

AGGLOMERATION DE FLERS : UN TERRITOIRE, UNE VISION, UN PROJET



Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

1. Rapport de présentation

1.4. Etude L.111-1-4

APPROBATION

Vu pour être annexé à la délibération du conseil
communautaire du :

Le Président

1.	Rapport de présentation
----	-------------------------

Sommaire général

1. Introduction	5
2. Localisation des périmètres d'études à la Selle-la-Forge et Flers	6
2.1. Périmètre d'étude n°1	6
2.2. Périmètre d'étude n°2	7
3. Justification de la modulation de la bande d'inconstructibilité	8
3.1. Rappel des dispositions de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme	8
3.2. Les deux secteurs de projet	8

1. Introduction

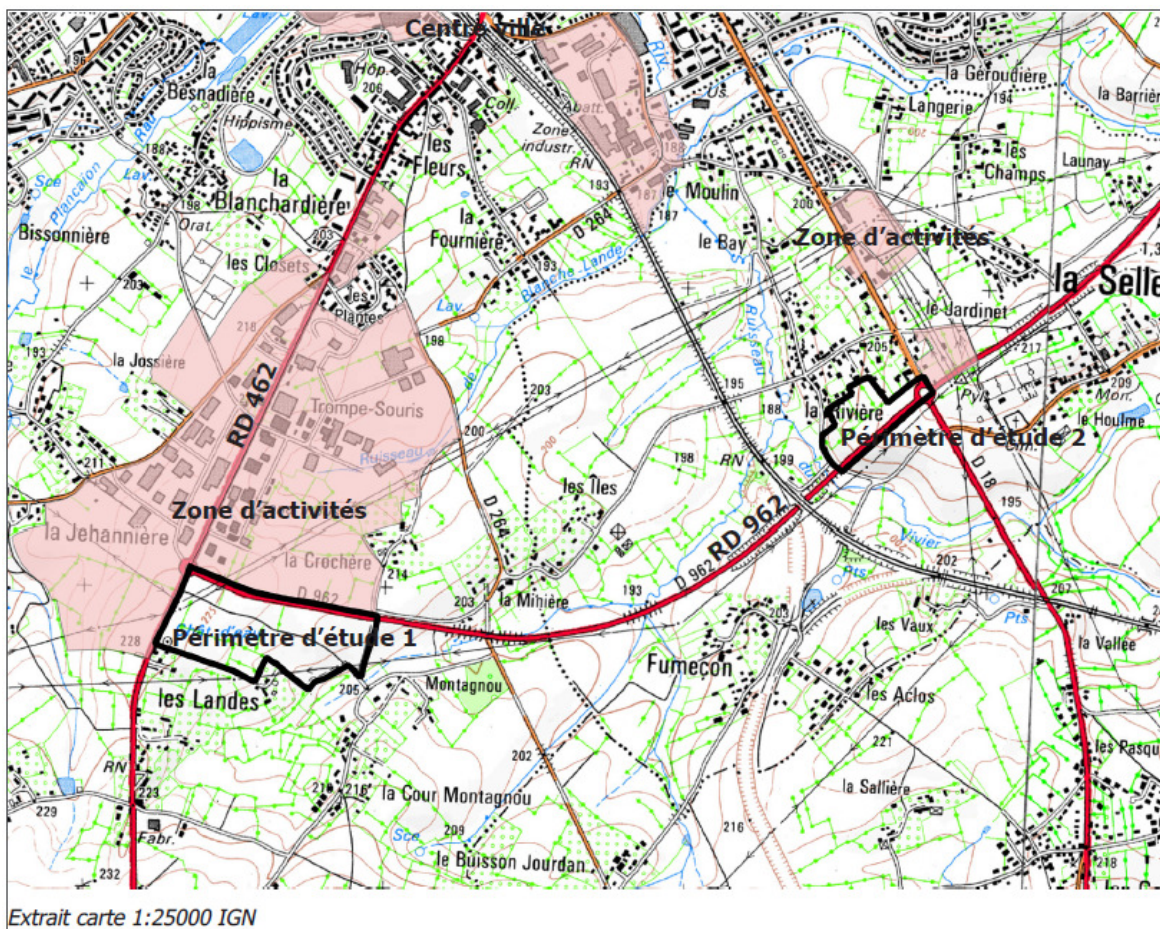
La rocade (RD 962) est classée voie à grande circulation. En application du Code de l'Urbanisme, au titre de l'article L.111-1-4, une bande d'inconstructibilité s'applique de part et d'autre de la voie sur une profondeur de 75 mètres, en dehors des secteurs déjà urbanisés.

