

Plan Local d'Urbanisme

COMMUNE NOUVELLE DE VIRE NORMANDIE

6.3

Etude Loi Barnier sur le « Secteur PIPA »

Vu pour être annexé à la délibération
du Conseil Municipal en date du
3 novembre 2016

1. Le contexte

- 1.1. Article L111-6 du code de l'urbanisme
- 1.2. Objet de l'étude
- 1.3. Situation géographique et économique

2. Etat des lieux : les nuisances et la sécurité

- 2.1. Le trafic
- 2.2. Les projets routiers à l'échelle du secteur
- 2.3. Le bruit
- 2.4. Desserte de la zone

3. Etat des lieux : Urbanisme et architecture

- 3.1. L'urbanisme et le bâti le long de la RD674
- 3.2. L'urbanisme et l'architecture des bâtiments d'activités

4. Etat des lieux : Le paysage

- 4.1. Le site dans le grand paysage
- 4.2. L'occupation du sol
- 4.3. La RD674 en séquence
- 4.4. Le rôle du végétal dans l'inscription paysagère des bâtiments de la ZA de la Papillonnière
- 4.5. L'aménagement des voies des ZA alentours

5. Etat des lieux : L'environnement

- 5.1. Hydrographie
- 5.2. La présence d'espèces protégées

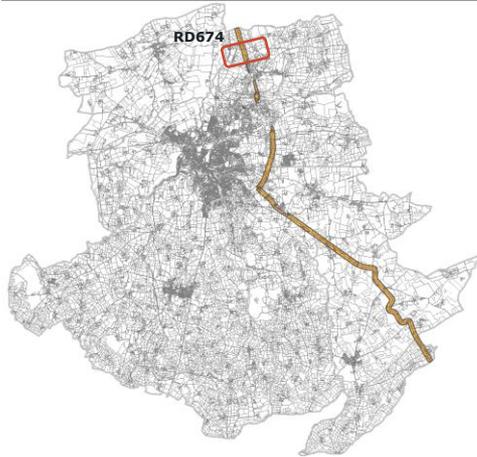
6. Le projet et sa justification réglementaire au regard des cinq critères de la loi

- 6.1. Les servitudes d'utilité publiques s'appliquant au secteur
- 6.2. Le projet dans son contexte
- 6.3. Le projet d'aménagement
- 6.4. Justifications au regard des 5 critères retenus par la loi

1. LE CONTEXTE

LA RD674 A L'ÉCHELLE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES

□ Secteur à urbaniser ■ Voies classées à grande circulation



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.

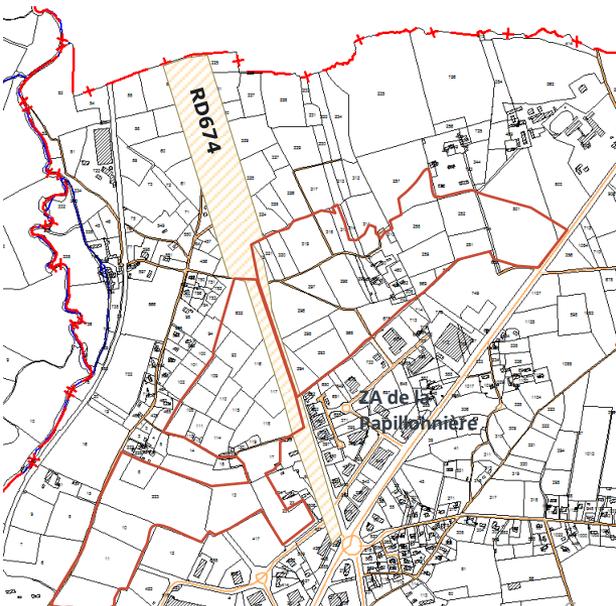
Cette interdiction ne s'applique pas :

- 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.

LA RD674 A L'ÉCHELLE DU SECTEUR D'ÉTUDE

□ Secteur à urbaniser ▨ Bande d'inconstructibilité



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 L111-6 du 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**.



Par délibération, le Conseil Communautaire a prescrit en 2011 l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme intercommunal. Après la création de la Commune nouvelle de Vire Normandie et la dissolution de la Communauté de Communes de Vire, le PLUi est devenu PLU.

Parmi les objectifs définis dans le PADD, le troisième axe prévoit d'affirmer le pôle économique virois et le quatrième affirme la volonté de faciliter l'accès au territoire et améliorer les conditions de déplacements tous modes.

En cohérence avec le SCoT, il s'agit entre autres de développer au Nord de l'agglomération viroise un projet d'envergure pour le bocage virois entre les routes de Caen et de Saint-Lô ; projet qui, comme les autres espaces d'accueil d'entreprises, devra être qualitatif et attractif et bénéficier d'une bonne accessibilité, notamment depuis l'A84.

A terme, cet espace constituera la limite Nord de l'agglomération viroise.

Le projet a donc prévu une urbanisation près des axes structurants et notamment le long de la RD674.

En outre, le Nord de l'agglomération doit voir déboucher, à plus ou moins long terme, plusieurs projets au niveau de la route de St-Lô:

- La liaison Vire-A84 en 2x2 voies depuis Guilberville.
- La voie nouvelle Nord-Ouest, desservant les Parc des Neuvillières et Parc du Gast, et permettant, à terme, de relier la route de Granville à celle de Saint-Lô (RD674)
- La liaison entre les routes de St-Lô et de Caen.
- La mise à 2x2 voies de la RD407 (rocade Est) et du Sud de la RD674.

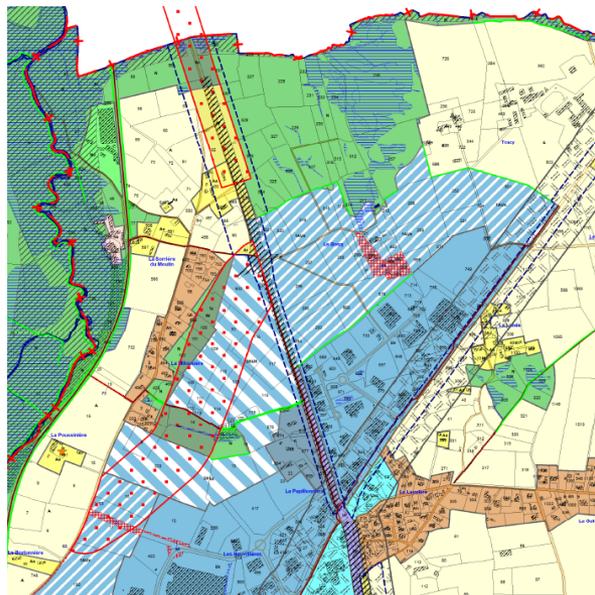
La RD 674 (Route de Saint-Lô) est classée « axe à grande circulation ». Les terrains attenants sont donc concernés par une servitude d'inconstructibilité de 75 m de part et d'autre de l'axe de la voirie.

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**), des règles d'implantation différentes de celles édictées par le présent article peuvent être fixées.

SITUATION DE LA COMMUNE NOUVELLE DE VIRE NORMANDIE DANS SA RÉGION



Source: Geoportail ; Réalisation: Planis



EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLUI

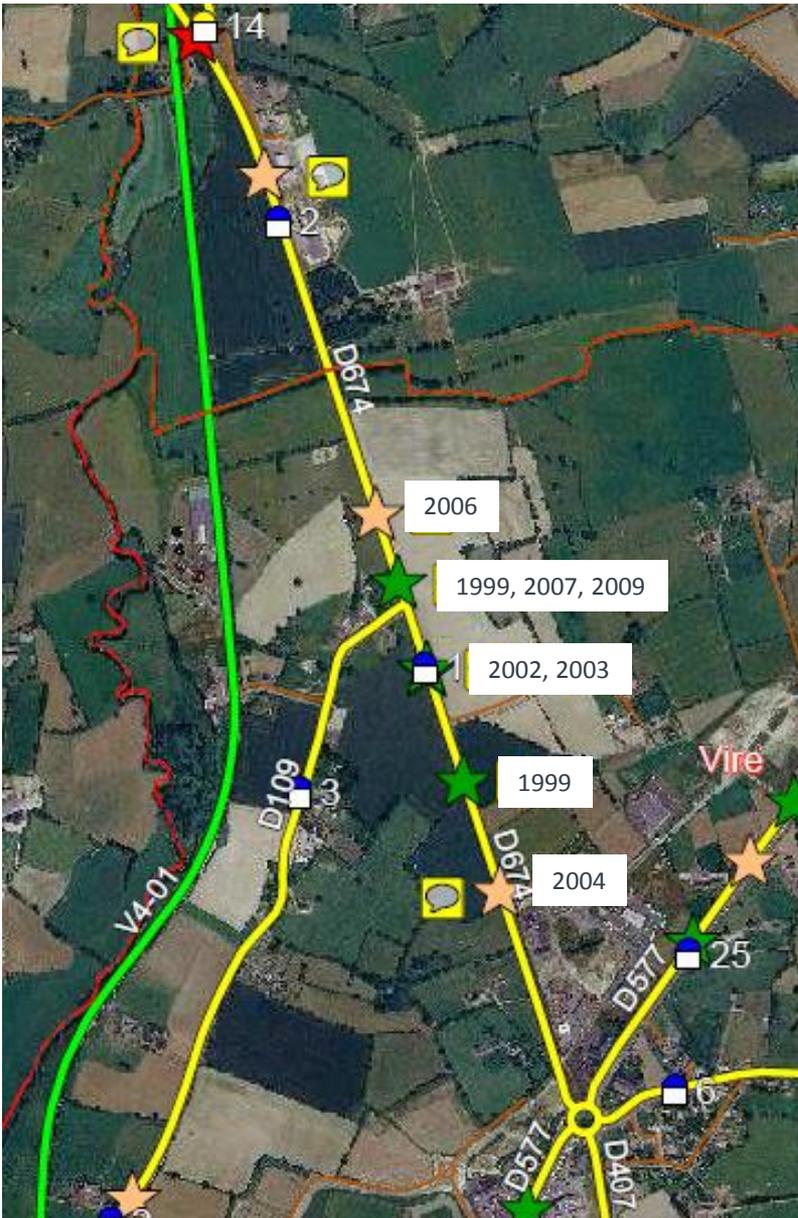
- Marge d'inconstructibilité sans étude L111-6
-  Secteur à urbaniser à court terme
-  Secteur à urbaniser à long terme

La Commune nouvelle de Vire Normandie se situe en Normandie, dans le Calvados, à la limite de la Manche et de l'Orne. Elle compte depuis 2000 huit communes déléguées et près de 18 500 habitants en 2008.

