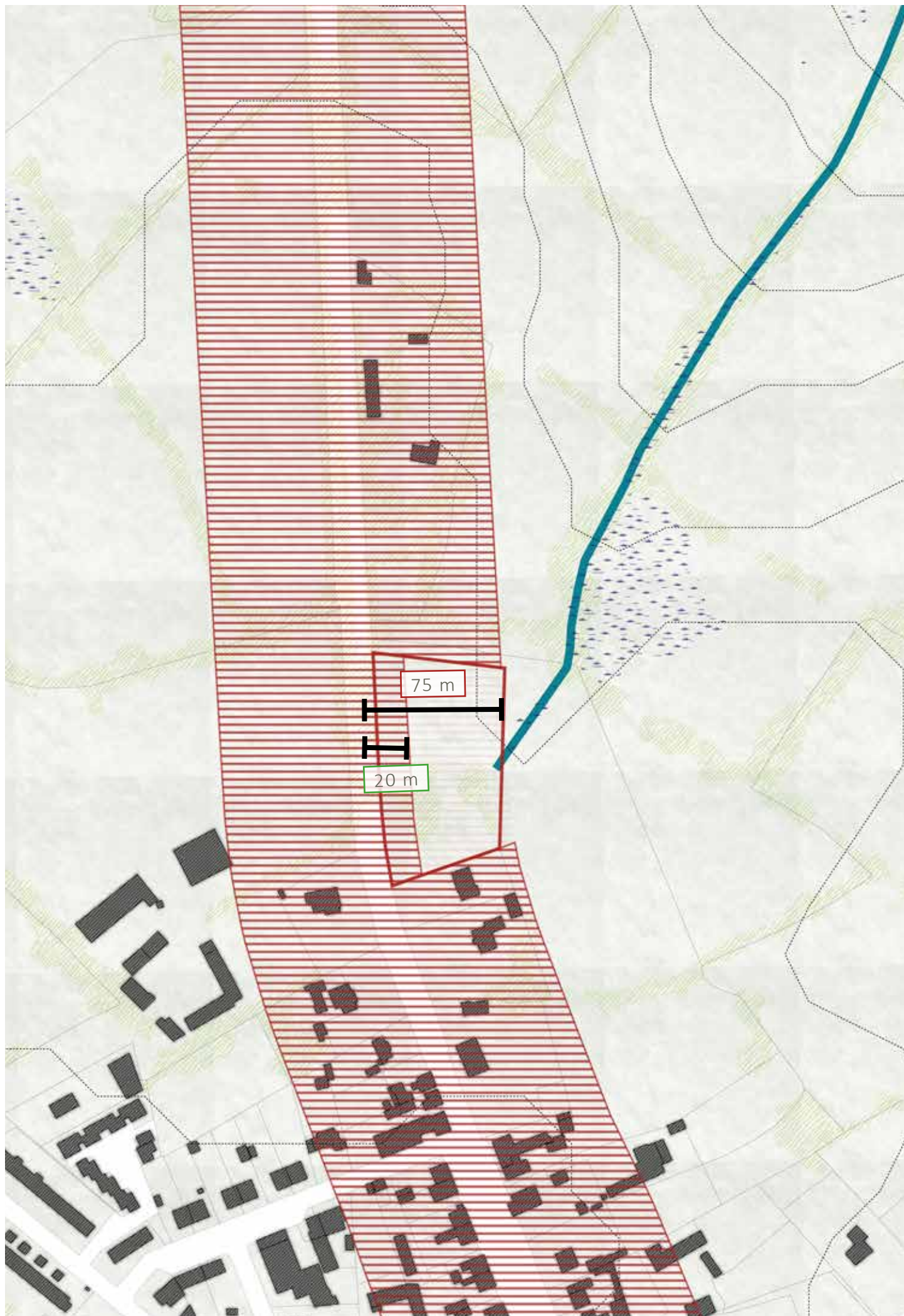
La marge de recul actuelle occupe la quasi-totalité du secteur.

Les nuisances générées par la circulation sur le RD 974 pourront être traitées via les aménagements et les choix d'implantations et d'organisation des constructions au sein du secteur.

La répartition des flux avec la circulation vers le secteur via le complexe sportif existant favorisera la sécurité des usagers.

En outre, les **dispositions déjà inscrites au PLUi** garantissent la compatibilité de la réduction des marges de recul le long de la bretelle d'autoroute et de la RD 974 avec la prise en **compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages.**

Ainsi, afin d'encourager l'installation d'activités économiques sur le territoire, il est donc proposé de réduire la marge de recul inconstructible de **75 mètres à 20 mètres pour la RD 974.**

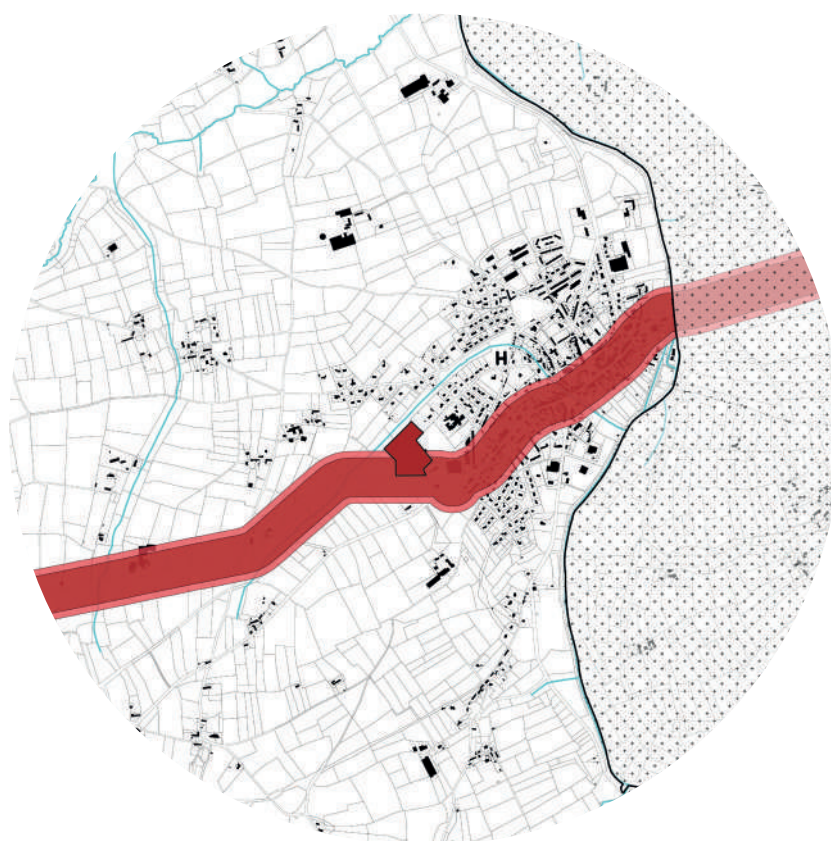




Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

SAINT-LÔ AGGLO

ÉTUDE DÉROGATOIRE "LOI BARNIER"



TESSY BOCAGE

SITE D'OAP N°50592_11

SOMMAIRE



LE CONTEXTE



ACCÈS POTENTIEL ET PERCEPTION VISUELLE



LES ORIENTATIONS



PRISE EN COMPTE DE LA «LOI BARNIER» ET CONCLUSION

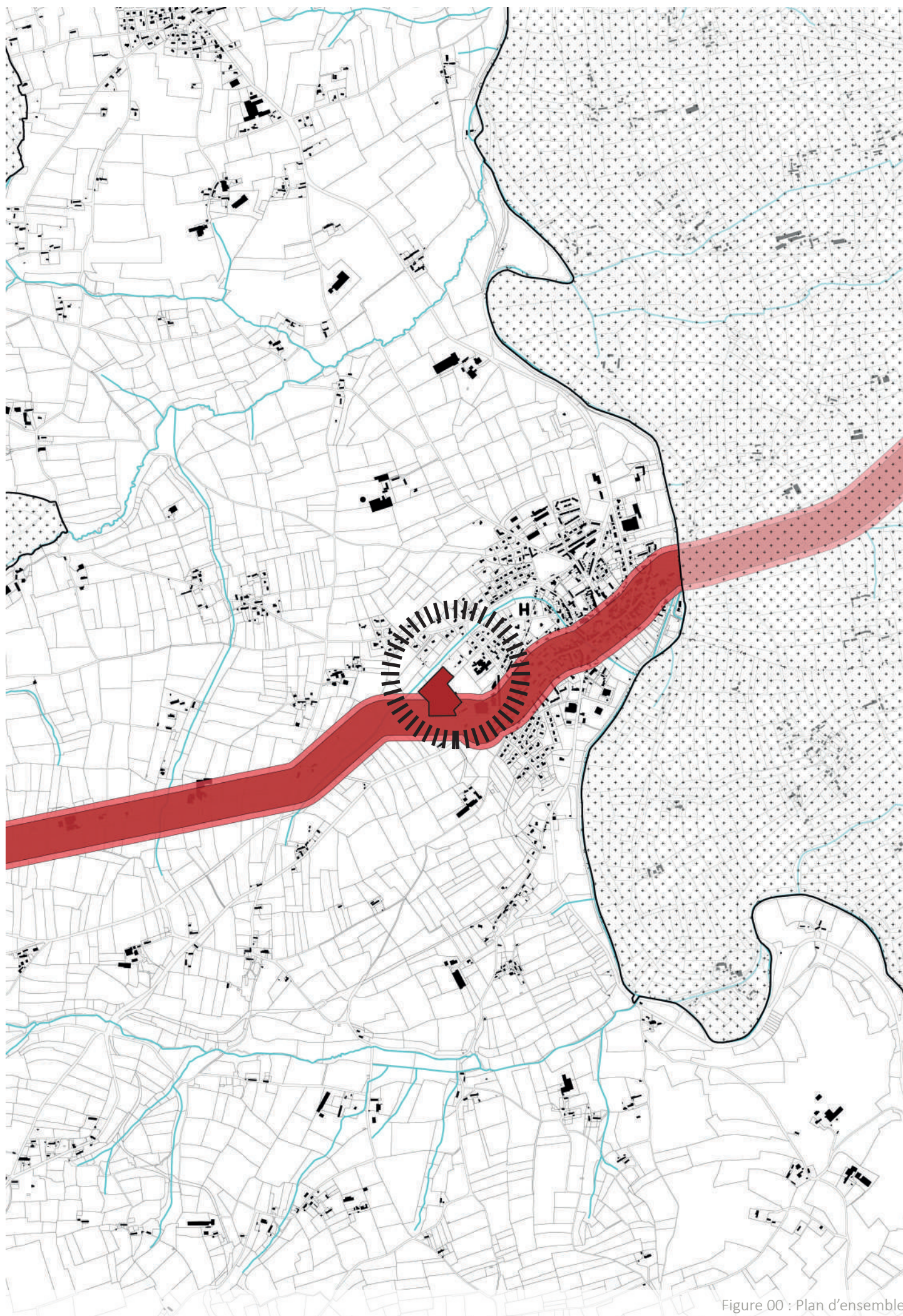


Figure 00 : Plan d'ensemble

1 // LE CONTEXTE

Cette étude a pour objectif de justifier la pertinence de l'aménagement des abords d'un projet d'extension d'une **zone équipements** bordant la **route départementale RD 13** sur la commune de Tessy-Bocage.

Au regard de la «Loi Barnier» et de l'aménagement de la zone, la pertinence du recul de la marge d'inconstructibilité sera évaluée.

La présente étude se réfère aux dispositions du Code de l'Urbanisme rénové suite à l'ordonnance du 23 septembre 2015 et au décret du 28 septembre 2015.

> L'article L111-6 du Code de l'Urbanisme

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.

> L'article L111-7 du Code de l'Urbanisme

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 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.
- 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

> L'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

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 L. 111-6 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.

CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE :

**les nuisances,
la sécurité,
la qualité architecturale,
la qualité de l'urbanisme,
la qualité des paysages.**

« Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation».

« Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme ont pour objectifs de remodeler les abords des grands axes routiers : en périphérie urbaine et en entrée de ville, et de garantir une bonne insertion des extensions urbaines. Ces dispositions légales sont issues de l'article 52 de la loi du 2 février 1995, dite « Loi Barnier », portant sur la qualité urbaine et paysagère le long de certaines voies en entrée de ville.

Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation», c'est-à-dire, d'après l'article L110-3 du Code de la Route : « quelle que soit leur appartenance domaniale, les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies » (Décret n°2010-578 du 31 mai 2010).

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme sont une opportunité de questionner et définir les conditions d'insertion paysagère des espaces situés à proximité des axes de circulation qui représentent généralement les premières «vitrines» des entrées de ville ou de village dans les communes.

Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces. En effet, le législateur propose de modifier les restrictions de constructibilité si la commune s'engage dans une réflexion sur l'aménagement et les règles d'urbanisme garantissant une qualité des espaces en bords de route et entrées de ville.

1.1

LE CADRE DE L'ANALYSE

1.1.2

SCOT

La commune de **Tessy-Bocage** dont Tessy-sur-Vire fait partie, est couverte par le SCoT du Pays Saint-Lois approuvé en 2013. Le périmètre du SCoT correspond à celui de Saint-Lô Agglo avec 61 communes.

Tessy-sur-Vire est également identifié en tant que «**Pôle de proximité**» par le SCoT.



Pôle de proximité

Le périmètre d'étude est classé en **zone à urbaniser à vocation principale équipement** dans le PLUi. Ce type de secteur est destiné à accueillir des **équipements d'intérêt collectif**. Les objectifs poursuivis par la création du secteur sont : *«d'améliorer le cadre de vie sur l'agglomération mais aussi de répondre à des besoins spécifiques (extensions d'équipements existants).»*

> se référer aux pièces réglementaires du PLUi (règlement graphique dit «zonage» et règlement écrit)

Ce secteur est également **soumis à une OAP** (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dont les dispositions peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer aux à la pièce "OAP" du PLUi.

Tessy-sur-Vire est une commune déléguée au sein de Tessy-Bocage. **Tessy-Bocage** est une commune située dans le département de la Manche, en région Normandie. Celle-ci, accueille environ 2 277 habitants en 2019.

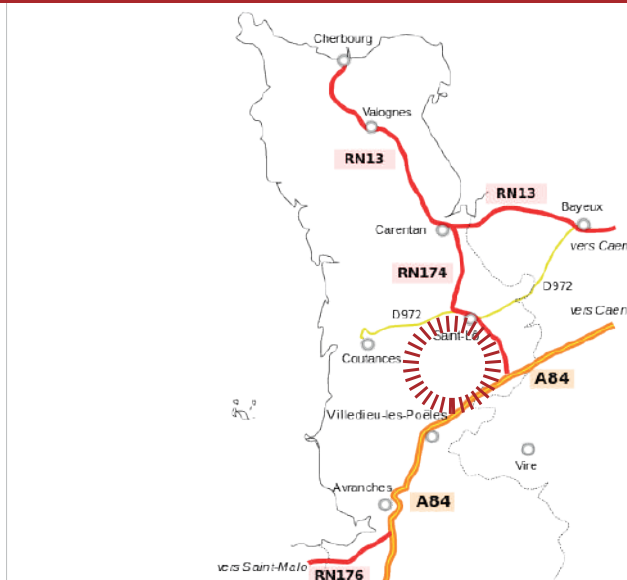
Le territoire de la commune de Tessy-Bocage est traversé par la RD 13, qui est un axe permettant une connexion transversale entre la RN 174 et la RD 999.

La RD 13 est concernée par la «Loi Barnier» imposant un recul inconstructible de 75 mètres. Cette voie est classée en **route à grande circulation**.

Afin de lever cette règle de recul sur le périmètre d'étude, correspondant à la Zone économique mixte, une réflexion d'ensemble prenant en compte **les nuisances, la sécurité, la qualité de l'urbanisme, la qualité des paysages et de l'architecture** doit aboutir à un projet intégré au document d'urbanisme et conditionnant l'urbanisation du secteur concerné.

A L'ÉCHELLE DU DÉPARTEMENT :

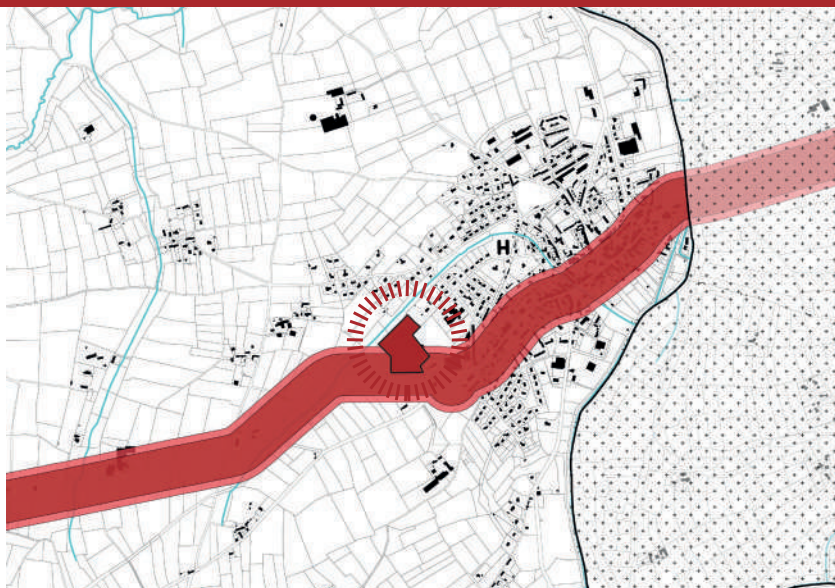
Au niveau de Tessy-sur-Vire, la RD 13 se développe d'est en ouest et connecte la RD 999 et la RN 174.



Réseau routier de la Manche

A L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE :

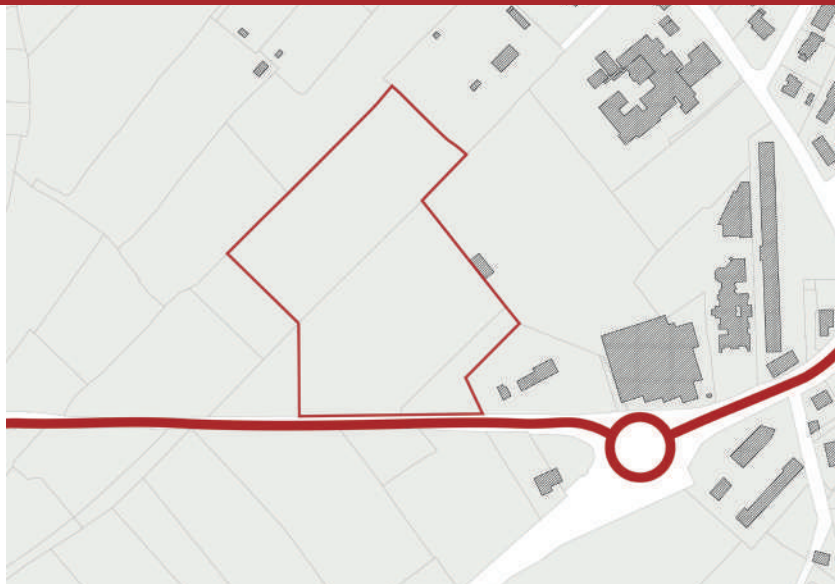
La RD 13 traverse Tessy-sur-Vire d'est en ouest.



Position de la RD 13 au niveau de Tessy-Bocage

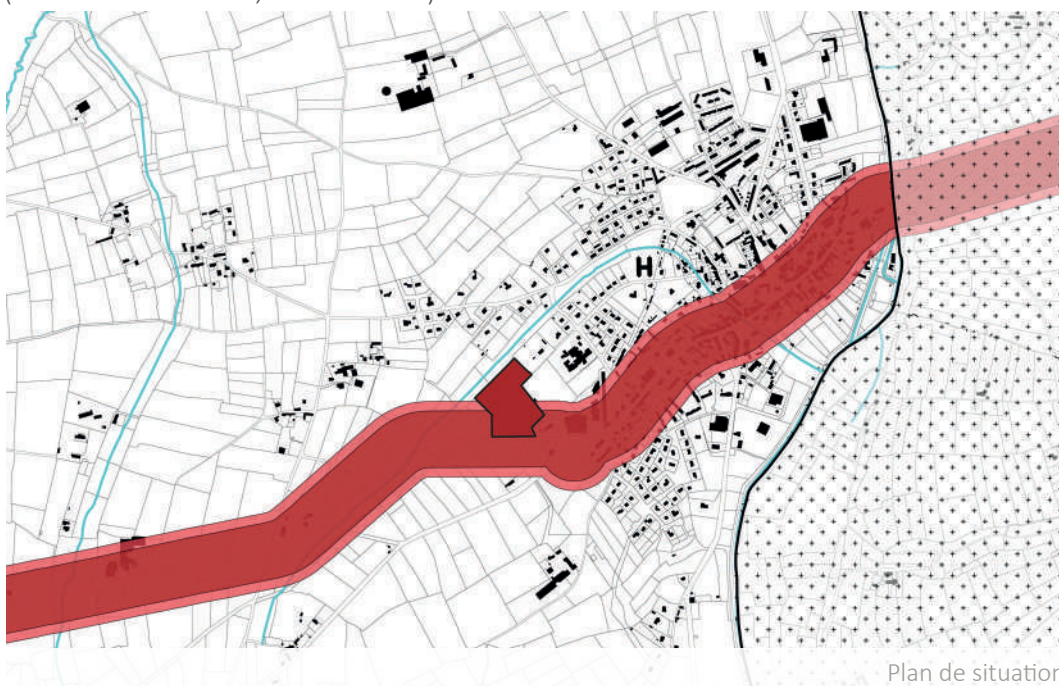
A L'ÉCHELLE DU SITE D'ÉTUDE :

La RD 13 jouxte le sud du secteur.

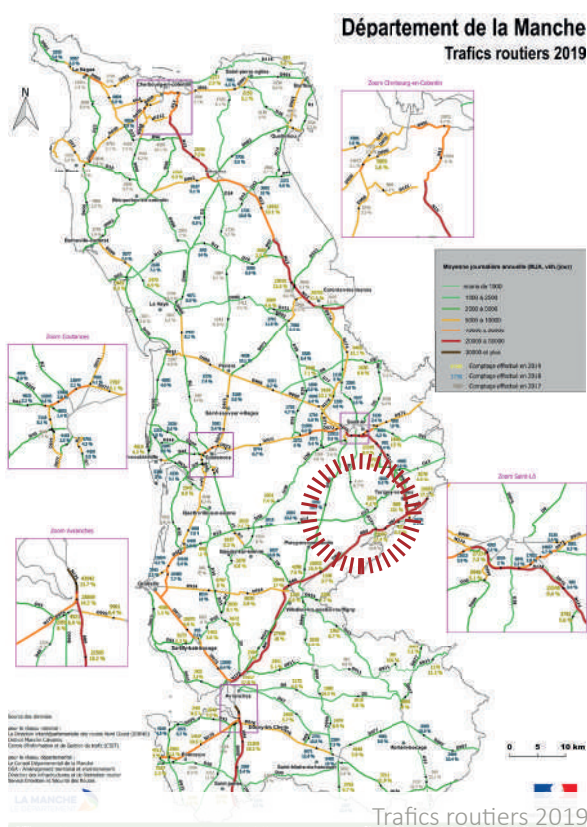


Position de la RD 13 à proximité du site d'étude

Le secteur d'étude est longé par la RD13 qui est parcourue par un trafic routier dont la moyenne annuelle est située **entre 2500 et 5000 véhicules journaliers**. (source : DDTM 50 ; année 2019)



Plan de situation

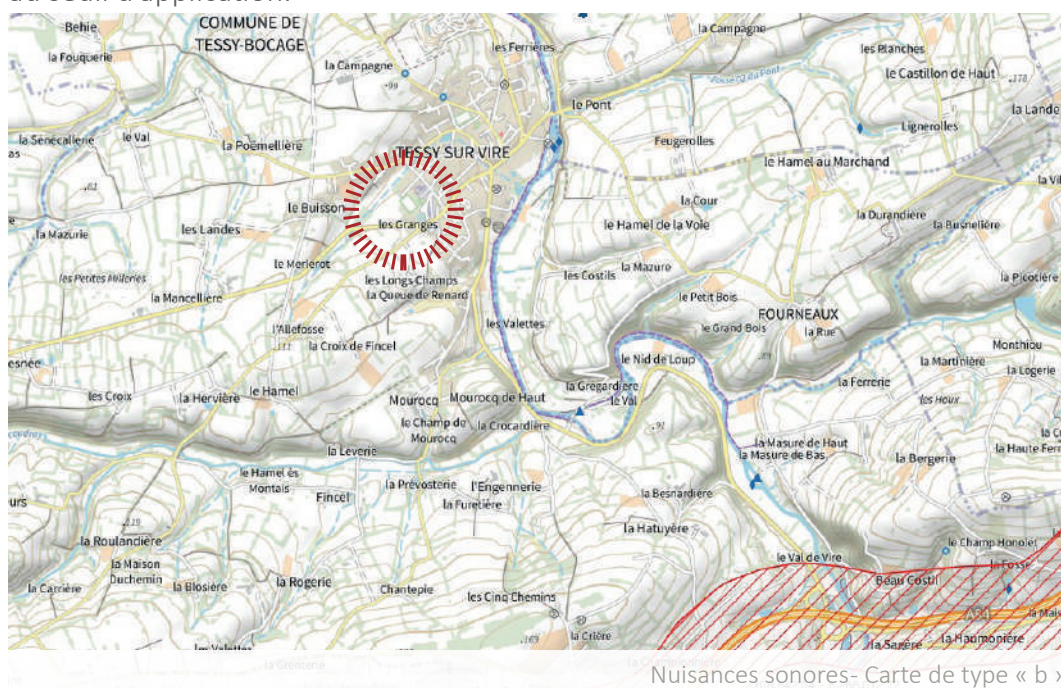


Cartographie représentant les moyennes journalières annuelles de trafic routier dans le département de la Manche. (2019)

1.3.2

NUISANCES SONORES

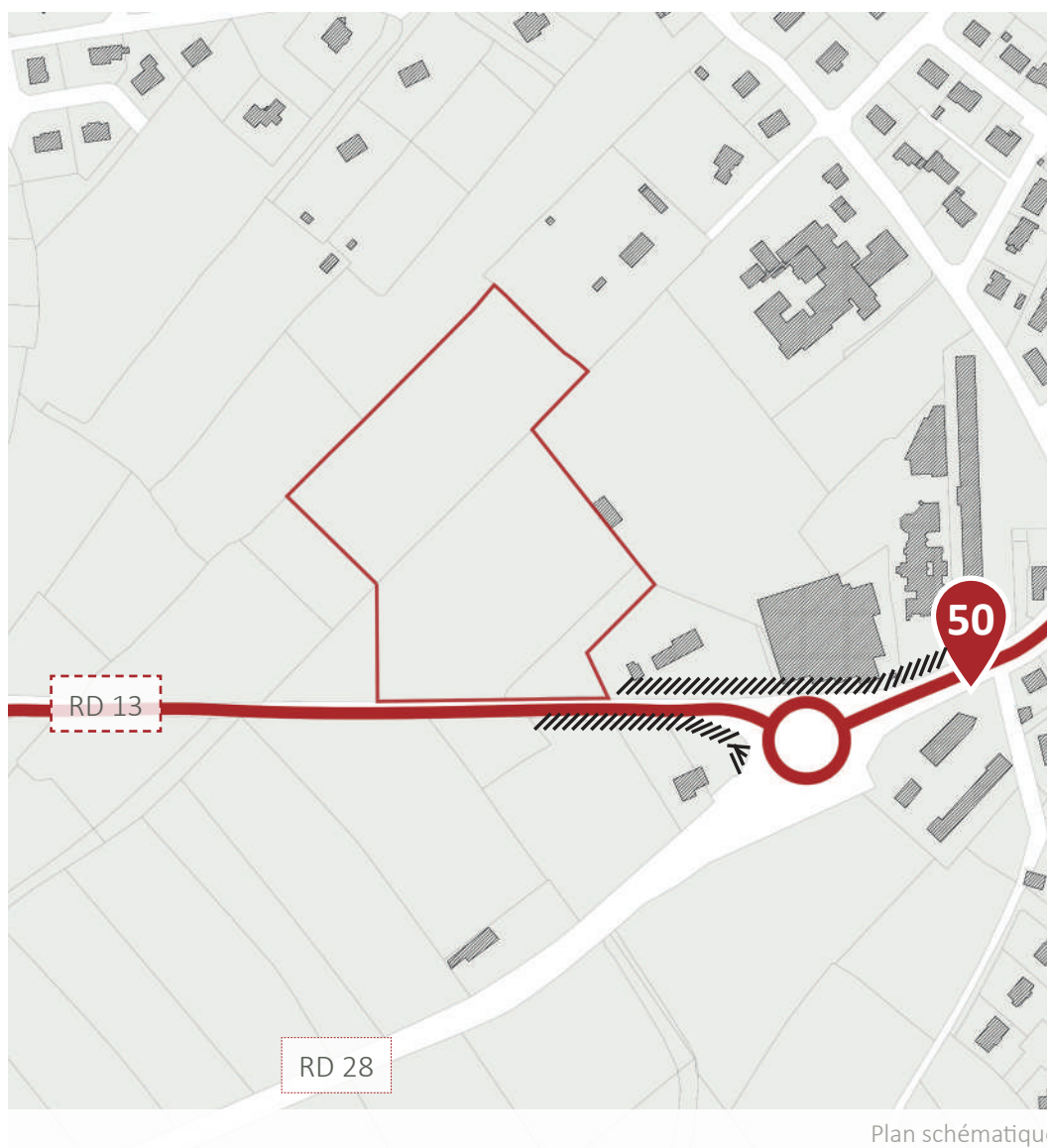
On peut voir que la RD 13 n'est pas concernée par l'obligation d'élaboration de cartes de bruit stratégiques (CBS) en raison d'un trafic moyen journaliers inférieurs au seuil d'application.



1.3.3

DESCRIPTIF DE LA VOIE ET SÉCURITÉ

La RD 13 comporte 2 voies sur le tronçon à proximité sur site d'étude.



Plan schématique

On peut identifier différents contextes concernant la RD 13 aux abords du périmètre étudié. Tout d'abord une partie relativement rectiligne hors milieu urbanisé à l'ouest, cette partie. Cette section, débouche sur un giratoire avec une partie où la voie est en décaissée par rapport aux terrains adjacents. Enfin, la RD 13 entre dans la partie urbanisée de Tessy-sur-Vire et en zone limitée à 50km/h.

La RD 13 est marquée par des tronçons relativement rectiligne au alentour du site, cependant, la présence du giratoire et de l'entrée en zone 50 km/h participe à limiter la vitesse aux abords du secteur étudié.

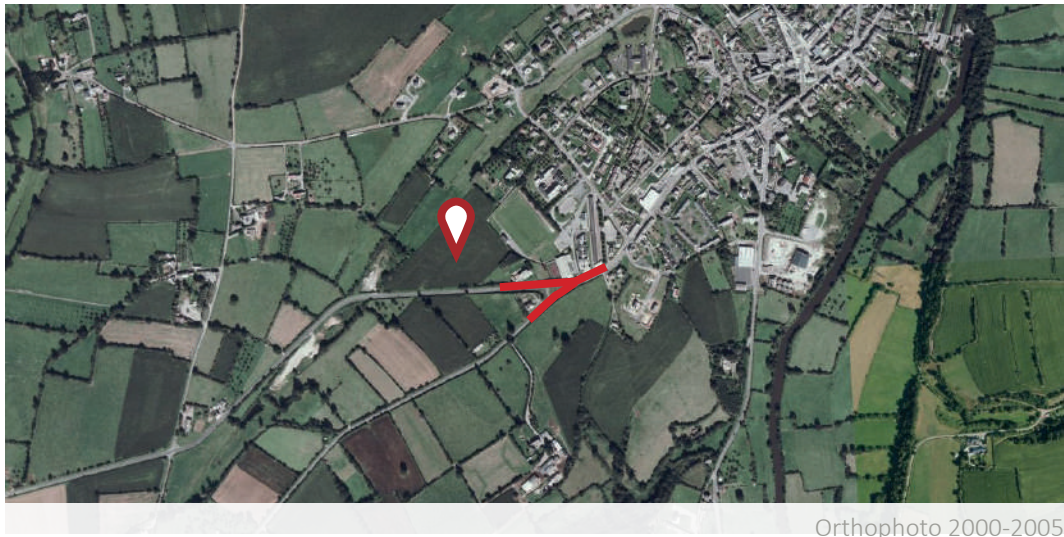
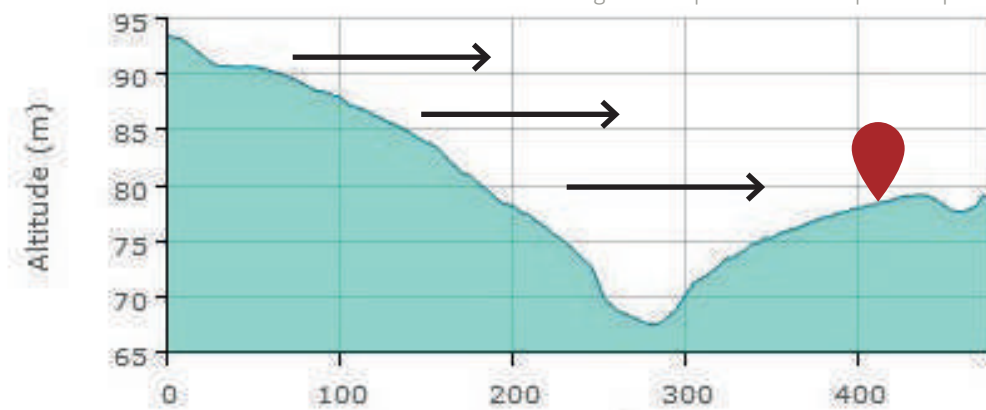


Figure 13 : profil altimétrique- coupe longue



1.4.1

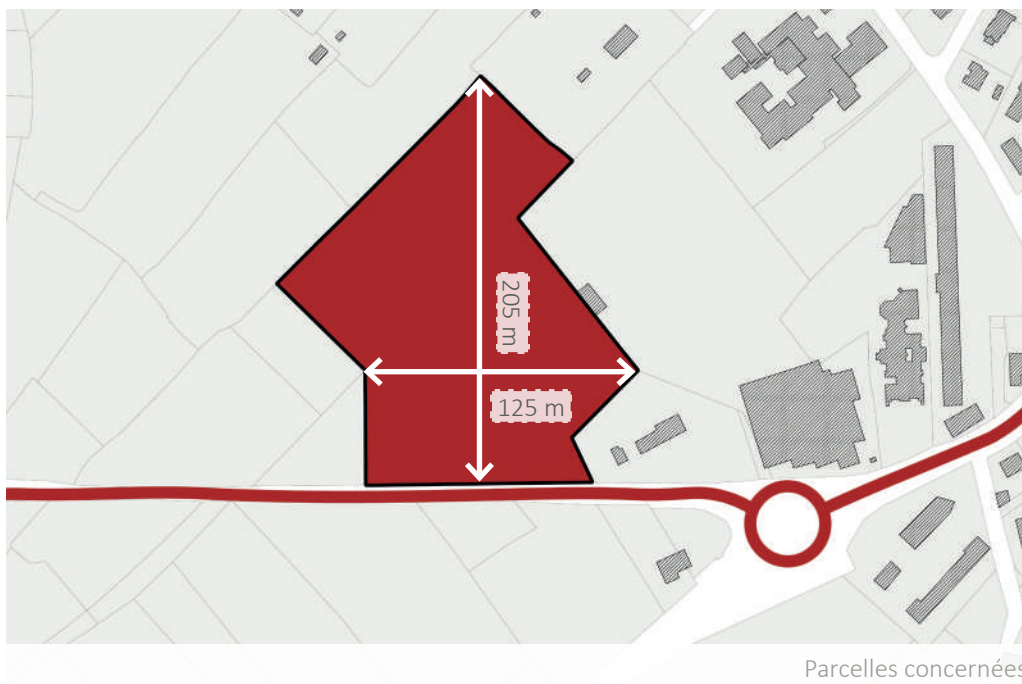
PARCELLES CONCERNÉES

Le secteur représente une superficie d'environ 2.15 ha.

LES PARCELLES CONCERNÉES SONT :

- parcelle AD105
- parcelle AD 16
- parcelle AD 14

(sources : plan cadastral informatisé (PCI) vecteur de la DGFIP - Géoportail)

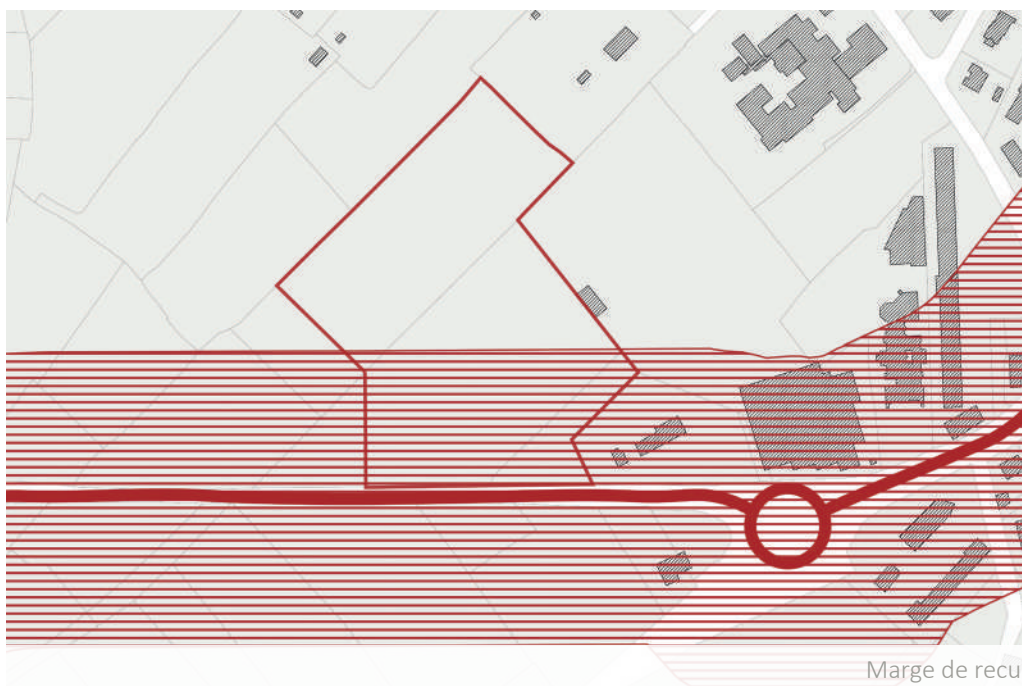


Parcelles concernées

1.4.2

INCONSTRUCTIBILITÉ AUX ABORDS DE LA RD

La bande d'inconstructibilité en bordure de la RD13 englobe une partie importante de la partie sud du périmètre d'étude.



Marge de recul

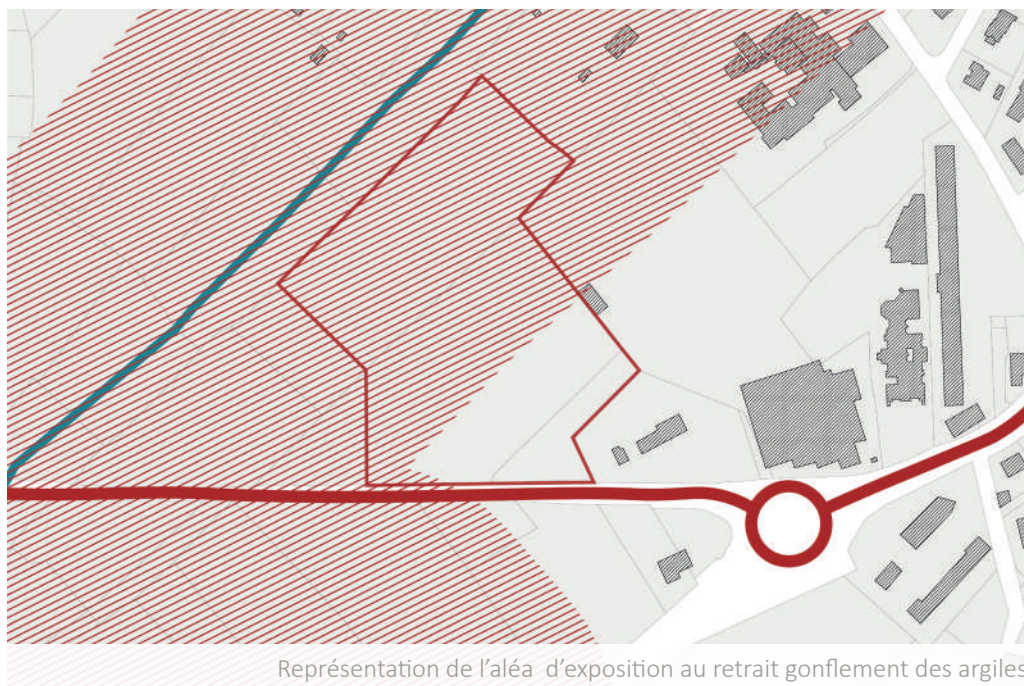
1.4.3

RISQUES NATURELS

Une partie du secteur est concernée par un risque faible de retrait gonflement des argiles, au nord-ouest.

EXPOSITION AU RETRAIT GONFLEMENT
DES ARGILES

Exposition faible



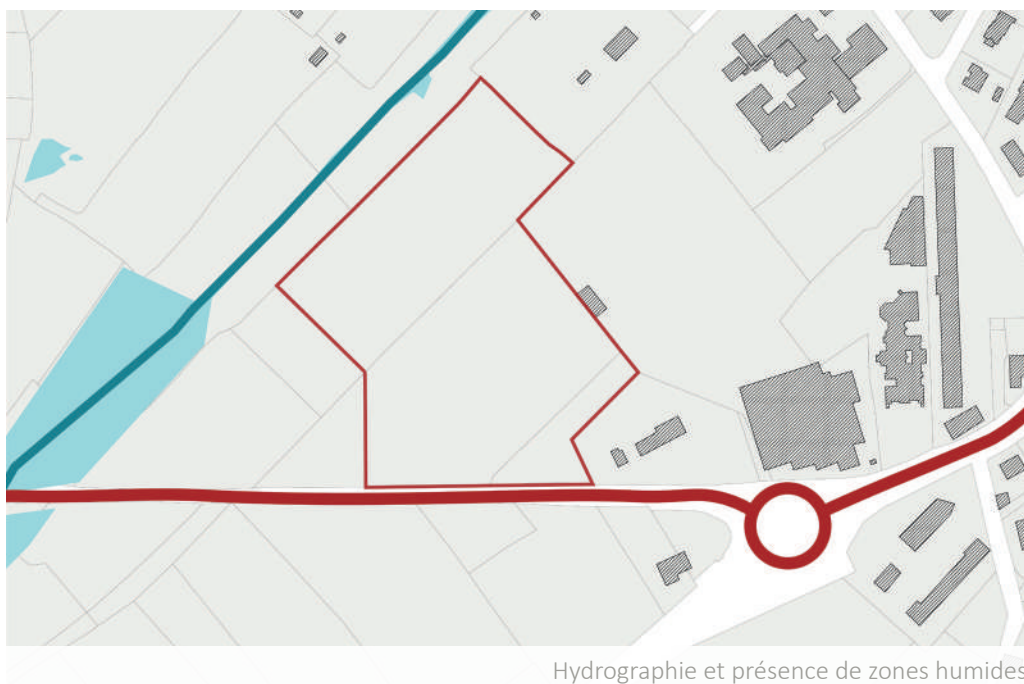
Représentation de l'aléa d'exposition au retrait gonflement des argiles

1.4.4

HYDROGRAPHIE

Aucune zone humide n'est identifiée sur le secteur d'étude.

Au nord du secteur, se situe le fond du vallon, avec la présence d'un petit cours d'eau et de zones humides identifiées.



Hydrographie et présence de zones humides



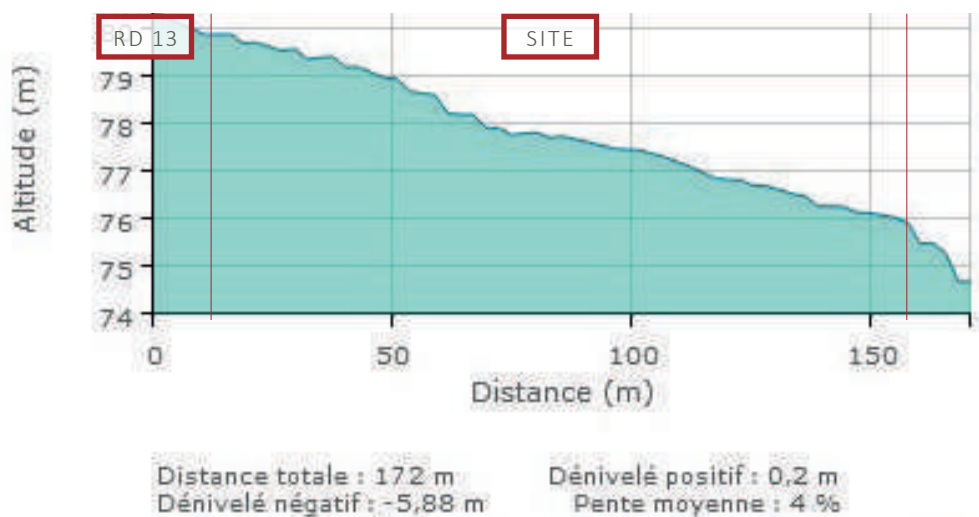
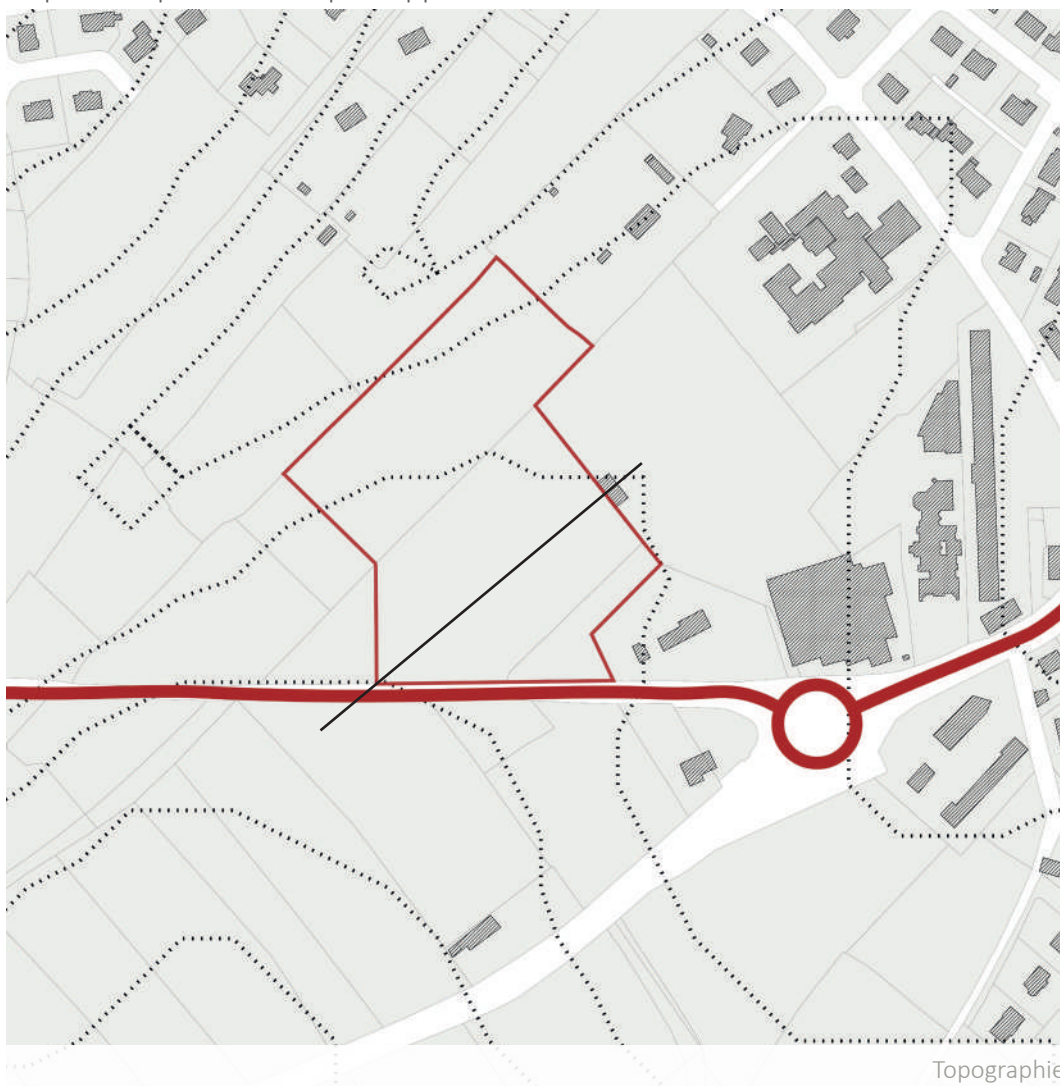
Le site est exempt de toute construction, il est constitué d'un espace ouvert cultivé. Quelques motifs végétaux sont uniquement présents au sud-est.

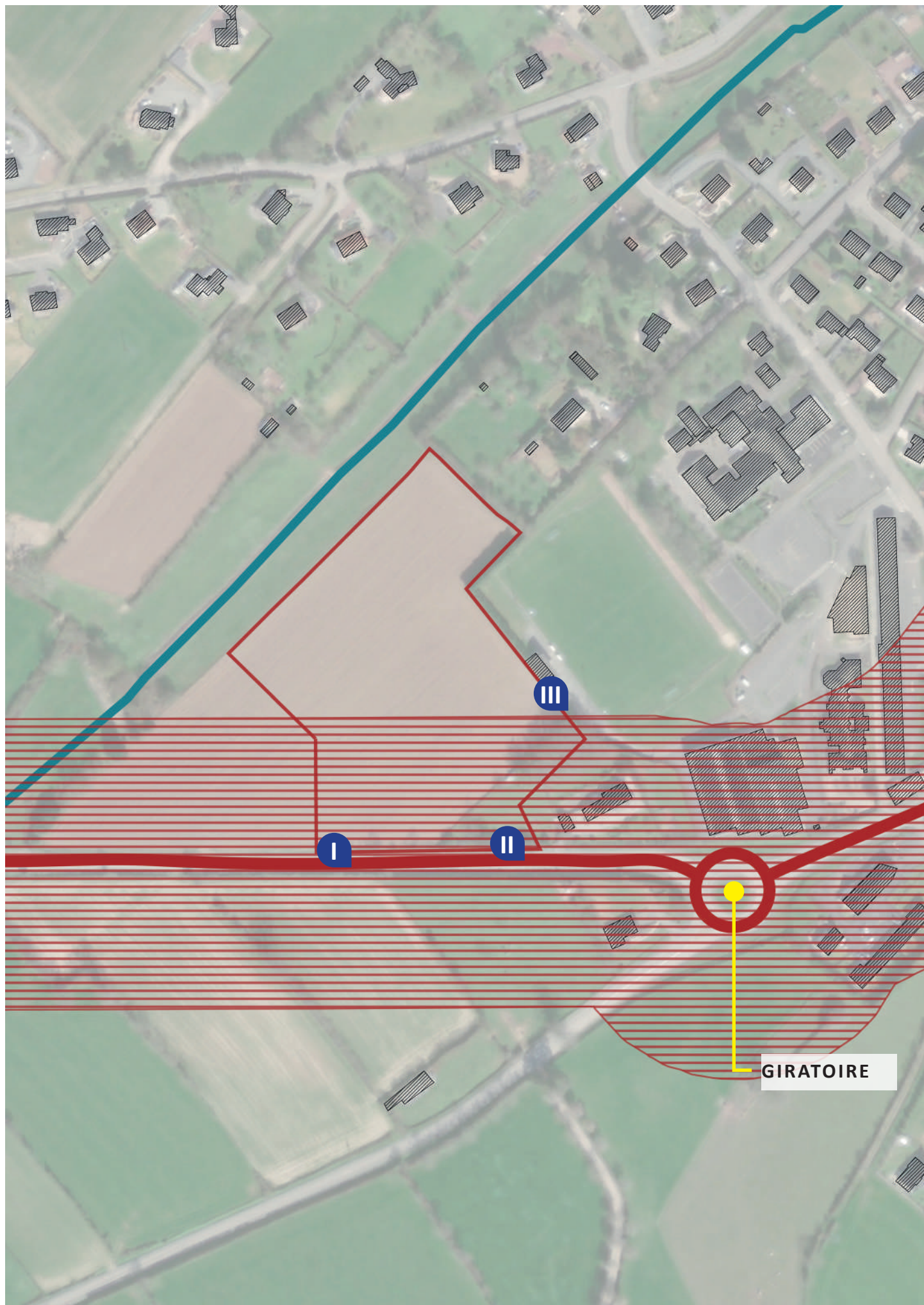
L'élément structurant du paysage à proximité est le vallon (non construit) qui pénètre dans le village de Tessy-Bocage, ainsi la position du site, l'expose à la covisibilité vis-à-vis des habitations et constructions situées de l'autre côté de cette ondulation topographique.

1.4.5

TOPOGRAPHIE

Le site s'inscrit dans un paysage vallonné. Il est relativement plat dans sa partie sud et présente une pente plus importante dans la partie nord. La RD13 se situe en position plutôt haute par rapport au reste du site d'étude.





 Secteur d'étude

Plan d'indication des prises de vue
Source fond de plan : Orthophoto géoportail

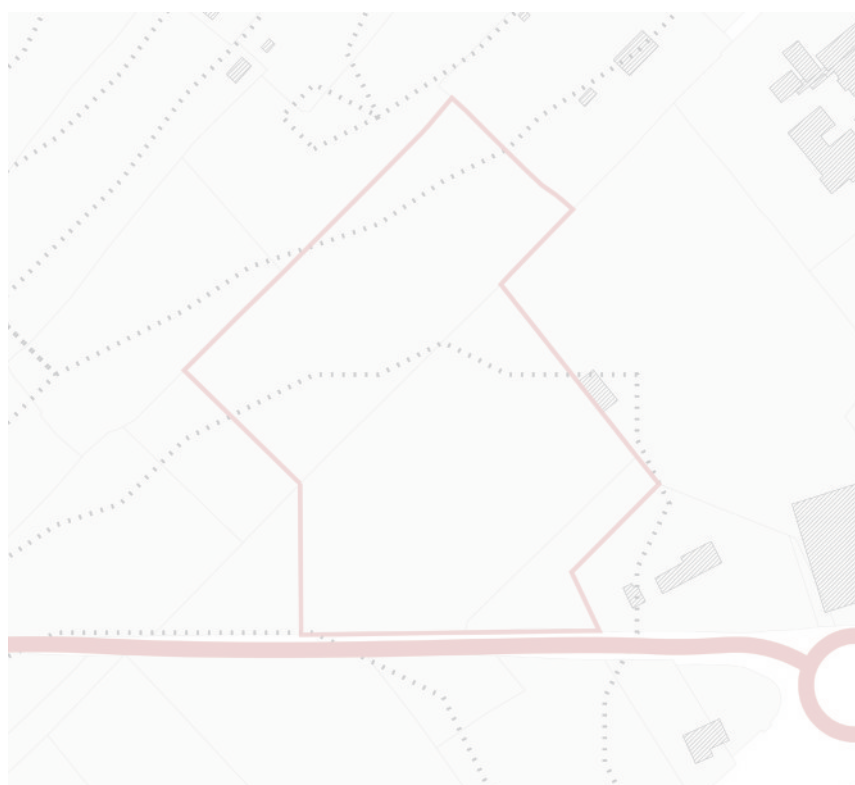
2

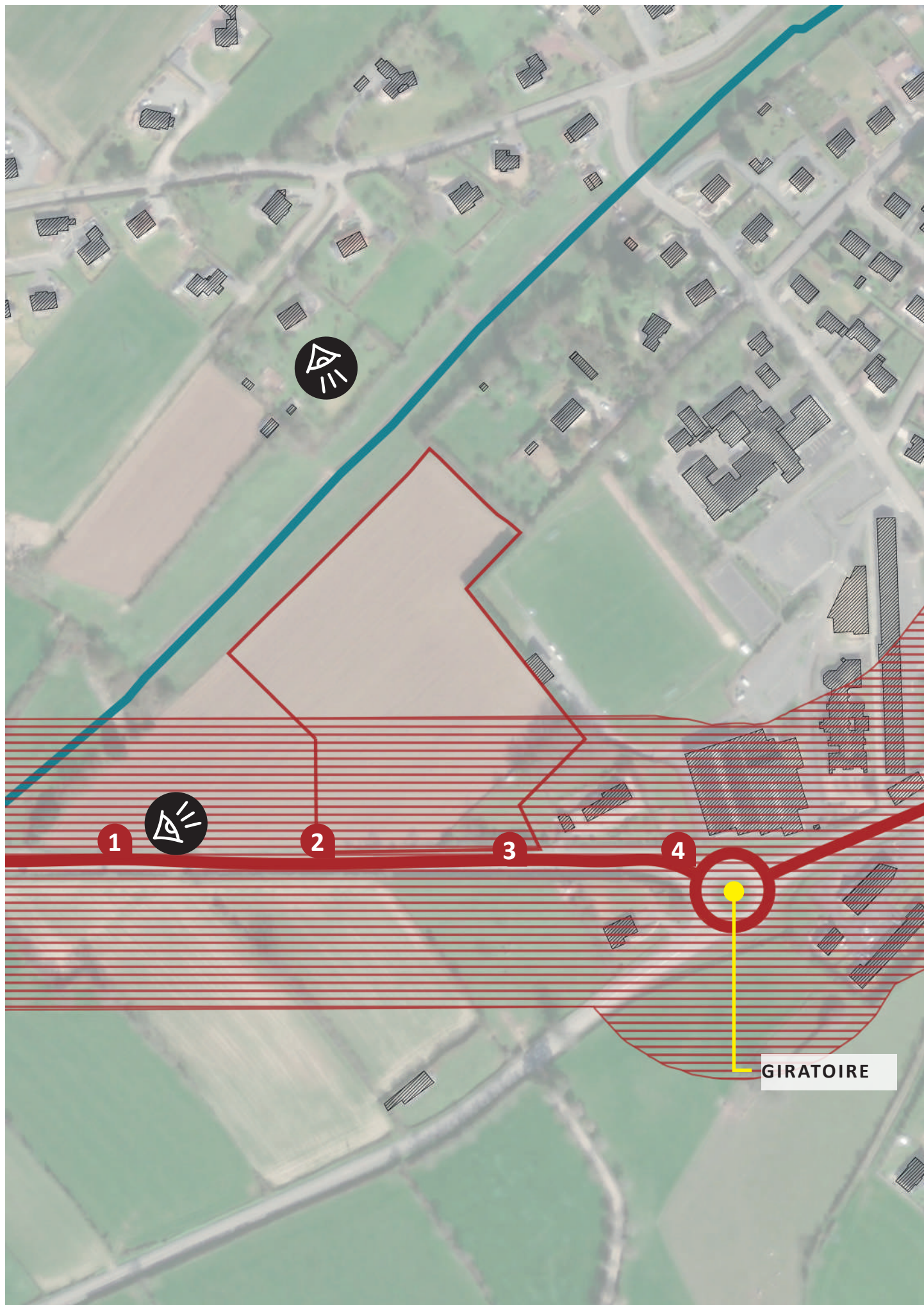
ACCÈS POTENTIEL ET PERCEPTION VISUELLE

ABORDS DU SITE



DESSERTE POTENTIELLE DU SITE





 Secteur d'étude

Plan d'indication des prises de vue
Source fond de plan : Orthophoto géoportail

VUE DEPUIS LA VOIE RD 13 :

Le site marque l'entrée de Tessy-Bocage depuis l'ouest via la RD 13.



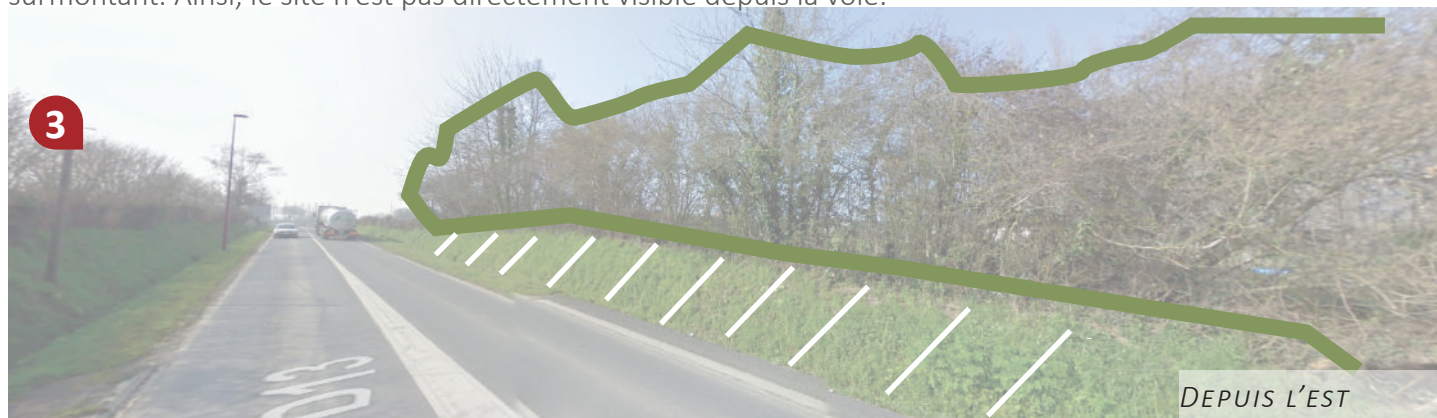
ABORDS DU SITE :

Depuis les abords du site, au sud-ouest, on perçoit les enjeux de covisibilité avec les habitations situées sur le versant opposé.



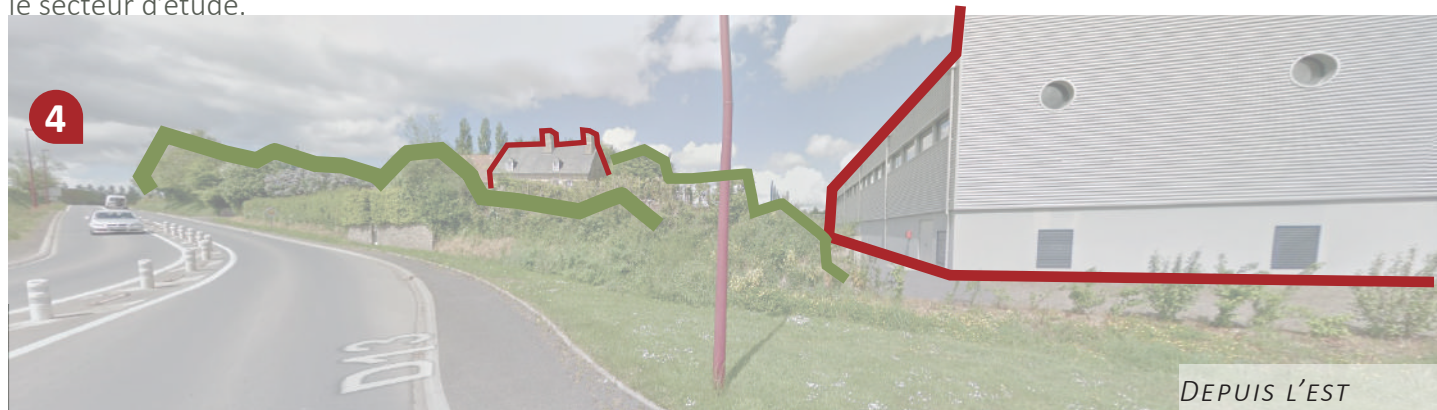
ABORDS DU SITE :

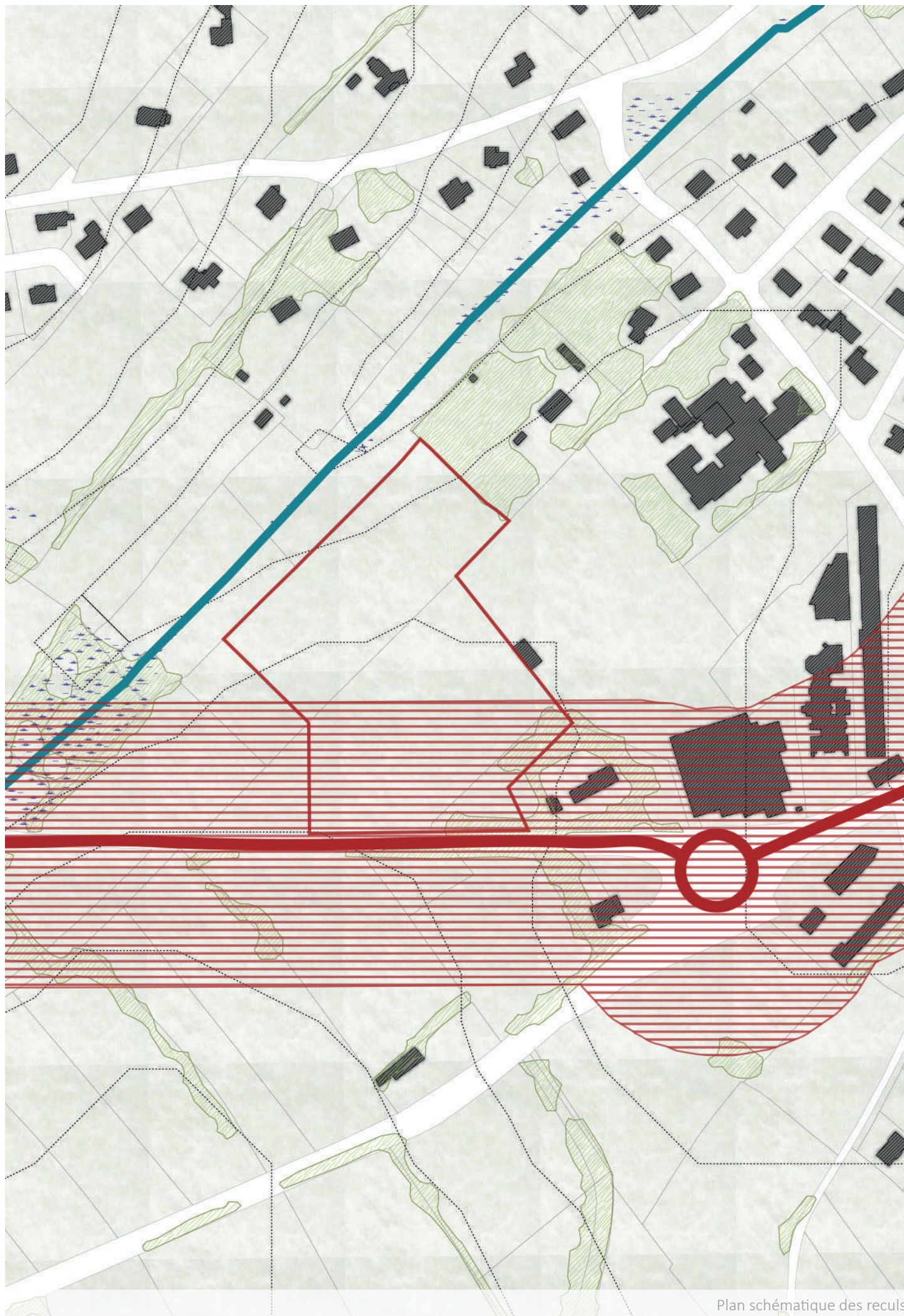
Depuis les abords, au sud-est, la bordure de la RD 13 longeant le site est marquée par un talus et une haie le surmontant. Ainsi, le site n'est pas directement visible depuis la voie.