Ce dispositif a pour objectif de lier la possibilité de construire à la mise en œuvre, dans les documents d'urbanisme, des outils garantissant une qualité des projets aussi bien du point de vue de l'architecture, du paysage, des accès que de la sécurité.

Cette étude vise à analyser le périmètre concerné par l'application des dispositions de l'article L 111-1-4 pour définir un parti d'aménagement global et lever ainsi l'inconstructibilité aux abords de la RD 962 pour les deux secteurs concernés par la réalisation des projets de zones d'activités économiques.

Les dispositions de l'article L 111-1-4 s'appliquent aux abords de cette voie sur l'ensemble de son parcours à travers le territoire intercommunal sur les secteurs non urbanisés. L'inconstructibilité est maintenue sur les secteurs non concernés par la présente étude.

2. Localisation des périmètres d'études à La Selle-La-Forge et Flers



6

La RD 962 relie Caen à Domfront. Elle contourne l'agglomération de Flers par l'est et la dessert via plusieurs ronds-points ou échangeurs. Deux secteurs la bordant sont spécifiquement visés par cette étude. Il s'agit de deux zones au droit de deux carrefours :

- le carrefour RD 462- RD 962 (en direction de Flers centre) au sud de l'agglomération, (périmètre d'études n°1) ;
- le carrefour RD 962- RD 18 à la Selle-La-Forge, au sud-est de l'agglomération (périmètre d'étude n°2).

La RD 462 et la RD 18 sont aujourd'hui deux entrées de ville importante pour l'agglomération flérienne. Elles supportent une urbanisation linéaire d'activités, logements et commerces. Ces carrefours sont aujourd'hui les seuils de l'agglomération.

Ces deux périmètres d'études formeront donc les nouvelles limites de l'agglomération.

Ils ont donc pour vocation de devenir des interfaces de qualité entre l'espace naturel et agricole et le centre-ville de Flers, en adoptant un parti d'aménagement associant développement économique et mise en valeur du cadre de vie.

2.1) Périmètre d'étude n°1 : Flers, carrefour RD462/962

Le périmètre d'études, d'une superficie de 15 hectares est localisé au sud de la partie agglomérée, au sud de l'intersection de la RD 962 (axe Caen-Flers-Domfront) et la RD 462, qui rejoint le centre-ville de Flers. Il jouxte les zones d'activités des Coudrettes et des Grands Champs. Il est destiné à l'extension des activités économiques sur ce secteur.

Le secteur est astreint à une servitude d'utilité publique :

- servitude I4 relatives à l'établissement des canalisations électriques.

Cette servitude a une incidence directe sur l'aménagement de la zone, par l'établissement de hauteur maximale de constructions et de faisceaux de protection au droit des lignes.

Code	Type de servitude	Implication	Organisme responsable de la servitude
I4	servitude relatives à l'établissement des canalisations électriques	Hauteur maximales de construction, Protection des abords	RTE

Le site se situe au sud de la RD962. Il s'agit d'un espace agricole et naturel bordé au nord par la zone d'activités des Coudrettes et à l'ouest par la zone des Grands Champs et la RD 962.