Située entre l'A84 et la N174 (routes européennes E03 et E401) au Nord et la D924 (du département de l'Orne) au Sud-Ouest, Vire Normandie se trouve à l'interface entre la façade maritime (« autoroute des estuaires ») et l'intérieur des terres, sur l'axe de la « Diagonale Normande » Cherbourg-Alençon. Elle est également traversée par la ligne de train Granville-Paris, ainsi que par la véloroute reliant les Plages du Débarquement au Mont-Saint-Michel.

Le PLU prévoit l'urbanisation d'une soixantaine d'hectares au Nord de l'agglomération (environ une trentaine de chaque côté de la RD674). Le but de la Commune nouvelle est de pouvoir répondre aux besoins d'espace toujours plus importants des sociétés industrielles et logistiques, qui constituent les plus gros employeurs du Bocage virois. En outre, ces entreprises choisissent leur implantation en grande partie en fonction de la desserte offerte. Le Nord de l'agglomération offre une implantation permettant de rejoindre plus aisément l'A84 et la N174 et apparaît dès lors comme l'espace le plus attractif du territoire communal.

2. ETAT DES LIEUX: LES NUISANCES ET LA SECURITE



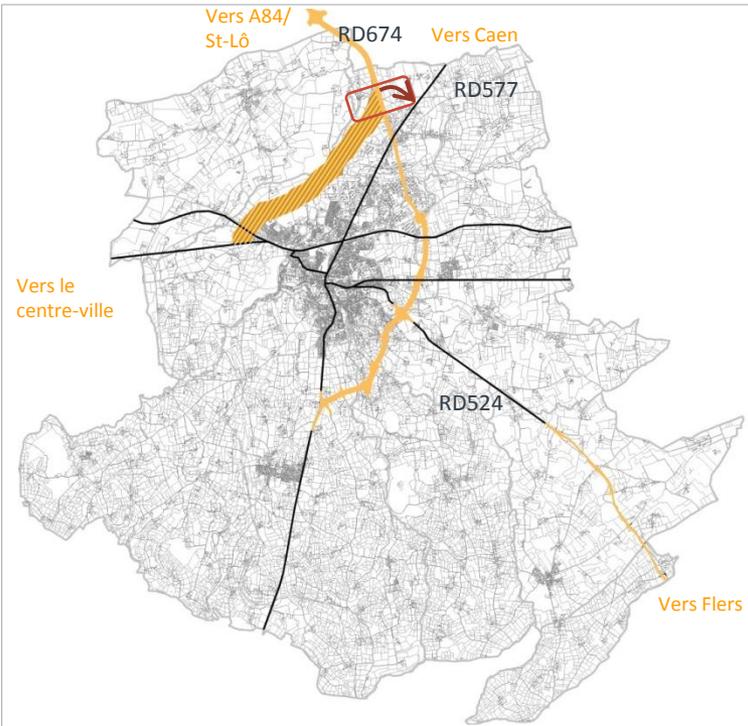
Située au Nord de la Commune nouvelle de Vire Normandie, la RD674 est un axe départemental structurant qui permet de relier l'A84 à Vire. Elle est un atout majeur pour le développement économique de Vire Normandie.

Cette infrastructure routière supporte une fréquentation relativement importante, avec un trafic moyen, à la hauteur du secteur d'étude, de plus de **6 400 véhicules par jour en 2009** dont près de **10 % de poids-lourds**.

Entre 1999 et 2009, la régularité des accidents au carrefour de la RD674 et la RD109 (route de la Sorrière du Moulin) montrait le caractère dangereux de cette intersection.

Depuis 2010, aucun accident n'a été signalé.

PROJETS ROUTIERS A L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE NOUVELLE DE VIRE NORMANDIE



- Site à urbaniser
- Réseau principal
- Faisceau du projet de Vire Normandie de création d'une voie de contournement Nord-Ouest (inscrit dans le SCOT).
- Emprise des projets du CD14 (nouvelles voies, mise à 2x2 voies...)
- ➔ Projet de Vire Normandie du prolongement de la voie de contournement Nord-Ouest (liaison de la route de Caen, RD577 et la route de St-Lô, RD674)

PROJET DE MISE A 2x2 VOIES DE LA RD674



- Site à urbaniser
- Réseau principal
- Emprise à préserver pour le projet de mise à 2x2 voies du CD14.

Comme expliqué préalablement, le Nord de l'agglomération doit voir déboucher plusieurs projets au niveau de la route de St-Lô, projets qui ne manqueront pas de modifier profondément la physionomie des lieux :

- La liaison Vire-A84 : ce projet à long terme de relier l'agglomération viroise à Guilberville en 2x2 voies est porté par le Conseil Départemental.
- Le contournement Nord-Ouest de l'agglomération : ce projet, présent dans le SCoT et porté par la Commune nouvelle de Vire Normandie, vise à relier les routes de Granville et de St-Lô par étapes successives. Sans tracé encore précisé, il doit à long terme trouver place dans un faisceau rendu inconstructible par le PLU.
- La liaison entre les routes de St-Lô et de Caen : ce projet, porté par la Commune nouvelle de Vire Normandie, doit voir le jour avec l'urbanisation du secteur.
- La mise à 2x2 voies du Sud de la RD674 et de la RD407 (rocade Est) : ce projet, porté par le Conseil Départemental, vise à passer en 2x2 voies un tronçon routier débutant au Nord de la commune de Vire et se prolongeant, via la rocade, jusqu'à la RD524 (route de Flers).



A L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE NOUVELLE

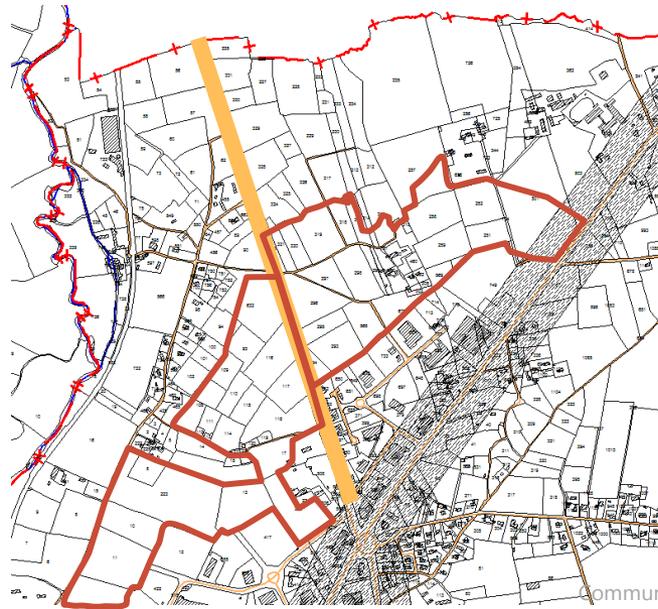


- Site à urbaniser
- Secteur concerné par la Loi Bruit
- Séquence de la RD674 non concernée par la Loi Bruit

Sur le site d'étude, les abords de la RD674 ne sont pas concernés par la Loi Bruit. Toutefois, il est à présager une évolution de ces données si la voie vient à être aménagée en 2x2 voies et si la voie de contournement Nord-Ouest est aménagée.

Aussi, une partie du site à urbaniser (non concernée par la présente L111-6) est longée par la RD577 (route de Caen) qui est classée en catégorie 3, c'est-à-dire qu'une bande de 100m de part et d'autre de cette voie est affectée par le bruit.

A L'ÉCHELLE DU SECTEUR D'ETUDE



- Site à urbaniser
- Secteur concerné par la Loi Bruit
- Séquence de la RD674 non concernée par la Loi Bruit à ce stade de l'étude



Regard vers la RD674 depuis le chemin du Bosq:
En 3, visibilité vers le Nord pleinement dégagée ; en visibilité suffisante vers le Sud avec le regard arrêté par le sommet de la Papillonnière à 350m de là.



En 5, Débouché du chemin du Roquet sur la RD674



En 6, accès envisageable sur le site à urbaniser depuis la ZA de la Papillonnière

La RD674 (route de Saint-Lô)

La RD674, voie structurante de desserte et de transit (utilisée notamment par les convois exceptionnels), est conçue comme une voie départementale accompagnée de bandes multifonction. Cette chaussée est une 2x1 voies d'une emprise totale d'environ 10 mètres.

D'une part en tant que prolongement Nord de la rocade viroise (RD407), d'autre part en tant qu'aboutissement de la future liaison A84-Vire, le tronçon de la RD674 traversant le site d'étude doit passer en 2x2 voies (à une échéance encore inconnue)

Alors que le secteur à urbaniser à l'Ouest de la RD674 n'est actuellement traversé que par le petit chemin Le Roquet, celui à l'Est bénéficie d'un seul accès direct : le chemin du Bosq. (CRn°14)

Le chemin du Bosq (CR n°14)

Ancien chemin vicinal qui permettait autrefois de relier la ferme du Bosq aux fermes et hameaux alentours (Sorrière du Moulin, Tracy...), le chemin du Bosq est étroit (2,50m à 3m carrossable). Au sortir de cette voie, la visibilité est pleinement dégagée vers le Nord et suffisamment dégagée vers le Sud avec le regard qui est arrêté à plus de 350m avec le sommet de côte de la Papillonnière.

Le chemin Le Roquet

Petit chemin très étroit et peu carrossable reliant la Route de Saint-Lô à la Milousière. Au sortir de cette voie sur la RD674, la visibilité est mauvaise, du fait des haies voisines et du relief.

La réserve foncière de la ZA de la Papillonnière

Une réserve foncière permet d'accéder au site via la zone de la Papillonnière. Cette réserve, avec son emprise de 14m, est suffisante pour accéder au site avec un aménagement généreux.

EXTRAIT DU PLAN DU RESEAU AMIBUS



Transports en commun

La Commune nouvelle de Vire Normandie dispose d'un réseau de bus de ville appelé Amibus. Constitué de deux lignes, celui-ci relie, via sa ligne 2, le centre-ville à la Papillonnière, sans pour autant pénétrer dans la zone d'activités du même nom, et encore moins dans la future zone d'urbanisation.

Les arrêts « La Papillonnière » et « La Lauvière » se situent ainsi à environ 600m de la limite de celle-ci, ce qui est généralement une distance dissuasive pour l'utilisation d'un bus.