VUE DEPUIS LE GIRATOIRE :

Depuis le giratoire, la topographie, les constructions et les éléments végétalisés ne permettent pas d'apercevoir le secteur d'étude.





Plan schématique des reculs

3.1

LES OBJECTIFS

Tel qu'indiqué précédemment, ce site marque l'entrée de la zone urbanisée, et est de ce fait soumis à des enjeux d'intégration paysagère relatifs à cette situation. Il est également visible depuis l'autre versant de la vallée située au nord du secteur.

Le présent document dans le cadre du projet d'aménagement de la zone d'équipements publics et/ou d'intérêt collectif poursuit l'objectif de réduire la marge de recul inconstructible liée à la RD 13 qui jouxte le site d'étude à l'ouest.

- Passage d'une marge de 75 mètres à 25 mètres de l'axe de la RD 13.

Vocation du secteur « équipement »

Le projet vise le développement d'un projet d'équipement sportif.

Ce secteur bénéficie :

- d'une localisation stratégique à proximité immédiate d'équipements sportifs existants, de l'Ecole Maternelle Jacques Bulot, de l'Ecole Primaire Publique et du Collège Raymond Queneau.
- facilement accessible
- bénéficie d'un dénivelé faible dans la partie sud, ce qui permet de limiter les potentiels déblais et remblais lors de l'aménagement.

Les enjeux du projet sont :

- marque l'entrée de Tessy-Bocage en arrivant de l'ouest via la RD 13.
- est soumis à des enjeux de covisibilité depuis l'autre versant de la vallée située au nord ;

Les enjeux d'intégration paysagère du secteur sont donc importants dans le cadre de l'aménagement de la zone.

Cependant, les structures de haies existantes participent déjà, en partie, à l'intégration du site dans le contexte, elles sont à ce titre un atout pour l'intégration des futures constructions.

Les objectifs sont ainsi :

- D'une part, de permettre l'extension ou le développement des équipements sportifs qui présentent un intérêt collectif certain. Hors, la zone la plus judicieuse pour cette implantation est actuellement soumise à la marge de recul inconstructible de 75 mètres.
- D'autre part, de maintenir des espaces de mise à distance entre l'axe routier et la zone de constructibilité, ce qui permettra à la fois le développement des activités et l'aménagement de transitions entre la voie et l'espace bâti afin de favoriser l'insertion du projet dans son environnement et de préserver la zone de projet d'éventuelles nuisances (visuelles, sonores).

Ce secteur est **soumis à une OAP** (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dans le PLUi. Les dispositions "OAP" peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer aux à la pièce "OAP" du PLUi.

4

PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER & CONCLUSION

LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET JUSTIFICATION AU REGARD DE L'ARTICLE
L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME



PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

TRAITEMENT DES ABORDS

ACCÈS : [1]

L'accès au site pourra se faire de manière sécurisée via le complexe sportif adjacent et la voie existante en rejoignant les espaces de parkings situés à l'est, à proximité des établissements scolaires.

FRANGE SUD (RD 13) : [2]

Au sein de la marge de recul entre la voie et les futures constructions, une bande enherbée sera conservée. Une attention particulière devra être portée sur son aménagement en raison de son rapport direct avec la RD 13. (*protection des nuisances sonores et visuelles*).

La structure de haie surmontant le talus existant [3] à la lisière sud-est du site d'étude devra être conservée. En effet, cette structure joue également un rôle dans les rapports visuels entre le site et la RD 13. (*protection des nuisances sonores et visuelles*).

FRANGE OUEST : [4]

Cette frange pourra être traitée via un traitement paysager avec une frange arborée et arbustive. Elle sera ainsi une composante de l'entrée de ville et prendra la forme d'une transition paysagère entre le projet et l'espace ouvert adjacent. Elle permettra également d'atténuer la covisibilité depuis et vers la RD 13. (*protection des nuisances sonores et visuelles*).

LIMITE NORD : [5]

Au nord, l'aménagement pourra proposer l'implantation d'une lisière arborée et arbustive longeant le site et respectivement la topographie du terrain. Cette disposition favorisera l'intégration paysagère par rapport à l'autre versant de la vallée. C'est également l'opportunité de créer une continuité entre les motifs végétalisés composant les bords de la vallée. Les essences devront être choisies en cohérence avec le contexte.

LE DOCUMENT ÉCRIT DU PLUI PRÉSENTE CERTAINES CARACTÉRISTIQUES RÉGLEMENTAIRES QUI ENCADRENT LES ZONES À URBANISER À VOCATION PRINCIPALE ÉQUIPEMENT :

Article : Volumétrie et implantation des constructions

Article : Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère.

Article : Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

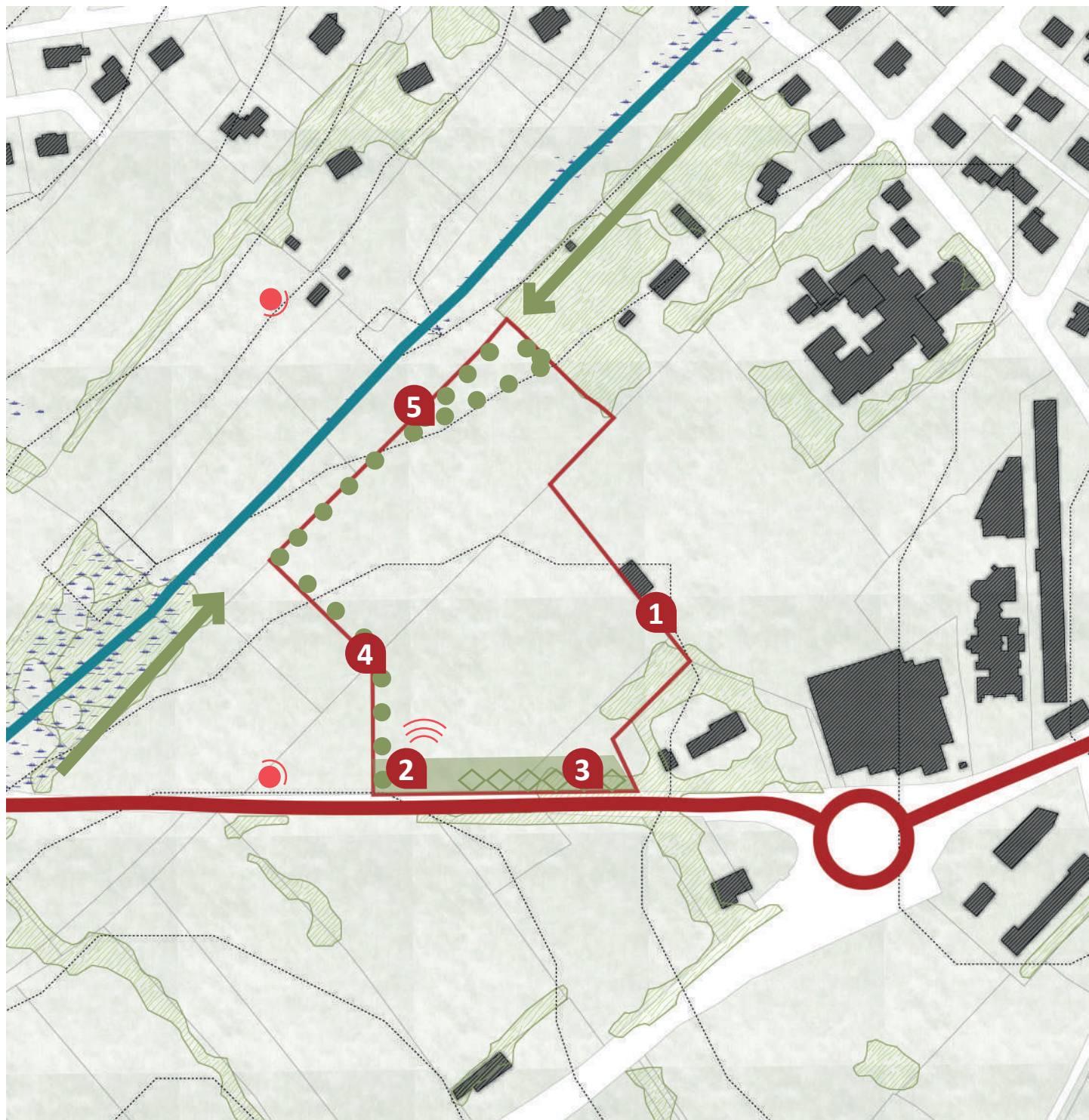
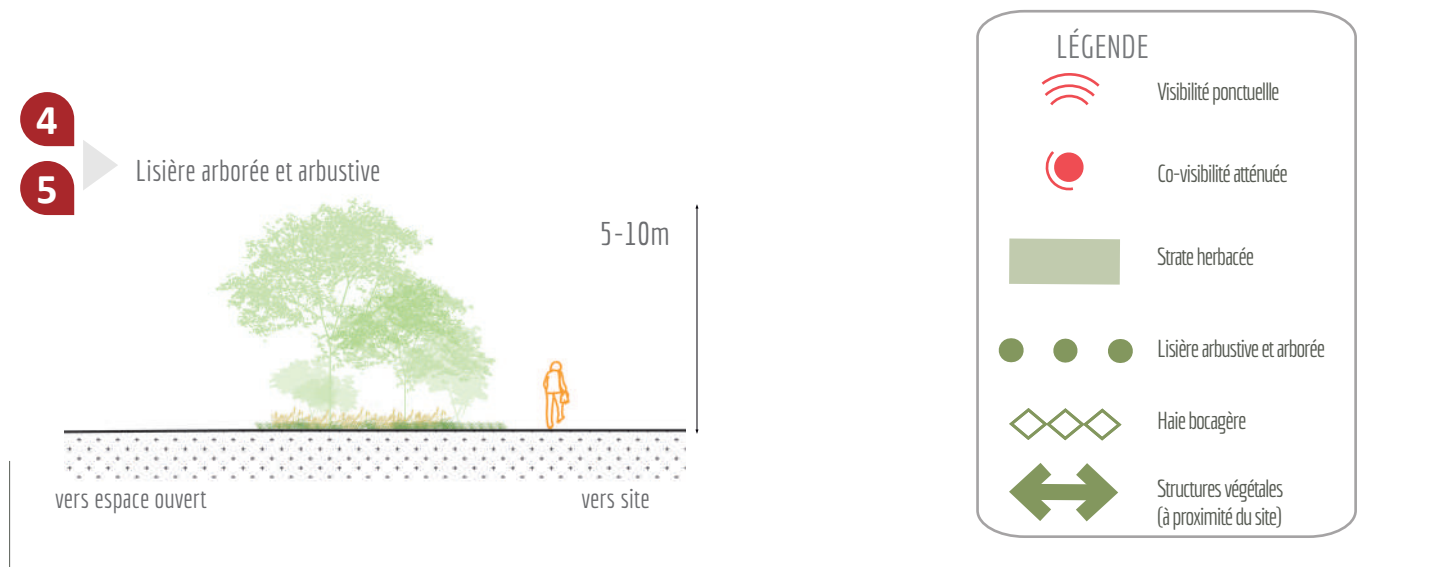
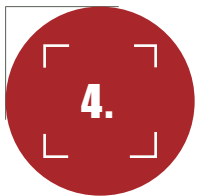


Figure 22 : schéma d'orientations générales





PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER & CONCLUSION



PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ ARCHITECTURALE ET URBANISTIQUE

PRINCIPES PROPOSÉS

IMPLANTATION DES ÉVENTUELLES CONSTRUCTIONS

Les constructions seront implantées à une distance minimale de **25 mètres** par rapport à la RD 974.

Dans le cas de l'implantation de terrain(s) de sport extérieur(s), mobilisant éventuellement des surfaces importantes, l'aménagement cherchera à limiter les volumes de déblais et remblais.

LE DOCUMENT ÉCRIT DU PLUI PRÉSENTE CERTAINES CARACTÉRISTIQUES RÉGLEMENTAIRES QUI ENCADRENT LES ZONES À URBANISER À VOCATION PRINCIPALE ÉQUIPEMENT :

Article : Volumétrie et implantation des constructions

Article : Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère.



PRISE EN COMPTE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET DES RISQUES

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

L'accès au site pour les mobilités douces pourra se faire de manière sécurisée via le complexe sportif et la voie existante qui est adjacente au secteur à l'est. Ainsi il n'y aura pas de risque lié à la sécurité routière en relation à la RD 13.

Aucun accès direct avec la RD 13 et le secteur d'étude ne sera réalisé.

RISQUES

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Concernant le risque naturel lié au mouvement de terrain, il s'agira de prévoir toute disposition pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol, pour les zones concernées.

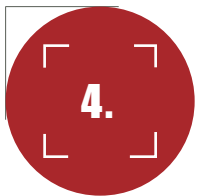
LE DOCUMENT ÉCRIT DU PLUi PRÉSENTE CERTAINES CARACTÉRISTIQUES RÉGLEMENTAIRES QUI ENCADRENT L'ENSEMBLE DES ZONES :

Extrait «Desserte par les voies publiques ou privées»

Accès «Toutes les dispositions permettant une bonne visibilité et assurant la sécurité des usagers des voies publiques et celle des personnes utilisant les accès créés doivent être prises en compte pour le débouché des véhicules sur voie publique ou privée : position, configuration, nombre, etc.»

Le PLUi précise également dans le cadre des «Mouvement de terrain» que :

«Sur ces secteurs, les pétitionnaires sont incités à se reporter aux recommandations nationales du Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM)»



PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER & CONCLUSION



PRISE EN COMPTE DES NUISANCES SONORES

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

En raison d'une circulation qui n'atteint pas le seuil de déclenchement, ce tronçon de la RD 13 n'est pas concernée par l'élaboration d'une carte de bruit stratégique et l'aménagement n'est ainsi pas soumis à des prescriptions spécifiques relatives à cette disposition.

Les constructions seront implantées à une distance minimale de **25 mètres par rapport à la RD 13**.

La réglementation en vigueur est à appliquer concernant l'impact du bruit relatif à la RD 13 et les prescriptions en matière de mesures préventives relatives aux nuisances sonores.

Le **talus et la haie existante participent à filtrer les nuisances** entre le site et la voie et inversement. Les aménagements paysagers au sein de la bande inconstructible de **25 mètres** pourront participer à compléter cet effet de zone tampon entre la R 13 et le secteur.

L'aménagement d'une transition paysagère à l'ouest participera également à limiter l'exposition au bruit et leur transmission entre le site et la RD 13.

Les caractéristiques topographiques du site avec la voie en partie haute et le terrain qui n'est pas exposé en direction de la voie est également un élément positif dans le cadre des nuisances sonores potentielles.



PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ DE L'AIR

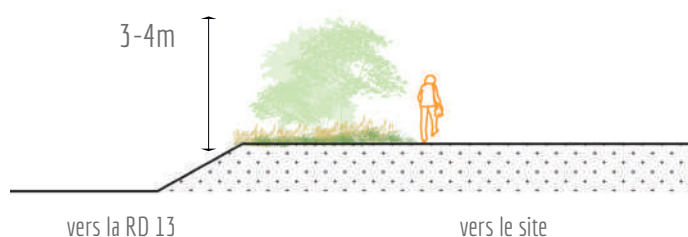
RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

L'implantation d'équipement sportif de plein air entraîne le besoin de porter une attention particulière à la qualité de l'air. Cependant, en vertu de la topographie, le site n'est pas exposé en direction de la RD 13 et la position du secteur en crête permet, théoriquement, de favoriser une bonne circulation de l'air.

Les aménagements relatifs aux structures végétales tampons évoqués dans le cadre des nuisances sonores auront également des effets bénéfiques sur la qualité de l'air.



Haie bocagère avec grands arbustes et bande herbacée





CONCLUSION

La localisation du site étudié et son accessibilité en font un **espace favorable à l'extension de la zone à vocation principale équipement**

En effet, cet espace profite de la proximité directe des équipements existants, des établissements scolaire et d'un accès sécurisé existant complètement séparé de la RD 13.

La marge de recul par rapport à la RD 13 est actuellement de **75 mètres**.

Les caractéristiques du secteur et de son contexte, ainsi que, **l'aménagement du site avec une réflexion vis-à-vis des structures végétales, de la desserte et circulation**, et du traitement d'entrée de ville, **permettrait de réduire cette marge de recul**.

L'application des articles (voir «cadre de l'analyse») de la «**Loi Barnier**», **constitue une opportunité dans le traitement urbanistique, architectural et paysager** du secteur étudié.

L'aménagement de ce secteur est l'occasion de proposer des **aménagements en faveur du cadre de vie des riverains** et s'inscrit dans une recherche de **l'intérêt collectif**. En effet, l'aménagement pourra, en proposant des aménagements de transition paysagères et de connexion destinée à la mobilité douce pourra répondre à un certains nombre d'enjeux.

La **réduction de la bande inconstructible** n'aura un effet que très limité en matière de nuisances potentiellement engendrées. Elle pourra être au contraire **propice à la cohérence de l'intégration dans le contexte** et pourra favoriser une **limitation de l'impact visuelle et sonore** entre la RD 13 et le site et respectivement entre le site et les RD 13.

En effet, la marge de recul actuelle occupe la partie la plus plane du secteur, et la moins sensible en termes de contexte paysager et environnemental, en effet, la partie hors de la marge de recul imposée est la plus à l'écart du fond de vallée, avec une topographie plus importante et avec la proximité de structures végétales et des marges humides du cours d'eau.

Les vues directes depuis la RD 13 en venant de l'est sont inexistantes.

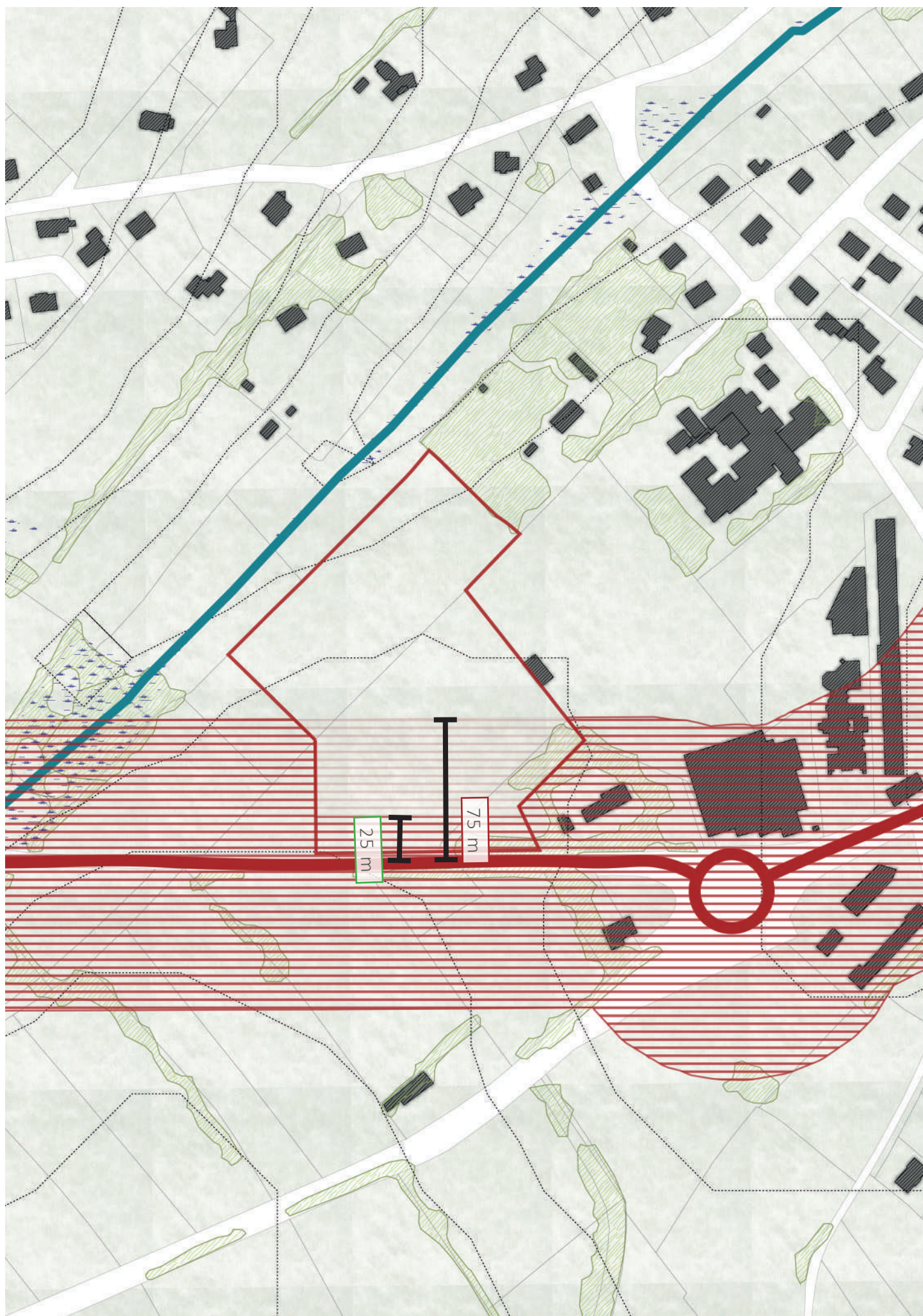
Aux abords du secteur, une partie de la limite avec la voie est majoritairement composée d'un talu et d'une haie qui répondent aux enjeux de nuisances sonores et visuelles.

Le traitement de la lisière ouest via la création d'une transition paysagère permettra à la fois de favoriser l'intégration du projet dans le contexte, de valoriser la perception de l'entrée de ville via la RD 13 et de limiter les nuisances sonores, visuelles et de qualité de l'air.

La répartition des flux avec la circulation vers le secteur via le complexe sportif existant favorisera la sécurité des usagers.

En outre, les **dispositions déjà inscrites au PLUi** garantissent la compatibilité de la réduction des marges de recul le long de la RD 13 avec la prise en **compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages**.

Ainsi, afin d'encourager l'installation d'activités économiques sur le territoire, il est donc proposé de réduire la marge de recul inconstructible de **75 mètres à 25 mètres pour la RD 13**.



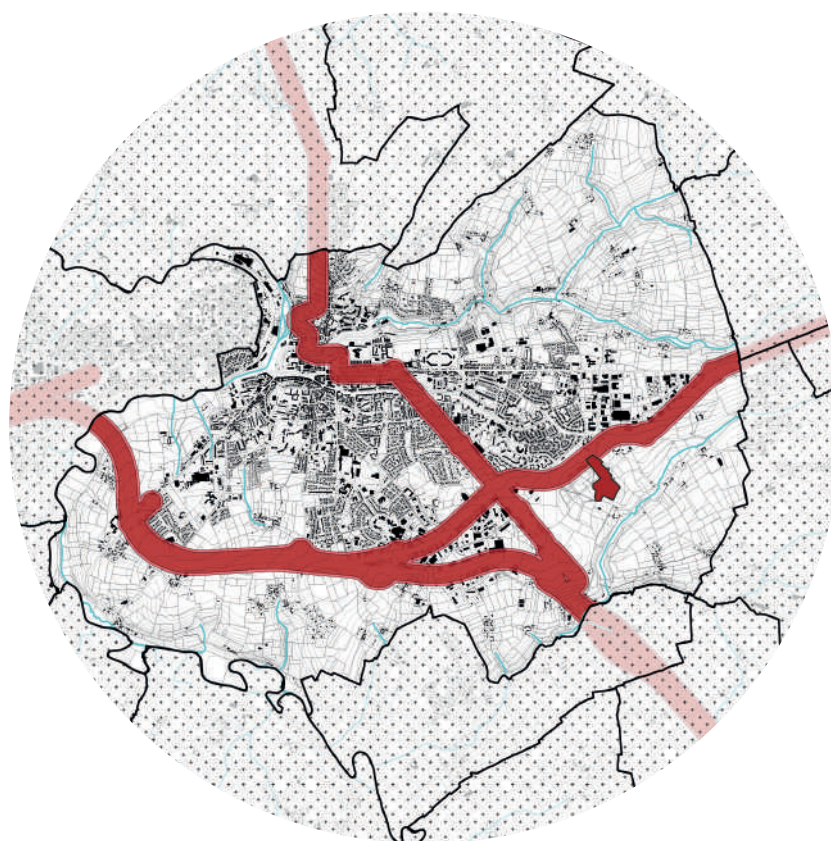
Plan schématique de marge de recul modifiée



Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

SAINT-LÔ AGGLO

ÉTUDE DÉROGATOIRE "LOI BARNIER"



SAINT-LÔ

SITE D'OAP N°50502_ECO_5

SOMMAIRE



LE CONTEXTE



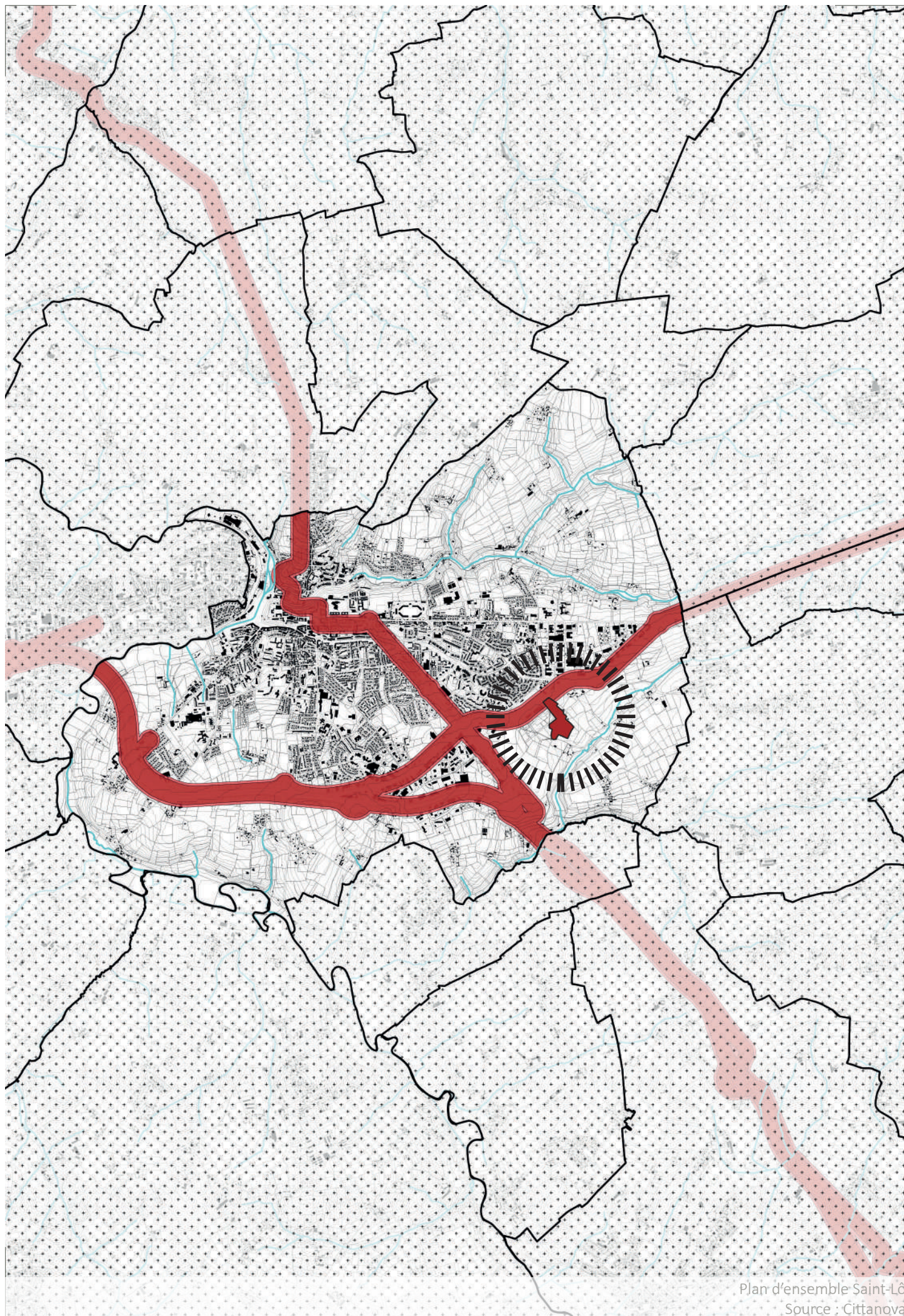
ACCÈS POTENTIEL ET PERCEPTION VISUELLE



LES ORIENTATIONS



PRISE EN COMPTE DE LA «LOI BARNIER» ET CONCLUSION



Plan d'ensemble Saint-Lô
Source : Cittanova

1

LE CONTEXTE

Cette étude a pour objectif de justifier la pertinence de l'aménagement des abords d'un projet d'extension d'une **zone économique mixte** bordant la **route départementale RD 972** sur la commune de Saint-Lô.

Au regard de la «Loi Barnier» et de l'aménagement de la zone, la pertinence du recul de la marge d'inconstructibilité sera évaluée.

La présente étude se réfère aux dispositions du Code de l'Urbanisme rénové suite à l'ordonnance du 23 septembre 2015 et au décret du 28 septembre 2015.

> L'article L111-6 du Code de l'Urbanisme

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.

> L'article L111-7 du Code de l'Urbanisme

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 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.
- 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

> L'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

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 L. 111-6 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.

CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE :

**les nuisances,
la sécurité,
la qualité architecturale,
la qualité de l'urbanisme,
la qualité des paysages.**

« Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation» ».

« Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme ont pour objectifs de remodeler les abords des grands axes routiers : en périphérie urbaine et en entrée de ville, et de garantir une bonne insertion des extensions urbaines. Ces dispositions légales sont issues de l'article 52 de la loi du 2 février 1995, dite « Loi Barnier », portant sur la qualité urbaine et paysagère le long de certaines voies en entrée de ville.

Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation», c'est-à-dire, d'après l'article L110-3 du Code de la Route : « quelle que soit leur appartenance domaniale, les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies » (Décret n°2010-578 du 31 mai 2010).

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme sont une opportunité de questionner et définir les conditions d'insertion paysagère des espaces situés à proximité des axes de circulation qui représentent généralement les premières «vitrines» des entrées de ville ou de village dans les communes.

Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces. En effet, le législateur propose de modifier les restrictions de constructibilité si la commune s'engage dans une réflexion sur l'aménagement et les règles d'urbanisme garantissant une qualité des espaces en bords de route et entrées de ville.

1.1

LE CADRE DE L'ANALYSE

1.1.2

SCOT

La commune de **Saint-Lô** est couverte par le SCoT du Pays Saint-Lois approuvé en 2013. Le périmètre du SCoT correspond à celui de Saint-Lô Agglo avec 61 communes.

Saint-Lô, est identifié en tant que «**Pôle majeur**» par le SCoT.



Pôle majeur

1.1.3

PLUI SAINT-LÔ AGGLO

Le périmètre d'étude est classé en **zone à urbaniser à vocation principale économie** dans le PLUi.

> se référer aux pièces réglementaires du PLUi (règlement graphique dit «zonage» et règlement écrit)

Ce secteur est également **soumis à une OAP** (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dont les dispositions peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer aux à la pièce "OAP" du PLUi.

Cette étude a pour objectif de justifier la pertinence de l'aménagement des abords d'un projet d'extension d'une zone économique mixte bordant la route départementale RD 972, sur la commune de Saint-Lô.

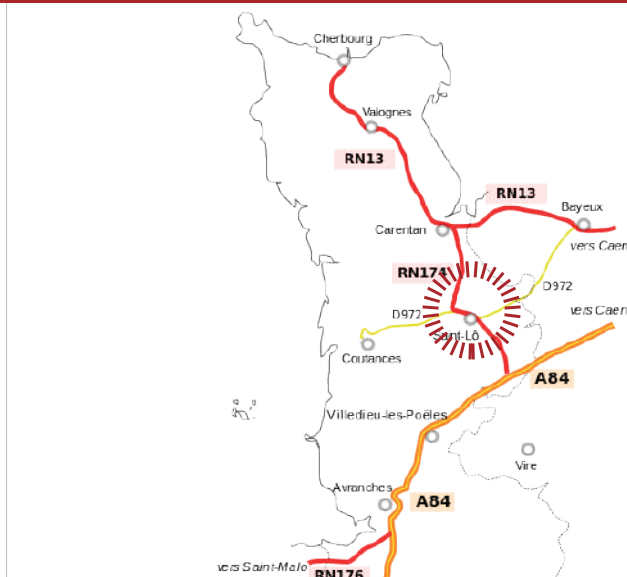
Saint-Lô est une ville située dans le département de la Manche, en région Normandie. Celle-ci, accueille environ 19 000 habitants en 2019.

Saint-Lô est traversée par la RD 972 et la RN 174, deux axes majeurs. La RD 972 forme un axe est-ouest sur le territoire et relie Coutances à Berigny. Elle est concernée par la «Loi Barnier» imposant un recul inconstructible de 75 mètres. Cette voie est classée en **route à grande circulation**.

Afin de lever cette règle de recul sur le périmètre d'étude une réflexion d'ensemble prenant en compte **les nuisances, la sécurité, la qualité de l'urbanisme, la qualité des paysages et de l'architecture** doit aboutir à un projet intégré au document d'urbanisme et conditionnant l'urbanisation du secteur concerné.

A L'ÉCHELLE DU DÉPARTEMENT :

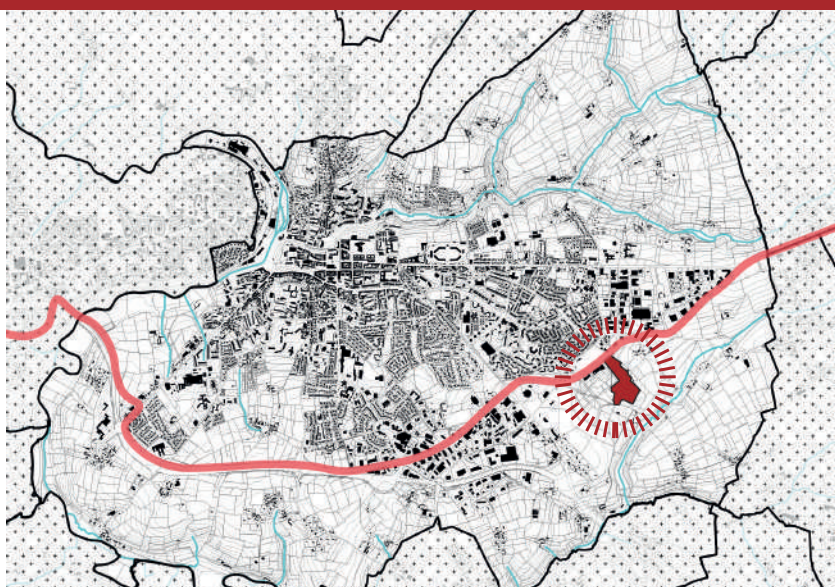
Au niveau de Saint-Lô, la RD 972 double, en partie, la RN 174 au milieu de zones commerciales. Cette voie présente un intérêt particulier au Sud-Est de l'agglomération en reliant la RN 174 à la route de Bayeux.



Réseau routier de la Manche

A L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE :

La RD 972 ceinture partiellement Saint-Lô par le sud et l'ouest. Elle permet l'accès aux zones économiques périphériques de Saint-Lô et marque une articulation entre l'espace urbain de Saint-Lô au nord et l'espace plus rural au sud.



Position de la RD 972 sur la commune de Saint-Lô

A L'ÉCHELLE DU SITE D'ÉTUDE :

La RD 972 jouxte la limite nord du site d'étude.

Cependant, la zone de contact entre la RD 972 et le site est relativement faible au regard de l'étendue du secteur, qui se développe « perpendiculairement » à la voie.



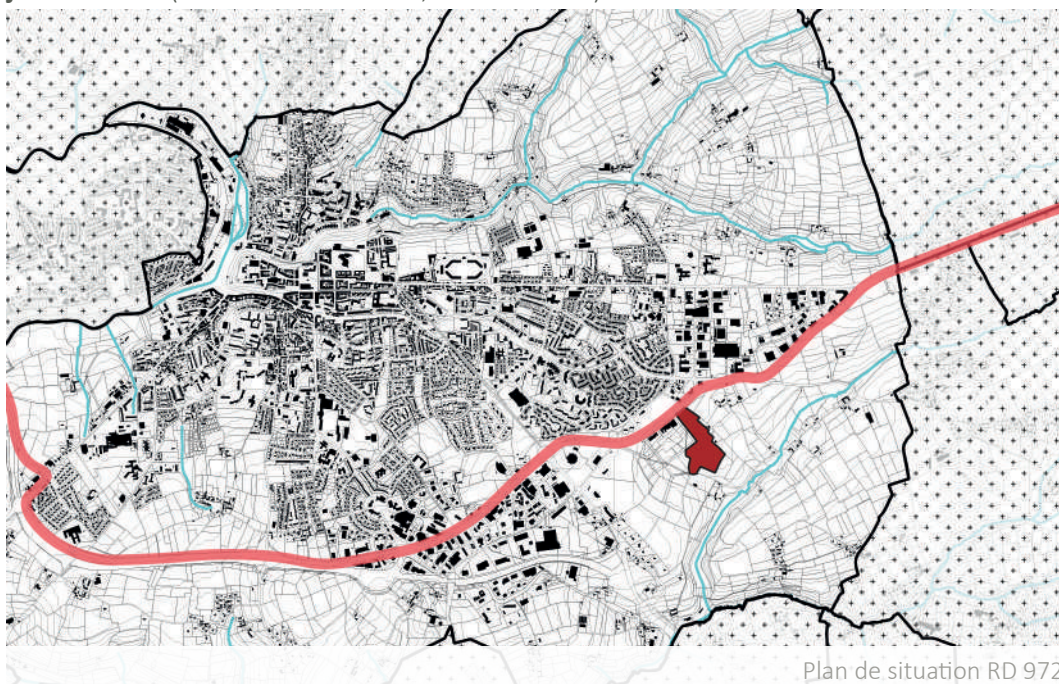
Position de la RD 972 à proximité du site d'étude

LA RD 972, CARACTÉRISTIQUE ET NUISANCES

1.3.1

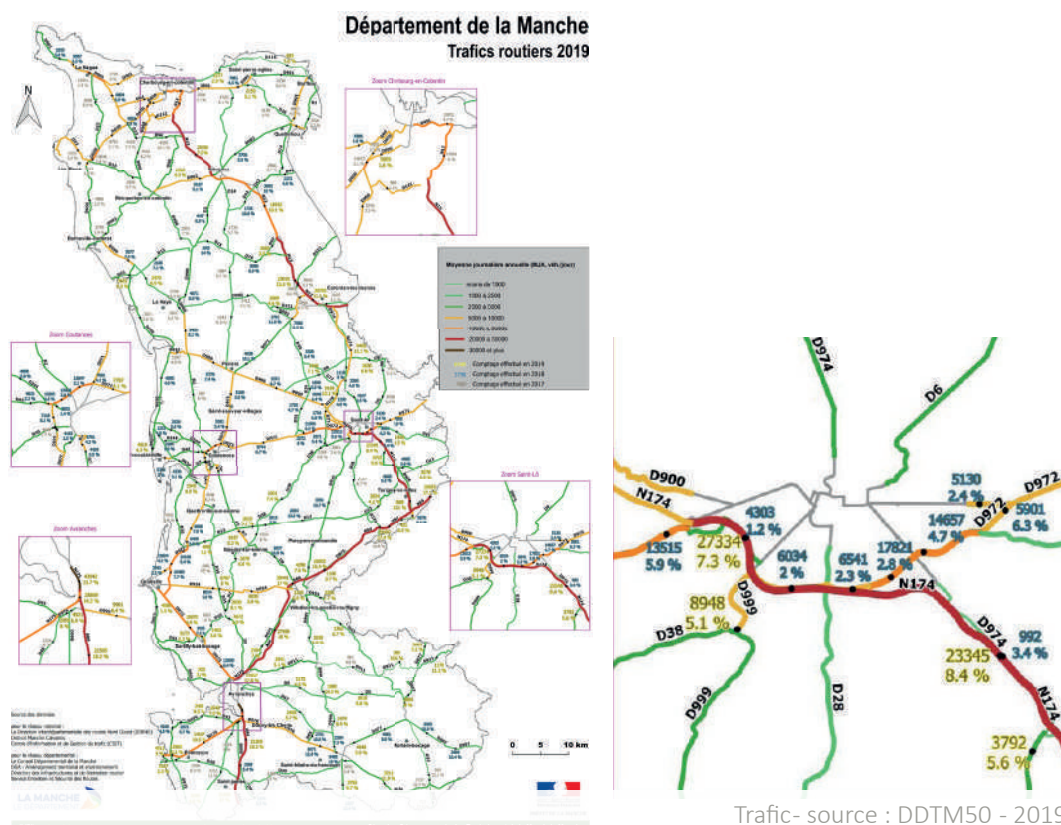
TRAFFIC ROUTIER

Le secteur d'étude est longé par la RD 972 qui est parcourue par un trafic routier important, dont la moyenne annuelle est de l'ordre de **14 657 véhicules journaliers**. (source : DDTM 50 ; année 2019)



Plan de situation RD 972

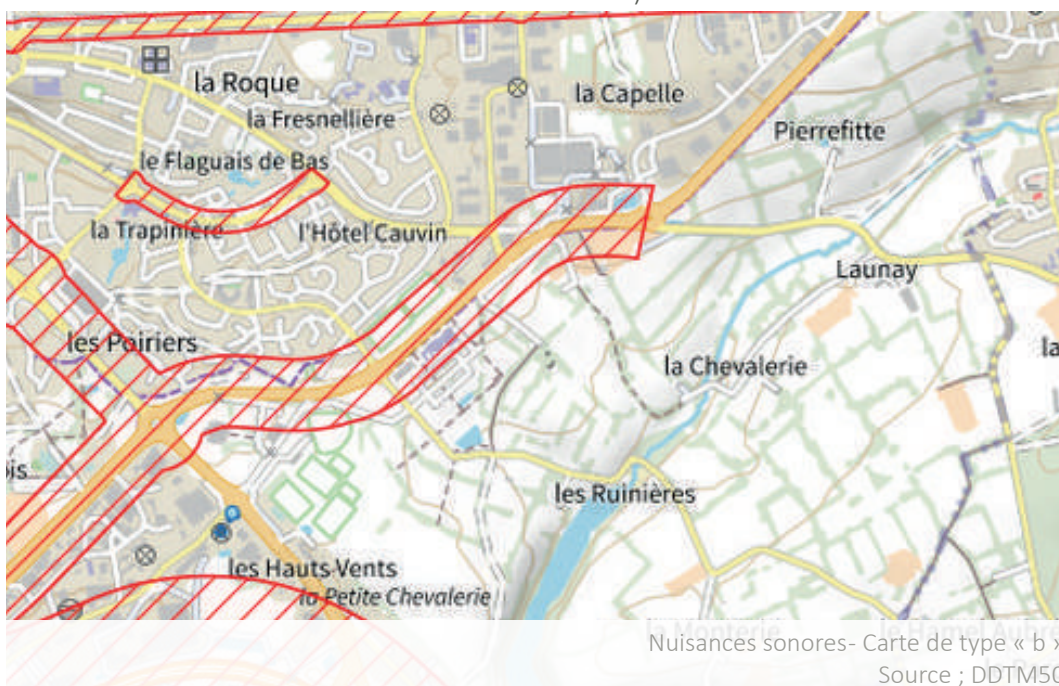
Cartographie représentant les moyennes journalières annuelles de trafic routier dans le département de la Manche. (2019)



Traffic- source : DDTM50 - 2019

NUISANCES SONORES

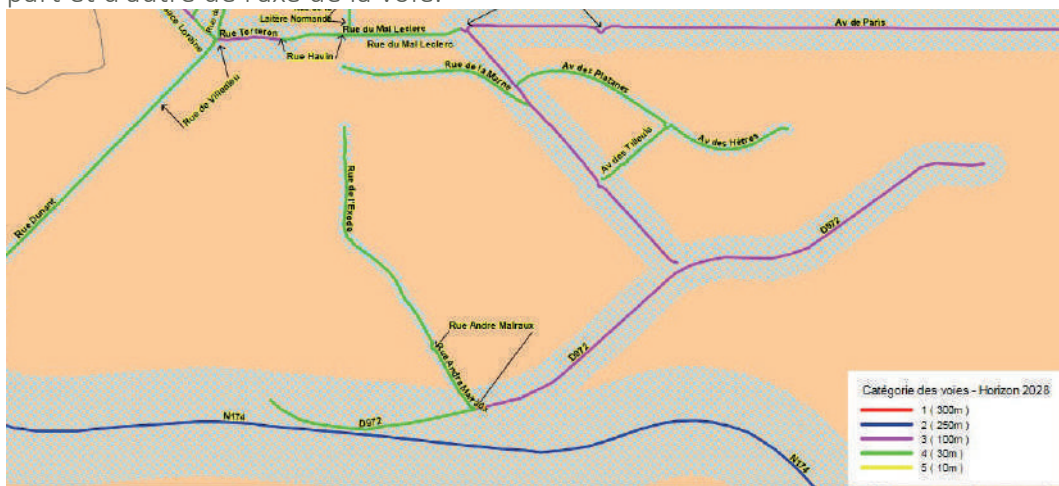
En raison du trafic routier qui la parcourt, cette voie est soumise à l'obligation d'élaboration de cartes de bruit stratégiques (CBS) (articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11 du code de l'environnement).



Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures routières de l'État (PPBE) dans le département de la Manche établit des mesures préventives relatives aux nuisances sonores. Les constructions concernées les locaux d'habitation, les établissements d'enseignement, les bâtiments de santé, d'action sociale et de tourisme.

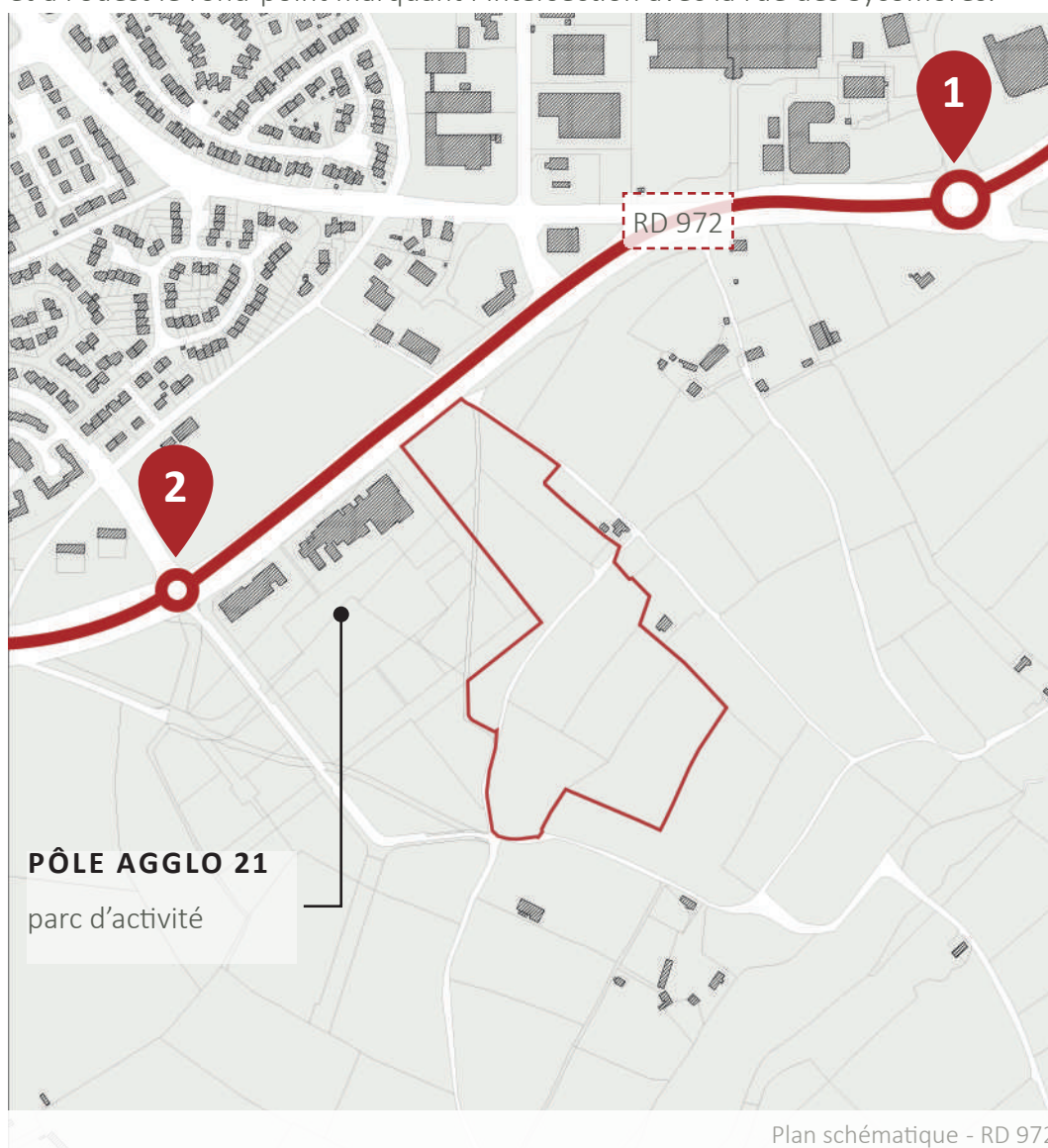
Les infrastructures routières sont classées par calcul du niveau sonore attendu à l'horizon 2028.

Le classement sonore des infrastructures terrestres montre par ailleurs que la voie est classée en catégorie 3 avec une zone affectée par le bruit de 100 m de part et d'autre de l'axe de la voie.



Carte sonore des infrastructures terrestres- DDTM50 (2012 horizon 2028)

La RD 972 comporte 2 voies sur le tronçon à proximité sur site d'étude. Ce tronçon est délimité par deux giratoires. Au nord-est, se trouve le «rond-point de Semilly» et à l'ouest le rond-point marquant l'intersection avec la rue des Sycomores.

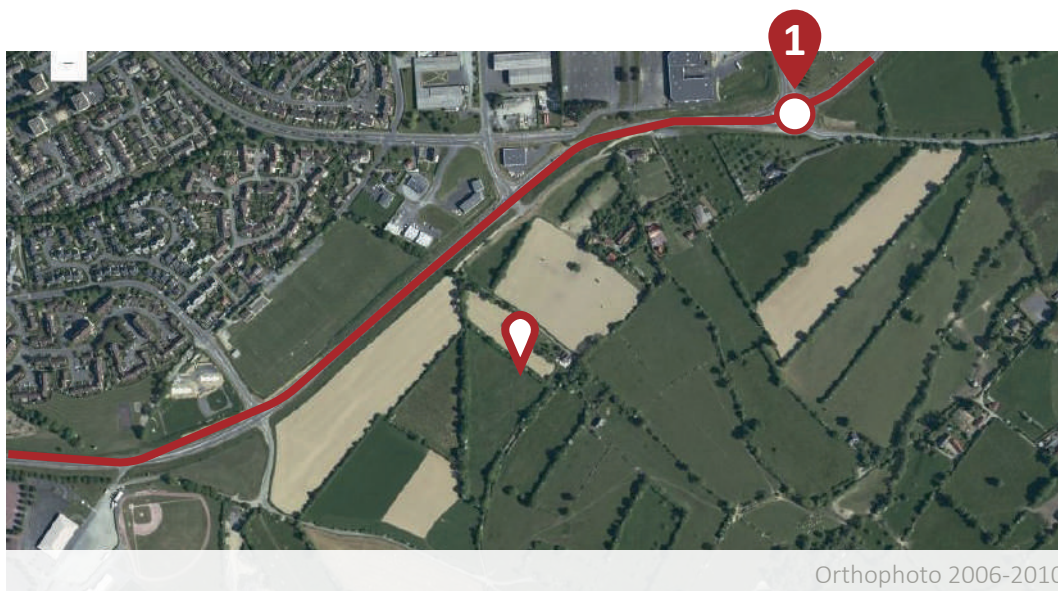


Le giratoire marquant l'intersection entre la RD972 et la rue des Sycomore a été construit en 2016 afin de faciliter l'accès au parc d'activité Agglo 21. Lors de la construction du parc Agglo 21.

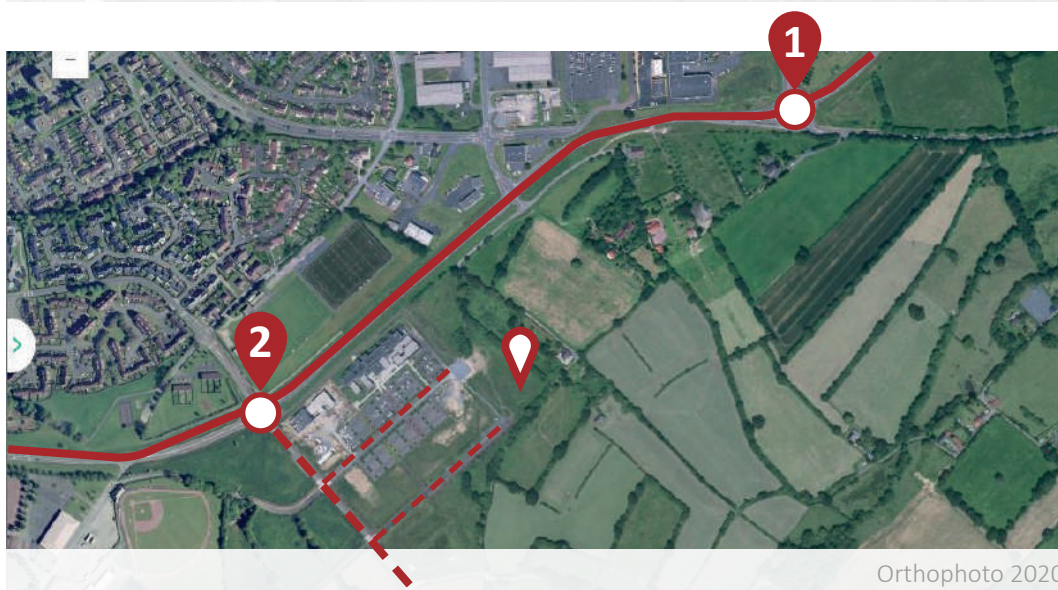
Lors de l'implantation du pôle 21, le tracé de la RD 559 a été également modifié et des voies d'accès vers le site d'étude ont été créées. Ainsi, la circulation et les accès ne présentent pas de difficultés spécifiques.



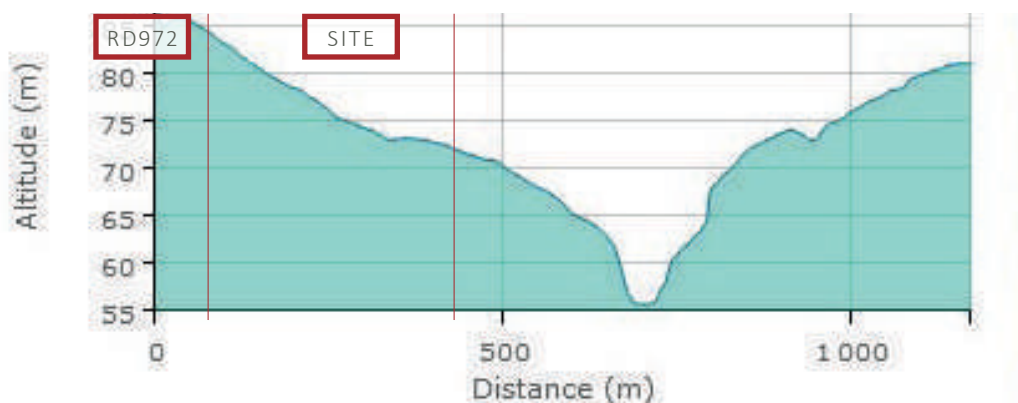
- Les accès ne présente pas de difficultés particulières



Orthophoto 2006-2010



Orthophoto 2020



1.4.1

PARCELLES CONCERNÉES

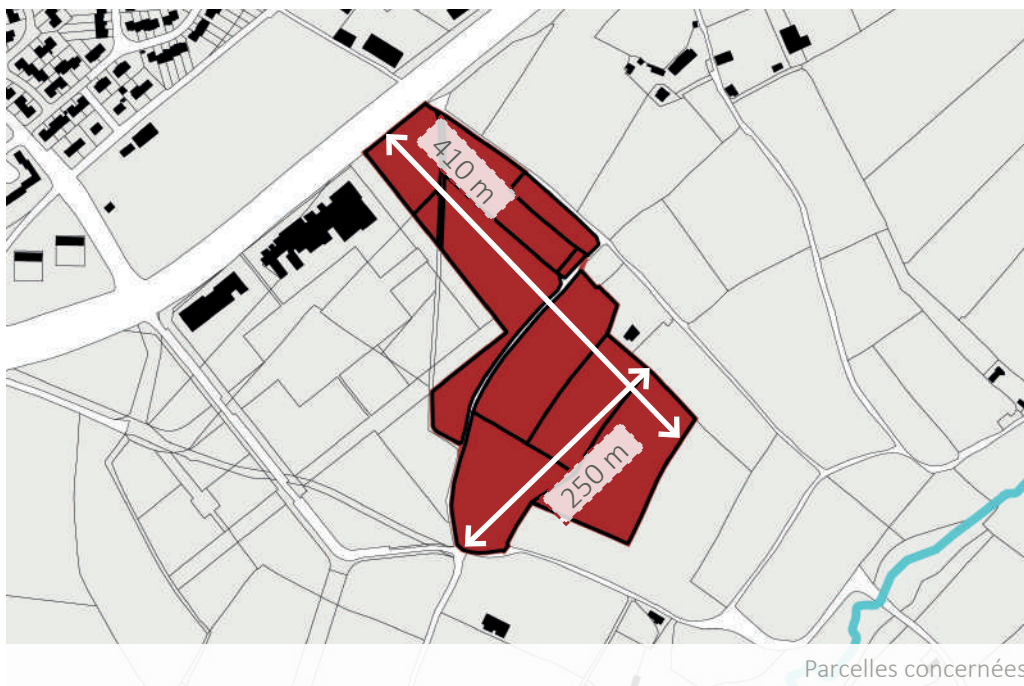
Le secteur représente une superficie d'environ 6.44 ha.

LES PARCELLES CONCERNÉES SONT :

- parcelle 0084 : 4701 m²
- parcelle 0125 : 551 m²
- parcelle 0102: 695 m²
- parcelle 0014 : 6639 m²
- parcelle 0112 : 11821 m²
- parcelle 0012 : 313 m²
- parcelle 0032 : 10467 m²
- parcelle 0179 : 9267 m²
- parcelle 0178 : 11726 m²

et domaine communale non cadastré.

(sources : plan cadastral informatisé (PCI) vecteur de la DGFIP - Géoportail)



1.4.2

INCONSTRUCTIBILITÉ AUX ABORDS DE LA RD

La bande d'inconstructibilité en bordure de la RD 972 recouvre partiellement le site au nord-ouest



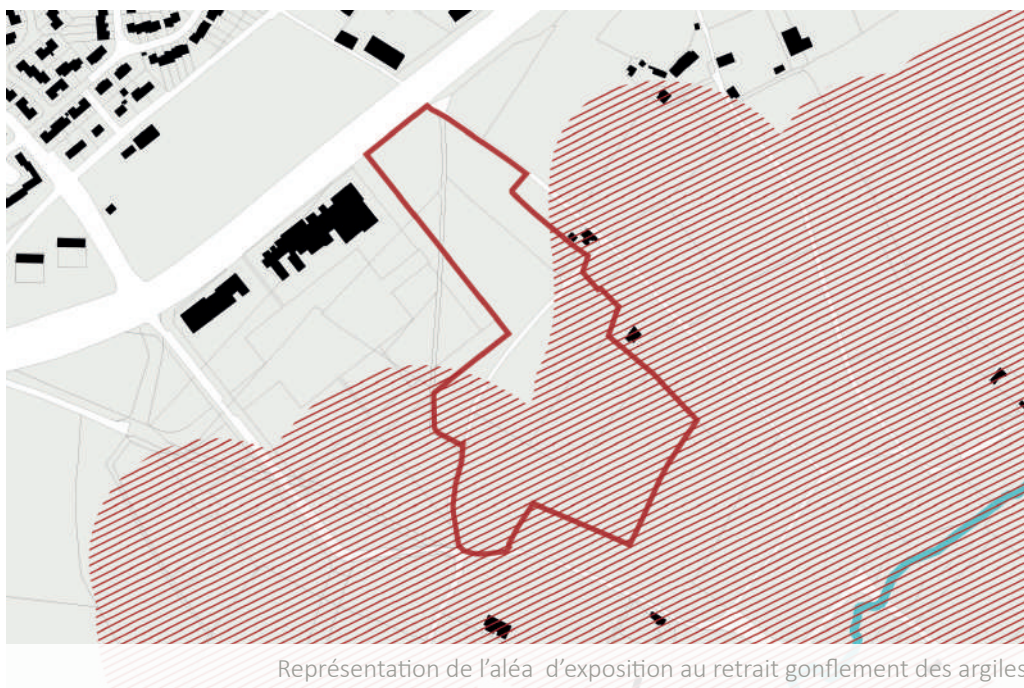
1.4.3

RISQUES NATURELS

Une partie du secteur est concernée par un risque faible de retrait gonflement des argiles, au sud-est.

EXPOSITION AU RETRAIT GONFLEMENT
DES ARGILES

Exposition faible



Représentation de l'aléa d'exposition au retrait gonflement des argiles

1.4.4

HYDROGRAPHIE

Aucune zone humide n'est identifiée sur le secteur d'étude.

Cependant, le site est situé à proximité du cours d'eau le ruisseau des étangs de «Semilly» et de zones humides identifiées.



Hydrographie et présence de zones humides



Représentation des principales structures végétales

Le site s'inscrit dans un espace constitué de prairie et de haies bocagères qui structurent le paysage. Les haies structurantes se développent plutôt en limite des parcelles et sur les bordures des chemins ou voies qui parcourent le site.

REMARQUE : «Fragilités : Urbanisation de l'agglomération de Saint-Lô, le long des axes et érosion du bocage.» CITTÀnova Diagnostic agricole PLUi - 2019.