Il est constitué de champs et de prairies, dans une structure bocagère préservée. Il est traversé par un chemin rural qui dessert les parcelles agricoles, bordé d'une haie. Ce chemin constitue un tronçon d'un itinéraire de randonnée d'intérêt communautaire.

Il ne fait l'objet d'aucune protection au titre des zones naturelles d'intérêt patrimonial.

2.2) Périmètre d'étude n°2 : La Selle-la-Forge, carrefour RD962 et RD18

Le périmètre d'études, d'une superficie de 4 hectares est localisé à l'ouest du bourg, à l'intersection entre la RD 18 (Flers-La-Ferté-Macé) et la RD 962 (axe Caen-Flers-Domfront). La RD 18 est un des axes d'entrée dans l'agglomération flérienne et supporte, entre la RD 962 et le centre-ville de Flers, une urbanisation discontinue et mixte, composée d'activités, de logements et d'espaces agricoles. L'urbanisation des rives de la RD 18 est rendu difficile par la présence d'un transformateur EDF et des faisceaux de lignes Haute Tension. Le projet de PLUI vise à conforter la vocation d'activités de cet axe et, par leur intensification, à structurer l'entrée d'agglomération.

Le secteur d'études n'est pas contraint pas des servitudes d'utilité publique. Il n'est pas traversé par des faisceaux HT.

Il se trouve au nord de la RD 962 et est desservi directement sur le rond-point d'intersection entre la RD 18 et la RD 962. Il constitue en une parcelle à vocation agricole, faisant office de zone tampon entre l'urbanisation actuelle (habitat) au nord, la RD 962 et l'espace naturel au sud. Il borde notamment le ruisseau du Vivier au sud-ouest. Cette vallée ne fait l'objet d'aucune protection spécifique. Toutefois le fond de vallée humide doit être préservé.

3. Justifications de la modulation de la bande d'inconstructibilité le long de la RD962 au regard des critères fixés par l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

3.1) Rappel des dispositions de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme

L'article L 111-1-4 est rédigé comme suit : « 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 routier (au sens de l'article L 222-1 à L 222-5 du Code de la Voirie routière), de route express (au sens des articles L 151-1 à L 151-5) et des déviations (articles L 152-1 et L 152-2) ; ou de 75 mètres de part et d'autre des autres routes classées à grande circulation en vertu de l'article R 1 du Code de la Route ». [...] 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. »

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.

L'inconstructibilité des espaces non urbanisés qui longent les autoroutes, routes express, déviations et autres routes classées à grande vitesse a pour objectif l'incitation des communes et intercommunalités à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes, notamment les entrées d'agglomération. Ces qualités sont à apprécier au regard d'un certain nombre de critères, dont la prise en compte :

- des nuisances,
- de la sécurité,
- de la qualité architecturale, paysagère et urbaine.

Par conséquent, les deux secteurs de projet, sur une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la RD 962, ne peuvent faire l'objet de construction que dans la mesure où le document d'urbanisme (PLUI) instaure des règles justifiées et motivées, au regard notamment des risques de nuisances et des incidences induites par le projet sur la sécurité, l'environnement, le paysage, l'urbanisme et l'architecture.

C'est l'objet de cette étude.

3.2) Les deux secteurs de projet

a) Périmètre d'étude n°1 : Flers, le secteur du carrefour RD462/RD962

Le site se situe au sud de la ville de Flers, en entrée d'agglomération.

Atouts du site :

Il se trouve aux portes de l'agglomération et jouxte les zones d'activités des Coudrettes et des Grands Champs. Il a pour vocation de constituer son extension à terme.

Il est constitué de prairies et champs dans un bocage de haut jet qui constituent un cadre paysager qualitatif.

La proximité de la RD 962 et sa connexion au réseau routier local fait du site à la fois :

- un point d'entrée dans la ville de Flers ;

- une vitrine de l'agglomération depuis le sud (Domfront) et la RD 962 ;
- un site stratégique en termes de visibilité et de passage, avec un potentiel d'attractivité pour les activités important ;

Contraintes du site :

Le site se trouve sur les rives sud et est de la RD 962. Il franchit donc la limite formelle d'urbanisation que constitue la RD 962 aujourd'hui et crée de facto un nouveau seuil d'agglomération.