Liaisons douces

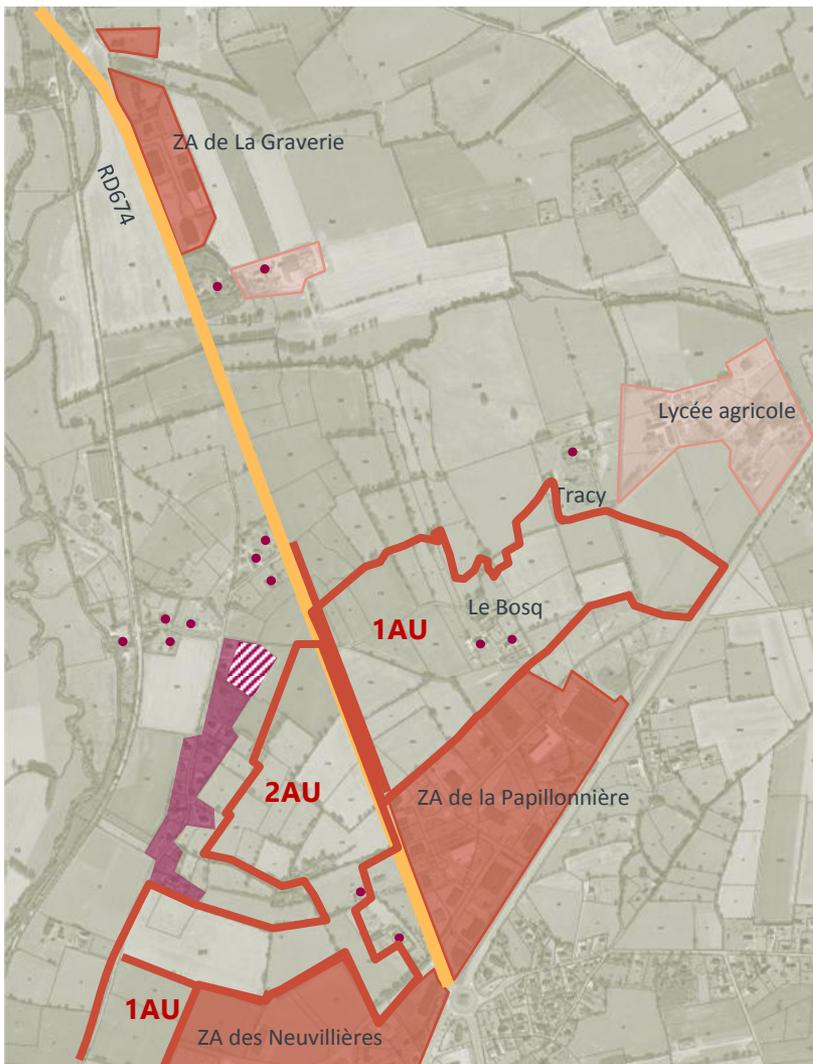
A proximité, une piste cyclable a été réalisée le long de la rue de Caen, permettant de relier le rond-point de la Papillonnière à la voie verte (au niveau de l'Allière) et au centre-ville.

Le long de la RD674, entre ce rond-point et la zone d'activités de la Papillonnière et, au-delà, le site d'urbanisation future, le cheminement n'est plus clairement matérialisé ni sécurisé et disparaît rapidement.

Chemin amorcé le long de la RD674



3. ETAT DES LIEUX: L'URBANISME ET L'ARCHITECTURE



Le secteur d'étude est marqué par un habitat diffus sous forme de lieux-dits ou habitations isolées.

Les habitations les plus proches de la voie (habitat ancien) sont distantes du secteur de 30 à 60m. Elles sont souvent bien isolées de la route par un bosquet, une haie ou un verger.

Un lotissement est en cours de développement à une centaine de mètres de la RD674.

Le site à urbaniser ne comprend que deux habitations situées au hameau du Bosq.

De par la liaison qu'elle offre avec l'A84, la RD674 a vu plusieurs zones d'activités s'implanter sur ses abords : ZA de La Graverie, de la Papillonnière, des Neuvillières.

Les sites à urbaniser, eux aussi à vocation d'activités, sont situés entre ces zones.



En 1, maison ancienne aux abords de la RD674. En 2, programme d'habitat récent en cours d'extension. Depuis la RD674, en 3 la ZA de la Graverie et en 4 la ZA de la Papillonnière.





Des volumes simples dans un camaïeu de gris clairs parfois rehaussés d'une couleur sur une façade ou en arête ou bien par l'enseigne de l'entreprise



Des architectures, matériaux et couleurs plus contemporains sur les dernières entreprises installées dans les zone de la Papillonnière et des Neuvillières



Des toitures à double et faible pente sur les bâtiments les plus anciens



Publicité sauvage marginale et mise en place d'une signalétique qualitative

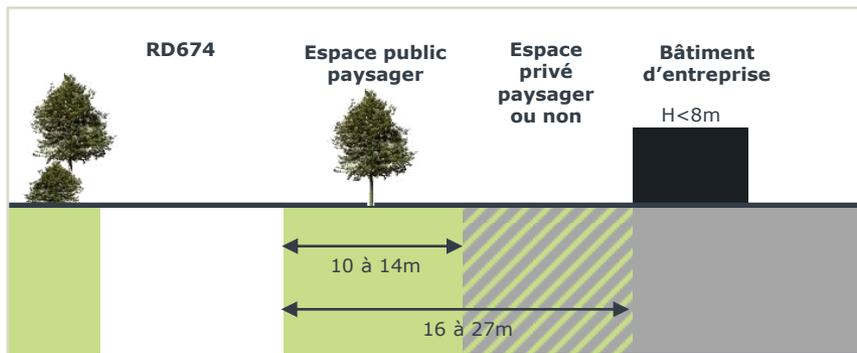
Les bâtiments d'activités de la Papillonnière et des Neuvillières présentent **des volumes simples à toit terrasse**. Certains bâtiments anciens ont des toitures à double et faible pente.

Dans ces deux ZA, **le POS prévoit une hauteur maximale des bâtiments de 12 mètres**, hormis sur certains sous-secteurs où elle n'est pas limitée. Toutefois, les bâtiments dépassent rarement les 6m et la hauteur maximale observée est de 14m (Normandise).

Le long de la RD 674, le bâtiment d'activités le plus élevé atteint 7,70m.

Les bâtiments (mis à part le bâtiment de la parcelle A652) **sont alignés sur une même ligne reculée de 16 à 27 mètres** des abords de la chaussée.

A l'Est de la RD674, une **large bande** en herbe fait transition entre la chaussée et la clôture des entreprises. Cette bande, plantée de petits arbres, présente une largeur **de 10 à 14 mètres**. Elle est accompagnée, sur une courte séquence au Sud, d'un trottoir étroit peu sécurisé.



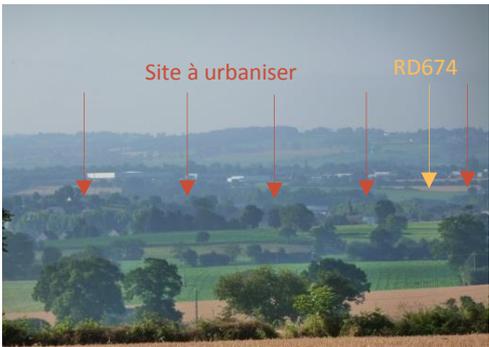
Profil de la RD674 et de ses abords à la hauteur de la zone d'activités de la Papillonnière: les bâtiments sont reculés à 20m par rapport aux abords de la voie. Cette bande d'20m comprend un espace vert d'une largeur de 10 à 14m.

La publicité « sauvage » est relativement marginale (quelques panneaux observés). La Commune nouvelle a mis en place une politique qui se traduit par une signalétique soignée des zones d'activités (totems, etc.).

4. ETAT DES LIEUX: LE PAYSAGE

4.1.1. Un site exposé dans un paysage vallonné

Le site à urbaniser s’inscrit dans une succession de massifs collinaires du bocage virois traversés par la RD674. De par sa situation, sa topographie (pente de 3,5% exposée au Nord Ouest) mais aussi par le grand dégagement offert par les parcelles cultivées, les secteurs d’étude se donnent à voir depuis le lointain et tout particulièrement depuis la RD674 en provenance de St-Lô.



Le site et la RD674 dans le grand paysage (ici depuis la petite route des Mares à Ste-Marie laumont)



Le site dans le lointain depuis la RD674 (ici depuis le lieu-dit « la Rampe » à Ste-Marie laumont, soit à plus de 3,5km du site)



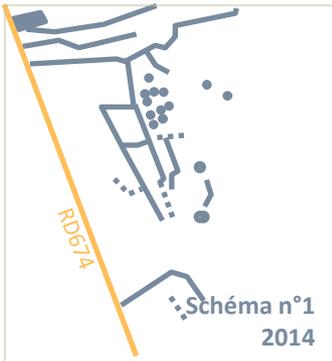
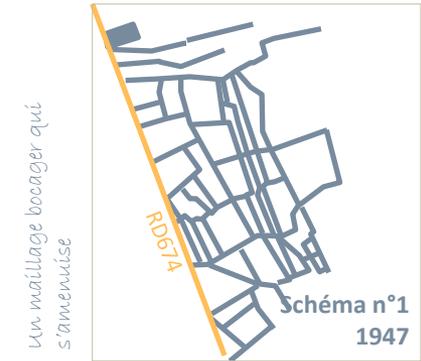
La RD674 en visibilité directe avec la partie Sud du site