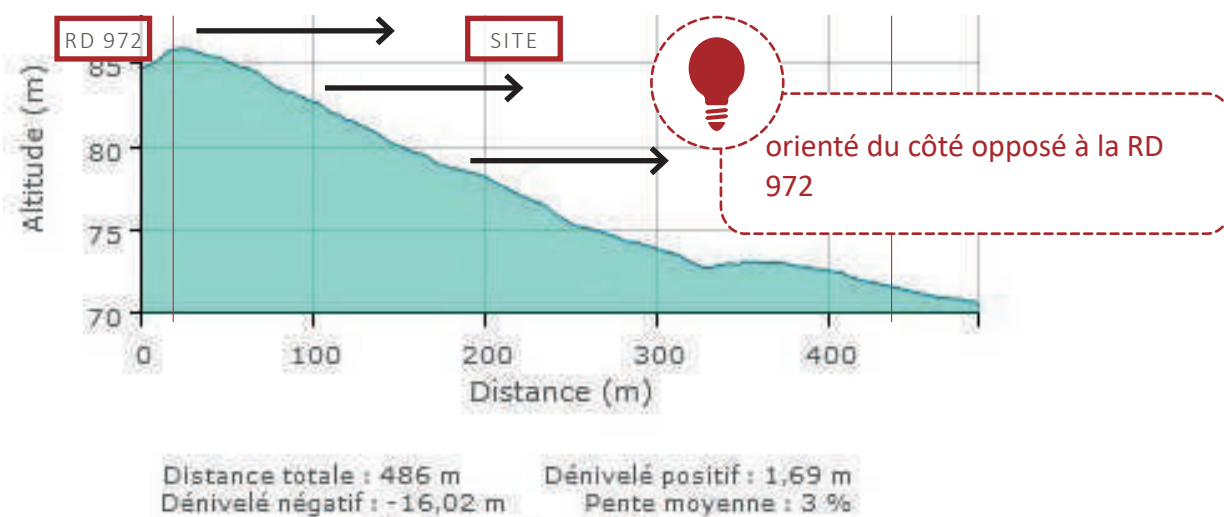
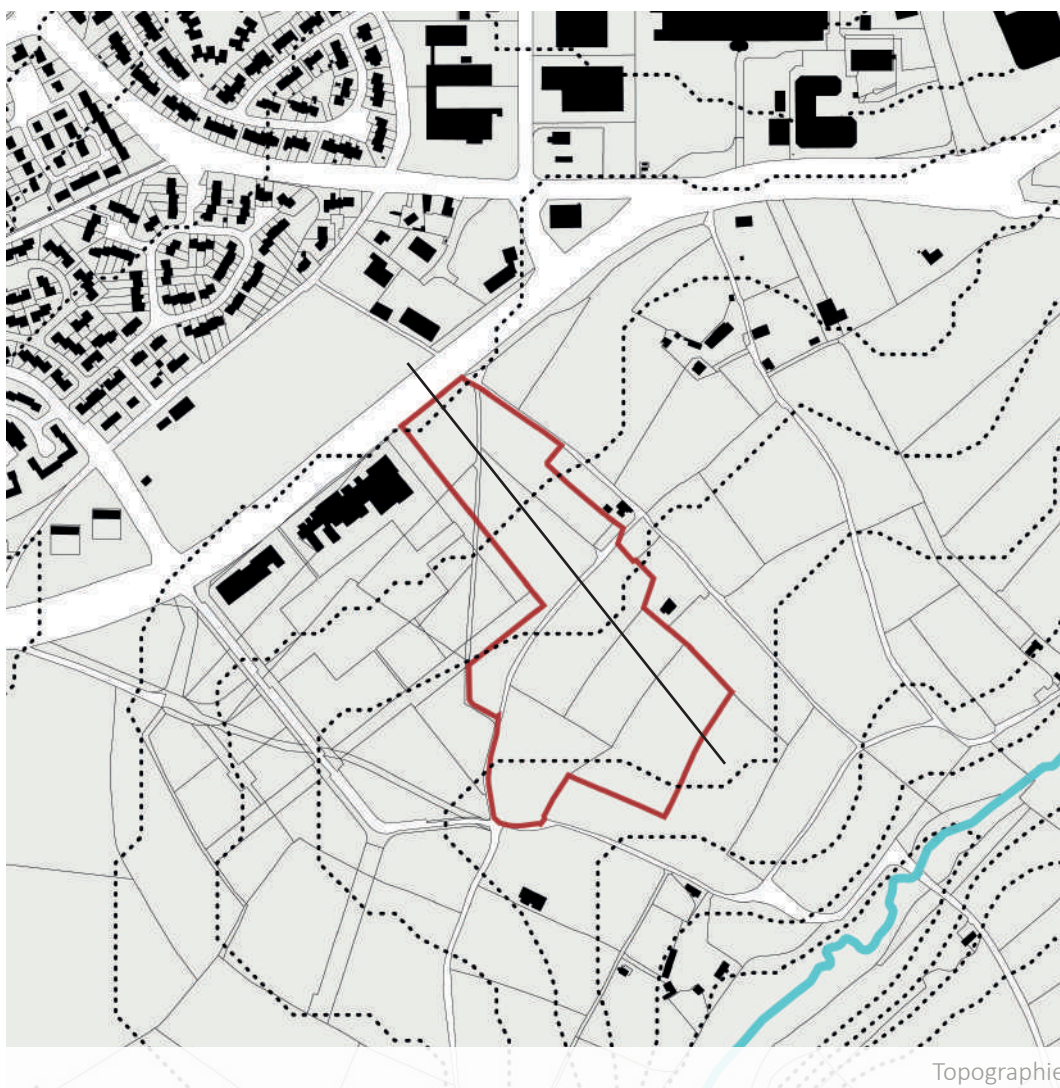
Le secteur étudié jouxte le parc d'activité « Agglo 21 » à l'est, au nord de la RD972 se développe une première frange de zone artisanale et équipements puis le tissu urbanisé de Saint-Lô. Au sud et à l'est du secteur, se trouvent également quelques constructions anciennes diffuses.

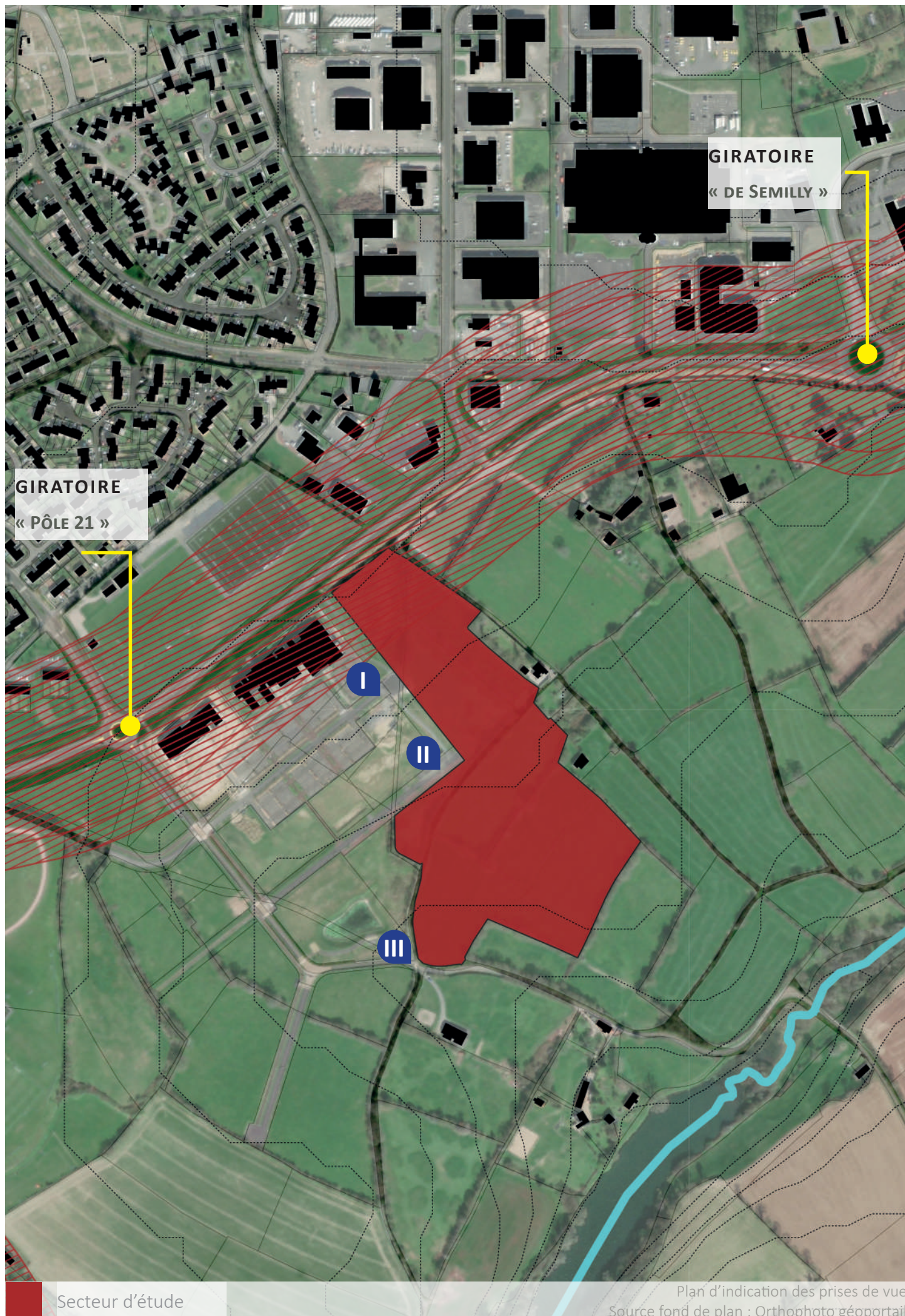


1.4.6

TOPOGRAPHIE

Le site présente un dénivelé qui descend du nord-ouest vers le sud-est avec une pente moyenne de 3%. La RD 972 se situe en position haute par rapport au site d'étude.





Secteur d'étude

Plan d'indication des prises de vue
Source fond de plan : Orthophoto géoportail

2

ACCÈS POTENTIEL ET PERCEPTION VISUELLE

I



II

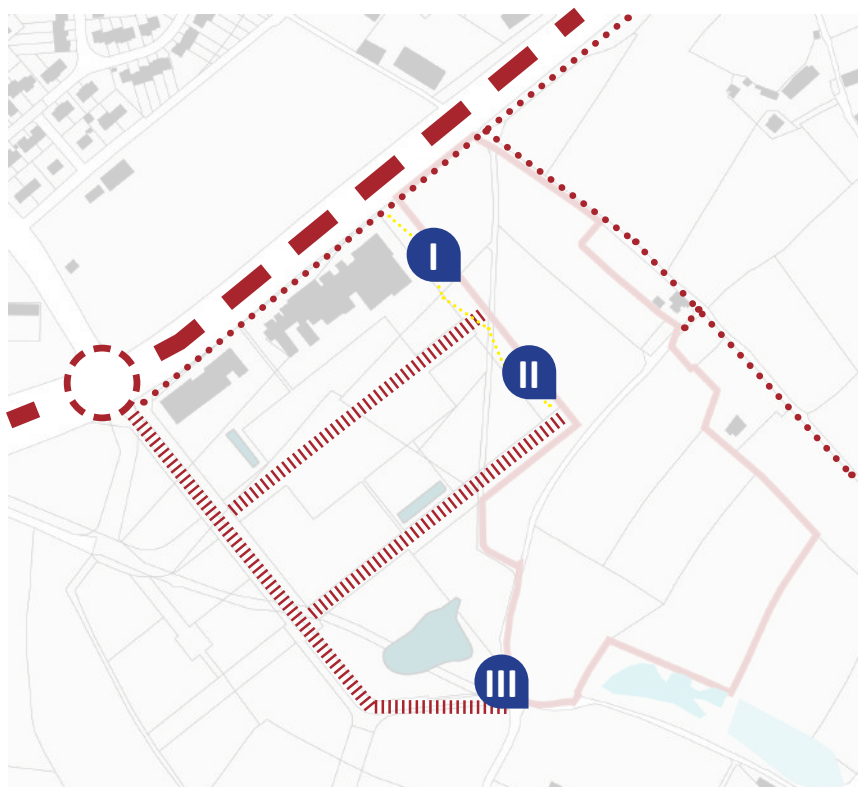


III



DESSERTE POTENTIELLE DU SITE

Plusieurs voies de dessertes sont possibles pour accéder au site. En effet, la zone Agglo 21 adjacente comprends 2 voies principales longeant la topographie et menant en bordure du secteur. Un troisième emplacement pourrait convenir pour un accès piéton ou motorisé (à déterminer).





AU SUD DE LA VOIE RD 972 :

Paysage végétal avec des structures linéaires de haies et d'arbres. Sur ces séquences visuelles, le site n'est pas visible, du fait de la topographie et des structures végétales présentes.



AU NORD DE LA VOIE RD 972 :

Des constructions de gabarits importants, des couleurs claires qui se détachent du paysage, certaines constructions implantées sur la crête avec peu d'accroches végétales. On notera ainsi l'importance des couleurs, de l'implantation et du végétal pour l'intégration paysagère.



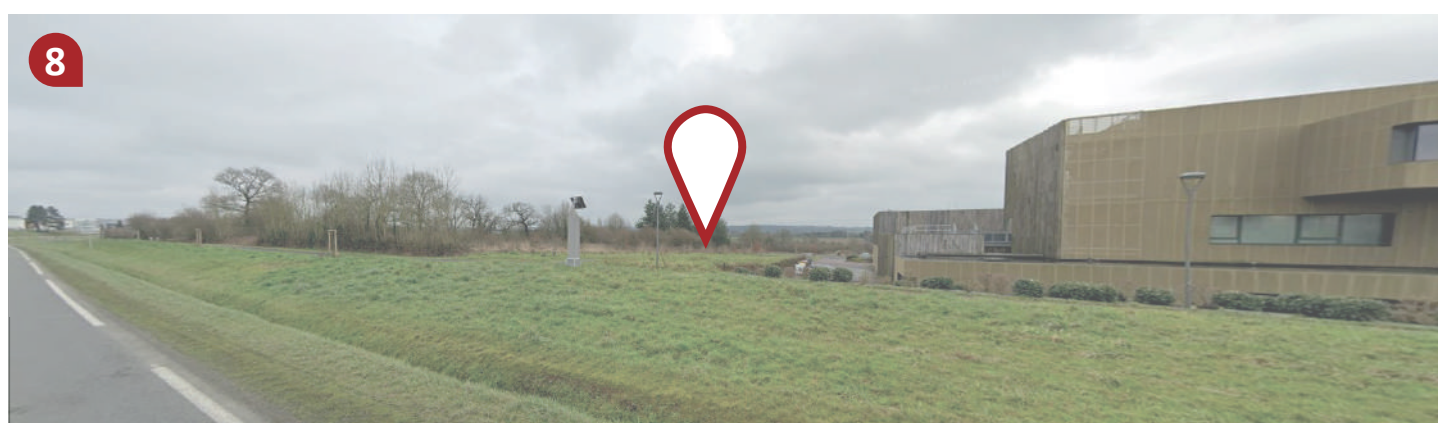


AU NORD DE LA VOIE RD 972 :

Au nord de la voie, la topographie, ainsi que la présence de terrains de sport, créant un espace de transition avec les habitations situées au nord, limite fortement les vues entre les habitations de Saint-Lô et le site d'étude au sud.

AU SUD DE LA VOIE RD 972 :

Au sud de la voie, on notera un enjeu de covisibilité avec le paysage de l'autre côté de la vallée. Les constructions de Pôle 21 s'intègrent plutôt bien dans le paysage en raison notamment des couleurs et des variations dans les volumes. Les deux constructions adjacentes au site d'étude présentent un alignement au niveau de la RD 972.





Plan schématique de l'orientation d'aménagement

3.1

LES OBJECTIFS

Le site d'étude se trouve donc dans un environnement majoritairement bocagé au sud-est et urbanisé au nord-ouest.

Le projet d'aménagement de la zone d'équipement mixte poursuit l'objectif de réduire la marge de recul inconstructible liée à la RD 972 qui jouxte le site d'étude au nord.

- Passage d'une marge de 75 mètres à 30 mètres de l'axe de la RD972.

Ce secteur stratégique pour le développement du pôle économique bénéficie :

- d'une localisation stratégique à Saint-Lô et à la fois accessible depuis Saint-Lô et depuis l'extérieur.
- d'aménagements de voies destinées à la mobilité douce à proximité.
- d'accès sécurisés et existants depuis la zone « Agglo 21 ».

Les enjeux du projet sont que :

Le secteur d'étude est à la fois un espace de transition entre la RD 972 (nord-ouest) et la zone naturelle marquée par le ruisseau du Fumichon (au sud) et un espace de transition entre la zone d'activités marquée par le « pôle 21 » à l'ouest et l'espace agricole à l'est.

Les enjeux d'intégration paysagère du secteur sont donc importants dans le cadre de l'aménagement de la zone.

La pointe nord du site d'étude qui jouxte la RD 972 marque un espace de transition. En effet, il se situe entre, d'une part, un paysage a dominante agricole à l'est composé de structures de haies qui filtrent les vues entre la voie et le site d'étude en venant depuis le giratoire de Semilly, et, d'autre part, un espace bâti marqué par la zone Agglo 21 et un alignement du bâti longeant la RD 972 en venant du «giratoire de l'Agglo 21» à l'ouest.

Le projet devra ainsi composer avec cette situation particulière et chercher l'alignement du bâti avec les constructions existantes jouxtant la RD 972 à l'ouest et travailler avec des structures végétales au niveau de la frange est.

La zone 1 (indiquée sur le plan ci-contre) est la plus proche de la RD 972 et de l'espace urbanisé de Saint-Lô. Cette zone profite d'accès existants depuis le site de l'Agglo 21.

La zone 2 (indiquée sur le plan ci-contre) se situe en contrebas de la première. Elle jouxte une zone naturelle protégée présentant des zones humides. Les structures de haies existantes qui l'entourent limite fortement les vues de cette zone depuis la RD 972.



- ã

Ce secteur est **soumis à une OAP** (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dans le PLUi. Les dispositions "OAP" peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer aux à la pièce "OAP" du PLUi.

4

PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER & CONCLUSION

LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET JUSTIFICATION AU REGARD DE L'ARTICLE L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME



PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

TRAITEMENT DES ABORDS

ACCÈS : [1]

L'accès au site via le giratoire «Pôle 21» et la RD 559, est cohérent avec la recherche d'un accès sécurisé.

INTÉGRATION PAYSAGÈRE :

Les lisières du site d'étude seront traitées via un aménagement végétal du type haie bocagère, afin de s'inscrire dans la continuité des paysages environnants en utilisant un motif et des essences locales. Cette barrière végétale permet de solutionner les problématiques liées à la covisibilité. Il faudra ainsi préserver tout ou partie des haies existantes, les renforcer et les compléter selon les situations.

Afin de favoriser l'intégration des constructions dans le paysage et de limiter la covisibilité avec le paysage lointain (depuis l'autre coté de la vallée du Fumichon), une partie des haies présente au sein du site devront également être conservées.

FRANGE RD 972 : [2]

Au sein de la marge de recul entre la voie et les futures constructions, une bande enherbée sera conservée. Une attention particulière devra être portée sur son aménagement en raison de son rapport direct avec la RD 972. Son aménagement pourra se traduire par un équilibre entre plantations paysagères, qui pourront être placées et choisit de manière à concilier la visibilité des

entreprises. (*protection des nuisances sonores et visuelles*).

FRANGE EST : [3]

Les haies bocagères existantes à la lisière Est devront être conservées. En effet, leurs positions permettent d'être un filtre visuel naturel et existant dans l'axe de la RD 974 en arrivant par le nord-est. Elle est ainsi une composante de l'entrée de ville et respectivement de l'entrée du parc d'activité. (et protection des nuisances sonores et visuelles).

En effet, cette structure en plus d'être un élément structurant d'un point de vue paysager et environnemental joue également un rôle dans les rapports visuels entre le site et la RD 972, et opère une transition avec les espaces ouverts situés à l'est du secteur.

STRUCTURES VÉGÉTALES AU SEIN DU SITE : [4]

L'aménagement devra conserver dans la mesure du possible les haies longeant la topographie au sein du secteur. En effet, ces éléments marquent l'arrière-plan des vues depuis la face opposée de la vallée, et favorisent ainsi l'intégration paysagère des futures constructions.

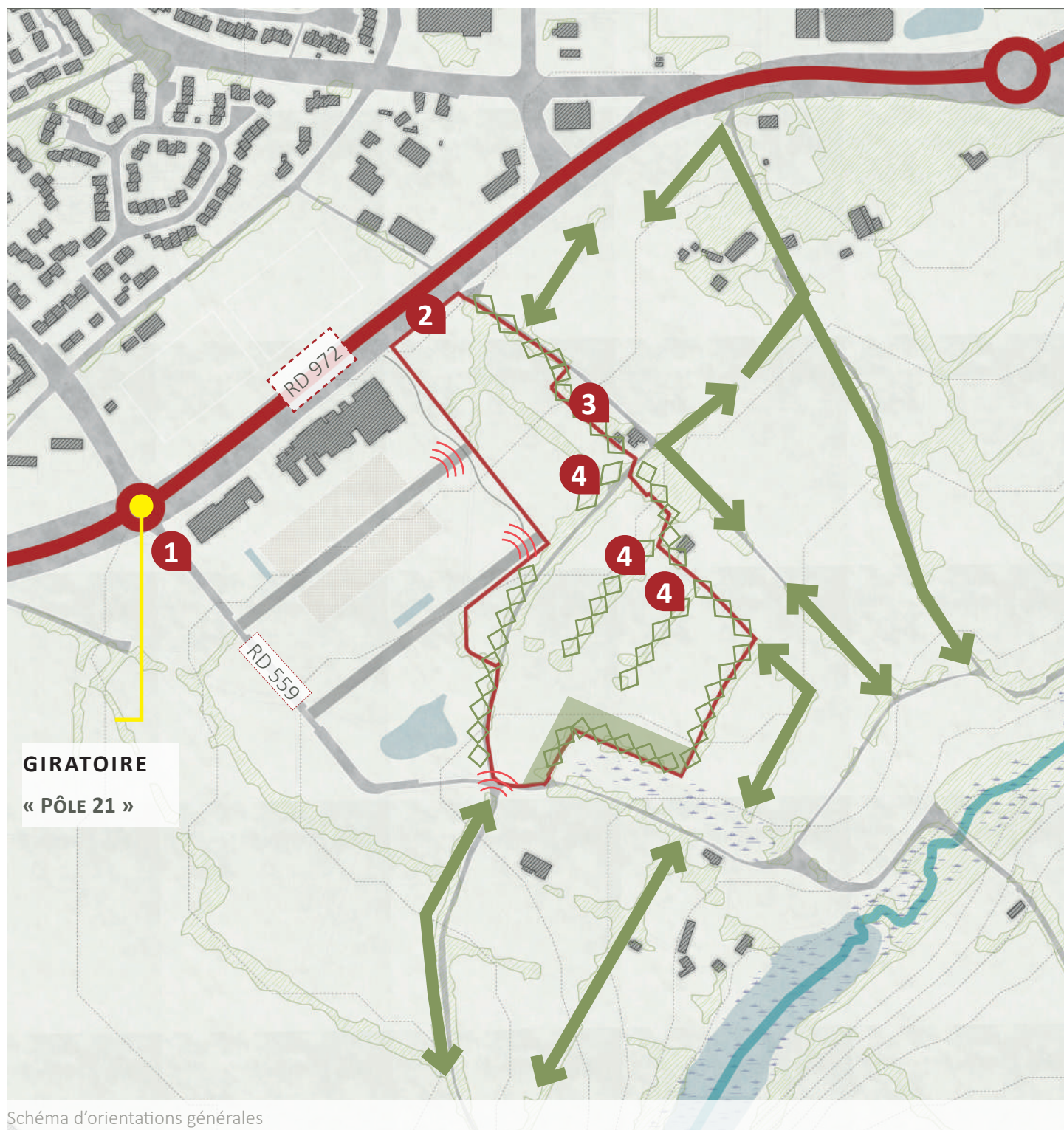
TRAITEMENT DES ESPACES LIBRES

L'aménagement du site devra anticiper la gestion des eaux de ruissellement à l'échelle de l'opération. Cela pourra prendre la forme d'aménagements spécifiques (noues...) et/ou de zones non imperméabilisées pour permettre l'infiltration des eaux pluviales et de ruissellement.

LE DOCUMENT ÉCRIT DU PLUI PRÉSENTE CERTAINES CARACTÉRISTIQUES RÉGLEMENTAIRES QUI ENCADRENT LES ZONES À URBANISER À VOCATION PRINCIPALE ÉCONOMIE :

Article : Volumétrie et implantation des constructions

Article : Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère.



LÉGENDE



Visibilité ponctuelle



Strate arbustive et arborée



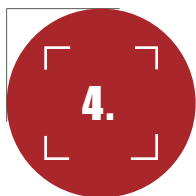
Haie bocagère



Strate herbacée



Structures végétales
(à proximité du site)



4. PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER & CONCLUSION



PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ ARCHITECTURALE ET URBANISTIQUE

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Il s'agira d'assurer l'insertion paysagère des constructions à usage d'activités économiques.

L'implantation du bâti devra prendre en compte la déclivité du terrain, et les volumes seront simples. Une attention particulière sera portée aux façades fortement perceptibles depuis la RD 972.

Les volumes des constructions devront être traités en cohérence avec les différents contextes.

L'ACCÈS AU SITE ET AUX CONSTRUCTIONS

L'accès au site se fera par les voies d'accès existantes depuis le « pôle 21 » reliant la RD 559.

Le projet devra prévoir des liaisons destinées à la mobilité douce intra-site et développer des continuités avec les liaisons douces existantes pour les continuités inter-site.

Le chemin piéton existant pourra être dévié ou modifié et récréé dans la zone.

IMPLANTATION

Les constructions seront implantées à une distance minimale de **30 mètres** par rapport à la RD 972.

A proximité des constructions existantes (« Agglo 21 »), le long de la RD 972, le projet devra proposer des constructions reprenant les gabarits des constructions existantes. Les constructions devront respecter une certaine cohérence dans l'implantation du bâti en recherchant une continuité avec les constructions voisines, notamment le recul par rapport à la RD 972 et l'alignement des façades.

Les constructions devront chercher à limiter les déblais-remblais en tirant parti de la topographie existante.

IMPLANTATION ZONE [1]

Le volume construit s'inscrivant dans la continuité des constructions voisines opère une transition et jouera le rôle de tampon entre le site et la RD972 et respectivement entre la RD 972 et le site.

IMPLANTATION ZONE [2]

La zone [2] sur le plan ci-joint privilégiera les gabarits les plus importants, tout en étant adaptée au contexte.

IMPLANTATION ZONE [3]

La zone [3] privilégiera l'implantation de constructions de plus faibles volumes, notamment en raison de l'effet de « promontoire » due à la topographie et à la présence d'un aléa faible de retrait gonflement des argiles. Cette disposition permettra également d'amorcer une transition des volumes en direction de la vallée et l'éloignement relatif à la zone urbanisée de Saint-Lô.

COULEURS

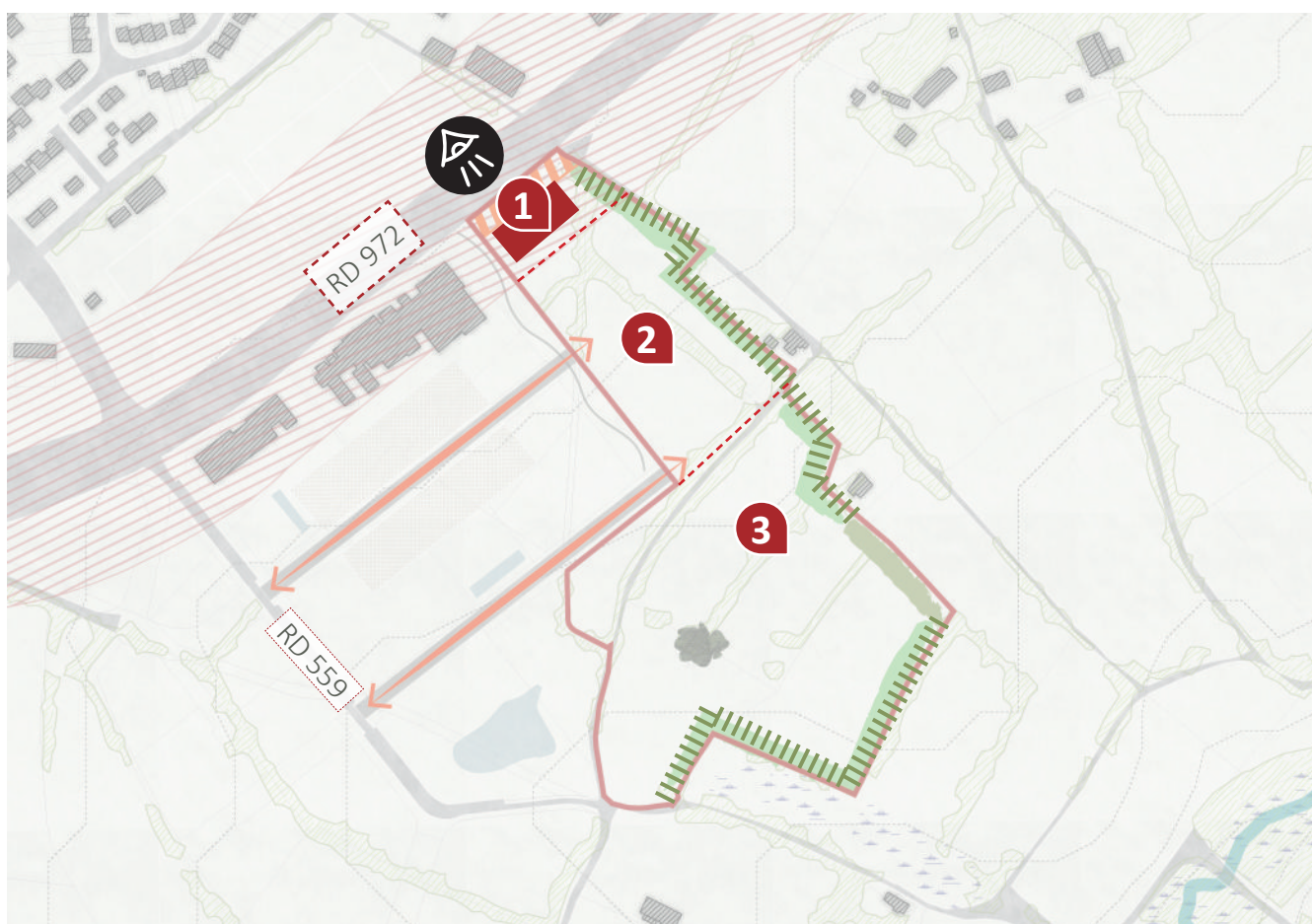
Les teintes des façades des constructions devront éviter les couleurs trop vives et criardes, ainsi que le blanc pur et privilégier des teintes favorisant leur intégration dans le contexte bâti et paysager. En effet, en raison de la position du site sur un versant d'une vallée, la covisibilité avec l'autre versant est un élément à prendre en compte.

Les enseignes devront être intégrées aux façades des constructions.

LE DOCUMENT ÉCRIT DU PLUI PRÉSENTE CERTAINES CARACTÉRISTIQUES RÉGLEMENTAIRES QUI ENCADRENT LES ZONES À VOCATION PRINCIPALE ÉCONOMIE :

Article : Volumétrie et implantation des constructions

Article : Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère.



Plan schématique



Co-visibilité atténuée via la conservation des haies



élément bâti à traiter avec une attention particulière



PRISE EN COMPTE DES NUISANCES SONORES

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

En raison du trafic, ce tronçon de la RD 972 est concernée par l'élaboration d'une carte de bruit stratégique et les constructions peuvent être soumise à des prescriptions spécifiques.

Les constructions seront implantées à une distance minimale de **30 mètres par rapport à la RD 972**.

La réglementation en vigueur est à appliquer concernant l'impact du bruit relatif à la RD 972 et les prescriptions en matière de mesures préventives relatives aux nuisances sonores et notamment la mise en place d'isollements acoustiques adaptés afin d'atteindre des niveaux de confort internes conformes aux recommandations.

L'aménagement du secteur d'étude privilégiera par exemple l'implantation d'une construction recherchant l'alignement aux constructions voisines de la zone «agglo 21». Ce premier volume jouera un rôle de temporisation et permettra de limiter les niveaux sonores vers le reste du site et respectivement du reste du site vers la voie RD 972.

Enfin, les haies existantes participent déjà à filtrer les nuisances entre le site et la RD 972 et inversement. Les aménagements paysagers au sein de la bande inconstructible de **30 mètres** pourront participer à compléter cet effet de zone tampon entre la RD 972 et le secteur.

Cependant, le site s'étendant perpendiculairement à la RD 972 permet de limiter l'étendue de la zone de contact entre les deux. La configuration du site fait également qu'il se situe plus bas que la RD 972 et s'expose dans la direction opposée ce qui limite encore les potentielles nuisances sonores.

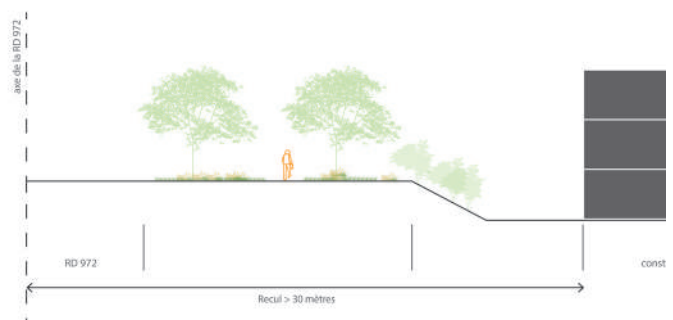


PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ DE L'AIR

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Les éléments relatifs à la configuration du site, à l'implantation des constructions peuvent trouver écho dans les relations à la qualité de l'air.

Les aménagements relatifs aux structures végétales tampons évoqués dans le cadre des nuisances sonores auront également des effets bénéfiques sur la qualité de l'air.





PRISE EN COMPTE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET DES RISQUES

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

L'accès au site via le giratoire «Pôle 21» et la RD 559, est cohérent avec la recherche d'un accès sécurisé.

En effet, l'accès au site se fera via les voies internes à la zone Agglo 21 et/ou via la RD 559. Un giratoire visant à faciliter l'accès au parc d'activité Agglo 21 via la RD 972 avait été construit en 2016 afin de faciliter l'accès au parc d'activité Agglo 21. Il permet déjà de fluidifier le trafic routier dans ce secteur.

De plus, un projet d'un accès supplémentaire depuis la Rue Madeleine Desdevises et le «giratoire de Citroën» est en projet et permettra de répartir les flux et de fluidifier le trafic routier.

Aucun accès direct avec la RD 972 et le secteur d'étude ne sera réalisé.

Les voies de desserte devront privilégier une intégration harmonieuse à la pente naturelle du terrain.

L'intégration des cheminements piétons existants et la création de liaisons et espaces destinées à la mobilité douce au sein du projet d'aménagement

participeront qui plus est à la sécurisation des usagers non motorisés.

Le projet devra prévoir des liaisons destinées à la mobilité douce intra-site et développer des continuités avec les liaisons douces existantes pour les continuités inter-site. Le chemin piéton existant pourra être dévié ou modifié et récréé dans la zone.

Cette disposition de valorisation d'autre mode d'accès au projet permet également de diversifier les types de flux et peut ainsi permettre de temporiser le nombre de véhicules ainsi que les nuisances liées.

Ainsi, le développement de la zone d'activité induit par la dérogation à la Loi Barnier concernant le site n'entraînera pas de conséquence sur la sécurité routière vis-à-vis de la RD 972.

RISQUES

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Concernant le risque naturel lié au mouvement de terrain, il s'agira de prévoir toute disposition pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol, pour les zones concernées.

LE DOCUMENT ÉCRIT DU PLUI PRÉSENTE CERTAINES CARACTÉRISTIQUES RÉGLEMENTAIRES QUI ENCADRENT L'ENSEMBLE DES ZONES. EXEMPLE :

Extrait «Desserte par les voies publiques ou privées»

Accès «Toutes les dispositions permettant une bonne visibilité et assurant la sécurité des usagers des voies publiques et celle des personnes utilisant les accès créés doivent être prises en compte pour le débouché des véhicules sur voie publique ou privée : position, configuration, nombre, etc.»

Le PLUi précise également dans le cadre des «Mouvement de terrain» que :

«Sur ces secteurs, les pétitionnaires sont incités à se reporter aux recommandations nationales du Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM)»



CONCLUSION

La localisation du site étudié et son accessibilité en font un **espace favorable à l'extension de la zone à vocation économique.**

La marge de recul par rapport à la RD 972 est actuellement de **75 mètres.**

Les caractéristiques du secteur et de son contexte, ainsi que, **l'aménagement du site avec une réflexion vis-à-vis de l'organisation du bâti, des structures végétales, de la desserte et circulation, permettrait de réduire cette marge de recul.**

L'application des articles (voir «cadre de l'analyse») de la «**Loi Barnier**», **constitue une opportunité dans le traitement urbanistique, architectural et paysager** du secteur étudié.

L'aménagement du secteur doit ainsi organiser le front urbain le long de la voie et garantir son intégration paysagère. Mais il est également l'occasion de proposer des **aménagements en faveur du cadre de vie des riverains** en proposant des aménagements de transition paysagères et de connexion destinée à la mobilité douce.

La **réduction de la bande inconstructible** n'aura un effet que très limité en matière de nouveaux bâtis et de nuisances potentiellement engendrées. Elle pourra être au contraire **propice à la cohérence de l'intégration dans le contexte** et pourra favoriser une **limitation de l'impact visuelle et sonore** entre la RD 972 et le site et respectivement entre le site et les RD 972.

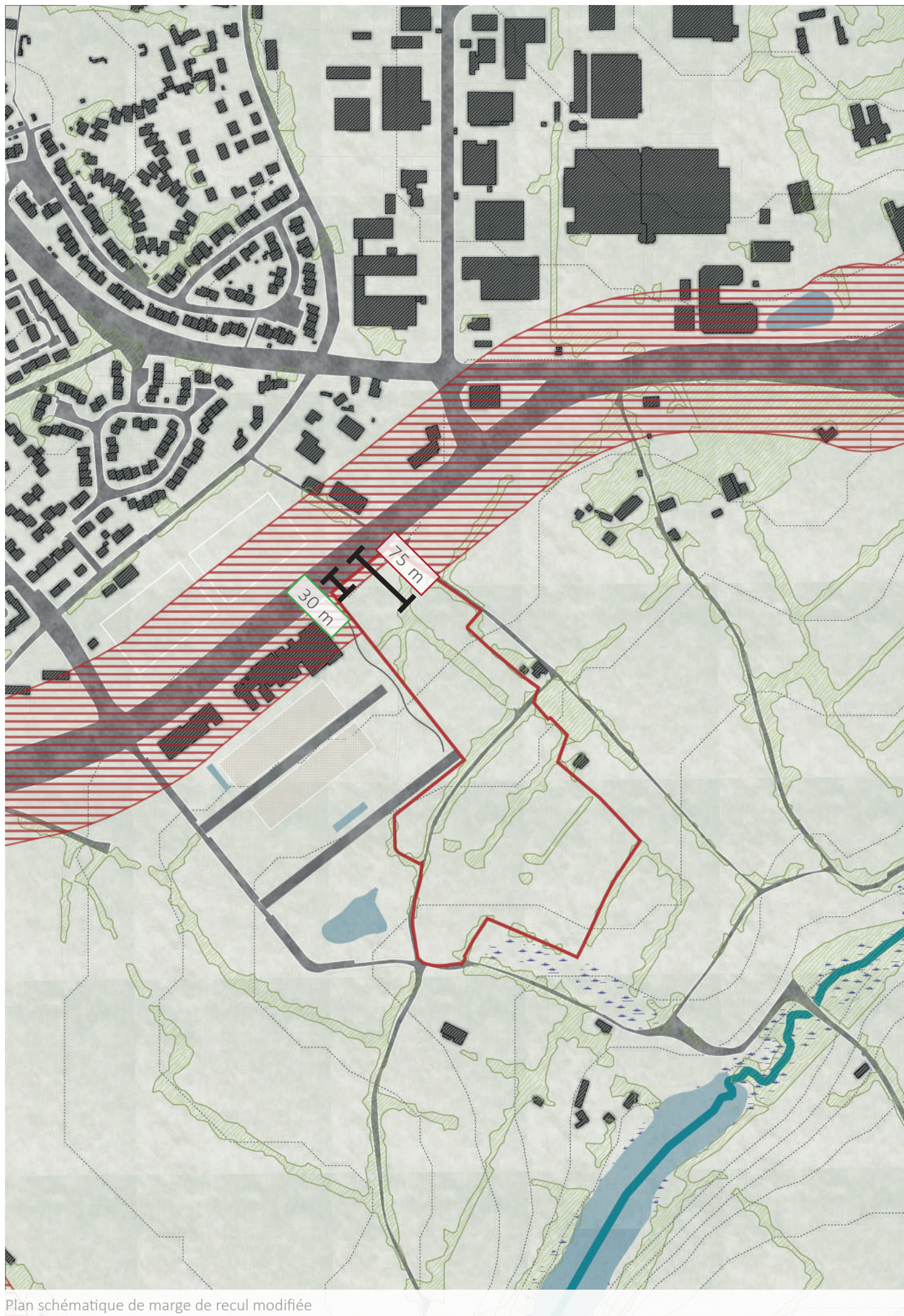
Les vues temporisées à l'ouest par les successions de structures de haies bocagères, ainsi que les franges végétalisées qui entourent le site d'étude créent une limite visuelle entre la zone d'activité et ses alentours. Il y a donc peu d'impacts en termes de co-visibilité. Au nord ouest, les constructions existantes formant un front bâti viennent à encore former une protection visuelle et sonore.

L'accès proposé pour le projet se réalisera les accès existants depuis la zone «Agglo 21» à l'ouest. La répartition des flux sur ces deux voies existantes et les aménagements paysagers participes à limiter les nuisances sonores générées par la circulation.

Le projet, l'implantation d'un bâti suivant l'alignement de l'existant et la stratégie végétale mise en place autour du site d'étude permettent une insertion cohérente et respectueuse du paysages bâti et naturel.

En outre, les **dispositions déjà inscrites au PLUi** garantissent la compatibilité de la réduction des marges de recul le long de la RD972 avec la prise en **compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages.**

Ainsi, afin d'encourager l'installation d'activités économiques sur le territoire, il est donc proposé de réduire la marge de recul inconstructible de **75 mètres à 30 mètres pour la RD 972.**



Plan schématique de marge de recul modifiée



Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

SAINT-LÔ AGGLO

ÉTUDE DÉROGATOIRE "LOI BARNIER"



TORIGNY-LES-VILLES

SITE D'OAP N°50601_ECO_1

SOMMAIRE



LE CONTEXTE



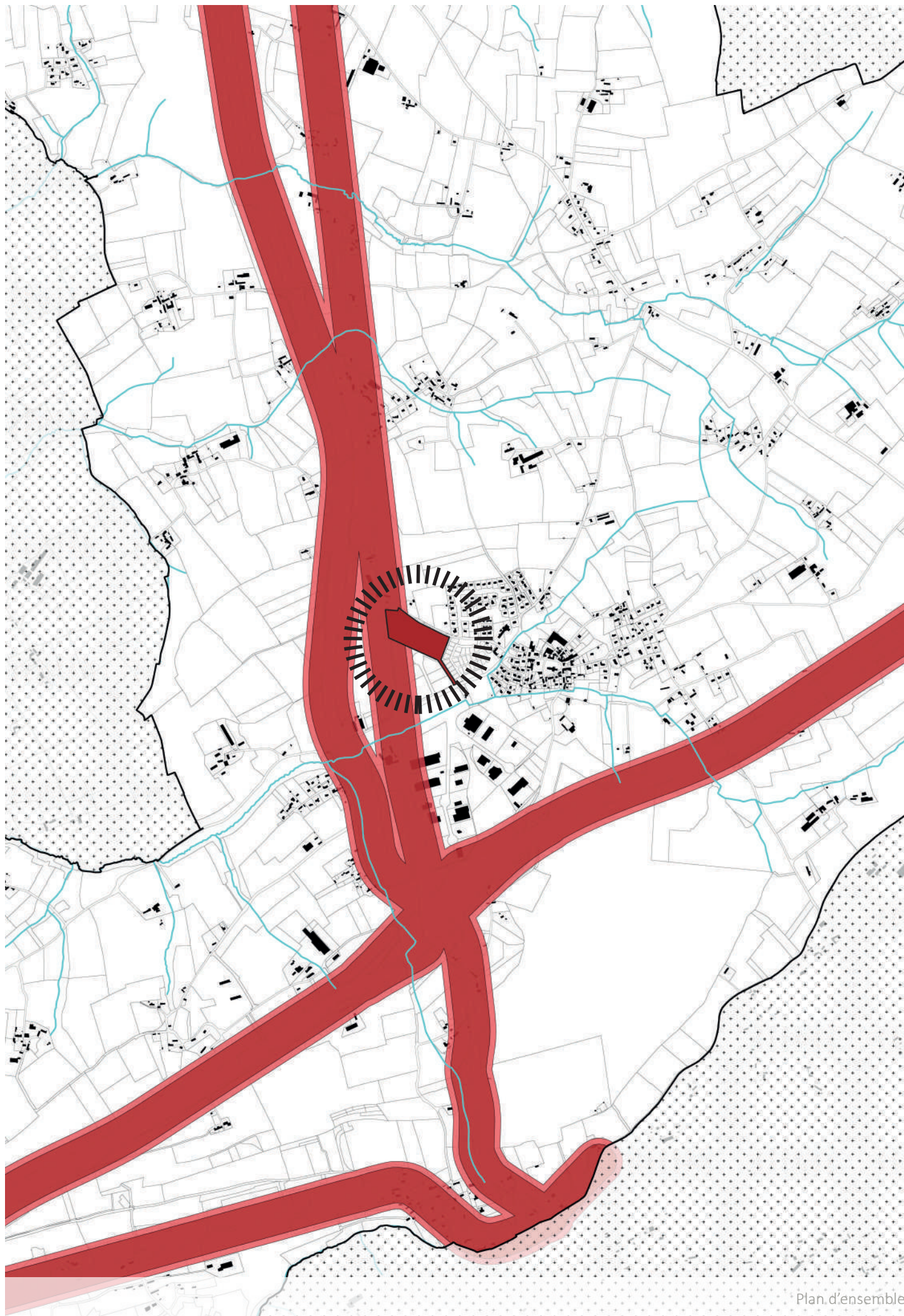
ACCÈS POTENTIEL ET PERCEPTION VISUELLE



LES ORIENTATIONS



PRISE EN COMPTE DE LA «LOI BARNIER» ET CONCLUSION



Plan d'ensemble

1

LE CONTEXTE

Cette étude a pour objectif de permettre le développement d'extension d'une zone économique bordant la route départementale RD 974, sur la commune de Torigny-les-villes, plus précisément sur la commune déléguée de Guilberville.

Au regard de la «Loi Barnier» et de l'aménagement de la zone, la pertinence du recul de la marge d'inconstructibilité sera évaluée.

La présente étude se réfère aux dispositions du Code de l'Urbanisme rénové suite à l'ordonnance du 23 septembre 2015 et au décret du 28 septembre 2015.

> L'article L111-6 du Code de l'Urbanisme

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.

> L'article L111-7 du Code de l'Urbanisme

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 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.
- 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

> L'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

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 L. 111-6 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.

CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE :

**les nuisances,
la sécurité,
la qualité architecturale,
la qualité de l'urbanisme,
la qualité des paysages.**

« Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation».

« Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme ont pour objectifs de remodeler les abords des grands axes routiers : en périphérie urbaine et en entrée de ville, et de garantir une bonne insertion des extensions urbaines. Ces dispositions légales sont issues de l'article 52 de la loi du 2 février 1995, dite « Loi Barnier », portant sur la qualité urbaine et paysagère le long de certaines voies en entrée de ville.

Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation», c'est-à-dire, d'après l'article L110-3 du Code de la Route : « quelle que soit leur appartenance domaniale, les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies » (Décret n°2010-578 du 31 mai 2010).

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme sont une opportunité de questionner et définir les conditions d'insertion paysagère des espaces situés à proximité des axes de circulation qui représentent généralement les premières «vitrines» des entrées de ville ou de village dans les communes.

Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces. En effet, le législateur propose de modifier les restrictions de constructibilité si la commune s'engage dans une réflexion sur l'aménagement et les règles d'urbanisme garantissant une qualité des espaces en bords de route et entrées de ville.

La commune de Torigny-les-ville, dont **Guilberville** fait partie, est couverte par le SCoT du Pays Saint-Lois approuvé en 2013. Le périmètre du SCoT correspond à celui de Saint-Lô Agglo avec 61 communes.

Guilberville est un des pôles d'appui vecteur de développement identifié par le SCoT. Ces pôles constituent les lieux de localisation préférentiels pour les équipements et services.

Guilberville est également identifiée en tant que «Pôles d'hyper proximité» par le SCoT.



Pôle d'hyper-proximité

1.1.3

PLUI SAINT-LÔ AGGLO

Le périmètre d'étude est classé en **zone à urbaniser à vocation principale économie** dans le PLUi.

> se référer aux pièces réglementaires du PLUi (règlement graphique dit «zonage» et règlement écrit)

Ce secteur est également **soumis à une OAP** (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dont les dispositions peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer aux à la pièce "OAP" du PLUi.



LA LOCALISATION

Cette étude a pour objectif de justifier la pertinence de l'aménagement des abords d'un projet d'extension d'une zone économique mixte bordant la route départementale RD 974, sur la commune de Torigny-les-villes, plus précisément sur la **commune déléguée de Guilberville**.

Torigny-les-villes est une commune située dans le département de la Manche, en région Normandie. Celle-ci, accueille environ 4 434 habitants en 2020.

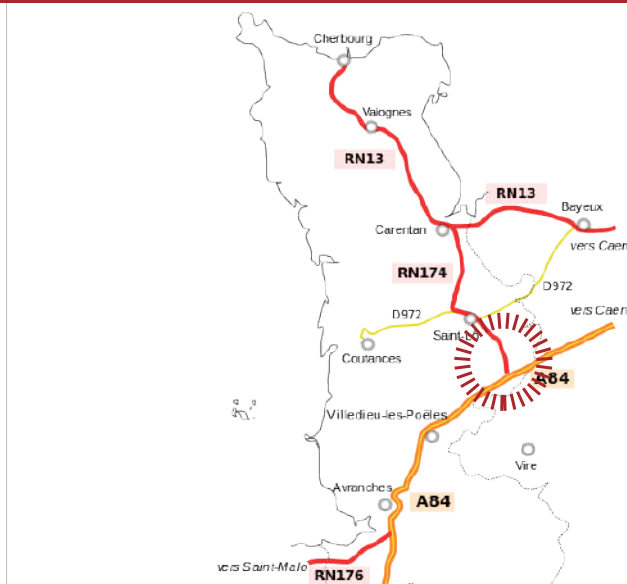
Le territoire de la commune de Torigny-les-villes est traversé par la RD 974 et la RN 174, deux axes majeurs. La RD 974 forme un axe nord-sud sur le territoire et relie Saint-Lô à la RD 174 et Vire plus au sud. Elle est concernée par la «Loi Barnier» imposant un recul **inconstructible de 75 mètres**.

Cette voie est classée en **route à grande circulation**.

Afin de lever cette règle de recul sur le périmètre d'étude, correspondant à la Zone économique, une réflexion d'ensemble prenant en compte **les nuisances, la sécurité, la qualité de l'urbanisme, la qualité des paysages et de l'architecture** doit aboutir à un projet intégré au document d'urbanisme et conditionnant l'urbanisation du secteur concerné.

A L'ÉCHELLE DU DÉPARTEMENT :

Au niveau de Guilberville, la RD 974 double, en partie, la RN 174. Elle dessert toute une série de commune et hameau et connecte l'autoroute 84 à Saint-Lô.



Réseau routier de la Manche

A L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE :

La RD 974 marque la limite ouest de Guilberville. Elle est marquée par une série de tronçons relativement rectilignes.



position à l'entrée nord-ouest de Guilberville



Position de la RD 974 au niveau de Guilberville

A L'ÉCHELLE DU SITE D'ÉTUDE :

La RD 974 jouxte partiellement le nord-ouest du site d'étude.

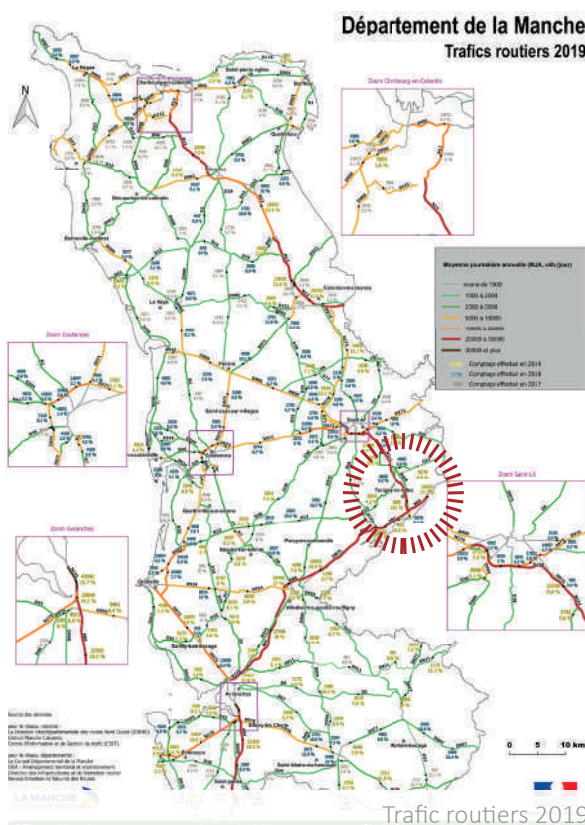


Position de la RD 974 à proximité du site d'étude

Le secteur d'étude est longé par la RD 974 qui est parcourue par un trafic routier dont la moyenne annuelle est située entre **2500 et 5000 véhicules journaliers**. (source : DDTM 50 ; année 2019)



Plan de situation

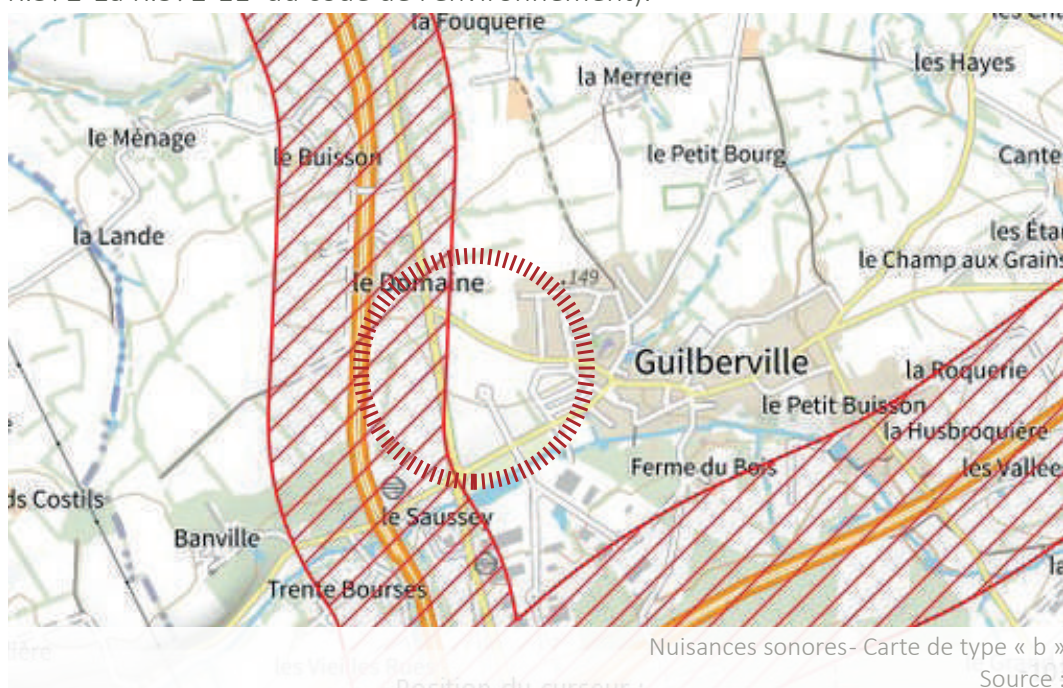


Cartographie représentant les moyennes journalières annuelles de trafic routier dans le département de la Manche. (2019)

1.3.2

NUISANCES SONORES

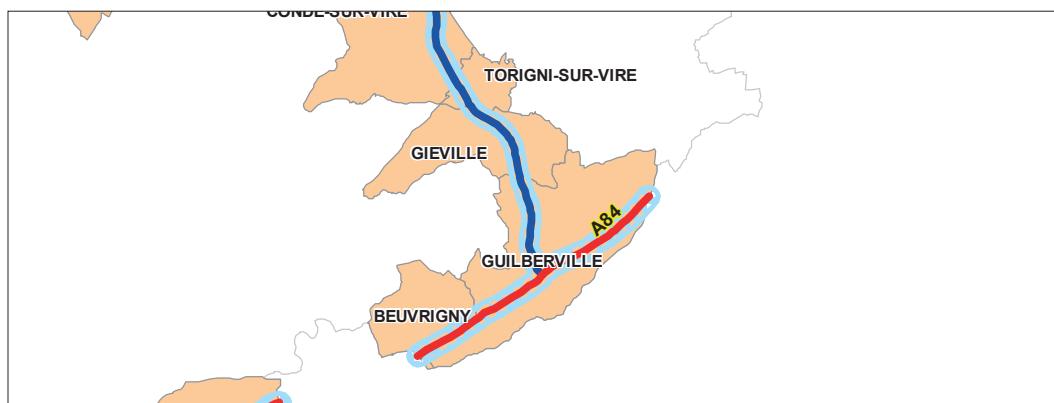
En raison du trafic routier qui parcourt la RN 174, celle-ci est soumise à l'obligation d'élaboration de cartes de bruit stratégiques (CBS) (articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11 du code de l'environnement).



On peut voir que la RD 974 n'est pas concernée par l'obligation d'élaboration de cartes de bruit stratégiques (CBS) en raison d'un trafic moyen journaliers inférieurs au seuil d'application. Cependant, une petite partie au nord-ouest du site peut être légèrement affecté par le bruit de la RN 174.

Cependant, le classement sonore des infrastructures terrestres montre que la RD 174 est classée en catégorie 2 avec une zone affectée par le bruit de 250 m de part et d'autre de l'axe de la voie.

Les nouvelles constructions situées dans la zone de nuisance doivent respecter des dispositions techniques de protection contre le bruit.

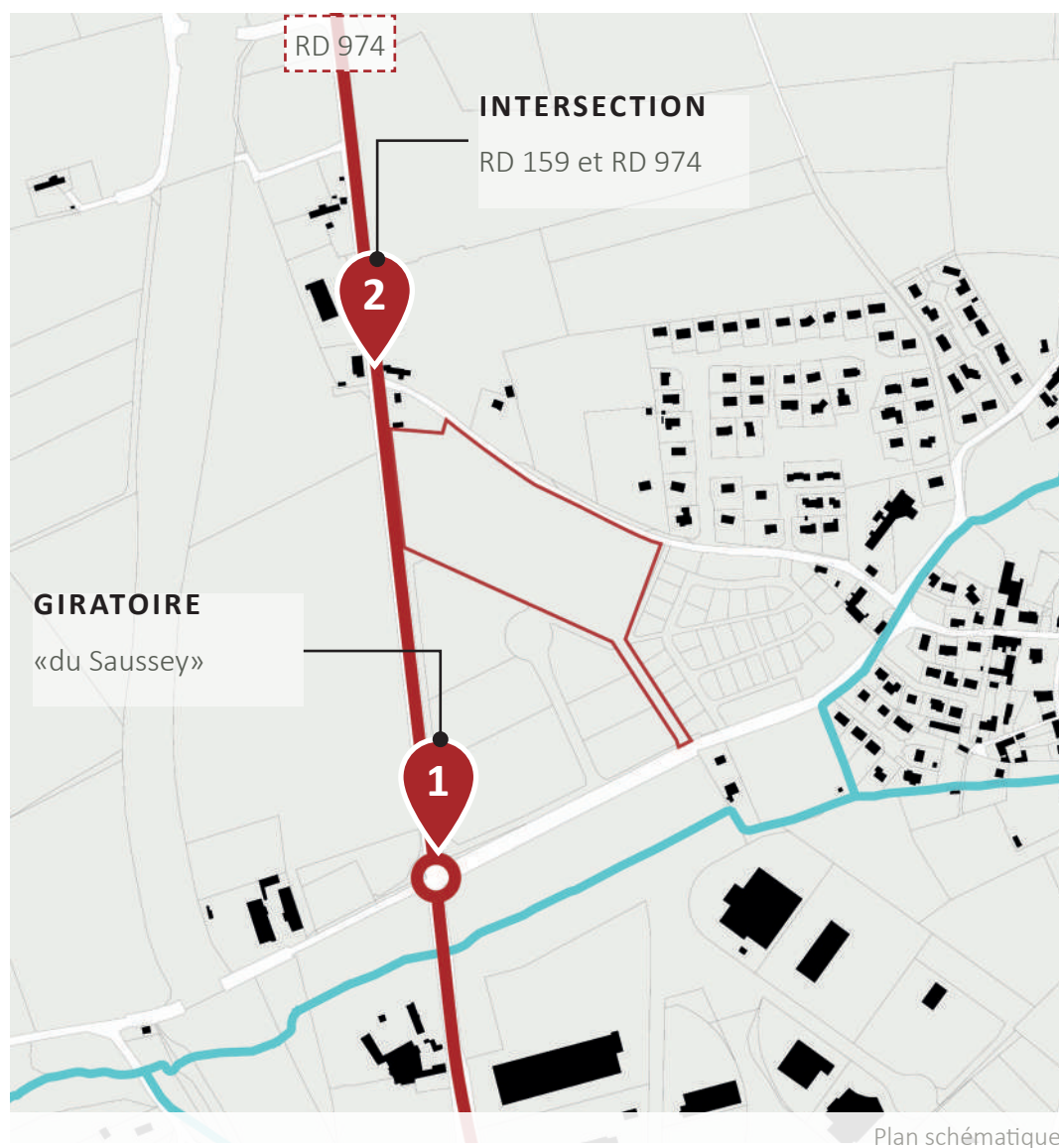


Carte sonore des infrastructures terrestres- DDTM50

1.3.3

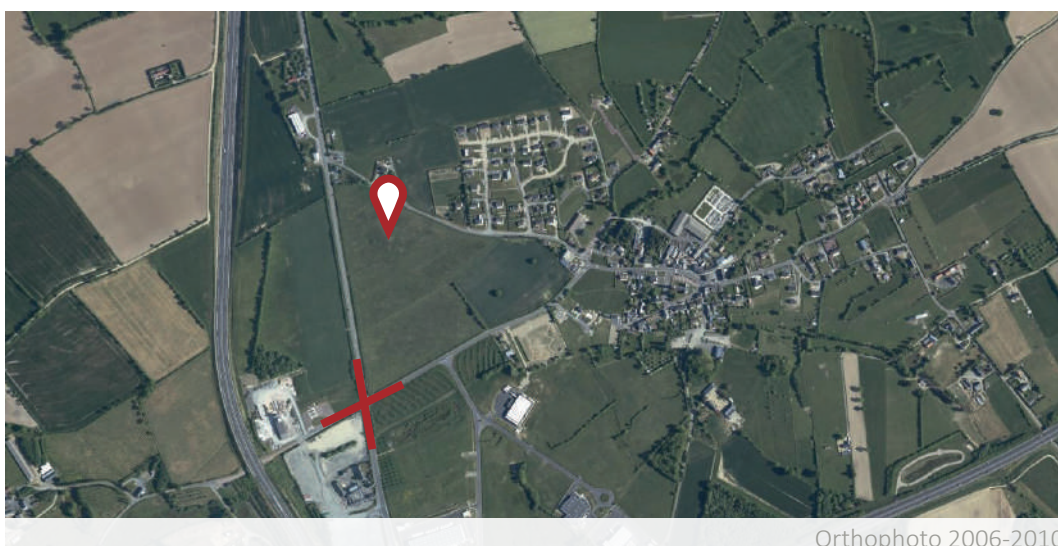
DESCRIPTIF DE LA VOIE ET SÉCURITÉ

La RD 974 comporte 2 voies sur le tronçon à proximité sur site d'étude.