La RD 962 constitue en effet aujourd'hui la limite de l'espace urbanisé ; elle sépare l'espace naturel et agricole de l'agglomération flérienne.

L'accès au périmètre et la desserte du périmètre est aujourd'hui assurée par un chemin rural qui débouche sur la RD 962. La zone est bordée par le rond-point d'entrée d'agglomération et la bifurcation entre la RD 962 (déviation) et l'ancien axe nord-sud (RD 462) qui traverse le centre-ville de Flers.

Les enjeux du projet

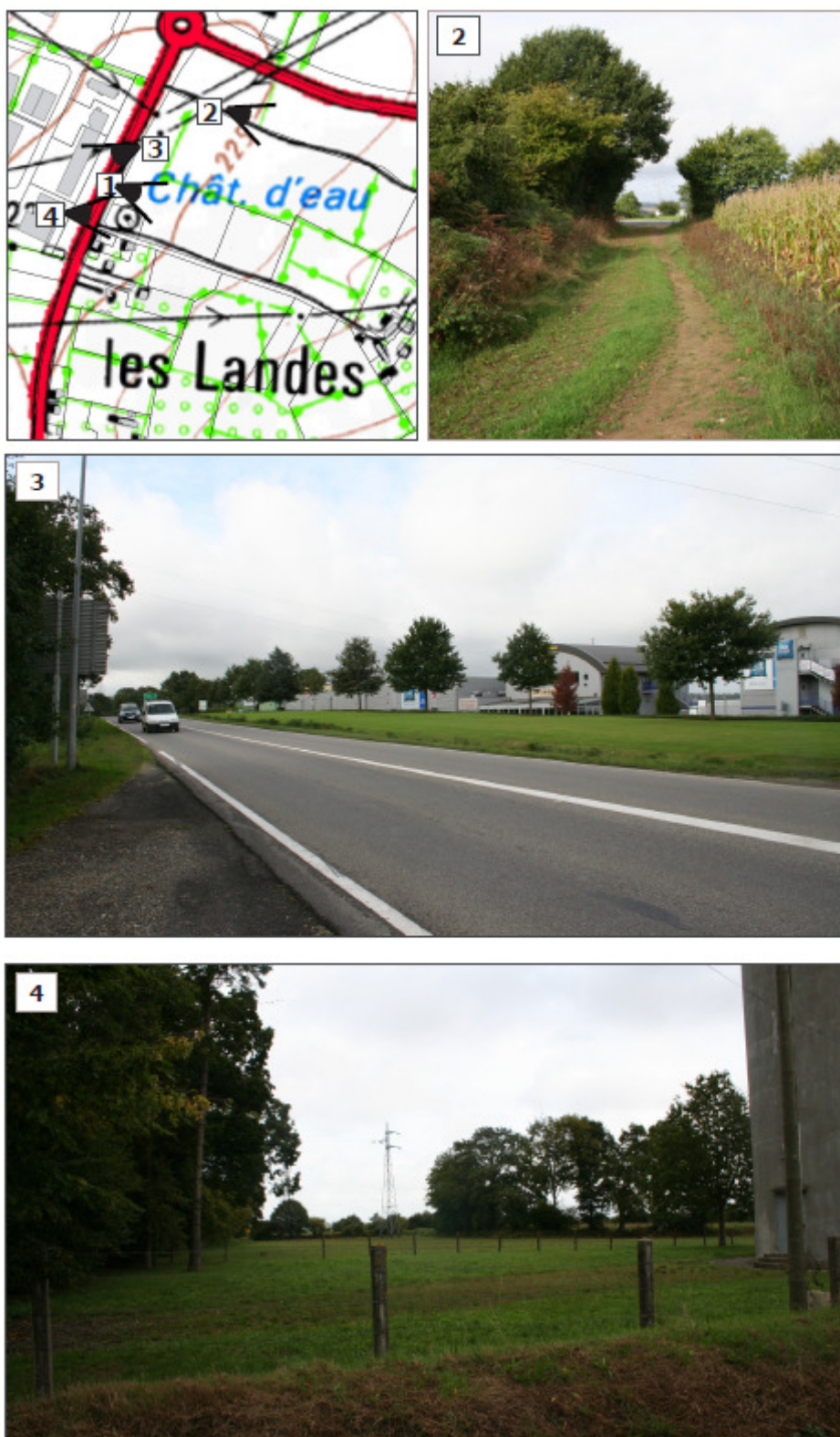
La réalisation d'un projet à vocation d'activités (activités artisanales, activités industrielles, tertiaires...) sur le terrain est conditionnée par la modulation de l'inconstructibilité au titre de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme. La réflexion et les orientations dépassent largement le cadre strict du périmètre concerné par l'inconstructibilité. Ce projet s'inscrit dans les démarches engagées par la communauté d'agglomération et la ville et dans la philosophie générale du PLUI. Elle s'illustre transversalement dans le projet d'aménagement et de développement durable et plus particulièrement dans l'orientation d'aménagement et de programmation portant sur la zone AUZ.