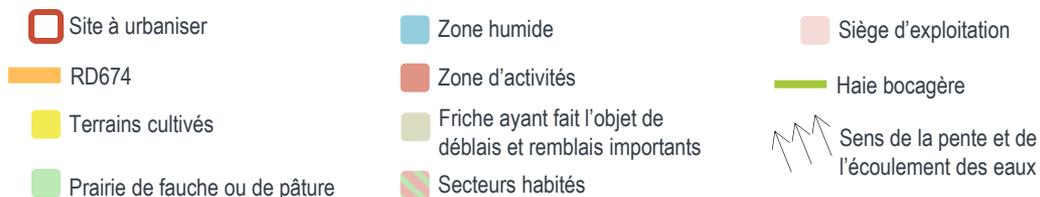
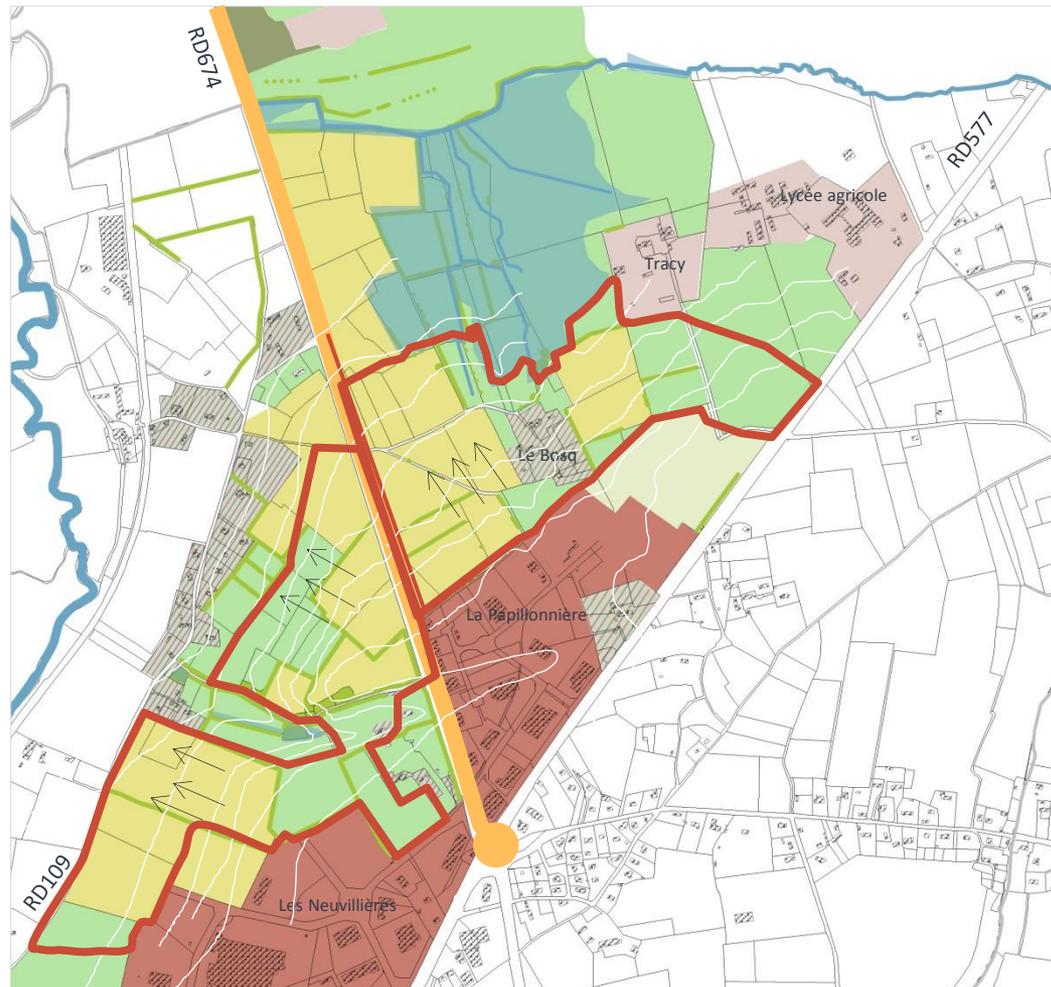
4.1.2. Un site dans un bocage dégradé

La partie Nord du territoire de Vire Normandie- où se trouve le site à urbaniser - présente un bocage dégradé de faible densité (en comparaison avec le reste du territoire).

Aux abords de la RD674, l’ancien maillage complexe constitué de petites parcelles (schéma n°1) a laissé place aux grands champs cultivés (schéma n°2).

Seules les haies organisées autour d’un petit talweg semble avoir subsisté.





Sur une première séquence, en provenance du Nord, de part et d'autre, la RD674 est longée par de grands champs cultivés (maïs, blé, trèfle).

Une deuxième séquence donne place:

- à l'Ouest de la voie, à quelques habitations cachées de la RD674 par des haies généreuses.

- à l'Est de la voie, à la zone d'activités de la Papillonnière

Enfin, sur une courte séquence, ZA de la Papillonnière et ZA des Neuvillières se font face de part et d'autre de la RD674 avant l'arrivée sur le rond-point.

L'intérieur du site d'étude laisse place, en s'éloignant de la RD674, à des prairies pâturées et des prairies de fauche.

Quelques haies ont ici subsisté: sur la partie Est, elles accompagnent une dépression occupée par une vaste zone humide.

Le site d'étude accueille également d'anciennes fermes (la ferme du Bosq) réhabilitées en habitation et sont joutée par les sièges d'exploitation de Tracy et du Lycée agricole.

Le site présente ainsi des terres agricoles situées à mi-pente de versant et est fermé en point haut (au Sud) par les zones d'activités de la Papillonnière et des Neuvillières.



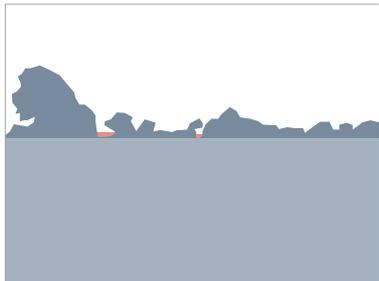
En provenance de Saint-Lô, le secteur d'étude fait suite à la zone d'activités de La Gravierie (en 1) et d'une coupure végétale dessinée par un bosquet, une haie de peupliers qui souligne un fond de vallée (en 2).

Une partie du site se découvre ensuite pleinement du fait de sa relation directe avec la RD674, en l'absence de haies. Des bâtiments de la Papillonnière se devinent alors aux interstices d'une haie qui ferme l'horizon (en 3).

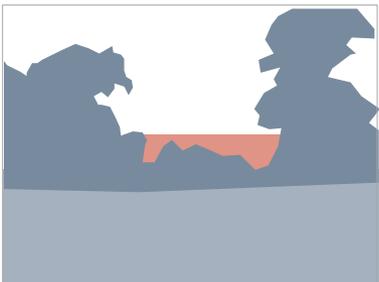
En sommet de côte, une haie ajourée longeant la RD674 laisse percevoir les bâtiments d'entreprises (en 4). Puis la frange Ouest de la zone de la Papillonnière avec une large bande en herbe plantée de fruitiers pour transition avec la voie (en 5).

En 6, le rond-point, en sommet de côte fait rupture entre le secteur de la Papillonnière et la RD407 qui prolonge la RD674 en direction de Condé sur Noireau/Tinchebray.

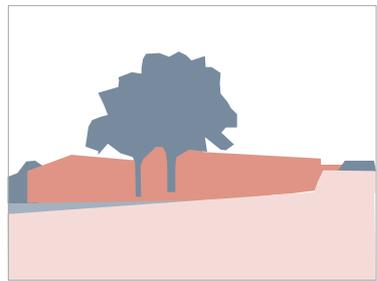
En résumé, la portion de route concernée par le projet, se divise en deux séquences: une séquence rurale avec des champs de part et d'autre et une séquence de transition urbaine avec la ZA de la Papillonnière d'un côté et une haie bocagère dense de l'autre.



Une haie cache un côté du bâtiment

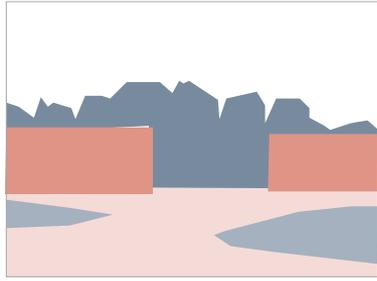


Une haie bocagère comprenant des arbres de haut-jet cache partiellement les bâtiments d'entreprise



Un chêne monumental assise une partie de ces bâtiments

La trame bocagère ancienne, partiellement conservée, joue son rôle dans l'intégration paysagère des bâtiments d'activités, depuis le lointain ou depuis plus près.



Une haie en arrière plan des bâtiments fait assise à ceux-ci.

La Papillonnière : L'aménagement paysager consiste en des bandes engazonnées (et bordurées) longeant les clôtures des entreprises. Quelques arbres de haut jet ont été conservés lors de la construction de la zone. Un langage très routier toutefois avec l'absence de liaisons piétonnes et des espaces de stationnement latéraux aux voies.



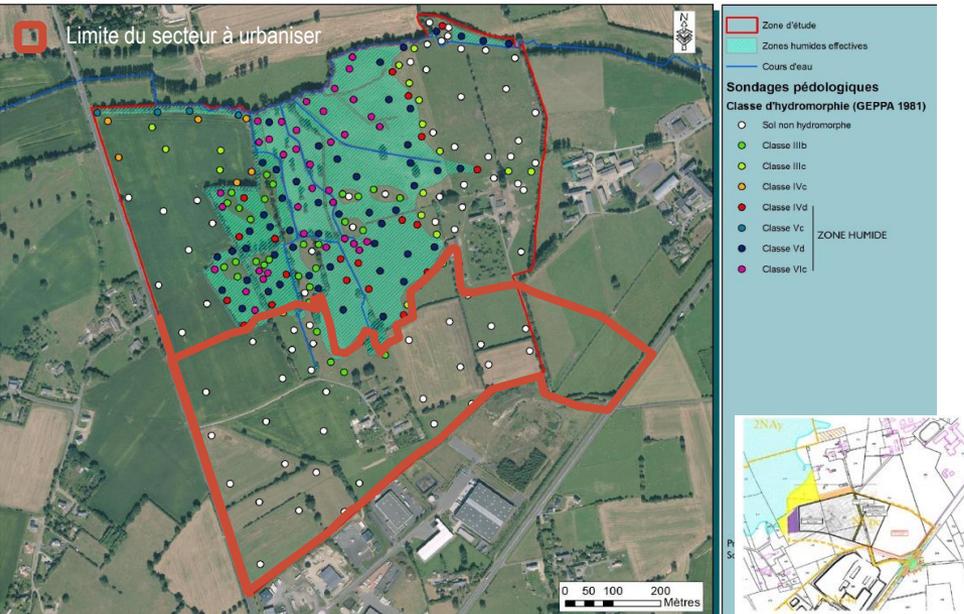
La ZA des Neuvillières : des aménagements paysagers plus généreux que sur les ZA des Neuvillières et de la Papillonnière (accotement en herbe, liaisons douce, haies plantées, alignements d'arbre, plateau de traversée piétonne...). Ces aménagements se font toujours en accompagnement des voies de circulations motorisées...