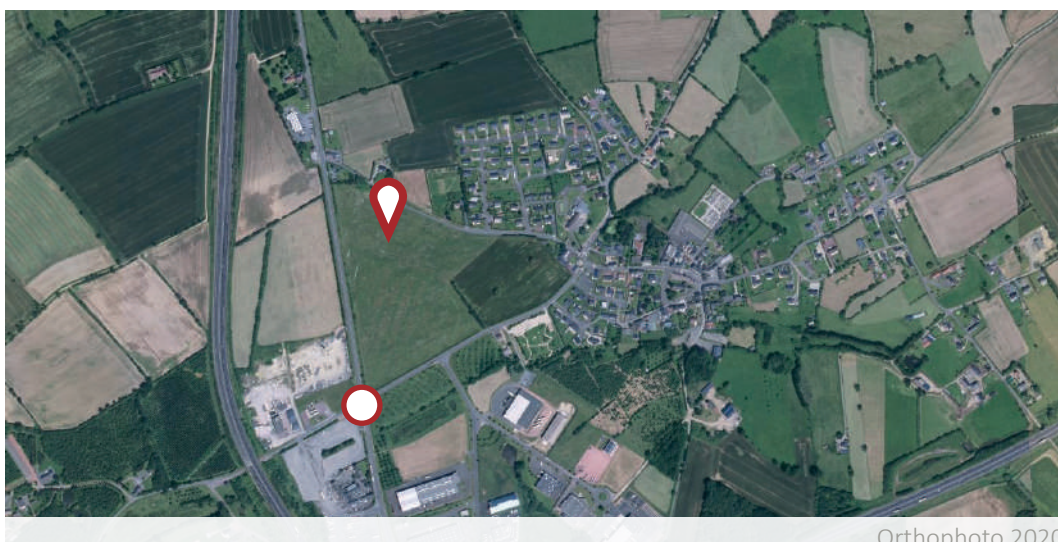


Ce tronçon à proximité du site d'étude est délimité au nord par l'intersection entre le RD 974 et la RD 159 ; et au sud par le giratoire marquant l'intersection entre la RD 974 et la RD 96.

Ce giratoire a été achevé en 2019 afin de sécuriser le secteur et d'anticiper l'agrandissement de la zone d'activités de Guilberville.



Orthophoto 2006-2010



Orthophoto 2020

1.4.1

PARCELLES CONCERNÉES

Le secteur concerne un ensemble de parcelles qui représente une superficie d'environ 3.22 ha.

LES PARCELLES CONCERNÉES SONT :

- section 224 YS - contenance : 3.22 ha.

(sources : plan cadastral informatisé (PCI) vecteur de la DGFIP.- Géoportail)



Parcelles concernées

1.4.2

INCONSTRUCTIBILITÉ AUX ABORDS DE LA RD

En raison du classement en route à grande circulation de la RD 974, une bande d'**inconstructibilité de 75m** de part et d'autre de l'axe contraint l'implantation de construction.



Marge de recul

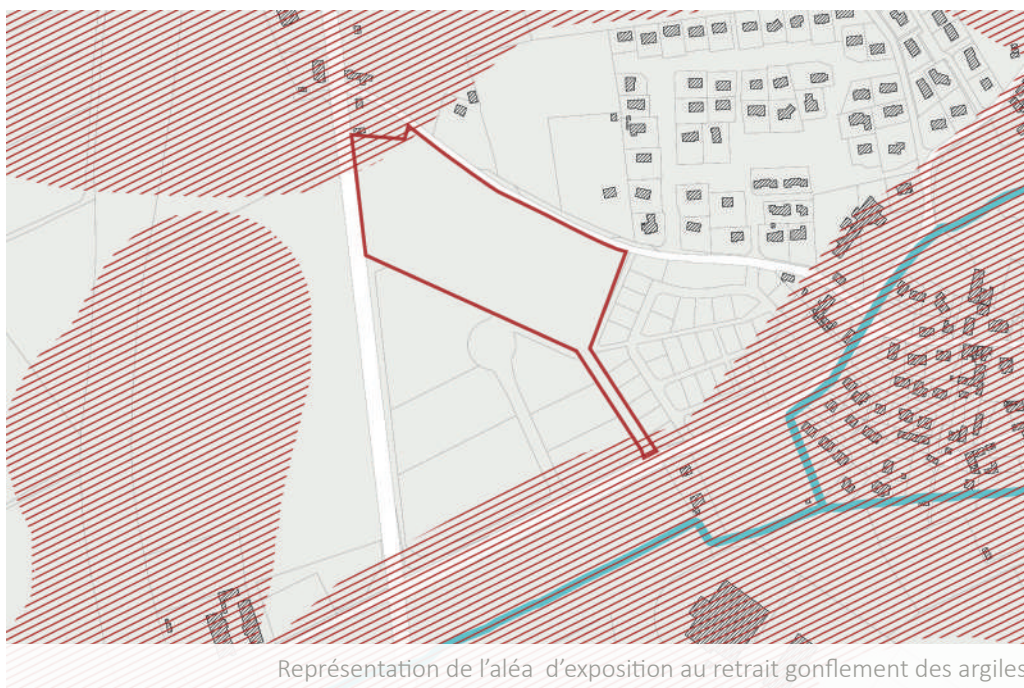
1.4.3

RISQUES NATURELS

Un aléa faible d'exposition au retrait - gonflement des argiles couvre des zones très limitées du site. Ces zones sont notamment, la pointe nord et l'amorce d'accès sud.

EXPOSITION AU RETRAIT GONFLEMENT
DES ARGILES

Exposition faible



Représentation de l'aléa d'exposition au retrait gonflement des argiles

1.4.4

HYDROGRAPHIE

Aucune zone humide n'est identifiée sur le secteur d'étude.

Cependant, plus au sud, de l'autre côté de la RD 96 une série de zones humides, un cours d'eau et des plans d'eaux sont présents.



Hydrographie et présence de zones humides



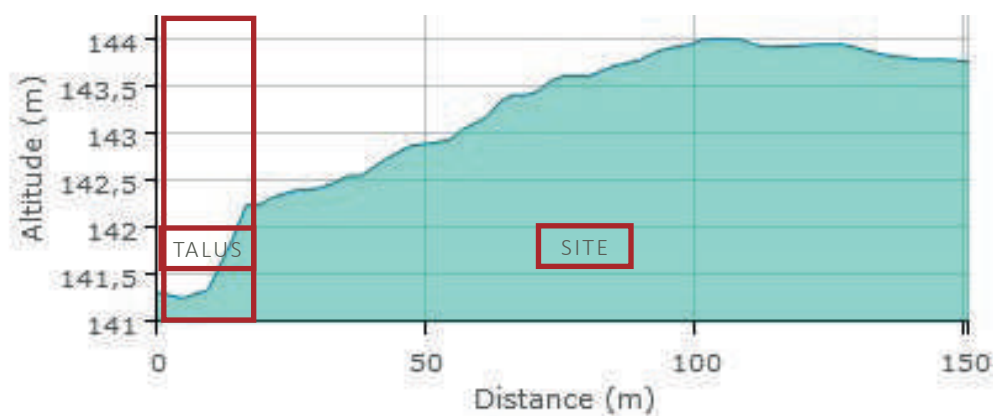
Le site s'inscrit dans un espace ouvert constitué de prairie. Ce secteur se caractérise par l'absence de motifs végétaux structurants. Une haie jouxte cependant une partie de la limite sud-est de la parcelle et marque la limite avec les habitations de type pavillonnaires adjacents.

Au sud, on observe un réseau plus important de structures végétales, avec au sud-est et au sud-ouest des espaces naturels protégés. Ces ensembles, conjugués à la trame bleu forme une des éléments structurants de la Trame Verte et Bleue (TVB) à proximité du site d'étude.

1.4.6

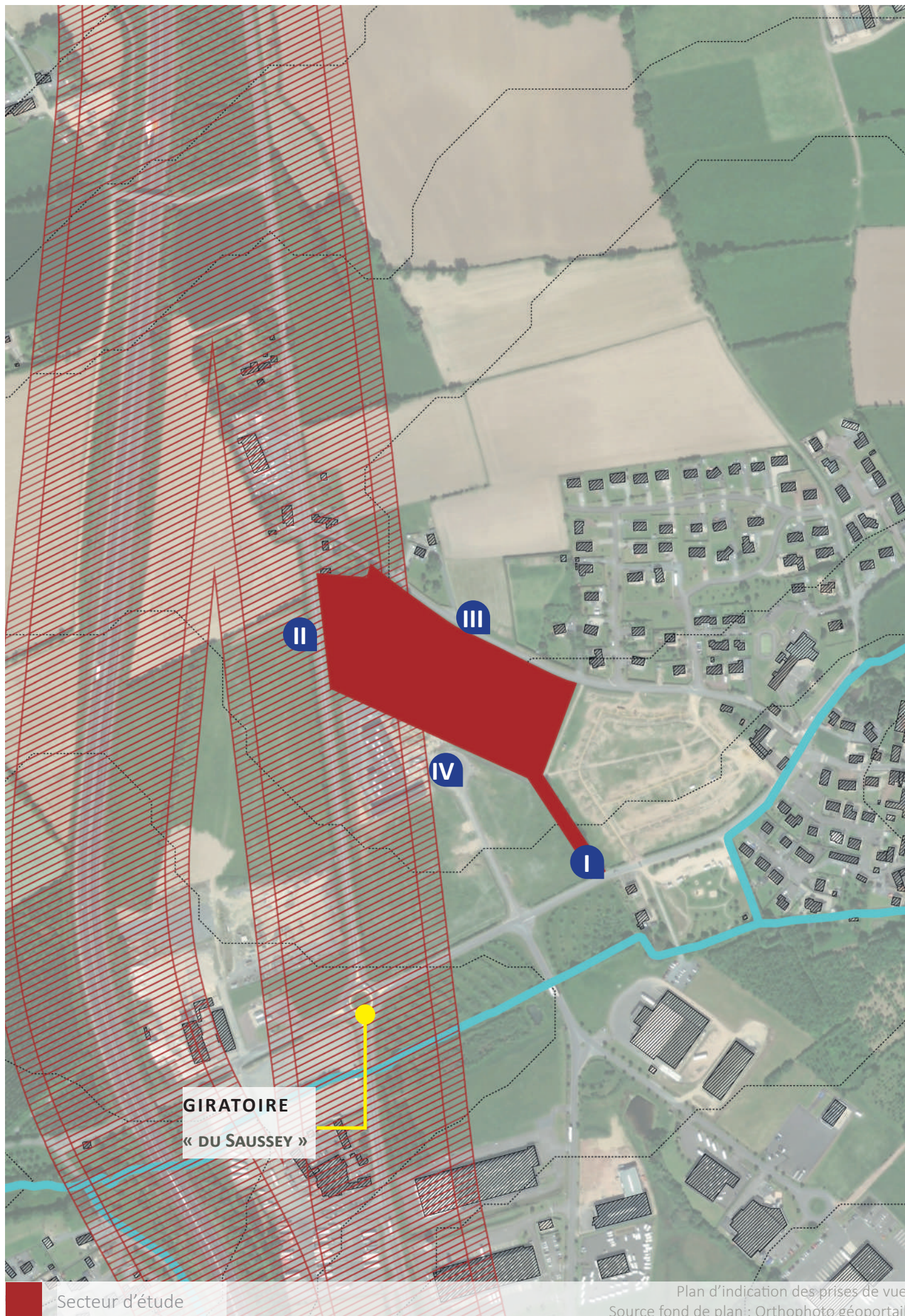
TOPOGRAPHIE

Le site est relativement plat, il présente une légère pente du nord-est vers le sud-ouest. La RD 974 se situe légèrement plus bas par rapport à la majorité périmètre d'étude. Un talus marque les abords de la RD 974 au niveau du secteur.



Distance totale : 151 m
Dénivelé négatif : -0,34 m

Dénivelé positif : 2,79 m
Pente moyenne : 2 %



2

ACCÈS POTENTIEL ET PERCEPTION VISUELLE

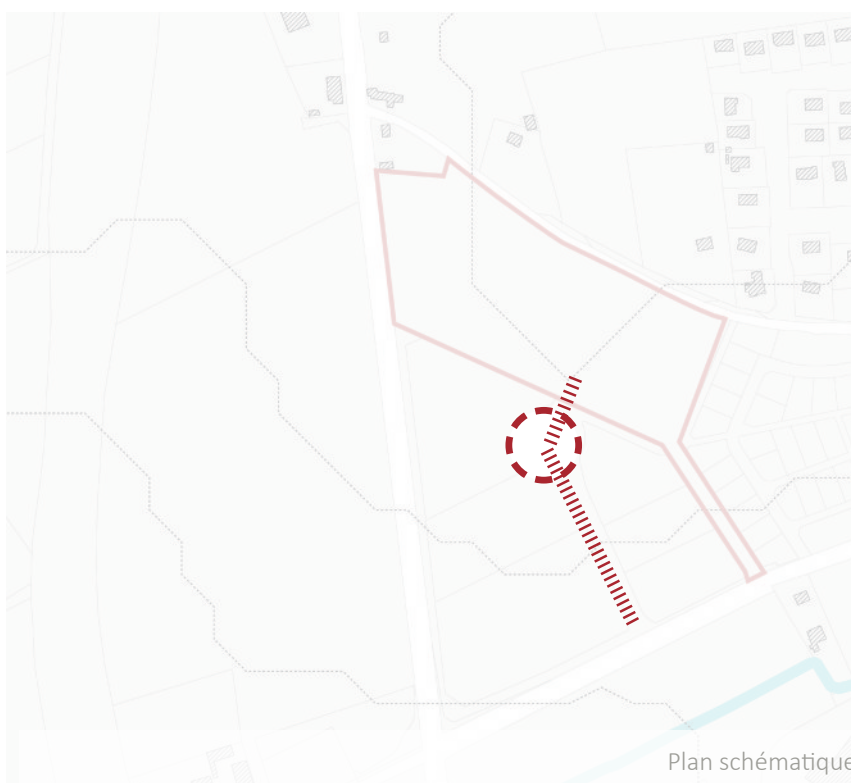
ABORDS DU SITE

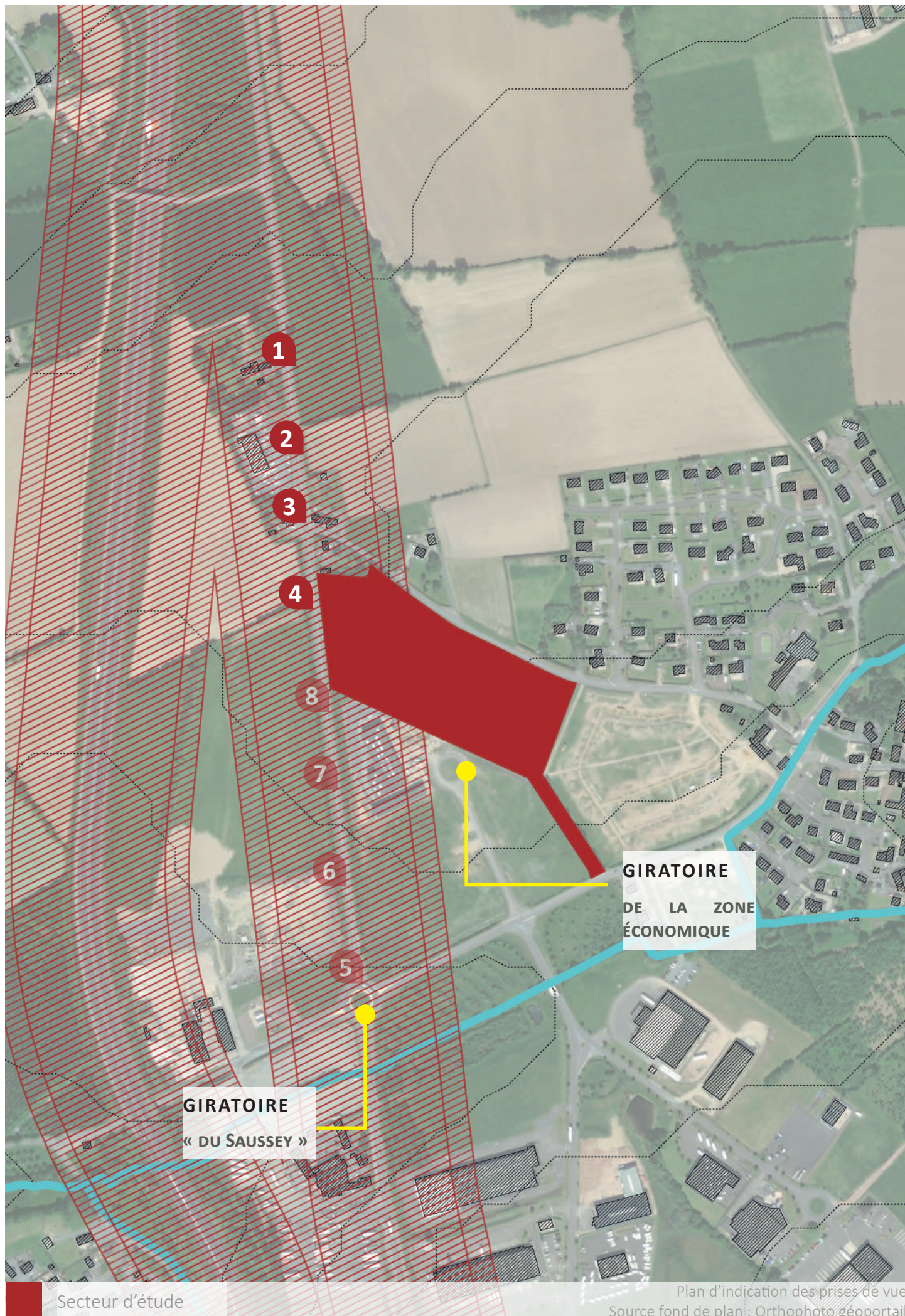


DESSERTE POTENTIELLE DU SITE



La desserte du site sera à réaliser via la zone économique adjacente au sud qui bénéficie d'un giratoire sur lequel viendra se greffer l'accès au secteur d'étude.





PERCEPTION DU SITE :

La configuration du terrain, relativement plat, et le contexte environnant composé de structure végétale, **permettent de limiter les ouvertures visuelles vers le secteur**. Seule la fenêtre visuelle depuis l'abord immédiat permet de le voir.

A L'OUEST DE LA VOIE RD 974 :



A L'EST DE LA VOIE RD 974 :



ABORDS DU SITE :

L'espace du secteur limitrophe avec la RD 974 se caractérise par la présence d'un fossé, d'un talus et une haie.





Secteur d'étude

Plan d'indication des prises de vue
Source fond de plan: Orthophoto géoportail

EN VENANT DU SUD :

Cette partie, au sud du secteur, traverse les zones économiques de Guilberville. On remarque :

- linéarité de la voie ; visibilité des constructions ; capacité des haies à filtrer les vues.



ABORDS DU SITE :



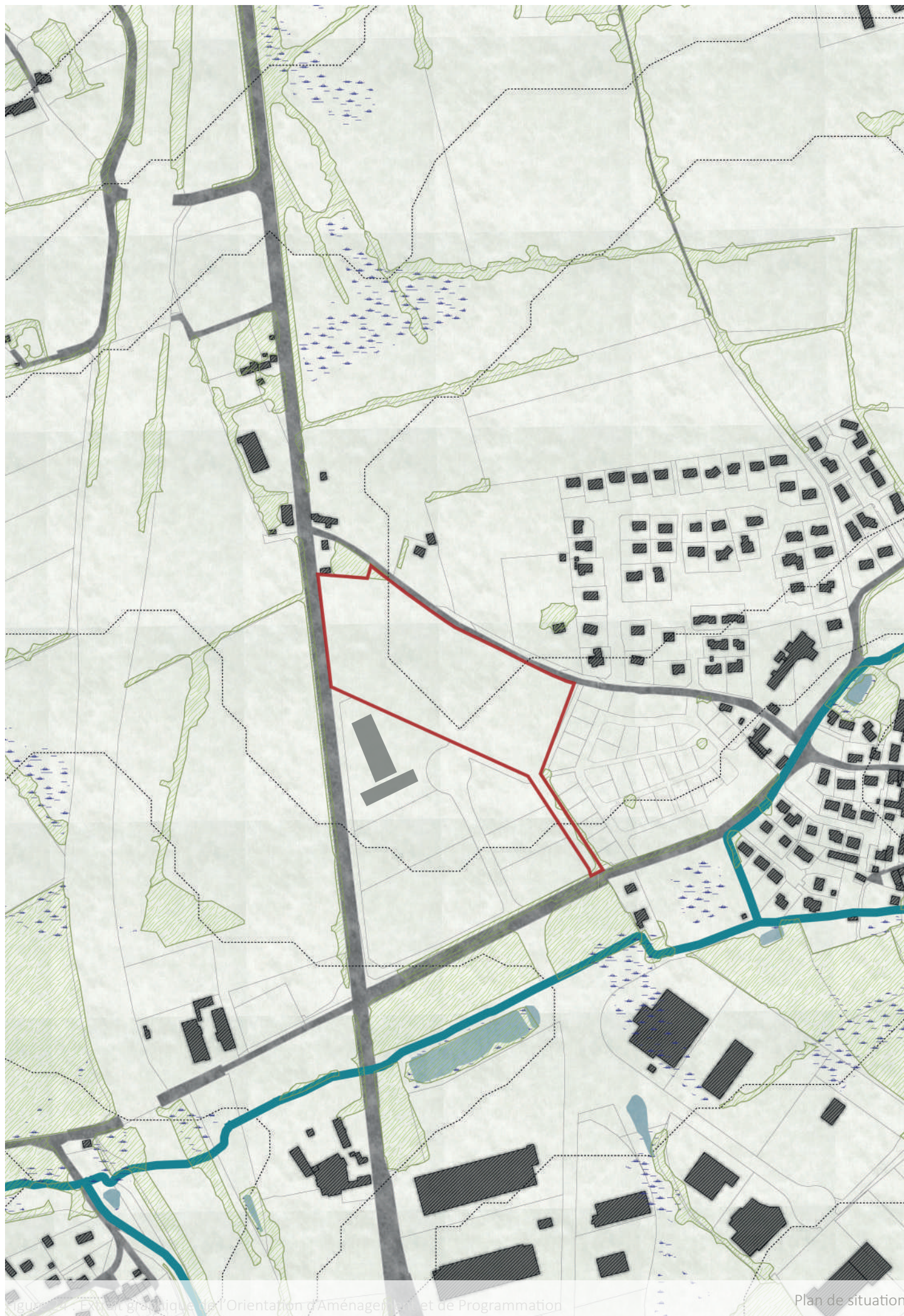


Figure 10. Extrait graphique de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation

Plan de situation

3.1

LES OBJECTIFS

Le site d'étude s'inscrit en limite du tissu urbanisé de Guilberville. Il a la particularité d'être jouxté en partie sud par une zone d'activité ainsi que des logements ; et dans la partie nord par deux voiries (la RD 974 et la RD 159). Au-delà de ces voiries, le paysage est majoritairement composé d'espaces agricoles.

Le présent document et les dispositions d'aménagement et de programmation de la zone poursuivent l'objectif de réduire la marge de recul inconstructible liée à la **RD 974** qui jouxte le site d'étude.

- Passage d'une marge de 75 mètres à 30 mètres de l'axe de la RD 974

Vocation du secteur «économique à dominantes industrielle et artisanale d'envergure»

Le projet vise le développement d'activités économiques.

Ce secteur stratégique pour le développement du pôle économique bénéficie :

- d'une localisation stratégique à Guilberville facilement accessible depuis l'A84 et la RN 174.
- d'accès sécurisés et existants depuis la zone économique adjacente et au niveau du Giratoire «du Saussey».

Les enjeux du projet sont :

- marque l'entrée nord-ouest de Guilberville ;
- est un espace de transition entre la RD 974 (nord-ouest) et la zone urbanisée de Guilberville ;
- proximité et covisibilité entre zone d'habitat et zone économique. (absence de tampons visuelle)

La configuration du terrain relativement plat et la

route linéaire bordée de motifs végétaux et de constructions limitent la visibilité du site depuis la RD 974 et inversement, excepté au droit du secteur.

Les objectifs sont ainsi :

- D'une part, de permettre l'optimisation de la zone identifiée comme à urbaniser au PLUi en vigueur, dans le contexte de rareté foncière et de densification des espaces à rechercher (objectif pleinement inscrit dans les lois successives Grenelle, ALUR et Climat et Résilience).
- D'autre part, de maintenir des espaces de mise à distance entre les axes routiers et la zone de constructibilité, ce qui permettra à la fois le développement des activités et l'aménagement de transitions entre les voies et l'espace bâti afin de favoriser l'insertion du projet dans son environnement et de préserver la zone de projet d'éventuelles nuisances (visuelles, sonores).

Ce secteur est **soumis à une OAP** (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dans le PLUi. Les dispositions "OAP" peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer aux à la pièce "OAP" du PLUi.

4

PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER & CONCLUSION

LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET JUSTIFICATION AU REGARD DE L'ARTICLE
L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME



PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

TRAITEMENT DES ABORDS

FRANGE HABITATIONS : [1]

Les lisières du site d'étude devront présenter un aménagement végétal de type transition paysagère avec les habitations existantes. Cette transition viendra compléter le cheminement existant, et le poursuivra en direction de la RD 96. En raison de la proximité entre les habitations et la zone économique dont les constructions ont des volumes souvent importants, cette frange sera structurée avec un merlon paysager.

FRANGE RD 159 : [2]

Sur cette frange, la création d'une haie d'une future bande végétalisée se traduira par un aménagement végétal du type haie arborée avec des arbres de haut jet. Elle permettra notamment de gérer la question de la covisibilité avec les habitations situées de l'autre côté de la RD 159.

FRANGE RD 974 : [3]

La frange entre la RD 974 et les constructions ne pourront pas comporter d'espaces de stationnement, et d'aires de stockage.

Entre la voie et les futures constructions, une bande enherbée sera conservée. Cette strate complétée d'une haie arbustive, renforçant la haie existante pourra être de faible hauteur et la végétation visant à la renforcer pourra être placée et choisit de manière à concilier visibilité des

entreprises et qualité paysagère. (*protection des nuisances sonores et visuelles*).

LIMITE NORD : [4]

Au nord, il s'agira de développer une lisière arborée et arbustive, en s'appuyant sur la végétation existante, ce qui favorisera l'intégration paysagère relative aux vues lors de l'arrivée par le nord de la RD 159. Cette bande arborée et arbustive, notamment composée d'arbres de haut jet, s'étirera de la RD 974 à la RD 159 afin de se raccrocher aux structures végétales alentour, et de s'inscrire dans le respect de la trame verte locale.

TRAITEMENT DES ESPACES LIBRES

L'aménagement du site devra anticiper la gestion des eaux de ruissellement à l'échelle de l'opération. Cela pourra prendre la forme d'aménagements spécifiques (noues...) et/ou de zones non imperméabilisées pour permettre l'infiltration des eaux pluviales et de ruissellement.

3

Haie arbustive



LE DOCUMENT ÉCRIT DU PLUI PRÉSENTE CERTAINES CARACTÉRISTIQUES RÉGLEMENTAIRES QUI ENCADRENT LES ZONES À URBANISER À VOCATION PRINCIPALE ÉCONOMIE :

Article : Volumétrie et implantation des constructions

Article : Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère.

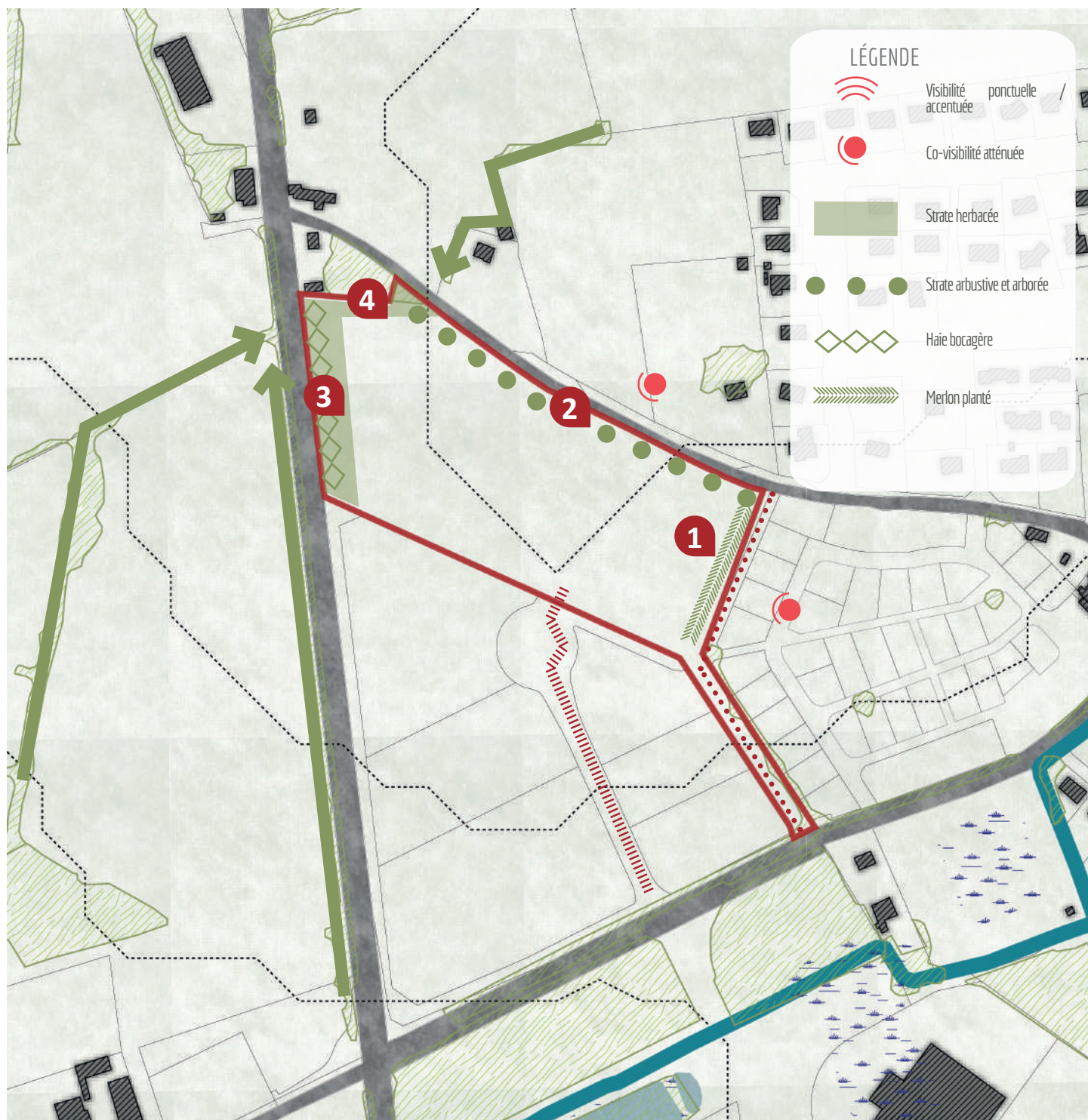
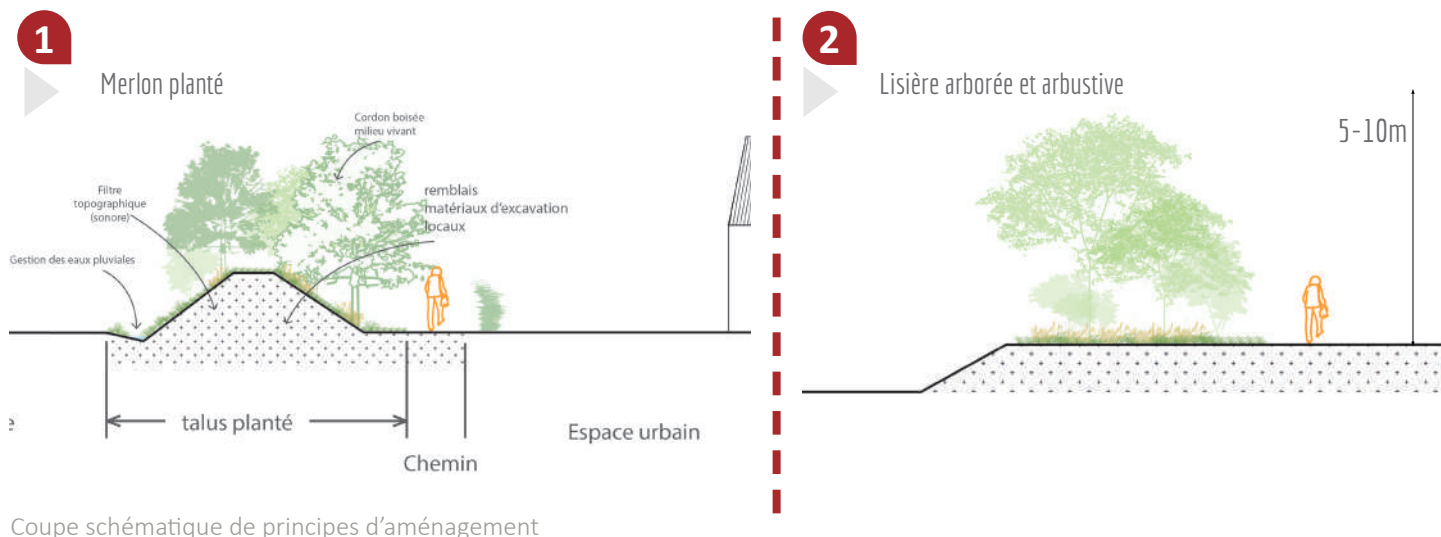


Schéma d'orientations générales



Coupe schématique de principes d'aménagement



PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ ARCHITECTURALE ET URBANISTIQUE

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Il s'agira d'assurer l'insertion paysagère des constructions à usage d'activités économiques en raison de leur volume souvent important.

Ainsi, les constructions devront s'adapter au relief du terrain et les volumes seront simples. Une vigilance sera portée aux façades fortement perceptibles depuis les habitations riveraines.

En effet, la disposition du site, longé à la fois par la RD 974 et la RD 96, multiplie les enjeux de perception visuelle de proximité. Ainsi, en complément des aménagements paysagers, les façades des constructions devront être traitées avec soins et en cohérence avec les différents contextes.

IMPLANTATION

Les constructions seront implantées à une distance minimale de 30 mètres par rapport à la RD 974.

Afin d'initier une transition dans les volumes, dans le cas de l'implantation de plusieurs bâtiments d'activités économiques au sein du secteur, les gabarits de plus faibles volumétries seront situés dans la partie la plus proche de la zone urbanisée et des habitations de Guilberville.

La simplicité des volumes sera recherchée, les gabarits de constructions constitués de façades longues devront chercher à rythmer les façades.

COULEURS

Les teintes des façades des constructions devront éviter les couleurs trop vives et criardes, ainsi que le blanc pur et privilégier des teintes favorisant leur intégration dans le contexte bâti et paysager.

Les enseignes devront être intégrées aux façades des constructions.



TRANSITION DES VOLUMES

privilégier les
gabarits de plus
faibles dimensions

LE DOCUMENT ÉCRIT DU PLUI PRÉSENTE CERTAINES
CARACTÉRISTIQUES RÉGLEMENTAIRES QUI ENCADRENT LES
ZONES À VOCATION PRINCIPALE ÉCONOMIE :

Article : Volumétrie et implantation des constructions

Article : Qualité urbaine, architecturale,
environnementale et paysagère.



PRISE EN COMPTE DES NUISANCES SONORES

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

La RD 974 se trouve légèrement en contrebas du site d'étude, un fossé complété d'un talus et d'une haie vient matérialiser la limite entre la Voie et le secteur, cette disposition existante permet déjà de temporiser les nuisances sonores.

Ensuite, l'aménagement en 2019 du giratoire du Saussey favorise le ralentissement des véhicules à proximité, et participe ainsi à limiter les nuisances sonores liées à la vitesse.

De plus, les constructions seront implantées à une distance minimale de **30 mètres** par rapport à la RD 974.

Enfin, en complément, le projet s'appuiera sur la structure végétale existante, jouxtant la RD 974, en la renforçant afin de limiter au mieux les nuisances.

Dans le cadre du projet, et vis-à-vis du contexte, les nuisances essentiellement sonores seront minimisées par l'aménagement de différentes zones paysagères tampons.

Ces dispositions d'aménagement permettent de favoriser une limitation des nuisances sonores relatives à la RD 974.



PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ DE L'AIR

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Les aménagements relatifs aux structures végétales tampons évoqués dans le cadre des nuisances sonores auront également des effets bénéfiques sur la qualité de l'air.



PRISE EN COMPTE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET LES RISQUES

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Le développement de la zone économique induite par la dérogation à la Loi Barnier concernant le site d'étude n'entraînera pas de conséquence sur la sécurité routière vis-à-vis de la RD 974.

En effet, l'accès au site se fera via la voie interne à la zone existante en direction de la RD 96.

De plus, un giratoire visant à faciliter l'accès au parc d'activité avait été construit en 2019. Il permet déjà de fluidifier le trafic routier dans ce secteur. En effet, il assure que les flux y compris ceux de la zone économique sont possibles en toute sécurité, à la fois pour les véhicules légers et les poids lourds de livraisons.

Aucun accès direct avec la RD 974 et le secteur d'étude ne sera réalisé.

LE DOCUMENT ÉCRIT DU PLUI PRÉSENTE CERTAINES CARACTÉRISTIQUES RÉGLEMENTAIRES QUI ENCADRENT L'ENSEMBLE DES ZONES :

Extrait «Desserte par les voies publiques ou privées»

Accès

«Toutes les dispositions permettant une bonne visibilité et assurant la sécurité des usagers des voies publiques et celle des personnes utilisant les accès créés doivent être prises en compte pour le débouché des véhicules sur voie publique ou privée : position, configuration, nombre, etc.»

 CONCLUSION

La localisation du site étudié et son accessibilité en font un **espace favorable à l'extension de la zone à vocation économique**.

La marge de recul par rapport à la RD 974 est actuellement de **75 mètres**.

Les caractéristiques du secteur et de son contexte, ainsi que, **l'aménagement du site avec une réflexion vis-à-vis de l'organisation du bâti, des structures végétales, de la desserte et circulation, permettrait de réduire cette marge de recul**.

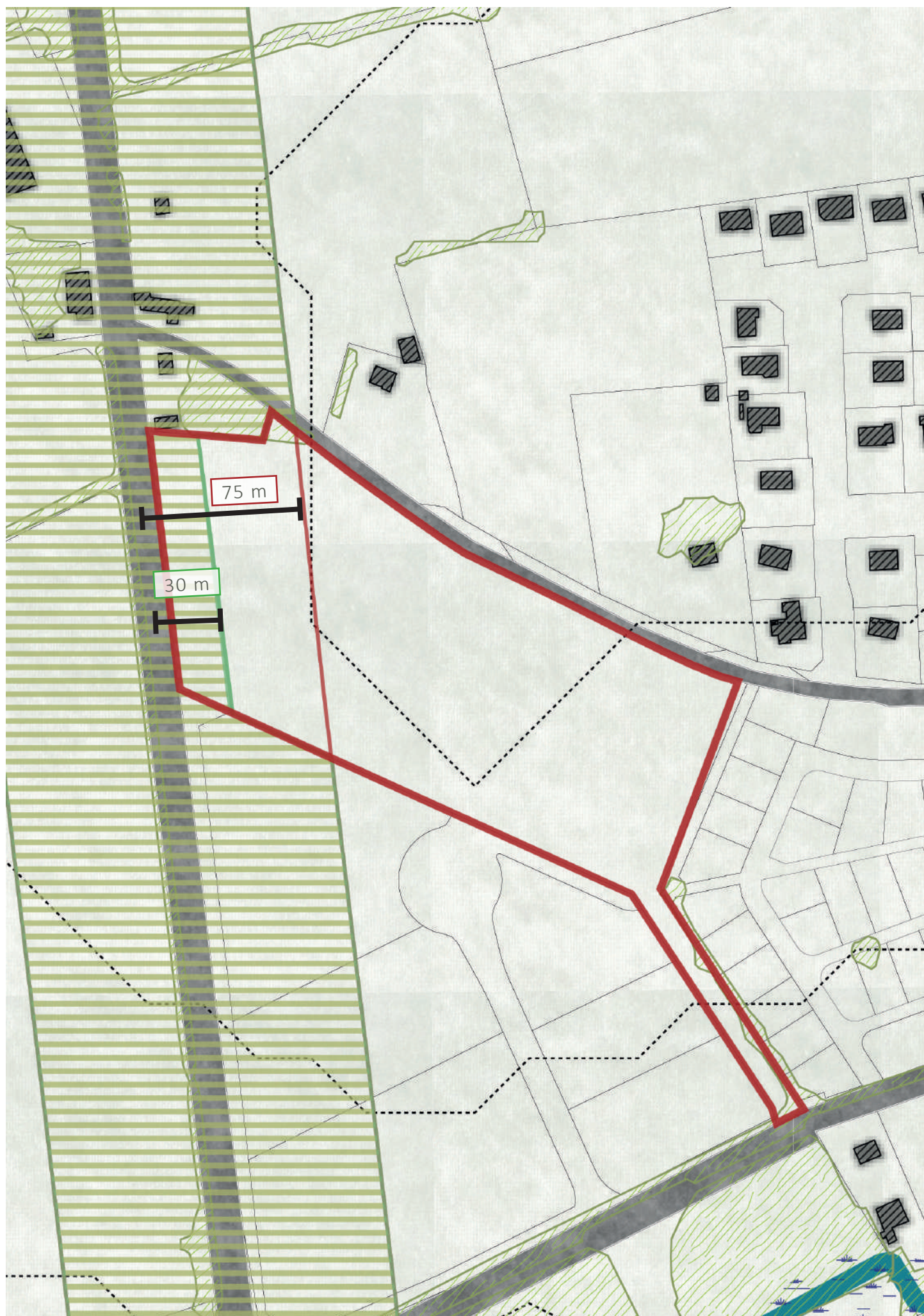
L'application des articles (voir «cadre de l'analyse») de la **«Loi Barnier»**, **constitue une opportunité dans le traitement urbanistique, architectural et paysager** du secteur étudié.

L'aménagement du secteur doit ainsi organiser le front urbain le long de la voie et garantir son intégration paysagère. Mais il est également l'occasion de proposer des **aménagements en faveur du cadre de vie des riverains** en proposant des aménagements de transition paysagères et de connexion destinée à la mobilité douce.

La **réduction de la bande inconstructible** n'aura un effet que très limité en matière de nouveaux bâtis et de nuisances potentiellement engendrées. Elle pourra être au contraire **propice à une implantation de bâti en partie basse du site** et pourra favoriser une **limitation de l'impact visuelle** de la construction.

En outre, les **dispositions déjà inscrites au PLUi** garantissent la compatibilité de la réduction des marges de recul le long de la RD 974 avec la prise en **compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages**.

Ainsi, afin d'encourager l'installation d'activités économiques sur le territoire, il est donc proposé de réduire la marge de recul inconstructible de **75 mètres à 30 mètres pour la RD 974**.



Plan schématique de marge de recul modifiée



Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

SAINT-LÔ AGGLO

ÉTUDE DÉROGATOIRE "LOI BARNIER"



SAINT-GEORGES-MONTCOCQ

SITE D'OAP N°50475_ECO_1

SOMMAIRE



LE CONTEXTE



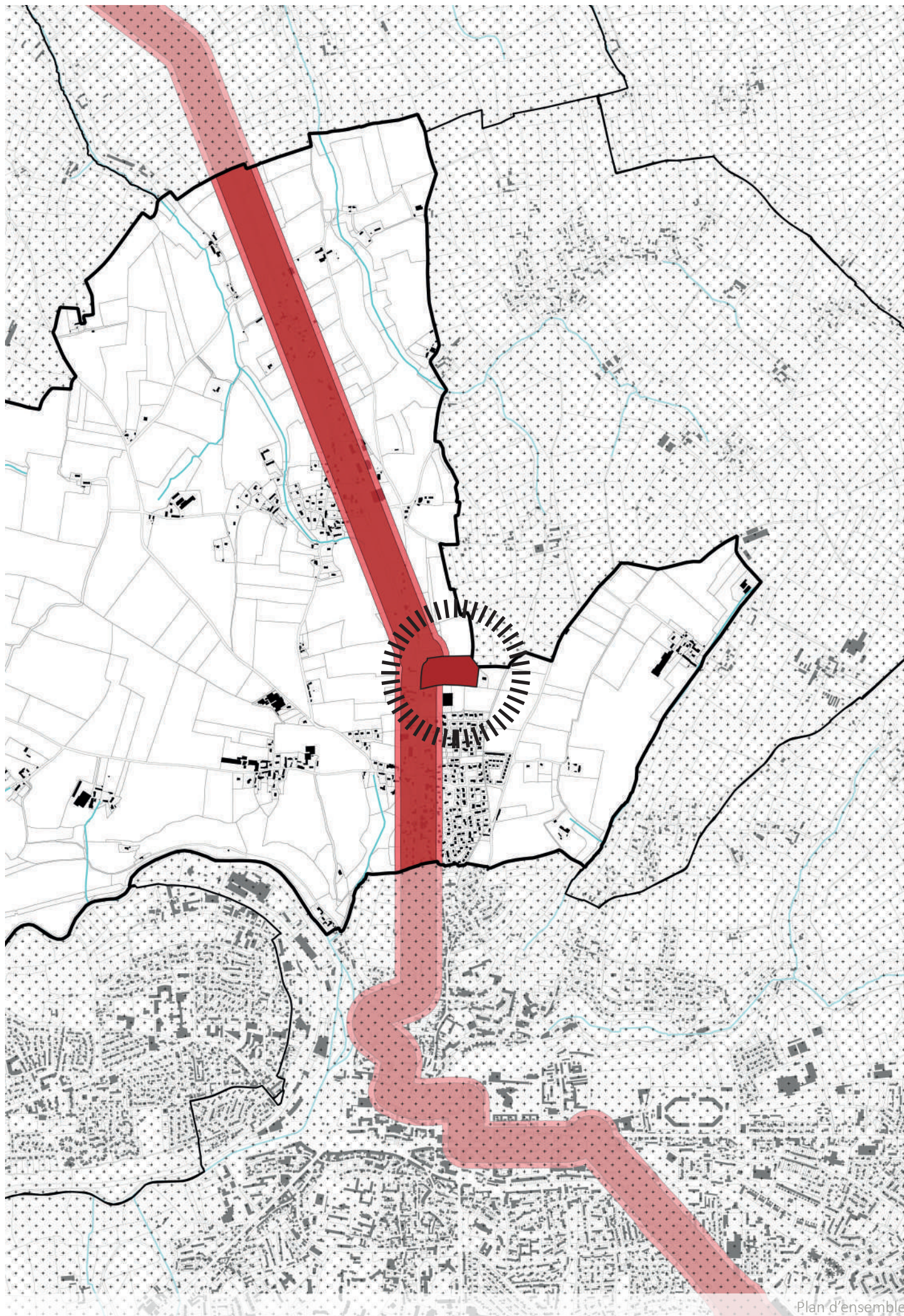
ACCÈS POTENTIEL ET PERCEPTION VISUELLE



LES ORIENTATIONS



PRISE EN COMPTE DE LA «LOI BARNIER» ET CONCLUSION



Plan d'ensemble

1

LE CONTEXTE

Cette étude a pour objectif de justifier la pertinence de l'aménagement des abords d'un projet d'extension d'une **zone économique** bordant la **route départementale RD 974** sur la commune de Saint-Georges-Montcocq.

Au regard de la «Loi Barnier» et de l'aménagement de la zone, la pertinence du recul de la marge d'inconstructibilité sera évaluée.

La présente étude se réfère aux dispositions du Code de l'Urbanisme rénové suite à l'ordonnance du 23 septembre 2015 et au décret du 28 septembre 2015.

> L'article L111-6 du Code de l'Urbanisme

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.

> L'article L111-7 du Code de l'Urbanisme

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 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.
- 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

> L'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

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 L. 111-6 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.

CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE :

**les nuisances,
la sécurité,
la qualité architecturale,
la qualité de l'urbanisme,
la qualité des paysages.**

« Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation».

« Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces ».

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme ont pour objectifs de remodeler les abords des grands axes routiers : en périphérie urbaine et en entrée de ville, et de garantir une bonne insertion des extensions urbaines. Ces dispositions légales sont issues de l'article 52 de la loi du 2 février 1995, dite « Loi Barnier », portant sur la qualité urbaine et paysagère le long de certaines voies en entrée de ville.

Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés «à grande circulation», c'est-à-dire, d'après l'article L110-3 du Code de la Route : « quelle que soit leur appartenance domaniale, les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies » (Décret n°2010-578 du 31 mai 2010).

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme sont une opportunité de questionner et définir les conditions d'insertion paysagère des espaces situés à proximité des axes de circulation qui représentent généralement les premières «vitrines» des entrées de ville ou de village dans les communes.

Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces. En effet, le législateur propose de modifier les restrictions de constructibilité si la commune s'engage dans une réflexion sur l'aménagement et les règles d'urbanisme garantissant une qualité des espaces en bords de route et entrées de ville.

1.1

LE CADRE DE L'ANALYSE

1.1.2

SCOT

La commune de **Saint-Georges-Montcocq** est couverte par le SCoT du Pays Saint-Lois approuvé en 2013. Le périmètre du SCoT correspond à celui de Saint-Lô Agglo avec 61 communes.

Saint-Georges-Montcocq est identifiée en tant que «Pôle majeur» par le SCoT.



Pôle majeur

1.1.3

PLUI SAINT-LÔ AGGLO

Le périmètre d'étude est classé en **zone à urbaniser à vocation principale économie** dans le PLUi.

> se référer aux pièces réglementaires du PLUi (règlement graphique dit «zonage» et règlement écrit)

Ce secteur est également **soumis à une OAP** (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dont les dispositions peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer aux à la pièce "OAP" du PLUi.

Saint-Georges-Montcocq est une commune située dans le département de la Manche, en région Normandie. Celle-ci, accueille environ **955** habitants en 2019.

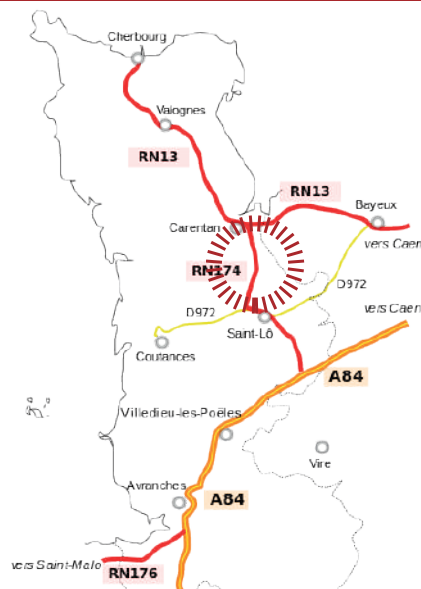
Saint-Georges-Montcocq est traversée par la RD 974 du nord au sud.

La RD 974 est concernée par la «Loi Barnier» imposant un recul inconstructible de **75** mètres. Cette voie est classée en **route à grande circulation**.

Afin de lever cette règle de recul sur le périmètre d'étude, correspondant à la Zone économique mixte, une réflexion d'ensemble prenant en compte **les nuisances, la sécurité, la qualité de l'urbanisme, la qualité des paysages et de l'architecture** doit aboutir à un projet intégré au document d'urbanisme et conditionnant l'urbanisation du secteur concerné.

A L'ÉCHELLE DU DÉPARTEMENT :

Au niveau de Saint-Georges-Montcocq, la RD 974 marque un axe nord-sud. Elle dessert toute une série de commune et hameau et connecte Saint-Lô au sud, à la RN 174 au nord.



Réseau routier de la Manche:

A L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE :

La RD 974 est marquée par une série de tronçons relativement rectiligne.

Le secteur étudié, jouxte la limite nord d'une partie urbanisée de la commune, qui forme une extension directe du tissu urbain de Saint-Lô.

Le site se situe par ailleurs dans la continuité du parc d'activités artisanales existant, au sud.



Position de la RD 974 au niveau de Saint-Georges-Montcocq



ENJEUX

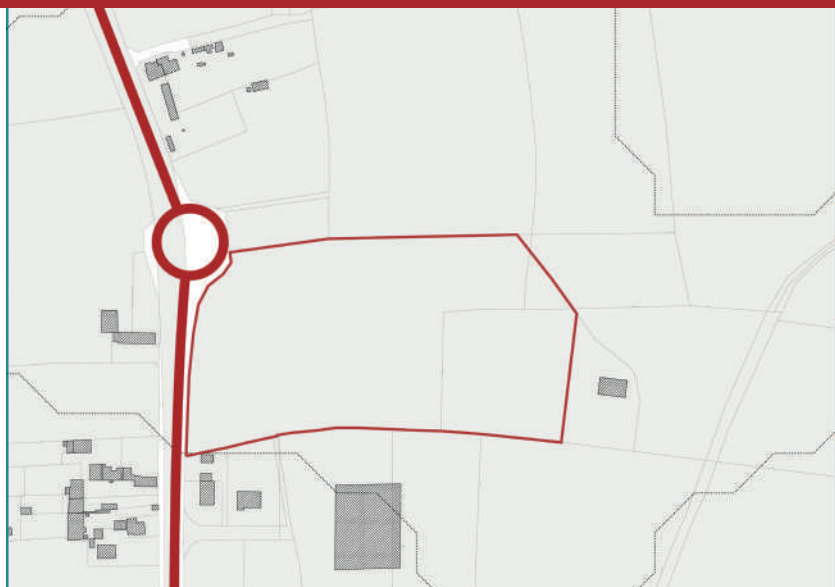
- entrée de zone urbanisée

A L'ÉCHELLE DU SITE D'ÉTUDE :

La RD 974 jouxte la limite ouest du site d'étude.

Le site se développe « perpendiculairement » à cette voie.

Il se situe au lieu-dit « La Bonne Femme ».

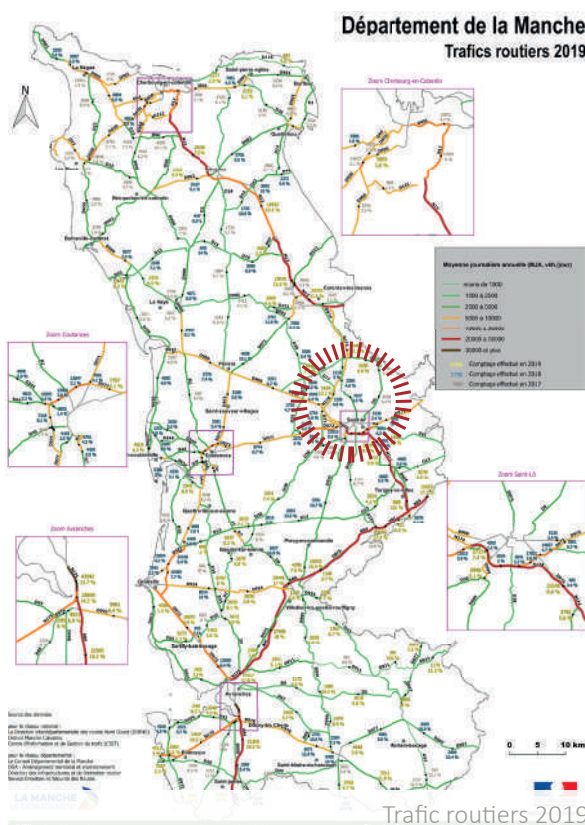


Position de la RD 974 à proximité du site d'étude

Le secteur d'étude est longé par la RD 974 qui est parcourue par un trafic routier dont la moyenne annuelle est située entre **2500 et 5000 véhicules** journaliers. (source : DDTM 50 ; année 2019)



Plan de situation.



Cartographie représentant les moyennes journalières annuelles de trafic routier dans le département de la Manche. (2019)

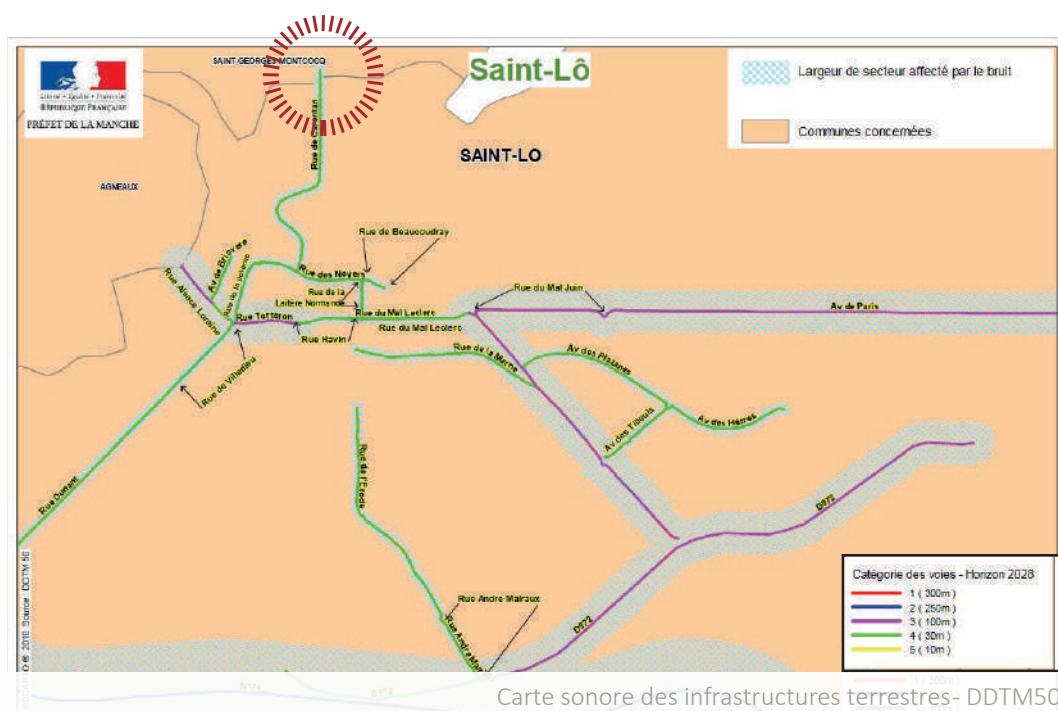
1.3.2

NUISANCES SONORES

On peut voir que la RD 974 au niveau de Saint-Georges-Moncoq n'est **pas concernée** par l'obligation d'élaboration de cartes de bruit stratégiques (CBS) en raison d'un trafic moyen journaliers inférieurs au seuil d'application.



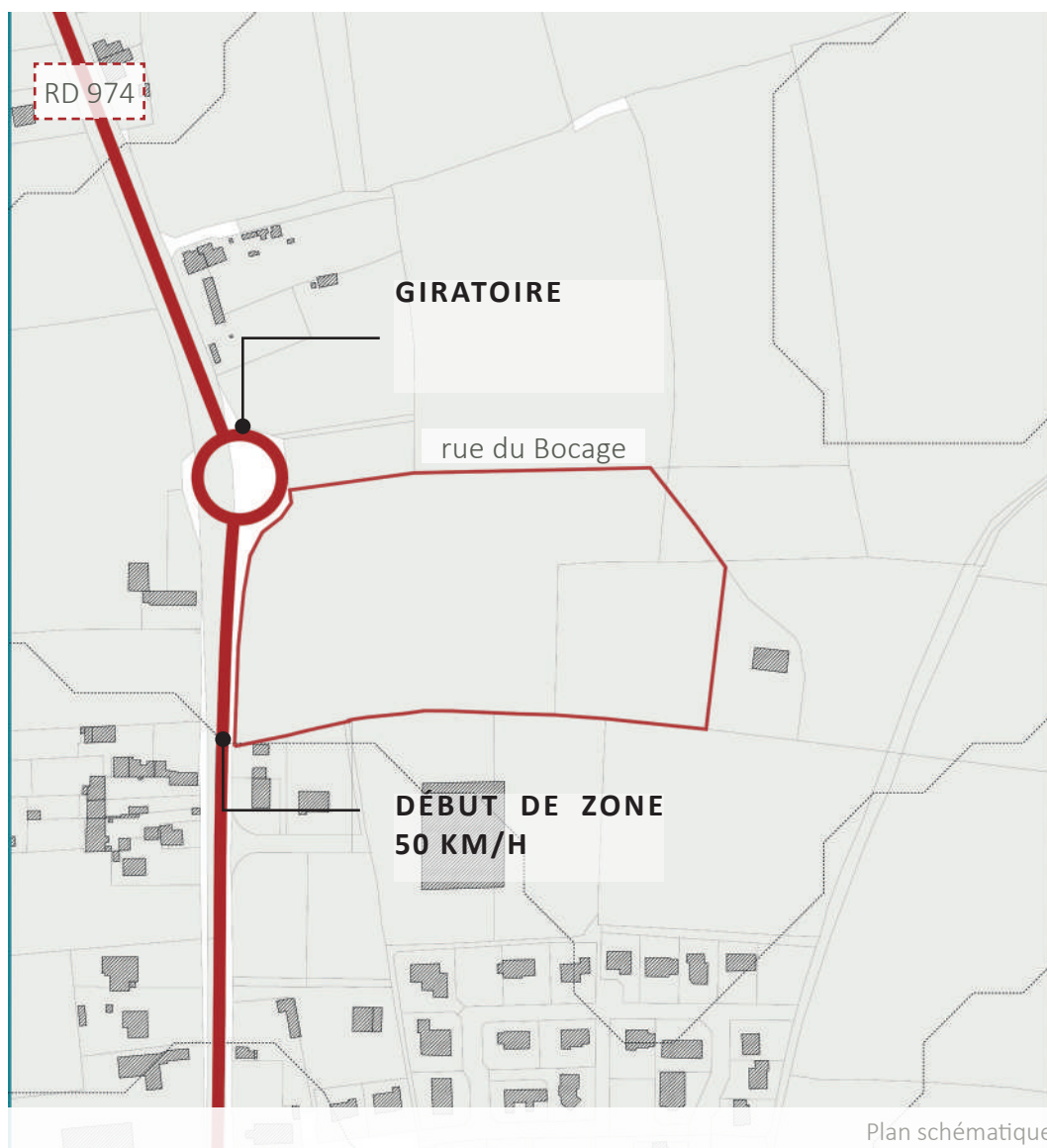
Cependant, la carte sonore des infrastructures terrestres (2012) montre que la voie est classée en catégorie 4 (horizon 2028) avec un secteur une largeur de secteur affecté de 30 mètres.



1.3.3

DESCRIPTIF DE LA VOIE ET SÉCURITÉ

La RD 974 comporte 2 voies sur le tronçon à proximité sur site d'étude.



Plan schématique

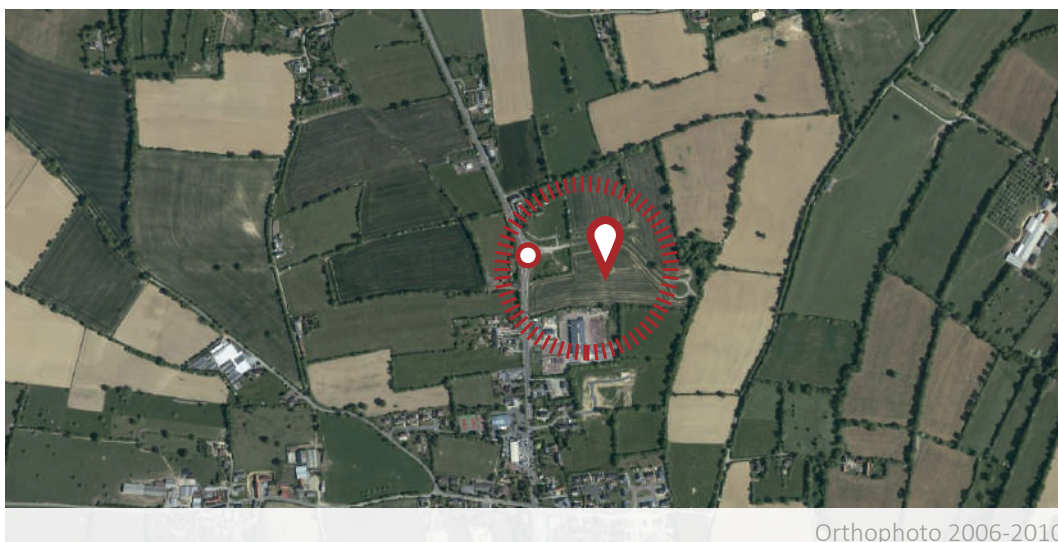
Ce tronçon est marqué par deux parties, la première en milieu urbanisé et limitée à 50 km/h et la seconde, au nord, limitée à **90 km/h**.

Le panneau d'entrée de Saint-Georges-Montcocq se situe au droit de la pointe sud-ouest du site. D'autre part, à la pointe nord-est du site, la RD 974 est marquée par la présence d'un giratoire.

La RD 974 est marquée par des tronçons relativement rectiligne au alentour du site, cependant, la présence du giratoire et de l'entrée en zone 50 km/h participe à limiter la vitesse aux abords.



La présence du giratoire et de la rue du Bocage existante permettent un accès sécurisé vers le secteur.