Les orientations proposées visent à :

- affirmer une entrée d'agglomération sud à l'échelle de l'agglomération, dans le cadre d'un projet de développement urbain qui englobe tout le sud de la commune de Flers,
- s'inscrire dans la continuité de l'entrée d'agglomération existante route de Domfront : recul, alignement...
- constituer des rives de la RD 962 sur la traversée de Flers qui donnent une lecture qualitative de cet axe et de l'agglomération,
- créer une frange d'urbanisation qualitative au sud,
- constituer une zone d'activités qui soit un cadre de travail et de vie agréable, sans nuisances sonores.



1 Un cadre paysager qualitatif



Le parti d'aménagement

Afin de mettre en valeur cet espace actuellement agricole qui constituera l'entrée d'agglomération et l'extension des zones d'activités des Coudrettes et des Grands Champs, il s'agit de proposer un projet cohérent qui tiennent compte :

- des nuisances
- de la sécurité
- de la qualité architecturale, paysagère et urbanistique

Ainsi, le parti d'aménagement retenu se compose de la manière suivante :

a. Au regard de l'intégration urbaine et architecturale

- Créer un front en vis-à-vis de la RD 962 qui permet à la fois de profiter de l'effet vitrine, de préserver l'espace naturel arrière et d'organiser l'entrée de ville
- Utiliser l'espace au droit des faisceaux haute tension pour installer le stationnement nécessaire au fonctionnement de la zone
- s'appuyer sur la trame végétale présente sur le site pour installer les bâtiments et les voies de circulation

b. Au regard de l'intégration paysagère

Du point de vue du paysage, le site aujourd'hui est assez qualitatif, il est constitué de mailles bocagères préservées, avec des haies de haut jet. Il est traversé par un chemin rural. L'objectif est de s'inscrire dans cette trame et de s'y appuyer pour composer le parti d'aménagement de la zone.

Une marge paysagère de 20 m sur la frange nord (identique à celle existant sur la ZA des Coudrettes afin de former un ensemble cohérent et qualitatif) et 10 m sur la frange ouest depuis la RD 962 sera réalisée afin de former une barrière naturelle aux nuisances engendrées par la circulation.

Le recul et l'alignement des bâtiments permettront de constituer un front bâti régulier donnant une lecture de l'espace tout en constituant un espace à gérer de façon qualitative : plantations, cheminement doux...

La gestion des eaux pluviales sera utilisée pour valoriser le parti d'aménagement. La pente naturelle du terrain sera exploitée. La voie principale d'accès sera notamment bordée de noues.