La ZA de la Graverie : Un langage très rural avec des accotements en herbe non bordurés. Absence de liaison piétonne. Les bâtiments sont séparés de la RD674 par une bande et un talus en herbe présentant une largeur de 5 à 8m. Les bâtiments d'entreprise sont implantés de 20 à 45m de l'axe de la RD674. Un chemin rural permet de relier le bourg de la Graverie en longeant un étang aménagé.



5. ETAT DES LIEUX: L'ENVIRONNEMENT

CARTE DES ZONES HUMIDES SUR LE SECTEUR EST (réalisée par DMEAU)



5.1.1. La présence de zones humides

Les zones humides sont des espaces de transition entre terre et eau sur lesquels se font les crues. Elles régulent le volume des eaux et des écoulements et limitent ainsi l'impact des inondations.

Une étude a été effectuée à l'Est de la RD674. L'urbanisation future a été revue en conséquence.

Le secteur Ouest présente quant à lui, en ses limites, une faible prédisposition à la présence de zone humide. Une étude complémentaire devra être réalisée pour préciser la nature de ces sols.

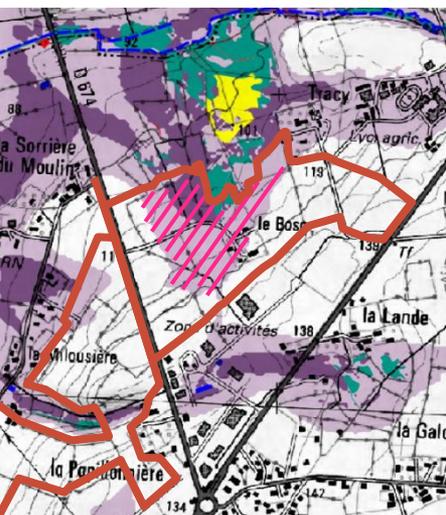


5.1.2. La gestion des eaux pluviales:

Sur une partie de la RD674 (partie basse), les eaux pluviales sont rejetées dans un fossé qui longe le site à urbaniser (en 1).

Les eaux pluviales de la Papillonnière sont tamponnées par 3 bassins de rétention: une dépression « naturelle » (en 2) intégrée à l'espace public et deux bassins d'aspect peu esthétique avec leurs talus bâchés (en 3).

Site à urbaniser / Zones humides avérées recensées par la DREAL (février 2014)



- Secteurs d'étude
- Zone humide (selon DREAL)
- Zone fortement prédisposée à la présence de zone humide (selon DREAL)
- Zone faiblement prédisposée à la présence de zone humide (selon DREAL)
- Zone très faiblement prédisposée à la présence de zone humide (selon DREAL)
- Non défini (selon DREAL)
- Secteur prédisposé selon les cartes de la DREAL mais avéré non humide suite à l'étude zone humide menée par DMEAU





L'alyte accoucheur et la grenouille agile, amphibiens protégés sur l'ensemble du territoire français (cf Art. 2 - 11 relatif à la destruction des sites de reproduction de l'Arrêté du 19 novembre 2007 fixant la liste des Amphibiens et des Reptiles protégés sur l'ensemble du territoire français et les modalités de leur protection)

Secteur étudié dans le cadre du programme MARE (secteur ayant fait l'objet de déblais et remblais importants)



Parcelle sur laquelle ont été observés les batraciens en 2008

5.2.1. Les espèces observées

Dans le cadre du programme MARE (Milieux où les Amphibiens se Reproduisent Effectivement), l'existence de mares abritant plusieurs **espèces d'amphibiens protégés ainsi que leur habitat au niveau national** (la grenouille agile, *Rana dalmatina* et le crapaud accoucheur, *Alytes obstetricans*) a été révélée (cf périmètre du secteur ci-dessous à gauche).

Par ailleurs d'autres espèces ont été observées:

- ⇒ Le triton alpestre (*Ichthyosaura alpestris*), Individus protégés au niveau national
- ⇒ le triton palmé (*Lissotriton helveticus*), Individus protégés au niveau national
- ⇒ le triton ponctué (*Lissotriton vulgaris*), Individus protégés au niveau national, Liste rouge : espèce en danger au niveau régional
- ⇒ le crapaud commun (*Bufo bufo*), Individus protégés au niveau national
- ⇒ la grenouille verte (*Pelophylax kl. esculentus*), Protection partielle : pêche réglementée
- ⇒ la grenouille rousse (*Rana temporaria*), Liste rouge : espèce vulnérable au niveau régional, observée par le CPIE Cotentin en 2008, mais pas retrouvée en 2013, ni en 2015.

5.2.2. Evolution du secteur

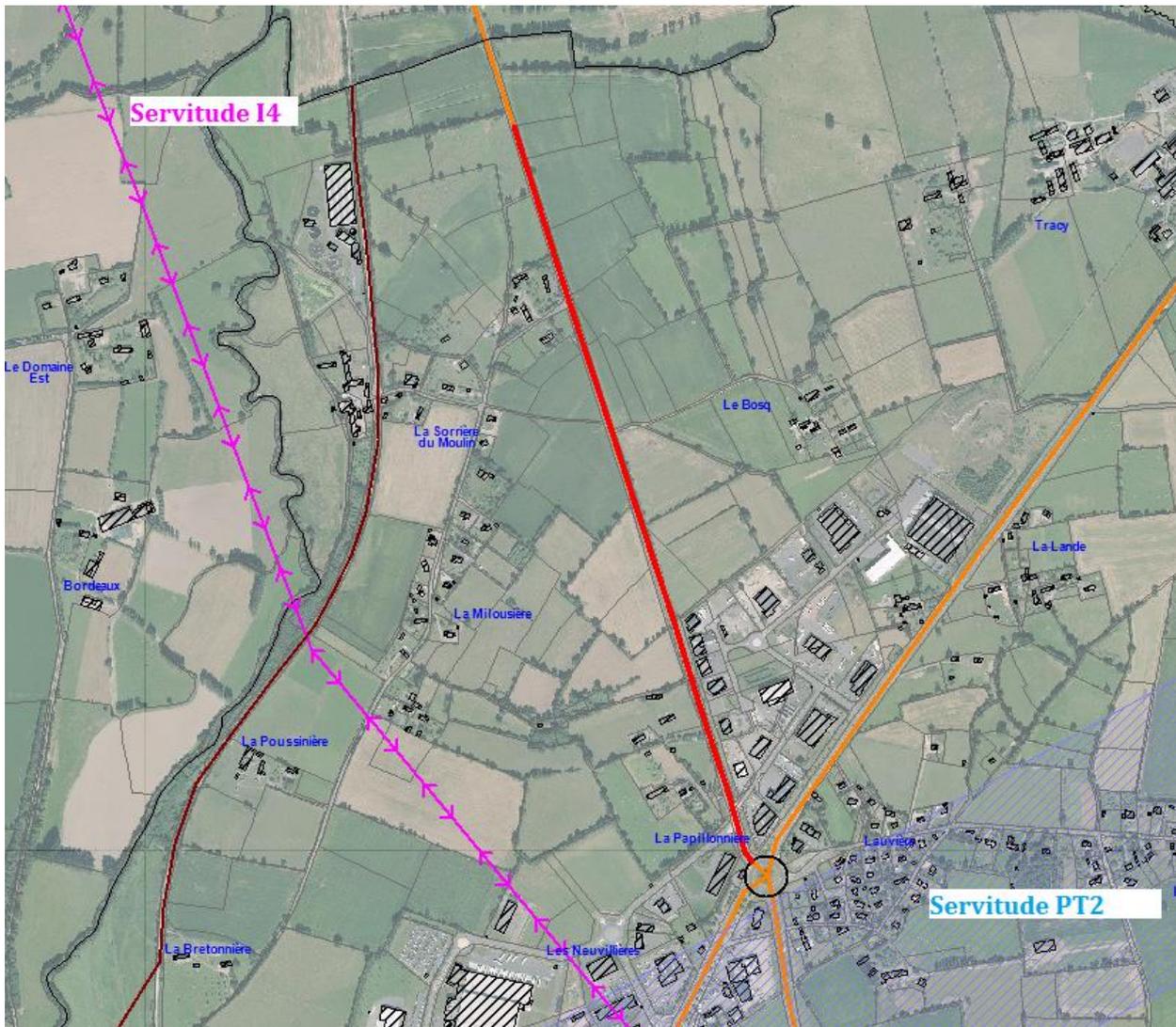
Cette parcelle a fait l'objet de travaux de remblais et déblais en vue d'y construire des bâtiments d'activités économiques. L'entreprise porteuse du projet a mis fin au projet et le site est resté tel quel.

Le PLU classe ce terrain en Ux et y maintient donc une vocation économique.

La présence d'espèces protégées (ici, l'alyte accoucheur et la grenouille agile) devra être prise en compte dans le respect de l'arrêté du 19 novembre 2007.

Une étude d'impact pourra être nécessaire pour déterminer comment concilier développement économique et préservation de ces espaces.

6. LE PROJET ET SA JUSTIFICATION AU REGARD DES 5 CRITERES



Bien qu'étant situé à proximité de sites couverts par des servitudes d'utilité publique, le secteur n'est pas particulièrement impacté par ces dernières.

A noter néanmoins, l'application de la servitude I4 (ligne électrique) au Sud-Ouest.

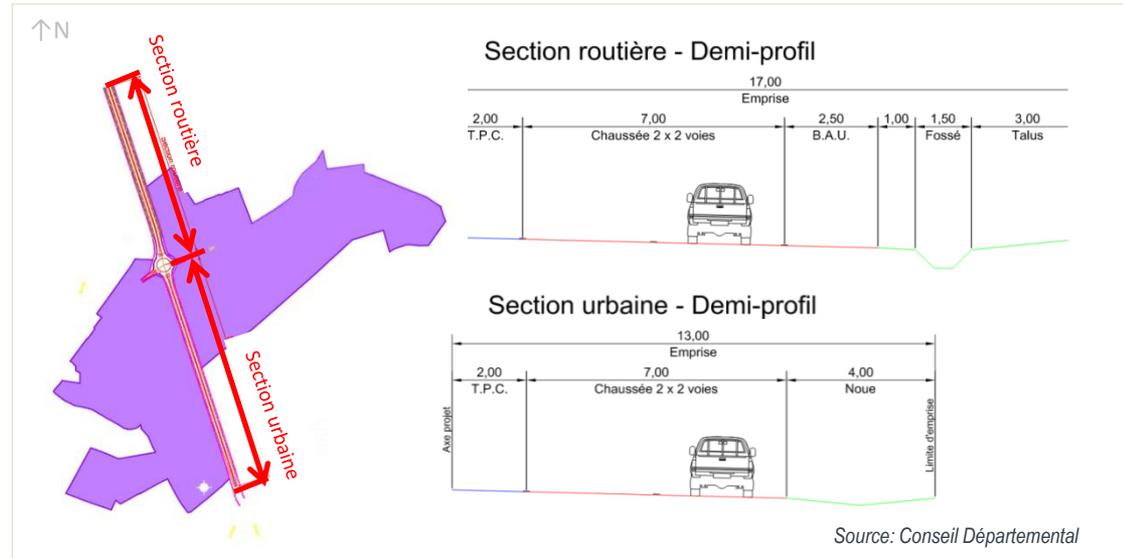
6.1.1. Le projet du Conseil Départemental

Le Conseil Départemental projette la mise en 2x2 voies de la RD674 sur la portion de voie concernée par le projet avec la création d'un giratoire qui desservira la zone d'activités future et permettra de relier à terme la RD577 et la route de Granville.