Orthophoto 2006-2010



Orthophoto 2020

1.4.1

PARCELLES CONCERNÉES ET DIMENSIONS

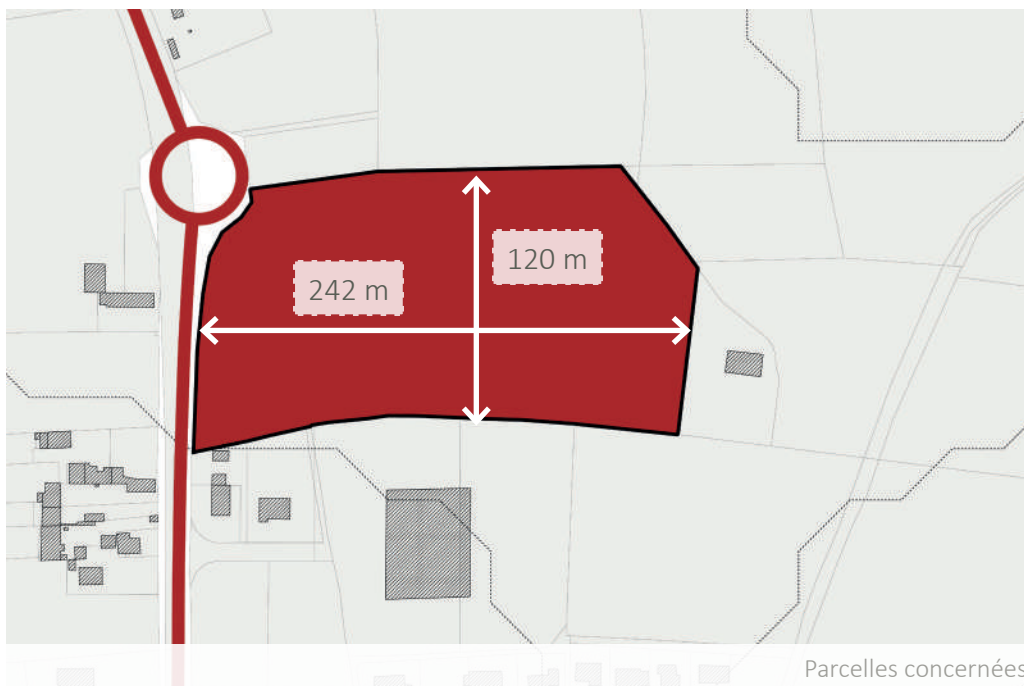
Le secteur représente une superficie d'environ 2.81 ha.

LES PARCELLES CONCERNÉES OU PARTIELLEMENT CONCERNÉES SONT :

- n° parcelle : ZE 0179
- n° parcelle : ZD 0159
- n° parcelle : D 118

N° INSEE commune : 50475

(sources : plan cadastral informatisé (PCI) vecteur de la DGFIP.- Géoportail)



1.4.2

INCONSTRUCTIBILITÉ AUX ABORDS DE LA RD

La bande d'inconstructibilité en bordure de la RD 974 recouvre partiellement le site à l'ouest.



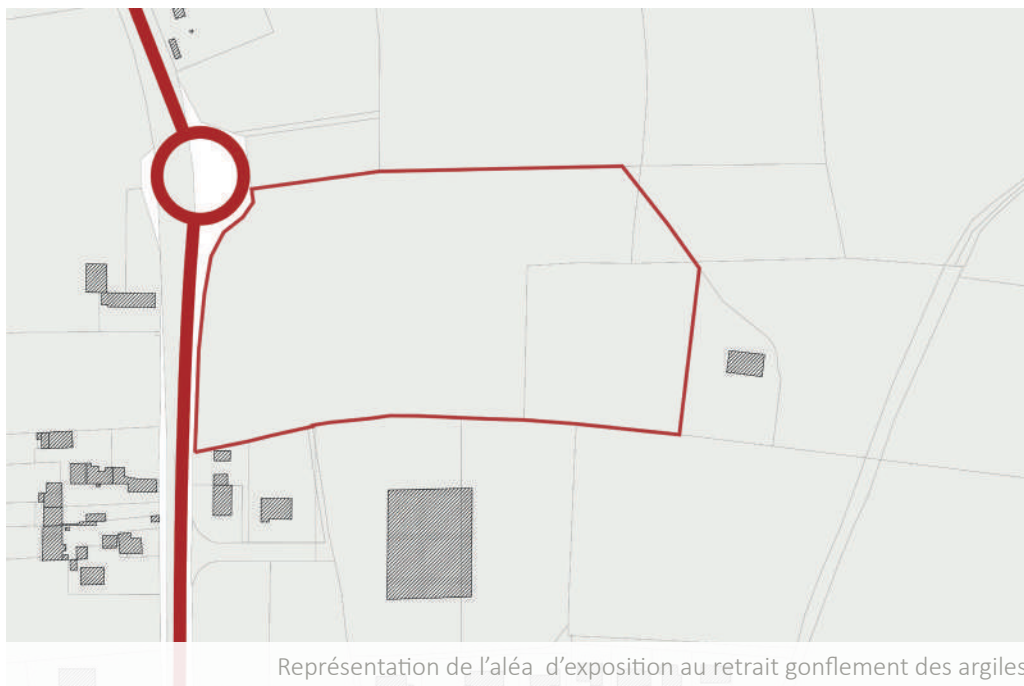
1.4.3

RISQUES NATURELS

Il n'y a pas de présence d'aléa retrait gonflement des argiles.

EXPOSITION AU RETRAIT GONFLEMENT
DES ARGILES

Exposition faible



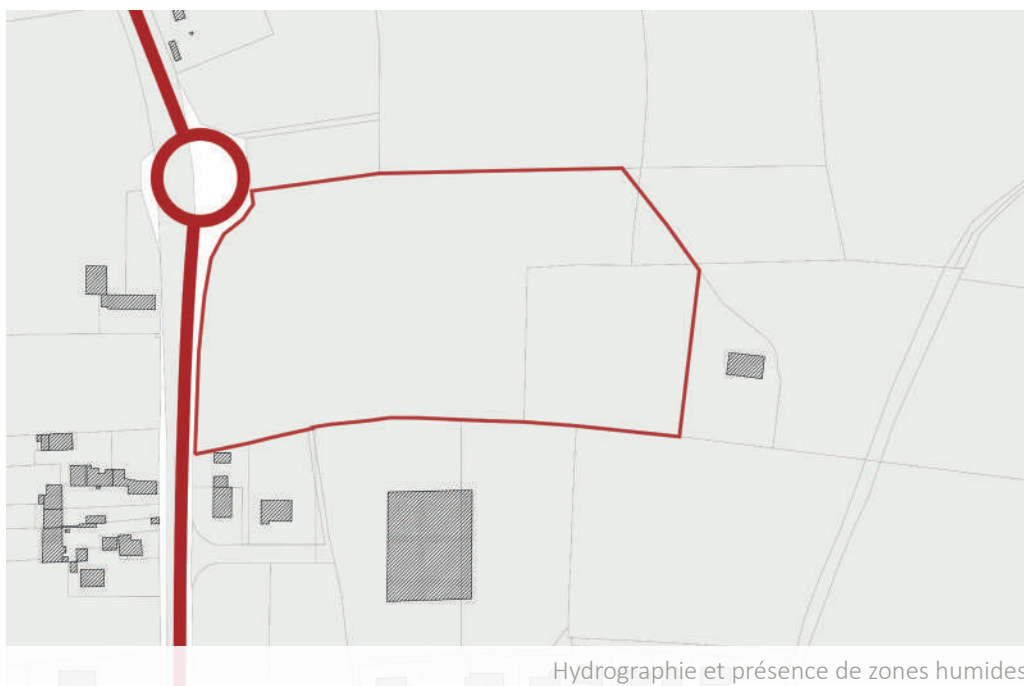
Représentation de l'aléa d'exposition au retrait gonflement des argiles

1.4.4

HYDROGRAPHIE

Aucune zone humide n'est identifiée sur le secteur d'étude.

Aucun cours d'eau ne se situe à proximité non plus.



Hydrographie et présence de zones humides

Le site marque l'entrée nord de la zone urbanisée de Saint-Georges-Montcocq.



Le secteur de forme oblongue et positionné perpendiculairement à la RD 974. Il marque la frange nord de l'espace urbanisé.

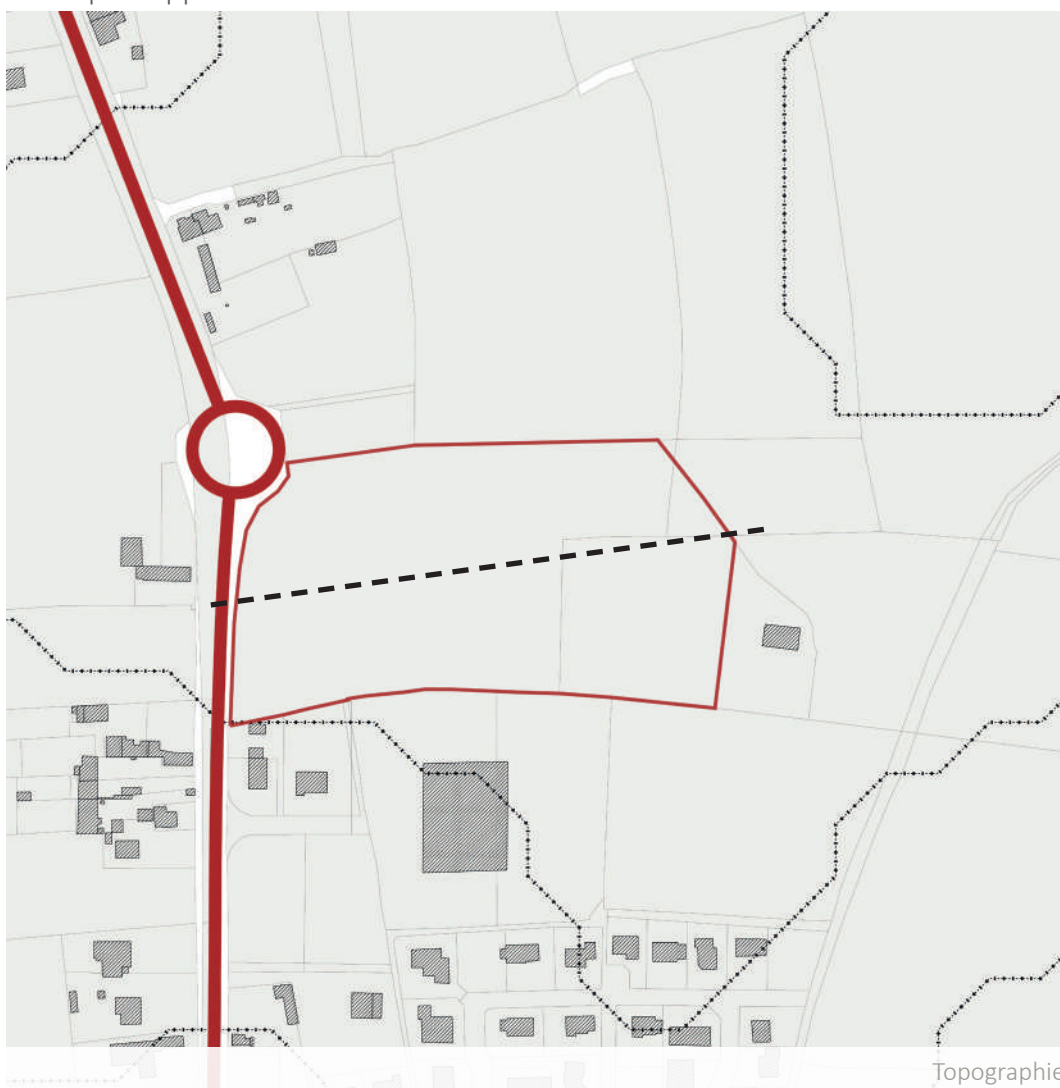
Le paysage au nord et à l'est du secteur est marqué par un réseau de haies bocagères, qui structurent le paysage. Ces motifs paysagers sont des composantes essentielles des paysages dans lesquelles s'insère le secteur.

Sur le site, une importante structure végétale marque la limite sud et fait transition avec la zone économique qui jouxte le secteur. Une seconde structure parcourt une partie de la parcelle au nord-ouest à proximité du giratoire. Quelques petits motifs de plus faible importance sont également présents.

1.4.6

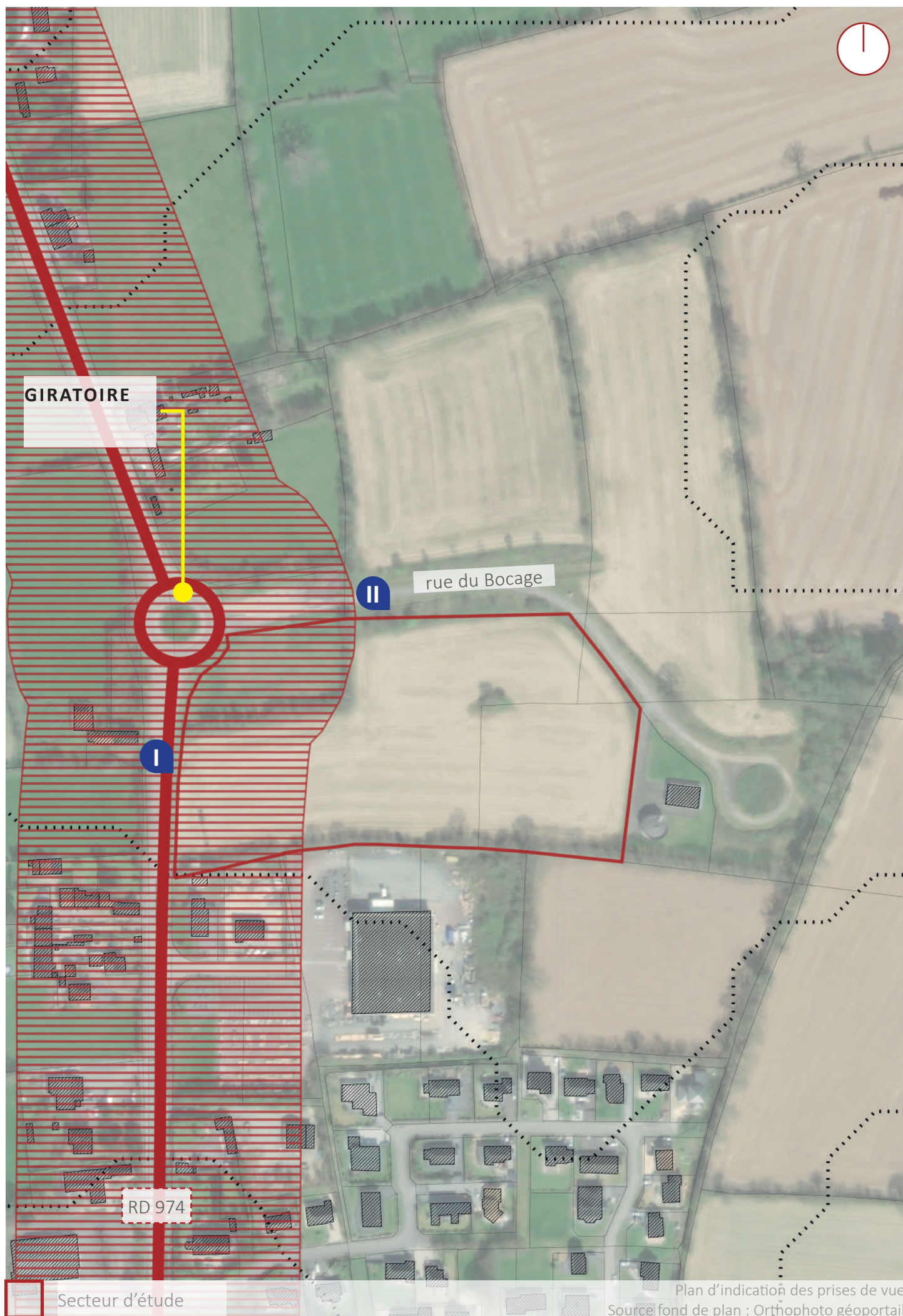
TOPOGRAPHIE

Le site est relativement plat (pente moyenne de 1%), il présente cependant une très légère pente du sud-ouest vers le nord-est. La RD 974 se situe en position basse par rapport au site d'étude.



Distance totale : 268 m
Dénivelé négatif : -0,56 m

Dénivelé positif : 2,64 m
Pente moyenne : 1 %



2

ACCÈS POTENTIEL ET PERCEPTION VISUELLE

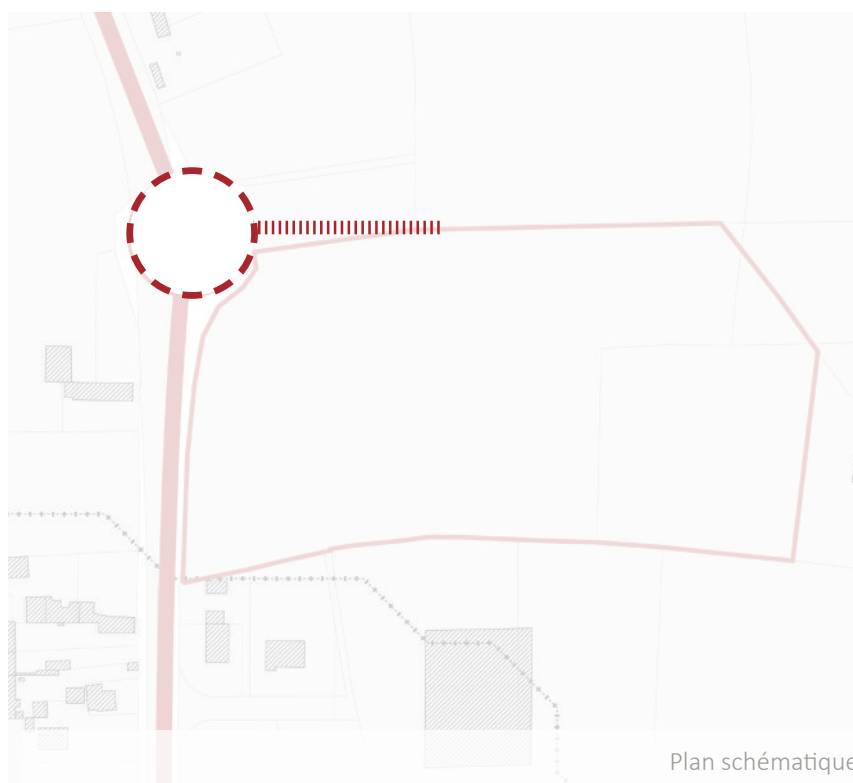
ABORDS DU SITE



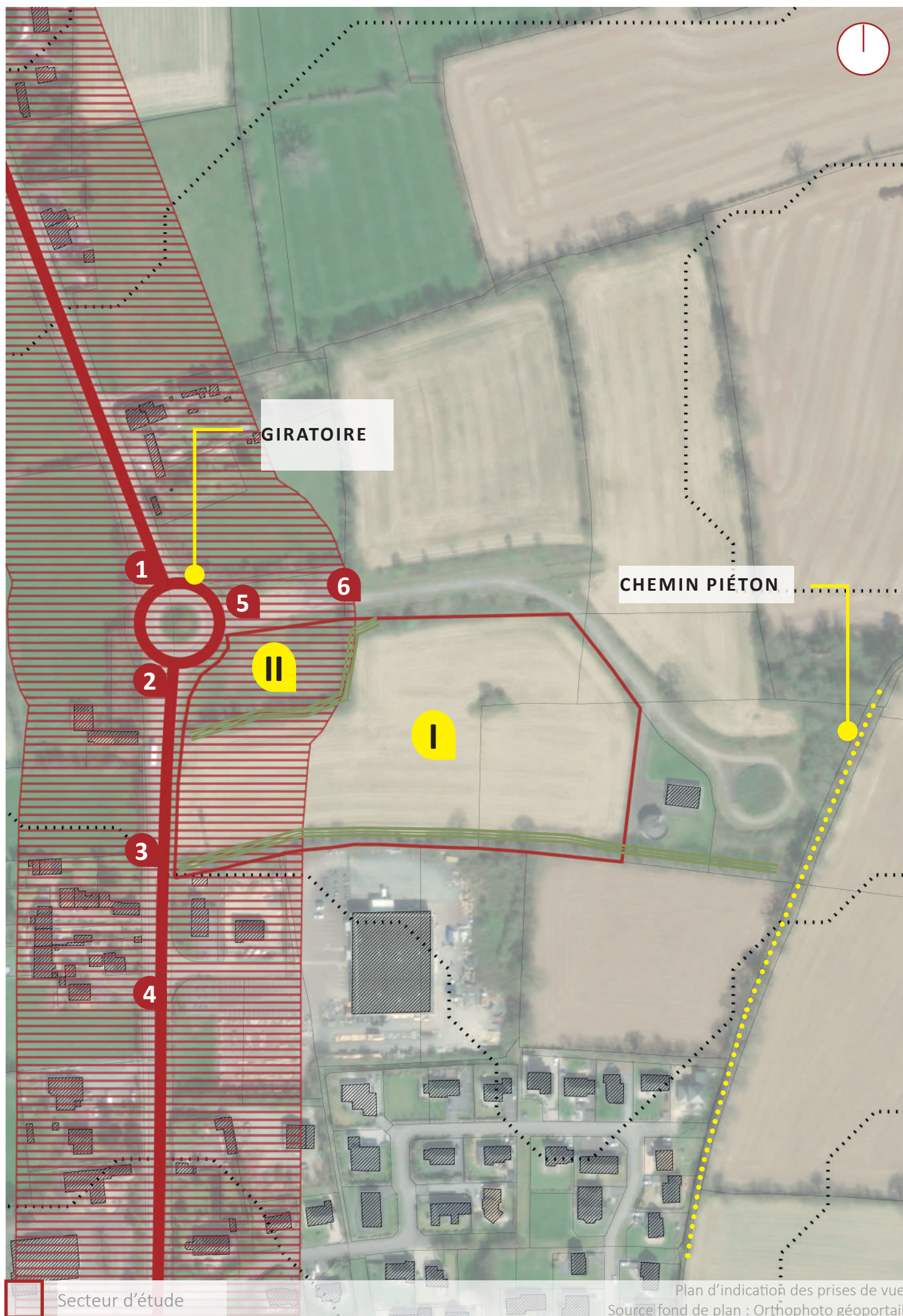
DESSERTE POTENTIELLE DU SITE



La desserte du site est à privilégier via la rue du Bocage au nord, et qui permet ainsi d'éviter un accès directement sur la RD 974.



Plan schématique



VUE DEPUIS LA VOIE RD 974 :

Les vues vers le site depuis la RD 974 butent sur des éléments du paysage existant :

- en venant du nord, sur le front arboré formé par la haie existante la plus proche du giratoire.
- en venant du sud, sur le front arboré formé par la haie en limite de parcelle au sud du site, ainsi que sur les éléments bâti adjacents.

En revanche, en se positionnant à la limite ouest du secteur depuis le RD 974, aucun élément visuel ne vient limiter les vues au sein du secteur, l'horizon est marqué par une structure arborée située à l'est du site.



VUE DEPUIS LA «RUE DU BOCAGE» :



Ces éléments, montrent bien que les connexions visuelles depuis le giratoire vers le site sont relativement limitées vers la [zone II] (*sur le plan ci-contre*), notamment grâce aux structures végétales existantes. En revanche, au droit de la limite ouest du secteur, entre les deux haies les vues sont libre sur toute la profondeur du secteur [zone I] (*sur le plan ci-contre*).



Plan de situation

3.1

LES OBJECTIFS

Tel qu'indiqué précédemment, ce site marque l'entrée de la zone urbanisée et est de ce fait soumis à des enjeux d'intégration paysagère relatifs aux traitements d'entrée en zone urbanisée.

Le présent document dans le cadre du projet d'aménagement de la zone d'équipement mixte poursuit l'objectif de réduire la marge de recul inconstructible liée à la RD 974 qui jouxte le site d'étude à l'ouest.

- Passage d'une marge de 75 mètres à 25 mètres de l'axe de la RD974.

Vocation du secteur « économique mixte »

Le projet vise le développement d'activités économiques.

Ce secteur bénéficie :

- d'une localisation stratégique à proximité de Saint-Georges-Montcocq et respectivement de Saint-Lô.
- facilement accessible depuis la RD 974.
- bénéficie d'un dénivelé faible, ce qui permet de limiter les potentiels déblais et remblais lors de l'aménagement.

Les enjeux du projet sont :

- marque l'entrée nord de Saint-Georges Montcocq ; et respectivement de Saint-Lô.
- est un espace de transition entre espace urbanisé et espace ouvert et agricole ;

Les enjeux d'intégration paysagère du secteur sont donc importants dans le cadre de l'aménagement de la zone.

Cependant, les structures de haies existantes participent déjà en partie à l'intégration du site dans le contexte, elles sont à ce titre un atout pour l'intégration des futures constructions.

Les objectifs sont ainsi :

- D'une part, de permettre l'optimisation de la zone identifiée comme à urbaniser au PLUi en vigueur, dans le contexte de rareté foncière et de densification des espaces à rechercher (objectif pleinement inscrit dans les lois successives Grenelle, ALUR et Climat et Résilience).
- D'autre part, de maintenir des espaces de mise à distance entre les axes routiers et la zone de constructibilité, ce qui permettra à la fois le développement des activités et l'aménagement de transitions entre la voie et l'espace bâti afin de favoriser l'insertion du projet dans son environnement et de préserver la zone de projet d'éventuelles nuisances (visuelles, sonores).

LES DISPOSITIONS DE L'ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Ce secteur est **soumis à une OAP** (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dans le PLUi. Les dispositions "OAP" peuvent compléter les dispositions du règlement écrit du PLUi.

> se référer aux à la pièce "OAP" du PLUi.

Le projet d'aménagement du parc d' «activités du Bocage» se caractérise par les éléments suivants :

ACCÈS ET DESSERTE

- un accès via le giratoire existant permet de desservir le projet.
- l'entrée du site d'activité s'appuie sur les structures de haies existantes qui participent à cadrer l'entrée.
- le projet valorise également les liaisons douces existantes à l'est et à l'ouest qui viennent finalement croiser l'espace central réservé à la mobilité douce.

L'IMPLANTATION DU BÂTI

- organisation du bâti autour d'un espace central et des voies qui le contournent, intégrant des espaces de parking paysager mutualisé de telle sorte que les façades commerciales s'ouvrent sur ces voies et espaces internes au parc d'activité.
- la répartition des surfaces d'activité fait l'objet d'une hiérarchisation (petites à l'entrée, grande en périphérie)

L'INTEGRATION PAYSAGÈRE

- préservation des haies bocagères structurantes
- aménagement de la bande formée par le recul de 25 mètres qui jouxte la RD 974 en espace paysager. L'aménagement de cet espace tir partie des caractéristiques du site (haies bocagères, topographie, etc.)
- le projet propose via l'aménagement de cet espace un équilibre entre intégration paysagère et visibilité commerciale, avec des points de visibilité spécifiques et mesurés.
- l'espace central situé dans l'axe de l'accès au site est destiné à la mobilité douce et à la détente et aménagé de manière paysagère et planté.

CONSTAT

Les choix d'aménagement du projet sont cohérents avec les exigences en termes d'intégration paysagère, de qualité urbanistique et architecturale. Les mesures en matière d'aménagement le long de la RD 974 ainsi que le traitement des perspectives participes à une bonne intégration du site et à limiter les risques de nuisances vis-à-vis de la voie et du site sur son environnement.



Extrait graphique des principes d'aménagements du projet d'aménagement



Extrait graphique des principes d'aménagements du projet d'aménagement

4

PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER & CONCLUSION

LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET JUSTIFICATION AU REGARD DE L'ARTICLE
L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME



PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

TRAITEMENT DES ABORDS

ACCÈS : [1]

L'accès au site via le giratoire et la rue du Bocage au nord, est cohérent avec la recherche d'un accès sécurisé.

FRANGE SUD : [2]

La structure de haies bocagères existantes à la lisière sud du site d'étude devra être conservée, excepté ponctuellement pour les besoins de cheminements piétons. En effet, cette structure en plus d'être un élément structurant d'un point de vue paysager et environnemental joue également un rôle dans les rapports visuels entre le site et la zone d'activité au sud, mais aussi pour les vues diagonales depuis et vers la RD 974. (*protection des nuisances sonores et visuelles*).

FRANGE DU GIRATOIRE ET ENTRÉE DE VILLE : [3]

La haie bocagère existante aux abords du giratoire devra être conservée autant que possible. En effet, sa position lui permet d'être un filtre visuel naturel et existant dans l'axe de la RD 974 en arrivant par le nord. Elle est ainsi une composante de l'entrée de ville et de la future entrée du parc d'activité. (*protection des nuisances sonores et visuelles*).

FRANGE RD 974 : [4]

Au sein de la marge de recul entre la voie et les futures constructions, une bande destinée à

intégrer un espace paysager sera conservée. Cette frange pourra, en vertu de la topographie, accueillir des éléments de gestion des eaux de ruissellement. Une attention particulière devra être portée sur son aménagement en raison de son rapport direct avec la RD 974.

Cet espace pourra se pourra être aménagé de manière à concilier la visibilité des entreprises et qualité paysagère. (*protection des nuisances sonores et visuelles*).

LIMITE EST : [5]

A l'est, la lisière arborée et arbustive existante, qui marque l'arrière-plan des vues depuis la RD 974 favorise l'intégration paysagère par rapport aux espaces agricoles adjacents. Une structure de haie complémentaire pourra être aménagée le long de la limite est du secteur.

TRAITEMENT DES ESPACES LIBRES

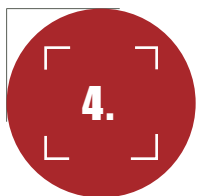
L'aménagement du site devra anticiper la gestion des eaux de ruissellement à l'échelle de l'opération. Cela pourra prendre la forme d'aménagements spécifiques (noues...) et/ou de zones non imperméabilisées pour permettre l'infiltration des eaux pluviales et de ruissellement.

LE DOCUMENT ÉCRIT DU PLUI PRÉSENTE CERTAINES CARACTÉRISTIQUES RÉGLEMENTAIRES QUI ENCADRENT LES ZONES À URBANISER À VOCATION PRINCIPALE ÉCONOMIE :

Article : Volumétrie et implantation des constructions

Article : Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère.





PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER & CONCLUSION



PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ ARCHITECTURALE ET URBANISTIQUE

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Il s'agira d'assurer l'insertion paysagère des constructions à usage d'activités économiques.

Ainsi, les constructions devront s'adapter au relief du terrain et les volumes seront simples. Une vigilance sera portée aux façades fortement perceptibles depuis la RD 974.

Les façades des constructions devront être traitées avec soins et en cohérence avec les différents contextes.

IMPLANTATION

Les constructions seront implantées à une distance minimale de **25 mètres** par rapport à la RD 974.

COULEURS

Les teintes des façades des constructions devront éviter les couleurs trop vives et criardes, ainsi que le blanc pur et privilégier des teintes favorisant leur intégration dans le contexte bâti et paysager.

LE DOCUMENT ÉCRIT DU PLUI PRÉSENTE CERTAINES CARACTÉRISTIQUES RÉGLEMENTAIRES QUI ENCADRENT LES ZONES À VOCATION PRINCIPALE ÉCONOMIE :

Article : Volumétrie et implantation des constructions

Article : Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère.



PRISE EN COMPTE DES NUISANCES SONORES

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

La configuration du tronçon de route adjacent avec le giratoire et la zone urbanisé permet de limiter la vitesse des véhicules motorisés, ce qui peut participer à limiter certaines nuisances sonores en découlant.

Éventuellement, le déplacement du panneau d'entrée de Saint-Georges-Montcocq permettrait de passer la vitesse à 50km/h pour toute la partie de la RD 974 longeant le site. Ce qui participerait également à limiter les nuisances sonores liées à la vitesse des véhicules motorisés.

De plus, les constructions seront implantées à une distance minimale de **25 mètres** par rapport à la RD 974.

Enfin, les haies existantes participent déjà à filtrer les nuisances entre le site et la RD 974 et inversement. Les aménagements paysagers au sein de la bande inconstructible pourront participer à compléter cet effet de zone tampon entre la voie et le secteur, ainsi que l'implantation des constructions les plus proches de la voie.

Cependant, le site s'étendant perpendiculairement à la RD 974 permet de limiter l'étendue de la zone de contact entre les deux. Une attention particulière pourra ainsi être apportée aux constructions les plus proches de la RD 974 qui pourront encore participer à matérialiser un filtre sonore et visuel.



PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ DE L'AIR

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

Les aménagements relatifs aux structures végétales tampons évoqués dans le cadre des nuisances sonores auront également des effets bénéfiques sur la qualité de l'air.

L'aménagement d'un cœur d'opération végétalisée contribuera également à la qualité de l'air et à limiter les effets d'îlot de chaleur potentiels.



Plan schématique de principe - avantage de la configuration du terrain dans la limitation de la covisibilité- haies et front bâti

-  Co-visibilité atténuée via la conservation des haies
-  élément bâti à traiter avec une attention particulière
-  Co-visibilité atténuée
-  Visibilité ponctuelle



PRISE EN COMPTE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET DES RISQUES

RAPPELS ET PRINCIPES PROPOSÉS

L'accès au site pour les véhicules motorisé devra être réalisé via la «rue du Bocage» au nord. En effet, cette disposition permet de limiter les risques liés à une sortie directement via la RD 974 et cette voie permet d'accéder directement au giratoire, participant ainsi à fluidifier le trafic.

L'intégration des cheminements piétons existants et la création de liaisons et espaces destinées à la mobilité douce au sein du projet d'aménagement participeront qui plus est à la sécurisation des usagers non motorisés. Cette disposition de valorisation d'autre mode d'accès au projet permet également de diversifier les types de flux et peut ainsi permettre de temporiser le nombre de véhicules ainsi que les nuisances liées.

Ainsi, le développement de la zone d'activité induit par la dérogation à la Loi Barnier concernant le site n'entraînera pas de conséquence sur la sécurité routière vis-à-vis de la RD 974.

Il est prévu que le traitement végétalisé à aménager n'entrave pas les accès et la visibilité nécessaires à la sécurité.

LE DOCUMENT ÉCRIT DU PLUI PRÉSENTE CERTAINES CARACTÉRISTIQUES RÉGLEMENTAIRES QUI ENCADRENT L'ENSEMBLE DES ZONES :

Extrait «Desserte par les voies publiques ou privées»

Accès «Toutes les dispositions permettant une bonne visibilité et assurant la sécurité des usagers des voies publiques et celle des personnes utilisant les accès créés doivent être prises en compte pour le débouché des véhicules sur voie publique ou privée : position, configuration, nombre, etc.»

CONCLUSION

La localisation du site étudié et son accessibilité en font un **espace favorable à l'extension de la zone à vocation économie.**

Le terrain relativement plat permet de limiter les possibles déblais et remblais dans le cadre de l'implantation des constructions.

La marge de recul par rapport à la RD 974 est actuellement de **75 mètres.**

Les caractéristiques du secteur et de son contexte, ainsi que, **l'aménagement du site avec une réflexion vis-à-vis de l'organisation du bâti, des structures végétales, de la desserte et circulation, permettrait de réduire cette marge de recul.**

L'application des articles (voir «cadre de l'analyse») de la «**Loi Barnier**», **constitue une opportunité dans le traitement urbanistique, architectural et paysager** du secteur de projet.

La **réduction de la bande inconstructible** n'aura un effet que très limité en matière de nuisances potentiellement engendrées.

En effet, les éléments structurant de haies bocagères existantes permettent déjà de répondre à un certain nombre d'enjeux lié aux potentielles nuisances. Ces éléments seront complétés par des orientations d'aménagements et mesures complémentaires.

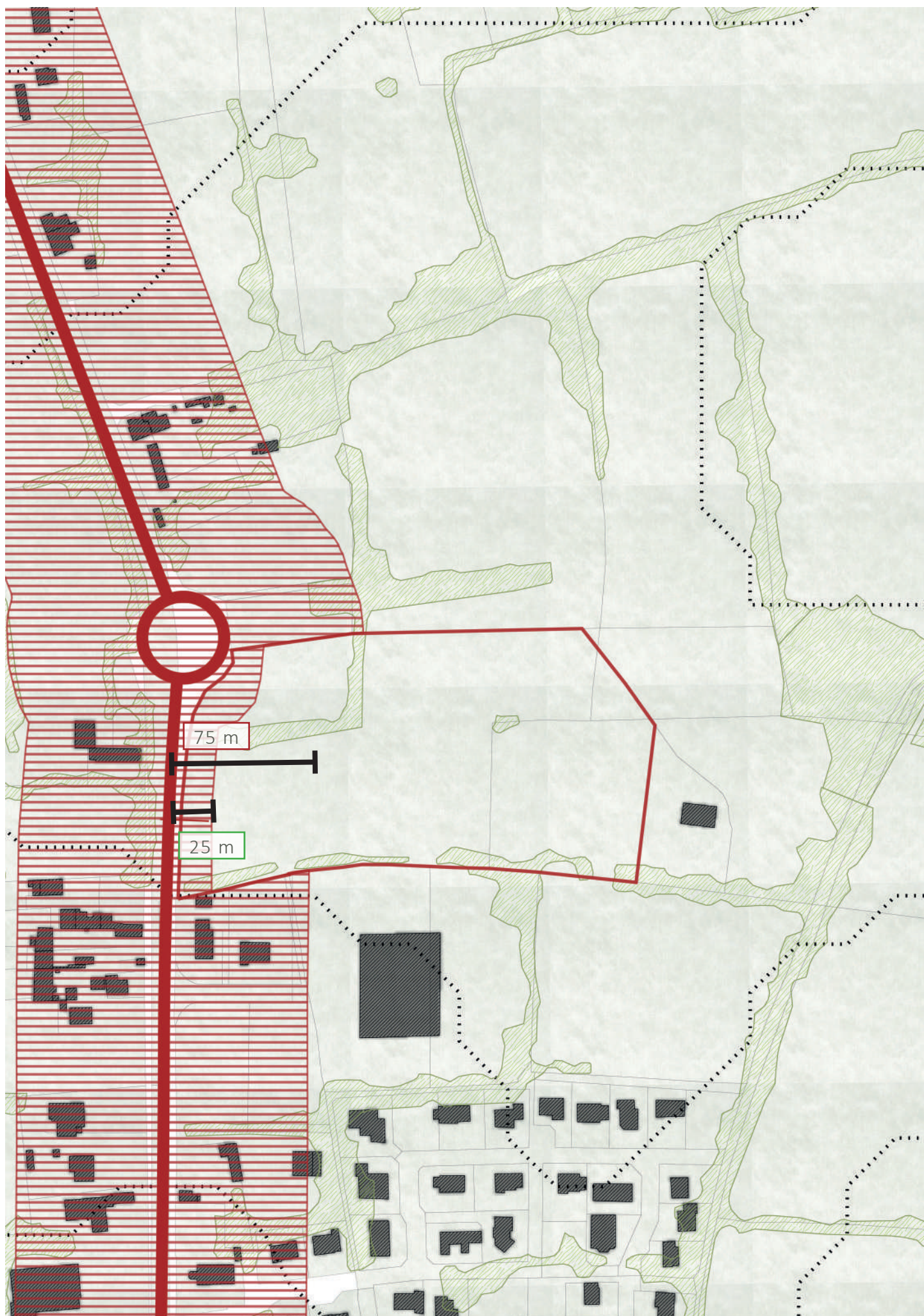
L'accès proposé pour le projet se réalisera via les accès existants depuis la rue du Bocage et le giratoire. Cette disposition, ajoutée à l'intégration des cheminements de mobilité douce et de leur continuité dans le projet favorise un risque limité lié à la sécurité routière.

Les aménagements paysagers et l'implantation des constructions participeront à limiter les nuisances sonores générées par la circulation.

Les vues temporisées par les structures de haies, ainsi que les franges végétalisées qui longe le site d'étude au sud, permet de structurer visuellement le site et limite les vues et les nuisances sonores depuis le sud

En outre, les **dispositions déjà inscrites au PLUi** garantissent la compatibilité de la réduction des marges de recul le long de la RD 974 avec la prise en **compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages.**

Ainsi, afin d'encourager l'installation d'activités économiques sur le territoire, et le développement d'un projet de qualité qui s'inscrit dans le territoire, il est donc proposé de réduire la marge de recul inconstructible de **75 mètres à 25 mètres pour la RD 974.**



Plan schématique de marge de recul modifiée

DEPARTEMENT DE LA MANCHE

COMMUNE DE PONT- HEBERT

PLAN LOCAL D'URBANISME

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT PARTICULIÈRES

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal

En date du 07 OCT 2003

APPROUVANT le projet de PLAN LOCAL d'URBANISME
de la commune de PONT-HEBERT

Fait à PONT-HEBERT, le 13 NOV 2003

Le Maire Maurice HEBERT



PROCEDURE

APPROUVE LE :

REVISION PRESCRITE LE :

ARRETE LE :

APPROUVEE LE :

LE MAIRE

REÇU LE

19 NOV. 2003



2b

MODIFICATIONS

APPROUVEES LE :

ISOCELE SARL D'ARCHITECTURE AU CAPITAL DE 10 000 €. RCS PARIS B 378 186 282

Adresse : 10, rue Oberkampf 75 011 PARIS Tel : 01 48 07 52 22 Fax : 01 48 07 52 32



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT PARTICULIÈRES

Les Orientations Particulières d'Aménagement ont été mises en place par la loi Urbanisme et Habitat du 3 juillet 2003. Ce document est extrait du PADD créé par la loi SRU et devient un élément du PLU à part entière.

Ces orientations d'aménagement sont relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le PADD, prévoir les actions et opérations d'aménagement à entreprendre, notamment pour valoriser l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et des espaces publics. Enfin, les projets de travaux et de construction soumis à autorisation de construire doivent être compatibles avec ces dispositions.

Lors de l'aménagement des zones AU, l'esprit des schémas d'aménagement ci-joints devra être respecté notamment :

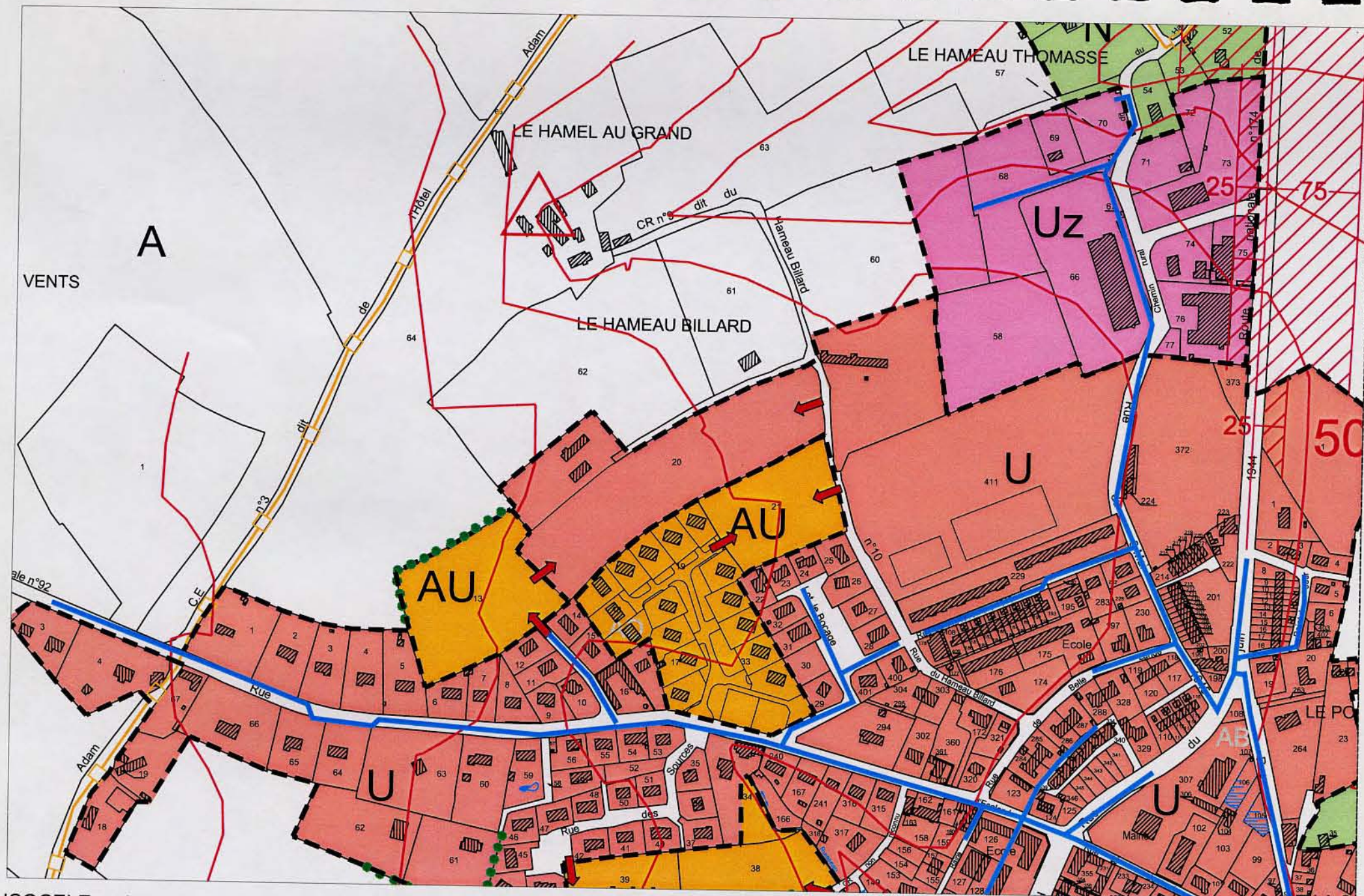
- La continuité de la trame viaire.
- Intégrer les quartiers nouveaux aux quartiers anciens.
- La hiérarchisation des voies et la création d'espaces publics dans les zones à urbaniser.
- Le respect de la végétation existante.

1 - Zone du "Hameau Billard" au nord ouest de la Mairie

D'une superficie d'environ 3.7 ha, elle possède deux accès : l'un au sud sur la rue d'Esglandes et l'autre au nord sur le Chemin Rural n°9 dit du Hameau Billard.

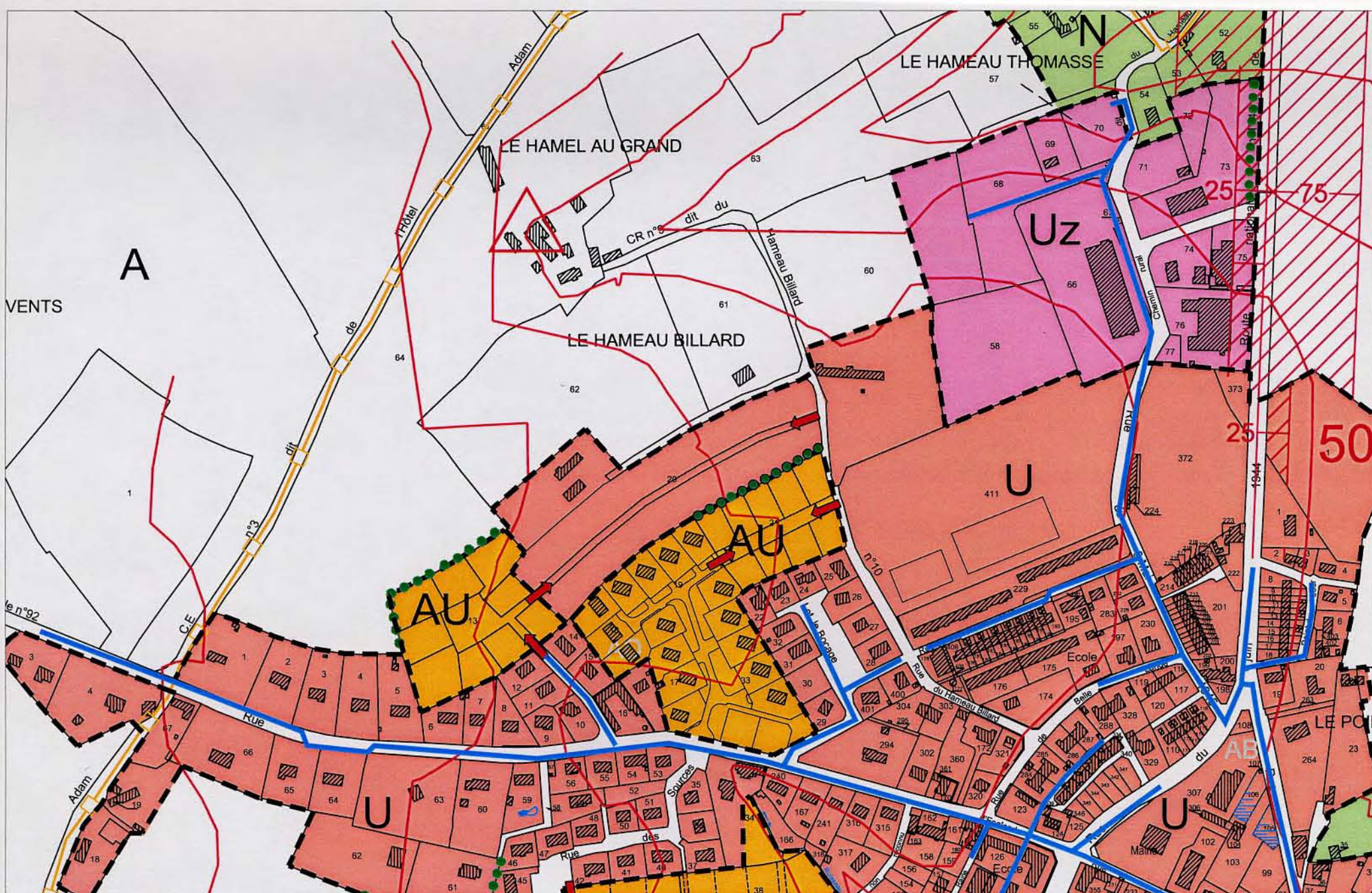
Une opération de Lotissement Communal sur plus des deux tiers de cette surface est en cours de réalisation. Le prolongement de la voirie de ce dernier dans le reste de la zone avec sortie sur le Chemin Rural n°9 permettra de desservir facilement le reste de cette zone.

Des plantations d'arbres de haut jet seront réalisées en limite nord. Ces plantations seront imposées dans le cadre du règlement du lotissement et seront à réaliser par les acquéreurs de parcelles.
(Voir schémas et propositions pages suivantes)



ISOCELE sarl
Ech : 1/4000e

Schéma d'aménagement Zone AU
"Le Hameau billard"



ISOCELE sarl
Ech : 1/4000e

Proposition d'aménagement Zone AU
"Le Hameau Billard"



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT PARTICULIÈRES

2 - Zone de "L'Hôtel Molleret"

Située à l'ouest de la rue de la Libération (RN 174) dont elle épouse la forme, elle a une superficie d'environ 11,3 ha et relie les deux zones urbaines existantes.

Elle possède un relief et un caractère paysager affirmé avec des haies répertoriées qui seront préservées et mises en valeur.

Elle est coupée en deux parties par la Voie Communale dite de la Raierie au bourg.

La partie nord sera desservie par trois accès :

- Le prolongement de la Rue des sources au nord.
- Le prolongement du Chemin Rural non reconnu vers la Rue d'Eslandes à l'est.
- Sur la Voie Communale de la Raierie enfin au sud-est.

La voirie devra se développer en s'adaptant au mieux aux courbes de niveaux.

Un cheminement piétonnier permettra de relier entre eux les anciens et nouveaux quartiers.

La partie sud sera desservie par trois accès :

- Sur la rue des Costils : prolongement de l'impasse des Costils
- Rue de la Foutelaie au sud (emplacement réservé n°2)
- Des liaisons vers l'ouest et le nord pourront se développer dans un second temps de façon à faire communiquer entre eux les deux ensembles.

Ce secteur fait l'objet d'une attention particulière en matière d'intégration paysagère. La plupart des haies ainsi que les principaux arbres doivent être conservés et servir de trame au passage des voies et à la définition du parcellaire.

Les emplacements réservés n°2 et n°8 permettront à terme de relier la voie de La Raierie au nord à la rue de la Foutelaie par une voie doublée d'un cheminement piéton.

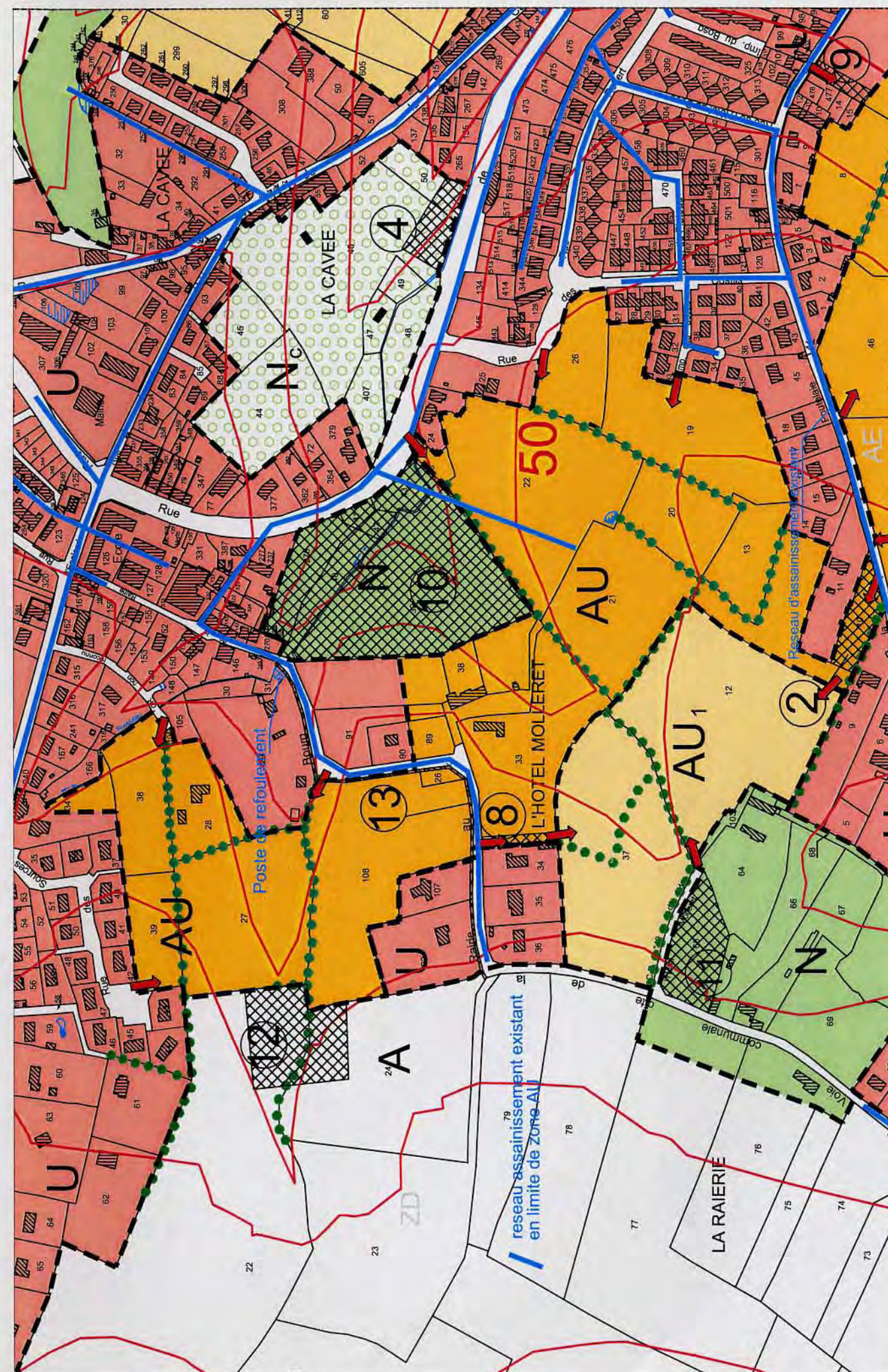
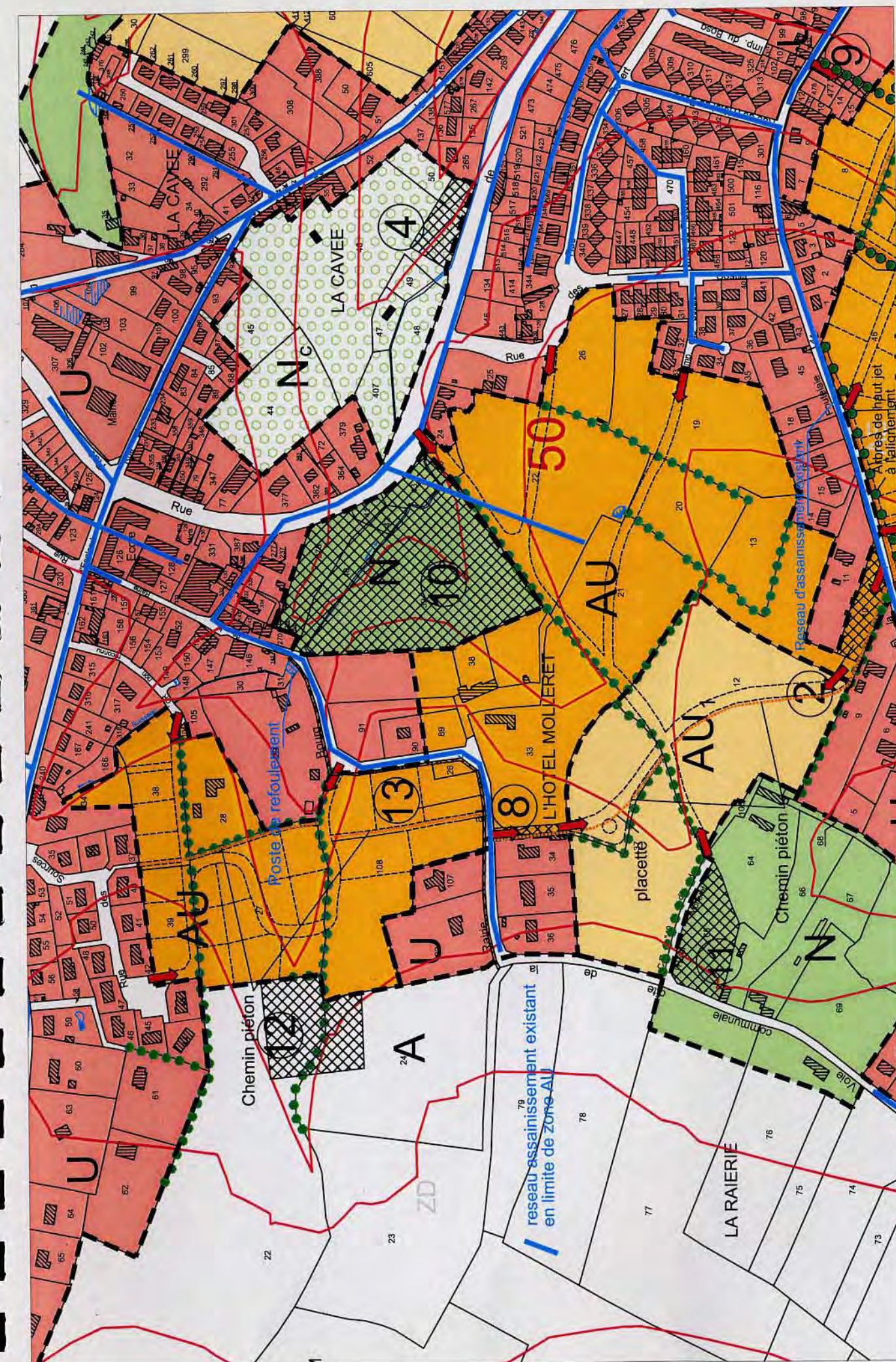


Schéma d'aménagement Zone AU
"L'Hôtel Molleret"

ISOCELE sarl
Ech : 1/4000e



Proposition d'aménagement Zone AU "L'Hotel Molleret"

ISOCELE sarl
Ech : 1/4000e



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT PARTICULIERES

3 - Zone de "La Goutelle"

Située au sud de l'agglomération c'est un bel ensemble d'une surface de plus de 7,25 ha qui s'étend entre deux voies :

- Au sud la rue de la Foutelaie
- Au nord le Chemin Rural n° 22 de la Goutelle

L'ensemble de la zone présente du nord-ouest au sud-est un dénivelé de plus de 25 m.

Cette zone sera desservie par un accès à partir de la rue de la Goutelle avec une voie qui se développe parallèlement à la pente et à l'opposé une sortie sur la rue de la Foutelaie (emplacement réservé n°9) par le biais d'une place avec stationnements et espace vert.

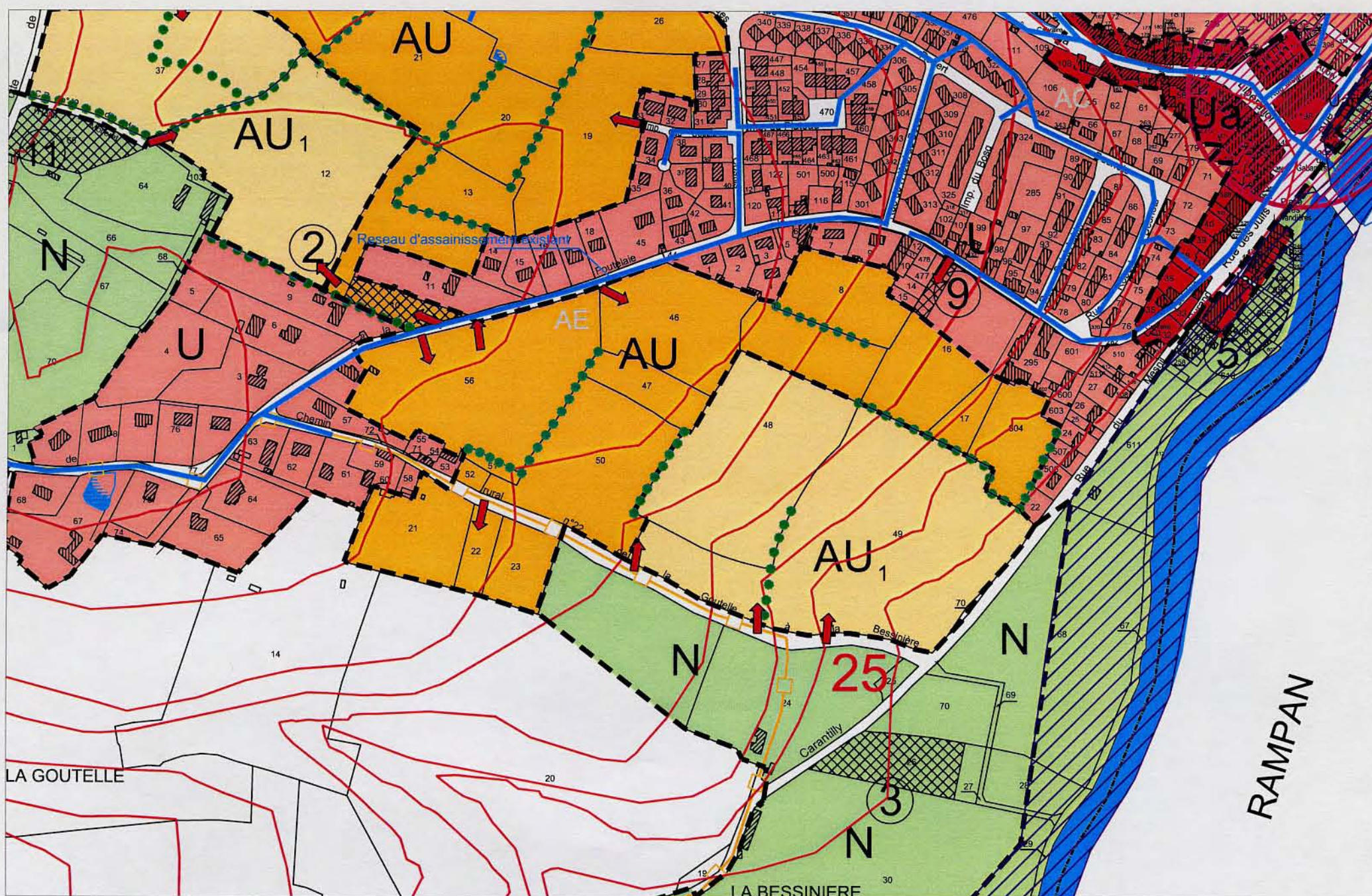
Enfin deux accès depuis la rue de la Foutelaie au nord assureront la liaison avec les zones décrites ci-dessus (emplacement réservé n°2).

Un recul sera aménagé sur cette voie pour créer un alignement d'arbres de haut jet avec cheminement piéton et stationnement.

Pour maintenir le caractère paysager de cet ensemble et améliorer l'intégration des futures constructions, un renforcement des plantations sera imposé. Les haies bocagères seront confortées sur certaines limites parcellaires parallèles à la pente.

Pour obtenir les mêmes effets, un alignement d'arbre sera planté sur la rue de la Goutelle.