Les haies existantes seront conservées et valorisées, afin de conserver la continuité de l'itinéraire de randonnée, qui traversera la nouvelle zone et la zone des Grands Champs. Un traitement paysager des aires de stationnement nécessaires à l'opération sera réalisé afin de limiter au maximum l'imperméabilisation du site.

Les essences et végétaux sur les espaces libres seront indigènes.

La limite de l'espace naturel sera traitée avec des haies de type haie Bocagère (talus plantés)

c. Au regard de la sécurité

La réalisation du projet ne pose pas de problème en termes de sécurité routière :

Pour les VL et PL,

- le projet comprend une entrée et une sortie unique, qui sont dissociés.
- la circulation est en boucle à l'intérieur de la zone.
- l'entrée est située sur la RD 962, après le rond-point en direction de Caen, par une voie de décélération ;
- la sortie est située au sud du rond-point, au droit de la circulation piétonnière.

Les liaisons piétonnières et cycles sont privilégiées depuis le centre-ville vers le site :

La continuité de l'itinéraire de randonnée communautaire sera assurée et servira également de desserte piétonnière de la zone. Cette voie piétonnière sera au cœur de la coulée verte qui constitue la colonne vertébrale de la zone d'activités.

d. Au regard des nuisances

Actuellement il n'y a pas de protection sonore sur le site même (murs anti bruit, merlons, talus). Seule une haie fait un écran entre la RD 962 et le site.

Par ailleurs, les nuisances causées par les véhicules sur la RD 962 sont relativement faibles : l'axe ne fait pas l'objet d'un classement au titre des nuisances des infrastructures terrestres.

Dans le cadre du projet d'aménagement, l'objectif est donc de réduire ou aménager les nuisances qui seront subies par les usagers du site : les constructions futures respecteront la marge de recul prescrite et s'implanteront à 10 et 20 mètres au minimum à l'alignement de la RD 962, en fonction de leur localisation (Cf. OAP).

Traduction règlementaire

Le règlement de la zone 1AUZ stipule à l'article 6 que : « Le long de la **RD 962**, les constructions nouvelles doivent s'implanter avec un retrait minimum de 10 m de l'alignement de la voie. »



b) Périmètre d'étude n°2 : la Selle-la-Forge, carrefour RD18/RD962

Le site se trouve à l'ouest du bourg, à l'intersection de la RD 962 (déviations de Flers) et de la RD 18, axe reliant La Ferté Macé à Flers.

Il est donc situé le long de l'axe d'entrée d'agglomération de Flers, qui supporte une urbanisation déqualifiée et discontinuée. Le projet de PLUI vise à structurer les abords de cet axe afin de lui conférer une image urbaine et qualifiée.

Atouts du site :

Il est directement desservi par le rond-point existant d'intersection entre les deux départementales.

Sa desserte et sa localisation sont donc attractives au regard des entreprises. Elles ne constituent pas non plus une gêne et un accroissement de trafic pour les riverains puisque la zone n'est pas desservie depuis la RD 18.

Elle constitue un espace tampon entre la Déviation et les quartiers d'habitat. A terme, ce secteur permettra donc de limiter relativement les nuisances phoniques et visuelles liées à la RD 962 pour les maisons alentours, en jouant un rôle d'écran.

La proximité de la RD 962 et sa connexion au réseau routier local fait du site à la fois :

- un point d'entrée dans l'agglomération flérienne
- une vitrine de l'agglomération depuis La Ferté-Macé
- il bénéficie également d'une bonne accessibilité par les modes doux, puisqu'il est directement relié au centre-ville de Flers par la RD 18.