Avant ce giratoire, en venant du Nord, la section sera de profil routier avec une **emprise de 34m** comprenant: terre-plein central, chaussée, bande d'arrêt d'urgence, fossé et talus.

Après le giratoire, la section sera de **profil urbain** avec une emprise de 26m comprenant: terre-plein central, chaussée et noue.

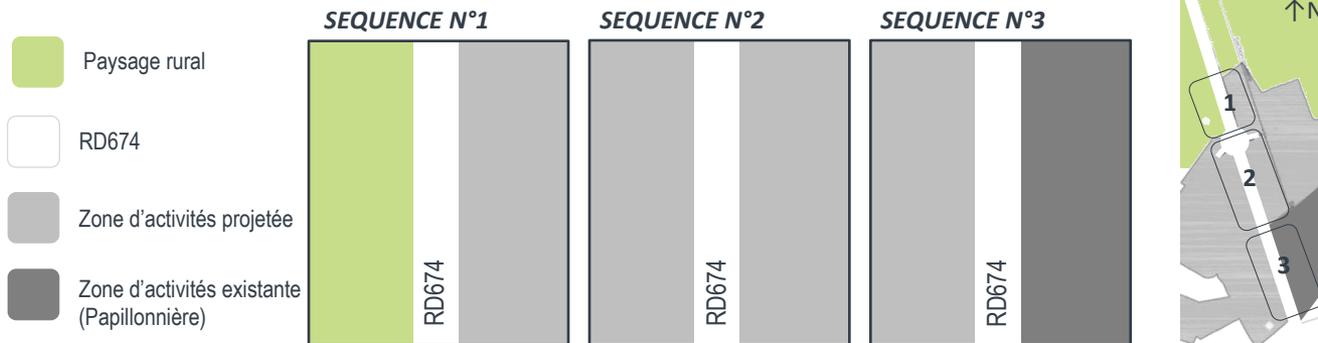
Sur cette séquence, l'alignement des bâtiments existants se trouve à une distance de 9 à 19 mètres de l'emprise de chaussée; l'espace public interstitiel entre les limites d'entreprises et l'emprise de la voie projetée mesure 4 à 8 mètres



6.1.2. Des séquences urbaines et paysagères différentes selon l'occupation du sol

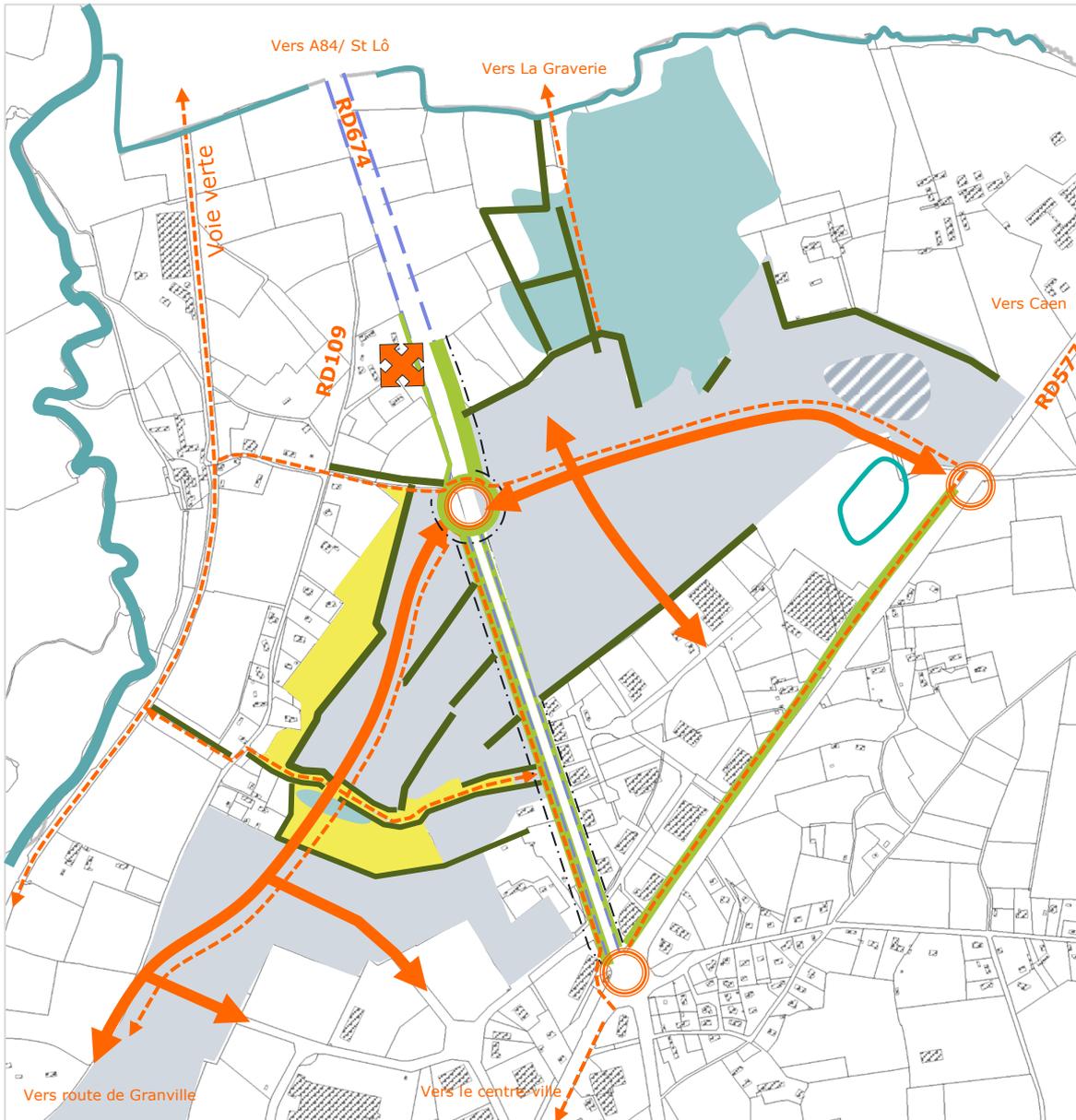
Un autre critère déterminera le paysage en cette entrée de ville: l'occupation du sol de part et d'autre de la RD674. En effet, à terme, il y aura 3 types d'occupation du sol aux abords de la voie:

- Une séquence n°1** avec la zone d'activités projetée d'un côté de la voie et le paysage rural de l'autre (avant le giratoire à créer).
- Une séquence n°2** avec la zone d'activités projetée de part et d'autre de la voie (après le giratoire à créer).
- Une séquence n°3** avec la zone d'activités projetée d'une part et la zone d'activités existante (Papillonnière).



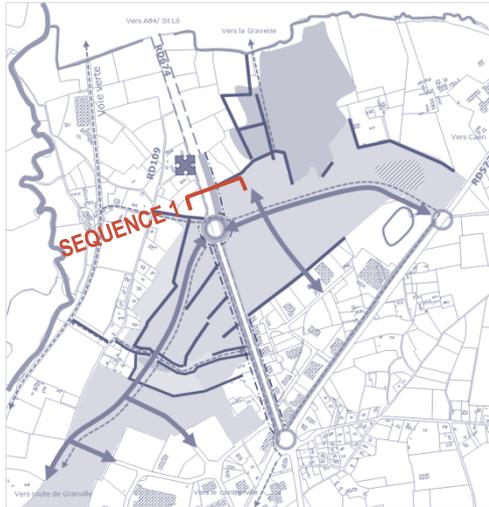
6.3.1 Schéma d'aménagement

-  Zone d'urbanisation à vocation de zones d'activités
-  Pôle environnement (Emplacement et emprise à titre indicatif)
-  Emprise réservée pour la mise à 2 x 2 voies de la RD674. Section routière (projet CD14 à long terme, 34 mètres)
-  Emprise réservée pour la mise à 2 x 2 voies de la RD674. Section urbaine (projet CD14 à long terme, 26 mètres)
-  Accès-véhicules principaux (Emplacement et tracé à titre indicatif)
-  Aménagement sécurisé en carrefour (Emplacement et tracé à titre indicatif)
-  Liaison mixte piétons-cycles (Emplacement et tracé à titre indicatif)
-  Accès à condamner à long terme (lors de la mise à 2x2 voies de la RD674)
-  Cordon paysager
-  Haie bocagère créée ou conservée/ régénérée (intégration du projet dans le grand paysage, accompagnement des chemin...) (Emplacement et tracé à titre indicatif)
-  Ligne de recul des bâtiments d'activités alignés
-  Zone naturelle de transition entre secteurs habités et secteur d'activités
-  Zone humide (Emprise à titre indicatif) valorisable (promenade, parcours de sensibilisation...)
-  Zone d'intérêt écologique reconnu (faune protégée) (Périmètre à titre indicatif)