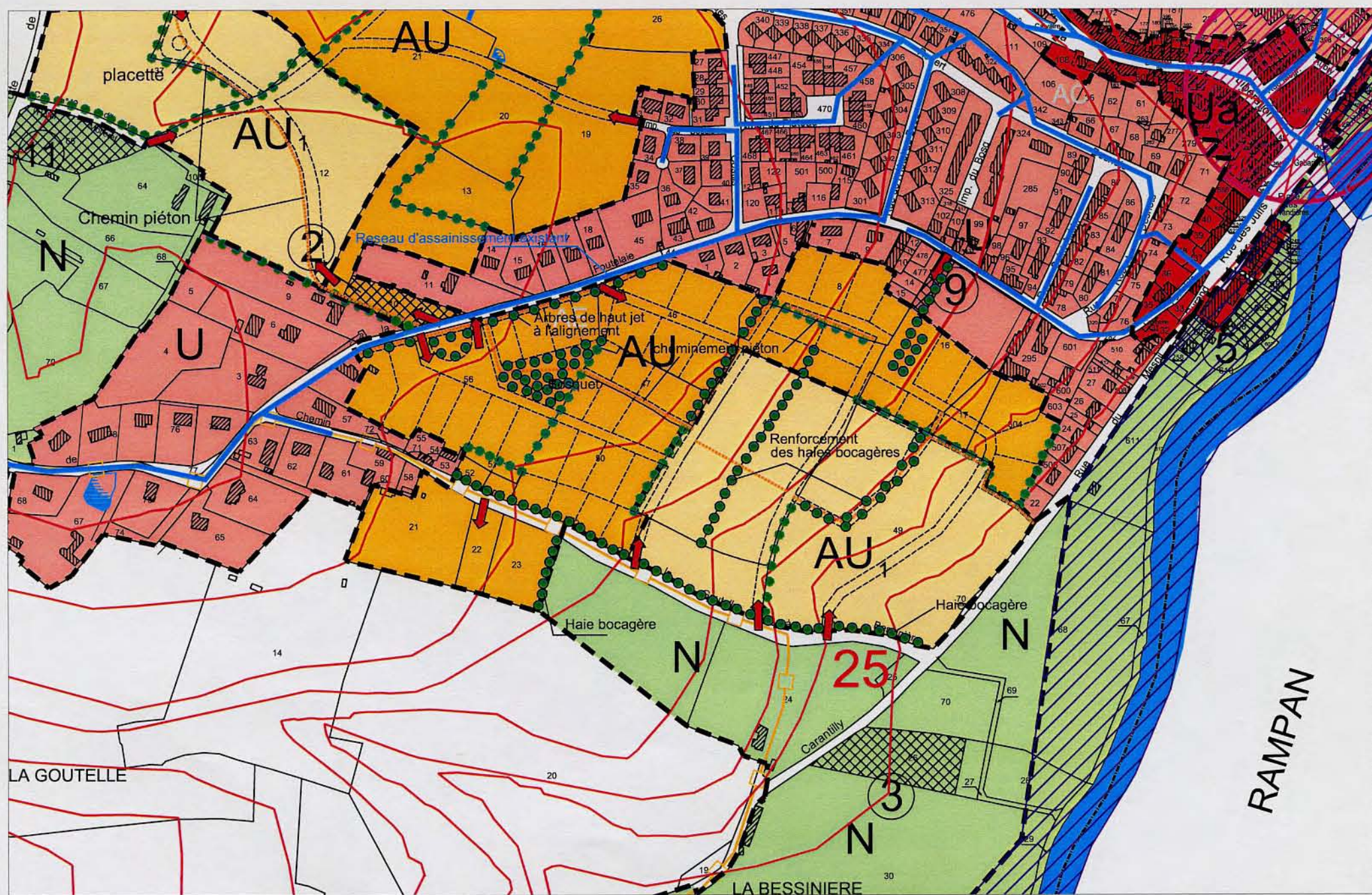
Un cheminement piéton devra permettre de traverser l'ensemble de la zone d'ouest en est pour rejoindre les bords de Vire ou le centre du Bourg.



ISOCELE sarl
Ech : 1/4000e

Schéma d'aménagement Zone AU

"Rue de la Goutelle"



ISOCELE sarl
Ech : 1/4000e

Proposition d'aménagement Zone AU

"Rue de la Goutelle"



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT PARTICULIERES

4 - Zone Uz : Amendement Dupont

La route nationale n°174 est concernée par les nouvelles dispositions de la Loi Barnier relative au renforcement de la protection de l'environnement en son article L 111-1-4 dit « Amendement Dupont », sur une partie de son tracé (tronçon à la sortie de Pont-Hébert en direction de Saint Jean-de-Daye qui passe devant la zone Uz).

Afin de rendre accessibles à la construction les terrains de la zone Uz, des dispositions répondant aux prescriptions de l'amendement Dupont ont été prises et sont exprimées sur le schéma annexé au dossier.

Les nuisances

Seules sont autorisées sur les terrains le long de la route nationale n°174 des activités non polluantes de type artisanales ou commerciales.

La sécurité

Afin de préserver la sécurité sur l'axe routier un seul accès est autorisé à la zone Uz et une ligne continue interdit le franchissement de la chaussée au niveau de la zone U concernée.

Qualité architecturale

Afin de préserver un cadre homogène en entrée de bourg, des dispositions réglementaires ont été prises. Elles sont détaillées dans l'article 11 du règlement de la zone urbaine.

Qualité de l'urbanisme et des paysages

Pont-Hébert, appartenant au Parc Naturel Régional des Marais du Cotentin et du Bessin, doit respecter les consignes mises en place pour l'affichage publicitaire.

Un projet de plantations d'arbres de haut jet avec bas-côtés engazonnés est matérialisé sur le schéma d'aménagement pour la zone Uz.

Un projet de plantation d'une haie bocagère en limite de zone U/A est matérialisé sur le schéma d'aménagement.

Les constructions seront implantées avec un recul de 25 mètres par rapport à l'axe de la route.

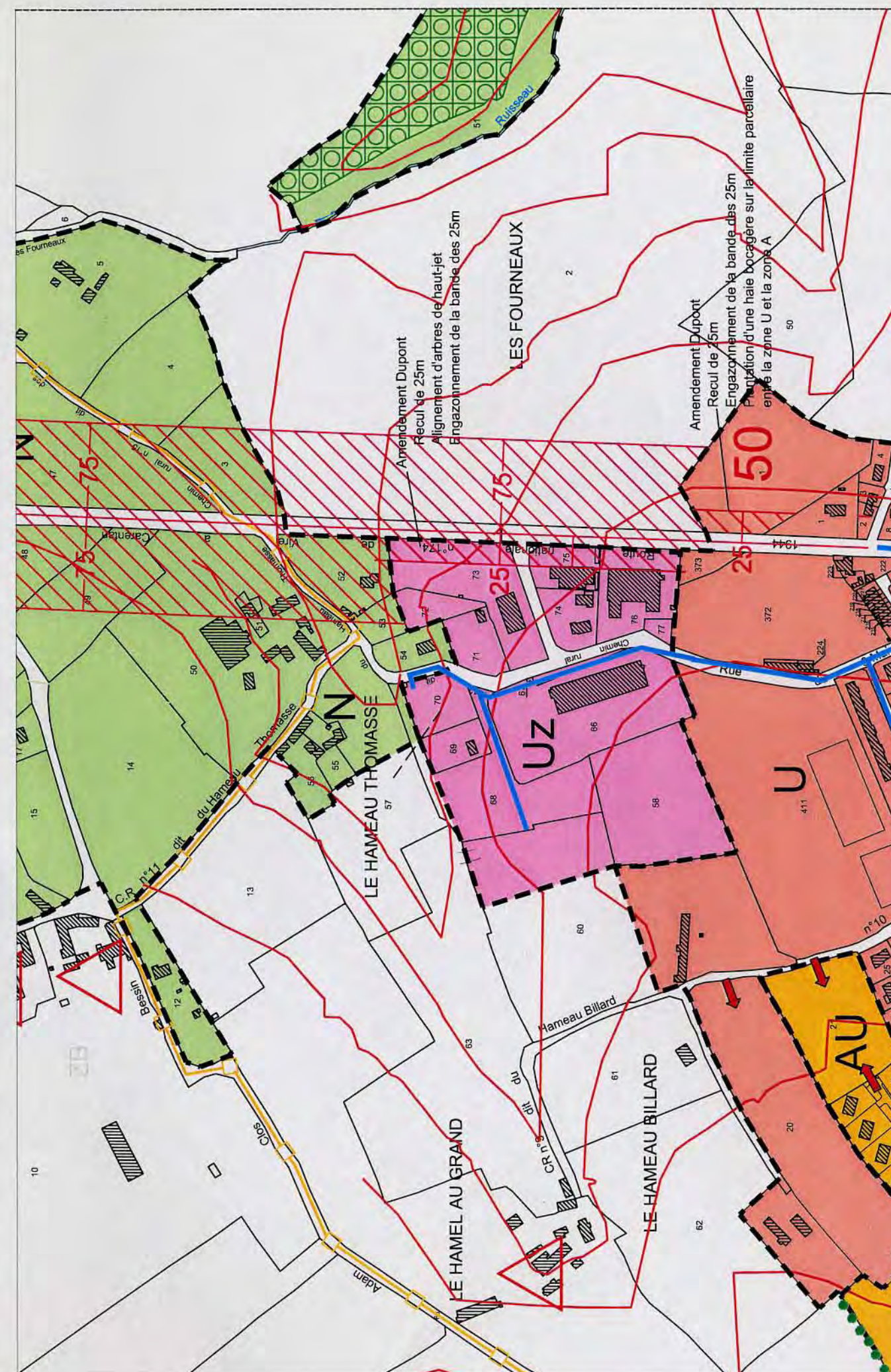


Schéma d'aménagement Zone Uz

ISOCELE sarl
Ech : 1/4000e

DEPARTEMENT DE LA MANCHE

Commune de SAINT-LO



Plan Local d'Urbanisme

6-6.2

**Prise en compte
de l'article L111.1.4.**

PLANIS
Aménagement • Environnement • Urbanisme

210, rue Alexis de
Tocqueville
Parc d'Activités du Golf
50 000 SAINT LO

☎ 02.33.75.63.52
☎ 02.33.75.62.47
email
contact@planis.fr

Secteur « Technopôle AGGLO 21 »

DOSSIER D'APPROBATION	
Révision du P.O.S. et Élaboration du P.L.U	Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal en date du

Commune de Saint-Lô

Révision simplifiée du Plan d'Occupation des Sols

Technopôle Agglo 21

Prise en compte de l'article L 111-1-4

saga cité

urbanistes architectes paysagistes environnementalistes

B.P 32168 - 35221 Châteaubourg Cedex - T 02 99 00 00 37 - F 02 99 00 09 52



Projet urbain Agglo 21

Prise en compte de l'article L 111-1-4

L'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme stipule :

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 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 75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation. Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public ;
- à l'adaptation, la réfection ou l'extension de constructions existantes

Ces dispositions ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le PLU ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

L'article L 111-1-4 n'a pas pour objet d'interdire toute construction aux abords des principaux axes routiers, mais simplement d'inciter les collectivités à engager une réflexion préalable à tout aménagement le long de ces axes, afin d'améliorer la qualité des entrées de ville.

Le technopôle Agglo 21, projet dans lequel s'est engagé Saint-Lô Agglomération, doit s'installer en partie Sud de la ville, le long de la RD 972 classée voie à grande circulation, sur des terrains classés en zones à urbaniser à court-moyen et à long terme. La présente étude vise donc à montrer que ce projet urbain est bien compatible avec la **sécurité**, la **qualité architecturale, urbaine et paysagère** et comment il prend en compte les **nuisances** sonores liées au trafic sur la RD 972.

Sommaire du document

Le contexte du projet.....	2
L'état des lieux du site	3
La situation et le contexte réglementaire	3
Les grandes composantes à l'échelle du site	4
L'environnement physique et naturel.....	4
La perception paysagère.....	5
Les déplacements.....	6
Les réseaux.....	8
Le projet urbain au regard des 5 critères de la loi	9
Les enjeux	9
La question de la forme urbaine	9
La qualité urbanistique, architecturale et paysagère	10
La sécurité.....	12
Les nuisances.....	13
Le plan directeur	14
Les traductions réglementaires dans le PLU.....	15

Le contexte du projet

Le Technopôle Agglo 21 s'inscrit comme projet majeur du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du **Schéma de Cohérence du Pays Saint Loïs** actuellement en cours de ré-approbation, et structuré autour de trois axes :

- Un positionnement économique volontariste...

Un des objectifs inscrit pour cet axe est la création d'un technopôle prenant appui sur le pôle universitaire et la formation en général, ainsi que sur les pôles de compétitivité présents.

- ... Qui doit s'appuyer sur une attractivité globale renouvelée pour un Saint Loïs plus moderne et durable...

Le projet de Technopôle vise à renforcer le rôle stratégique de Saint-Lô et vise également l'exemplarité et l'innovation en termes de formes urbaines et d'intégration environnementale, avec également un secteur dédié à de l'habitat innovant.

- Et sur une croissance forte fondée sur une politique d'optimisation des ressources

Le Technopôle doit créer des emplois et développer la création d'entreprises innovantes et plus globalement créer une dynamique favorisant la croissance sur l'agglomération. Il participera à la mise en œuvre de la politique d'optimisation : préservation des espaces naturels, gestion de l'eau et de l'assainissement, mise en œuvre de la trame verte et bleue, économie et production d'énergie.

Une étude d'opportunité et de faisabilité du projet technopôle Agglo 21 a été réalisée par Inno TSD et l'Atelier du Canal en 2009. Cette étude a permis de déterminer le positionnement stratégique du Technopôle, à savoir les nouveaux usages numériques et l'agro-nutrition-santé, et son site d'implantation qui couvre environ 50 hectares sur la commune de Saint-Lô, au Sud de la ville et à proximité de la RN 174. Il s'agit là de la première phase d'un projet portant à terme sur 200 ha et s'appuyant sur les pôles relais du pays saint-loïs, notamment Torigni-Condé sur Vire, Saint-Amand et Marigny.

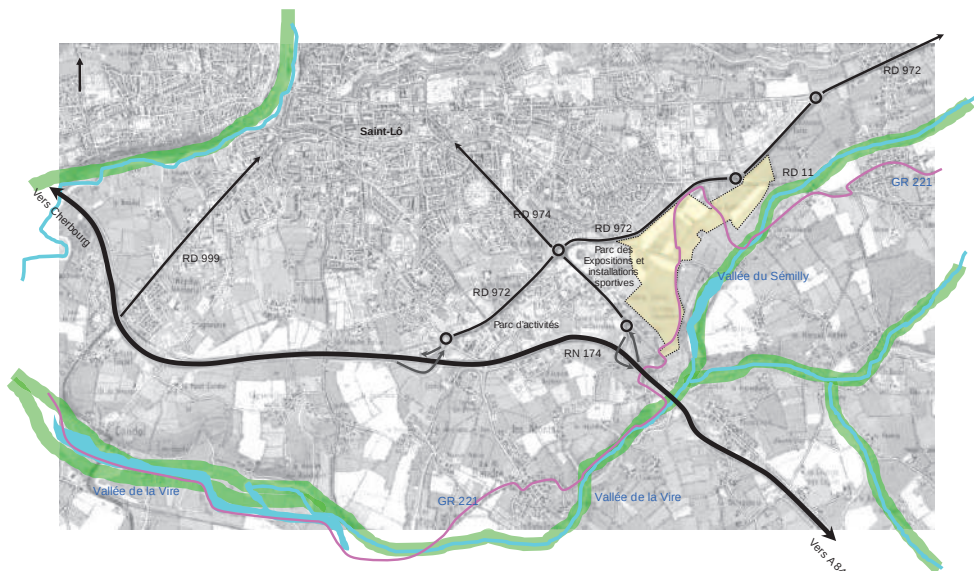


Une étude de schéma d'urbanisme général a ensuite été menée par Saga-Cité et Arcadis début 2012 sur cette zone de 50 hectares, en préalable à toute étude opérationnelle.

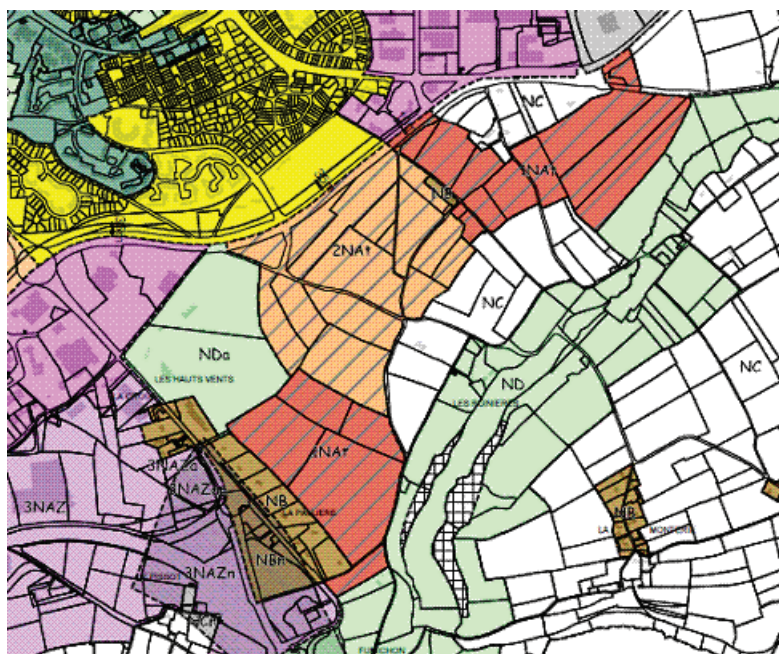
La situation et le contexte réglementaire

Ce secteur bénéficie également d'une proximité des grands axes routiers :

- La RN 174,
Cherbourg <> A 84 ;
- La RD 974,
entrée de Saint-Lô ;
- La RD 972,
axe périphérique de
l'agglomération.



En lisière urbaine, le secteur fait également partie d'une grande continuité paysagère et écologique constituée par la vallée de la Vire et la vallée du Sémilly. Cette continuité est également suivie par le GR 221 qui longe au Sud et traverse au centre le secteur d'étude.



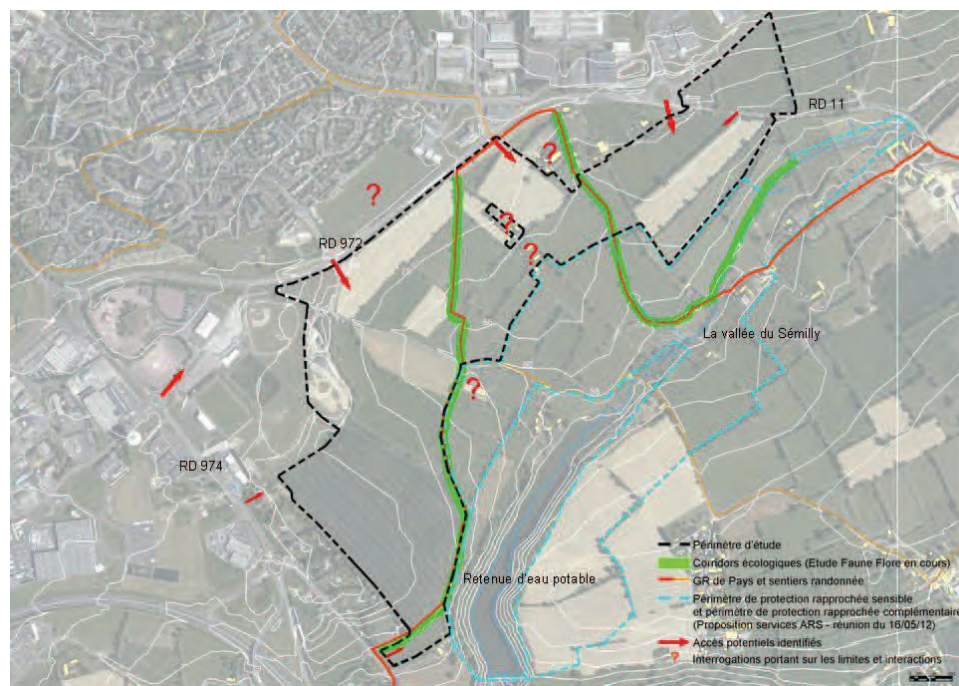
Le Plan Local de l'Urbanisme intégrant le projet de Technopôle a été annulé en décembre 2006 par jugement du tribunal administratif de Caen. Cette annulation a été prononcée pour vice de forme affectant la procédure d'élaboration du PLU, avant la mise en œuvre de l'enquête publique.

Le secteur est classé en zone agricole (NC) au Plan d'Occupation des Sols de nouveau en vigueur, à l'exception de la zone de remblais (NDa, zone de protection des sites et des paysages dédiée aux installations sportives).

La procédure d'élaboration a été reprise dans le cadre d'une révision simplifiée, arrêtée le 29 juin 2012, qui intègre le schéma d'urbanisme du Technopôle et l'inscription des terrains en:

- II Nat : zone d'urbanisation future à court et moyen terme à vocation spécifique pour le technopôle ;
- I Nat : zone d'urbanisation future à long terme à vocation spécifique pour le technopôle.

Les grandes composantes à l'échelle du site



La présente carte intègre les composantes majeures du site et plus particulièrement les principales contraintes techniques et réglementaires qui pèseront sur le projet de technopôle :

- les courbes de niveau ;
- les corridors écologiques ;
- les périmètres de protection de la retenue d'eau potable ;
- les propriétés privées.

L'environnement physique et naturel

Le secteur est essentiellement composé d'espaces agricoles (culture et pâturage) sans sièges d'exploitation ainsi que de quelques habitations éparses.

Le **relief** est relativement marqué sur le secteur. Les altitudes sont comprises entre 65 et 85 m, les pentes allant vers le point bas constitué par la retenue d'eau potable du Sémillly (50m environ). Les terrains concernés en tête de pente ont cependant des pentes réduites (3 à 4 %). Les pentes générales sont cassées par la présence de talus et chemins creux et par la présence d'un ruisseau ayant profondément entaillé le plateau.

Il existe **deux corridors écologiques majeurs** sur le site (chemins creux bordés de talus, de haies bocagères, de quelques arbres). Ces deux corridors n'abritent pas d'espèces faune-flore protégées mais constituent une partie importante d'une grande continuité paysagère et écologique (trame verte et bleue) à l'échelle de l'agglomération.



Le petit cours d'eau



Le chemin creux

Un de ces corridors est bordé par un petit affluent du ruisseau des étangs de Sémilly, partant du lieu dit Le Hamel et s'écoulant en partie dans le chemin creux. Un autre écoulement longe la RD 11 sous la forme d'un fossé. Ces **deux petits cours d'eau** ainsi que l'essentiel des **eaux de ruissellement** du site rejoignent le ruisseau des étangs du Sémilly.

Le site est également concerné par la **protection de la retenue d'eau potable du Sémilly formalisée par deux périmètres** reportés sur le schéma « Grandes composantes de l'état des lieux » : le périmètre de protection rapprochée sensible et le périmètre de protection rapprochée complémentaire. Ces périmètres sont issus d'une proposition de l'hydrogéologue d'avril 2003. La réévaluation de ces périmètres a été un sujet abordé lors d'une rencontre avec les services de l'ARS (le 15/05/12) et sera soumis prochainement à l'avis de l'hydrogéologue. Cette réévaluation entraînera la **réduction du périmètre de protection rapprochée complémentaire** compte-tenu des barrières naturelles existantes sur le site et **sous réserve** de leur conservation, en partie Sud-Ouest : le GR, les talus et haies le bordant et sous réserve d'assainissement et de gestion des eaux pluviales à faibles nuisances (arrêt des périmètres et prescriptions à venir dans le cadre de la saisie de l'hydrogéologue pour le projet de rénovation de la station de traitement d'eau potable).

Le **climat** de la zone est typiquement un climat océanique se caractérisant par des températures clémentes avec de faibles amplitudes thermiques entre l'hiver et l'été, une pluviométrie globalement assez élevée, un nombre élevé de jours de précipitations et la prédominance des vents d'Ouest. Le secteur a globalement des pentes orientées de Sud à Est. Sa forme allongée perpendiculairement à ses pentes permettra des **implantations favorables à l'ensoleillement et au réchauffement naturel**.

La perception paysagère

Le relief et les RD bordant le site marquent considérablement le paysage et créent des **ruptures visuelles et fonctionnelles**. La RD 972 a été aménagée en déblais-remblais au Nord du site, constituant ainsi des talus au Nord fermant les vues vers la ville. Vers le Sud, la rupture visuelle est accentuée par des **vues courtes** dues au relief plongeant rapidement après la RD. Il n'y a donc pas de vues sur la vallée du Furmichon. Le grand paysage est toutefois très présent avec des **vues lointaines** sur l'autre versant, avec un paysage très naturel.

Le site est également marqué par les **remblais** sur lesquels ont été aménagés le parc des expositions et les terrains de sports, ainsi qu'une zone de remblais de matériaux. Cette zone surplombant le site en partie Nord-Ouest forme un belvédère avec des **points de vue**, à préserver et magnifier, sur le grand paysage.

Le site est par ailleurs dégagé, avec seulement quelques lignes de talus et bocages, un **paysage assez naturel qui contraste** fortement avec les paysages de zones d'activités, les paysages d'entrée d'agglomération et les paysages très routiers que l'on trouve alentours. On observe notamment sur la RD 972, en partie Ouest, un aménagement récent de type « **rocade urbaine** » qui facilite la fluidité du trafic routier mais qui crée un effet façade engendrant une rupture visuelle et fonctionnelle dans le paysage.



Des espaces naturels et agricoles



Un paysage d'activités en lisière urbaine



RD 972 au Nord du site, paysage de rocade
Partie Est (Site Agglo 21)



Partie Ouest (aménagée en 2x2 voies, hors site)

Les déplacements

Dans le Pays Saint-Lois, la demande de transport est largement basée sur l'utilisation de l'automobile. Les transports individuels motorisés y représentent 78% des déplacements tandis que la part modale des transports en commun ne dépasse pas 5%. L'utilisation de la voiture particulière est prédominante dans les déplacements domicile-travail et de façon nettement plus élevée que dans le département ou au niveau national. Parallèlement, l'usage de transport en commun est très faible par rapport aux moyennes française et départementale.

■ Le réseau routier

Le site est bordé au Nord par la RD 972 qui contourne Saint-Lô par le Sud et à l'Ouest par la RD 974 (séparée du site par du pavillonnaire en long). Il est également traversé d'Est en Ouest par la RD 911 qui relie Saint-Jean-des-Baisants à Saint-Lô et par un réseau de voies communales et de chemins. La RN 174, itinéraire de liaisons entre la RN 13 et l'autoroute des Estuaires, est accessible à quelques centaines de mètres de la zone d'étude par un échangeur.

■ Les transports collectifs

Saint-Lô est en marge des axes ferroviaires principaux reliant la Basse-Normandie à la région parisienne et est desservi par 3 lignes de TER (trains et autocars). La fréquentation des trains est faible en comparaison des trafics routiers.

L'agglomération est également desservie par un réseau de bus urbain (TUSA) qui comprend 3 lignes. Les arrêts à proximité de la zone sont :

- Le terminus de la ligne 1 est situé à une centaine de mètres au Nord de la RD 972 ;
- L'arrêt la Capelle de la ligne 2, également à une centaine de mètres ;
- L'arrêt Parc des expositions de la ligne 3, à 500 m environ.

■ Les liaisons douces

La zone est traversée par le GR 221 et le GR de Pays. Ces sentiers empruntent les chemins creux du site.

Les rues du Général Koenig et de Saint-Jean permettant d'accéder au site depuis le centre-ville sont équipées de pistes cyclables ainsi que la RD 972 en partie Ouest de la RD 974 (section réaménagée en 2x2 voies).



sur ce type de voie est proche de 7. Sur ces trois accidents, deux ont eu lieu au niveau des tourne-à-gauche.

Sécurité

Le Conseil Général a mené une étude sécurité pour évaluer les besoins sur la RD 972, en janvier 2012. Il en ressort que dans le cadre d'une augmentation du trafic engendrée par la création du technopôle, des aménagements de sécurisation sont nécessaires sur les carrefours avec les rues des Sycomores et Léon Jouhaux (tourne-à-gauche sans protection et stockages des véhicules) et sur le tracé de la RD (obstacles et accotements et visibilité ...).

Il a donc été convenu, à l'issue d'une rencontre avec les services du Conseil Général, que les propositions d'aménagement devaient concilier fluidité et sécurisation du trafic, d'une part, et liens fonctionnels et urbains Nord-Sud, d'autre part.

Classement sonore

Les infrastructures routières sont classées par calcul du niveau sonore attendu à l'horizon d'une vingtaine d'années. Cinq catégories sont ainsi distinguées et numérotées de 1 (niveaux sonores le plus élevés) à 5 (niveaux les plus bas). Suivant la catégorie, la zone affectée par le bruit varie :

- Catégorie 1 : 300 m de part et d'autre de l'axe de la voie ;
- Catégorie 2 : 250 m de part et d'autre de l'axe de la voie ;
- Catégorie 3 : 100 m de part et d'autre de l'axe de la voie ;
- Catégorie 4 : 30 m de part et d'autre de l'axe de la voie ;
- Catégorie 5 : 10 m de part et d'autre de la voie.

A proximité du site, la RD 972 et la RN 174 sont classées en catégorie 3. Une bande de 100 m de part et d'autre de ces voies est donc affectée par le bruit. Le site est directement concerné par la RD 972 qui le longe en partie Nord. La RN 174 se trouve à près de 200 m du point du site le plus proche.

Les réseaux

Les **eaux pluviales** sont actuellement recueillies dans le réseau de fossés qui longe les routes et les chemins. Elles sont ensuite rejetées dans le ruisseau du Sémilly. En termes de dimensionnement des ouvrages de rétention des eaux pluviales, les règles sont liées à la protection de la retenue d'eau et inscrites au schéma directeur des eaux pluviales de l'agglomération.:

- Dans le cas où le rejet se fait en aval de la retenue (solution à privilégier), le débit de fuite spécifique imposé est de 3 l/s/ha.
- Dans le cas où le rejet se fait en amont de la retenue, le débit de fuite spécifique imposé est de 1 l/s/ha.

Les bassins sont à dimensionner pour un événement pluvieux de période de retour 10 ans. En outre, la préservation de la ressource en eau conduit nécessairement à proposer l'infiltration des eaux de ruissellement dans le sol, dont on ne connaît pas aujourd'hui, les **capacités d'infiltration** (à préciser).

La zone d'étude n'est pas desservie par le réseau d'**eaux usées collectif**. Cependant, une canalisation de 90 mm de diamètre provenant du poste de refoulement Chevalerie traverse la zone d'étude en longeant le RD 11. La zone fait partie des secteurs d'urbanisation future à inclure dans le zonage d'assainissement collectif.

Les eaux usées de l'agglomération de Saint-Lô sont traitées à la station d'épuration située en rive gauche de la Vire au Nord de la commune d'Agneaux. Cette station date de 10 ans environ et à une capacité nominale de 40 000 EH (équivalent habitant) pour une charge maximale en entrée en 2010 de

19 et 20 000 EH. Cette capacité prévoit le développement de l'agglomération à court-moyen terme et notamment la création du technopôle. Etant donné le relief et le nombre importants de sous-bassins versants, l'urbanisation de la zone nécessitera la mise en œuvre de **postes de relevage** et de **canalisations liées**.

Le site est également traversé par une **ligne Haute Tension Aérienne** dont l'effacement et/ou le dévoiement sera à intégrer au projet.

Le projet urbain au regard des 5 critères de la loi

Les enjeux

Le Technopole Agglo 21 est porté par une ambition forte de développer les activités de recherche, d'innovation et de formation. Au-delà des questions stratégiques (prospective, plan marketing, stratégie de communication et de commercialisation, ...) l'enjeu majeur du projet d'aménagement du site, premier vecteur d'image de cette ambition, est donc de rendre attractif le Technopole en facilitant l'installation et le développement des entreprises.

A la fois porteur d'image et d'attractivité le projet doit donc s'inscrire lui-même dans une **vision renouvelée et novatrice de l'urbanisme** en mettant en œuvre une **véritable mixité fonctionnelle** (travailler, se loger, se nourrir, se divertir...) et en **s'intégrant concrètement** dans son contexte urbain et naturel (liens, coutures, continuités visuelles et fonctionnelles...).

Le **rayonnement et le dynamisme** du Technopôle doivent bénéficier à l'ensemble de l'agglomération et à son attractivité.

Au regard des particularités du site d'implantation décrites au chapitre précédent et des ambitions affichées les enjeux portés par le projet d'aménagement du Technopole Agglo 21 peuvent être formulés de la manière suivante :

- Offrir une **façade urbaine attractive**, en rupture avec la simple « vitrine commerciale » ;
- Faciliter les **liens Nord-Sud** et notamment la traversée de l'actuelle RD 972, vers et à partir du centre ville de Saint-Lô;
- Organiser la mixité fonctionnelle (bureaux, logements, services et équipements...) et créer des lieux publics pour ouvrir les temporalités, donner de l'urbanité;
- Magnifier les spécificités du site (relief, orientation Sud, vallée, horizons) et **viser l'excellence environnementale** qui peut être aussi sujet de recherche et d'innovation au sein des activités du Technopole ;
- Créer un « **coeur du Technopôle** », véritable coeur névralgique (services et espaces publics) et articulation pour le nouveau quartier.

La question de la forme urbaine

La forme urbaine peut-être définie comme le **rapport sensible entre le bâti et les espaces libres** ou aménagés, entre **les pleins et les vides** dans l'espace construit d'un secteur urbanisé, d'une ville ou d'un ensemble urbain. Elle résulte d'une volonté de **composer** l'espace, d'**ordonner** les fonctions et de **caractériser** les lieux tout en permettant l'installation cohérente dans le temps de programmes bâtis.

Si d'une certaine manière la forme urbaine est contraignante elle ne doit pas être figée afin de pouvoir **s'adapter dans la longue durée** et autoriser des ajustements qui ne remettent pas en cause les fondements du projet urbain. Pour le Technopole Agglo 21 la difficulté consiste à définir « à priori » ce rapport et ce cadre : Comment anticiper des programmes de construction liés à l'installation d'activités dont on ne peut connaître aujourd'hui les besoins et les contraintes, hormis les 3 programmes déjà identifiés?

La qualité urbanistique, architecturale et paysagère

Le parti général consiste donc à créer un cadre paysager qui magnifie le relief, donne des axes de composition structurant tout qui autorisent une certaine **modulation dans le découpage parcellaire**. Il propose des **lieux publics fédérateurs** pour le Technopôle et à l'échelle de l'agglomération.

Cette **architecture paysagère**, composée à partir d'un boulevard urbain et de voies structurantes, d'un parc, d'un forum et de continuums se déclinera au niveau des aménagements de la manière suivante :

- Structure : Sols en terrasse, maillages arborés, perspectives...
- Signaux : Bâtiment phare, signalétique, totem, logo...
- Caractérisation et ambiance : Choix d'une palette pour les couleurs, les matières, le végétal, les mobiliers...

■ Le parc du Sémilly et le forum

Il s'agit de créer un **espace public fédérateur au coeur du Technopôle...**

Le forum a vocation à organiser la **mixité des fonctions**. Espace donnant sur le Parc il autorise une certaine **densité de construction permettant la « superposition » en étage** de services, restauration, activités tertiaires et logements qui pourraient faire l'objet de programmes immobiliers spécifiques.

Le parc permet de faire **entrer la nature dans l'urbain**, de créer une transition, de valoriser les **ouvertures visuelles** vers le grand paysage et donc d'apporter un plus au **cadre de vie** et de travail. Cet espace répond également à l'impératif de gérer et tamponner les **eaux de ruissellement**, ce qui renforce la pertinence de sa localisation en partie centrale Sud du Technopôle, à la convergence des pentes. Il est en **lien avec le GR**, liaison douce structurante du secteur.

■ Les liaisons douces et continuités écologiques

Le parc du Sémilly a donc pour vocation de constituer une **articulation forte**, tant au niveau des liaisons douces qu'au niveau des continuités paysagères et écologiques, et ainsi de :

- Tirer parti du GR de Pays pour créer du lien entre le technopôle et son environnement urbain et naturel ;
- Maintenir ou recréer une véritable continuité paysagère et écologique en limite Sud du site avec le Parc en partie centrale;
- Préserver et recréer un maillage bocager fort, support de liaisons douces en site propre à l'intérieur du Technopôle;

■ Le belvédère

L'idée est de valoriser la zone de remblais en tant qu'**espace public singulier** à l'échelle de l'agglomération (points de vue, promenade, parcours, pique-nique) et de créer une **articulation forte et une liaison douce structurante** avec le parc des expositions et les installations sportives.

■ Le boulevard urbain, les accès et dessertes

Il s'agit de créer un « Boulevard du Technopôle » avec une **nouvelle physionomie** et un juste **équilibre** entre la fluidité routière, la sécurisation de tous les modes de déplacement et la création d'une identité. Ce boulevard constituera la colonne vertébrale d'une **nouvelle façade urbaine** avec l'implantation d'activités susceptibles de générer une **architecture à forte valeur d'image sur ses rives Nord et Sud**.

Les aménagements viseront « l'efficacité » en proportionnant le nombre et la nature des ouvrages de régulation des flux routiers et en les accompagnant systématiquement de cheminements mixtes en site propre et de franchissements sécurisés pour les cycles et les piétons.

Sur ce boulevard urbain seront aménagés les deux accès principaux du technopôle, points de départ des dessertes principales : l'une côté activités et l'autre côté pôle commercial.

■ L'organisation spatiale des fonctions

L'organisation spatiale du nouveau quartier peut logiquement s'envisager de la manière suivante :

- A l'Est, le **parc commercial** pour valoriser le giratoire de Sémilly et favoriser les liens avec les activités commerciales existantes (Decathlon, notamment) ;
- Au Sud-Ouest, le **secteur d'habitat** innovant pour tirer parti de la proximité de la vallée, pour créer une transition douce avec l'habitat pavillonnaire existant et pour être à l'écart des flux de circulation ;
- En partie plus centrale, bénéficiant au Nord de la façade sur le futur boulevard urbain et au Sud de la proximité du Parc de la Vallée, les **activités du technopôle**.

La mixité des fonctions s'organisera naturellement autour du forum et du parc. Il s'agira de mettre en cohérence visuelle (paysage, architecture) et fonctionnelle (temporalités, déplacements...) le « cœur du Technopôle » avec la partie « pôle commercial », toute proche, ce qui pose concrètement la question de la **nature et de l'agencement des activités commerciales à accueillir**.

■ L'excellence environnementale

Les recherches porteront à la fois sur les aménagements des espaces et sur les constructions. Elles se croiseront en visant une **véritable logique bioclimatique** permettant d'installer les constructions dans une composition générale favorisant le solaire passif.

La conception bioclimatique utilise l'énergie solaire disponible sous forme de lumière ou de chaleur afin de consommer le moins d'énergie possible pour un confort équivalent. Il s'agit donc d'allier l'**architecture**, les **potentialités du climat** et les **spécificités du site** pour optimiser :

- Le **confort d'hiver** :
Capter la chaleur du rayonnement solaire, la stocker dans la masse, la conserver par l'isolation et la redistribuer dans le bâtiment.
- Le **confort d'été** :
Protéger le bâtiment du rayonnement solaire et des apports de chaleur, minimiser les apports internes, dissiper la chaleur en excès et refroidir naturellement.

La conception des espaces publics et privés tirera également parti des spécificités du site dans la perspective d'avoir le moins d'incidence possible sur l'environnement, avec notamment :

- La création d'un **réseau alternatif** aux déplacements motorisés :
Réseau de liaisons douces et dessertes de transports collectifs.



- L'exemplarité **des traitements hydrauliques** :
Imperméabilisation et canalisations limitées, stockage pour réemploi des eaux de pluie, traitement naturels des eaux de ruissellement des voiries et aires de stationnement, ...
- Un **éclairage public et privé économe**
- Une **conception** et une **gestion différenciées** des espaces :
Cycle de vie des matériaux, choix des végétaux, solutions techniques « naturelles » autorisant un entretien extensif, ...
- La **préservation** et la **création de continuités paysagères** :
Tant pour leur valeur écologique que pour leur impact positif sur la qualité du cadre de vie, l'intimisation des espaces ou le rafraîchissement des constructions.

■ La qualité architecturale

La qualité architecturale porteuse d'**image positive et représentative** pour le technopôle sera également recherchée. Pour cela, il sera visé une simplicité des volumes, un rythme séquencé de traitement des façades longues et une sobriété de traitement couleurs-matériaux. Les toitures terrasses seront privilégiées.

On visera également l'**intégration architecturale et/ou paysagère** des enseignes, des dispositifs techniques environnementaux (panneaux photovoltaïques, ...), des aires de stockages et ce pour magnifier les aménagements et les constructions et rendre cohérent l'ensemble du technopôle.

La sécurité

Dans le cadre du projet de technopôle et en accord avec les services du Conseil Général, plusieurs orientations ont été retenues pour sécuriser et fluidifier la circulation sur cette section de RD et intégrer les trafics supplémentaires engendrés par le technopôle :

- Aménagement d'une deuxième voie d'accès sur le giratoire de Matignon ;
- Aménagement de deux giratoires pour les deux accès principaux et directs au Technopôle, en lieu et place des deux carrefours aménagés en tourne-à-gauche ;

L'aménagement de la section « boulevard urbain » de la RD 972 devra également permettre de sécuriser les déplacements :

- Une limitation de vitesse plus urbaine et plus contraignante (90 km/h aujourd'hui) ;
- La matérialisation d'une séparation centrale (terre-plein) ;
- La réduction des largeurs de bande de roulement
- Aucun accès direct des parcelles ne sera réalisé sur la RD 972 ;

Les dessertes seront systématiquement accompagnées d'un cheminement mixte piétons-cycles en site propre (séparé de la voie par une noue enherbée).

Les continuums paysagers recevront des cheminements mixtes permettant de créer des liaisons douces totalement dissociées de la circulation routière et permettant de rejoindre le boulevard urbain, le parc des expositions et les installations sportives.

Les carrefours seront traités de manière spécifique, comme des seuils (traitement de sol, soutènement en dur des talus, protection des traversées, visibilité, ...) de manière à sécuriser, ralentir et à rendre plus lisible les parcours dans le technopôle.

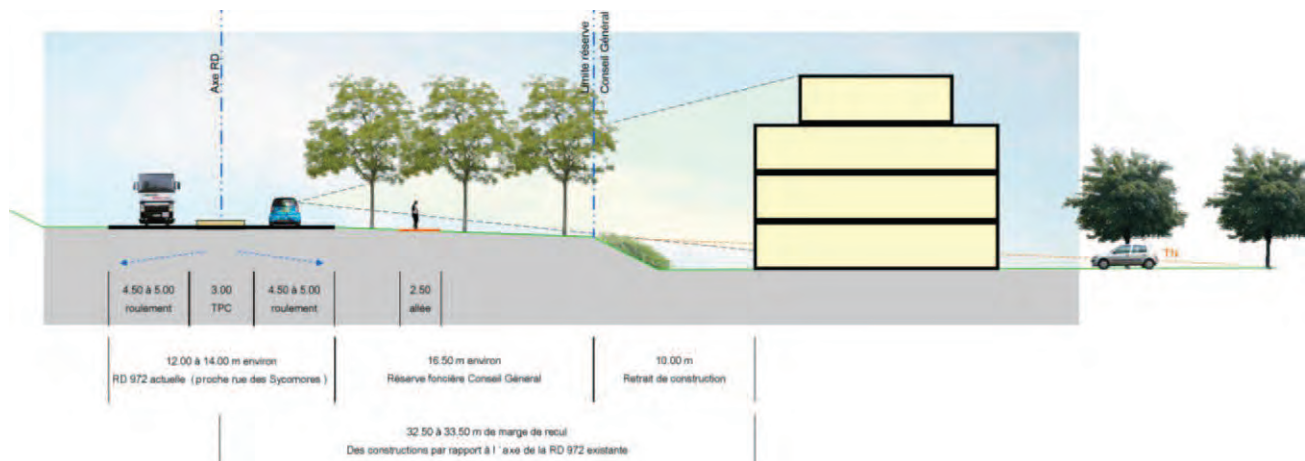
Les nuisances

La problématique bruit liée au trafic sur la RD 972 implique que les bâtiments à construire sur le projet Agglo 21 devront respecter les normes acoustiques conformes aux différents arrêtés préfectoraux, selon l'occupation du sol.

Aucune construction ne pourra être réalisée à moins de 32,50 m de l'axe de la RD, soit à 10 m de la limite parcellaire. Cette marge comprend des aménagements paysagers dans l'espace public (trame arborée et cheminement mixte piétons-cycles) et l'aménagement paysager du talus haut de la plateforme. Cette marge permet de concilier :

- un éloignement de la source de bruit;
- la lisibilité du technopôle sur sa façade principale ;
- une consommation raisonnée du foncier et des espaces agricoles.

Profil de principe – Boulevard urbain (RD 972)



En outre, les bâtiments susceptibles de recevoir de l'hébergement ne pourront pas se situer au plus près de la RD 972, ils seront au minima reportés en seconde ligne et donc sur une plateforme plus basse (projet identifié : hébergement pour le CFA). Le secteur dédié à l'habitat innovant sera quant à lui situé en partie Sud-Ouest, en arrière de la partie résidentielle de la RD 974.

Le plan directeur



A l'issue d'un travail sur deux hypothèses différenciées, un scénario spatial a été retenu par le groupe de travail notamment parce qu'il génère une desserte et un parcellaire plus rationnel, parce qu'il rétablit de manière pérenne les continuités écologiques et enfin parce qu'il permet le maintien de la propriété privée.

Le **plan directeur** issu de ce choix propose une **répartition spatiale** technopôle / pôle commercial / habitat innovant qui peut constituer une **variable d'ajustement** pour s'adapter et préserver l'évolutivité du projet Technopôle notamment.



1- Les déplacements



2- La trame verte et bleue

1- Les déplacements

- Boulevard urbain à aménager
- Voies structurantes à créer
- Voies secondaires à créer
- Carrefours et seuils à créer
- Liaisons douces en site propre à créer ou préserver

2- La trame verte et bleue

- Espace public à caractère naturel
- Continuités paysagères et écologiques à créer ou préserver
- Accompagnement paysager des voies
- Système de nœuds (cheminement et stockage)
- Bassin paysager principal

3- Les îlots cessibles

Surfaces approximatives

Hypothèse de répartition typologique:

- Technopôle 20,2 ha cessibles
- Habitat innovant 4,6 ha cessibles
- Pôle commercial 10,8 ha cessibles



3- Les îlots cessibles

Les traductions réglementaires dans le PLU

Le règlement de zone II Nat comprend un certain nombre de dispositions réglementaires au regard des nuisances, de la sécurité et de la qualité urbanistiques, architecturale et paysagère.

CRITERES	Dispositions réglementaires
Au regard des nuisances sonores	Article II NAT 6 – Implantation des constructions par rapport aux voies Les constructions seront implantées à une distance minimale de : -32,50 m par rapport à l'axe de la RD 972 -10 m par rapport à l'alignement de la voie desservant la construction -A l'alignement ou à 5 mètres minimum par rapport à l'alignement des autres voies La marge de recul des bâtiments par rapport à la RD 972 ne pourra accueillir des aires de stockages. Les constructions devront respecter les normes d'isolation acoustique conformément à l'arrêté préfectoral du 6 juillet 1999.
Au regard des autres nuisances	Article II NAT 2 – Occupations et utilisations du sol interdites Dans l'ensemble de la zone : -Les affouillements et exhaussements de sol visés à l'article R.421-19 du Code de l'Urbanisme, s'ils ne sont pas liés à des travaux de construction. -L'ouverture et l'exploitation de carrières. -Les décharges, dépôts de véhicules et de ferrailles s'ils ne sont pas liés à une activité autorisée dans la zone. -Les constructions à usage agricole ou forestier. -Le stationnement isolé de plus de trois mois des caravanes (sauf dans les bâtiments et remises et sur le terrain où est implantée la résidence de l'utilisateur), les garages collectifs de caravanes s'ils ne sont pas liés à une activité autorisée dans la zone. -Les parcs résidentiels de loisirs, les habitations légères de loisirs. Article II NAT 4 - Desserte par les réseaux II Assainissement b) eaux résiduaires industrielles: Les diverses installations doivent être conformes aux réglementations en vigueur : ne doivent être rejetées au réseau public que des eaux résiduaires industrielles pré-épurées. Le rejet d'eaux industrielles est subordonné aux décisions du gestionnaire du réseau.
Au regard de la sécurité	Article II NAT 3 – Accès et voirie I Accès c) Accès sur les voies publiques Tout accès direct sur la RD 972 est interdit II Voirie Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir. Elles doivent être aménagées de manière à assurer la sécurité des usagers, ainsi que celle des habitants et des visiteurs. Les caractéristiques des voies doivent permettre le passage des engins de



	lutte contre l'incendie. Les voies de desserte privilégieront une intégration harmonieuse à la pente naturelle du terrain. Les voies en impasse doivent être aménagées dans la partie finale afin de permettre le retournement des véhicules, y compris les poids lourds.
Au regard de la qualité urbanistique et architecturale	Article II NAt 6 – Implantation des constructions par rapport aux voies Les constructions seront implantées à une distance minimale de : -32,50 m par rapport à l'axe de la RD 972 -10 m par rapport à l'alignement de la voie desservant la construction -A l'alignement ou à 5 mètres minimum par rapport à l'alignement des autres voies La marge de recul des bâtiments par rapport à la RD 972 ne pourra accueillir des aires de stockages. Article II NAt 10 – Hauteur des constructions La hauteur maximale des constructions ne doit pas excéder 15 mètres. Article II NAt 11 – Aspect extérieur Les autorisations individuelles de construire seront refusées ou ne seront accordées que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales. Afin de favoriser une meilleure intégration des panneaux photovoltaïques et thermiques en toiture, les prescriptions suivantes devront être respectées : Les profilés des panneaux ainsi que la sous-face des cellules seront de teinte foncée. L'ensemble des panneaux sera d'un seul tenant, de forme carrée ou rectangulaire, par pan de toiture. Les panneaux devront être intégrés dans la toiture et en aucun cas superposés à la toiture. Les constructions présenteront une recherche architecturale et une organisation spatiale en cohérence avec son environnement proche. Façades Les façades doivent présenter une unité architecturale. Les teintes des bâtiments doivent favoriser leur intégration dans la zone et dans le paysage. Les parties visibles depuis les espaces publics seront traitées avec le plus grand soin. Enseignes Les enseignes seront intégrées aux façades des constructions et ne pourront dépasser l'acrotère.
Au regard de la qualité paysagère	Article II NAt 13 – Espaces libres et plantations Obligations imposées aux constructeurs L'aspect bocager doit être préservé : les essences locales rustiques (frênes, chênes, ormes, tilleul, hêtres, noisetiers,...) seront retenues. Il sera exigé de doubler les clôtures par des haies et par des arbres en limite de zone. Les éléments protégées au titre de la Loi Paysage et repérés au plan de zonage (art. L.123-1--5-7 du Code de l'Urbanisme) sont à conserver, sauf accès à créer. Les arbres de qualité remarquables seront conservés dans la mesure du possible. A défaut,



ils seront remplacés par des essences locales de développement équivalent.

Chaque parcelle lotie comprendra au minimum 5% d'espaces plantés d'arbres de hautes tiges typique du bocage tels que par exemple le chêne pédonculé, le frêne commun, le hêtre commun...

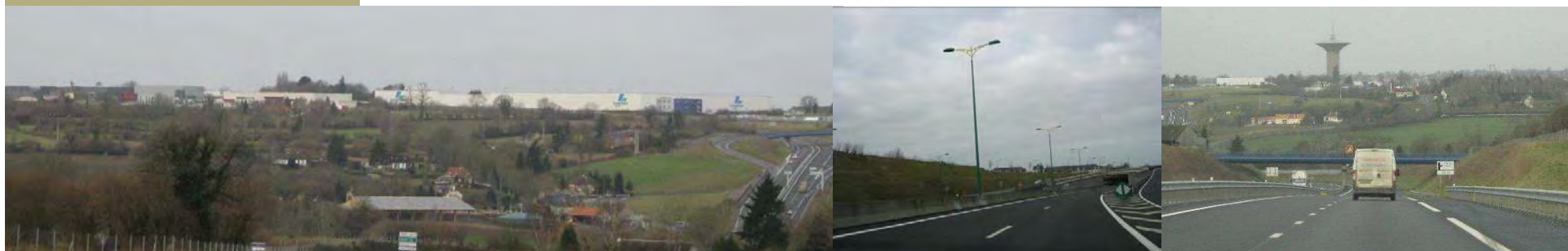
Les stockages sont interdits dans les marges de recul en bordure de voie.

Les aires de stationnement devront s'intégrer à leur environnement, notamment par des plantations d'essences locales.

Les aires de stockages et de stationnement seront dans la mesure du possible dissimulées de la vue depuis les espaces publics. À défaut, elles seront bordées d'une haie ou d'un autre système d'intégration par le végétal.

DEPARTEMENT DE LA MANCHE

Commune de SAINT-LO



Plan Local d'Urbanisme

6-6.1 Prise en compte de l'article L111.1.4.

PLANIS

Aménagement • Environnement • Urbanisme

210, rue Alexis de Tocqueville
Parc d'Activités du Golf
50 000 SAINT LO

☎ 02.33.75.63.52

📠 02.33.75.62.47

email contact@planis.fr

DOSSIER D'APPROBATION

Révision du P.O.S. et
Élaboration du P.L.U

Vu pour être annexé à la
délibération du Conseil Municipal
en date du

Etude L111.1.4

Commune de Saint Lô

1. OBJET DE L'ETUDE

Sommaire

1. Objet de l'étude.....	4
1.1. Objet de l'étude.....	4
1.2. Article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme.....	5
2. Contexte territorial.....	6
2.1. Situation géographique.....	7
2.2. Situation économique.....	8
2.3. Contexte réglementaire.....	9
3. Analyse des nuisances générées par la RN174.....	11
3.1. Évolution du trafic.....	12
3.2. Descriptif de la voie et de la sécurité routière.....	13
3.3. Le bruit.....	14
4. Site « Neptune 2 ».....	15
4.1. Diagnostic du site.....	16
4.2. Projet urbain : présentation et justification.....	31
4.3. Projet urbain et son impact (au regard des 5 critères retenus par la loi).....	38
5. Site « Conseil Général ».....	42
5.1. Diagnostic du site.....	43
5.2. Projet urbain : présentation et justification.....	54
5.3. Projet urbain et son impact (au regard des 5 critères retenus par la loi).....	62
6. Site du Fumichon.....	66
6.1. Diagnostic du site.....	67
6.2. Conclusion de l'étude.....	80

Par délibération, le Conseil Municipal a prescrit l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme.

Parmi les principaux enjeux définis dans le PADD, il est prévu, dans une optique d'affirmer la dimension régionale de Saint-Lô, « *d'encourager la dynamique d'entreprises en poursuivant le développement de l'activité économique* ».

Une des actions prévues pour la mise en œuvre de cet enjeu consiste en la création de nouvelles réserves d'espaces destinées à l'accueil d'entreprises, moteur du développement de la ville. Ces zones se feront sur des sites porteurs compte tenu de leur desserte routière et des équipements déjà en place. Le projet a donc prévu une urbanisation près des axes structurants et notamment le long de la RN 174.

De plus, le PADD a également déterminé des objectifs qualitatifs en préconisant d'accompagner l'ouverture de ces zones par la réalisation d'études définissant des règles architecturales, paysagères, de sécurité et de bruit permettant d'intégrer au mieux les zones à leur environnement.

Dans ce cadre, la commune de Saint-Lô prévoit la création de plusieurs zones d'activités économiques le long de la RN174. Axe à grande circulation, cette dernière est soumise aux dispositions de la loi Barnier, « qui stipule q'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre d'un axe classé à grande circulation »

En application de l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme, les zones situées le long de la RN174 doivent faire l'objet d'une étude d'urbanisme particulière permettant de déroger à ses dispositions avant de pouvoir être ouverte à l'urbanisation.

Cette étude doit justifier la pertinence du projet au travers des mesures prises au regard des critères retenues par la loi. L'application de cet article constitue l'opportunité d'intégrer le traitement de ces futures zones artisanales et commerciale dans le cadre d'un aménagement urbain global exprimé dans le Plan Local d'Urbanisme.

**Prise en compte des critères :**

- nuisances,
- sécurité,
- qualité architecturale,
- qualité de l'urbanisme,
- qualité des paysages.

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 ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 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.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, **peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article 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.**

(...)

La loi relative au renforcement de la protection de l'environnement du 2 février 1995, appelée « **loi Barnier** » comprend un article 52 dont l'objectif est essentiellement de **revaloriser la qualité de l'urbanisation** sur les espaces périphériques **le long** des autoroutes ou **des voies à grande circulation**. Cet article 52 de la loi a créé l'article L.111-1.4 au Code de l'urbanisme.

Ses dispositions se traduisent par une mesure forte mais limitée dans l'espace, **conditionnant le développement urbain le long des voies à grande circulation à une réflexion d'urbanisme préalable.**

Etude L111.1.4

Commune de Saint Lô

2. CONTEXTE TERRITORIAL



La commune de Saint-Lô se situe au Centre Est de la Manche, entre deux métropoles régionales caractérisées par un dynamisme important : Caen et Rennes. Chef lieu du département, Saint-Lô constitue un pôle urbain qui concentre population, services, commerces et activités.

La commune fait partie de la Communauté de Communes de l'Agglomération Saint-Loise qui fédère 11 communes. Elle est également intégrée dans le périmètre du SCOT de la région Saint-Loise (approuvé le 14 février 2008).





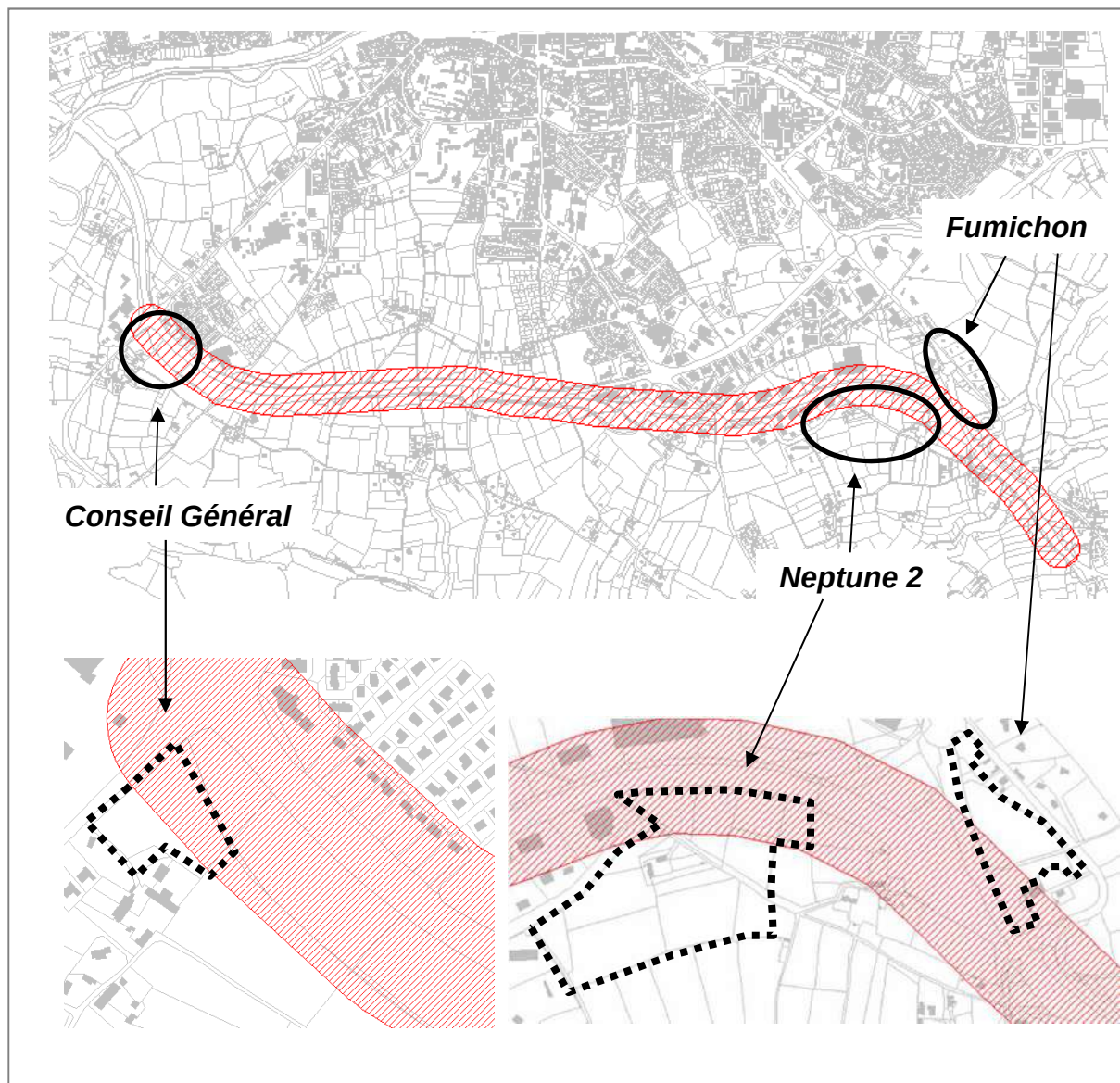
Saint-Lô constitue un pôle d'emplois pour le pays saint-lois. Elle offre environ 16 000 emplois et affiche un taux de chômage bas. Cette réserve d'emploi est liée à la présence de plusieurs entreprises importantes, d'un tissu de PME/PMI dynamique et d'un secteur public et tertiaire fortement représentés. Le désenclavement de la ville par la mise en 2x2 voies de la RN174 et la création de plusieurs parcs d'activités ont renforcé ce dynamisme économique.

La commune a créé cinq parcs d'activités implantés le long d'axes structurants, et notamment la RN174 et situés pour la plupart en entrées de villes. Ces derniers ne disposent plus de réserves pour permettre l'accueil de nouvelles entreprises.

Le projet communal est donc de diversifier l'offre d'accueil d'entreprise à l'échelle communale et intercommunale et ainsi affirmer son rôle de moteur économique et pôle d'emploi à l'échelle du pays.

Par la biais de son P.L.U, elle propose une offre foncière destinée à l'accueil de nouvelles entreprises qui ne peuvent pas être localisées dans un tissu urbain existant, et cela afin d'éviter les conflits d'usage et notamment ceux liés à la circulation. Il

2.3.1. Les dispositions de la Loi Barnier

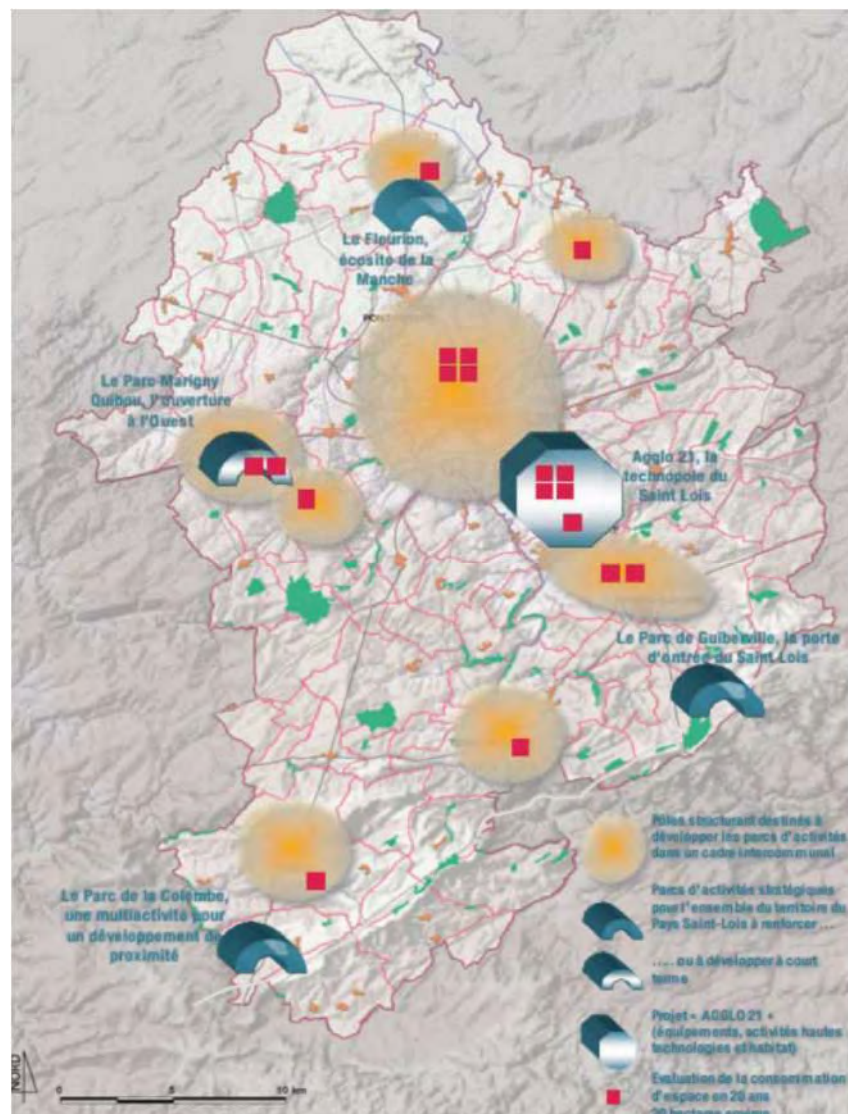


La loi Barnier énonce qu'« en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 m de part et d'autre de l'axe à grandes circulation ». (art. L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme)

La RN 174 est considérée comme un axe à grande circulation. Les terrains attenants sont donc concernés par une servitude d'inconstructibilité de 100 m de part et d'autre de la voirie.