14

Contraintes du site :

Le site présente néanmoins quelques contraintes :

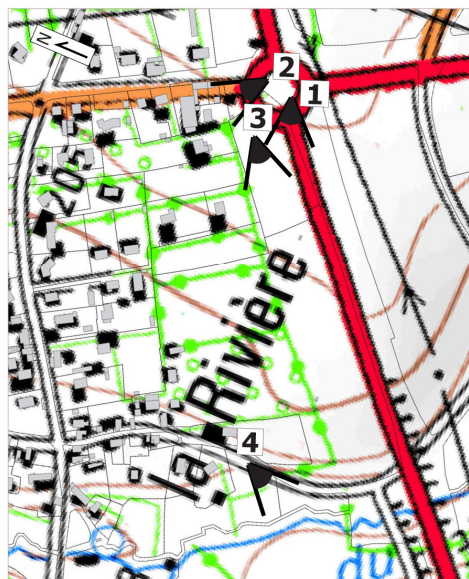
- le sud du site est fortement contraint par le relief et la pente d'un vallon,
- la façade sur la RD 18 est très étroite ; en revanche, elle s'allonge le long de la RD 962.

Les enjeux du projet

La réalisation d'un projet à vocation économique sur le terrain est conditionnée par la modulation de l'inconstructibilité au titre de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme.

La réflexion et les orientations dépassent le cadre strict du périmètre concerné par l'inconstructibilité. Ce projet s'inscrit dans les démarches engagées par la communauté d'agglomération et la ville et dans la philosophie générale du PLUI. Elle s'illustre transversalement dans le projet d'aménagement et de

développement durable et plus particulièrement dans les orientations qui concernent la RD 18, définies dans deux orientations d'aménagement et de programmation.



Les orientations proposées visent à :

- structurer l'entrée d'agglomération depuis la RD 18, en privilégiant sur ses rives une urbanisation maîtrisée et de qualité. L'objectif de la présente étude est d'arriver à un projet d'ensemble cohérent et structurant pour l'axe.
- prendre en compte les besoins de déplacement des habitants en créant une aire de covoiturage, aujourd'hui informelle.
- aménager et revaloriser les espaces publics notamment les rives de la RD 18 et l'entrée d'agglomération de Flers.

Le parti d'aménagement

Afin de mettre en valeur cet espace actuellement agricole, il s'agit de proposer un projet cohérent qui tiennent compte :

- des nuisances
- de la sécurité
- de la qualité architecturale, paysagère et urbanistique

Ainsi, le parti d'aménagement retenu se compose de la manière suivante :

a. Au regard de l'intégration urbaine et architecturale

- créer un front bâti le long de la RD 962 permettra de profiter de l'effet vitrine ; les activités implantées seront desservies par l'arrière, par une voie qui se branchera sur le rond-point existant,
- créer une zone d'activités en vis à vis des activités présentes au «Jardinet» à l'est de la RD 18, en d'entrée d'agglomération,
- cette voie de desserte, dans sa première partie, séparera les habitations existantes des activités.

b. Au regard de l'intégration paysagère

Du point de vue du paysage, le site aujourd'hui est une parcelle agricole, bordée par des haies.

Une marge paysagère de 10m depuis la RD 962 sera réalisée. L'alignement des bâtiments, sur la façade le long de la RD 962, sera régulier afin de créer un front bâti qualitatif. Les marges de recul devront être traitées en espace vert et ne pourront pas comprendre de zone d'exposition, de dépôt ou de stationnement.

La haie existante entre le site et la RD 962 sera conservée et épaissie d'un deuxième rideau.

Au sud de l'opération, la topographie est contraignante pour l'aménagement de la zone. La déclivité rendrait obligatoire de forts déblais et remblais. Par conséquent, elle sera conservée en surface non imperméabilisée et utilisée pour la gestion des eaux pluviales. Ainsi le fond de vallon sera maintenu dans son état actuel et non impacté par l'urbanisation.

Un traitement paysager des aires de stationnement nécessaires à l'opération sera réalisé afin de limiter au maximum l'imperméabilisation du site.