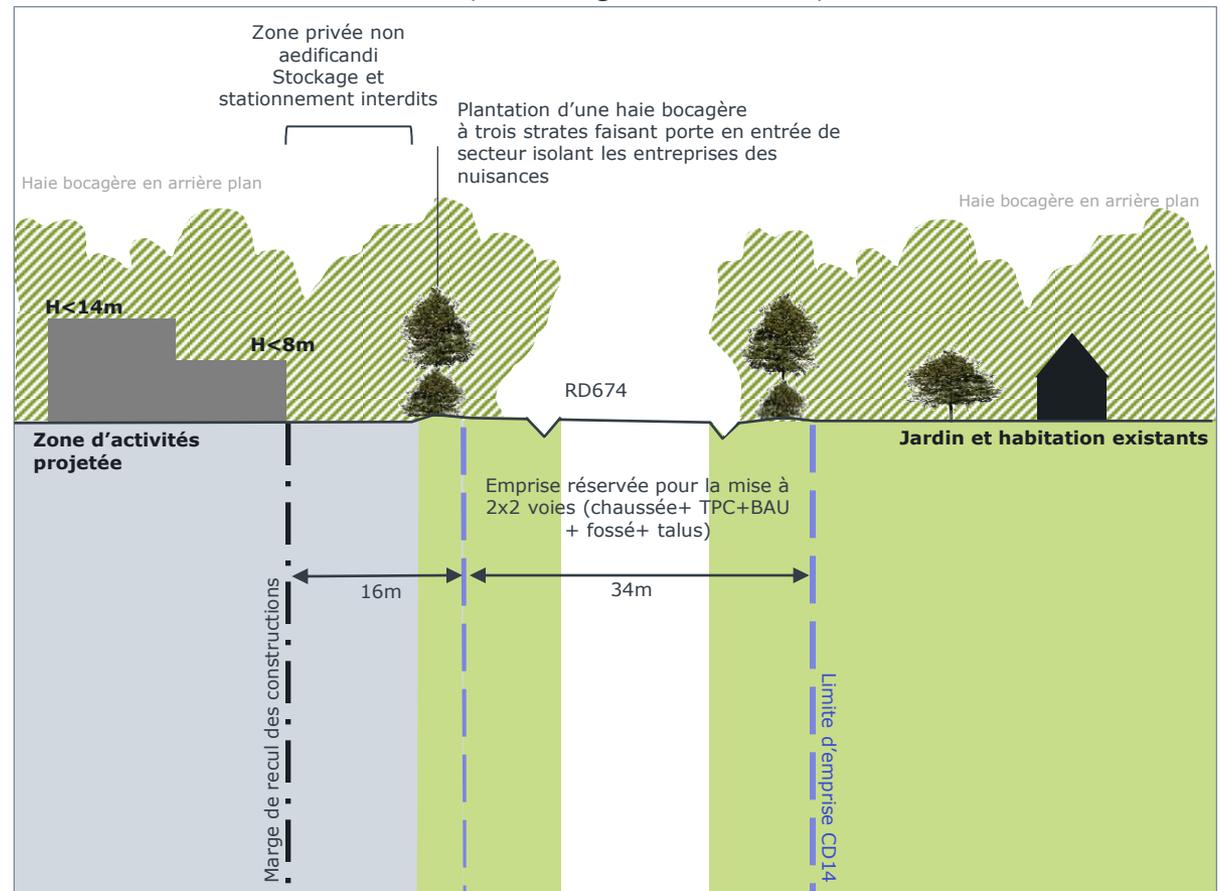


6.3.2 Schéma d'aménagement,
Séquence 1: Section routière

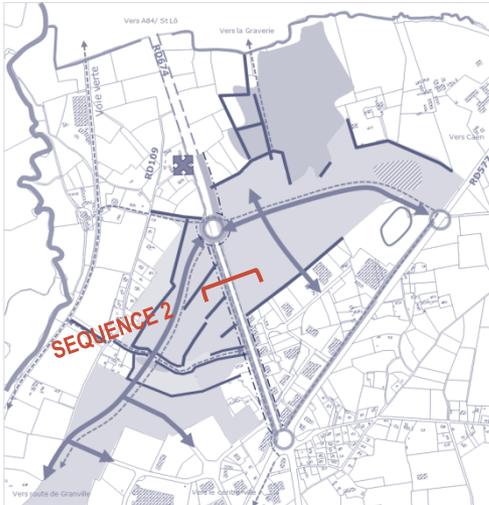
La campagne laisse place à un sas bocager



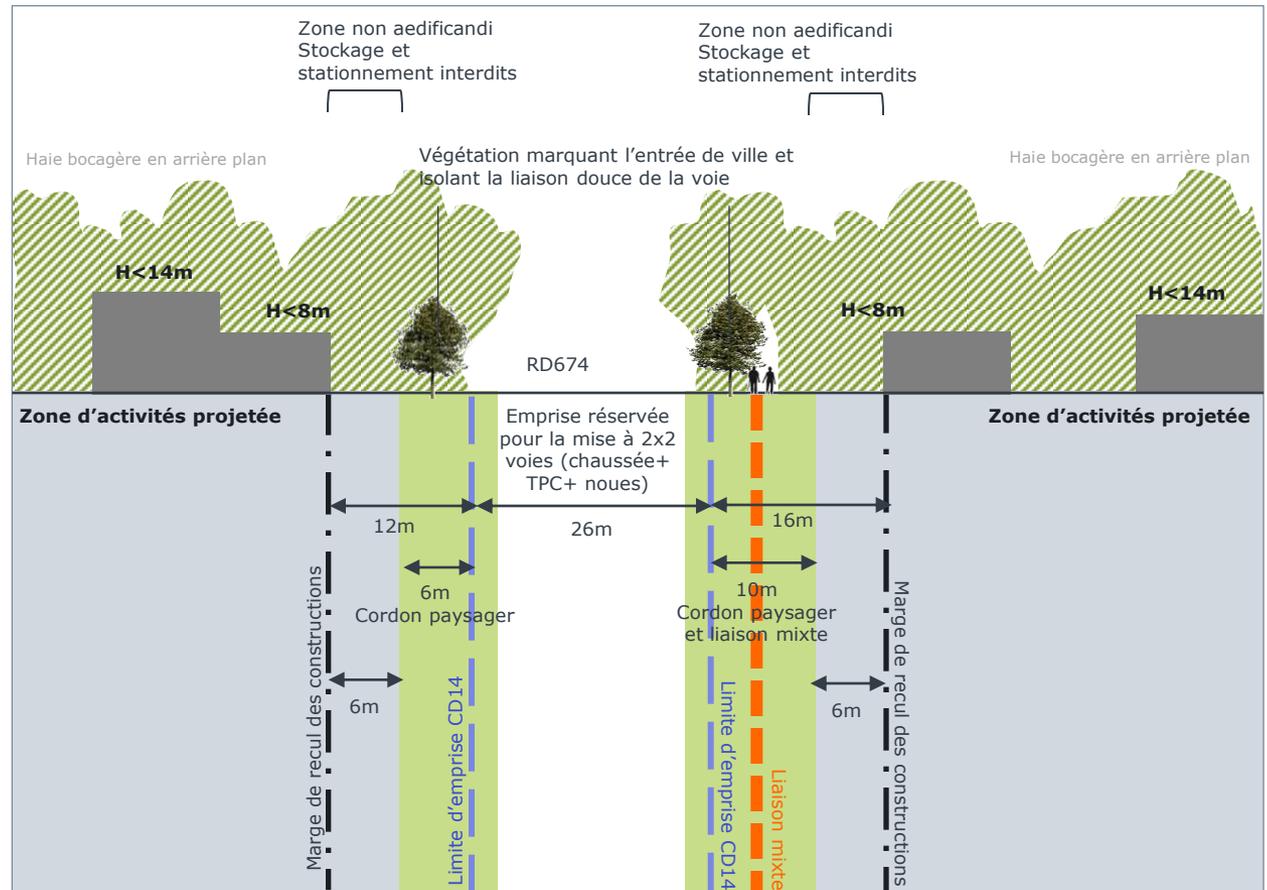
PROFIL TYPE DE LA SEQUENCE 1 (en se dirigeant vers le Sud)



6.3.2 Schéma d'aménagement,
Séquence 2: Section urbaine
L'entrée de ville s'affirme



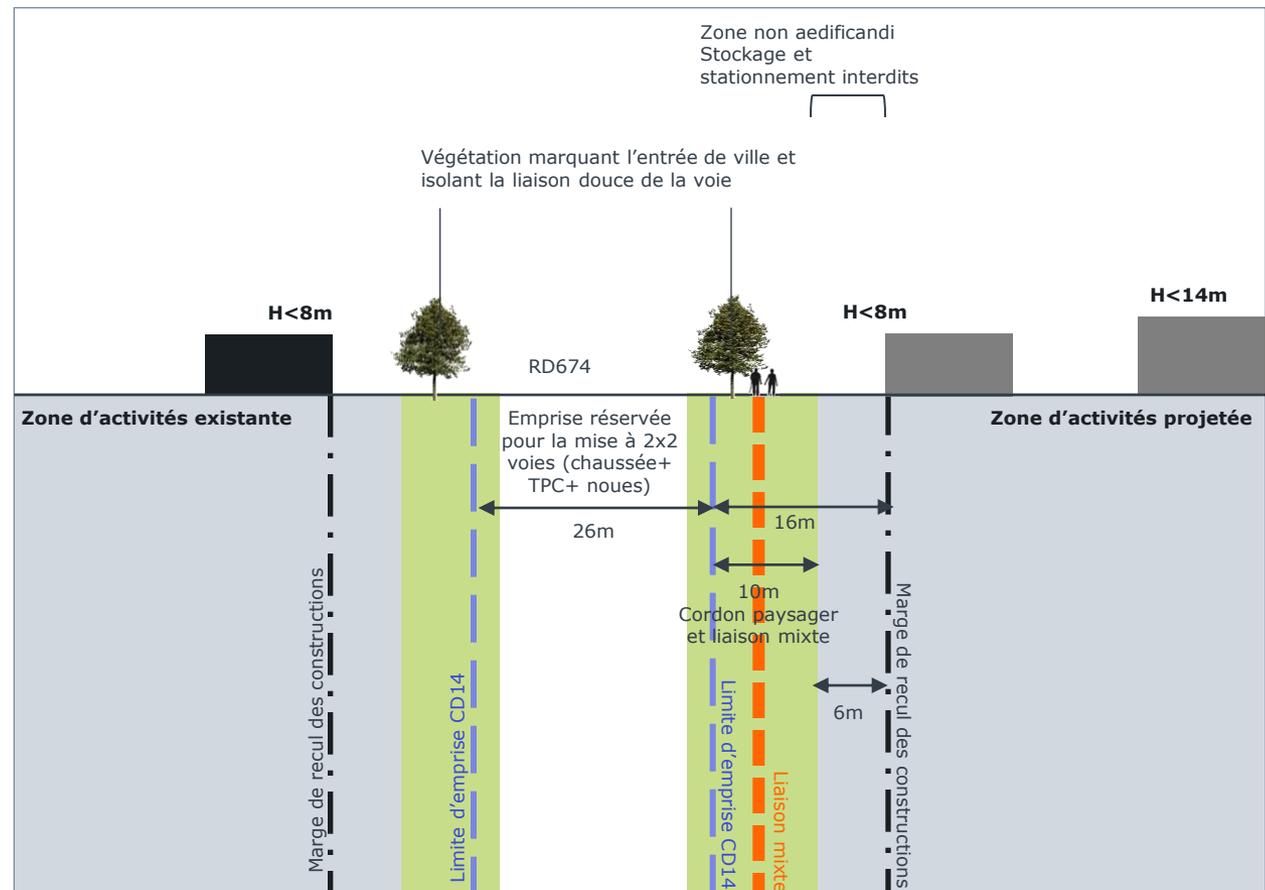
PROFIL TYPE DE LA SEQUENCE 2 (en se dirigeant vers le Sud)