Cependant, s'il est démontré dans une étude que le projet se justifie et est compatible au regard des **cinq critères** retenus par la loi (**prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et la qualité de l'urbanisme et des paysages**), le PLU peut fixer des règles d'implantation différentes de celles édictées par le présent article.

2.3.2. La compatibilité avec le SCoT



La commune de Saint-Lô étant incluse dans le périmètre du SCoT du Pays Saint-Lois, le Plan Local d'Urbanisme doit être compatible avec les dispositions de ce document.

Le diagnostic du SCoT met en évidence que « les zones d'activités (existantes à l'échelle du SCoT) présentent des réserves foncières importantes, mais sont peu adaptées aux mutations actuelles (tertiarisation) de l'économie locale, qui demandent des surfaces urbaines ou périurbaines à vocation artisanale ou à destination des TPE/PME ». C'est pourquoi, le SCoT a pour objectif d'atteindre 7 000 nouveaux emplois à l'échelle du territoire dont 4 760 pour l'agglomération saint-loise (en y intégrant le projet Agglo 21).

Au niveau de la ville de Saint-Lô, les objectifs économiques du SCoT sont à double niveau :

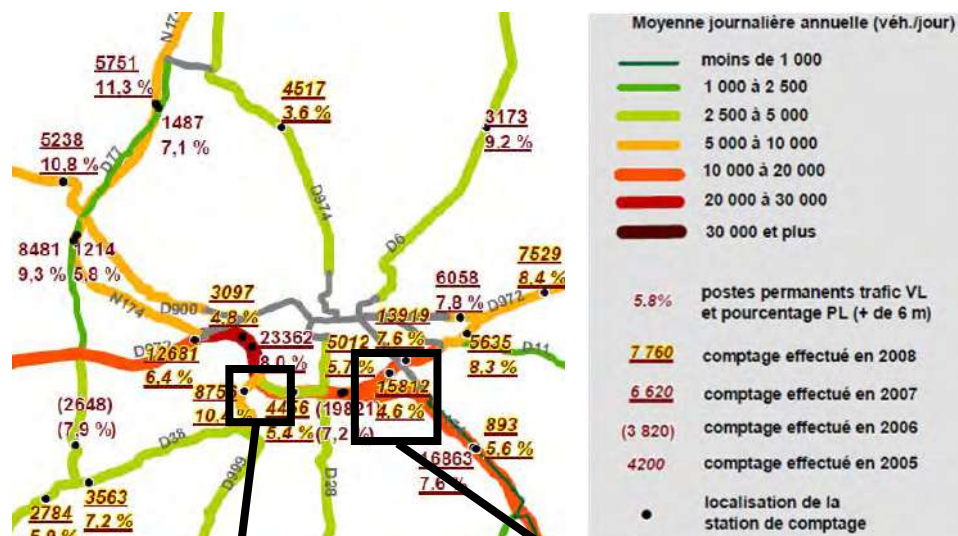
- Affirmer son rôle de pôle emploi à l'échelle de sa population et de son territoire
- Stimuler l'activité économique par l'arrivée d'actifs dont un certain nombre sont susceptible d'apporter ou de créer leur propre activité

Ce projet, par son dimensionnement et sa fonction, est cohérent avec les grandes orientations de développement du territoire Saint-Lois définies dans le SCoT qui précise que « les communes pourront prévoir la possibilité d'installer des entreprises artisanales sous réserve de la prise en compte des nuisances et d'une insertion paysagère de qualité ».

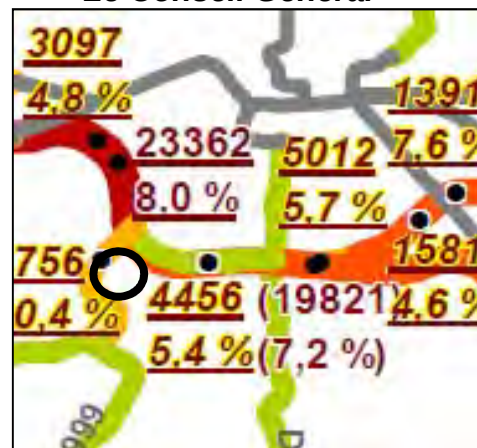
Etude L111.1.4

Commune de Saint Lô

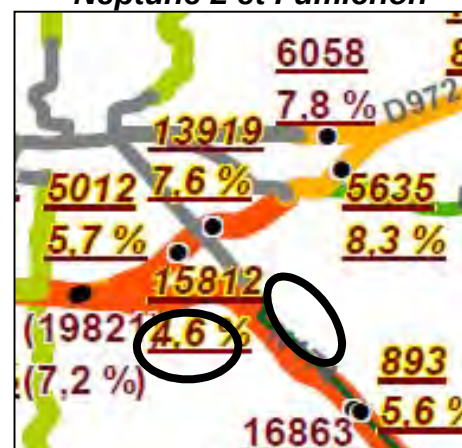
3. ANALYSE DES NUISANCES GENEREES PAR LA RN174



Le Conseil Général



Neptune 2 et Fumichon



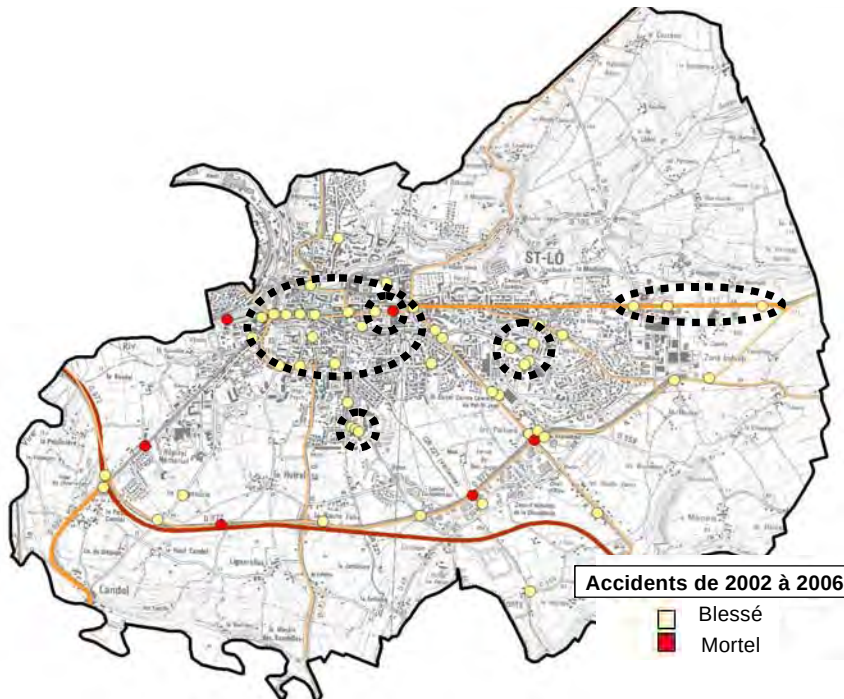
Situé en limite sud de la commune, la RN 174 est un axe départemental structurant qui permet de relier l'Autoroute des Estuaires (A84) et ainsi les villes de Caen et de Rennes.

Cette infrastructure routière est un atout majeur pour le développement économique futur de la commune de Saint-Lô et de son agglomération.

Au niveau de Saint-Lô, cette 2x2 voies constitue une voie de contournement de l'agglomération permettant de fluidifier le trafic de transit en centre-ville et ainsi réduire les nuisances sonores et atmosphériques pour les riverains (centre-ville et zone urbanisées) et de favoriser la sécurité routière.

La RN174 supporte une fréquentation soutenue, avec une trafic moyen de plus de 20 000 véhicules par jour en 2007. D'après les comptages, le trafic est en forte augmentation : 23 000 véhicules par jour en 2007 contre 10 000 en 2001. D'après les comptages effectués en 2008, le trafic est d'environ 16 000 véhicules par jour dont 5% de poids lourds au niveau de Neptune 2 et du Fumichon et de 20 000 véhicules dont 8% de poids lourds au niveau du Conseil Général.

Malgré une fréquentation routière soutenue, la RN174 dispose d'une structure (2x2voies) lui permettant de supporter un trafic important sans générer des problèmes particuliers.



La RN174, voie structurante de desserte et surtout de transit, est conçue comme une voie express. Cette chaussée est une 2x2 voies d'une largeur de 50 mètres.

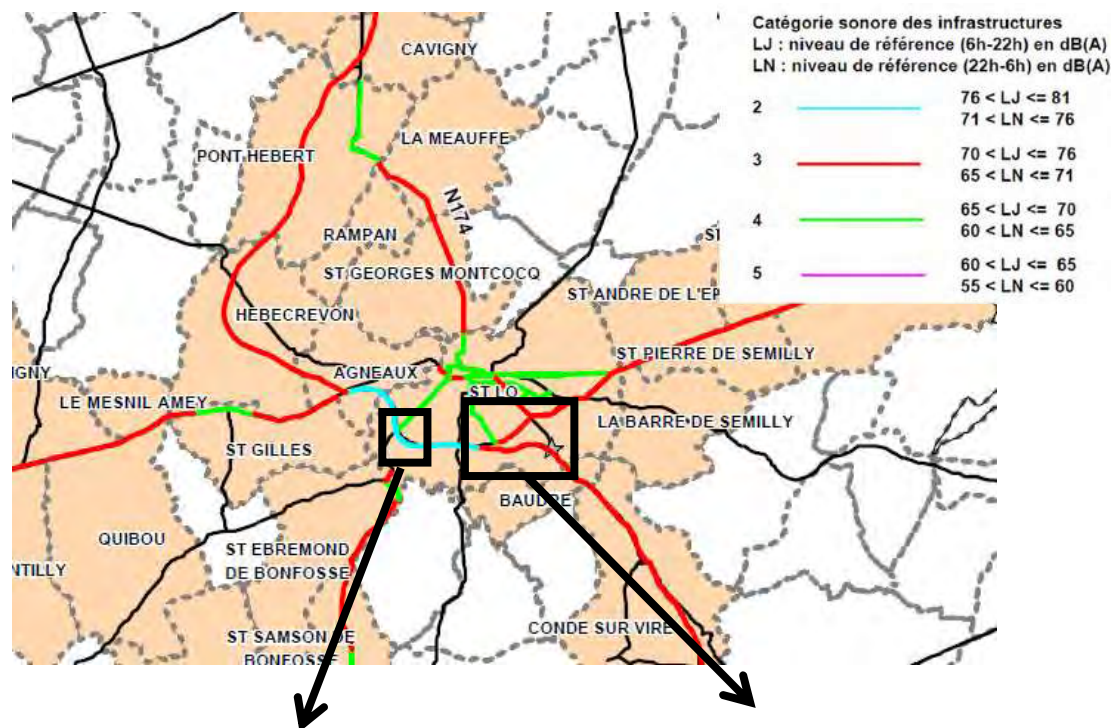
Les accès sur la RN174 sont sécurisés par des voies d'accélération et de décélération.

La circulation et les accès rencontrés sur l'ensemble de la voie ne présentent pas de difficultés particulières.

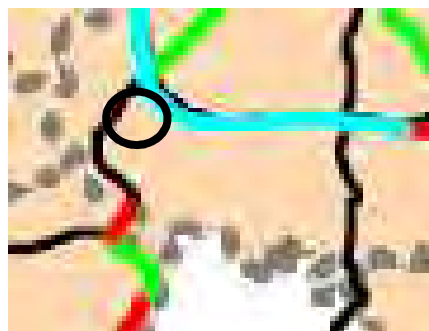
Au cours du 1er janvier 2002 et du 31 décembre 2006, une soixante d'accidents se sont produits sur la commune. Le bilan est de 7 accidents mortels, situés au carrefour des axes principaux (boulevard de la commune, RD972).

La répartition géographique des accidents de la circulation démontre le caractère dangereux de certaines intersections et de certaines sections courantes (centre-ville, Val St Jean et RD972).

Aucun accident n'est à déplorer sur la RN174 au cours des années 2002 et 2006.



Le Conseil Général



Neptune 2 et Fumichon



La commune de Saint-Lô figure sur la liste des communes du Département directement **concernées par la loi relative à la Lutte contre le bruit** du 31 décembre 1992 fixée par arrêté préfectoral daté du 12 novembre 2009.

Suivant le classement sonore des infrastructures de transports terrestres, la RN174 est classé différemment selon le secteur d'étude envisagé :

- Au niveau du secteur de Neptune 2 et du Fumichon, la RN 174 est classée en catégorie 3, c'est-à-dire qu'elle génère un niveau sonore de 70 à 76 dB(A) en journée et de 65 à 71 dB(A) la nuit.
- Au niveau du Conseil Général, elle est classée en catégorie 2, c'est-à-dire qu'elle génère un niveau sonore de 76 à 81 dB(A) en journée et de 71 à 76 dB(A) en nuit.

Les **nouvelles constructions** situées dans les secteurs de nuisance doivent **respecter des dispositions techniques de protection** contre le bruit.

Etude L111.1.4

Commune de Saint Lô

4. Site «Extension de Neptune 2»

Etude L111.1.4

Secteur « Extension
de Neptune 2 »

4.1 diagnostic du site

4.1.1.1 Situation

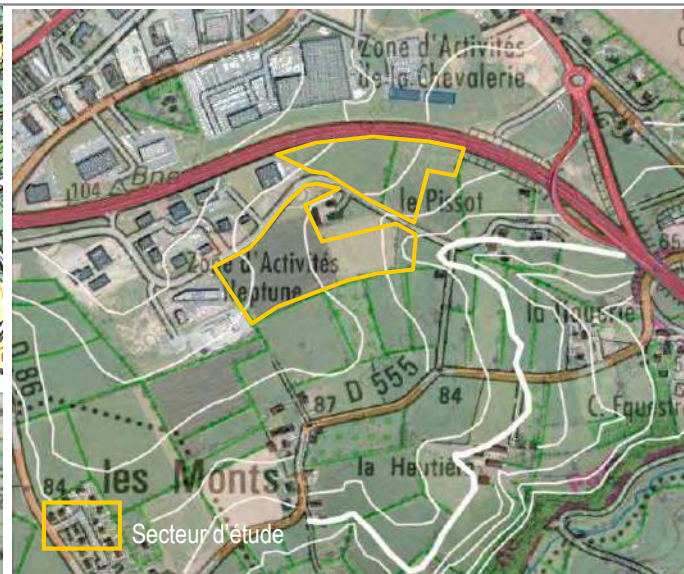
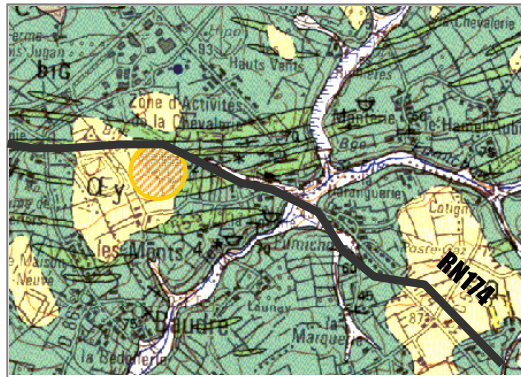


Le secteur d'étude comporte 2 sous-secteurs:

- Un premier secteur au Nord qui concerne les parcelles 616, 620, 622, 628 et 633.

- Un deuxième secteur au Sud qui concerne les parcelles 685, 674, 679, 49, 152 et la moitié Ouest de la parcelle 150. L'ensemble du secteur représente une superficie de 8,3Ha

4.1.1.2 Géologie, Topographie et hydrographie



Un des bassins tampons de Neptune2



Géologie:

Schiste et grès du Briovérien

Topographie:

Le secteur d'étude se trouve sur le versant Nord de la Vallée du Fumichon. La RN 174 descend le versant Sud de cette même vallée quasiment orthogonalement au secteur d'étude.

Le secteur épouse une pente de 5% environ.

Le chemin du Pissot est quant à lui un ancien chemin creux qui a été élargi. Le talus Nord du chemin s'élève rapidement de 4 à 6.00m

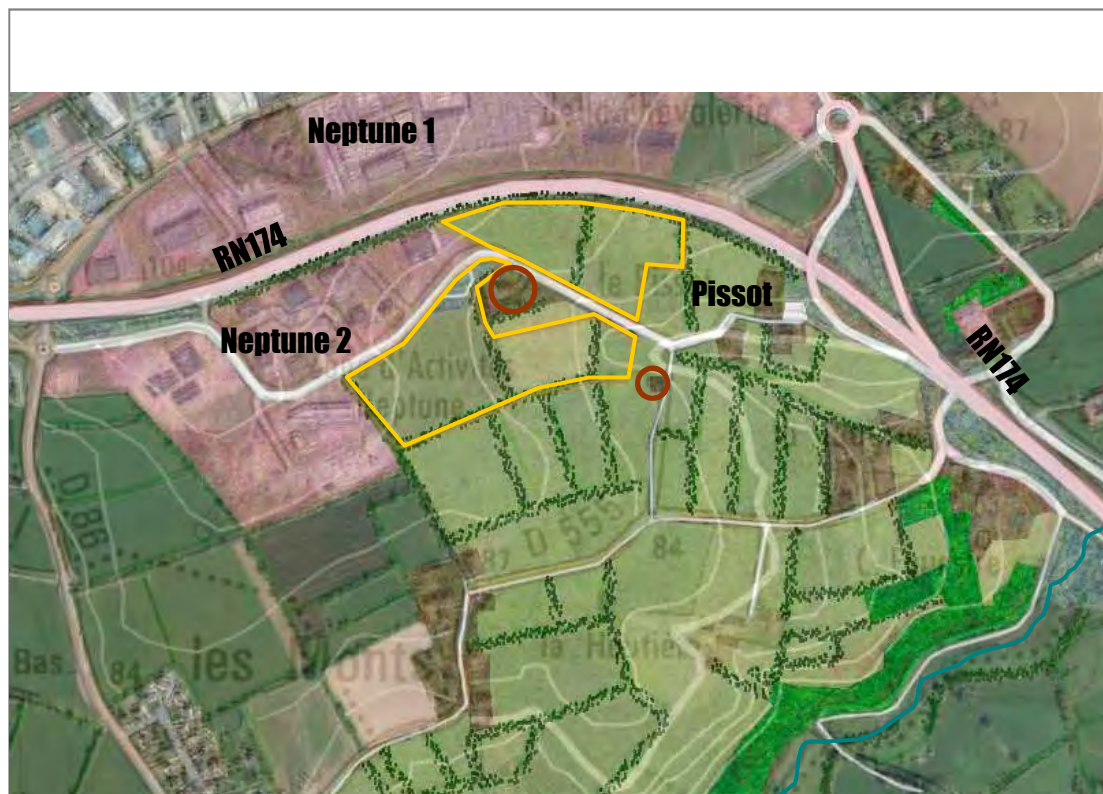
Hydrographie:

Site sensible du fait de sa pente et de la proximité de la rivière du Fumichon. Il faudra veiller au bon tamponnement des eaux du secteur.

La voie de desserte est cernée de part et d'autre de larges bernes en herbe et fossé ou noue. Un bassin tampon recueille les eaux pluviales des espaces publics.

Les eaux pluviales des toitures des lots sont quant à elles gérées à la parcelle.

4.1.1.3 Occupation du sol



	Secteur d'étude		Prairie ou culture		Courbes de niveau
	Zone artisanale jouxtant le projet		Haie bocagère		Rivière du Fumichon
	Secteur habité		Bosquet ou peupleraie		
	Secteur habité en limite quasi-directe avec le secteur d'étude				

La zone d'étude est composée de parcelles agricoles en **prairie** permanente et de **parcelles cultivées**.

Les parcelles sont accompagnées de **haies** de bonne qualité tant au regard écologique qu'au regard du paysage.

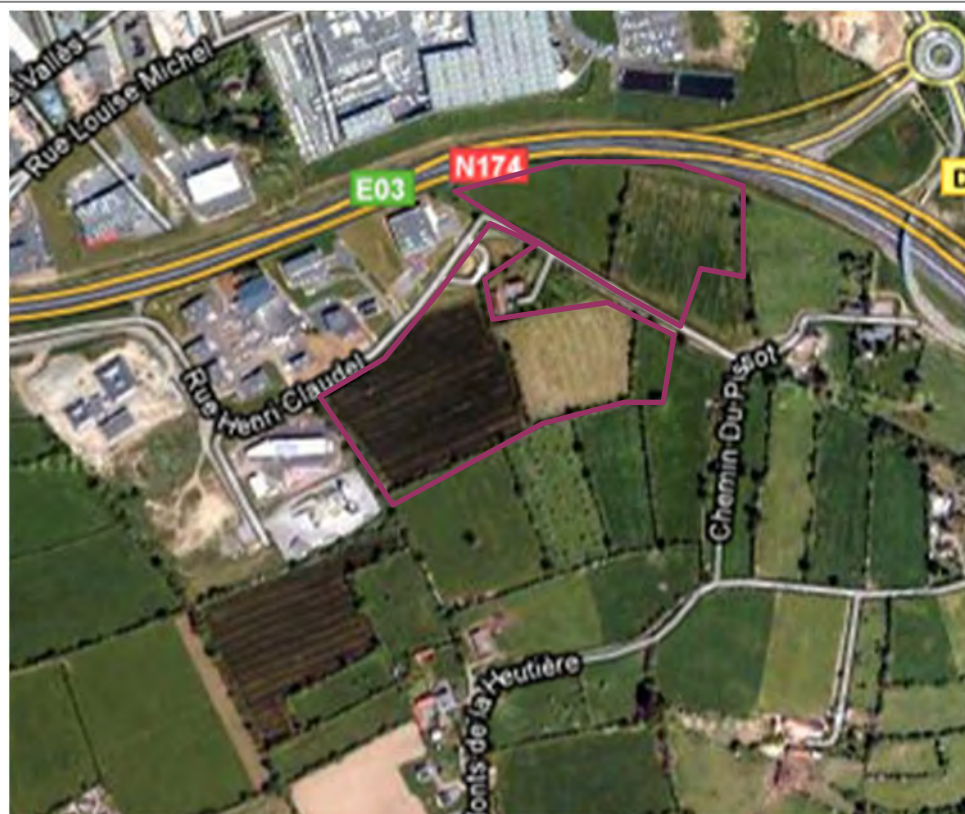
Ces haies sont plantées sur talus.

La limite Nord du secteur avec la RN174 est plantée d'une haie sur haut talus. Cette haie est constituée de petits arbres.

Le secteur d'étude jouxte le **parc d'activités Neptune 2**.

Tout proche du secteur d'étude, il y a également des **petits regroupements d'habitat** ancien (dont le hameau du Pissot). Deux d'entre eux sont presque en limite directe avec le secteur d'étude (cf cercle marron).

4.1.2.1 Typologie des voies



La RN174

Le secteur d'étude ne bénéficie d'aucun accès direct depuis la RN174.



Rue Henri Claudel

Le secteur est desservi par la rue Henri Claudel. Celle-ci fait office de voie de desserte interne de la zone d'activités Neptune 2 et constituera le principal accès à la future zone.

Cette voie a un caractère relativement rectiligne et à un gabarit (20m de largeur) dimensionné pour desservir la future zone d'activités.

Cette voie débouche sur le chemin du Pissot qui est interdit à la circulation sauf pour les résidents. A la fin de rue Henri Claudel, un aménagement de voie a été réalisé afin de permettre aux véhicules de faire demi-tour.

Chemin du Pissot

Le chemin rural du Pissot dessert le nord du secteur et rejoint la rue de Henri Claudel. Il s'agit d'un chemin rural permettant d'accéder au village du Pissot situé en contrebas de la zone d'étude.

Ce chemin de desserte locale est interdit à la circulation sauf pour les résidents; un panneau de signalisation est installé au début du chemin. Encaissé, il est entouré de part et d'autre de talus relativement haut.

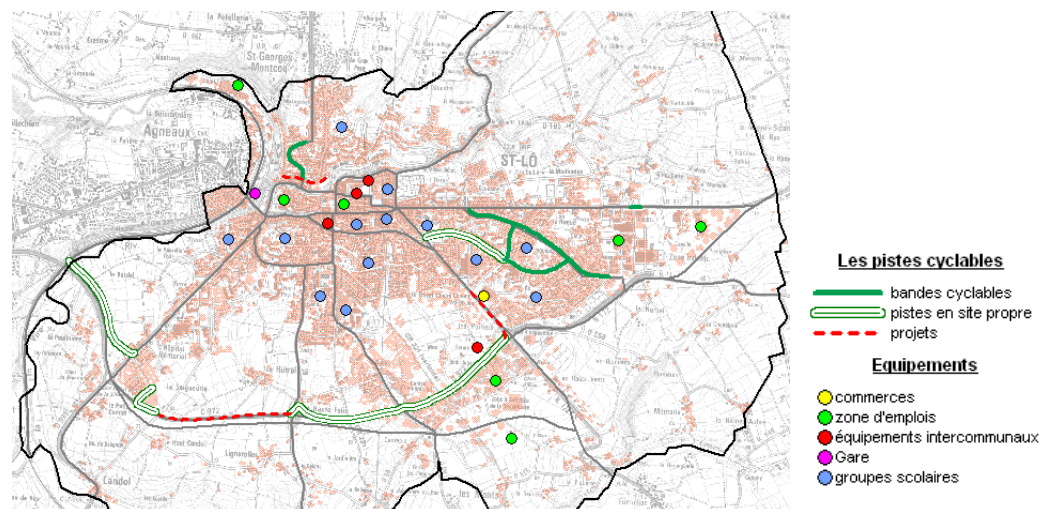
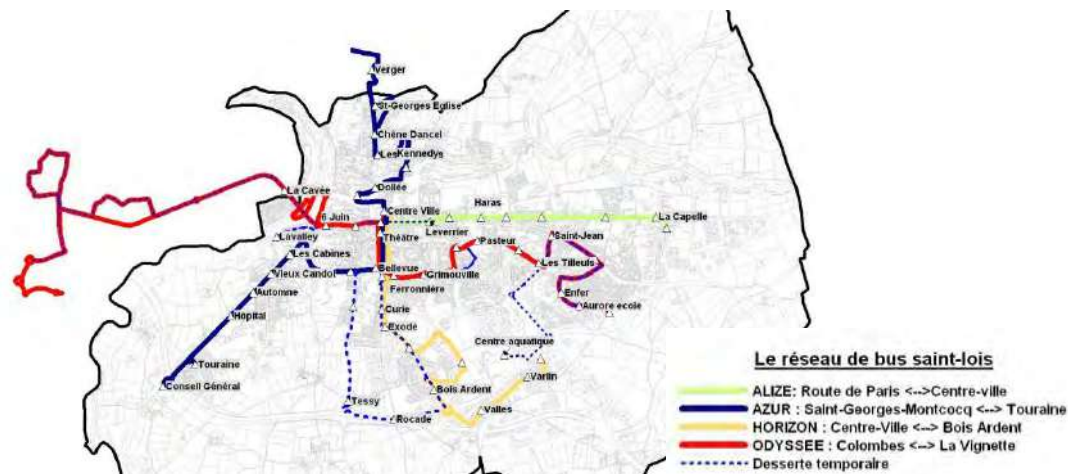
4.1.2.2 Autres transports

Transport en commun

Le secteur ne bénéficie pas d'une desserte en bus. L'arrêt de bus le plus proche se situe à plus de 500m au niveau du parc d'activités de la Chevalerie. De plus, la présence de la RN174 constitue une barrière pour le passage des piétons entre la zone et l'actuel parc d'activités. Aucun aménagement (passerelle) n'existe pour faciliter les déplacements piétons.

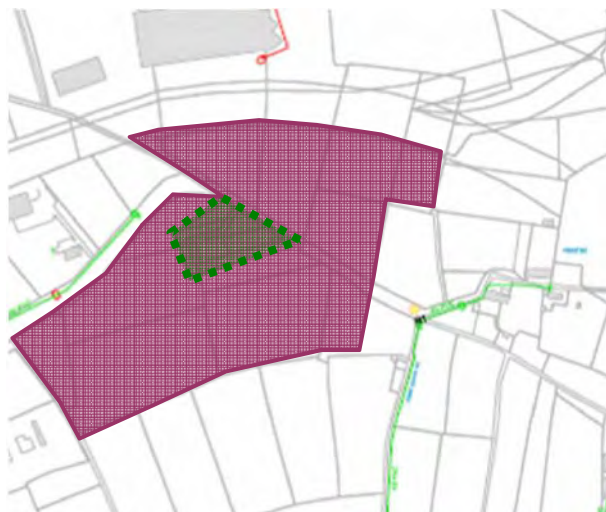
Piste cyclable

La commune de Saint-Lô est dotée de plusieurs pistes cyclables. Aucune ne passe à proximité du secteur d'études. La piste du Boulevard de Strasbourg se situe à environ 500m. De plus, la présence de la RN174 constitue une barrière pour le passage des cyclistes entre la zone et l'actuel parc d'activités. Aucun aménagement (passerelle) n'existe pour faciliter les déplacements vélos.



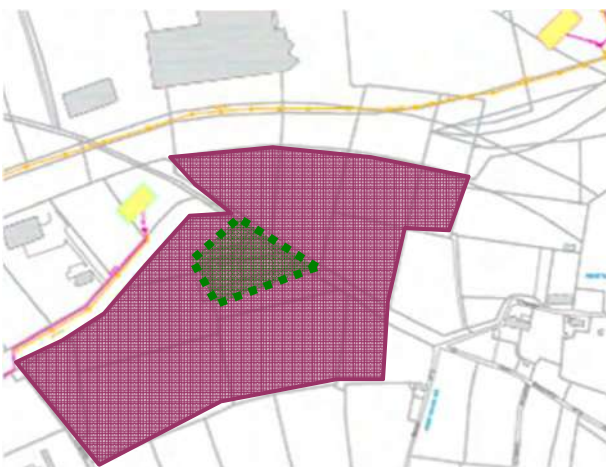
4.1.3.1 Desserte par les réseaux

Réseau Eau Potable



-  Secteur d'étude
-  Bas service
-  Haut service
-  SYMPEC
-  63 diamètre de la canalisation
-  PVC matériau

Réseau Eaux usées



-  Secteur d'étude
-  canalisation du réseau d'eaux usées
-  250 diamètre de la canalisation
-  PVC matériau

Eau potable: Desserte ne présentant pas de problèmes

Assainissement: Prévoir au moins un poste de refoulement

Eaux pluviales: Prévoir des dispositifs limitant le rejet

Fibre optique: Le secteur est desservi

4.1.4.1 Vues sur le secteur depuis la RN174



Du fait du relief, le secteur est soumis à de **nombreuses vues depuis la RN174 en venant du Sud**, sur près de 2 km.

A contrario, lorsqu'on longe les parcelles sur la RN174, par le Nord, le secteur d'étude, hormis sa frange (en hiver), n'est pas visible

Depuis la longue séquence au Sud:

Certaines des parcelles préposées au projet sont aujourd'hui directement visibles depuis la RN, d'autres se font plus discrètes, à l'abri de leur haie bocagère. Cependant, des constructions sur ces dernières parcelles sont également susceptibles d'être soumises aux vues (fragilité des haies, reliefs, hauteurs du bâtiment...).

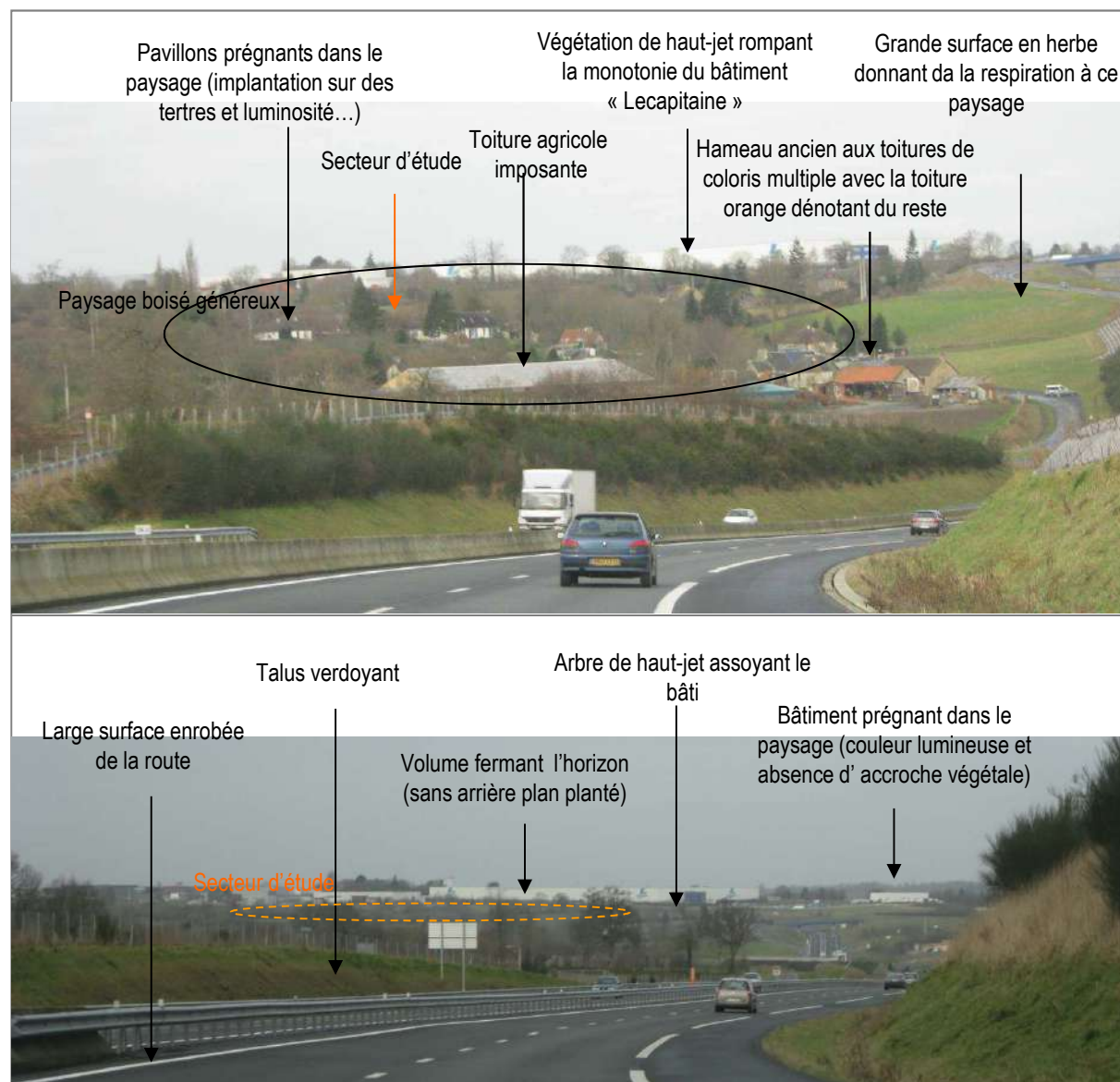
Il faut donc veiller à la bonne intégration des futures entreprises dans le paysage.

En longeant le site par le Nord:

Avec une haie plantée en sommet d'un haut talus, le regard porte peu aujourd'hui, même en hiver, sur les futures parcelles à urbaniser.



4.1.4.2 Analyse d'un tableau paysager

**Éléments majeurs de ce paysage:**

Le végétal: Le végétal a un rôle très important sur les paysages ci-contre analysés: Il cadre, il assoie ou atténue (en arrière plan) l'impact du bâti dans le paysage. Aussi les espaces en herbe donne une respiration à ces paysages confus.

L'implantation:

En sommet ou sur des remblais, le bâti récent se décroche plus nettement du paysage tandis que l'habitat traditionnel semble faire corps avec lui.

Les couleurs:

Des couleurs trop vives (orange) ou trop lumineuses (pavillons blancs, entreprise Lecapitaine, toiture agricole) attirent le regard et jurent avec le contexte bocager.

L'architecture:

Sur de telles pentes, les toitures sont fortement exposées au regard. Les volumes simples et l'absence de toiture pour les bâtiments d'activités sont appréciés.

4.1.4.3 Analyse de tableaux paysagers

Regard sur Neptune 2



En longeant la RN174, une bonne intégration des volumes dans le profilé de la haie

Depuis le lointain, des volumes et couleurs qui se fondent bien dans le paysage bocager



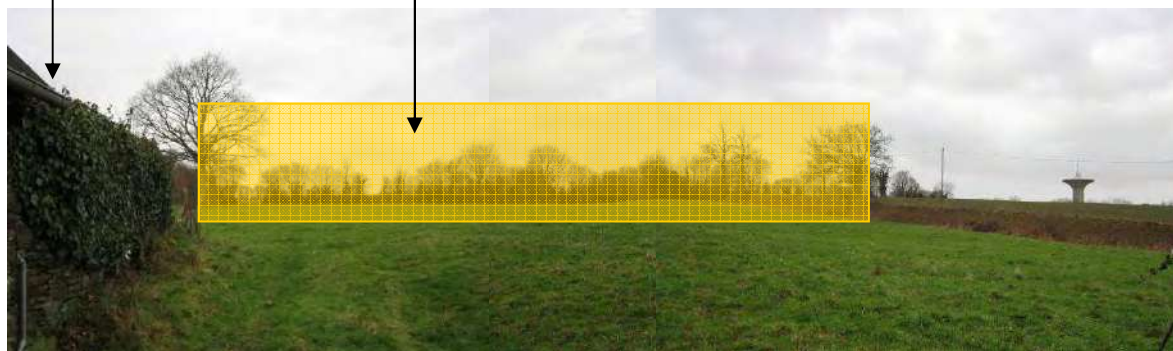
Du fait de la **végétation**, de la **sobriété de ses volumes** et du **camaïeu de couleurs** grisées, la zone d'activités Neptune 2, qui longe directement le secteur d'étude, est relativement bien intégrée dans le grand paysage.

4.1.4.4 Vues sur le secteur depuis les hameaux limitrophes

1.Parcelle 150

Maison habitée

Impact du projet



2.Parcelle 150 depuis le hameau du Pissot

A la sortie du hameau du Pissot, de nouveau une vue sur la parcelle 150



La moitié Nord de la parcelle 150 présente une proximité avec les secteurs habités:

Au sortir du hameau du Pissot, elle s'offre pleinement dans le champ visuel (2). Elle jouxte directement la petite maison ancienne qui borde le chemin rural n°7 (1).

De même les parcelles 685 et 674 jouxtent directement la maison d'habitation assise sur la parcelle 45. (NB: la parcelle 685 accueille aujourd'hui le bassin tampon recevant une parties des eaux pluviales de Neptune 2. Il est donc peu vraisemblablement que cette parcelle ait une autre destination).

Depuis le hameau du Pissot

Projet à l'arrière de la haie existante
Pas d'impact visuel



4.1.4.5 L'architecture d'activités à Neptune 2



Petits volumes de formes simples (parallélépipèdes à toit-terrasse) Nuances de gris. Enseignes discrètes bien que colorées



Style pavillon avec toiture à 4 pans et matériaux « nobles »



Important volume parallélépipède blanc avec un jeu architectural en façade

Grands volumes brisés par des annexes ou un jeu de formes. Petite touche de couleur vive.



Le règlement du lotissement de la zone Neptune 2 impose « une simplicité de volume, une unité de structures et de matériaux allant dans le sens d'une bonne économie générale et d'une bonne intégration dans le paysage.

Les façades doivent présenter une unité architecturale sur toutes les faces des bâtiments et les matériaux doivent être choisis parmi ceux vieillissant bien ».

Les teintes des bâtiments doivent favoriser leur insertion dans la zone et leur intégration dans le paysage ».

« La hauteur des bâtiments professionnels ne doit pas excéder 12 m »

4.1.4.6 L'urbanisme d'activités à Neptune 2

Inscription du bâti par une haie comprenant des arbres de haut-jet



Un cadre bocager qui donne une qualité de vie au site

Organisation du bâti en cour



Une organisation en cour qui dégage un endroit calme à l'abri de la RN 174 et qui offre un espace de rencontre



Depuis la RN 174, les bâtiments visibles de Neptune 2 semblent comme alignés.

Les bâtiments longeant la RN174, présente **un recul de 35m par rapport à l'axe de la Route Nationale**. Ces bâtiments semblent alignés sur un même axe. Il serait souhaitable de d'être dans la continuité de cette implantation avec le nouveau secteur à urbaniser.

« Cette marge de recul avec la RN 174 sera obligatoirement plantée et engazonnée et ne pourra accueillir de stationnement, ni d'aire de stockage, ni de voie de circulation automobile » *Extrait du règlement de lotissement du Parc d'activités Neptune 2*

4.1.4.7 L'architecture d'habitat

Maison de schiste et de tuile sur la parcelle arborée n°45



Maison de schiste et ardoise au hameau du Pissot



Maison de schiste avec pignon sur le chemin n°7

Les environs du secteur sont ponctués d'habitations vernaculaires, de schiste, d'ardoise, de tuiles oranges (non typiques) ou de briques pour les détails...

Ces maisons sont regroupées en hameau (Pissot); implantées en pignon (maison longeant le chemin rural N°7) ou bien implantées en milieu de parcelle généreusement arborée (maison de la parcelle 45).

4.1.4.8 Le végétal



Haies constituées de petits arbres en mitoyenneté de parcelles



Des arbres de haut-jet animent les limites du chemin du Pissot



Les haies mitoyennes des parcelles sont le plus souvent composées de **petits arbres** plantés densément (noisetier principalement, sureau, aubépine et prunellier).

Les **arbres de haut jet** se retrouvent quant à eux **sur les bords de chemins et route** (chêne, frêne, hêtre)

On appréciera dans le projet d'urbanisation du site de retrouver des arbres de haut-jet pour asseoir les bâtiments dans le grand paysage.

Etude L111.1.4

Secteur « Extension
de Neptune 2 »

4.2. PROJET URBAIN: présentation et justifications

4.2.1.1 Schéma d'intention général



-  Secteur d'étude
-  Courbes de niveau du site
-  Bande d'implantation à 35m de l'axe de la RN174
-  Principe de desserte en impasse
-  Haie bocagère à conserver
-  Haie bocagère à créer
-  Bassin tampon existant à conserver

4.2.1.2 Les circulations

- | | | | |
|---|---|---|------------------------------------|
|  | Secteur d'étude |  | Principe de desserte en impasse |
|  | Courbes de niveau du site |  | Haie bocagère à conserver |
|  | Bande d'implantation à 35m de l'axe de la RN174 |  | Haie bocagère à créer |
| | |  | Bassin tampon existant à conserver |

Les circulations:

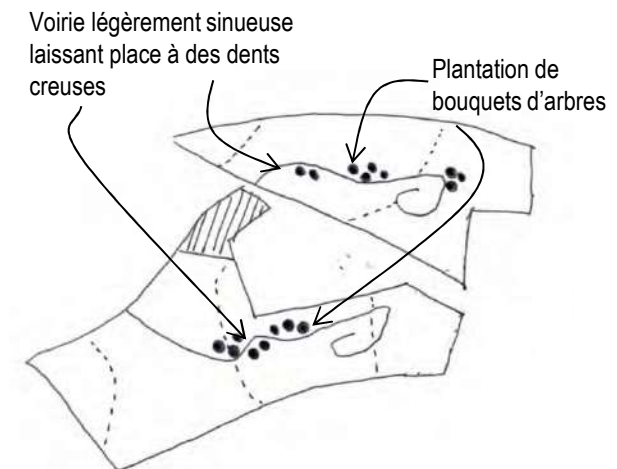
Tout accès à la RN174 est interdit

Chacun des 2 sous-secteurs comprend un seul accès.

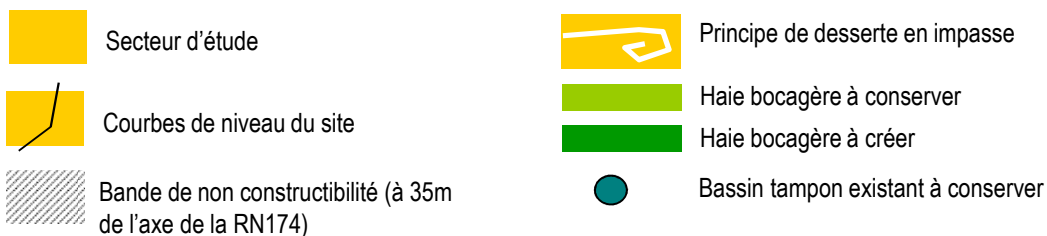
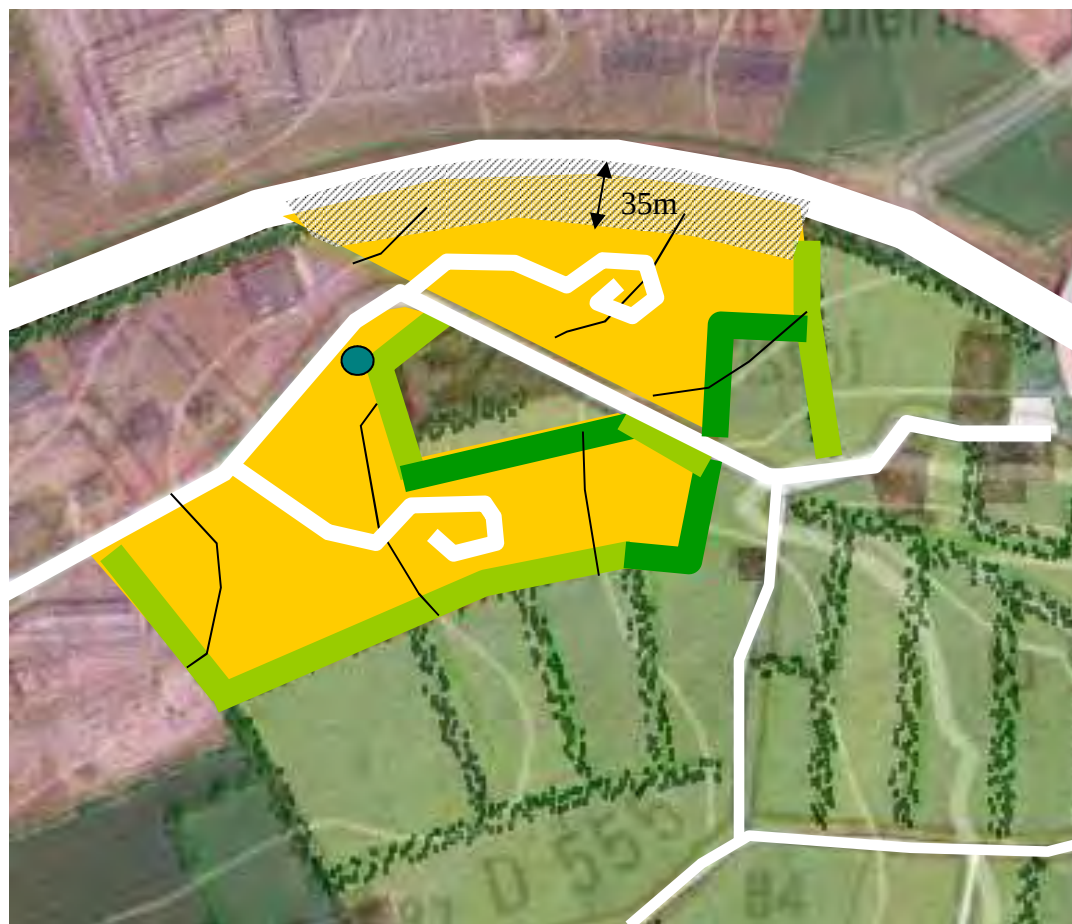
Celui-ci est traité en impasse (ou cour, à l'exemple de Neptune 2).

Pour une meilleure intégration paysagère depuis le lointain, les voies, lorsqu'elles sont dans le sens de la pente, présentent de légères sinuosités qui laissent place à de l'espace pour des plantations d'arbres (cf schéma ci-dessous)

NB: il faudra veiller à la desserte des ouvrages de rétention des eaux pluviales.



4.2.1.3 L'implantation du projet



La **marge de recul** des bâtiments par rapport à la RN174 sera de **35m**; cette bande de non-constructibilité sera obligatoirement engazonnée et ne pourra accueillir de stationnement, ni aire de stockage, ni voie de circulation automobile.

Les **aires de stationnement** et de stockage seront implantées à la discrétion de la RN174. Si cela n'est pas possible, elles seront cernées d'une haie ou un autre principe d'intégration par le végétal.

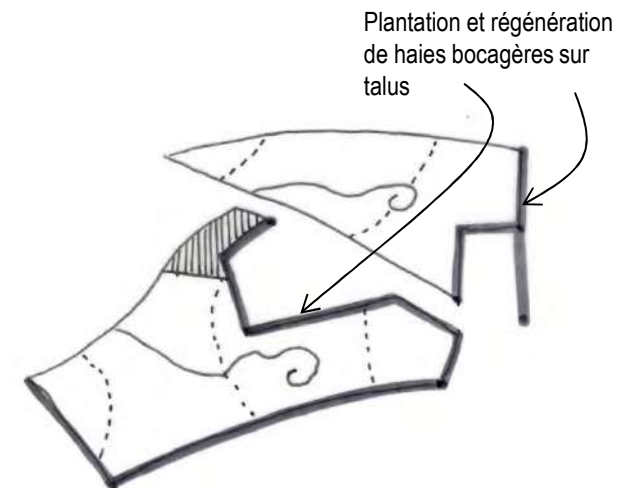
4.2.1.4 Intégration par le végétal



Pour une intégration du projet depuis le lointain:

-les **limites du secteur** sont plantées de haies sur talus présentant les 3 strates de végétation: la strate basse de la petite flore et des graminées, des petits arbres et arbres de haut jet (cf schéma ci-dessous)

-afin de permettre l'intégration du bâti depuis le lointain, **chaque parcelle** lotie sera plantée d'arbres de haut jet typiques du bocage (chêne pédonculé, frêne commun, hêtre commun) sur au moins 5% de sa surface



4.2.1.5 Architecture et urbanisme

- | | | | |
|---|---|---|------------------------------------|
|  | Secteur d'étude |  | Principe de desserte en impasse |
|  | Courbes de niveau du site |  | Haie bocagère à conserver |
|  | Bande d'implantation à 35m de l'axe de la RN174 |  | Haie bocagère à créer |
| | |  | Bassin tampon existant à conserver |

Les bâtiments présenteront une simplicité de volume, une unité de structure, et de matériaux allant dans le sens d'une bonne économie générale et d'une bonne intégration dans le paysage.

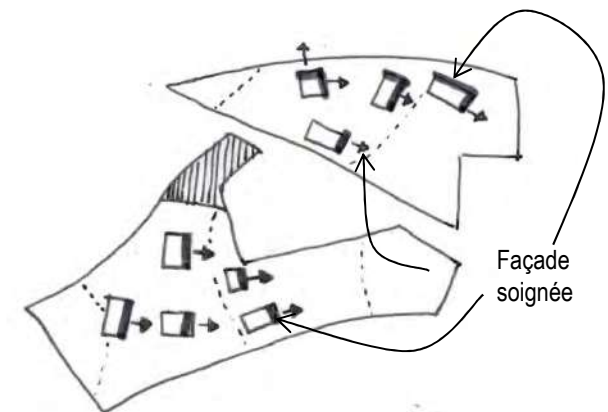
La hauteur des bâtiments n'excèdera pas 12.00m

Les faces des bâtiments visibles depuis les voies de circulation existantes seront particulièrement soignées

Les toitures à pentes sont interdites.

Les **teintes** des bâtiments doivent favoriser leur insertion dans la zone et leur intégration dans le grand paysage (gamme de gris allant du gris clair au gris foncé)

Les **enseignes** seront intégrées à la façade. C'est à dire qu'elles ne dépasseront pas de l'acrotère.



4.2.1.6 Gestion des eaux pluviales

Pour limiter l'impact de l'ouvrage de réception des eaux pluviales (bassin tampon):

- les eaux de toitures de chaque lot seront recueillies et évacuées sur le fond de la parcelle concernée
- les voiries seront accompagnées de fossés ou noues
- le ou les bassins tampons créés seront végétalisé(s)

Etude L111.1.4

Secteur « Neptune 2 »

**4.3. PROJET
URBAIN et son
impact (au regard
des 5 critères
retenus par la loi)**

CRITERES	Dispositions réglementaires
Au regard des nuisances liés au bruit et à la gestion des eaux pluviales	Article 6 – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques Les constructions seront implantées à une distance minimale de 35 mètres par rapport à l'alignement de la RN174. Application de la réglementation sur l'isolement phonique des constructions et installations autorisées dans la zone (arrêté préfectoral du 6 juillet 1999) Article 4 – Conditions de desserte des terrains par les réseaux publics <u>Eaux pluviales</u> Les eaux pluviales des toitures non polluées seront en priorité recueilli par infiltration des sols et, dans l'hypothèse d'une qualité de sol inadaptée à l'infiltration, par rejet vers le milieu récepteur. Les eaux pluviales des voies seront récoltées dans des noues ou fossés situés en bordure des voies. Les bassins tampons nouvellement créés seront systématiquement végétalisés.
Au regard de la sécurité	Article 3 - Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées Les accès directs sur la RN174 et le chemin du Pissot sont interdits. Les accès directs des constructions seront interdits sur la rue Henri Claudel et le chemin du Pissot. Les voies en impasse doivent être aménagées dans la partie finale afin de permettre le retournement des véhicules, y compris des poids lourds. Les voies de desserte privilégieront une intégration harmonieuse à la pente naturel du terrain. Les ouvrages de réception des eaux pluviales seront desservis.

CRITERES	Dispositions réglementaires
Au regard de la qualité architecturale et de l'urbanisme	Article 6 – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques Les constructions seront implantées à une distance minimale de 35 mètres par rapport à l'alignement de la RN174. Article 10 – Hauteur maximale des constructions La hauteur, en tout point de la construction, ne devra pas excéder 12 m par rapport au sol naturel avant travaux <i>et cela dans le but que les constructions nouvelles s'insèrent de façon harmonieuse dans leur environnement.</i> Article 11 – Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords Les bâtiments présenteront une simplicité de volume , une unité de structure, et de matériaux allant dans le sens d'une bonne économie générale et d'une bonne intégration dans le paysage. <i>Cette règle vise à une unité dans l'aspect extérieur des constructions.</i> <u>Façades</u> Les façades doivent présenter une unité architecturale. Les teintes des bâtiments doivent favoriser leur intégration dans la zone et dans les paysages. La couleur des façades appartiendra à un camaïeu de gris allant du gris clair à l'anthracite. Les matériaux naturels seront autorisés (bois). Des teintes différentes pourront être autorisées pour les enseignes et les détails architecturaux. Ces teintes différentes ne représenteront pas plus de 10% de la surface de la façade principale. Les parties visibles depuis les voies publiques existantes seront traitées avec le plus grand soin. <u>Enseignes</u> Les enseignes seront intégrées aux façades des constructions et ne pourront dépasser l'acrotère. <u>Toitures</u> Les toitures à pentes sont interdites. <u>Clôtures</u> Les limites de la zone seront plantées de haies sur talus présentant trois strates de végétation. Les clôtures sur rue doivent être traitées avec soin et en harmonie avec le volume principal édifié sur la parcelle.

CRITERES	Dispositions réglementaires
Au regard de la qualité des paysages	Article 13 – Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres et de plantations Les haies repérées sur le plan de zonage du P.L.U (au titre de l'article L123.1.7 du CU) devront être impérativement conservées et régénérées. La marge de recul des bâtiments par rapport à la RN174 sera engazonnée. Chaque parcelle comprendra au minimum 5% d'espaces plantés d'arbres de haut-jet typique du bocage (chêne pédonculé, <i>Quercus robur</i>; Frêne commun, <i>Fraxinus excelsior</i>; Hêtre commun, <i>Fagus sylvatica</i> Article 6 – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques La marge de recul des bâtiments par rapport à la RN174 ne pourront accueillir ni du stationnement, ni des aires de stockage, ni des voies de circulation. Les aires de stationnement et de stockages seront dans la mesure du possible dissimulées de la vue depuis la RN174. A défaut, des plantations permettront leur intégration.

Etude L111.1.4

Commune de Saint Lô

**5. Site «Conseil
Général»**

Etude L111.1.4

Secteur «Conseil
Général »

5.1 DIAGNOSTIC DU SITE

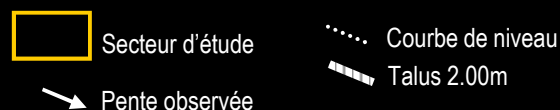
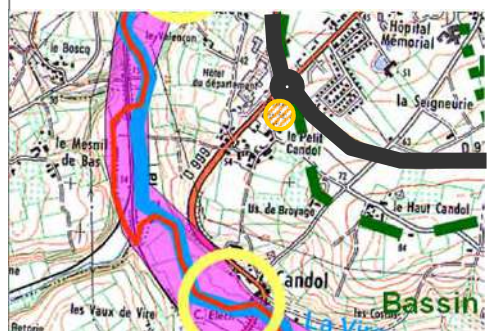
5.1.1.1 Situation



Le secteur d'étude concerne les parcelles 296 et une partie de la 219. Soit une superficie de 1,2 Ha. Ces parcelles font face à la Maison du Département de laquelle elles sont séparées par la route de Candol.



5.1.1.2 Géologie, Topographie et hydrographie



Géologie:

Schiste et grès du Briovérien

Topographie:

Le secteur d'étude se trouve en sommet de plateau et surplombe la RN174 (avec un talus de plus de 4m)

Le secteur est **quasiment plat** il est cerné au Sud et à l'Ouest de talus de 2 m environ.

Hydrographie:

Le site ne présente pas de problème majeur. Les eaux du site devront être gérées sur la parcelle.

La pente s'oriente selon un axe Sud Est/Nord Ouest

5.1.1.3 Occupation du sol et végétation



	Secteur d'étude		Parking		Alignement d'érables
	Secteur habité		Largeur en herbe		Alignement de tilleuls
			Bosquet ou friche		Magnolias grandiflora

Le secteur d'étude se trouve le long d'une bretelle d'accès à la RN174 et le long de la RD999, route de Candol.

La zone d'étude est une vaste aire stabilisée qui accueille aujourd'hui le trop plein de véhicules du Conseil Général.

On est ici sur une **entrée de Saint Lô**, avec à gauche, la Maison du Département et ses abords généreusement plantés et à droite, les parcelles d'étude complètement nues. Le **bosquet** cadrant l'entrée du chemin de la ferme du petit Candol est très **intéressant**: Il marque bellement la porte d'entrée de la ville et il isole la ferme de la route de Candol.

5.1.2.1 Typologie des voies



La RN174

L'accès au secteur par la RN174 se fait par la bretelle d'accès existant depuis le rond-point de la Liberté.



L'aménagement du rond-point de la liberté sécurise l'accès à la zone et permet de réduire la vitesse de circulation aux abords du secteur d'études

La route de Candol

Le secteur est également desservi par la route de Candol. Il s'agit d'une entrée secondaire sur la commune de Saint-Lô par le sud. Elle se prolonge au-delà du rond-point de la Liberté par la rue Dunant (entrée sud de la ville).

Cette voie a un caractère rectiligne le long de la zone. L'aménagement d'un rond-point entre le secteur et le Conseil Général permet de réduire la vitesse des véhicules et d'accéder facilement aux parcelles concernées.

D'après la carte des accidentologies de la DDE de la Manche, deux accidents ont eu lieu au niveau du rond-point de la Liberté entre 2002 et 2006.

5.1.2.2 Autres transports

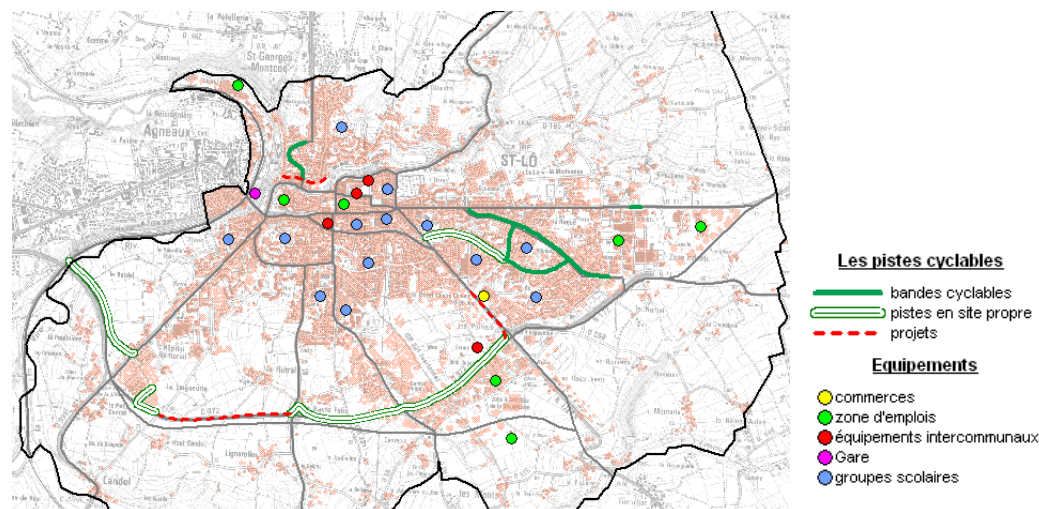
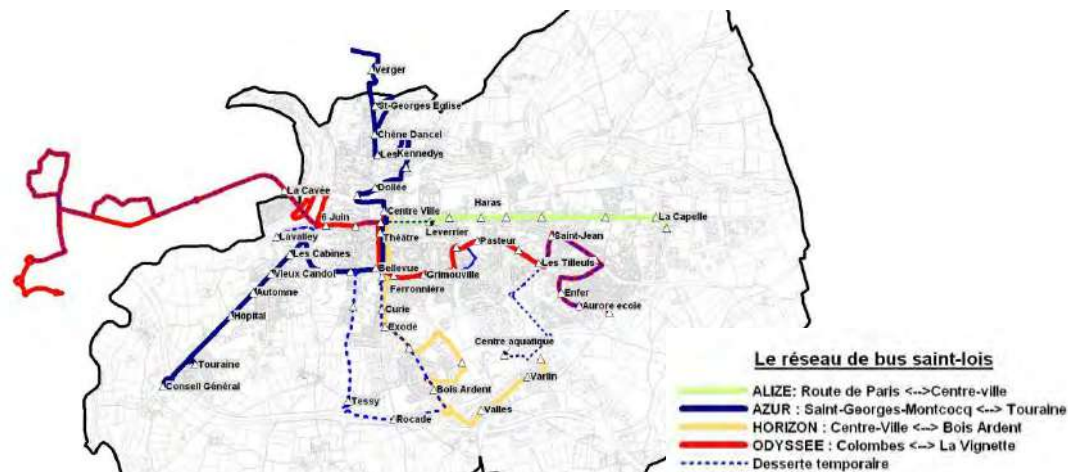
Transport en commun

Le secteur bénéficie d'une desserte en bus régulière (ligne Azur). L'arrêt de bus Conseil Général, qui est le terminus de la ligne, se situe à proximité immédiate de la zone. Ce dernier ne bénéficie d'un passage régulier. L'arrêt de Touraine, situé à 350m environ à une meilleure fréquence de passage (tous les 30mn).

La ligne de bus permet de relier les centre-ville de Saint-Lô en 12 mn et de Saint-Georges-Montcocq en 25mn.

Piste cyclable

La commune de Saint-Lô est dotée de plusieurs pistes cyclables. Les pistes les plus proches du secteur d'études se terminent sur la rue Dunant et le Boulevard de Strasbourg. Aucune ne permet de relier directement le centre-ville de Saint-Lô.