Les choix d'essences et de végétaux sur les espaces libres seront indigènes.

c. Au regard de la sécurité

La réalisation du projet ne pose pas de problème en termes de sécurité routière :

- les axes et dessertes restent inchangés. Aucun accès supplémentaire depuis la RD 962 et RD 18 n'est prévu,
- les voies créées dans l'enceinte du site seront dotées de trottoirs dimensionnés pour garantir des flux piétons sécurisés,
- la création d'une aire de covoiturage à l'entrée du secteur, en lieu et place du stationnement informel existant améliore par ailleurs la sécurité des usagers et automobilistes.

d. Au regard des nuisances

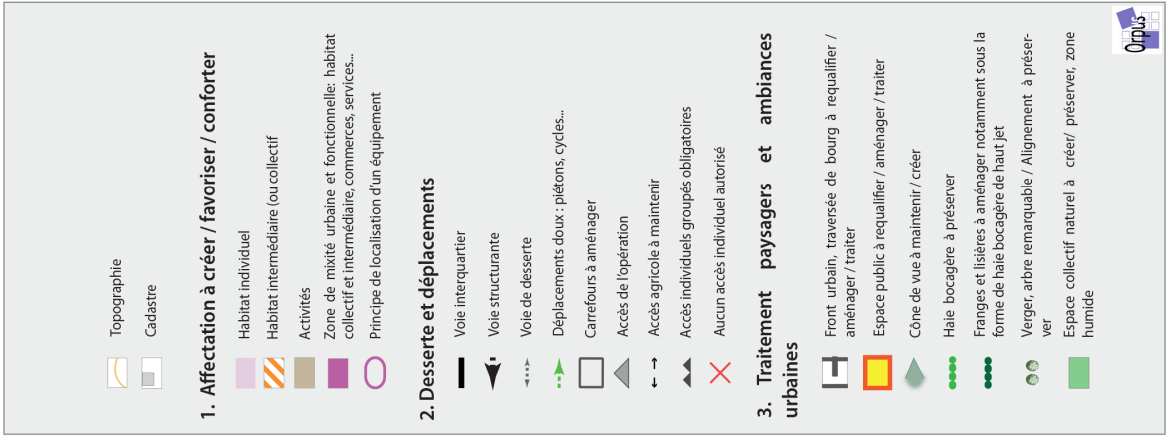
Actuellement il n'y a pas de protection sonore sur le site même. Les nuisances sont relativement faibles. La haie crée toutefois un tampon naturel.

La constitution d'un front bâti, le long de la RD 962, permettra de structurer cet espace tout en constituant un écran sonore. L'enveloppe de ces bâtiments sera conçue de manière à ce que les niveaux sonores dans les différents types de locaux soient compatibles avec les enjeux environnementaux et la réglementation en vigueur, conformément à l'arrêté préfectoral du 10 octobre 2000 relatif au classement acoustique des infrastructures terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit. A ce titre, la RD 18 est classée comme une infrastructure de catégorie 4 et 3 ; le périmètre affecté par le bruit à compter du bord extérieur de la voie est de respectivement de 100 et 30 m.

Les différents bâtiments devront répondre aux exigences d'isolement acoustique. Les haies situées sur le pourtour nord et ouest de la zone devront être renforcées afin de créer une coupure avec les habitations existantes.

Traduction réglementaire

Le règlement de la zone 1AUZ stipule à l'article 6 que : « Le long de la **RD 962**, les constructions nouvelles doivent s'implanter avec un retrait minimum de 10 m de l'alignement de la voie. »



3. Traitement paysagers et ambiances urbaines

Front urbain, traversée de bourg à requalifier / aménager / traiter

Espace public à requalifier / aménager / traiter

Cône de vue à maintenir / créer

Haie bocagère à préserver

Franges et lisières à aménager notamment sous la forme de haie bocagère de haut jet

Verger, arbre remarquable / Alignement à préserver

Espace collectif naturel à créer/ préserver, zone humide

Orplus