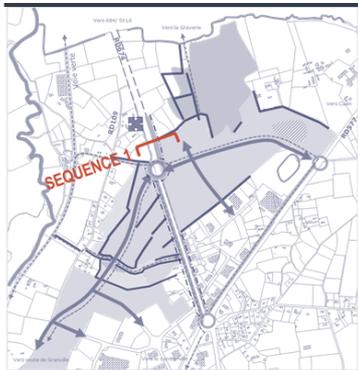
6.3.2 Schéma d'aménagement,
Séquence 3: Section urbaine
L'entrée de ville s'adapte à l'existant



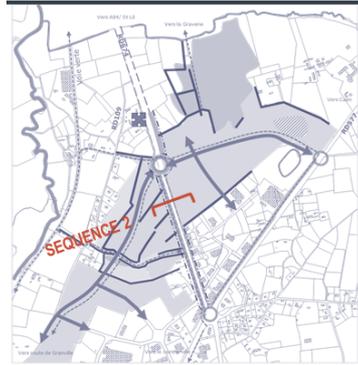
PROFIL TYPE DE LA SEQUENCE 3 (en se dirigeant vers le Sud)



6.3.3. Esquisses de projet (à titre illustratif)



SEQUENCE 1



SEQUENCE 2



SEQUENCE 3



6.4.1. Justifications au regard des nuisances liées AU BRUIT

Etant donnée la destination de la zone d'activités (vocation industrielle), le site à urbaniser n'est pas concerné par la Loi Bruit. Qui plus est, cette loi ne s'applique pas à la RD674 à ce jour.

Aussi, la marge de recul prévue des bâtiments (à 12m minimum de l'emprise du projet du CD14 de mise à 2x2 voies de la RD674) et la végétation envisagée limitent les éventuelles nuisances sonores de la voie.

Par ailleurs, la zone ayant seulement vocation à accueillir des activités, les nuisances sonores représentent un enjeu relativement faible.

Etant donné l'aménagement et la vocation du bâti envisagés sur le site, le bruit, sans être une source de nuisance importante, ne portera pas préjudice au futur développement de celui-ci.

6.3.2. Justifications au regard des nuisances liées A LA SECURITE

A COURT TERME

Les accès aux sites à urbaniser pourront être créés via les réserves foncières aménagées dans les zones d'activités de la Papillonnière et des Neuvillières.

A MOYEN TERME

Une seule voie d'accès traversant la RD674 sera créée pour desservir les sites à urbaniser. Cette voie reliera la route de Caen à la route de Granville.

Le carrefour-giratoire créé par cette voie et la RD674 sera sécurisé et aménagé pour une traversée piétons /cycles. Il sera, dès sa création, dimensionné pour accueillir la mise à 2x2 voies de la RD674.

Une liaison douce mixte sera aménagée à l'Ouest de la voie afin de relier les secteurs à urbaniser à la voie verte (laquelle rejoint La Graverie d'un côté et la ville de Vire de l'autre).

A LONG TERME, la RD674 sera aménagée en 2x2 voies. L'accès sécurisé au site se fera via le giratoire évoqué plus haut.

Sur la séquence concernée par le projet, il n'y aura pas de nouveaux accès directs.

La sécurité de la RD674 sera donc assurée à moyen ou long terme avec la mise en place d'un accès unique qui prendra la forme d'un giratoire et l'aménagement d'une liaison piéton-cycle le long de la RD674.

6.4.3. Justifications au regard de l'URBANISME ET DE L'ARCHITECTURE

Relativement éloigné des habitations (hormis du hameau du Bosc et de la ferme de Tracy) le secteur d'études, à vocation d'activités industrielles, s'insère entre la Zone d'Activités de La Graverie, la Zone d'Activités de la Papillonnière et de la zone d'activités des Neuvillières.

Les habitations du Bosq sont vouées à disparaître. Certains bâtiments pourraient toutefois être réutilisés pour un usage d'activités (bureau, annexes...).

Les bâtiments d'entreprise des ZA de la Papillonnière et des Neuvillières présentent des volumes simples. Il en sera de même pour les bâtiments du secteur à urbaniser.

En abord de la RD674, sur une profondeur de 8m, la hauteur totale des bâtiments ne dépassera pas 8m pour être dans la continuité des bâtiments déjà existants le long de cet axe.

Au Nord du rond-point à créer, les futurs bâtiments situés à l'Est de la voie seront alignés à 16m de la limite d'emprise du projet de 2x2 voies. A contrario, la marge de recul des 75m s'appliquera à l'Ouest de la RD674.

Au Sud du rond-point à créer, les bâtiments seront alignés:

Pour les futurs bâtiments à l'Est de la voie, à 12m de la limite d'emprise prévue par le Conseil Départemental pour la mise à 2x2 voies de la route, soit dans la continuité des bâtiments existants de la Papillonnière.

Pour les futurs bâtiments à l'Ouest de la voie, à 16m de la limite d'emprise prévue par le Conseil Départemental pour la mise à 2x2 voies de la route, afin de laisser place à une liaison douce généreusement paysagée.

Pour une meilleure intégration dans l'environnement, la hauteur totale des bâtiments d'entreprise situés en cœur d'opération ne dépassera pas 14 mètres (hauteur maximale observée dans la zone actuelle de la Papillonnière).

Au-dessus de ces limites, seuls peuvent être autorisés des ouvrages techniques (cheminée, antenne, silo, etc.) et/ou d'intérêt collectif (antenne, éolienne, etc).

Toujours pour des raisons de discrétion dans le grand paysage, les couleurs vives et le blanc sont interdits (sauf pour les enseignes, détails architecturaux tels que les menuiseries).

Pour les mêmes raisons, les toitures seront des toitures-terrasses ou monopente qui pourront être végétalisées.

En termes d'organisation urbaine, le projet de zone d'activités s'inscrit dans la continuité des zones d'activités existantes.

En termes d'architecture, les bâtiments longeant la RD674, répondront à la volumétrie des bâtiments déjà présents sur le site, avec des couleurs et toitures discrètes pour une meilleure inscription dans le paysage.

Enfin, l'alignement des bâtiments assurera une cohérence urbaine.

6.4.4. Justifications au regard du PAYSAGE

DANS LE GRAND PAYSAGE

Les sites d'étude se situent sur des pentes visibles depuis le lointain du Pays virois.

Des haies bocagères constituées des 3 strates (herbacée, arbustive et arborescente) seront implantées perpendiculairement à la pente et cacheront les bâtiments dont la hauteur sera limitée. La présence d'arbres de haut-jet est impérative pour intégrer au mieux les zones d'activités dans le grand paysage.

Une de ces haies devra fermer les futures zones d'activités en leurs limites Nord.

PAYSAGE DE LA RD674

Au Nord du giratoire à créer, la RD674 aura un caractère bocager en transition entre l'espace rural et l'espace urbain:

A l'Est de la limite d'emprise prévue par le CD14 pour la mise à 2x2 voies de la RD674, un talus planté des 3 strates de végétation (herbacée, arbustive et arborescente) sera créé pour intégrer les bâtiments qui prendront place derrière.

Au Sud du giratoire à créer, la RD674 prendra le caractère de boulevard urbain généreusement planté, marquant une entrée de ville qualitative:

- des cordons paysagers, d'une largeur de 6m (à l'Ouest de la RD674) et de 10m (à l'Est de la RD674) seront aménagés de part et d'autre de la limite d'emprise prévue par le CD14 pour la mise à 2x2 voies de la RD674. A long terme, s'ajouteront dans la continuité de ces cordons paysagers des noues de 4m projetées par le CD14 (en accompagnement de la 2x2 voies). La largeur de ces espaces verts sera alors de 10m d'un côté de la voie et 14m de l'autre.
- les façades des bâtiments en relation directe avec la RD674 seront particulièrement soignées, même si ce ne sont pas les façades principales. Les façades seront alignées:
 - à l'Est de la voie, à 12m de la limite d'emprise prévue par le CD14 pour la mise à 2x2 voies de la RD674.
 - à l'Ouest de la voie, à 16m de la limite d'emprise prévue par le CD14 pour la mise à 2x2 voies de la RD674.
- le stockage et les parkings sont interdits en abord de la RD674.

PAYSAGE INTERNE AU SITE:

La trame bocagère du site sera, autant que possible, conservée afin de faire un jeu d'association entre le végétal et l'architecture de certains bâtiments et aussi afin de créer des respirations qui pourraient prendre la forme d'espaces publics au milieu du site.

L'intégration du projet par des haies bocagères typiques, la succession d'ambiances et l'espace généreux auquel le projet donne place en transition de la voie et de la future zone d'activités assureront la qualité d'aménagement en cette entrée de ville.

6.4.4. Justifications au regard de l'ENVIRONNEMENT

Des secteurs prédisposés à la présence de zones humides, selon les cartes de la DREAL, n'ont pas encore fait l'objet d'étude de délimitation précise.

Cette étude devra être réalisée afin de déterminer précisément les zones humides présentes sur le terrain.

Celles-ci seront respectées au sens de la Loi sur l'eau et du SDAGE. Elles pourront aussi être un atout avec d'éventuels aménagements légers, ajoutant au cadre de vie de la zone.

La voie de liaison entre la RD674 (Rte de Saint-Lô) et la RD 577 (Route de Caen) devra prendre en compte la présence d'amphibiens dont l'espèce et l'habitat sont protégés.

L'environnement sera pris en compte à travers la réalisation d'études complémentaires, en accord avec la législation en vigueur. L'aménagement futur du site pourra tirer parti de certains éléments environnementaux.