5.1.3.1 Desserte par les réseaux

Réseau Eau Potable



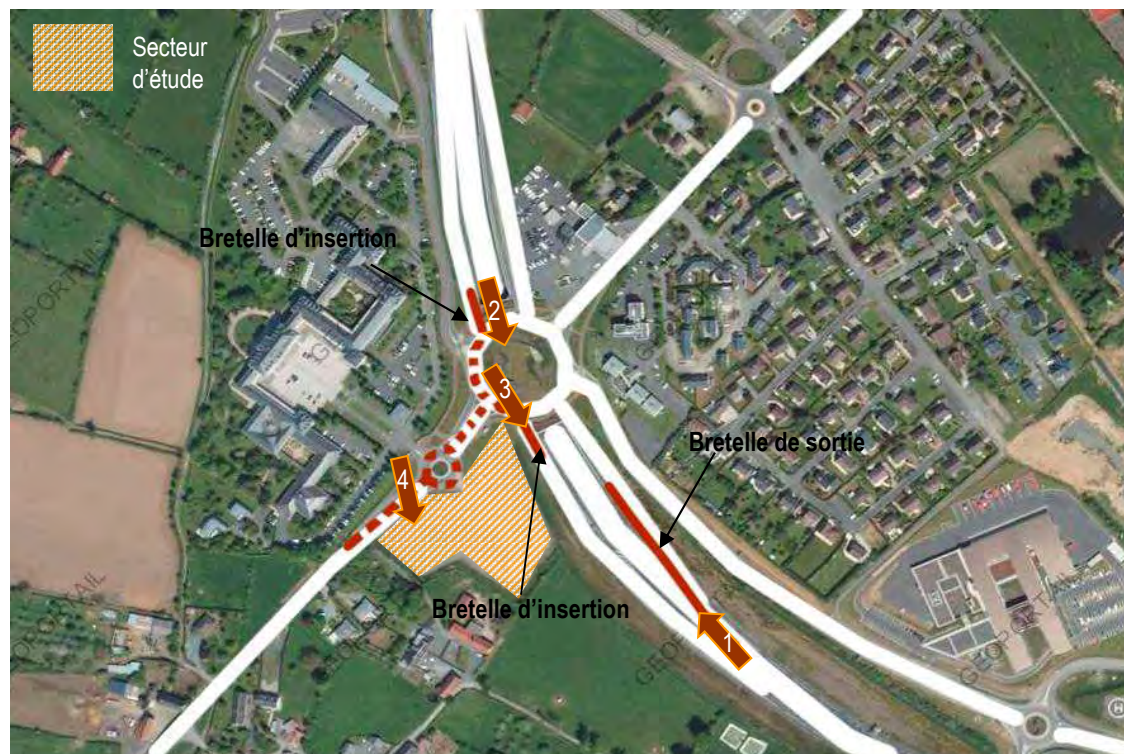
Eau potable: Pas de problème pour desservir le secteur

Assainissement: Pas de desserte actuellement. Raccordement complexe et très coûteux (sauf à se raccorder sur le réseau interne de la Maison du Département)

Eaux pluviales: Prévoir des dispositifs limitant le rejet

Fibre optique: Pas de problème de raccordement

5.1.4.1 Vues sur le secteur depuis la RN174



Le secteur est soumis à quelques vues (sur de courtes séquences) depuis la RN174:

- En venant du Sud, depuis la bretelle de sortie de la RN174 et un peu avant celle-ci
- En venant du Nord à l'arrivée sur le rond point du Département
- En venant du Nord au tout début de la bretelle d'insertion

Depuis les voies annexes:

- Sur la route de Candol, on longe la parcelle d'étude à sa hauteur-même
- sur le Rond Point du Département

 Vue sur le secteur depuis la RN174
(et ses bretelles)

 Vue sur le secteur depuis
les routes annexes

Photo 1



Photo 2



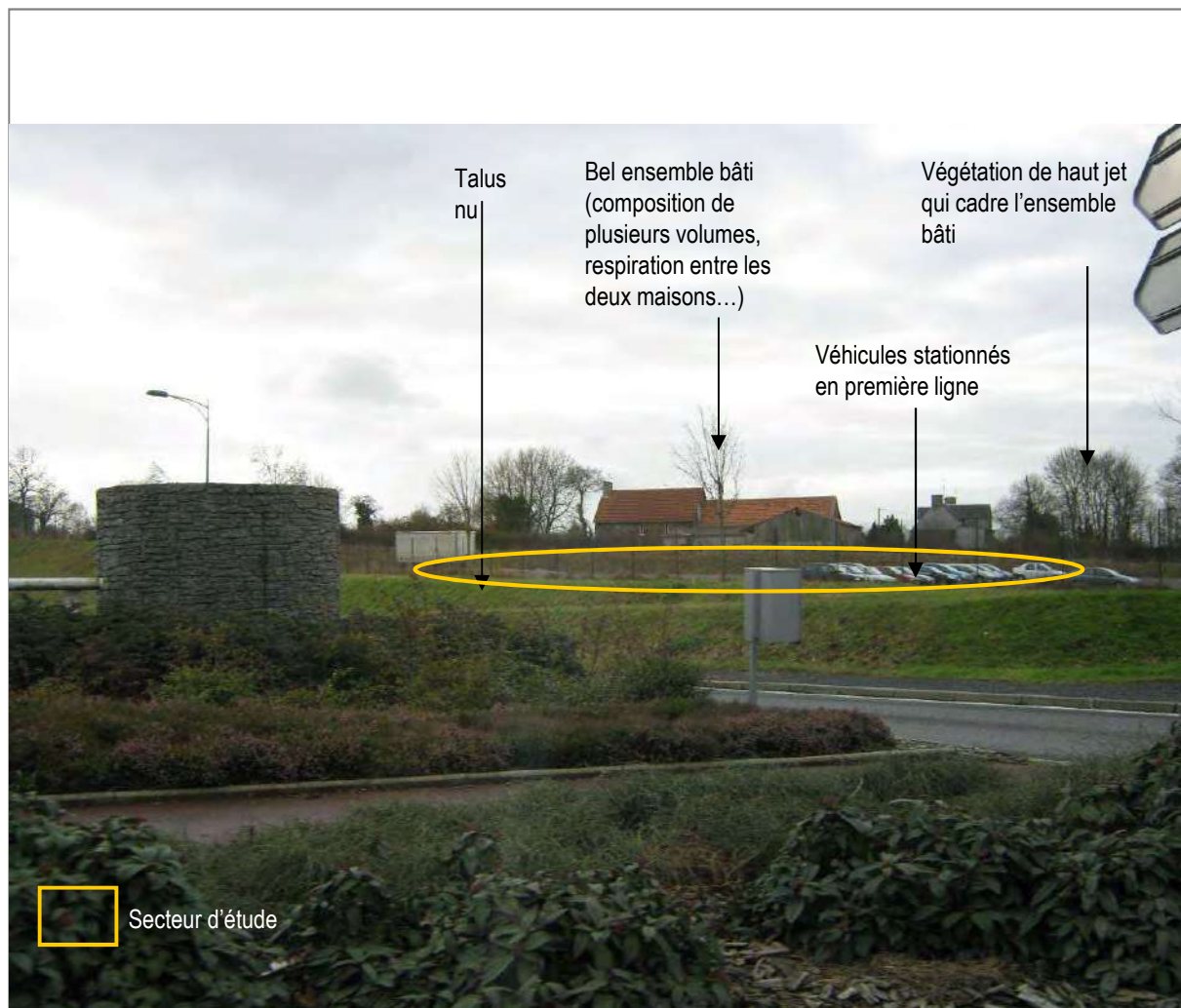
Photo 3



Photo 4



5.1.4.2 Analyse d'un tableau paysager

**Éléments majeurs de ce paysage:****Ensemble bâti et végétal:**

Une belle composition en fond de tableau avec les constructions anciennes organisées en cour et offrant une diversité de volumes. Un cadrage du tout par des arbres de haut-jet

Les véhicules stationnés:

En premier plan, présence peu heureuse des véhicules stationnés sur ce parking provisoire.

NB: Le projet aura un fort impact depuis le rond point.

5.1.4.3 Architecture et urbanisme

Une certaine recherche de jeux de volumes



Effet monumental et jeux de volumes (R+2 et R+2+ combles)



Jeux de volumes sur le bâti vernaculaire



La cour composée de la Maison du Département avec un dégagement du bâti en entrée



Différents types de volumes: le R+2+ combles du bâtiment principale, le R+1 ou R+ combles des annexes



5.1.4.4 Le végétal

Talus en limite du secteur d'étude et de la RN174



En face de la parcelle, de l'autre côté de la RN, talus planté de genêts



Frange entre la voie et la MSD: un grillage, une haie basse de persistant, un alignement d'érables sur une large étendue en herbe

Le long de la voie, des séquences plantées de Magnolias grandiflora



Une entrée de ville végétale avec un bosquet qui marque le passage entre ville et campagne et un alignement d'érables du côté de la MDD...



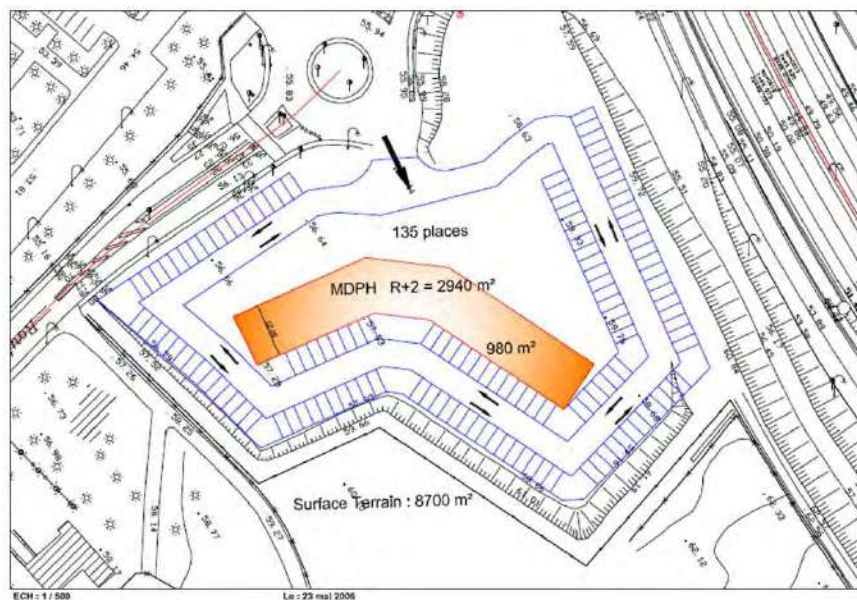
Bosquet faisant porte le long de la route de Candol



Etude L111.1.4

Secteur « Conseil
Général »

5.2. PROJET URBAIN: présentation et justifications



Des projets tournés autour du stationnement (besoin de 135 places).

Les propositions quant à l'implantation du bâtiment reprennent la forme de la parcelle sans prise en compte de l'environnement bâti et paysager.

Projet n°1: un petit seuil dégage le bâtiment

Projet n°2: On entre directement en frôlant le bâtiment

3.2.4 Autre proposition possible: Un écho à la Maison du Département...

5.2.2



Espace vert



Espace vert ou placette sur le seuil du bâtiment



Arbre



Stationnement et circulation



Bâtiment du CG

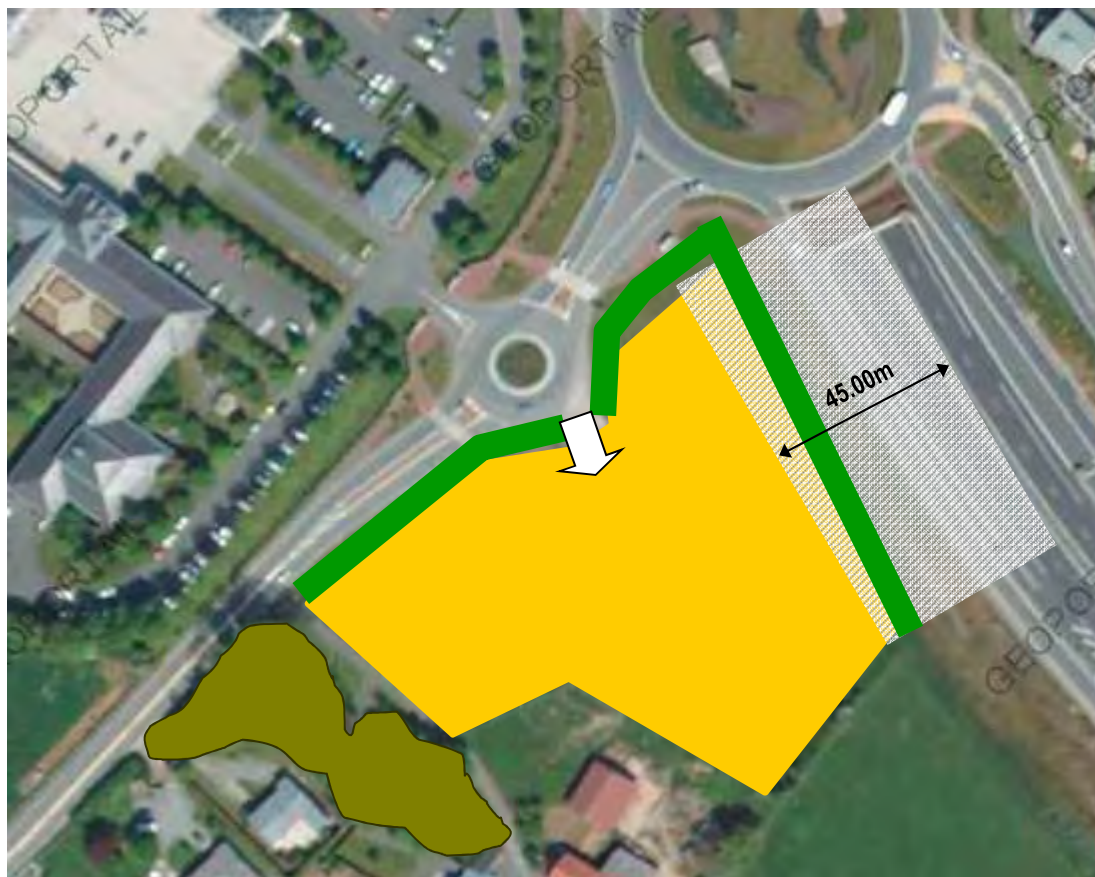


Organisation et architecture du bâti
travaillées en cohérence avec
l'espace public

Un projet avec:

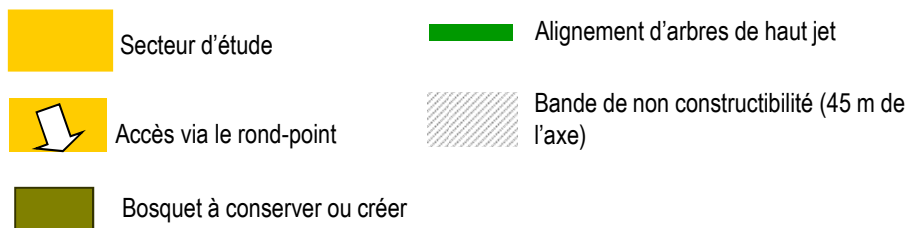
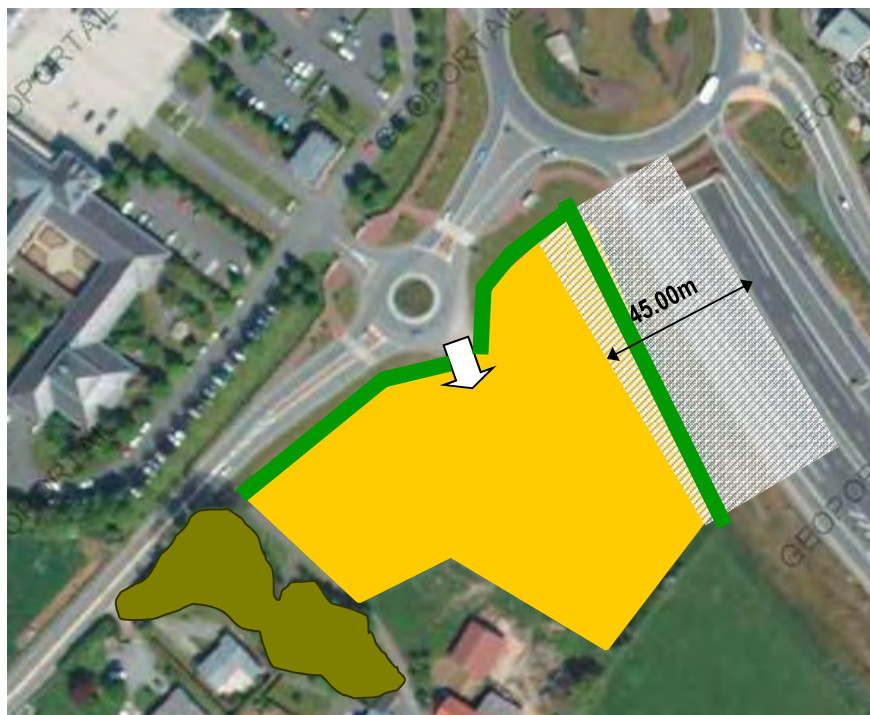
- La mise en valeur du bâtiment: la forme en U de la MSD est ici reprise avec dégagement d'une cour en entrée.
- La discrétion des espaces de stationnement en marge ou en arrière du bâtiment.
- Le paysagement des abords et par la même de l'entrée de ville

5.2.3.1 Schéma d'intention général



LEGENDE

-  Secteur d'étude
-  Accès via le rond-point
-  Bosquet à conserver ou créer
-  Alignement d'arbres de haut jet
-  Bande de non constructibilité (45 m de l'axe)
-  Bassin tampon

5.2.3.2 Circulation et implantation du projet**Les circulations:**

Tout accès à la RN174 est interdit

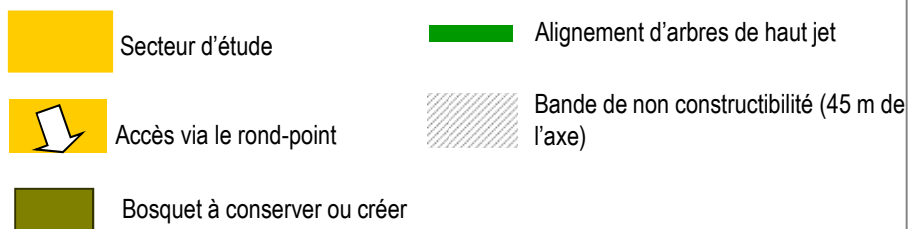
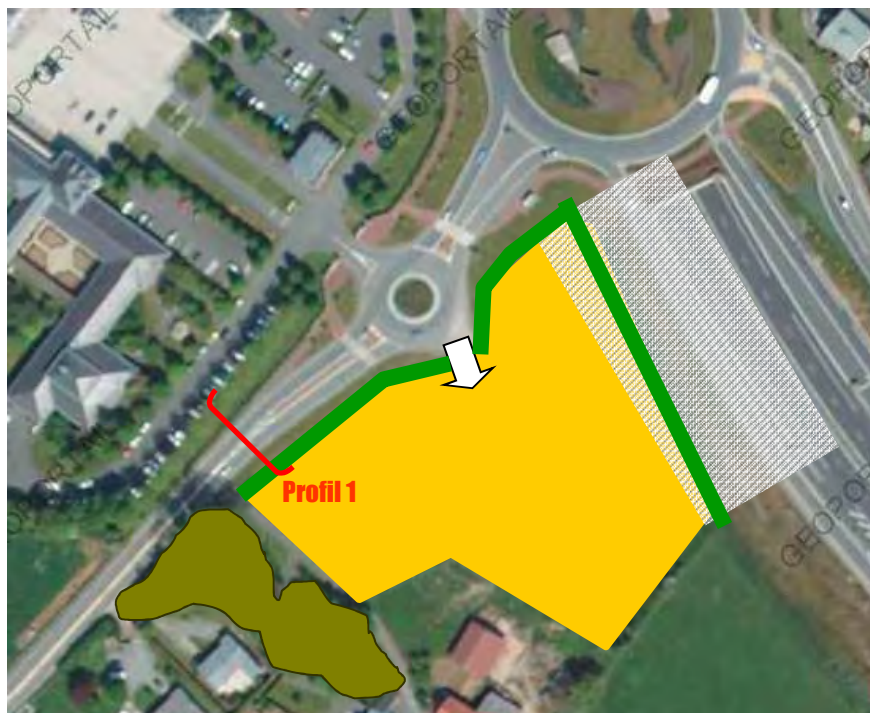
Le secteur comprend un seul accès, via la route de Candol.

L'implantation du projet:

La marge de recul des bâtiments par rapport à la RN174 (et sa bretelle de sortie) sera de 45m ou bien en dehors de la parcelle 219; cette bande de non-constructibilité sera obligatoirement plantée et engazonnée et ne pourra accueillir de stationnement, ni aire de stockage, ni voie de circulation automobile.

Les aires de stationnement et de stockage seront implantées à la discrétion de la RN174 et de la route de Candol. Si cela n'est pas possible, elles seront cernées d'une haie ou d'un autre principe d'intégration par le végétal.

5.2.3.3 Intégration du projet par le végétal



Pour un meilleur confort pour les personnes habitant ou travaillant sur le secteur:

- Le **bosquet** isolant les habitations de la ferme du petit Candol sera conserver

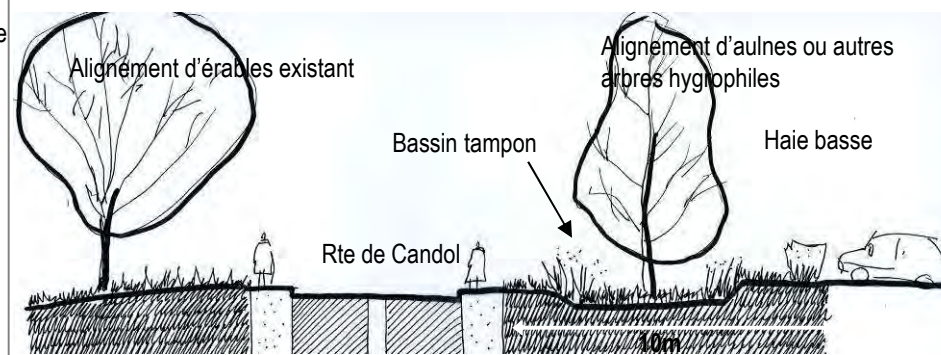
Pour intégrer le projet sur ce secteur situé en entrée de ville:

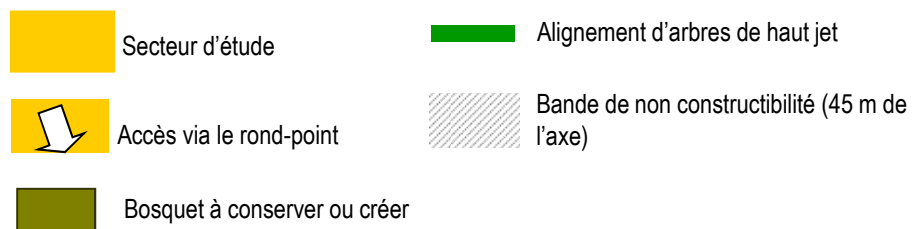
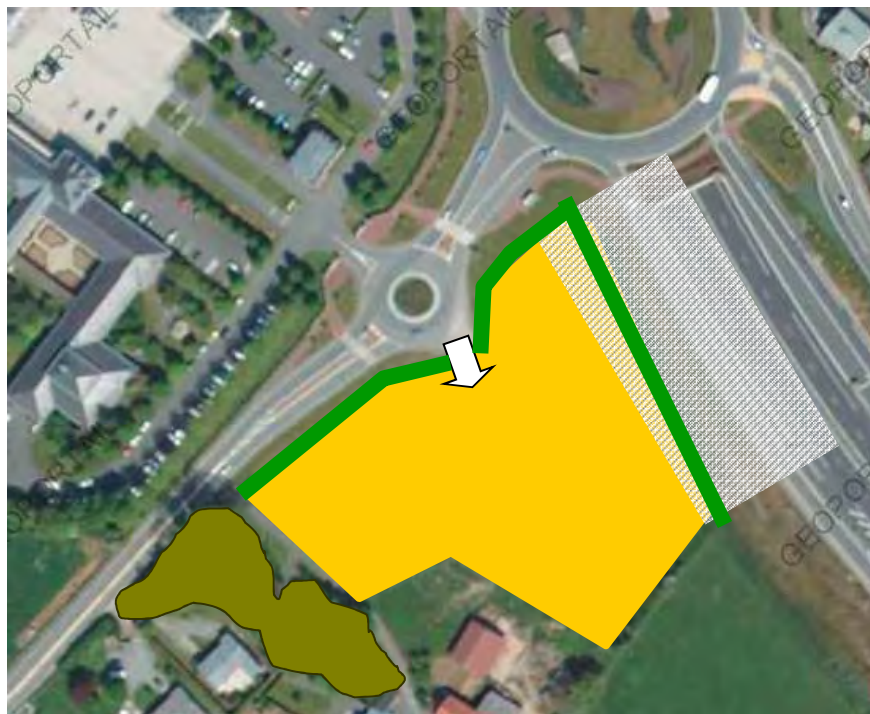
- Le **bosquet** de la ferme du Petit Candol est conservé

- Les limites de la parcelle seront bordées d'alignement d'arbres Les **abords de la route de Candol** seront paysagés sur une bande de **10m** (avec par exemple un bassin tampon en forme de grande noue et des arbres de haut jet qui formera une allée avec l'alignement d'érables existant à la Maison du Département (cf profils ci-dessous).

- Les espaces de stationnement pouvant être vus depuis la route de Candol seront cernés d'une haie basse ou d'un autre système d'intégration par le végétal.

Profil 1: exemple d'aménagement possible



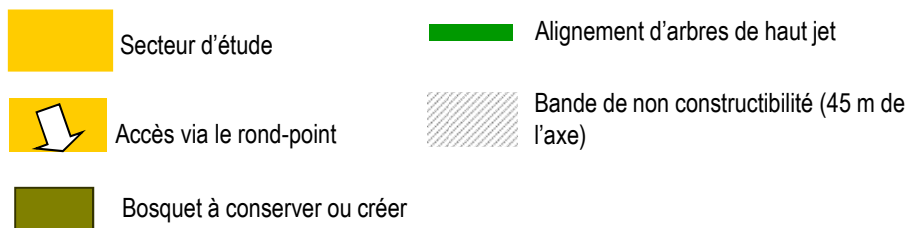
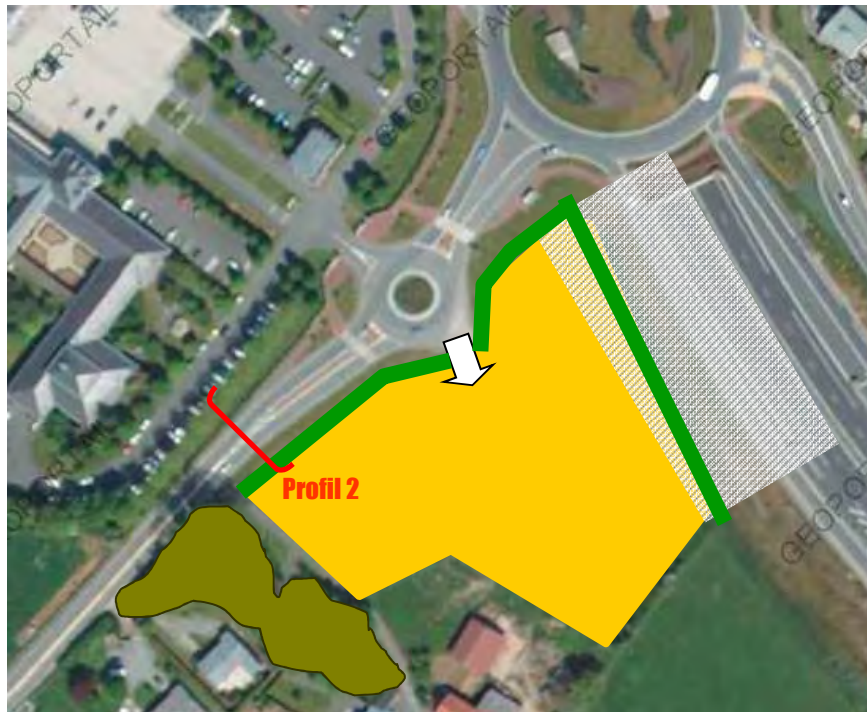
5.2.3.4 Architecture et urbanisme

-Le ou les bâtiments présenteront une **recherche architecturale** et une **organisation spatiale** en cohérence avec son ou leur environnement.

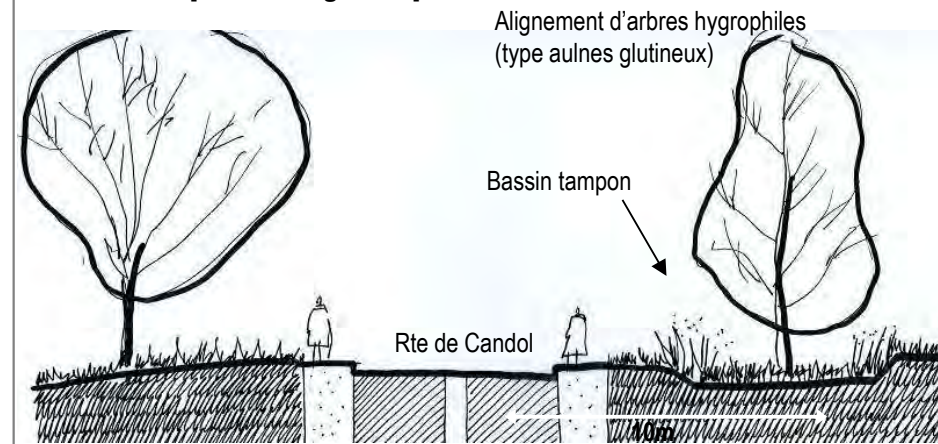
-La **hauteur** des bâtiments n'excèdera pas **12.00m**.

-Les **façades visibles** depuis la route de Candol et la RN174 seront tout particulièrement soignées

-Les **enseignes** seront intégrées à la façade. C'est à dire qu'elles ne dépasseront pas de l'acrotère.

5.2.3.5 Gestion des eaux pluviales**Pour limiter l'impact des eaux pluviales**

- un bassin tampon sera créé
- les eaux pluviales seront tamponnées sur la parcelle
- le bassin créé sera végétalisé

Profil 2 : exemple d'aménagement possible

Etude L111.1.4

Secteur « Conseil
Général »

5.3. PROJET URBAIN et son impact (au regard des 5 critères retenus par la loi)

CRITERES	Dispositions réglementaires
Au regard des nuisances liés au bruit et à la gestion des eaux pluviales	Article 6 – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques Les constructions seront implantées à une distance minimale de 45 mètres par rapport à l'axe de la RN174 (voie principale) Application de la réglementation sur l'isolement phonique des constructions et installations autorisées dans la zone (arrêté préfectoral du 6 juillet 1999) Article 4 – Conditions de desserte des terrains par les réseaux publics <u>Eaux pluviales</u> Les eaux pluviales des toitures non polluées seront en priorité recueillies par infiltration des sols et, dans l'hypothèse d'une qualité de sol inadaptée à l'infiltration, par rejet vers le milieu récepteur. Les eaux pluviales seront tamponnées sur la parcelle ou en abord de la route de Candol. Les bassins tampons nouvellement créés seront systématiquement végétalisés Article 12 – Obligation imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement Les surfaces des aires de stationnement devront utiliser des techniques d'hydraulique douce, de manière à maîtriser au mieux le ruissellement urbain à sa source.
Au regard de la sécurité	Article 3 - Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées Les accès directs sur la RN174 sont interdits. <i>La voirie interne de la zone aboutira sur la route de Candol.</i> Tout accès direct des constructions sur la route de Candol est interdit. Les voies en impasse doivent être aménagées dans la partie finale afin de permettre le retournement des véhicules, y compris des poids lourds.

CRITERES	Dispositions réglementaires
Au regard de la qualité architecturale et de l'urbanisme	Article 6 – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques Les constructions seront implantées - à une distance minimale de 45 mètres par rapport à l'axe de la RN174 (voie principale) - à une distance de 10 mètres par rapport à l'alignement de la route de Candol Article 10 – Hauteur maximale des constructions La hauteur maximale des constructions ne doit pas excéder 12 mètres <i>et cela dans le but que les constructions nouvelles s'insèrent de façon harmonieuse dans leur environnement.</i> Article 11 – Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords Les bâtiments présenteront une recherche architecturale et une organisation spatiale en cohérence avec son environnement proche. <i>Cette règle vise à une unité dans l'aspect extérieur des constructions par rapport aux bâtis du Conseil Général déjà existants.</i> <u>Façades</u> Les façades doivent présenter une unité architecturale. Les parties visibles depuis les voies publiques seront traitées avec le plus grand soin. <u>Enseignes</u> Les enseignes seront intégrées aux façades des constructions et ne pourront dépasser l'acrotère ou le faîtage.

CRITERES	Dispositions réglementaires
Au regard de la qualité des paysages	Article 13 – Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d’espaces libres et de plantations Les haies et bosquets repérés sur le plan de zonage du P.L.U (au titre de l’article L123.1.7 du CU) devront être impérativement conservées et régénérées. <i>C’est-à-dire le bosquet existant entre les habitation du Petit Candol et le secteur d’études.</i> La marge de recul des bâtiments par rapport à la RN174 sera engazonnée et plantée d’un alignement d’arbres de haut jet. La marge de recul des bâtiments par rapport à la route de Candol sera plantée d’arbres de haut jet. Article 6 – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques La marge de recul des bâtiments par rapport à la RN174 ne pourront accueillir ni du stationnement, ni des aires de stockage, ni des voies de circulation. Les aires de stationnement et de stockage seront dans la mesure du possible dissimulées de la vue depuis la RN174 et la route de Candol. A défaut, elles seront bordées d’une haie ou d’un autre système d’intégration par le végétal. Le stationnement pouvant être vue depuis la route devra être limitée et masqué de haies basses L’implantation du ou des bâtiments devra contribuer à occulter une partie des parkings.

Etude L111.1.4

Commune de Saint Lô

6. Site «Fumichon»

Etude L111.1.4

Secteur « Fumichon »

6.1 diagnostic du site

6.1.1.1 Situation



Parcelle 887



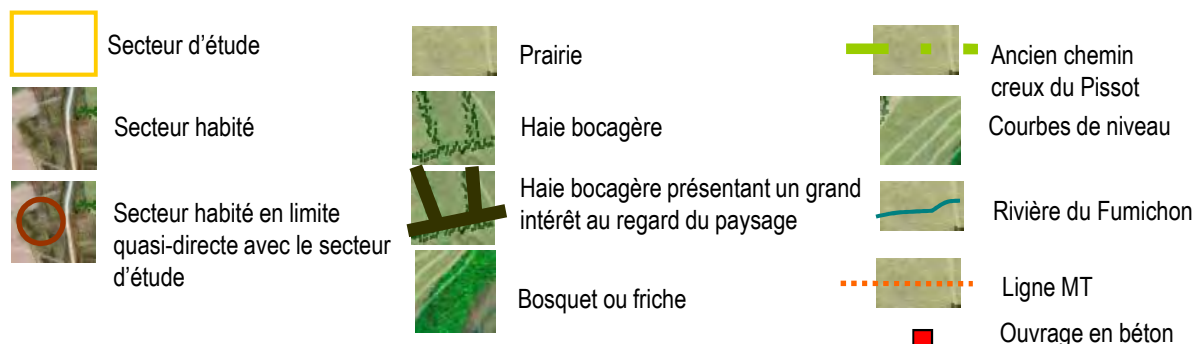
Le secteur d'étude concerne les parcelles 778, 111, 558, 112, et une partie de la parcelle 887 soit une superficie de 2.7 Ha.



Parcelle 558



6.1.1.3 Occupation du sol et végétation



Le secteur d'étude se trouve le long d'un bretelle de sortie de la RN174.

La zone d'étude est composée de parcelles agricoles en prairie permanente et de petites parcelles laissées en friche. Les parcelles sont accompagnées de haies de bonne qualité au regard écologique et de qualité moyenne au regard du paysage du site.

Cependant certaines de ces haies et les bosquets présentent un grand intérêt au regard du grand paysage (cf carte ci-contre)

Les haies du secteur sont plantées sur talus.

Un bosquet sur haut talus délimite la partie déjà urbanisée avec l'entreprise Juhel, du reste du secteur.

Deux maisons d'habitation côtoient directement le secteur d'étude.

Elles sont aujourd'hui protégées des vues sur la bretelle d'accès à la RN 174 par un petit bosquet.

NB: le site est traversé par une ligne Moyenne tension

NB: Vraisemblablement un ouvrage en béton relativement lourd se trouverait à la hauteur du bosquet... à vérifier

6.1.2.1 Typologie des voies



La RN174

L'accès au secteur par la RN174 se fait par la bretelle d'accès pour déboucher sur le rond-point de l'Atlantique.



L'aménagement du rond-point de l'Atlantique sécurise le carrefour entre la bretelle d'accès et la route du Fumichon.

La route du Fumichon

Le secteur est également desservi par la route du Fumichon. Il s'agit d'une voie secondaire permettant de rejoindre d'un part la RD551, ancienne voie d'accès principale à Saint-Lô depuis Torigni-sur-Vire et d'autre part la rue de Torigni, entrée sud de Saint-Lô.

Cette voie a un caractère rectiligne le long de la zone. Elle débouche sur un virage à 90° qui réduit fortement la visibilité et lui donne un caractère dangereux. **Des aménagements seront à prévoir pour l'accès à la zone.**

D'après la carte des accidentologies de la DDE de la Manche, aucun accident n'est à déplorer sur le secteur entre 2002 et 2006.

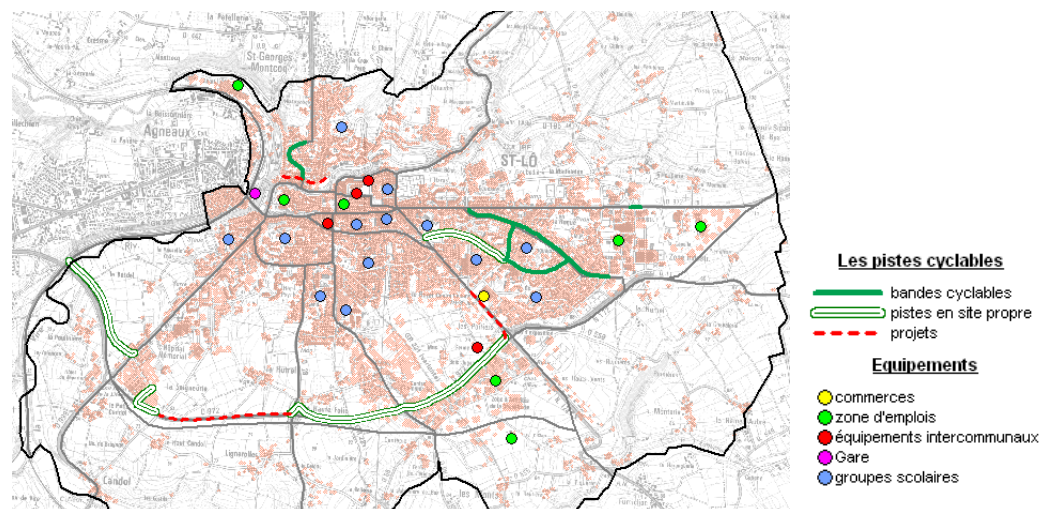
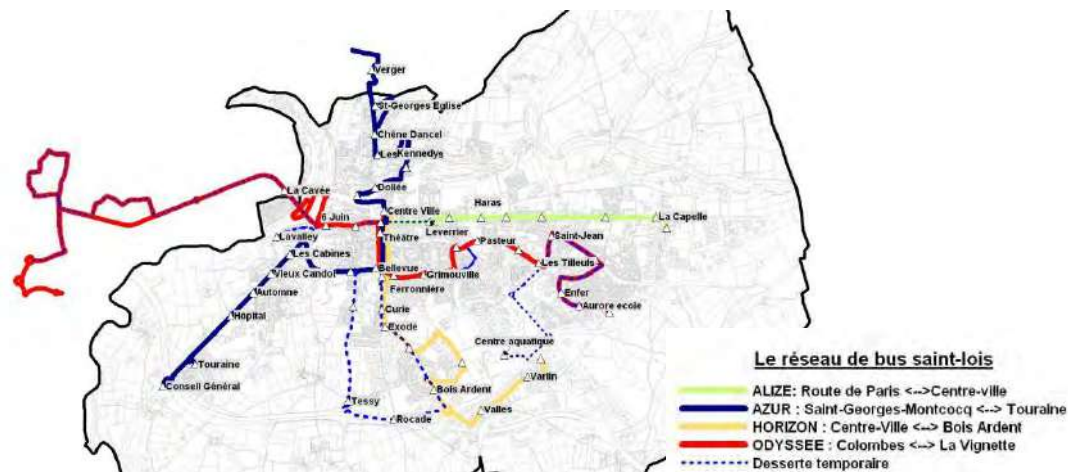
6.1.2.2 Autres transports

Transport en commun

Le secteur ne bénéficie pas d'une desserte en bus. L'arrêt de bus le plus proche se situe à environ 1km au niveau du parc d'activités de la Chevalerie.

Piste cyclable

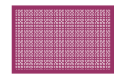
La commune de Saint-Lô est dotée de plusieurs pistes cyclables. Aucune ne passe à proximité du secteur d'études. La piste du Boulevard de Strasbourg se situe à environ 1km et la rue de Torgny est peu sécurisée pour les déplacements vélo.



6.1.3.1 Desserte par les réseaux

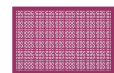
Réseau Eau Potable



-  Secteur d'étude
-  Bas service
-  Haut service
-  SYMPEC
-  63 diamètre de la canalisation
-  PVC matériau

Réseau Eaux usées



-  Secteur d'étude
-  canalisation du réseau d'eaux usées
-  250 diamètre de la canalisation
-  PVC matériau

Eau potable: Desserte insuffisante. Renforcement à prévoir (coût important)

Assainissement: Secteur non desservi. Prévoir un poste de refoulement (à mutualiser avec Agglo 21?). Coût important.

Eaux pluviales: Prévoir des dispositifs limitant le rejet

Fibre optique: Non desservi

6.1.4.1 Vues sur le secteur depuis la RN174



Du fait du relief, le secteur est **soumis aux vues depuis la RN174**:

- Depuis la **bretelle d'accès** à la RN174 (avant et après le virage)
- Depuis la **bretelle de sortie** de la RN174
- Depuis de longues **séquences sur la RN174** en provenance de Guilberville.

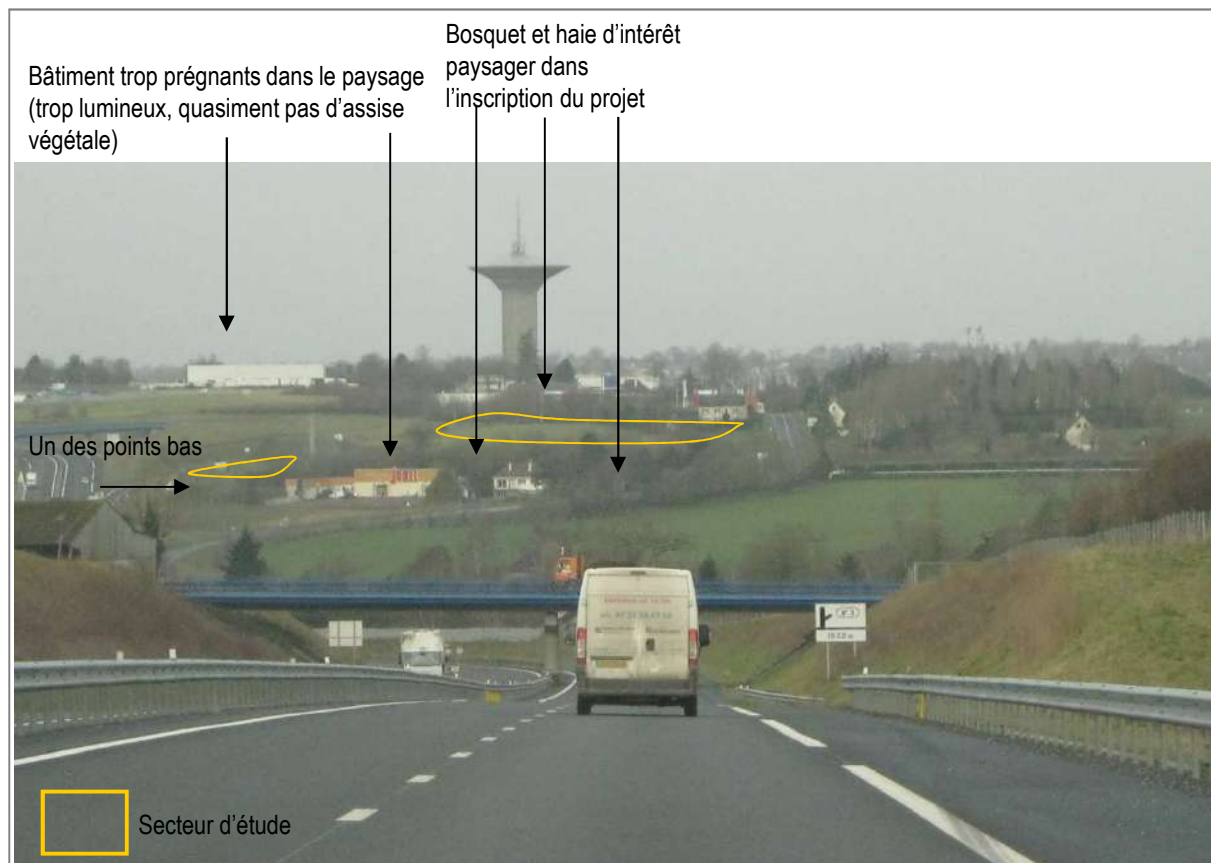
Depuis la longue séquence au Sud:

La grande prairie (parcelle n°558), ainsi que l'entreprise Juhel sont aujourd'hui directement visibles depuis la RN. Des constructions sur la parcelle n°558 pourraient avoir un fort impact au regard du paysage. Cela pourrait s'avérer également pour la parcelle 887 si ses haies et bosquets d'accompagnement sont arasés.

En longeant le site par les bretelles d'accès et de sortie de la RN174

Les vues se font sur les limites du secteur.

6.1.4.2 Analyse d'un tableau paysager

**Éléments majeurs de ce paysage:**

Le végétal: Le secteur d'étude, aujourd'hui une prairie verte, donne une respiration à ce paysage. On apprécie la végétation plus en recul qui inscrit l'ensemble construit du rond point de l'Atlantique.

La voirie:

Les voies qui font face à ce point de vue dessinent comme des tranchées dans le paysage. (route de Fumichon, RN174 plus loin). L'intégration des voiries sera primordiale dans le parti d'aménagement car on imagine mal une autre voie de la sorte dans ce paysage.

L'implantation du bâti:

A tout niveau du coteau. Avec un bâtiment qui arrête l'horizon de façon brutale (bâtiment blanc)

Les couleurs:

Des couleurs trop vives (orange et rouge de Juhel) ou trop lumineuses (pavillons blancs, entreprise blanche sus mentionnée) attirent le regard et jurent avec le contexte bocager.

6.1.4.2 Analyse d'un tableau paysager

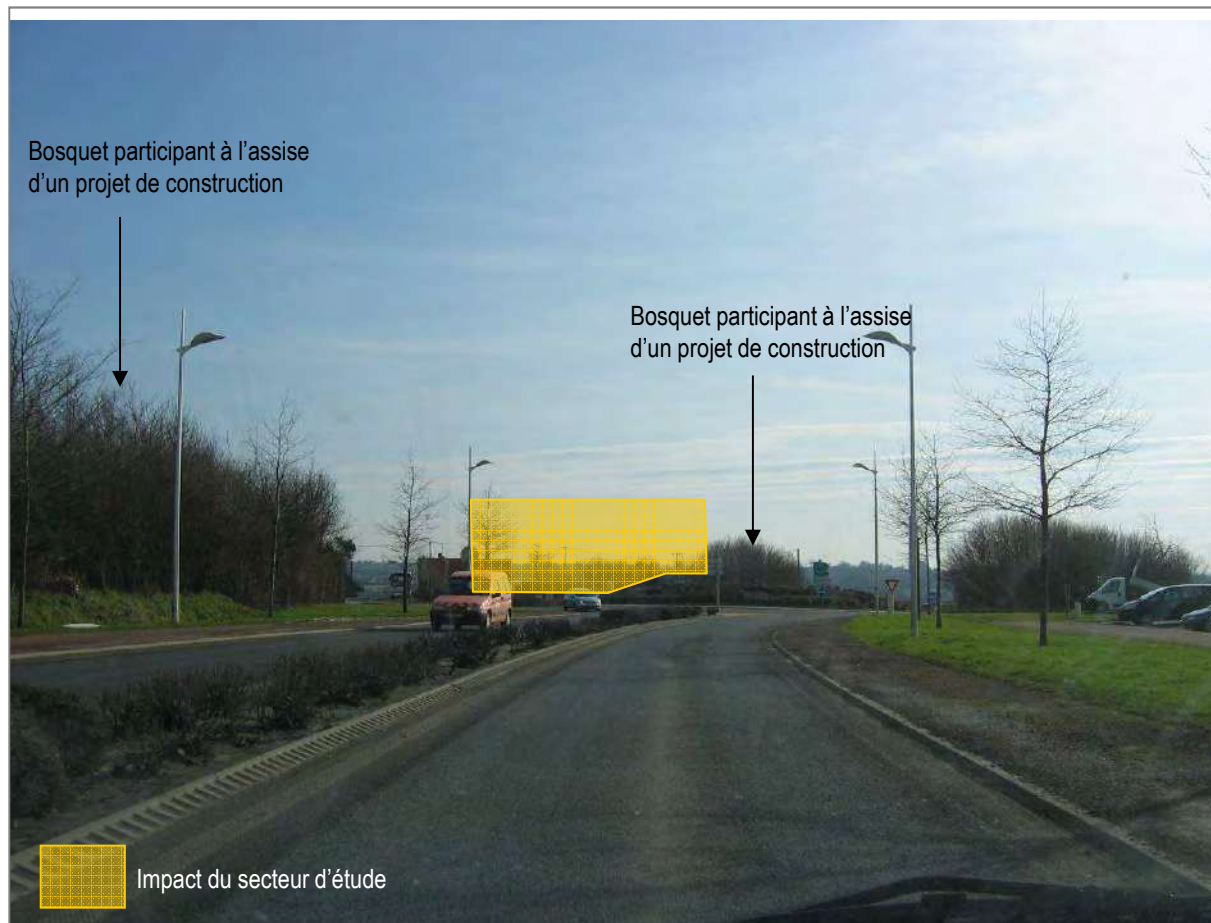


Éléments majeurs de ce paysage:

Le végétal: Des bosquets en espace public qui ont une grande importance dans l'assise d'un projet futur

Le bâti environnant et son implantation: Des maisons d'habitation en front de route qui participe à ce tableau. Veiller à ce que le bâti implanté sur la parcelle 778 ne soit pas disproportionné avec le bâti existant.

6.1.4.2 Analyse d'un tableau paysager



Éléments majeurs de ce paysage:

Le végétal:

Là encore, importance de petites masses végétales au regard de l'inscription d'un projet urbain.

6.1.4.3 Architecture et urbanisme



Un secteur sans identité urbaine où le bâti se fait éclectique.
Des hauteurs qui n'excèdent pas les 9.00m.



6.1.4.4 Le végétal

Bosquet animant le paysage dans le prolongement du talus et jouant protection aux maisons d'habitation du secteur



Genêts en sommet de talus



Petite friche de ronces et fougères et beaux chênes



Ancien chemin condamné



Haies chétives du site et parcelle en dépression



Chêne remarquable

Bosquet en limite de la parcelle n°887 (talus de l'entreprise Juhel). Chênes, troènes; noisetiers, ronciers...



Etude L111.1.4

Secteur « Fumichon »

6.2. Conclusion de l'étude



Au vue des conclusions du diagnostic, cette zone ne peut être urbanisée en l'état actuel.

En effet, plusieurs facteurs rendent l'urbanisation de cette zone difficile.

Tout d'abord, la desserte des réseaux est difficile et coûteuse.

Puis, l'accès à la zone se fait par une route départementale au caractère accidentogène

C'est pourquoi, cette étude L111-1-4 préconise de transférer, dans le cadre du PLU, ce secteur 1AUX en zone naturelle.

Cette disposition interdit toute nouvelle construction, à vocation d'habitat ou d'activités, sur cette zone.

**Département de la Manche****Commune de MARIGNY****Zone d'Activités « La Chénée »**
à MARIGNY**Dispositions en application de l'article L 111.1.4**
du Code de l'Urbanisme**DISPOSITIONS****JUILLET 2009****Sommaire****INTRODUCTION****1 – ANALYSE DU SECTEUR**

- Etat des lieux de la route et des accotements
- Diagnostic routier
- Modes d'occupation des sols et foncier
- Les enjeux

2 – PRINCIPES D'AMENAGEMENT**3 – REGLES D'URBANISATION**

- Prise en compte des nuisances et de la sécurité
- Prise en compte de l'aspect urbain et paysager
- Prise en compte de l'aspect architectural

INTRODUCTION

La commune de MARIGNY a approuvé son Plan Local d'Urbanisme le 22 Décembre 2004.

Un des aspects majeurs du P.L.U de MARIGNY est la création d'une zone 1 AUe et d'une zone 2 AUe, au lieu-dit « La Chénée », pour réaliser une zone d'activités économiques. La zone 1 AUe représente 16 hectares et la zone 2 AUe représente également 16 hectares

Ce morceau de commune se révèle être une limite et aussi une entrée de ville, étant donné qu'en 2006, le Conseil Général de la Manche et la Communauté de Communes de MARIGNY ont réalisé un giratoire sur la RD 972 et un barreau routier de liaison entre ce giratoire et la rue du 06 Juin 1944 qui mène au centre ville de MARIGNY.

Le paysage de part et d'autre de la RD 972 est d'ordre bocager en venant de SAINT-LO, puis en allant vers COUTANCES, le paysage est plus urbanisé correspondant à la zone d'activités existante de MARIGNY créée dans les années 1980.

Les terrains situés en entrée de la commune de MARIGNY, qui ont été classés pour 16 hectares en zone 1AUe au P.L.U de MARIGNY, sont donc l'objet de la présente étude qui est de **définir les conditions d'une urbanisation de qualité au sens où l'entend la loi Barnier explicitée dans l'article L 111.1.4 du Code de l'Urbanisme**. En effet, la RD 972 est classée comme route à grande circulation, et est donc soumise à une bande d'inconstructibilité de 75 mètres de part et d'autre de la chaussée. La volonté du Pays du Saint-Lois, de la Communauté de Communes de MARIGNY et de la ville de MARIGNY, est de fixer une règle d'implantation différente : **25 mètres de l'axe de la RD 972**.

L'ouverture à l'urbanisation de ce secteur impose de **préserver un effet de seuil par un traitement qualitatif des transitions entre espace rural et urbain**.

La présente étude justifie que cette règle soit compatible 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 – ANALYSE DU SECTEUR

➤ Etat des lieux de la route et des accotements

Au niveau de MARIGNY, la RD 972 représente une séquence à la fois rurale et urbaine. La route est à 2 voies et contient un giratoire central.

L'ambiance routière est omniprésente par des accotements engazonnés avec fossé ou talus.

➤ Diagnostic routier

Sur la section de MARIGNY, la RD 972, route prioritaire, est intersectée au niveau du giratoire par le barreau routier menant au centre de MARIGNY et desservant la zone 1AUe.

➤ Modes d'occupation des sols et foncier

Ce secteur de MARIGNY est occupé par des pâtures avec des haies bocagères.

Le foncier du secteur est en grande partie maîtrisé par la Communauté de Communes de MARIGNY depuis 2005, précisément en vue de réaliser la zone d'activités économiques « La Chénée ».

➤ Les enjeux

A l'échelle de la RD 972 passant sur MARIGNY, le secteur 1AUe est déterminé comme un effet de seuil, où l'on passe d'une séquence rurale à une séquence urbaine.

Les enjeux d'intégration paysagère sont donc forts dans le cadre d'une urbanisation à vocation d'activités.

Le plus important est d'atténuer l'impact d'entrée de ville, en gérant l'interface zone d'activités / espace rural de manière intégrée et paysagée.

2 – PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- Rationaliser un urbanisme et une architecture polyvalente.
- Composer un nouveau « morceau de ville » et trouver un équilibre entre constructions, activités et paysage bocager.
- Préserver la perception du paysage par une échelle de constructions.
- Respecter une dimension humaine à l'échelle du site et promouvoir l'implantation de volumes bâtis avec une unité architecturale.
- Privilégier une dimension urbaine et paysagère par le traitement emblématique et hiérarchisé des espaces publics.
- Traiter l'interface avec le paysage bocager et privilégier quelques cônes de vue.



3 – REGLES D'URBANISATION

➤ Prise en compte des nuisances et de la sécurité

A l'entrée de MARIGNY, la RD 972 a connu un trafic de 8000 véhicules/jour en moyenne en 2006 (source : DRE). Cette importante circulation engendre des problèmes de sécurité routière (vitesses excessives) et de nuisances sonores.

La Communauté de Communes de MARIGNY et le Conseil Général de la Manche avaient bien conscience de ces nuisances, et la réalisation du giratoire sur la RD 972 a permis de ralentir la vitesse de circulation et de créer une entrée moderne et sécurisée dans MARIGNY.

Dispositions réglementaires en plus des règles du P.L.U :

- Tout accès direct sur la RD 972 est interdit.
- Tout accès direct sur le barreau routier de liaison est interdit.
- Les constructions doivent être édifiées avec un recul minimum de 25 mètres par rapport à l'axe de la chaussée de la RD 972.
- Les accès doivent se faire à partir de la voirie de desserte prévue au plan d'aménagement de la zone.

➤ Prise en compte de l'aspect urbain et paysager

La situation d'entrée de ville sur la RD 972 impose un front urbain et une frange paysagée de qualité, au risque d'avoir un impact visuel négatif pour l'image même de MARIGNY.

Il s'agit d'avoir une cohérence dans l'organisation urbaine du tissu et de la trame viaire. Un accompagnement végétal est indispensable dans cet espace de transition entre bocage et espace d'activités économiques. Ceci permettra un moindre impact dans le paysage et un passage du rural à l'urbain moins brutal.

De plus, des contraintes topographiques et hydrologiques s'ajoutent à la bonne lecture paysagère et au bon fonctionnement du site vis-à-vis de l'environnement. En effet, le site est très marqué au niveau du relief, avec des altitudes variant régulièrement de 15 mètres, sur environ 500 mètres de longueur de terrain. Des terrassements ne sont pas évitables, mais il s'agit de composer avec le relief. L'augmentation des surfaces imperméabilisées ajoutée à la topographie des lieux va perturber le ruissellement et peut provoquer des stagnations de l'eau.

Dispositions réglementaires en plus des règles du P.L.U :

- Tout dépôt de stockage, excepté s'il est lié à l'activité et qu'il ne soit pas visible depuis l'espace public, et notamment depuis la RD 972, est interdit.
- La réalisation de dispositifs alternatifs de gestion des eaux pluviales tels que les noues paysagées pour une ré-infiltration en surface est obligatoire.
- L'infiltration des eaux pluviales à la parcelle est obligatoire.
- Les bâtiments et installations doivent s'adapter au mieux par rapport au relief du terrain naturel (travailler le modelé du terrain sur la base des courbes de niveaux existantes après nivellement).
- Les clôtures doivent être à barreaudage de couleur gris clair, d'une hauteur maximale de 2 mètres, et doublée de haies végétales. Elles seront implantées en limite d'emprise des voies.
- Traiter les limites avec l'espace agricole par la plantation d'une bande boisée et paysagée.
- 30 % minimum de la superficie de la parcelle doivent être des espaces libres paysagers.

- Obligation d'un arbre ou un arbuste pour 20 m² d'espaces libres.
- Les aires de stationnement de plus de 3 places doivent comporter un arbre et des bandes engazonnées toutes les 3 places.
- Les essences utilisées seront variées et adaptées au climat local.
- Les marges de recul doivent être plantées ou engazonnées.

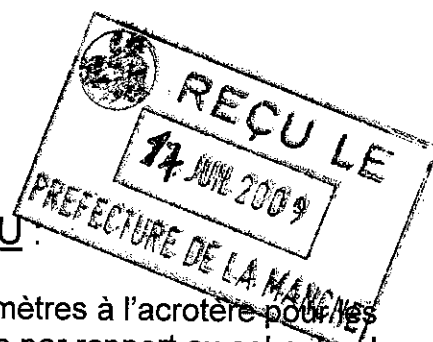
Dispositions réglementaires en plus des règles du P.L.U :

- Implantation par rapport à l'axe de la RD 972 : implantation présentant soit le pignon, soit la façade avec un recul minimum de 25 mètres par rapport à l'axe de la RD 972.
- Implantation par rapport au barreau routier de liaison : recul minimum de 12 mètres par rapport à la limite d'emprise du barreau routier.
- Implantation par rapport aux limites séparatives : implantation en retrait des limites séparatives.
- Emprise au sol : les surfaces imperméabilisées ne peuvent excéder 70 % de la surface de la parcelle.

➤ Prise en compte de l'aspect architectural

Dispositions réglementaires en plus des règles du P.L.U :

- Hauteur maximale de 9 mètres au faîtage et 10 mètres à l'acrotère pour les toitures terrasses. Ces hauteurs seront mesurées par rapport au sol naturel existant avant travaux.
- 2 ou 4 pentes, toiture – terrasse autorisée si acrotère.
- Matériaux et couleurs en harmonie. Interdiction du blanc pur et des couleurs à trop forte luminance. 80 % des surfaces des façades et pignons des bâtiments doivent être de couleur à dominante gris clair.
- Façades et pignons traités en harmonie le long de la RD 972.
- Masquer les citernes, installations électriques, les aires de stockage.



Le plan joint à l'échelle du 1/1000^{ème} montre la limite de constructibilité et les espaces à traiter, selon les éléments qui suivent :

Le contexte :

- La Route Départementale n° 972.
- La rue du 6 Juin 1944.
- Giratoire et barreau de liaison existants.
- Bassin d'eaux pluviales existant.
- Haie bocagère existante.

Le projet :

- Limite de la zone 1AUe dite zone d'activités « La Chénée ».
- Voie de desserte projetée, emprise de 12 mètres et chaussée de 6 mètres de largeur.
- Limite de lot.
- Numéro de lot privatif et superficie.
- Numéro de lot de voirie et superficie.
- Emprise de l'ensemble existant : barreau routier de liaison, bassin d'eaux pluviales, et abords naturels côté rue du 6 Juin 1944.
- Espace vert tampon vers la zone d'urbanisation future 2AUe.
- Obligation de bande boisée de 5 mètres d'épaisseur à la charge des lots privatifs n° 1, 2, 3 et 9.

Les dispositions en application de l'article L 111.1.4 du Code de l'Urbanisme :

- Limite d'inconstructibilité (article L 111.1.4 du Code de l'Urbanisme).
- Limite d'inconstructibilité levée en application de l'article L 111.1.4 du Code de l'Urbanisme.
- Nouvelle limite d'inconstructibilité en application de l'article L 111.1.4 du Code de l'Urbanisme.
- Alignement d'arbres de haute tige à raison d'un arbre tous les 10 mètres. à la charge des lots n°3, 4, 5 et 11.
- Pelouse à la charge des lots privatifs.
- Espace inconstructible pouvant être traité en espace vert (pelouse, arbustes) ou parking paysager.
- Espace constructible.

DEPARTEMENT DE LA MANCHE

COMMUNE DE MARIGNY

ZONE D'ACTIVITES INDUSTRIELLES,
ARTISANALES ET COMMERCIALES
"LA CHENEE"

LES DISPOSITIONS EN APPLICATION
DE L'ARTICLE L111-1-4
DU CODE DE L'URBANISME

JUILLET 2009 ECHELLE 1/1000ème

F.H.R. Etudes et réalisations d'urbanisme.

LEGENDE:

LE CONTEXTE

- La Route départementale n°972
- La rue du 6 Juin 1944
- Gare et hameau de liaison existants
- Bâti d'eaux pluviales existant
- Hens bocagères existantes

LE PROJET:

- Limite de la zone 1AU dite zone d'activités "la Chenée"
- Vite de desserte projetée: emprise de 12 mètres de largeur minimum et chaussée de 6 mètres de largeur
- Limite de lot
- Numéro de lot privatif et superficie
- Numéro de lot de voie et superficie
- Emprise de l'ensemble existant: barreau routier de liaison, bâti d'eaux pluviales, et abords naturels côté rue du 6 Juin 1944
- Espace vert tampon vers la zone d'urbanisation future 3Aure
- Obligation de bande bosquée de 5 mètres d'épaisseur à la charge des lots privatifs n°1, 2, 3 et 5

LES DISPOSITIONS EN APPLICATION DE L'ARTICLE
L111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME:

- Limite d'insubstituabilité (article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme)
- Limite d'insubstituabilité levée en application de l'article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme
- Nouvelle limite d'insubstituabilité en application de l'article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme
- Alignement d'arbres de haute tige à raison d'un arbre tous les 10 mètres, à la charge des lots N°3, 4, 5 et 13
- Pelouse à la charge des lots privatifs
- Espace insubstituable pouvant être traité en espace vert (pelouse, arbustes) ou en parking tampon
- Espace constructible

SCHEMA DE PRINCIPLE : l'organisation du recul des constructions par rapport à la RD 972

